

# РЭНЦИКЛОПЕДИЯ РЕЧНОГО ФЛОТА



И. И. ЧЕРНИКОВ

# **ФЛОТ НА РЕКАХ**



**ПОЛИГОН**  
Санкт-Петербург  
2003



**Черников И. И.**

Ч 49 Флот на реках. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. — 704 с.: ил.

ISBN 5-89173-247-5

Книга посвящена истории военного судостроения на реках и озерах и охватывает период с IX века до 1918 года. Вы узнаете о том, что собой представляют и какую роль играют речные корабли как при проведении крупных сухопутных операций, так и в ходе небольших колониальных войн. В издании собрано множество иллюстраций, рисунков и чертежей.

Наибольший интерес в монографии представляют выполненные автором реконструкции внешнего облика кораблей. Это связано с технологией проектирования и строительства кораблей середины XIX—начала XX века. Дело в том, что в соответствии с общепринятой практикой тех лет, завод-строитель, после заключения с ним договора на постройку, как правило, сам разрабатывал детальный, или рабочий проект, и многие чертежи не сохранились. В процессе эксплуатации внешний облик корабля также менялся. Поэтому особенно важное значение имеет профессионально выполненная реконструкция внешнего вида кораблей и судов.

Для широкого круга читателей, интересующихся военно-морской историей и кораблестроением.

**ББК 68**

*Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.*

## Судоходство Древней Руси

### Внутренние водные пути и становление русской государственности

**Р**ечные системы Русской равнины (Днепра, Западной Двины, Волхова и Волги) близко сходятся в верховьях. Это благоприятное обстоятельство способствовало налаживанию торговых связей среди славянских племен, впоследствии образовавших древнерусскую народность. Наиболее выгодно расположенные поселения постепенно обростали ремесленными посадами и превращались в города.

В VI в. восточные славяне уже имели свою государственность. Ее развитие привело в IX в. к закономерному появлению мощного феодального Древнерусского государства, называвшегося Киевской Русью.

В тогдашней Европе Русь справедливо называли страной городов. Из многих сотен городов, возникших по берегам рек Русской равнины, можно назвать хотя бы такие широко известные исторические центры, как Киев, Москва, Ярославль, Великий Новгород и Нижний Новгород.

Говоря о раннем периоде развития речного судоходства, необходимо принимать во внимание, что в то время бассейны крупных рек, по существу, не были изолированными, поскольку малые размеры судов позволяли перетаскивать их через водоразделы по волокам. Да и сами реки, в том числе относительно небольшие притоки, протекавшие среди дремучих лесов, имели более благоприятный водный режим. Позднее, из-за бессистемной вырубki лесов по берегам рек, они обмелели.

Согласно русским источникам, первые сведения о древнерусских судах относятся к IX в. По свидетельству более ранних, греческих источников, славяне еще в VII в. совершали походы на Византию, доходя на судах-однодеревках до Солуни и Крита.

В период IX—XI вв. Киевская Русь торговала с Византией на Дунае, а по Волге — с Ближним Востоком, Средней Азией.



---

*Речное боевое судно  
князя Изяслава, XII в.  
(реконструкция)*

---

В Древней Руси для торговых сношений с греками и военных набегов русских на Царьград использовались корабли и ладьи, построенные на однодеревной основе с набоями.

Из одного речного бассейна в другой суда перевозились по суше на колесах. Последний способ был применен даже при осаде Царьграда в 907 г.: «...повеле Олег воем своим колеса изделати и вставить корабля на колеса, и бывши покосну ветру, оуспяша пре [натянуты паруса] с поля и идяще к городу» (Лаврентьевская летопись).

Русский корабль IX—X вв. был не чем иным, как большой беспалубной набойной лодкой на 40—60 человек. В 949 г. в составе греческого флота, направлявшегося на остров Крит, было девять русских кораблей, на которых находилось 629 бойцов.

В русском походе на Каспий в 913—914 гг. принимало участие 500 кораблей, в каждом из которых, по утверждению профессора Н. П. Загоскина, было до 100 воинов. Численность экипажа в 60 человек со всем необходимым вооружением, доспехами и припасами была, во всяком случае, нормой.

Лаврентьевская летопись 1151 г. впервые упоминает о речных кораблях, построенных великим князем Изяславом Мстиславичем для отражения нападения на Киев князя Андрея Боголюбского. Из описания становится ясной конструктивная особенность кораблей: гребцы были укрыты сверху дощатым настилом, на котором размещалась боевая площадка для воинов.

Дальнейшее развитие феодальных отношений в Киевской Руси привело к распаду Древнерусского государства. В XII в. сложились самостоятельные княжества: Новгородское, Ростово-Суздальское, Муромо-



Рязанское, Смоленское, Киевское, Черниговское, Северское, Переяславское, Волынское, Галицкое и др.

В 1236—1240 гг. русские земли (кроме Новгородского княжества) завоевали так называемые татаро-монголы. Их нашествие на три века прервало водные перевозки по Черному и Каспийскому морям.

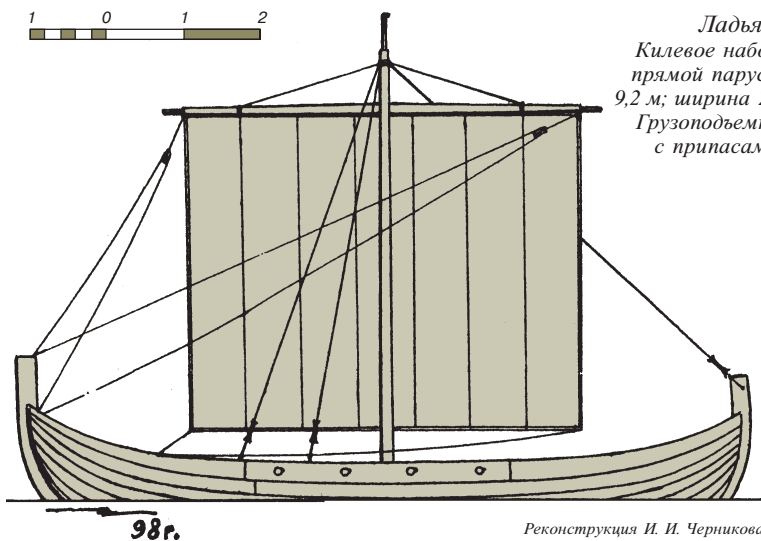
В XV в., когда русские княжества объединились в единое централизованное государство во главе с Москвой, Россия начала длительную и упорную борьбу с Польшей, Швецией и Османской империей (так называли тогда Турцию) за возврат исконно русских земель.

Все исторические источники единодушно утверждают, что водные пути с незапамятных времен были излюбленными и часто единственными путями сообщения русских. Как известно, по водным путям прошла вся русская колонизация нашей огромной страны.

Присоединение Казани в 1552 г. и Астрахани в 1556 г. к Московскому государству открыло путь в Закаспийский край, в Приуралье и Сибирь. В освоении Сибири и включении ее в состав русского государства исключительная роль принадлежит водным путям. Дело в том, что между бассейнами Камы и Оби существует обширный водораздел, где располагаются камские притоки — Вишера, Чусовая и притоки Тобола — Тавда, Тура, Исеть. Эти реки давали возможность перехода с Камы на Обь по нескольким направлениям:

— вверх по Вишере в Лозьву, а из Лозьвы в Тавду до Тобола и далее Иртышом до Оби;

— от Соли Камской через Усолку на Косьву, затем реками Лялей и Мостовой на верховье Туры и далее Тоболом и Иртышом в Обь;

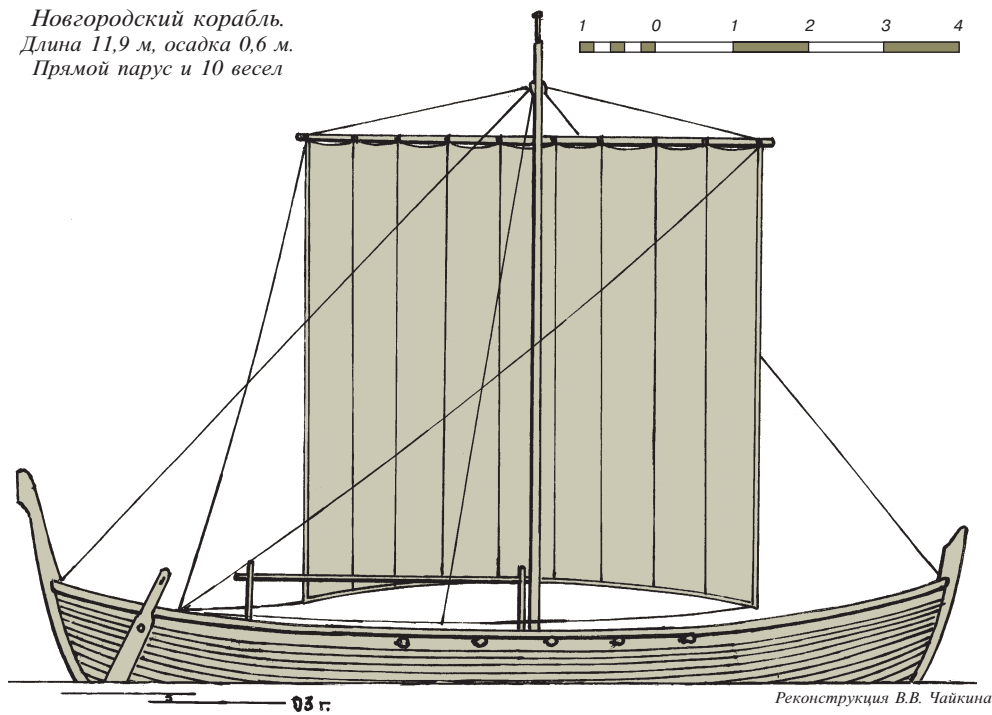


*Ладья XI—XIV вв.*

*Килевое наборное судно из дуба, прямой парус. Размещения: длина 9,2 м; ширина 2,5 м. Весел — восемь. Грузоподъемность — 25 человек с припасами и вооружением*

*Реконструкция И. И. Черникова*

*Новгородский корабль.  
Длина 11,9 м, осадка 0,6 м.  
Прямой парус и 10 весел*



— по Чусовой до Серебрянки, откуда волоком в реку Жеравлю, а затем в реки Баранчу, Тагил и Туру.

Достоверных данных о первенствующих значениях того или иного направления древнего водного пути между бассейнами Камы и Тобола не существует, однако хорошо известен путь, которым во второй половине XVI в. атаман Ермак прошел на покорение Сибирского ханства. Надо полагать, что о существовании этого пути хорошо знали и предшественники Ермака. Кроме того, был, конечно, известен и морской путь на Обь. Выступив в поход 1 сентября 1581 г., дружина Ермака поднялась на лодках вверх по Чусовой и ее притоку Серебрянке до волока к Жеравле, впадающей в Баранчу, — приток Тагила. Весной Ермак спустился Тагилом в Туру, а затем Тоболом прошел до Иртыша.

После похода дружины Ермака освоение Сибири пошло гораздо быстрее. В 1556 г. в низовьях Туры, на месте бывшего городка Чинги-Тура, основывают Тюмень, а в 1587 г. при слиянии Тобола и Иртыша — Тобольск, в 1593 г. — города Березов и Сургут, в 1596 г. — Нарым, в 1598 г. — Верхотурье, в верховьях Туры, и в 1604 г. — Томск.

В 1598 г. по государеву указу казак Федор Дьяков обследовал реку Таз. Три года спустя, в 1601 г., на правом ее берегу, примерно в 210 км выше устья, был основан город Мангазея, послуживший базой дальнейшего продвижения русских на восток и юг.

От Мангазеи к Енисею шли транспортные связи по рекам Таз и Турухан, так как морской путь с запада к устью Енисея, покрытый льдами большую часть года, был крайне трудным для легких деревянных судов. Достигнув этим путем низовья Енисея и продвигаясь далее на юг, русские отряды основали Туруханский острожек (1607 г.), Енисейск (1619 г.), Красноярск и Канск (1628 г.).

В 1627—1628 гг. казак Максим Перфильев и сотник Петр Бекетов, а в 1630 г. атаман Иван Галкин, направившись с Енисея на восток, достигли верховьев Лены. Путь этот был трудным и опасным. Главным препятствием на пути с Енисея на Лену, занимавшем три месяца, были Ангарские и Илимские пороги. В результате этих походов были основаны Усть-Кутский (1631 г.) и Якутский (1632 г.) остроги.

Вслед за установлением волокового пути с Енисея на Лену из Енисейска начались регулярные походы служилых и промышленных людей на реки Восточной Сибири.

В 1643 г. якутский воевода Петр Головин послал на разведку Амура отряд казаков из 132 человек во главе с Василием Поярковым, экспедиция которого длилась три года. Выступив из Якутска в начале июля, Поярков по Лене спустился до устья Алдана, поднялся по нему и его притоку Учтуру в реку Гонам. После зимовки Поярков перевалил Становой хребет, спустился в реку Брянду, по ней в Зею и затем в Амур, где и зазимовал второй раз. Весной 1645 г., закончив путь по Амуру, он прошел морем на север вдоль западного побережья Охотского моря и спустился три месяца достиг устья реки Ульи (примерно в 100 км южнее Охотска). Оставив здесь часть изрядно поредевшего отряда на зимовку, сам Поярков с небольшим числом казаков и богатым ясаком на санях отправился к верховьям притока Алдана — реке Мае, где построил судно, и со вскрытием рек Май и Алдана спустился на Лену и вернулся в Якутск.

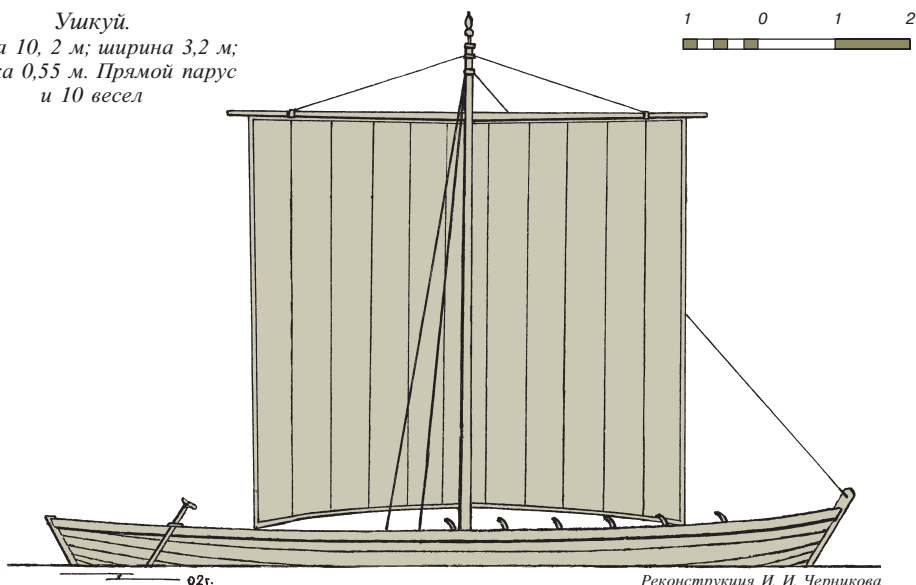
В 1647 г. русские землепроходцы нашли более удобный путь на Амур через приток Лены — реку Олекму, затем по ее притоку — реке Тунгир и волоку до притока Амура — реки Урка. Именно этим путем в 1649 г. Ерофей Хабаров отправился в свою знаменитую амурскую экспедицию для сооружения укрепленных острожков и заведения деревень землепашцев в Даурской земле.

Великие сибирские реки Обь, Енисей и Лена с их обширными бассейнами и разветвленной сетью притоков обеспечивали водный путь непосредственно от Урала до Охотского моря протяженностью более 8000 км,



*Ушкуй.*

*Длина 10, 2 м; ширина 3,2 м;  
осадка 0,55 м. Прямой парус  
и 10 весел*



прерываемый всего тремя междуречными волоками. Начиная от верховья Туры этот путь проходил по Тоболу и Иртышу в Обь, затем вверх по Оби и ее правобережному притоку — Кети, откуда по волоку к притоку Енисея — Большому Касу или прямо по сухопутью до Енисейска. Далее путь проходил вверх по Енисею, Ангаре и ее притоку Илим, в верховьях которого в XVII в. возник город Илимск. Здесь находился ленский волок, соединявший Илим с рекой Кутой — левобережным притоком Лены. Спустившись по Куте и Лене, суда шли вверх по ее правобережному притоку Алдану, затем по реке Мае и ее притоку — реке Юдоме, в верховьях которой находился охотский волок. Через этот волок грузы доставлялись в Охоту, впадавшую в Охотское море, где в 1649 г. возникло поселение Косой острожек (нынешний город Охотск). Плавание по водному пути от Верхотурья до устья Иртыша занимало 20 дней.

От устья Иртыша по Оби на переход до Сургута требовалось девять дней, затем до Нарыма — три или четыре недели. Отсюда до устья Кети и вверх по ней до Кетского острога добирались дней восемь или девять, затем до Маковского зимовья также по Кети — шесть или семь недель. К Енисейскому острогу шли сухим путем два дня, отсюда также за два дня достигали устья Ангары, по которой до Нижнего Братского острога плыли 12 недель и до Иркутского острога еще четыре недели. Спустя неделю, двигаясь вверх по Ангаре, достигали наконец Байкала. Таким образом, путь от Урала (Верхотурье) до Байкала занимал около пяти месяцев.

Строительство судов для военных походов, исследования и освоения новых земель было развито весьма широко во все времена рассматриваемого периода. Центры судостроения, в которых сосредоточивалась массовая постройка судов для различных казенных надобностей, то и дело возникали в тех или иных районах всех без исключения речных бассейнов.

Большой размах имело казенное «струговое дело» по реке Воронеж и ее притокам, где со времен царя Михаила Федоровича производились в большом количестве постройки плоскодонных грузовых стругов для доставки по реке Дон хлебных запасов Войску Донскому.

Здесь в XVII в. струги строились и отправлялись сотнями. Знаменитые дремучие буковые, дубовые, липовые, сосновые леса, расположенные в бассейне реки Воронеж, упоминаемые еще в 1284 г. Лаврентьевской летописью, с каждым годом редели. Последние остатки их вырубili в 1696 г. на постройку большого стругового флота для второго Азовского похода Петра I. При строительстве стругов производилась мобилизация окрестного городского населения, нередко до 20 тысяч человек, которое поставляло казне все вспомогательные строительные материалы: смолу, конопать, луб, деготь, лыко, «колеса и станки с оглоблями», служившие для подвозки стругов с мест постройки на берег Воронежа и его притоков. Железо бралось из казны или покупалось. Постройка начиналась обычно зимой, прямо в лесу. Готовые струги возили из леса к реке Воронеж на колесных станках, спускали на воду, грузили и большими караванами сплавлялись в низовье Дона к казачьему войску. Работами руководили московские стольники.

В 1686 г. Россия заключила военный союз с Австрией, Польшей и Венецией против Османской империи. Однако в XVI—XVII вв. она не смогла добиться выхода к Черному морю. Предпринятый в 1687 г. поход русских войск под командованием В. В. Голицына в Крым закончился неудачей. Не принес успеха и второй поход Голицына в 1689 г.

Между тем, в связи с образованием общерусского рынка в конце XVII в., черноморская проблема приобретала для России все более острый характер. К ее разрешению приступил Петр I. Воспользовавшись антиосманским союзом 1686 г., он возобновил военные действия против Турции.

В 1695 г. русская армия двинулась на Азов. Она предприняла два штурма крепости, но взять ее не смогла. Эта неудача убедила Петра I в том, что овладеть морской крепостью с одними только сухопутными войсками вряд ли удастся. Требовались корабли, чтобы заблокировать Азов и со стороны моря.

Петр I приступил к созданию флота. В селе Преображенском под Москвой началось строительство брандеров и галер. Одновременно в Воронеже были заложены два 36-пушечных корабля.

Во втором походе на Азов, предпринятом весной 1696 г., участвовал и флот. Осажденная с суши и моря, крепость через 50 дней пала.

Условия мирного договора, заключенного в июле 1700 г., позволили России закрепиться на побережье Азовского моря и в устье Дона. Здесь, у мыса Таганрог, и развернули строительство базы для Азовского флота.

После Азовских походов главной задачей внешней политики России стало овладение выходами в Балтийское море. Эта задача была решена в результате Северной войны со Швецией, длившейся 21 год. В ходе ее, в ноябре 1710 г., Турция под давлением ряда европейских государств объявила войну России. Петр I, возглавив 40-тысячную армию, направился к реке Прут, но там его окружила 200-тысячная армия турок. 12 июля 1711 г. (здесь и далее даты до февраля 1918 г. приведены по старому стилю) русскому императору пришлось заключить мир, по условиям которого Турции возвращалось все, что было завоевано в войне 1695—1700 гг.

В 1735 г. началась новая война между Россией и Турцией, продолжавшаяся четыре года. Для содействия русским армиям были созданы Донская и Днепровская флотилии.

Летом 1736 г. 28-тысячная русская Донская армия под командованием П. П. Ласси и Донская флотилия во главе с П. П. Бредалем осадили Азов и 19 июня овладели им. Через год Днепровская армия под командованием Б. А. Миниха при поддержке Днепровской флотилии, возглавляемой А. Н. Сенявиным, штурмом взяла Очаков.

Война закончилась в 1730 г. заключением Белградского мирного договора, по которому Россия получила Азов, но без права иметь на Черном и Азовском морях военный и торговый флот.

Таким образом, Россия и на этот раз не добилась своей главной цели. Между тем экономическое развитие страны все настойчивее требовало решения черноморской проблемы. Правительство Екатерины II, сознавая это, вело подготовку к новой войне с Турцией. Принимались меры по укреплению армии и флота.

Турция же, подстрекаемая Францией и Австрией, решила упредить Россию и в 1768 г., воспользовавшись пограничным инцидентом, объявила ей войну.

Осенью 1768 г. 60-тысячная конница крымского хана вторглась на Украину. Основные силы турок (до 300 тыс. человек) двинулись к Хотину, чтобы затем идти на Киев, Смоленск, Москву. На Черном и Азовском морях господствовал турецкий флот.

Первая русская армия под командованием П. А. Румянцева вступила в Молдавию и атаковала основные силы турок. Вторая русская армия во главе с В. М. Долгоруковым развернула наступление против крымских татар. Третья армия находилась в резерве.



В 1770 г. русские войска полностью овладели турецкими вассальными княжествами — Молдавией и Валахией. После этого в занятых еще ранее Азове и Таганроге началось строительство боевых кораблей.

Действие русской армии на юге с самого начала войны поддерживали силы Балтийского флота, из состава которого было направлено в Средиземное море пять эскадр кораблей с целью отвлечь часть сил противника с Черноморского и Придунайского театров и оказать помощь национально-освободительному движению народов Балканского полуострова.

24 июня 1770 г. русская эскадра под командованием Г. А. Спиридова нанесла поражение туркам в Хиосском проливе, а через два дня, 26 июня, полностью уничтожила турецкий флот в Чесменской бухте. В результате блестящей ночной атаки брандеров и артиллерийского огня отряда кораблей контр-адмирала С. К. Грейга турки потеряли 15 линейных кораблей, шесть фрегатов, большое число мелких судов, свыше 10 тысяч матросов и офицеров. Потери русских составили всего 11 человек убитыми.

Чесменская победа обеспечила господство русского флота в Эгейском море и облегчила борьбу русской армии П. А. Румянцева на Дунайском театре военных действий.

В это же время Россия усиленно строила Азовскую военную флотилию, положившую начало Черноморскому флоту. Корабли закладывались в Новопавловске, Таврове, на Икорце и Хопре. Руководителем строительства был назначен контр-адмирал А. Н. Сенявин. К началу 1771 г. в составе Азовской флотилии насчитывалось 10 новоизобретенных (парусно-гребных плоскодонных) судов, пять прамов, два бомбардирских корабля и около 100 мелких гребных судов.

Флотилия поддерживала с моря армию В. М. Долгорукова, развернувшую боевые действия по овладению Крымом, прикрывала побережье от высадки турецких десантов в тыл русским войскам. Это в значительной мере облегчило армии Долгорукова решение своих задач. 14 июня 1771 г. она разбила войска крымского хана и заняла Перекоп, 29 июня — Евпаторию и Балаклаву, затем Феодосию, Керчь, Кникале и Тамань. Эти успехи способствовали возведению на престол сторонника России — Саиб-Гирса, с которым был заключен союз. В 1771 г. по просьбе Турции начались переговоры о мире. Однако вскоре, под давлением Франции, Англии и Австрии, она отвергла предложенные Россией условия, в том числе право прохода судов через проливы Босфор и Дарданеллы.

В марте 1773 г. русские войска возобновили военные действия. Армия Румянцева форсировала Дунай и заняла Туртукай. Летом 1774 г. она перешла в решительное наступление на Балканах. Восьмитысячный

отряд А. В. Суворова в июне разгромил 40-тысячный турецкий корпус у Козлуджи.

К весне 1773 г. созданная на основе Азовской флотилии Черноморская эскадра уже насчитывала девять парусно-гребных кораблей, шесть фрегатов и до 15 малых судов. Она базировалась на Керчь и двумя отрядами несла крейсерскую службу между Балаклавой, Феодосией и Суджук-кале (Новороссийск). Ее корабли одержали ряд побед над превосходящими силами турецкого флота в сражениях под Балаклавой, у Суджук-кале и в Керченском проливе, сорвали попытку противника высадить десант в Керчи и тем самым способствовали утверждению России на берегах Черного моря.

10 июля 1774 г. был подписан Кючук-Кайнарджийский мирный договор. Турция уступила России Кубань, Азов, Таганрог, Керчь, Еникале, Кинбури и часть побережья между Днепром и Бугом. Крымское ханство объявлялось независимым от Турции. Русский торговый флот получил право свободного плавания по Черному морю и прохода через Босфор и Дарданеллы в Средиземное море.

Кючук-Кайнарджийский мирный договор был выгоден для России, но до конца не решил черноморскую проблему. Турция продолжала владеть сильно укрепленными и важными крепостями на Черном море — Очаковом и Анапой. Поддерживаемая европейскими странами, она не отказывалась от захватнических устремлений, прилагая немалые усилия по укреплению своих позиций в Крыму.

В 1782 г. турки предприняли очередную попытку вернуть себе территории на северном побережье Черного моря. Турецкие войска вступили в Тамань, намереваясь высадиться в Крыму. Однако решительными действиями русских войск они были отброшены за Кубань. В этих условиях русское правительство приняло решение включить Крым в состав русского государства. Рескрипт Екатерины II от 8 апреля 1783 г. уведомлял другие страны, что «полуостров Крымский, полуостров Тамань и вся Кубанская сторона приняты под державу Всероссийскую». Крымский хан отказался от престола.

Присоединение Крыма к России имело прогрессивное значение. С ликвидацией Крымского ханства навсегда была устранена угроза разорительных набегов с юга на русские и украинские земли, Турция лишилась основной базы своей агрессии в Северном Причерноморье.

Утверждение России на Черном море, создание здесь военного флота и основание Севастополя вызывали большое беспокойство у Англии и Франции. Их правительства открыто подстрекали Турцию, которая тоже не хотела мириться с потерей Крыма, к новой войне с северным соседом.

9 августа 1787 г. Турция начала военные действия против России внезапным нападением 11 кораблей на русский фрегат «Скорый» и бриг

«Битюг» у Кинбурнской косы. 13 сентября 1787 г. она официально объявила войну России. Противоборство с Турцией России пришлось вести в трудных условиях, так как вскоре она была вовлечена в военные действия на севере против Швеции, а находившаяся в союзе с ней Австрия заключила с Турцией сепаратный мир.

Для защиты Днепровско-Бугского лимана и подступов к Херсону и Кинбурну была сформирована Лиманская флотилия, базировавшаяся на Глубокой пристани. К весне 1788 г. она была разделена на два соединения — парусную эскадру и гребную флотилию, общее руководство которыми осуществлял контр-адмирал Н. С. Мордвинов.

В июне 1788 г. турки сделали ряд попыток уничтожить Лиманскую флотилию, мешавшую высадке десантов. Но эти попытки потерпели крах. 7 июня в боях с флотилией и плавучими батареями русских противник лишился трех военных судов. Два линейных корабля турки потеряли 17 июня, а на следующий день — уже шесть линейных кораблей, два фрегата и пять других судов в четырехчасовом поединке с батареями Кинбурна и судами Лиманской флотилии. За эти два дня турецкий флот потерял убитыми и ранеными около 6 тыс. человек, а почти 2 тыс. были пленены. Потери русских составили 14 человек убитыми и 67 — ранеными.

В 1789—1791 гг. на Дунае активно действовала речная флотилия. В войне с Турцией 1807—1812 гг. Дунайская гребная флотилия активно содействовала сухопутным войскам при взятии крепостей Аккерман, Браилов, Измаил, Силистрия, Рущук. Командующий Молдавской армией М. И. Кутузов особенно высоко оценил ее действия при взятии Рущука и объявил морякам флотилии благодарность.

Разгром турецких войск при Слободзее в ноябре 1811 г. решил исход Русско-турецкой войны. Начались мирные переговоры. Они продолжались шесть месяцев, и только благодаря успешной дипломатической деятельности М. И. Кутузова 16 мая 1812 г. в Бухаресте был заключен мирный договор. По Бухарестскому договору, Турция отказалась от союза с Францией. К России отошли Бессарабия и часть Молдавии, а на Кавказе она сохранила за собой грузинские княжества, добровольно присоединившиеся к ней в 1803—1810 гг. Турция обязалась предоставить Сербии автономию во внутреннем управлении. Россия получила право торгового судоходства по Дунаю и свободного плавания военных кораблей до устья реки Прут. Бухарестский мирный договор, подписанный за месяц до нашествия Наполеона на Россию, лишил Францию ее союзника на юге, обеспечил безопасность южных границ русского государства.

В июне 1812 г. многочисленные войска Наполеона без объявления войны вероломно вторглись в пределы России. Началась Отечественная



война русского народа против французских захватчиков. Разгром войск Франции в этой войне значительно укрепил позиции России в Европе.

В 1827 г. эскадры кораблей Англии, Франции и России по взаимному соглашению вышли в Средиземное море для оказания помощи православному греческому народу, поднявшемуся на освободительную борьбу против турецкого владычества. В ходе этой экспедиции 8 октября 1827 г. произошло Наваринское сражение, закончившееся полным разгромом турецкого флота. Русская эскадра в достижении этой победы сыграла заметную роль.

В результате Наваринского сражения военное могущество Турции заметно ослабло. В то же время возрос авторитет России среди балканских народов. Но в этом не были заинтересованы Англия и Франция. Английское правительство стало уклоняться от выполнения соглашения по греческому вопросу. Турция решила воспользоваться этим. Она запретила русскую торговлю в империи и проход российских судов через проливы. Это привело к новой Русско-турецкой войне, которая началась 14 апреля 1828 г. В войне 1828—1829 гг. Дунайская гребная флотилия вновь оказала эффективную поддержку русской армии.

2 сентября 1829 г. в Андрианополе был заключен мир. К России отошли побережье Кавказа, от устья реки Кубань до поста Святого Николая (между Поти и Батуми), и устье Дуная с прилегающими островами. Турция признала присоединение к России Грузии, Имеретии, Менгрелии, Гурии, Эриванского и Нахичеванского ханств. Подтверждались свобода мореплавания на Черном море, Дунае и в проливах, льготы русским купцам в Турции. Сербия получила широкую внутреннюю автономию.

В 30-х гг. XIX в. на Кавказе развернулось национально-освободительное движение горцев. Англия и Турция пытались использовать его в своих целях, в ущерб России. Они всячески разжигали у горцев антирусские настроения, подстрекали их на борьбу против России, снабжали оружием. Только в 1830 г. к берегам Кавказа прибыло из Турции до 200 английских и турецких судов с военными грузами.

Черноморский флот и флотилия Азовского казачьего войска в эти годы несли крейсерскую службу у берегов Кавказа и в устьях кавказских рек, срывали контрабандные перевозки оружия для горцев, перебрасывали свои войска, доставляли им различные грузы, поддерживали огнем корабельной артиллерии и высаживали морские десанты.

Восточная, или Крымская, война 1853—1854 гг. возникла в результате обострения противоречий на Ближнем и Среднем Востоке между Англией и Францией, с одной стороны, и Россией — с другой.

Англия в поисках новых рынков сбыта стремилась захватить Ближний и Средний Восток, а также отторгнуть от России Крым, Кавказ,

Финляндию, часть Украины и другие районы. Франция имела свои притязания к Османской империи, особенно в Сирии и Египте, и выступала соперником России в турецких владениях. Россия была заинтересована в том, чтобы захватить Черноморские проливы для получения свободного выхода в Средиземное море, расширить и укрепить свои позиции на Балканах и в Закавказье.

Формальным поводом к войне послужил спор между католиками и православными о праве владения святыми местами в Палестине, входившей тогда в состав Турецкой империи. В спор вмешались великие державы: на стороне православных христиан — Россия, а на стороне христиан-католиков — Франция. Чтобы подтолкнуть Турцию на открытие военных действий против России, англо-французский флот в мае 1853 г. направился в Безикскую бухту, расположенную у входа в пролив Дарданеллы.

Русское правительство, игнорируя всю сложность международной обстановки, пошло на обострение отношений с Турцией. 14 июня 1853 г. Николай I отдал приказ русским войскам, которыми командовал князь М. Д. Горчаков, занять Молдавию и Валахию. 4 октября Турция объявила войну России. 20 октября царское правительство объявило о состоянии войны с Турцией. В дальнейшем в войну вступили Англия, Франция и Сардиния. Военные действия велись на Балканах и Кавказе, в Черном, Белом и Балтийском морях и на Тихом океане. Но главным театром войны стал Черноморский. В эту войну Дунайская флотилия занималась охраной судоходства на Среднем и Нижнем Дунае и обеспечивала действия армии князя Горчакова.

В 1853 г. состоялась первая русская военная экспедиция в Среднюю Азию. Она ознаменовалась взятием Кокандского укрепления Ак-Мечети. Тогда же в Казалинске были спущены на воду первые два парохода, «Перовский» и «Обручев», с прямой целью препятствовать хивинцам переправляться через реку Сырдарью и грабить киргизов, принявших русское подданство. Пароходы стали ядром Аральской флотилии, основная задача которой заключалась в перевозке войск и армейских грузов. Флотилия просуществовала до 1883 г.

В 70-х гг. Балканы снова стали узлом противоречий и очагом войны. В 1875 г. вспыхнуло восстание против турецкого гнета в Боснии и Герцеговине. В следующем году оно охватило Болгарию. Россия предложила европейским державам добиться от Турции предоставления автономии ее славянским владениям. Но Англия отвергла этот план. Турецкие войска с невероятной жестокостью расправились с восставшими. Тогда Сербия и Черногория в июне 1876 г. объявили войну Турции.

В феврале 1877 г. русское правительство потребовало от султана прекратить военные действия и провести реформы в пользу славянского

населения Балкан. Турция, подстрекаемая Англией, отвергла это требование. 12 апреля Россия объявила ей войну. Главным сухопутным театром военных действий были Балканы. Активно велись действия и на Кавказе. Бои развернулись также на Черном море и на Дунае. Русская Дунайская армия должна была развернуть военные действия на Балканах. Подготовка к переброске ее через Дунай началась еще до объявления войны. Однако серьезную помеху форсированию реки представляли турецкие крепости и сильная речная флотилия, насчитывавшая 20 паровых судов, девять из которых были броненосными. Поэтому было решено соорудить береговые батареи и создать свою речную флотилию. В ее состав вошли: переброшенные из Кронштадта и Николаева 15 минных катеров, шесть паровых и свыше 20 гребных судов. На месте у частных лиц были куплены более 30 барж, шхун и гребных судов. Балтийский флот послал на Дунай из состава гвардейского экипажа 490 человек, а Черноморский направил отряд в 210 человек.

В связи с продвижением русских в Среднюю Азию и усилением там экономического и политического влияния России к середине 1888 г. была организована Амударьинская флотилия. Суда флотилии выполняли в основном перевозки военных и государственных грузов. Флотилия существовала до октября 1917 г.

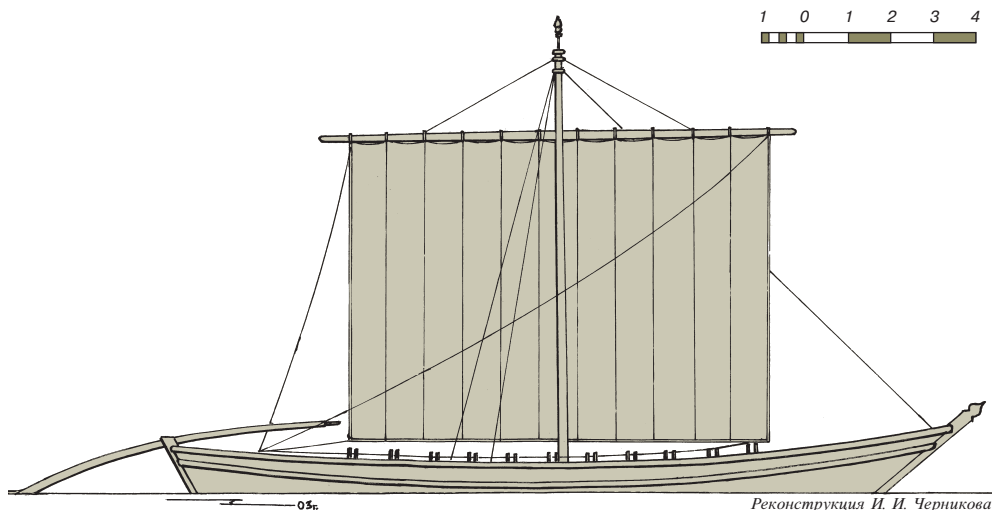
В начале 1897 г., в целях обеспечения снабжением расположенных по берегам Амура и его притоков, Уссури и Шилки, казачьих станиц была образована Амуро-Уссурийская казачья флотилия. Флотилия также просуществовала до октября 1917 г.

Во время так называемого боксерского восстания в Китае 1900—1902 гг., а также в Русско-японскую войну 1904—1905 гг. на Амуре были вооружены некоторые пароходы и баржи. В июле 1906 г. началось формирование Амурской военной флотилии (ее корабельный состав и уровень подготовки моряков были самыми лучшими в мире).

С начала Первой мировой войны 1914—1918 гг. русские военные флотилии были воссозданы на Дунае и Немане. Кроме того, существовали речные боевые отряды Военного ведомства, речные флотилии формировались также на Северо-Западе и в Закавказье.

### Речные корабли XIV—XVII вв.

**Т**ак называемое татаро-монгольское нашествие на Русь в середине XIII в. более чем на 200 лет затормозило ее экономическое развитие. В XIV в. образуется сильное Московское княжество, поставившее целью консолидацию русских земель. Вассальная зависимость Руси от монголов привела к упадку судостроения и



*Ясаульский струг.*

*Размерения: длина 17 м; ширина 4,2 м; осадка 0,8 м. Прямой парус и 22 весла. Площадки на носу и корме позволяли устанавливать мелкокалиберную артиллерию. Личный состав — 25—30 человек. Впервые термин «струг» упоминает Русская Правда в 1054 г. Струги — небольшие плоскодонные низкобортные суда с очень малой осадкой. Изготавливались без набоев и с набоями, значительно увеличивавшими их размеры. Набойные струги отличались от насадов тем, что доски бортовой обшивки пришивались «внакрой»*

судоходства, но даже в этом скромном виде они не прекратили своего существования.

Результаты Куликовской битвы 1380 г. позволили русскому государству вернуть политическую самостоятельность. Поход русских к Куликову полю обеспечивался судовой ратью. Так, 30 августа у устья реки Лопасни русские войска переправились через Оку на ладьях. Переправа через Дон осуществлялась по пяти мостам, в качестве устоев для которых послужили лодки и ладьи донских казаков. Известно, что казаки, издревле используя систему речек и протоков, практиковали следующие способы перевоза своих судов: они подводили под днища катки и на них переталкивали суда с одной реки на другую; в других случаях ставили суда на колесные ходы и перевозили их через волок; в третьих случаях, пользуясь поросшей скользкой травой ровной местностью, волочили суда в буквальном смысле этого слова, в наиболее трудных местах перетаскивая их на руках, как это практиковали когда-то приднепровские русы. Колесная передача судов на реку Дон из соседних речных бассейнов вряд ли была явлением исключительным. Именно таким способом были в 1389 г. переведены с Оки на Дон (из Рязани в Воронеж) три струга и один насад, предназначавшиеся для путешествия в Константинополь духовной миссии митрополита Пимена.

Свержение татаро-монгольского ига и образование в конце XV — начале XVI в. русского централизованного государства отразились прежде всего на военной организации, а также на характере и направлении русской торговли и, следовательно, на использовании в военных целях системы водных путей сообщения. Ядром русского войска был «двор» великого московского князя, состоявший из «детей боярских» и дворян, которые несли военную службу. Второй составной частью войска продолжали оставаться «городовые полки», которые набирались из горожан. Третьей частью войска была «рубленая рать», т. е. рать, собранная (срубленная) с определенного количества сох (податная единица, равная 12 единицам населения). Эта рать называлась также «посошной», и ее выставляло сельское население.

Вооружение русских воинов качественно улучшилось и стало разнообразнее. Оружием ударного действия были: копья, сулицы, рогатины, мечи, сабли, палаши, кончары, бердыши, кистени, топоры, чеканы, шестоперы; метательным оружием служили луки и самострелы. Защитное оружие воинов состояло из доспехов кольчатых (кольчуги, байданы) и дощатых (зеркала, латы, кирасы), из доспехов, прикрывающих плечи, руки и ноги (бормицы, наколенники, наручники, поножи), и из головных уборов (шеломы, мисюрки, шапки железные и медные, ерихонки). Многие воины надевали тегилiai — суконную одежду, имевшую толстый слой ваты или пеньки и хорошо защищавшую от стрел. Щиты в большинстве случаев были круглые, обтянутые кожей, обитые железом или медью.

Отрядов единообразно вооруженных воинов в XV в. не было. Русская рать этого периода имела два основных рода войск: «кованую рать» и «судовую рать». Кованая рать — это конница, укомплектованная хорошо вооруженными всадниками. Судовая рать — пехота, большую часть которой составляла «рубленая рать». Пехота именовалась судовой ратью потому, что она, как правило, совершала поход на судах по рекам.

В 1434 г. вятская судовая рать принимала участие в борьбе московского великого князя Василия Васильевича с галицким князем Василием Косым. В 1483 г. полки великого князя Ивана III северными путями ходили на Юргу и на вогуличей, достигнув рек Обь и Иртыш. В 1499 г. рекой Печорой ходила войной к Каменному Поясу (Уралу) московская рать под предводительством воевод князей Семена Курбского и Петра Ушатого.

В XVI в. московские князья предприняли ряд походов против Казани. В результате одного из таких походов в 1523 г. на Волге, в 200 км от Казани, была заложена крепость Васильсурск. В дальнейших казанских походах крепость Васильсурск стала промежуточной базой русского войска. В период царствования Ивана Грозного было организовано че-

тыре похода на Казань. Первый поход был проведен в 1545 г. Московское войско razорило окрестности Казани и вернулось назад.

Второй поход был предпринят в 1547 г. Русское войско двигалось через Владимир и Нижний Новгород вдоль рек Клязьма, Ока и Волга. Однако потеря осадной артиллерии при переправе через Волгу и срыв снабжения войска заставили командование отказаться от намеченной цели и возвратиться назад.

Через два года был организован третий поход. В феврале 1550 г. русская рать обложила Казань и начала обстреливать ее из орудий наряда. Штурм сильной крепости был плохо подготовлен и поэтому успеха не имел. В это время началась весенняя распутица, и Иван Грозный снял осаду. Но в 25 км от Казани была заложена и в короткий срок (за четыре недели) построена крепость Свияжск, которая имела для русских очень важное значение. Наличие этой крепости закрепляло за Москвой всю левую сторону Волги, населенную чувашами, мордвой и черемисами. Свияжск в дальнейшем мог служить опорным пунктом для действий против Казани в любое время года.

С учетом опыта первых походов летом 1552 г. был предпринят четвертый поход на Казань, который закончился покорением Казанского ханства. Оку и Волгу решено было использовать для перевозки судовой рати с большим артиллерийским нарядом и запасами продовольствия. Для обеспечения судовой рати в Свияжске сосредоточивалось три полка. Переправы на Волге между Васильсурском и устьем реки Камы были заняты отдельными отрядами. В наряде, отправленном с судовой ратью, насчитывалось 150 орудий крупных калибров. Кроме того, на судах перевезли много полевых пушек, большое количество пороха как для наряда, так и для минных работ. С ратью же ехали купцы со множеством товаров для воинов.

Казань была взята. 11 октября 1552 г. судовая и конная рати двинулись в обратный путь. В Казани остался сильный гарнизон, который должен был обеспечивать восточную границу русского государства.

Завоевание территории Казанского ханства имело для Руси важное экономическое и политическое значение. Была ликвидирована база постоянных набегов казанских татар, разорявших русские земли и уводивших население в плен. Волжский путь освобождался для торговли Руси с Азербайджаном, Персией и Индией, с Сибирью и Средней Азией. Создались благоприятные условия для борьбы за воссоединение русских земель на западной границе и за выходы к морю, так как тыл теперь был надежно обеспечен. Завоевание Казани, присоединение в 1556 г. Астрахани, а затем подчинение Ногайской Орды было началом образования русского многонационального государства. Включение в состав русско-



го государства Казани и Астрахани явилось стратегическим обеспечением борьбы в Прибалтике.

Казанский поход показал количественный и качественный рост русского войска. Экономическое и политическое укрепление русского централизованного государства усиливало и централизацию вооруженных сил. Судовая рать доставляла не только наряд и средства осады, но и продовольствие.

В 1558 г., т. е. вскоре после занятия Астрахани, в этот город из Нижнего Новгорода отправляются во главе с воеводой 500 кораблей, везущих оружие, припасы, ратные силы и купеческие товары. Со второй половины XVI в. в Астрахань начинают ежегодно отправляться суда за солью, рыбой и другими товарами из Москвы и других городов. Число судов, приходивших в Астрахань, составляло ежегодно 500 и более единиц. Грузоподъемность многих из них была сначала 500 т, а позднее доходила до 800—1000 т.

Во второй половине XVI в., т. е. уже в первые годы после завоевания Казани, здесь были организованы значительные по корабельному составу речные флотилии из так называемых ясаульских стругов, принимавшие активное участие в умиротворении вновь покоренного края, далеко не сразу подчинившегося русской власти. Известно, что речным силам довелось выдержать упорную и длительную борьбу с инородческими мятежами и национально-освободительными движениями. Помимо рассылки по городам гарнизонов и снаряжения воинских походов в неспокойные места в Казани организуются так называемые летние плавные службы, т. е. регулярные походы по Волге, Каме и Вятке речных флотилий с посаженными на них воинскими командами. В первое время эти флотилии формировались из оставшихся под Казанью судов после похода 1552 г., но ремонт этих судов и замена их новыми, необходимость организации сношений Казани с обширной, приписанной к ней территорией, а также с Москвой, наконец, интересы торговые — все это содействовало быстрому росту здесь судостроения.

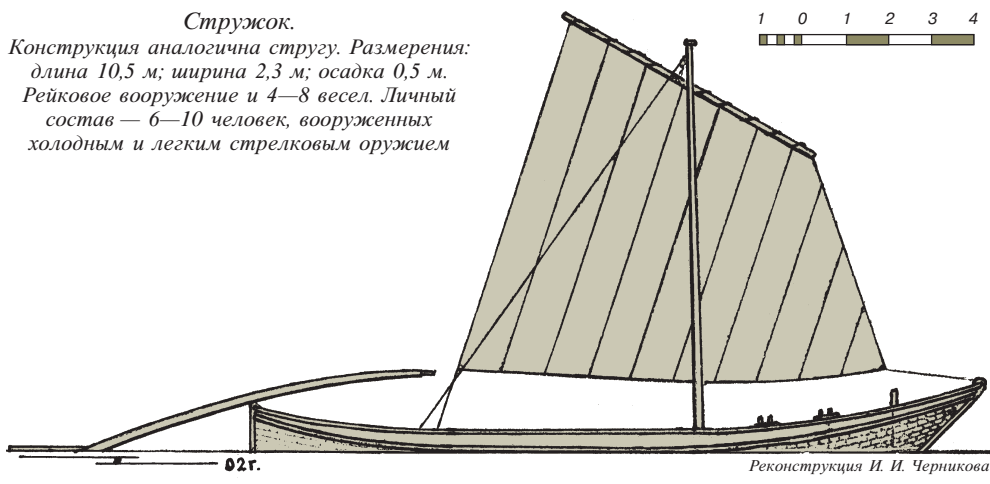
В ноябре 1557 г. в Новгороде была сосредоточена 40-тысячная рать для похода в Ливонию. В декабре эта рать под командованием татарского царевича Шиг-Алея, князя Глинского и других выступила к Пскову.

В это же время князь Шастунов начал военные действия из района Ивангорода с целью утвердиться в устье реки Наровы и начать там строительство нового города «для корабельного пристанища». Рать под командованием Шастунова «повоевала весь район реки Наровы» и приступила к строительству морской базы.

В мае 1558 г. русская рать приступила к осаде крепости Сыреньск, из Новгорода и Пскова судовая рать и артиллерийский наряд были пере-

*Стружок.*

*Конструкция аналогична стругу. Размещения: длина 10,5 м; ширина 2,3 м; осадка 0,5 м. Рейковое вооружение и 4—8 весел. Личный состав — 6—10 человек, вооруженных холодным и легким стрелковым оружием*



брошены на ладьях. 6 июня гарнизон крепости Сыреньск капитулировал. Русской рати достались богатые трофеи.

Вся полоса местности северо-западнее реки Наровы шириной в 40—50 км была очищена от ливонских отрядов. Чудское озеро и река Нарова до моря стали безопасны для судоходства.

Затем русское войско заняло сильные крепости Нейгаузен и Дерпт. Падение Дерпта произвело на ливонцев сильное впечатление, паника распространилась по всей Ливонии. Русские отряды, прибывавшие из Нарвы и Дерпта, быстро овладевали ливонскими замками. До октября 1558 г. русское войско захватило 20 замков.

15 января 1559 г. на Ригу двинулась новая русская рать.

Под Тирзеном ливонцы пытались организовать сопротивление, но снова были разбиты. Русское войско взяло 11 замков, сожгло под Ригой ливонские корабли и через месяц овладело всей южной частью Ливонии. После этого ливонцам пришлось заключить перемирие до конца 1559 г.

К ноябрю 1559 г. ливонцы на вербовали немецких ландскнехтов и возобновили войну. Но уже в январе 1560 г. русская рать взяла первоклассную ордenskapу крепость Мариенбург.

Последовательные удары русских войск обеспечили достижение важной стратегической цели — возвращение русскому государству выхода в Балтийское море.

Однако сразу же после разгрома ливонцев Польша и Швеция потребовали освобождения занятых русскими городов и областей. Война с Ливонией превратилась для Руси в войну с Польшей и затянулась на длительное время. В этой обстановке Иван IV решил нанести удар по объединенному польско-литовскому государству.

В конце 1562 г. в Можайске была сосредоточена 32-тысячная рать, и 23 декабря сюда прибыл Иван Грозный и двинул русскую рать на Полоцк. В этом походе наряд насчитывал до 200 орудий и делился на: большой (осадные орудия) и полковой (полевые орудия). Сосредоточение войск и выступление их в поход были произведены так быстро, что появление русских под Полоцком явилось для поляков неожиданностью, их попытки вырвать крепость успеха не имели, и 15 февраля 1563 г. гарнизон Полоцка сдался. После этого русская рать направилась в Вильну. Сейм стал просить о перемирии, которое и было заключено до 1564 г.

В 1564 г. военные действия возобновились. Русские войска заняли почти всю территорию нынешней Беларуси. Местное население действовало на стороне русского войска.

Для защиты нарвского торгового пути и борьбы с польской морской торговлей Иван Грозный создал наемный каперский флот. В это время Нарва стала базой для создания русского военного флота на Балтике.

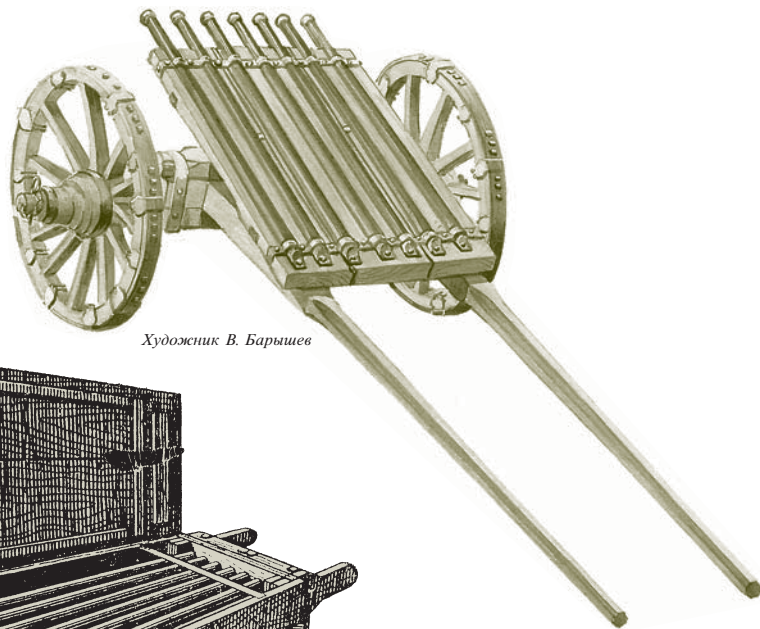
В конце Ливонской войны вольные казаки начали проникать в Западную Сибирь, подготовили падение Сибирского ханства и создали предпосылки для присоединения его земель к русскому государству. Длительная война в Прибалтике, поглотившая большие силы и средства, не обеспечила достижения намеченных целей. Небольшой же казачий отряд, не имея тыловой базы и резерва, в короткий срок добился в Сибири крупных политических и стратегических результатов.

В XVI в. городовые казаки несли пограничную службу и участвовали в больших походах русского войска. Вольные казачьи отряды, возникавшие

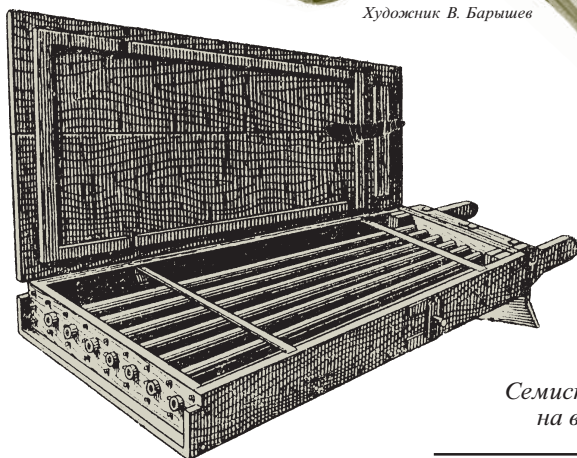
в пограничных землях, совершали походы по своему почину или по договоренности с официальными либо частными лицами. Наиболее характерным в этом отношении является поход в Западную Сибирь казачьего отряда под командованием Ермака Тимофеевича. Промышленники Строгановы в 1581 г. организовали поход отряда казаков в Западную Сибирь в целях захвата новых богатств. Но объективно этот поход имел общенациональное значение. Во время похода казакам удалось присоединить к русскому государству богатые земли Западной Сибири.



*Ермак Тимофеевич*



*Художник В. Барышев*



*Семиствольные пищали, состоявшие  
на вооружении ватаги Ермака*

В конце 1579 г. на службу к Строгановым нанялся казачий отряд во главе с атаманом Ермаком Тимофеевичем и четырьмя другими атаманами (Иваном Кольцо, Никитой Паном, Матвеем Мерещаком и Яковом Михайловым). Отряд насчитывал 840 человек, имел на вооружении три малокалиберные пушки, 300 пищалей, дробовики и даже испанские аркебузы. Кроме того, казаки были вооружены самострелами, луками, саблями, копьями, топорами и кинжалами. Пушки стреляли на 200—300 м, пищали — до 100 м; на зарядание пищали требовалось 2 — 3 мин. Для похода были построены лодки, вмещавшие до 20 человек.

1 сентября 1581 г. отряд выступил в поход. Четыре дня он плыл по реке Чусовой (приток Камы) и два дня по реке Серебряной (приток Чусовой). На перевале казаки построили земляное укрепление — Кокуй-городок, в котором перезимовали, уточнив свой дальнейший маршрут.

Весной 1582 г. отряд волоком перешел на реку Тагил, а из нее в реку Тура (приток Тобола), где уже начинались земли Сибирского ханства.

Казакам удалось захватить в плен одного из представителей татарской знати — Таузака, который сообщил Ермаку все необходимые сведения о Сибирском ханстве — его силах, укрепленных пунктах, путях сообщений. Таузак был освобожден после того, как ему продемонстрировали силу нового оружия, «стреляющего огнем и громом» и пробивающего любые доспехи. Это оказало сильное воздействие (через Таузака) на самого Кучума и его войско. Еще до боя Ермак сумел достичь морального превосходства над противником.

Кучум решил преградить путь противнику на дальних подступах к Искеру — столице Сибирского ханства, расположенной в устье Иртыша. Конница (по сведениям летописи, до 10 тысяч всадников) под командованием царевича Маметкула двинулась навстречу казакам. Первый бой татарской конницы с казаками произошел на берегу Тобола, в урочище Бабасан. Татары обстреливали отряд Ермака с высокого берега реки. Чтобы обеспечить безопасность движения по реке, Ермак высадил часть своих сил на берег. Завязался бой. Татарская конница с копьями атаковала небольшой отряд казаков. Но эта атака была встречена огнем. Новое оружие оказало на татар сильное воздействие. Атака была отбита, контратакой казаки опрокинули противника и обратили его в бегство.

Недалеко от устья Иртыша, под Чувашевом, у Карсульского Яра, река Тобол довольно узка. Здесь Маметкул приказал устроить заграждение из связанных деревьев с необрубленными сучьями. Эта засека на воде преграждала путь казачьей флотилии. Флотилия казаков подошла к засеке. Противник обстреливал ее из луков и не давал даже приблизиться к ней. Высадку десанта затрудняли крутые берега. Ермак отвел свой отряд в закрытое место и в течение трех дней готовился к ночному бою. Оставив на лодках около 200 казаков, Ермак приказал им плыть к засеке и обстреливать берега реки. Чтобы сохранить видимость прежней численности отряда, на лодки посадили чучела.

Большая часть отряда ночью тайно высадилась на берег. Лодки открыто двинулись к засеке. При появлении татар казаки обстреляли их из пушек и пищалей. В это время высадившийся на берег отряд казаков зашел в тыл главным силам татар, внезапно открыл огонь и стремительно атаковал их. Татары в панике бросились бежать. Путь для дальнейшего движения казаков был свободен.

Третью попытку задержать движение отряда Ермака предпринял Кучум со всеми своими главными силами — конницей и пехотой. Конница Маметкула была усилена пехотой. Командование войском принял сам Кучум.



Татарское войско засело в укреплении (засеке) на ближних подступах к Искеру, под Чувашевом. Чтобы занять столицу Сибирского ханства, казакам надо было разбить противника, преградившего им путь. Утром 23 октября 1582 г. отряд Ермака пошел на приступ, но был встречен тучей стрел. Казаки открыли по противнику огонь из пушечек и пищалей. Видя малочисленность отряда Ермака, татары разобрали засеку в трех местах и контратаковали казаков. Ермак приказал занять позицию для круговой обороны. Казаки построились в каре. Пищальники находились внутри каре и имели возможность перезаряжать пищали. Татары пытались прорвать каре и доводили зачастую свои атаки до рукопашных схваток. Казаки, закончив вечером бой, на ночь отошли в Атик-городок, где, выставив стражу, расположились на отдых.

В результате безуспешных попыток задержать продвижение казаков в рядах противника началась паника. Остяцкие князья, составлявшие со своими воинами значительную часть войска Кучума, ушли от него в свои улусы. Татары вместе с Кучумом оставили свою столицу Искер и перекочевали в Барабинскую степь. 26 октября отряд Ермака без боя занял столицу Сибирского ханства.

Ермак хотел отколоть от Кучума зависимые от него сибирские племена. Такая политика вскоре дала положительные результаты: остяки и вогулы «поклонились» ясаком (данью) русским завоевателям. После этого Ермак принялся энергично налаживать торговлю, обеспечивая безопасность продвижения купеческих караванов. Одновременно продолжалась борьба с татарами.

Весной 1583 г. отряд казаков в 60 человек на реке Вагай ночью внезапно напал на расположение Маметкула и перебил большую часть татар. Маметкул был взят в плен. Затем были предприняты экспедиции по рекам Иртыш и Обь.

Зимой 1583 г. Ермак послал в Москву атамана Ивана Кольцо «бить челом царю царством Сибирским». Иван IV богато наградил казаков, а Ермака назвал князем Сибирским и послал ему для подкрепления отряд стрельцов.

Но обстановка в Сибири складывалась неблагоприятно для завоевателей. Противник изменил методы борьбы. Он стал заманивать небольшие отряды казаков и уничтожать их. Так погиб атаман Иван Кольцо и с ним 40 казаков. Атаман Яков Михайлов был убит во время разведки. Немало жертв унесла цинга.

Узнав об ослаблении отряда Ермака, татары и остяки под командованием князя Карачи обложили Искер. Казаки оказались в осаде. Противник расположился на дистанции пушечного выстрела, рассчитывая взять русских измором.



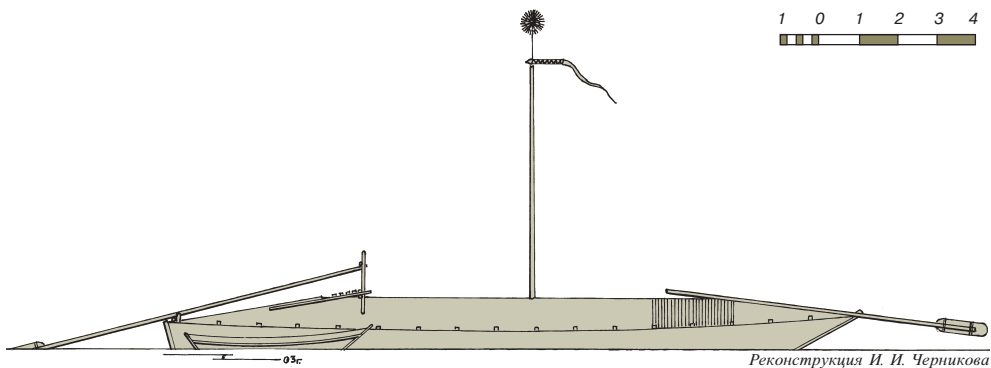
12 июня 1584 г. отряд казаков во главе с атаманом Матвеем Мещеряком сделал ночную вылазку. Казаки тихо вышли из Искера, подкрались к стану Карачи и внезапно напали на сонных татар. Утром Карача собрал остатки деморализованных воинов и повел их в атаку на казаков. Атака была отражена огнем из пищалей. Карача с остатками татар ушел за реку Ишим.

Летом 1585 г. было получено ложное сообщение о том, что татары не пропускают по Иртышу караван бухарских купцов. Ермак с отрядом в 50 казаков поплыл на лодках вверх по реке. Не обнаружив каравана, в бурную ночь на 6 августа казаки пристали к одному из островов Иртыша и, не выставив стражи, легли спать. Отряд татар в тысячу человек, выследив, когда казаки заснули, вброд переправился на остров. Сонные казаки были перебиты. Ермак бросился в Иртыш и поплыл. Но тяжелые доспехи (24 кг), подаренные ему Иваном IV, потянули его на дно. Спасти удалось лишь одному казаку, который прибежал в Искер и сообщил о случившемся.

Поход казаков под командованием Ермака в Сибирь имел важные политические и стратегические результаты: был открыт путь в Западную Сибирь, выявлена слабость Сибирского ханства, подготовлено его падение. Небольшой казачий отряд, насчитывавший менее тысячи человек, добился положительного решения крупной стратегической задачи. Успех похода объяснялся прежде всего политической и военной слабостью Сибирского ханства, его феодальной раздробленностью и отсутствием внутреннего единства. Политика же Ермака была направлена на обострение противоречий у противника. Важную роль сыграло техническое превосходство русских, имевших огнестрельное оружие.

Поход в Западную Сибирь выявил особенности действий речной казачьей флотилии XVI в. Отряд передвигался на лодках. Это сохраняло физические силы казаков. Для боя большая часть отряда высаживалась на берег, не удаляясь от него. Во время боя обстрел противника с лодок содействовал успеху главных сил казаков, сражавшихся на берегу.

Продвижение русских землепроходцев в дальнюю Россию началось вслед за появлением на Лене отрядов казаков и основанием Усть-Кутского острога в 1631 г. В том же году сотник Петр Бекетов, выйдя из Усть-Кута, направился вверх по Лене и, достигнув района нынешнего города Верхоленска, проник далее, в прилегающие к озеру Байкал бурятские степи, но, встретив здесь упорное сопротивление, вынужден был возвратиться, основав в устье реки Тутуры Тутурский острог. Меры по более прочному закреплению за Россией верхоленского бурятского края последовали лишь в начале 40-х гг. с основанием в 1641 г. Верхоленского острога.



Струг.

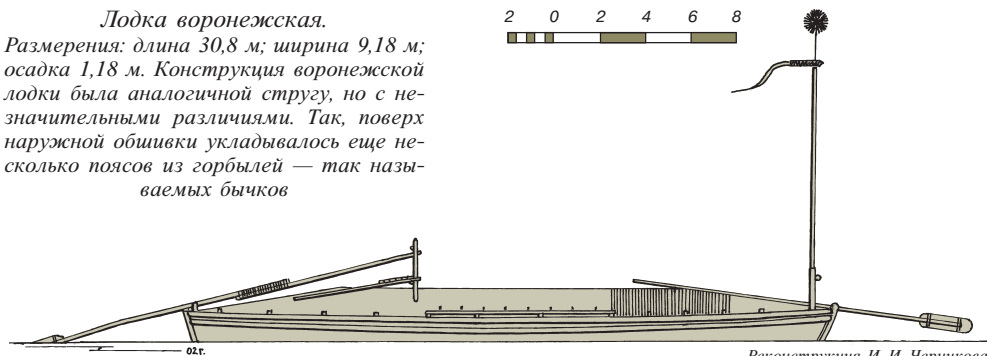
*Размерения: длина 35,5 м; ширина 8,5 м; осадка 1,2 м. Первоначально струги были однодеревянными судами с набоями или без набоев. В XVI в. появились дощатые струги. Корпуса стругов выполнялись тщательно, и, несмотря на значительные размеры, эти суда были самыми легкими на ходу. Их использовали для перевозки не только грузов, но и пассажиров. Конструкция корпуса килевая, с прямыми наклонными штевнями. Крыша двускатная, покрывалась соломой. На крыше настилался помост, называемый полатями, на котором помещалось до 10 и более судорабочих для управления поносом (потесью). Тут же устанавливалась площадка для кормчего, называемая креслом. Внутри корпуса, в носу и корме, устраивались небольшие помещения (так называемые казенки), в которых размещались кормчий, судорабочие и провизия. В крыше, на одной из сторон, прорезывалось круглое отверстие, служившее для входа внутрь корпуса. Вода из льяла откачивалась деревянными помпами или деревянным черпаком, называемым плещею. Грузоподъемность стругов в зависимости от их размеров и осадки была различной, но не превышала 130—160 т.*

Экспедиция Пояркова состояла из 132 казаков и была снабжена чугунной полуфунтовой пушкой. Выступив в путь из Якутска в начале июля 1643 г., Поярков в два дня сплавился по Лене до устья ее правого притока, Алдана. Затем, через четыре недели, казаки достигли устья реки Учур, а через десять дней вышли в устье порожистой и труднопроходимой реки Гонам. Наступившая осень побудила Пояркова расположиться здесь на зимовку. Враждебные отношения с даурцами привели к большим потерям в отряде, с трудом продержавшемся здесь до весны. С наступлением весны 1644 г. Поярков двинулся в дальнейший путь рекой Бряндой (притоком Зеи) и затем — в Амур. Плавание теперь было сплавным, по течению, поэтому экспедиция, выйдя в Амур у нынешнего города Благовещенска, в три недели достигла устья реки Сунгари, притока Амура. Поярков задержался здесь с целью изучить низовья Амура. Посланные в разведку 23 человека были перебиты туземцами. Поярков поспешил двинуться вперед со всеми своими силами. В шесть дней он доплыл до устья реки Усури и 28 дней спустя был уже в устьях Амура. Между тем приблизилась осень.

Весной 1645 г. остатки экспедиции Пояркова двинулись в морской путь, направившись к северу и придерживаясь западного побережья Охотского моря. Три месяца потребовалось экспедиции для морского

*Лодка воронежская.*

Размерения: длина 30,8 м; ширина 9,18 м; осадка 1,18 м. Конструкция воронежской лодки была аналогичной стругу, но с незначительными различиями. Так, поверх наружной обшивки укладывалось еще несколько поясов из горбылей — так называемых бычков



Реконструкция И. И. Черникова

перехода от устья Амура до устья реки Ульи, войдя в которое Поярков столкнулся с необходимостью новой зимовки, так как надвигавшаяся осенняя пора не давала ему возможности пуститься в глубь Сибирского края. В конце зимы Поярков, оставив 20 человек на месте зимовки в целях удержания в повиновении местных тунгусов, сам отправился на санях к верховьям реки Мае, принадлежавшей к бассейну Лены. Здесь Поярков выстроил судно, на котором со вскрытием реки и поплыл к Якутску, следуя по рекам Мае и Алдан. Благополучно возвратившись в Якутск летом 1646 г., Поярков привез с собой не только первое описание реки Амура, но и богатый ясак, собранный им при двух последних зимовках среди гиляков и тунгусов. Любопытен практический вывод, сделанный Поярковым после его трехлетней экспедиции: он представил донесение, в котором высказался за присоединение Приамурского края, для покорения которого полагал достаточным отряд всего в триста казаков.

Справедливости ради следует отметить, что еще за пять лет до экспедиции Пояркова, в 1638 г., казачий атаман Перфильев предпринимал попытку проникнуть на Амур через реку Витим (правый приток Лены), но ему удалось подняться лишь до устья реки Ципы.

Документы периода царствования Алексея Михайловича (1645—1676 гг.) свидетельствуют о большом объеме судостроительных работ и о значительных перевозках русских войск внутренними водными путями. Имеется в виду уже упоминавшееся выше «воронежское струговое дело». Так, в 1672 г. изготовили 578 стругов для «донского отпуску». На работах были заняты 20 388 человек из 24 городов. Изготовленные на один сплав в низовьях Дона, эти суда обратно не возвращались. Для новых «донских отпусков» строились другие суда.

В этот же период русский речной флот активно действовал в Карелии и Ингерманландии. Все эти операции в значительной мере были иници-

ированы боярином А. Л. Ординым-Нащокиным, который, являясь сторонником активной борьбы за выход к Балтийскому морю, понимал, что без сильного флота не преодолеть превосходства шведов как на суше, так и на море. Для обеспечения действий в Прибалтике в селе Дединове на реке Оке была организована крупная судостроительная верфь. В частности, дединовской постройки были и струги, на которых ходила в 1656 г. вниз по Западной Двине рать царя Алексея Михайловича.

В это же время на реке Неве и Ладожском озере под командованием воеводы П. И. Потемкина успешно действовала флотилия донских казаков. 10 июля 1656 г. они захватили на Ладожском озере шведские суда, на одном из которых находился комендант Кексгольма (Приозерска). 22 июля в устье Невы, у острова Котлин, казаки в бою с отрядом шведских кораблей взяли один из них на abordаж и пленили команду.

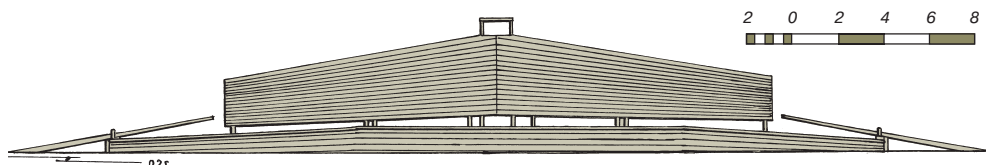
Ордин-Нащокин, управлявший вновь присоединенным к России краем, деятельно занимался созданием Западно-Двинской речной флотилии и судостроительных центров. На судах, построенных на Лавутской верфи и арендованных у русских «торговых людей», издревле живших в Прибалтике, осуществлялась переброска русских войск под Кексгольм (Приозерск) и Нотебург (Петрокрепость).

Летом 1657 г. на Ладожском озере прошли бои с большими шведскими кораблями. Шведы неизменно терпели поражения от казаков и отходили. Из-за сложной политической обстановки в 1658 г. Россия заключила со Швецией перемирие, по условиям которого она не получила желанного выхода к Балтийскому морю, но оставляла за собой ряд завоеванных городов на Западной Двине.

В Кокенгаузене А. Л. Ордин-Нащокин успел организовать строительство кораблей для Западно-Двинской флотилии, но после подписания Кардисского мирного договора в 1661 г. русское правительство

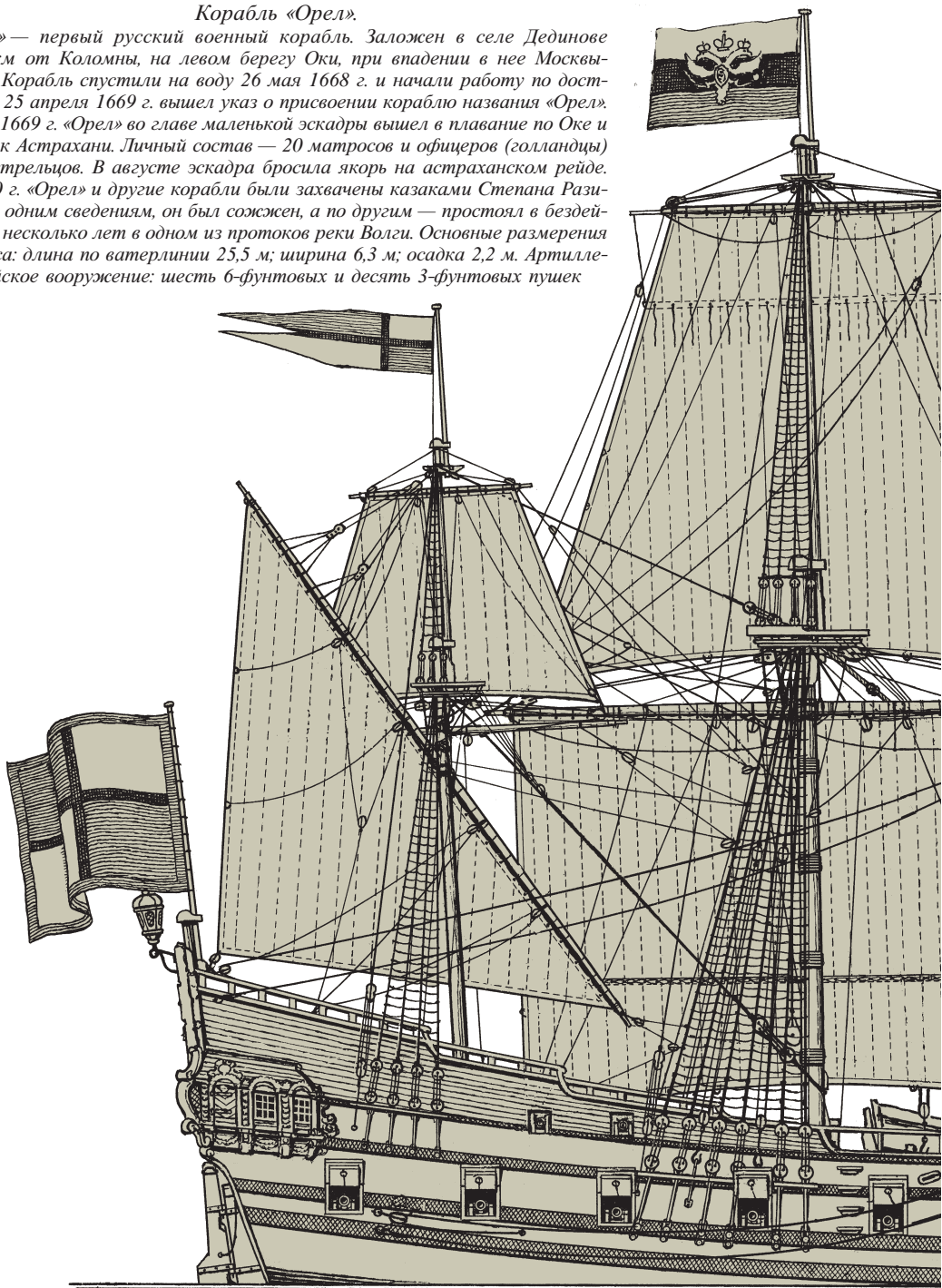
#### *Западнодвинский струг.*

В XVI в. западнодвинский струг уже имел своеобразную и характерную форму. Это были суда длиной 36,3—38,4 м, шириной 11,7—12,8 м; высота борта в середине — до 2,13 м, в носу и корме — до 1,6 м. Грузоподъемность достигала 229,6 т. Днище плоское, штевни и борта отвесные. Сверху судно покрывалось навесом на два ската. Наверху устраивалась площадка для кормчего. Управлялся струг двумя большими веслами — потесями, устанавливаемыми на носу и корме, на бортах имелись гребки. На стругах сплавляли хлеб и лес. Струг служил одну путину, по прибытии его к месту назначения корпус разбирался на дрова и разные постройки

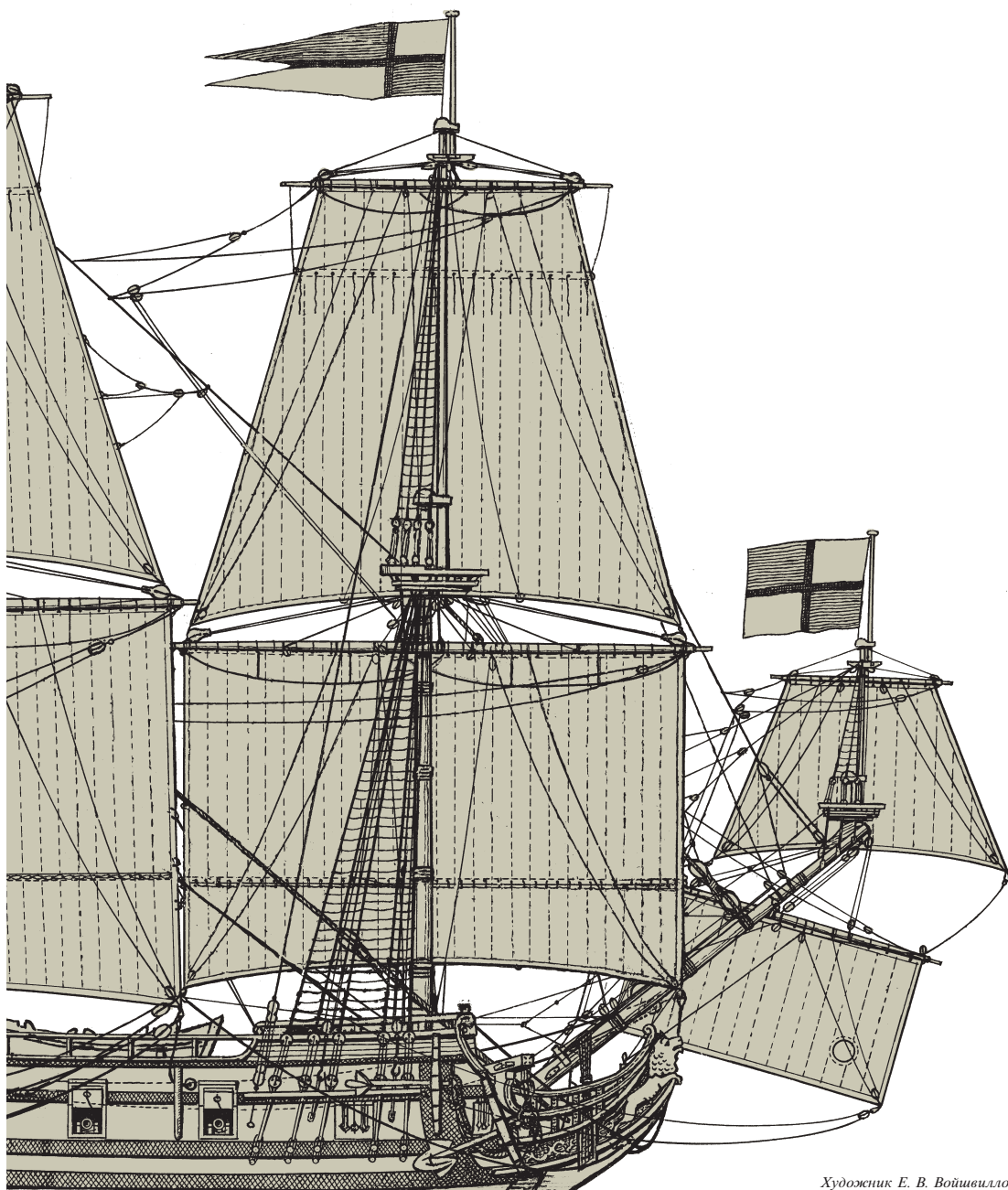


*Корабль «Орел».*

«Орел» — первый русский военный корабль. Заложен в селе Демино (в 26 км от Коломны, на левом берегу Оки, при впадении в нее Москвы-реки). Корабль спустили на воду 26 мая 1668 г. и начали работу по достройке. 25 апреля 1669 г. вышел указ о присвоении кораблю названия «Орел». 7 мая 1669 г. «Орел» во главе маленькой эскадры вышел в плавание по Оке и Волге к Астрахани. Личный состав — 20 матросов и офицеров (голландцы) и 35 стрельцов. В августе эскадра бросила якорь на астраханском рейде. В 1670 г. «Орел» и другие корабли были захвачены казаками Степана Разина. По одним сведениям, он был сожжен, а по другим — простоял в бездействии несколько лет в одном из протоков реки Волги. Основные размерения корпуса: длина по ватерлинии 25,5 м; ширина 6,3 м; осадка 2,2 м. Артиллерийское вооружение: шесть 6-фунтовых и десять 3-фунтовых пушек



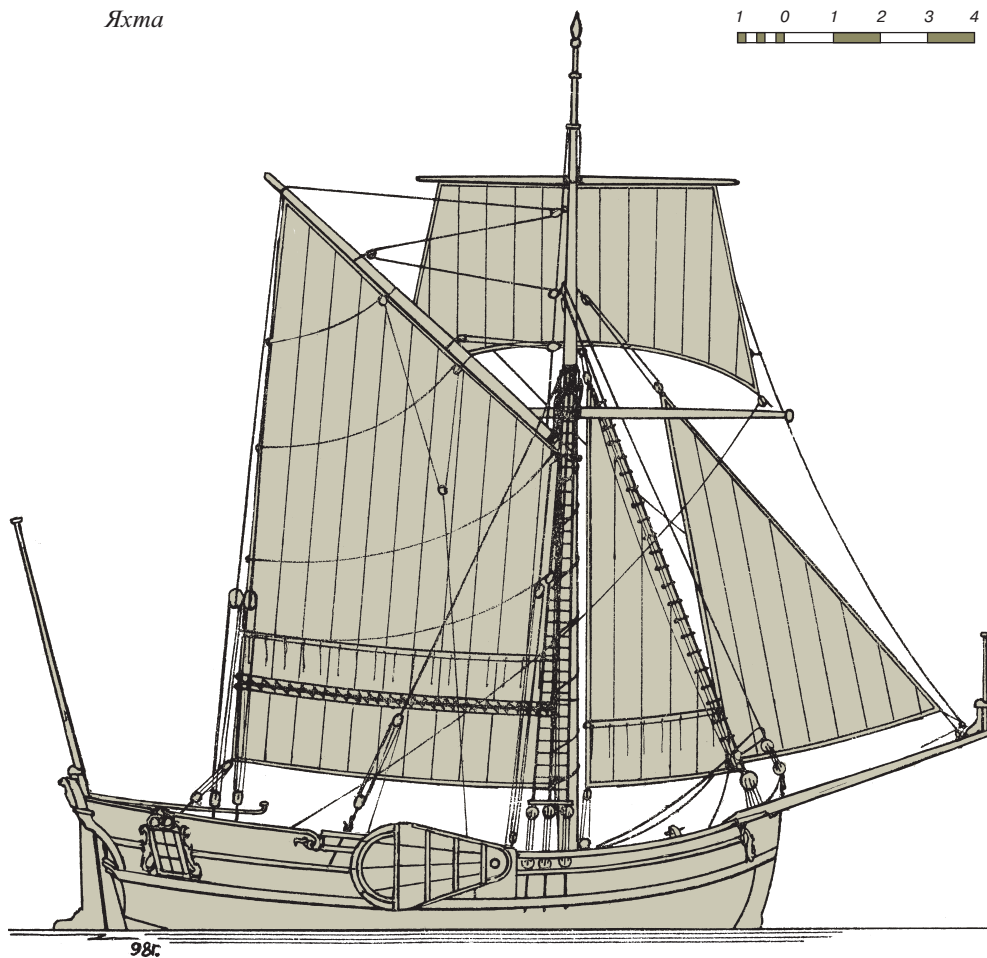




Художник Е. В. Войшвилло



Яхта



обязалось оставить завоеванные территории. Поэтому недостроенные корабли и портовые сооружения пришлось уничтожить.

Однако Швеция, лишив Россию выхода к Балтийскому морю, потерпела экономическое поражение, так как торговлю с русским государством стали вести ее экономические конкуренты — Голландия и Англия (через русский порт в Архангельске).

Неудача с заведением военного флота на Балтике не остановила русское правительство, и мысль об организации военного флота решили реализовать на Каспийском море, причем во главе всего дела поставлен был все тот же боярин А. Л. Ордин-Нащокин. В 1667—1669 гг. в Дединове строились суда для Каспийского моря: корабль «Орел», яхта и один бот.

**Транспортные суда Волжского бассейна XVI—XVII вв.**

**П**о терминологии XVI—XVII вв., волжские суда делились на большие и малые. К большим относились суда грузоподъемностью в несколько сотен тонн, а именно: струги, клади (кладные), насады, дощаники и коломенки, а к малым — все прочие типы, в том числе ладьи и лодки разных видов, названий, размеров и назначений (преимущественной грузоподъемностью, как это можно предполагать по имеющимся источникам, не выше 100 т).

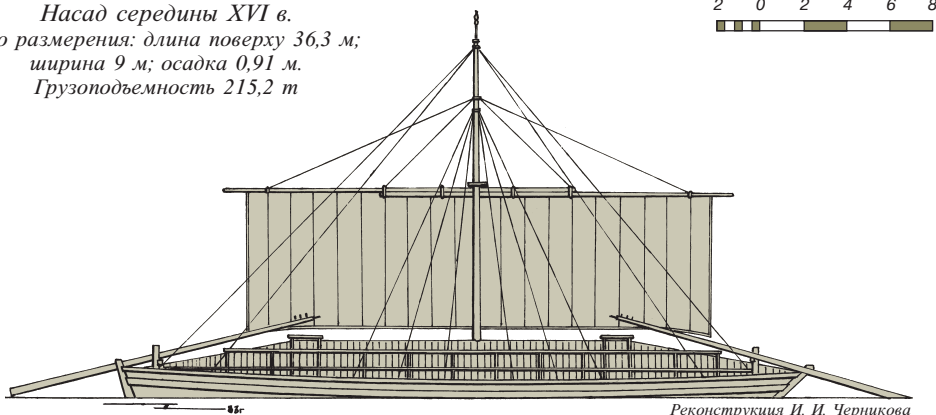
Ниже приводятся характеристики наиболее распространенных на Волге в XVI—XVII вв. типов судов служебно-транспортного характера.

«Повесть временных лет» (1015 г.) впервые упоминает насад, который первоначально конструктивно мало отличался от набойной ладьи и имел «насадные» к однодеревному днищу борта. Именно таким, с высоко поднятым носом и кормой, в виде глубокой лодки, насад изображен в Сильвестровском сборнике XIV в. Доски бортовой обшивки в пазах соединялись «вгладь» так, что их кромки плотно примыкали друг к другу, создавая гладкую поверхность бортов. В 1409 г. насадами называли суда, на которых по Волге и Каме ходили новгородцы войной на болгар.

В XVI в. под насадом понималось длинное и широкое плоскодонное беспалубное судно с наклонными бортами и штевнями. Сверху насады накрывались легкой двускатной крышей. Крепление корпуса — на деревянных нагелях. Имели одну мачту, снабженную огромным прямоугольным парусом. Вниз по течению насады шли преимущественно сплавом, для этого судно оборудовали носовой и кормовой потесями в виде рулей — гребков. Вверх по течению шли бечевой, которую тянули судора-

*Насад середины XVI в.*

*Его размерения: длина поверху 36,3 м;  
ширина 9 м; осадка 0,91 м.  
Грузоподъемность 215,2 т*



бочие или лошади. Часть людей, находясь на самом насаде, помогали шестами. При попутном ветре передвигались с помощью паруса.

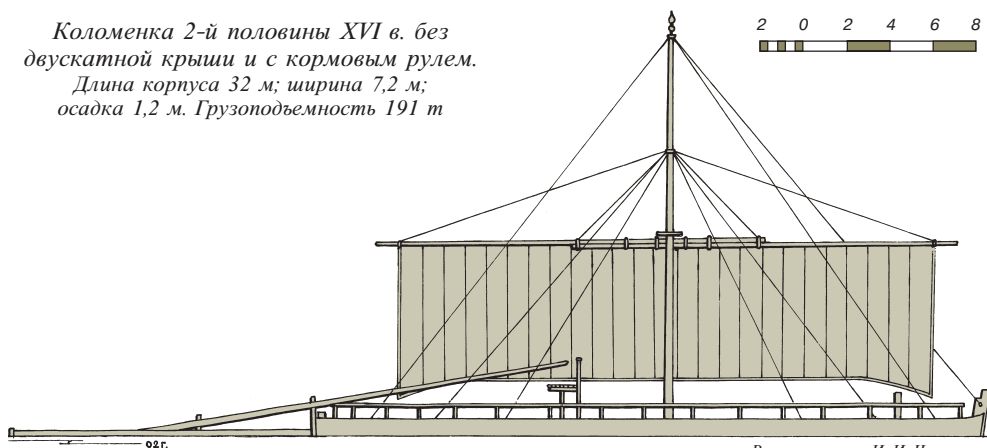
На насадах перевозили соль, рыбу, хлебные грузы. К концу XVII в. длина насадов достигала 53,34 м; грузоподъемность — 2 тыс. т, а число судорабочих — 200 человек. Строились насады на Каме и Волге.

Коломенки — беспалубные суда, на большинстве которых устраивалась двускатная крыша. В верховьях Камы были известны с XVI в. Строились они для доставки железа и изделий уральских заводов в низовья Волги. Коломенки отличались от других сплавных судов большим отношением длины корпуса к ширине (5—6 против 3—4 у других судов). Корпус коломенок был плоскодонный, с отвесными бортами и штевнями. Днище изготовлялось из массивных, так называемых топорных досок толщиной 13—18 см. Постройка производилась на скорую руку, грубо и просто; лесоматериал, где было можно, употреблялся в виде кругляка и не окаривался (т. е. не очищался от коры).

Борта коломенок изготовлялись тоньше днища и без бархоутов. На чувовских коломенках, в подводной части корпуса, поверх наружной обшивки, нашивался защитный слой из горбылей, предохранявший борта при проходе судов в каменистом русле. Крепление осуществлялось нагелями (в днище) и железными гвоздями (в бортах).

Шпангоуты коломенок делались неполными: из корневой копани и накурка; копани обычно отесывались на два канта — со стороны днища и сверху или даже на один кант — со стороны днища. Шпации в коломенках более отдаленных времен делались с постепенным сужением к оконечности, так что в самых концах судна копани выкладывались почти вплотную. Такой способ применялся на всех больших речных судах того времени.

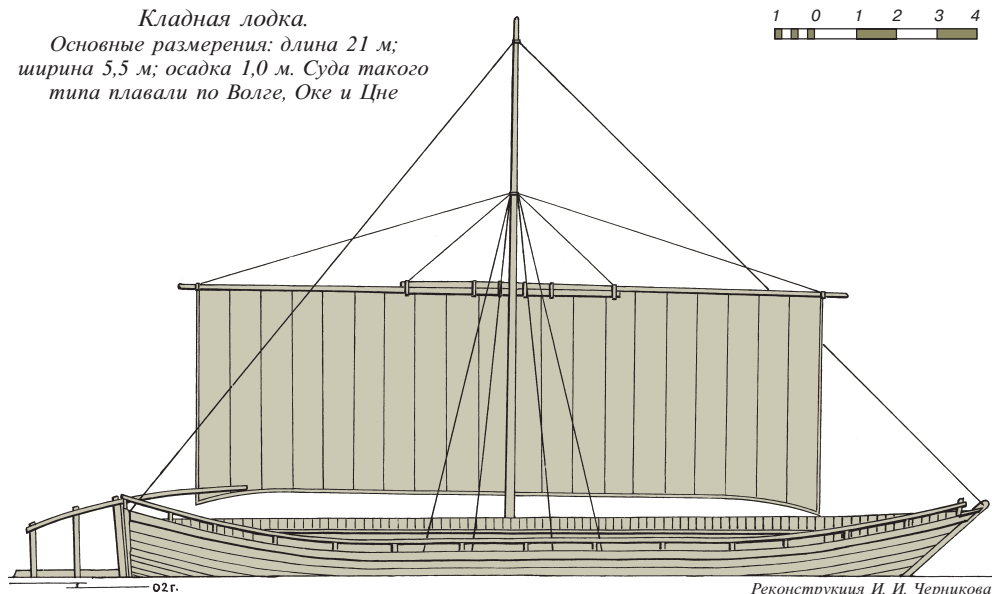
*Коломенка 2-й половины XVI в. без двускатной крыши и с кормовым рулем.  
Длина корпуса 32 м; ширина 7,2 м;  
осадка 1,2 м. Грузоподъемность 191 т*



Реконструкция И. И. Черникова

*Кладная лодка.*

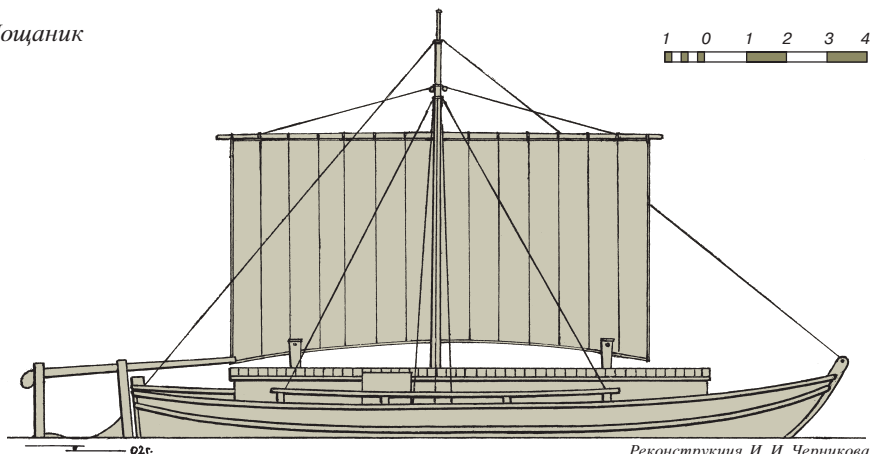
Основные размерения: длина 21 м;  
ширина 5,5 м; осадка 1,0 м. Суда такого  
типа плавали по Волге, Оке и Цне



Реконструкция И. И. Черникова

Длина корпуса коломенок достигала 25,6—46,3 м; грузоподъемность — от 82 до 415 т. Суда этого типа употреблялись преимущественно для сплава тяжеловесных грузов (металл, лес, дрова, хлеб). Коломенки имели парные рули — потеси на носу и на корме, а позднее — один руль на корме.

В XVII в. коломенки совершали весьма протяженные рейсы по рекам Волжско-Камского бассейна. Так, в 1638 г. отправлен был из Москвы в Елабугу, в сопровождении письменных голов и подьячих, казенный

*Дощаник*

Реконструкция И. И. Черникова

караван из шести палубных коломенок. От Москвы до Казани караван шел сплавом, в Казани же, в связи с предстоящим подъемом его против течения Камы, коломенки оснастили мачтами, приспособлениями для бечевой тяги, которые в то время называли «шоглы и бечева».

К малым волжским судам XVI в. относились так называемые кладные лодки, перевозившие рогожи, луб, хлебные продукты и разные изделия, грузоподъемность которых колебалась от 50 до 115 т. В конструкции их корпуса отсутствовали продольные связи, функцию которых выполняла наружная обшивка. Для сохранности груза имела внутренняя обшивка днищевого и бортового набора, способствовавшая некоторому усилению корпуса.

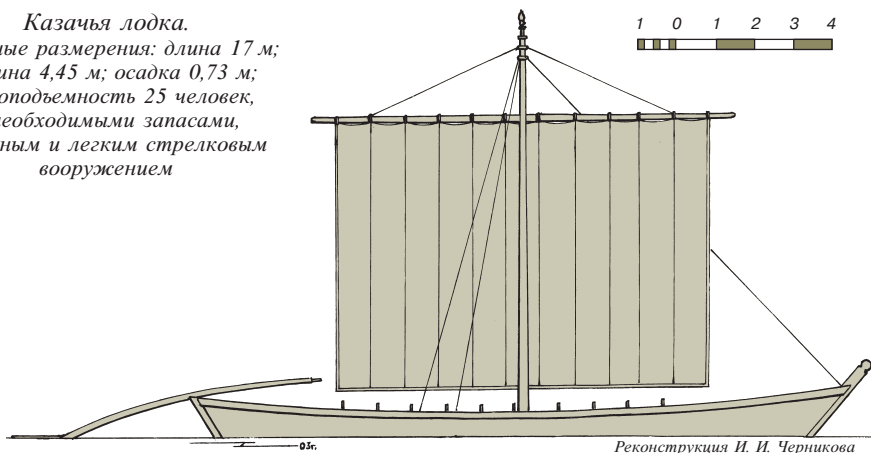
### Судоходство по рекам Сибири

**С**удоходство на реках Сибири развивалось при непосредственном участии органов государственного управления. Вынуждалось это, во-первых, потребностями доставки казенных грузов и, во-вторых, слабым развитием или полным отсутствием на первых порах частновладельческого судового промысла, возникшего здесь позднее, чем в европейской части России.

Первоначальным центром судостроения в Сибири можно считать Верхотурье, откуда с конца XVI в., со времени походов Ермака, шли хлеб и другие казенные грузы для снабжения сибирских городов и опорных пунктов. Казенные суда строились также в селе Тагильском, а с 1641 г. и в деревне Меркушине (в 75 км вниз по реке от Верхотурья). Эти места изобиловали лесом, а глубокие воды Туры в весенний период допускали сплав крупных судов с полным грузом.

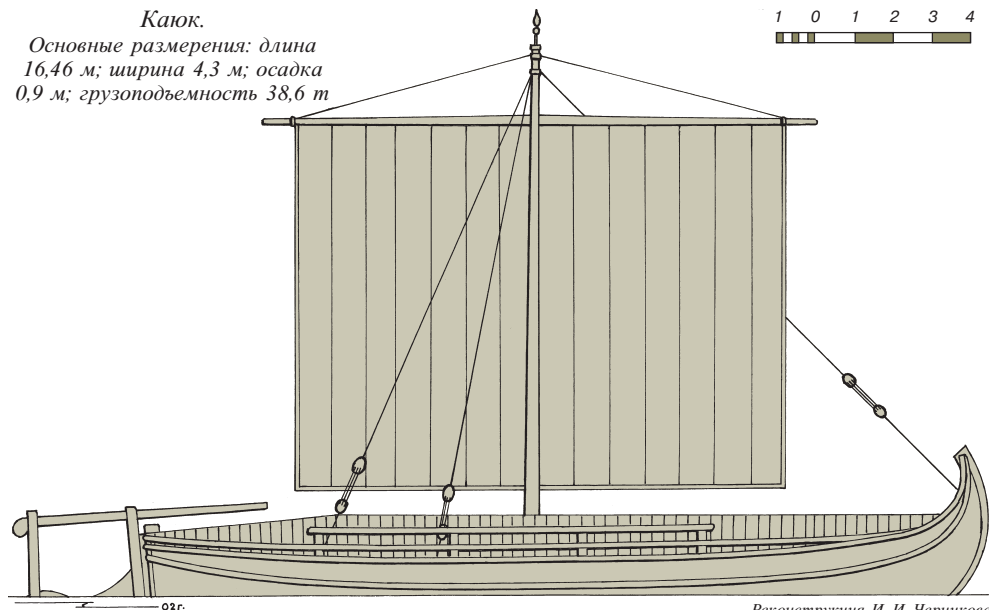
#### *Казачья лодка.*

*Основные размерения: длина 17 м;  
ширина 4,45 м; осадка 0,73 м;  
грузоподъемность 25 человек,  
с необходимыми запасами,  
холодным и легким стрелковым  
вооружением*



*Каюк.*

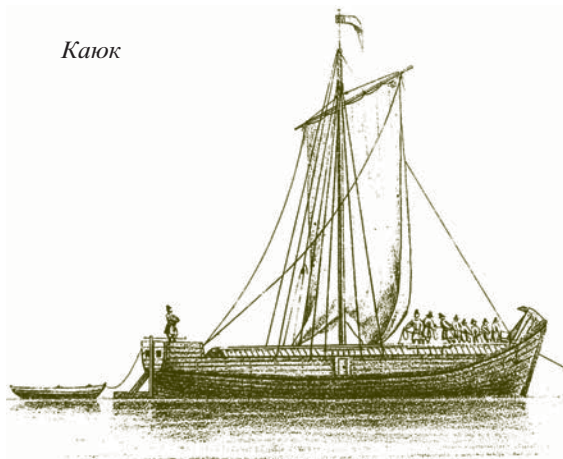
Основные размерения: длина  
16,46 м; ширина 4,3 м; осадка  
0,9 м; грузоподъемность 38,6 т



Реконструкция И. И. Черникова

Важным центром судостроительной деятельности был Тобольск. Через этот город, расположенный при впадении Тобола в Иртыш, судостроительными материалами снабжались и верфи других сибирских рек, где производилась их отгрузка «про запас для судового дела». Возникло судостроение в Енисейске, где происходили дальнейшее снаряжение судов и передача грузов и пассажиров для следования на Лену. Еще одним пунктом судостроения на этом водном пути был Илимский острог (ныне Илимск), где строились как казенные, так и частные суда. В Илимске шла также большая частная торговля готовыми судами, судостроительными материалами, оснасткой и судовыми принадлежностями.

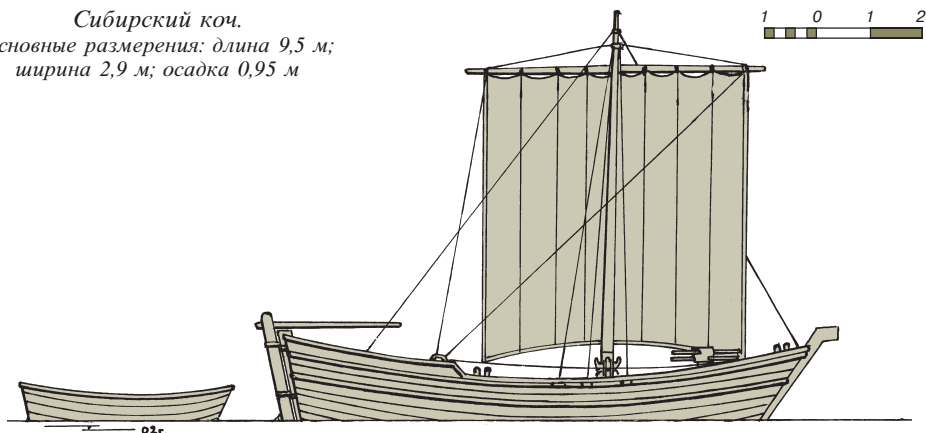
В Ленском бассейне местным центром судостроения стал Усть-Кутский острожек (Усть-Кут), где сосредоточивались казенные и частные грузы, прибывшие с Оби и Енисея для последующей отправки вниз или вверх по

*Каюк*



*Сибирский коч.*

Основные размерения: длина 9,5 м;  
ширина 2,9 м; осадка 0,95 м



Лене, и Ленский острог (Якутск), который с 1640 г. стал административным центром обширного Якутского воеводства. Казенное судостроение находилось здесь в ведении местных воевод.

Для плавания по рекам Сибири строились такие же, как и в европейской части России, типы судов, но у судов этих были и некоторые особенности.

Казачьи лодки применялись в Сибири еще со времен Ермака. Корпус судна изготавливался из досок, имелись киль и наклонные прямые штевни. На носу и корме — площадки для размещения мелкокалиберной артиллерии.

Дощаник и каюк в Сибири, так же как на Волге и Северной Двине, представляли собой плоскодонные суда длиной около 20 м, которые передвигались с помощью бечевой тяги, весел и парусов.

Каюки — небольшие грузовые суда, которые имели улучшенные обводы корпуса, дощатую крышу и усиленную бортовую обшивку, но слабый продольный набор. На Северной Двине они использовались также для перевозки пассажиров. Конструкция корпуса отличалась округленными скулами, плоским днищем, отвесными бортами и приподнятой, загнутой кверху носовой частью. Каюки ходили под парусами, на веслах и бечевой. На Северной Двине и в Сибири размерения каюков были следующие: длина 14,9—23,5 м; ширина 3,2—5,3 м; грузоподъемность 32,8—49,2 т.

Для плавания в прибрежных морских районах, в частности в Обской губе и других заливах, строились кочи, тип которых проник в Сибирь с побережья Белого моря. Коч представлял собой палубное килевое судно с наклонными штевнями и бортами. Конструкция корпуса отличалась большой прочностью и была приспособлена для плавания в ледовых условиях.

# Российская империя

## Россия молодая

**В**о времена Петра I Россия пережила огромные потрясения. При нем на передний план вышел новый тип государственного деятеля — легкого на подъем, работающего не покладая рук. Царь требовал от своих чиновников быстроты в мыслях и поступках, способности служить без усталости. Петровские реформы поломали образ жизни прежде всего правящей элиты так называемой «святой» Руси. Дело в том, что динамизм жизни не был идеалом русской правящей элиты, для которой не было смысла жить «с тяжким и звероподобным рвением», следовало «семь раз отмерить». Косность соответствовала русскому идеалу благообразия, благолепия и благочиния и приобрела негативный оттенок лишь с середины XVII в., когда поколебался образ созерцательного, привыкшего «крепкую думу думать» боярина.

В Европе наступила эра национальных языков, и церковнославянское «красноречие» — эта своеобразная «латынь» православной части Великой, Малой и Белой Руси — уступила место русскому языку. Петр создал гражданский шрифт и требовал «писать так, как в приказах», т. е. по-русски — «простою речью». Петровская эпоха характеризуется глубоким культурным расслоением и «двуязычием» — автономным существованием кириллицы, оставленной для церковных книг, и гражданского шрифта, призванного обслуживать государственные надобности. Великороссы во главе с Петром третировали язык Древней Руси, объявляя его устарелым и негодным. Царь постоянно требовал от своих подчиненных не «высоких слов словенских», но «простого русского языка» и ограничил влияние церковнославянской стилистики на светскую. Отказаться от шаблонных слов значило уйти и от шаблонных мыслей.

Однако достигнуть уровня европейской цивилизации, по мнению Петра, надлежало не производством слов, а производством вещей. В это время Россия создала множество новых для нее «вещей» — флот, биб-

лиотеки и общедоступный театр, Кунсткамеру и Академию наук, парки и парковую скульптуру, новый стиль одежды, манер и общения, новую столицу. В культурной иерархии слово, которое было знаменем московской Руси, уступило место вещи.

В середине декабря 1699 г. (7208-го, по привычному для Руси счету от сотворения мира) Петр издал указ о перемене календаря, что имело прямое отношение к европеизации Руси: российский календарь приводился в соответствие с западным. В канун этого события состоялось знаменитое острижение бород и переодевание дворянства в европейское платье.

Среди военных, административных и прочих реформ Петра была и «реформа веселья». Поборники «святой» Руси акцию эту переживали весьма болезненно. Просветитель России старался отменить, искоренить нелепые старинные обычаи и обряды.

До Петра в русском культурном сознании скоморошество отождествлялось с публичным смехом и весельем, воспрещавшимися сильной и устойчивой православной традицией. Православная фантазия рисовала ад как место, где грешники «воют в прискорбии», а их стоны перекрываются раскатами дьявольского хохота. Поэтому в XVI в. скоморошество подвергалось прямым, регулярным, жестоким репрессиям церковных и светских властей. Вместе с тем в глазах среднего человека, мирянина и причетчика, они не выглядели нехристями. В народном сознании скоморохи конкурировали с попами. Недаром бытовала поговорка «Бог создал попа, а бес — скомороха». Задача православного попа — побуждать паству к слезам, потому что слезы и покаяние необходимы для спасения души. Скоморох же заботится о телесном благополучии, о плодovitости человеческого племени и плодородии земли.

Побывав в Голландии и Англии, Петр вполне оценил удобство иметь подчиненную государству церковь. В связи с этим его «шумство» и «скоморошество» следует рассматривать как культурную акцию. Полемический и сатирико-пародийный аспект «всешутейского собора» связан, прежде всего, с моральным уничтожением русского патриаршества. Поэтому «всешутейский собор» следует рассматривать как штрих в картине подавления церкви самодержавным государством.

В 1721 г. Петр I упразднил патриаршество и учредил Синод, члены которого вплоть до начала XX столетия приносили присягу императору. Фактически император и стал патриархом русской церкви, которая стала церковью чиновников, «коллегий» и, как справедливо отмечал в своих работах академик А.Н. Панченко, даже церковью доносчиков, ибо государство предписывало и санкционировало нарушение тайны исповеди. Таким образом, первому русскому императору быстро удалось сло-

мить сопротивление диссидентов из среды боярской и «святой» Руси и укрепить «вертикаль власти».

Реформа летосчисления и принятие монархом императорского титула произвели ошеломляющее впечатление на людей древнерусского склада и легли в основу легенды о Петре-антихристе. Легенду эту нельзя считать только порождением исключительно старообрядческой среды, она — плод размышлений русского мужика.

Примечательно, но уже после смерти Петра, создавая в Оренбургских степях недолговечное свое царство, Пугачев переименовал несколько станиц и слобод. Здесь была своя Москва, но не было Петербурга. Тем самым Пугачев продемонстрировал свою ориентацию на «святорусскую старину».

Для строительства Петербурга император выбрал не лучшее место, оно и понятно, все «теплые» места уже давно заняли. Вместе с тем выбор этот нельзя назвать случайным, так как он обеспечивал транспортировку грузов из глубины России в Европу. Волга — становой хребет русской экономики, основная магистраль грузоперевозок тех лет.

Однако средства транспорта уже не удовлетворяли потребностей производства. Центр тяжести экономической политики Петра I был сосредоточен на насаждении мануфактур, поощрении промыслов, расширении внутренней и внешней торговли. Это вызвало быстрый рост водных перевозок и большой подъем в развитии речного судостроения. С выходом России к Балтийскому морю и с перемещением экономического



*Петр I на берегу  
Невы*

центра страны на запад транспортные связи получают преимущественное развитие в Волжской и Вышневолоцкой водной системе. Последняя, сооруженная в 1703—1708 гг. и реконструированная в 1719—1722 гг., сыграла большую роль в развитии Петербурга и в торговле России с Западом на протяжении всего XVIII и большей части XIX в.

Энергичное вмешательство Петра I (обладавшего энциклопедическими знаниями и практически владевшего передовыми технологиями тех лет) в дела судостроения дало толчок к совершенствованию типов и конструкции речных судов. Однако царь-плотник совершенно не считался с экономическими возможностями частных владельцев и зависевших от них строителей судов, которыми в большинстве были крепостные крестьяне, имевшие весьма примитивные орудия производства. Народное хозяйство тех лет основывалось на внеэкономическом принуждении, по образу и подобию неограниченного властвования отдельного крепостника-помещика в своем собственном имении.

В многочисленных указах император дотошно, со знанием дела описывал технические и технологические подробности организации постройки речных судов. Важность неукоснительного выполнения указов подчеркивалась характерными для неограниченной власти феодала предупреждениями вроде: «Учинена будет смертная казнь без всякие пощады».

В 1718 г. Петр собственноручно усовершенствовал конструкцию коломенки: «Судно, называемое коломенкою, которое я переделал, послать в Дединов, заплатя хозяину деньги, и там оную поставить, и чтобы против ее все вновь делали, под наказанием и ссылкой вечною на галеры, ежели инако станут делать; равный же указ и в другие места послать Московской губернии, где коломенки делают». Образцовая коломенка упоминалась в указах еще дважды: в 1720 и 1722 гг. Из этих указов можно видеть, по каким направлениям шло усовершенствование постройки судов: «...чтоб по Москве и Оке рекам суда делали так крепко и чисто, слово в слово, как образцовая коломенка на Москве-реке была сделана; также и где какие железные и деревянные гвозди биты, так и делать». И дальше: «Делать суда по указу новым манером, без скобок, так, как Его Величество в бытность свою в Дединове тамошним бурмистрам и плотникам сами указывать изволили...».

Стремление к экономии древесины вызвало попытки внедрения распиловки леса. Пила как инструмент для поперечной распиловки дерева небольшого сечения была известна с древнейших времен. В русских исторических памятниках она упоминается с XI в. В петровские времена пильные мельницы имели уже некоторые частные предприниматели. Новаторами выступили братья Баженины, получившие в 1700 г. от Пет-

ра жалованную грамоту «на заведение пильной мельницы и корабельного строения». Пильные доски уже начали применяться в судостроении, особенно при постройке судов для казны. Так, например, при строительстве в 1711 г. на Волге судов для Петербурга, называвшихся тьяками, доски брали с пильной мельницы.

Главным направлением в политике Петра в отношении речного судостроения стала борьба против «староманерных» типов и конструкций речных судов, за внедрение «новоманерных» судов. «Староманерными» назывались суда, которые строились из бревен и досок топорной обработки, крепившихся в основном деревянными нагелями. Лесные материалы при топорной обработке затрачивались непроизводительно, суда получались тяжелыми. «Новоманерными» Петр называл суда более совершенной и прочной конструкции, строившиеся из досок и брусьев пильной обработки, с металлическими креплениями.

На политику Петра в борьбе за улучшение типа речного судна большое влияние оказало открытие Вышневолоцкой водной системы. Неприспособленные к озерному плаванию, малопрочные «староманерные» суда по выходе из Волхова в Ладожское озеро на волне быстро выходили из строя, давали сильную течь, вдобавок захлестывались сверху и через бортовые «окошки» водой и часто тонули. В целях противодействия русскому невежеству эти суда ломали на дрова, а их владельцев отправляли на галеры. Однако упрямые крестьяне, привозившие в Петербург глиняную посуду, зная всю строгость царских указов и видя, что их судно начинает тонуть у причала, предпочитали скрыться, бросив свое судно с товарами, лишь бы не понести сурового царского наказания.

Петербургская партикулярная верфь выполняла функции надзора за постройкой судов и следила за исполнением указов. Она же готовила кадры корабельных мастеров и подмастерьев.

Петр пытался создать тип комбинированного транзитного судна, в равной мере пригодного для речного, приморского и озерного плавания. При этом он совсем не учитывал того, как это отразится на проходимости судна по речным мелям и перекатам и какое влияние окажет это на размеры крупнотоннажных волжских судов, против которых предлагаемые казались совсем малыми судами.

Несмотря на всю строгость законодательных актов, правительство оказывалось бессильным заставить частных предпринимателей изменить привычную технологию постройки судов на прогрессивную. Технические усовершенствования воспринимались с большим трудом, так как, имея дешевую рабочую силу, предприниматели не были в них заинтересованы. В свою очередь, крепостные крестьяне не могли сами приобре-



сти ни пил, ни болтов, ни других новых инструментов и материалов и продолжали работать по старинке. В связи с такими обстоятельствами правительство было вынуждено систематически отступать от своих же собственных строгих указов. В частности, из-за осложнений по доставке в Петербург провианта отступления делались и в отношении волжских судов старой конструкции, поставляющих в столицу хлеб и пищевые продукты.

Что касается внедрения новых типов судов на самой Волге, то там дело обстояло гораздо сложнее, чем в Приладожском бассейне, который живее откликался на новшества потому, что был ближе расположен к органам надзора, и потому, что новый тип прочного полуморского судна был для него более естественен.

Любые попытки вмешательства государственных органов в технику постройки судна в условиях крепостнической России либо оканчивались неудачей, либо давали мало эффекта. Слабое влияние на частных судовладельцев имела и техническая помощь («научение»), так как владельцы считались лишь с одними экономическими выгодами текущего дня, которые и так были достаточно высоки в то время при дешевизне рабочих рук и древесных материалов. Закабаленный же крестьянин, который был основным строителем судов, не мог ни изменить способа производства, ни перейти к новым орудиям труда. Это противоречие, обусловленное крепостничеством, и стало главным тормозом быстрого проведения прогрессивных мероприятий по техническому преобразованию речного судостроения.

Техническая терминология при Петре изобиловала голландскими названиями. Большая часть этих названий не укоренилась в русском обиходе.

Итак, предлагавшимся типам судов можно дать следующую оценку. Конструктивно они представляли значительный прогресс по сравнению с ранее существовавшими. Взамен слабо укрепленных судов старого типа, прочность которых основывалась на одной лишь обшивке, предлагались суда прочной конструкции с сильным продольным и поперечным набором, на усиленном болтовом креплении с кницами.

Постройка таких судов обходилась, конечно, дороже, чем однолетних сплавных судов. Для того чтобы предлагаемые суда оказались рентабельными, их нужно было использовать не одну, а несколько навигаций, что на обширных русских речных путях при существовавших способах передвижения было не всегда возможно. Так, Вышневолоцкая система с ее Мстинскими и Волховскими порогами допускала движение судов только в одну сторону — к Петербургу. Поэтому-то частные владельцы и относились отрицательно к нововведениям. Им нужны были

дешевые суда, не требовавшие больших капиталовложений, суда как временная тара для транспортировки груза. Для государства, наоборот, выгодны были долголетние суда, что в значительной мере способствовало сбережению корабельных лесов, необходимых для строительства большого военно-морского флота.

Петровские указы не привели к победе над «староманерными» судами, и борьба прогрессивных тенденций с патриархальными методами продолжалась на протяжении почти всего XVIII столетия.

Наряду с судами иностранных типов, насаждавшихся Петром I, в России в то же время продолжало развиваться и самобытное судостроение. Сюда относились, например, расшивы и камские соляные ладьи. Возникновение расшив относят к эпохе Петра I. Название «расшива» пришло от издавна известного в русском судовом деле термина «расшивать» — придавать судну бо́льшую ширину.

Расшивы строили на Волге (в Юрьевце, Пучеже, Сологузове, Городце, Балахне, Лыскове, Васильсурске, Козьмодемьянске, Услонах, Астрахани), Оке (в Елатье, Горбатове, Избыльце), Унже, Каме, Колве, Варде, Чусовой, Туре (Западная Сибирь), Онеге. Большое распространение расшивы имели на Каспийском море, где существовал особый тип мореходных расшив. На Нижней Волге и на Каспии типы расшив были разнообразны: «расшива-дощаник», расшивы «для ловли в море рыбы», расшивы с однодеревным днищем — «на трубах» и, наконец, расшивы «на киях». В типе расшив речное ходовое судно эпохи, предшествующей паровым судам, достигло своего наивысшего развития. Главнейшее его достоинство заключалось в форме корпуса.

Корпус расшивы был плоскодонным, но с сильным подбором скулы, особенно у каспийских расшив. Более мелкие суда делались со скругленным днищем (расшивы «на трубах»). Носовая часть расшив имела яйцевидную форму и снабжалась почти прямым форштевнем, с уклоном до 25° к горизонту. Корме придавалась суженная форма, типичная для лодок и морских парусных судов. Ахтерштевень устанавливался вертикально. Оба штевня выводились выше палубной линии. Палуба в обеих оконечностях устраивалась со свесами за борта на «огнивах» (длинных поперечных горизонтальных брусках, выступавших за борта судна), благодаря чему она по всей длине судна была почти одинаковой ширины. Вдоль бортов на палубе устанавливались низкие перила — «поруски» или «балюстрады».

Среди лодочных ходовых судов расшивы считались наиболее красивыми. На расшивах устанавливалась большая мачта из пяти деревьев, высотой до 32 м, с двумя «раинами» (реями), коренной, навешиваемой вдоль судна и поворачиваемой по ветру при действии паруса, и топсель-

ной, поднимаемой вместе с парусом. Парус делался обыкновенно прямоугольным и очень большим, так что во время сильного ветра спустить его было невозможно. В случае крайней необходимости парус приходилось разрезать. Большой парус, наполненный ветром, быстро двигал расшиву вперед. В тихую погоду расшивы против течения поднимались на бечеве. Рабочих на расшивах (бурлаков) требовалось от 30 до 65 человек.

Украшения отличались большой затейливостью. Носовая часть и борта обязательно изукрашивались резьбой. Нос расписывался разными узорами.

Размеры расшив зависели от района плавания, рода груза и прочих обстоятельств. Суда длиной свыше 30—35 м считались невыгодными для скорого хода против течения. Каспийские, или так называемые мангышлакские, расшивы имели бóльшую высоту борта сравнительно с волжскими речными. Корпус отличался массивным набором и толстой обшивкой (днище до 110 мм) с сильным килем-лыжной. Шпации в оконечностях уменьшались. Концевые шпангоуты ставились поворотные. Бортовая обшивка устраивалась без бархоутов, с постепенным утонением кверху. Верхняя часть борта заканчивалась «нарубнем», насаживавшимся на шипы бортовых шпангоутов. Бимсы и палуба делались с изломом, наподобие пологой двускатной крыши. Изнутри корпус обшивался по днищу и в подворотах дощатой обшивкой. Размещения расшив: длина 10,7—32,0 м; ширина 4,27—8,53 м; высота борта 1,43—3,96 м; грузовая осадка 0,89—2,13 м; грузоподъемность до 328 т.

Камские ладьи, как соляные суда, также известны со времен Петра, после этого они просуществовали еще лет 160, но без изменения конструкции. В них почти отсутствовал железный крепеж, и это объяснялось тем, что строили ладьи только на один рейс, в лучшем случае на два. По Каме груженные ладьи шли сплавом на веслах до самого устья. Управлялись они кормовым рулем и носовой потесью. На судне находилось до 150 обслуживающих рабочих. Вверх по Волге до Нижнего Новгорода тяжело груженные ладьи могли идти только якорной подачей, проходя от 3—4 до 10—12 верст в сутки. Число рабочих при ходе вверх обычно удваивалось.

Корпус ладей отличался очень большой шириной и развалистыми бортами. Палубу заменяла двускатная тесовая крыша. На «караванных» ладьях, возглавлявших караван из нескольких ладей, сооружалась небольшая «казенка» для приказчика. Для рабочих устраивалось в трюме общее помещение с нарами. В кормовой части судна выкладывался из кирпича очаг для варки пищи, защищенный тесом или лубом.

**Донские флотилии. 1695—1774 гг.**

**К**орабли донских флотилий строились на реке Дон для действия против турецких вооруженных сил у побережья Азовского моря и в Крыму.

Начало существования донских флотилий следует отнести к первому Азовскому походу Петра I в 1695 г., когда для доставки войск к Азову на Дону развернули строительство стругов, морских лодок и плотов. Строительством этих судов занимались солдаты Белгородского полка. Основным центром судостроения стал Воронеж. К весне 1695 г. удалось построить 1291 струг. Из них более ста были палубными. Струги имели длину 21,3—46,9 м и ширину 4,3—8,5 м. К началу похода со стапелей сошли также 479 морских лодок, не менее 100 низкобортных плоскодонных судов, называемых паузками, и 134 плота.

В первом Азовском походе для перевозки войск и грузов было задействовано около 1900 стругов и морских лодок. Однако кораблей, способных блокировать турецкую крепость с моря, у русского царя не было, в связи с чем попытки взять Азов одними лишь сухопутными войсками закончились неудачно. Поэтому Петр I немедленно приступил к созданию военного флота. Все средства, отдельно разбросанные по России, и все сведущие в судостроении люди собраны были под Москвой, в селе Преображенском, где солдаты гвардейских полков и опытные плотники, привезенные из Вологды, Нижнего Новгорода, Архангельска и других городов, принялись за изготовление составных частей галер.

Образцом служила галера, построенная в Голландии и в разобранном виде доставленная в Москву через Архангельск. Части 22 галер и четырех брандеров по зимнему пути были перевезены из Подмоскovie к городу Воронежу, где на реке Воронеж находились верфь и адмиралтей-



ство для сборки и приготовления к плаванию привезенных из Преображенского судов. Здесь же были заложены и строились два галеаса.

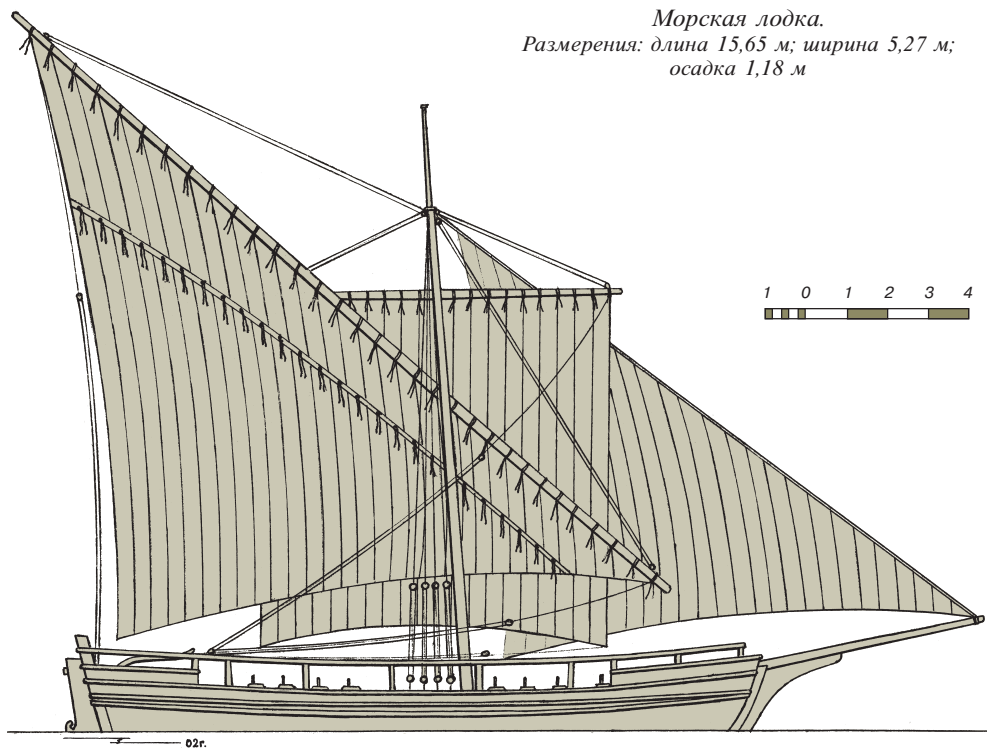
В то же время на притоках Воронежа для предстоящей перевозки войск по Дону поспешно строилось более полутора тысяч стругов, морских лодок и плотов и в разных местах заготавливались все предметы, необходимые для флота. Для скорейшей доставки на место постройки все необходимое везли безостановочно, день и ночь, на переменных лошадях.

Благодаря принятию таких энергичных мер и непосредственному участию в деле самого Петра, на исходе мая 1696 г. вновь созданный флот в составе одного корабля, двух брандеров, двадцати трех галер и нескольких десятков казачьих лодок, запер для турок устье Дона. Затем спустившаяся, также по Дону, армия обложила крепость Азов, которая в июле, лишённая помощи своего флота, сдалась на милость победителей.

Результаты неудачного Прутского похода 1711 г. заставили Петра отойти от устья Дона и прекратить здесь судостроение. Однако вскоре оно было возобновлено: приобретения Петра в Каспийском море возбудили опасения Турции, которая стала угрожать России войной.

*Морская лодка.*

*Размерения: длина 15,65 м; ширина 5,27 м;  
осадка 1,18 м*





Весной 1723 г. в Таврове, под руководством вице-адмирала М. Х. Змаевича, русские приступили к постройке 60 галер и бригантин. После улучшения отношений с Турцией эти работы остановились и были возобновлены только осенью 1733 г.

В 1736 г., при осаде Азова, большую помощь оказали девять 44-пушечных и шесть 8-пушечных прамов и 64 галеры. Этот отряд кораблей, под командованием адмирала П. П. Бредаля, выпустил за восемь дней бомбардировки 8714 снарядов, причинивших крепости значительные разрушения. Потери русских составили 22 убитых и 77 раненых.

Зимой 1736 г. на Дону спешно построили около 500 плоскодонных казачьих лодок и шесть ботов. Каждая лодка с двумя 3-фунтовыми пушками могла вместить до 40 человек. Флотилия эта предназначалась для действий в Азовском море.

Весной 1737 г. флотилия адмирала П. П. Бредаля перевезла 14 полков от Азова к реке Кальмиус (на место нынешнего города Мариуполь) и затем, следуя вдоль берега, поддерживала постоянное сообщение с корпусом фельдмаршала П. П. Ласси, двигавшимся к югу. Поход этот мог служить хорошим примером совместных действий армии и флота: последний подвозил провиант, доставлял больных в Азов, устраивал переправы через реки и Генический пролив.

В то же время Бредалю пришлось отражать атаки сильного турецкого флота, состоявшего, кроме мелких судов, из линейных кораблей и больших галер. Первый бой произошел 29 июня. Бредаль стоял со своими кораблями на якоре под берегом и ожидал нападения. Поднявшаяся буря разбила до 170 русских лодок, с остальных пришлось снять орудия и установить их на берегу. На другой день турки приблизились на пушечный выстрел, но их встретил сильный артиллерийский огонь. После четырехчасового боя турки отступили, не нанеся флотилии никаких потерь. Однако накануне им удалось взять, после сильного сопротивления, четыре отставшие лодки.

Следующие столкновения произошли 29 и 30 июля, при возвращении Бредаля от Геничи и Федотовой косы. Бредаль прибег к тому же маневру, т. е. опять свез пушки на берег и усилил ими батареи. 30 июля туркам пришлось уйти из Азовского моря, а русские лодки вернулись в Азов. Во время сражения 13 из них получили пробоины.

Кампания следующего, 1738 г. протекала менее удачно: Бредалю не удалось соединиться с армией Ласси. Выступившие из Бердянска 146 лодок 7 июня встретили у Федотовой косы весь турецкий флот. Но адмирал применил способ Петра при Гангуте: найдя узость, велел рыть канал, чтобы по нему пройти в Геничи. К 14 июня удалось перевести через ров все лодки, и Бредаль стал готовиться к дальнейшему походу. В это время было



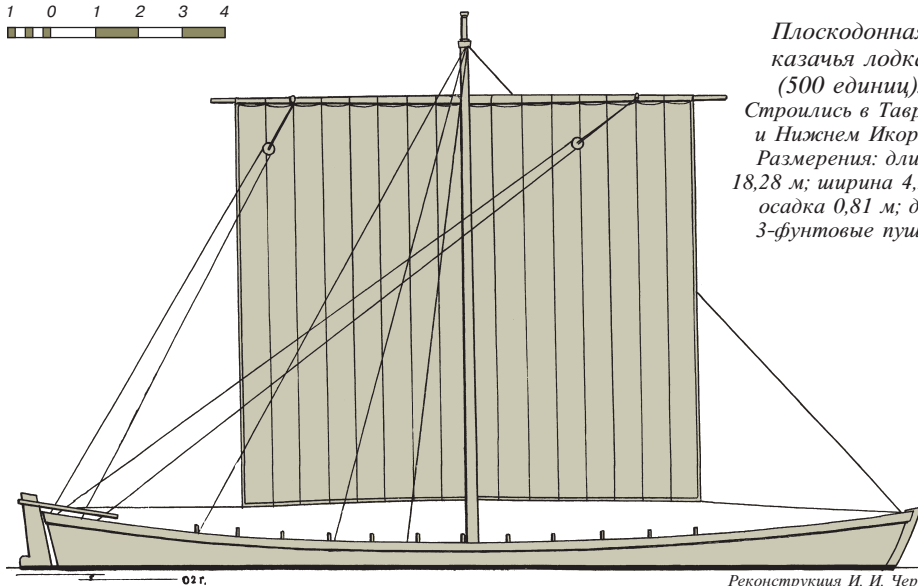
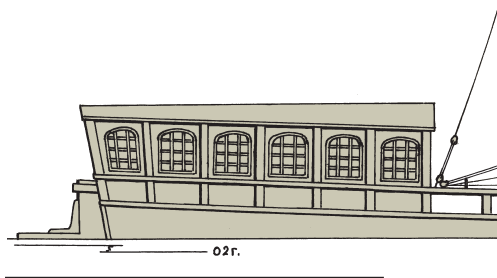
получено известие, что у Геничи ждет турецкий флот, и приказание Ласси идти обратно в Азов. В этот же день русским удалось отбить нападение девяти галер.

Обратный перевод лодок оказался неудачным. Едва удалось перетащить 25 лодок, как вода во рву спала, и в это же время турецкие галеры преградили путь к Азову. Поэтому все 25 лодок пришлось разрубить и сжечь. Бредаль же решил с оставшимися 119 лодками идти к Геничи, но и это не удалось, так как со стороны Геничи подошел турецкий флот капудан-паши. Тогда русские сгрузили пушки с лодок и построили батареи, при помощи которых успешно отразили четыре нападения. Турки действовали нерешительно.

19 июня капудан-паша после полуторачасового боя отступил, и сражение больше не возобновлялось. Бредаль отправился в Азов, поручив командование бригадире Лукину. Через месяц лодки были сожжены, якоря зарыты в землю, а пушки доставлены в Азов.

*Будара для подвоза  
продовольствия  
(9 единиц).*

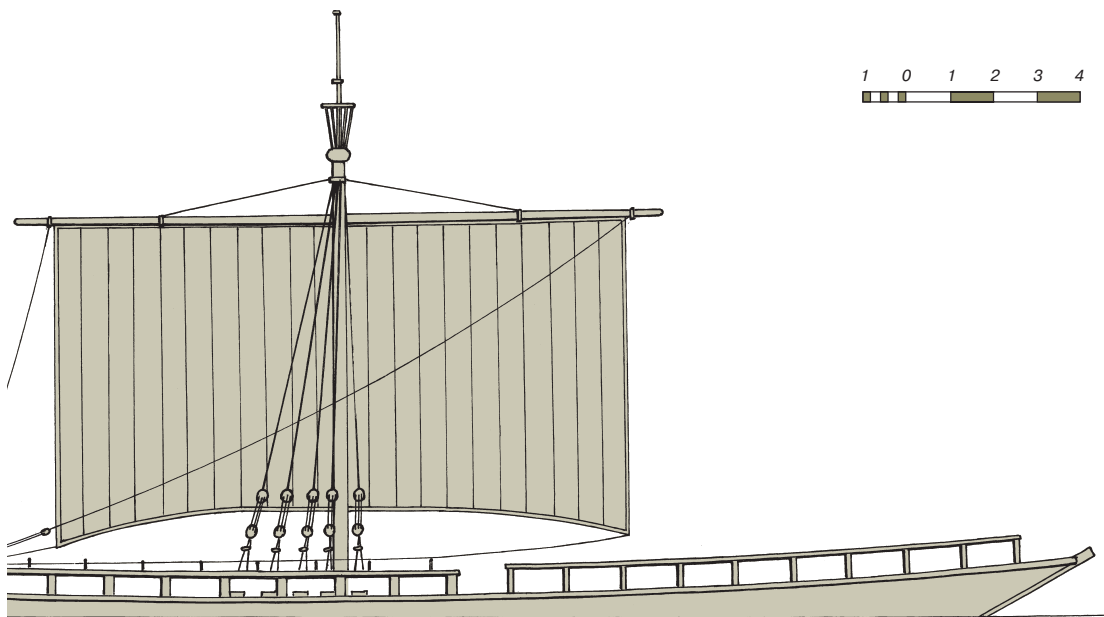
*Спущена 22 апреля 1738 г.  
в Тавровском адмиралтействе.  
Размерения: длина 32,00 м;  
ширина 7,62 м;  
осадка порожняком 0,53 м;  
осадка с полным грузом 1,37 м*



*Плоскдонная  
казачья лодка  
(500 единиц).*

*Строились в Таврове  
и Нижнем Икорце.  
Размерения: длина  
18,28 м; ширина 4,26 м;  
осадка 0,81 м; две  
3-фунтовые пушки*

*Реконструкция И. И. Черникова*



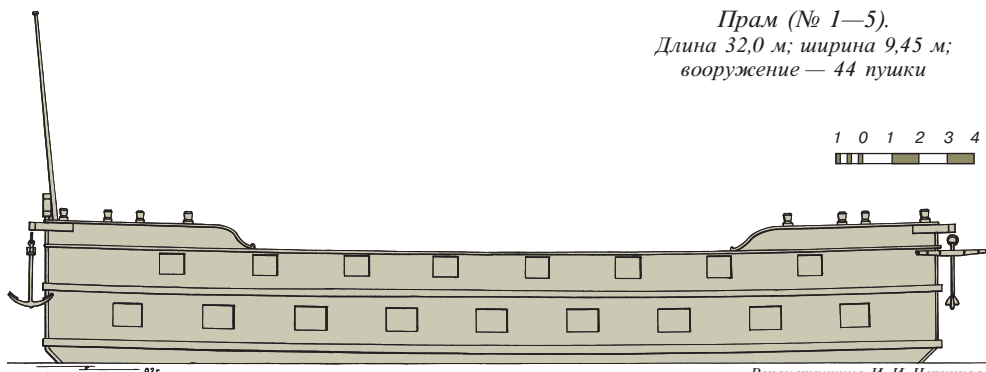
Реконструкция И. И. Черникова

Действия армии Ласси, лишенной помощи флотилии, были тоже не очень удачны; взяв Перекоп, Ласси, по недостатку воды и фуража, должен был отступить на соединение с Днепровской армией. В 1739 г. был заключен мир с Турцией.

Вскоре после начала Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. русское правительство приняло решение построить на Дону флотилию, способную оказать помощь сухопутным войскам в овладении Крымом. Начальником так называемой донской экспедиции (т. е. руководителем строительства кораблей и судов) назначили контр-адмирала Алексея Наумовича Сенявина, имевшего большой боевой опыт. Он участвовал в Русско-турецкой войне 1735—1739 гг. (в составе Днепровской флотилии). Опыт этой войны показал, что большие глубокосидящие суда практически невозможно проводить через мелководное устье Дона в Азовское море, а боты и казацкие лодки не могли сравниться с хорошо вооруженными турецкими кораблями и галерами.

Поэтому Адмиралтейств-коллегия совместно с вице-адмиралом Г. А. Спиридовым и контр-адмиралом А. Н. Сенявиным разработала в 1768 г. проекты почти плоскодонных парусно-гребных судов с малой осадкой, получивших название «новоизобретенные корабли». Кроме пушек их намечалось вооружить также единорогами и мортирами.

*Прам (№ 1—5).  
Длина 32,0 м; ширина 9,45 м;  
вооружение — 44 пушки*



*Реконструкция И. И. Черникова*

24 декабря 1768 г. члены Адмиралтейств-коллегии донесли Екатерине II, что они предполагают построить суда «четырех родов»: трехмачтовые, с осадкой 1,83—2,74 м, двухмачтовые, с осадкой 1,52—2,43 м, несколько бомбардирских и вспомогательных судов. Кроме этих, основных типов судов, предполагалось построить один брандер, несколько галер и каиков. 22 января 1769 г. Екатерина II повелела построить новоизобретенных кораблей на 100 тыс. рублей, предоставив Адмиралтейств-коллегии решение вопроса о количестве судов каждого типа. Было решено построить судов первого типа — одно, второго — семь, третьего (бомбардирских) и четвертого (вспомогательных) — по два.

Новоизобретенные корабли строились на старых петровских верфях — Новопавловской, Икорецкой и в Таврове. На этот раз усилия Донской флотилии увенчались успехом. В 1771 г. решено было овладеть берегами Керченского пролива как «ключом прохода из Черного моря в Азовское». Главные силы армии, находившиеся под командованием князя Долгорукова, направились через Перекоп для занятия Крыма, а один отряд князя Щербатова, пройдя через Арабатскую косу, пошел берегом к Керченскому проливу.

Сенявин, собрав в Таганроге свою флотилию, в мае вышел в море с восьмью новоизобретенными, двумя бомбардирскими кораблями и 37 казачьими лодками. Задержанный противными ветрами, он не успел подойти к Геническому проливу во время перехода через него отряда Щербатова. Но когда турецкие суда с десантом, предназначенным для помощи крымскому хану, появились у Керченского пролива, то Сенявин, подойдя с семью кораблями к Керчи, не допустил турок в Азовское море, а Щербатов занятием крепостей Еникале и Керчи навсегда закрыл для турок это море.

После занятия Крыма полуостров был объявлен независимым, и Донской флотилии предстояло охранять его черноморские берега от втор-

жения турок. Весной 1773 г. вице-адмирал Сенявин мог уже вывести в море девять новоизобретенных кораблей, два бомбардирских, шесть фрегатов и до 16 ботов, галиотов и транспортов. Два отряда этой флотилии под командованием Сухотина и Кингсбергена крейсировали около берегов Крыма, чтобы не допустить на них высадки турецких десантов; а третий, под командованием самого Сенявина, охранял Керченский пролив и конвоировал транспорты, отправлявшиеся в Крым.

Действия первых отрядов были особенно решительны: капитан 1 ранга Сухотин сжег 29 мая у Суджук-кале шесть турецких судов. 30 мая захватил еще два. А 8 июня близ устья реки Кубани им же были сожжены два транспорта. Капитан 2 ранга Кингсберген имел 23 июня сражение при Балаклаве; после семичасового боя турки отступили на юг, потери русских были незначительны.

В 1774 г. турки пробовали прорваться в Азовское море, но встретили 9 и 10 июня сопротивление отряда контр-адмирала В. Я. Чичагова. 28 июня нападение турецкого флота было снова отбито русской эскадрой, стоявшей в проливе под командованием вице-адмирала А. Н. Сенявина. Наконец 10 июля 1774 г. был заключен Кючук-Кайнарджийский мир, по которому Азовское море и Керченский пролив остались за Россией.

Служба Донской флотилии этим не закончилась: на долю ее пришлось охрана Керченского пролива и ограждение линией крейсеров всего пространства Черного моря от Суджук-кале (ныне Новороссийск) до меридиана турецкой крепости Очаков. Кроме того, в обязанности флотилии входили занятие нескольких брандвахтенных постов и перевозка провианта для сухопутных войск, дислоцированных в Крыму. Флотилия эта, получившая название Азовской, пополнилась с окончанием войны еще несколькими судами, построенными на Дону. Только указанные меры охраны побережья не позволили туркам высадить десант в 1778 г.

В начале 1779 г. турецкое правительство подтвердило условия мира 1774 г. Война закончилась. Россия окончательно получила выход в Черное море, и необходимость в Донской флотилии отпала.

После спуска со стапелей новоизобретенные корабли и прамы сплывали в низовье Дона, где у крепости Дмитрия Ростовского (позднее — Ростов-на-Дону) их вооружили и оснастили. Дождавшись в 1770 г. весеннего паводка, необходимого для преодоления мелководных донских гирл, корабли повели к Таганрогской гавани.

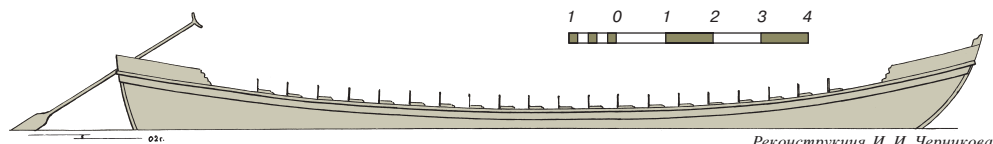
Снаряжение судов Донской флотилии (позднее ее стали называть Азовской) затянулось так, что она смогла выйти в море только в следующем, 1771 г. Кроме того, к весне 1771 г. на Дону построили дубель-шлюпку, палубный бот и 58 малых канонерских лодок. Прамы не выдерживали в море свежего бокового или встречного ветра, поэтому их оставили

при Азовской и Таганрогской крепостях. Канонерские лодки также не рисковали выходить в море и обычно следовали за кораблями вдоль берега с запасами продовольствия и принадлежностями для наведения мостов.

### Днепровские флотилии. 1696—1791 гг.

**К**орабли днепровских флотилий действовали в лимане реки в разные времена, вплоть до утверждения России на Черном море и создания базы флота в Севастополе. Начало имперского судостроения на Днепре относится ко второму Азовскому походу Петра Великого в 1696 г. К этому походу в городе Брянске, на реке Десне, впадающей в Днепр, по повелению государя гетман Мазепа начал строить суда.

К весне 1696 г. удалось изготовить 42 струга больших, 46 малых и 45 лодок, а позднее еще девять судов. Кроме того, в Киеве были построены три судна. Запорожские казаки также построили около 30 лодок, которым и довелось действовать против турок: 1 августа 1696 г. казаки



Реконструкция И. И. Черникова

40-весельная казачья лодка, 1696 г. (30 единиц).

Длина 17,38 м; ширина 3,3 м; осадка 0,61 м

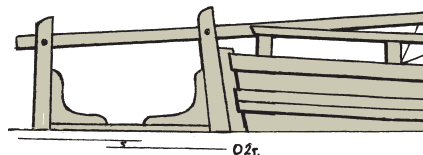
были уже в самом лимане, а на следующий день кошевой атаман Яков Мороз вернулся с морского промысла. В море казаки атаковали пять турецких галер, шедших к Очакову, но им пришлось отступить из-за сильного огня турок. Мороз решил вернуться в лиман, но, встретив у Очакова весь турецкий флот, атаман уничтожил свои лодки и пробрался к Таванску сушей. Оставшиеся казаки напали на турецкий караван с провиантом и отбили 17 судов.

В 1700 г., после заключения мира с Турцией, Днепровская флотилия прекратила свое существование. В 1724 г., когда Петр I опять начал готовиться к войне с Турцией, шла заготовка леса для пяти прамов и семи галер. Но на этот раз дело этим и кончилось.

Следующий период существования днепровских флотилий относится к войне с турками 1736—1739 гг., когда с осени 1736 г. в Брянске

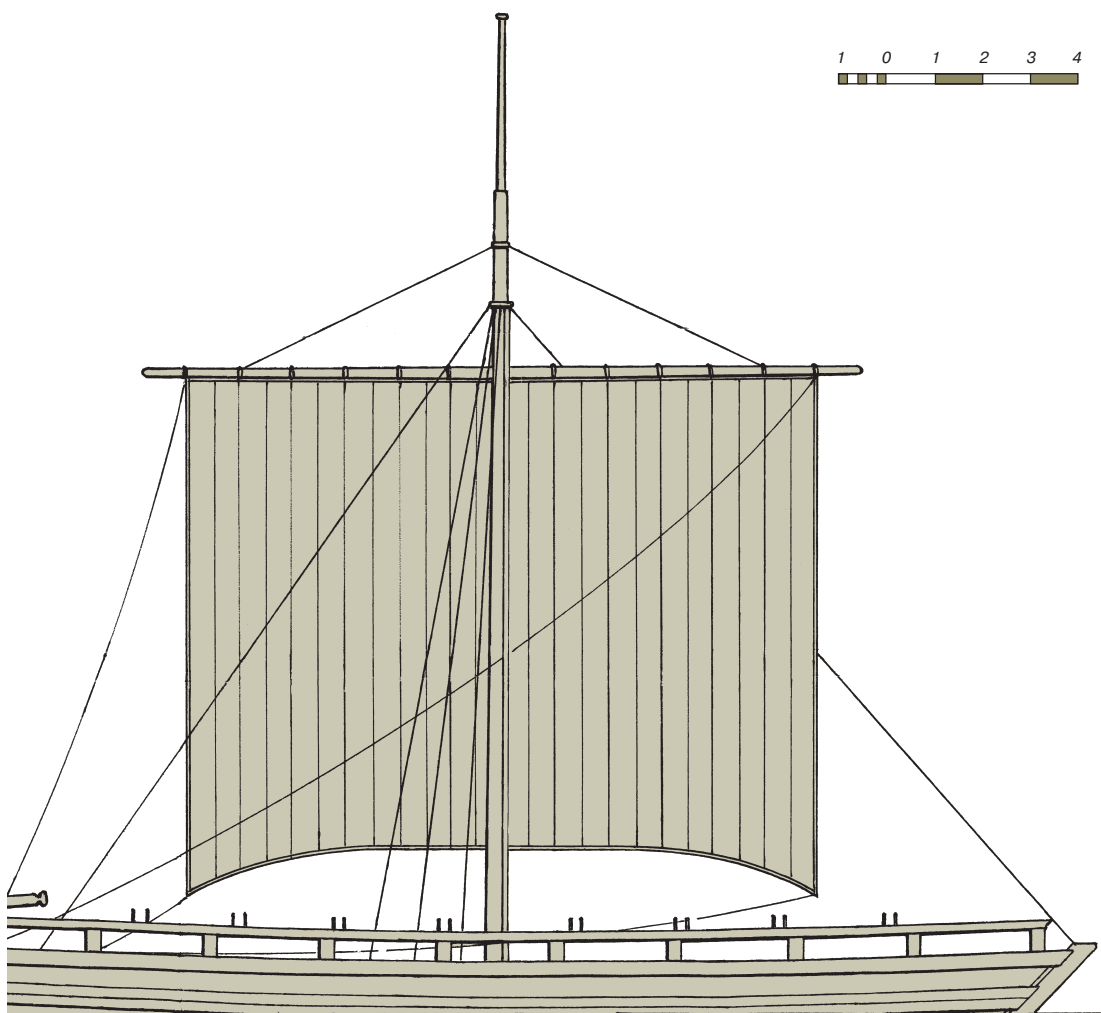
Струг большой, 1696 г.  
(42 единицы).

Длина 24 м; ширина 7,78 м;  
осадка 1,38 м



опять стали спешно строить мостовые плашкоуты для перехода армии Б. А. Миниха через Днепр и Буг. Начальником флотилии был назначен контр-адмирал В. А. Дмитриев-Мамонов. Предполагалось построить 355 судов разных размеров, погрузить на них осадную артиллерию и боевые припасы и к лету 1737 г. поспеть к Очакову.

Трудности плавания по Днепру, особенно в его порогах, привели к тому, что из 300 судов, отправленных весной 1737 г. из Брянска, только на исходе августа к Очакову пришли первые четыре дубель-шлюпки и один кончебас с такими повреждениями, что едва могли держаться на воде и немедленно требовали значительного ремонта.

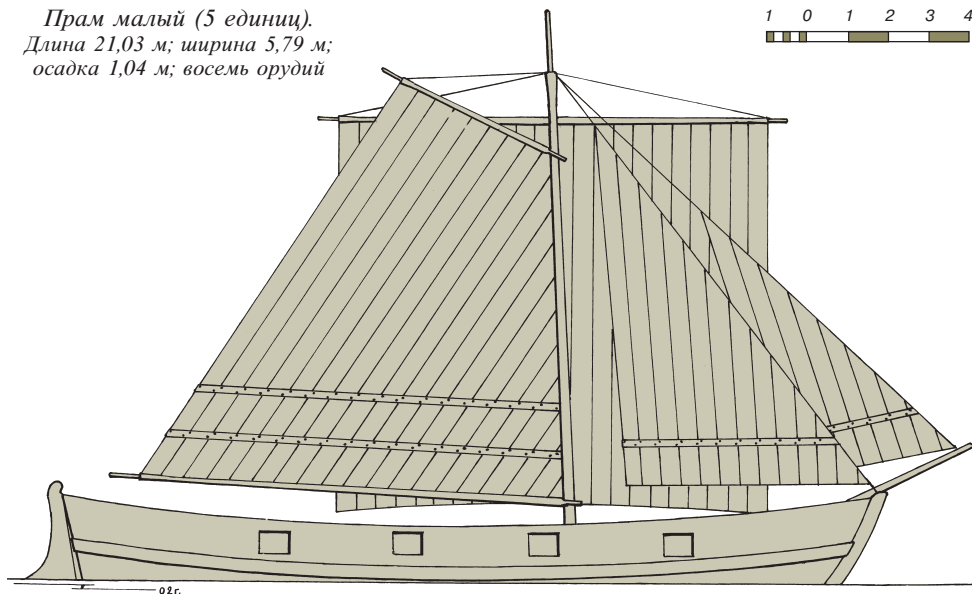


Реконструкция И. И. Черникова



*Прам малый (5 единиц).  
Длина 21,03 м; ширина 5,79 м;  
осадка 1,04 м; восемь орудий*

1 0 1 2 3 4

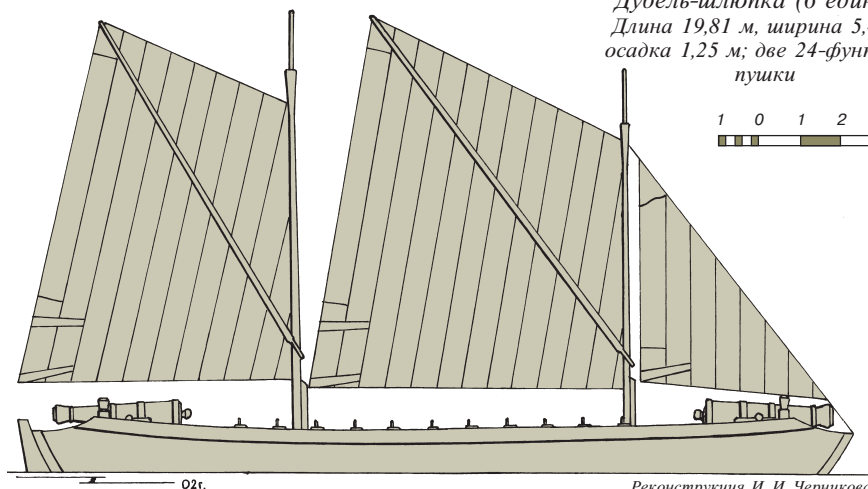
Реконструкция И. И. Черникова

Всего до Очакова добралось 76 судов, остальные пришлось бросить за непригодностью.

Однако зимой северные ветры и жестокое волнение истребили почти все дубель-шлюпки в лимане. Вместо них решено было построить в Брянске небольшие 4-пушечные бригаантины, и весной, с полой водой, их провели через пороги пустыми, а все снасти везли сухим путем до лимана.

*Дубель-шлюпка (6 единиц).  
Длина 19,81 м, ширина 5,49 м,  
осадка 1,25 м; две 24-фунтовые  
пушки*

1 0 1 2 3 4

Реконструкция И. И. Черникова

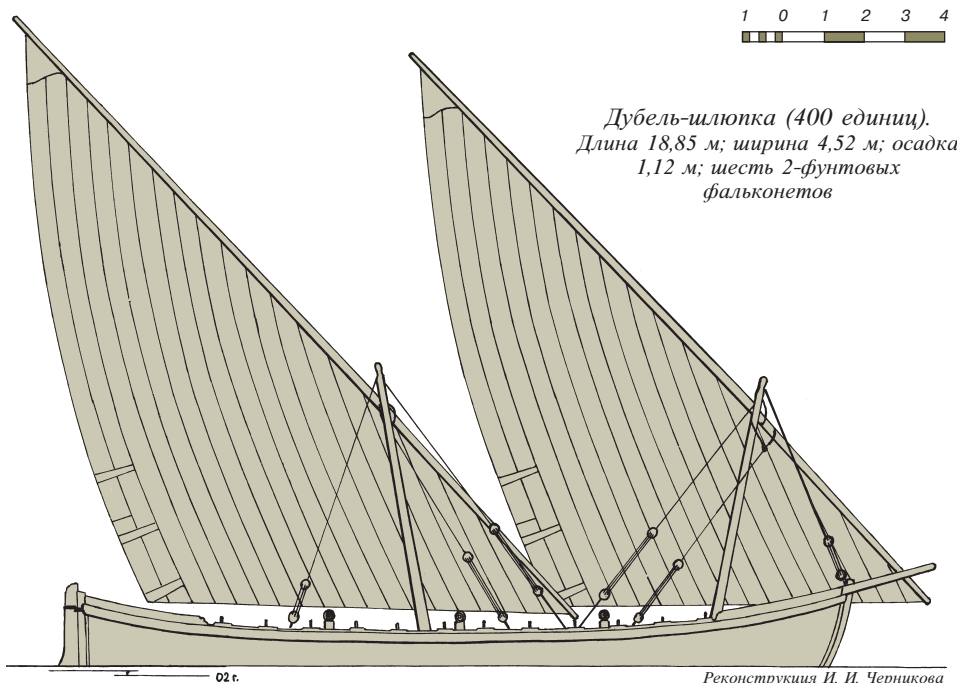
Здесь бригантины вооружили и вывели в море; но оказалось, что мореходные качества и этих судов не лучше прежних.

Одновременно с бригантинами из рек Самары до Неясыти отправили на барках (в разобранном виде) прамы. Но даже при таких условиях провод тяжелых судов оказался невозможным, и прамы собраны не были.

Вторичная неудача доказала необходимость строить суда ниже порогов. Для этой цели вице-адмирал Н. А. Сенявин, назначенный начальником флотилии, выбрал ниже порогов остров Верхний-Хортицкий, где Миних заложил Ново-Запорожскую верфь. Здесь и в Брянске были спущены один прам, 40 галер, 30 бригантин, 60 ластовых судов, 20 венецианских ботов и 50 байдаков. Все эти суда оказались слишком малыми, немореходными и не годились для выполнения главной цели — боя с турецкими кораблями.

Чума, свирепствовавшая на юге Новороссии и в Очакове, унесла жизни многих моряков. Умер и начальник флотилии, престарелый вице-адмирал Наум Сенявин. После этого командование флотилии вновь поручили В. А. Дмитриеву-Мамонову.

К счастью, летом 1738 г. турецкий флот не показывался. От чумы же умер и Дмитриев-Мамонов; на его место был назначен капитан полковничьего ранга Барж. Заключение мира положило конец существованию флотилии.



Только в 1774 г., после новой войны с Турцией, по условиям Кючук-Кайнарджийского мира, Россия приобрела значительное пространство земли между Бугом и Днепром. Здесь в 1778 г. был основан Херсон как город-порт и судостроительный центр. В мае 1783 г. строится город-крепость Севастополь, который и стал главной базой Черноморского флота.

Начавшаяся в 1787 г. война стала первым боевым испытанием нового флота. Однако само начало военных действий произошло в Днепровском лимане, и на долю Днепровской флотилии выпала первостепенная роль: 21 августа 1787 г. 11 турецких галер атаковали у Кинбурнской косы фрегат «Скорый» и бот «Битюк». Корабли, после трехчасового боя, отступили к Глубокой пристани, потопив одно турецкое судно. Морскими силами в лимане командовал начальник Черноморского флота, контр-адмирал Н. С. Мордвинов, у которого были три корабля, три фрегата, один бот, семь галер, две плавучие батареи и несколько мелких судов. Между тем стоявший у Очакова под командованием капудан-паши Эски-Гассана турецкий флот состоял из трех кораблей, одного фрегата, одного бомбардирского бота, 14 мелких парусных судов и 15 галер.

В деле принимала участие лишь одна галера, «Десна», под командованием мичмана Ломбарда. Галера, на которой Екатерина II совершила свое плавание по Днепру, пошла по течению прямо на них, заставила отступить и вступила не только с ними, но и с очаковскими батареями в двухчасовой бой. Убитых и раненых у русских не было. У турок удалось взорвать корабль и одну шебеку, кроме того, были потоплены другая шебека и две канонерские лодки.

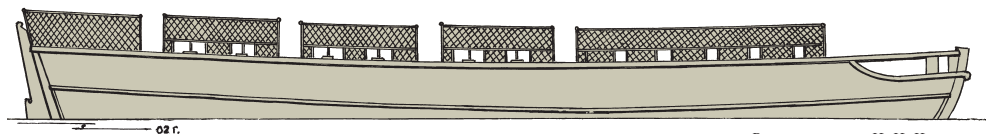
Во время последней атаки, 1 октября, в бою вновь принял участие мичман Ломбард. Он вышел из гавани и бросился на 17 судов неприятеля, которые, приняв его галеру за брандер, обрубили канаты и отступили к Очакову. Высаженный турками десант удалось отбить.

Этими событиями закончилась кампания 1787 г. К середине октября турки ушли в море. Благодаря храброй защите Кинбурна и действиям Днепровской флотилии русские моряки не допустили неприятеля к Херсону.

Кампания следующего года имела главной целью взятие Очакова. За зимний период корабли флотилии были отремонтированы и пополнены

*Дубель-шлюпка № 2.*

*Длина 21,95 м; ширина 5,33 м; осадка 0,91 м; восемь пушек*



02 г.

Реконструкция И. И. Черникова



*Подвиг капитана 2 ранга Р. фон Сакена*

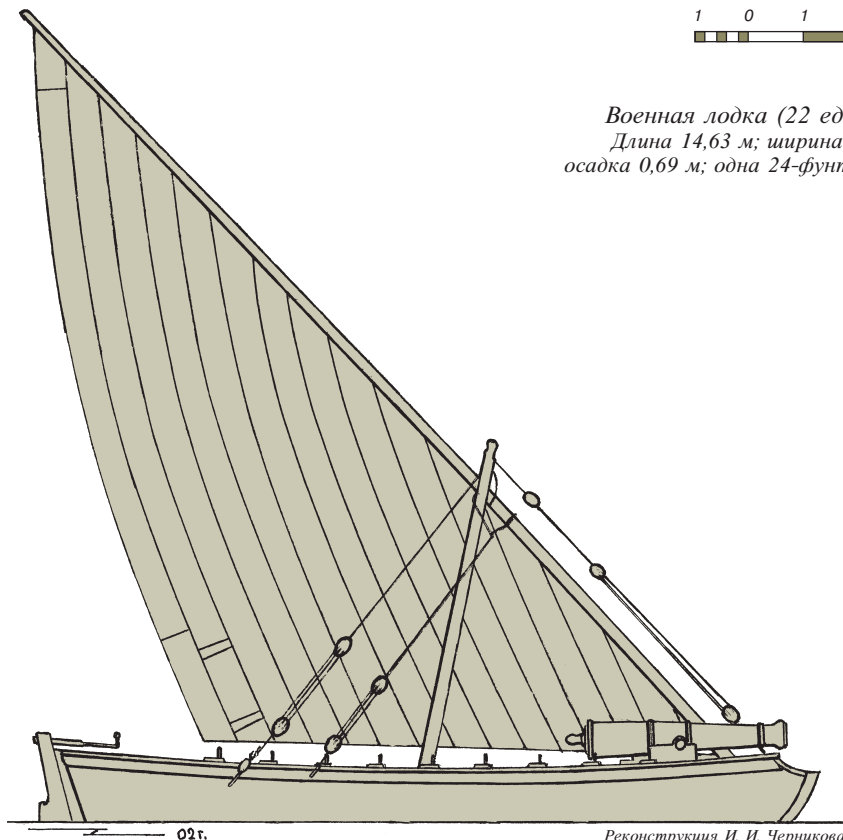
новыми постройками. Командовали флотом иностранцы, принятые на русскую службу с чинами контр-адмиралов: принц Нассау-Зиген — гребной флотилией и американец шотландского происхождения Поль Джонс — эскадрой из 14 парусных судов; Мордвинов же был оставлен в Херсоне: заботиться о нуждах флота и наблюдать за ходом его действий. Под начало Нассау-Зигена поступила флотилия, состоящая из 51 вымпела (семь галер, семь дубель-шлюпок, семь плавучих батарей, 22 военные лодки, семь палубных ботов и один брандер).

Турецкий флот под командованием капудан-паши Эски-Гассана появился на исходе мая 1788 г. у Очакова в составе десяти кораблей, шести фрегатов и 47 галер, канонерских лодок и других мелких судов. Для защиты лимана русская парусная эскадра, среди которой размещались корабли гребной флотилии, стояла в линии от Станиславского мыса до устья Буга. Турецкий адмирал, остановясь у входа в лиман, выслал в него для получения сведений о русском флоте до 30 судов гребного флота, которые, заметив дубель-шлюпку, шедшую из Кинбурна к Глубокой пристани, окружили ее 13 галерами и открыли огонь. Командир дубель-шлюпки капитан 2 ранга Рейнгольд фон Сакен от-

1 0 1 2 3 4



*Военная лодка (22 единицы).  
Длина 14,63 м; ширина 4,26 м;  
осадка 0,69 м; одна 24-фунтовая пушка*



стреливался от неприятеля до последней возможности и, не допуская мысли о сдаче, свалился с ближайшими турецкими галерами и взорвался в дубель-шлюпке. Подвиг фон Сакена, воодушевивший русских моряков, показал туркам опасность abordage русских кораблей даже при огромном превосходстве сил.

Капудан-паша, надеясь до прибытия к Очакову армии Потемкина истребить Лиманский флот, два раза энергично атаковал линию русских, что удалось блистательно отбить с потерей двух турецких кораблей (один из них был самого капудан-паши) и трех мелких судов. После второго неудачного нападения турки, пользуясь темнотой ночи, в беспорядке бросились к выходу из лимана, преследуемые флотилией Нассау-Зигена и огнем батарей Кинбурна. 18 июля они потеряли 13 судов сожженными или потопленными (шесть кораблей, два фрегата, одно бомбардирское судно и четыре мелких). В последних двух сражениях урон турок убитыми, потонувшими и ранеными доходил до 6 тыс. человек; в плен было



взято 1763 человека. У русских же насчитывалось только 85 убитых и раненых.

Не успевшие выйти в море 12 неприятельских судов остались под защитой батарей Очакова. Так как они имели сильную артиллерию и могли оказать большую помощь осажденному гарнизону, Потемкин, подойдя 1 июля с армией к Очакову, приказал уничтожить эти суда. Нассау-Зиген, несмотря на сильный огонь с крепости, смело атаковал турок и, взяв одно судно в плен, все остальные сжег и потопил. В последних битвах особенным мужеством и распорядительностью отличился грек, бригадир Алессияно.

Турецкий флот упорно держался у лимана и только в ноябре ушел в Босфор. Русские же корабли оставались в лимане до самых заморозков и были застигнуты льдом. В это тяжелое время погибли четыре лодки.

Вскоре командование Днепровской флотилией перешло опять к адмиралу Мордвинову, так как Нассау-Зиген и Поль Джонс ушли со службы, не поладив между собой. Таким образом, благодаря действиям Днепровской флотилии турецкому флоту пришлось уйти от Очакова и падение крепости стало неминуемым. 6 декабря 1788 г. ее взяли после кровопролитного штурма. Приобретение крепости имело важное значение, так как окончательно утвердило за Россией право обладания Днепровским лиманом и прилегающим к нему краем.

В 1789 г. турки снова появились у лимана, но русский флот не трогали и в начале сентября ушли в море. Поэтому часть кораблей Днепровской флотилии перешла в Севастополь, а часть — в Дунай, где они и находились до заключения мира в 1791 г.

## Вышневолоцкая транспортная система

**В** начале XVIII в. русское государство имело единственный выход к морю через замерзающий на большую часть года и удаленный от центральных областей страны и Западной Европы Архангельский порт. Это тормозило развитие страны, и Петр I энергично взялся за решение назревших исторических задач.

Россия воевала с Турцией за выход к Азовскому и Черному морям, со Швецией — за выход к Балтийскому морю. В целях достижения победы в этих войнах проводился ряд государственных реформ, способствовавших росту промышленности и торговли, а также развитию транспорта. При этом многие из этих мер сопровождалась варварской жестокостью.

Водные пути в их естественном состоянии уже не отвечали требованиям времени. Возросшие объемы перевозок было невозможно обеспечить,



перетаскивая суда и грузы волоком из одной реки в другую или доставляя их гужем в обход недоступных для судоходства участков рек. Выход к Балтийскому морю и основание в 1703 г. новой столицы — Петербурга поставили вопрос о создании надежных транспортных связей с внутренними областями страны. Гужевые дороги эту задачу решить не могли, перевозки обходились дорого, а грузы доставлялись медленно.

Трассы водных путей, соединявших Балтийское море с Волгой, определены задолго до основания Петербурга и шли по трем направлениям:

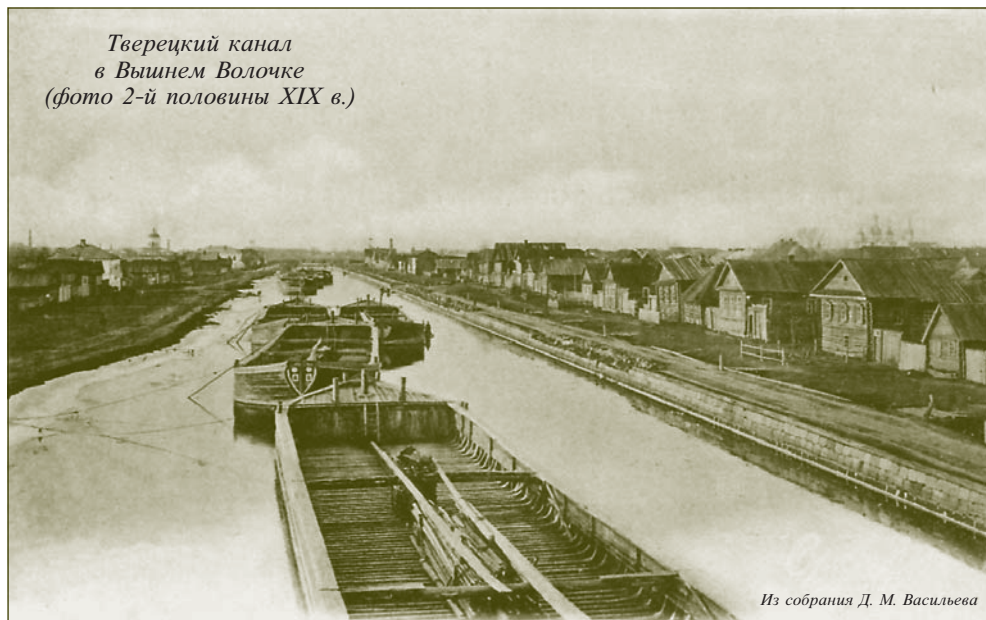
— с Волги по Тверце в Цну, впадающую в озеро Мстино, водораздел между которыми преодолевался гужевыми средствами; далее по Мете грузы следовали в озеро Ильмень, а затем по Волхову и Ладожскому озеру в Неву; при этом через Боровицкие пороги Мсты грузы перевозились по сухопутью;

— с Волги по Шексне, Белому озеру и Ковже до деревни Бадоги, откуда гужем доставлялись в город Вытегру и далее судами перевозились по реке Вытегре и Онежскому озеру, Свири, Ладожскому озеру и Неве;

— с Волги по Мологе, откуда через волок попадали в Тихвинку, затем в Сясь и далее Ладожским озером шли в Неву.

По этим направлениям и начали создавать искусственные водные пути. Первым из них стала Вышневолоцкая система.

*Тверецкий канал  
в Вышнем Волочке  
(фото 2-й половины XIX в.)*



*Из собрания Д. М. Васильева*

*Шлюз Императрицы Марии Федоровны  
вблизи посада Крохино  
(фото 2-й половины XIX в.)*



*Из собрания Д. М. Васильева*

12 января 1703 г. начались работы по строительству канала между реками Цной и Твердой. К 1708 г. удалось создать комплекс сооружений, соединивших реки Цну и Тверцу, в составе канала длиной 2,72 км при ширине 15 м, названного Тверецким, одного деревянного полушлюза на Цне шириной 8,2 м и двух на Тверце шириной соответственно 6,5 и 10,65 м. Кроме того, на Цне, в 5 км ниже входа в Тверецкий канал, был построен, но уже из камня, еще один камерный шлюз, с тем чтобы повысить судоходные глубины на этой реке. Однако шлюз этот, построенный голландскими мастерами, очевидно, по недостатку опыта нивелировки местности был расположен на таком месте, что во время весеннего паводка был обойден рекой и оказался в стороне от судового хода. Впоследствии он был заменен двумя полушлюзами, которые более эффективно обеспечивали пропуск караванов судов. Первый пропуск прошел без затруднений, но затем сказалось несовершенство построенных сооружений. Запаса воды оказалось недостаточно для обеспечения питания примыкающих к каналу свободных участков рек Тверцы и Цны.

Мелководье на них по-прежнему тормозило судоходство, и уже в 1709 г., сразу после спада весеннего паводка, прибывшие с Волги суда не могли пройти по Тверце, поэтому приходилось перегружать с них грузы на мелкие суда.

Второй недостаток системы состоял в том, что Боровицкие пороги на Мсте по-прежнему препятствовали спуску груженных судов и возврату

*Нижнецинский полушлюз в Вышнем  
Волочке (фото 2-й половины XIX в.)*



*Из собрания Д. М. Васильева*

порожних из-за большой скорости течения и каменистого русла. По этой причине приходилось груз через пороги перевозить гужем и ежегодно строить новые суда из расчета на весь объем перевозок. А переход таких судов, не имевших должного крепления, через бурное Ладожское озеро сопровождался массовой гибелью их вместе с грузом.

Однако иного, лучшего, пути к Петербургу не было, и Вышневолоцкой системой приходилось пользоваться. Крупные недостатки ее побудили Петра I искать другие пути.

За десять лет безнадзорной эксплуатации сооружения канала, соединявшего реки Тверцу и Цну, обветшали и пришли в упадок. Высоким весенним паводком 1718 г. на обоих цнинских полушлюзах были сорваны ворота. Авария нарушила судоходство и создала угрозу доставки в столицу продовольствия и других грузов. Для ликвидации аварии новгородский купец М. И. Сердюков просил царя разрешить ему построить новые шлюзы и плотины. Ведущими звеньями проекта Сердюкова стали строительство плотины на Шлине (приток Цны) и переброска ее стока на водораздельный участок, что позволило бы существенно улучшить условия судоходства в период межени.

11 мая 1722 г. Сердюков доносил царю о постройке на Цне и Тверце двух новых шлюзов, спрямлении двух участков, затруднявших движение судов, сооружении плотины на Шлине длиной 211,8 м, а также об устройстве канала от этой реки для пропуска воды в Цну. Так за-

кончилась реконструкция водораздельного участка Вышневолоцкой системы. Техническое состояние системы улучшилось и отличалось от первоначального не только по качеству исполнения работ, но и, что главное, по новаторскому решению всех основных узлов комплекса.

Однако на Вышневолоцкой системе оставались нерешенными две проблемы: Боровицкие пороги и обеспечение безопасности плавания судов по бурному Ладожскому озеру. Непрочные суда «староманерной» постройки уже при проходе Боровицких порогов даже без груза расшатывались, а выходя в Ладожское озеро, уже при сравнительно небольшом ветре получали сильную течь и часто терпели аварии. Если же во время перехода озером возникали штормовые ветры, то такие суда гибли сотнями вместе с грузом. Тогда и возникла мысль о необходимости строительства канала в обход Ладожского озера, по которому речные суда из Волхова могли бы спокойно проходить в Неву без риска погибнуть в озере.

Постройка Ладожского канала стала второй крупной гидротехнической стройкой Петра I, который сам назначил его трассу. Канал длиной 111 км начинался у города Новая Ладога на Волхове и заканчивался в Шлиссельбурге, в истоке Невы. Намечалось построить его без шлюзов, глубиной 2,13 м ниже уровня Ладожского озера.

Однако организация строительства и его проектирование велись небрежно и недобросовестно. Компания подрядчиков не сумела обеспечить стройку необходимым количеством рабочих. Земляные работы делали на растянутом фронте, производя выемку наиболее легкодоступного верхнего слоя, и сроки строительства были сорваны. Вся организация работ изобиловала грубыми ошибками. Осенью 1723 г. состояние работ проверил Петр I. Увидев безрадостную картину, царь приказал арестовать шлюзовых мастеров и провести следствие над ними.

Производство работ взяло на себя государство. Летом 1725 г. на строительстве работало более 7 тыс. вольнонаемных и до 18 тыс. солдат. Был закончен участок канала от Волхова до села Черное протяженностью около 29 км, по которому в 1726 г. началось движение судов, доставлявших материалы к месту работ. Полностью строительство канала удалось закончить лишь в 1730 г.

Ладожский канал для своего времени был крупнейшим гидротехническим сооружением Европы. С его постройкой отпала необходимость судам, следовавшим в Петербург, выходить в Ладожское озеро и подвергаться опасности при штормовой погоде.

Основные сооружения этой сложной системы были построены по чертежам и под руководством русских специалистов и мастеров и, в первую



очередь, талантливому гидротехнику-самоучке М. И. Сердюкова. Методы гидротехнического строительства, применявшиеся им, отличались новизной и рациональностью.

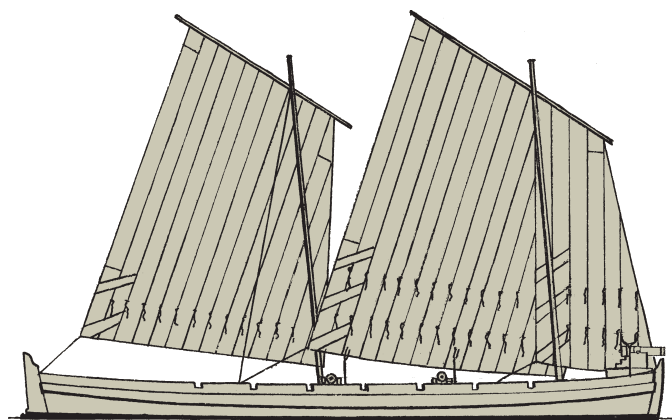
### Волжские военно-полицейские флотилии. 1717—1850 гг.

**В** XVIII—XIX вв., как и в более древние времена, волжские купцы и судовладельцы, а вместе с ними и остальное прибрежное население продолжали страдать от грабежей и разбоев. Для прекращения этого пустынное побережье начали заселять казаками «волжского казачьего отряда», численность которого с 1717 по 1732 г. значительно возросла и оказалась достаточной для комплектации шести станиц: Средней, Дубовской, Волжской, Балыклейской, Краванной и Антиповской.

Кроме того, в 1737 г. в Астрахань отправился трехсотенный отряд, который поселили на нагорном берегу Волги — от Астрахани до Царицына. Поэтому к прежним верховым станицам вскоре прибавились и низовые: Форпостинская, Ветлянинская, Грачевская и Бугровская (при Астрахани).

Разбойники действовали довольно внушительными формированиями. Так, в 1756 г. по реке Оке на двух крупных лодках, вооруженных пушками, крейсировали свыше 80 разбойников. Военская команда имела с ними жаркий, но безуспешный бой, потеряв из своего состава 27 человек убитыми и потопленными и пять человек ранеными, в то время как у разбойников был убит «есаул да еще пять человек».

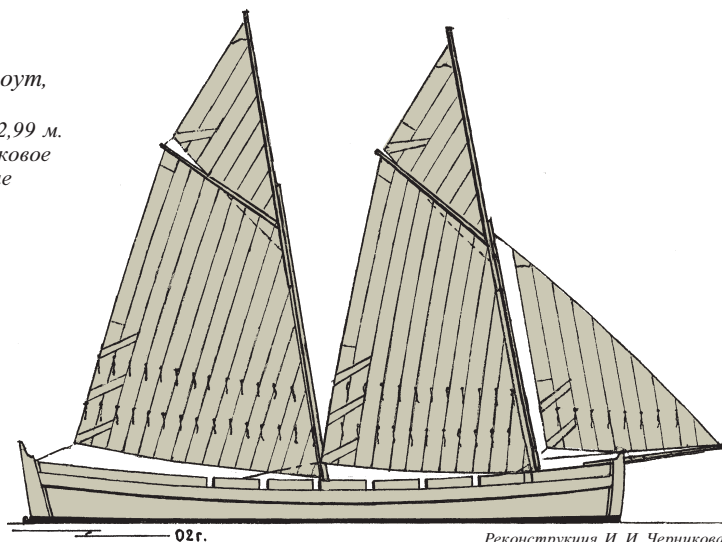
В 1797 г. русскому правительству пришлось начать постройку в Казани девяти легких гребных судов — гардкоутов, вооруженных пушками и фальконетами. Три из них предназначались для крейсерства между



*14-весельный гардкоут,  
1797 г. (9 единиц).  
Длина 10,12 м; ширина 2,92 м.  
Вооружение — пять  
3-фунтовых фальконетов,  
стрелковое оружие*



*14-весельный гардкоут,  
1823 г.  
Длина 9,75 м; ширина 2,99 м.  
Вооружение — стрелковое  
и холодное оружие*



02г.

Реконструкция И. И. Черникова

Астраханью и Царицыном, три — между Царицыном и Казанью и три — от Казани вверх по Волге. Однако эта мера ненамного улучшила ситуацию из-за низких моральных качеств личного состава гардкоутных рот. Последние комплектовались в большинстве из людей, не годных к строевой службе, нравственно опустившихся и от которых радо было избавиться воинское начальство. Отпущенные на «подножный корм», без контроля и присмотра, роты, как правило, беспросыпно пьянствовали и безобразничали не хуже самих разбойников.

17 февраля 1823 г. кабинет министров России рассмотрел условия судоходства по Волге, а также проблему борьбы с разбоями и ввел ряд административных и военно-полицейских мер:

- 1) разрешалось вооружать команды торговых судов;
- 2) брались на строгий учет все лодки прибрежных жителей и вводилась их маркировка;
- 3) число гардкоутов доводилось до восемнадцати;
- 4) для комплектации гардкоутных рот выделялись две роты 8-го Балтийского ластового экипажа и второй полубатальон 9-го военно-рабочего батальона;
- 5) вводился регулярный контроль за службой гардкоутных рот и назначалась денежная премия за каждую пойманную разбойничью лодку.

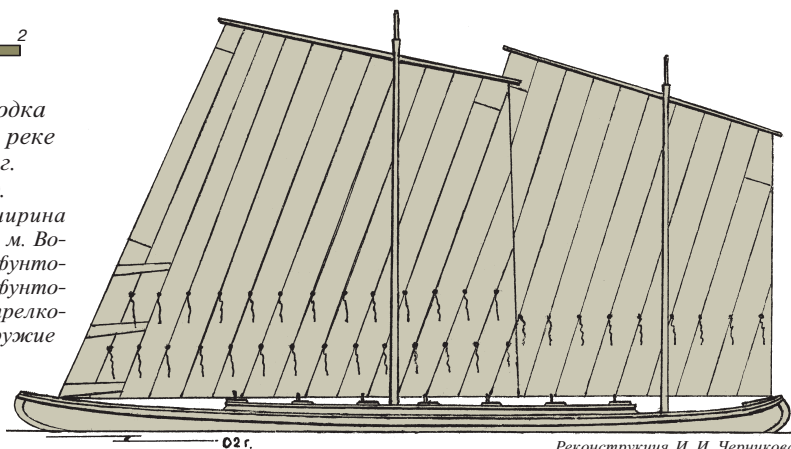
В 1829 г. был сформирован Гардкоутный экипаж Главного управления путей сообщения. Он состоял из 300 с небольшим человек, обслуживавших 28 вооруженных шлюпок, разделенных на три небольших отряда. Из них один крейсировал от Костромы до Казани и по рекам Оке и Суре.





14-весельная лодка  
для объездов по реке  
Волге, 1828 г.  
(10 единиц).

Длина 12,19 м; ширина  
2,44 м; осадка 0,38 м. Во-  
оружение: одна 3-фунто-  
вая пушка, один 1-фунто-  
вый фальконет, стрелко-  
вое и холодное оружие



02 г.

Реконструкция И. И. Черникова

Второй — от Казани до Хвалынска и по рекам Каме и Вятке. А третий — от Хвалынска до Астрахани. Штаб флотилии находился в Казани.

Постепенно количество разбоев шло на убыль, но источники отмечают, что еще в 50-х гг. XIX в. близ Самары несла службу гардкоутная стража.

### Коноводные суда и водоходы. 1753—1782 гг.

**У**же мало кто знает об экзотического вида судах, появившихся на Волге в середине XVIII в. и просуществовавших около 150 лет. Это так называемые машинные суда, или коноводные машины, в просторечии именовавшиеся коноводками или конными. Известный знаток русского речного флота П. Мельников писал о них: «Эта неуклюжая машина двигается с непомерной медлительностью: она проходит от 6 до 18 верст в сутки, но зато тащит за собой до 500 тысяч пудов [8200 т] груза».

Коноводные суда до введения пароходов служили на Волге главным средством передвижения значительных грузов на дальние расстояния. Применявшийся для этого завозной способ тяги состоял в том, что с коноводки завозили на особой лодке якорь с привязанным к нему канатом. Якорь бросали в воду, а конец каната выбирали на вороте и тем самым давали судну движение вперед. Для непрерывного хода коноводной машины употребляли два якоря, так что, пока судно подтягивалось к одному, успевали завести вперед и бросить другой.

В 1753 г. на Нижегородской верфи по моделям и сметам, присланным из Москвы, построили «два судна с машинами» для перевозки по Волге соли, добываемой из озера Эльтон. 18 апреля 1756 г. специально изданный указ Сената предписывал по образцу этих судов постро-

ить для той же цели 40 новых машин. Все заказанные суда были построены на Нижегородской и Казанской судостроительных верфях в течение 1756—1766 гг. и работали до 70-х гг. XVIII в. Машины, выбиравшие канат на этих судах, приводились в действие волами, но такая конструкция широкого применения впоследствии не нашла.

В первой трети XIX в. ряд русских изобретателей снова занялся сооружением машинных судов, в которых ворот, наматывавший канат от завезенного вперед якоря, вращался лошадьми. Весьма удачную конструкцию коноводной машины предложил А. Дурбажев, главный мастер Огурдинского лесопильного завода в городе Усолье на Каме. Однако он не побеспокоился о юридическом обеспечении своих прав на интеллектуальную собственность.

Изобретение коноводок некоторое время приписывали французскому механику Пуадбару, или, как его называли в России, Пуадебару, бывшему одно время профессором математики в Лионском колледже и в конце жизни, после ряда скитаний, попавшему в Россию. В январе 1811 г. владелец Пожвинского завода Всеволожский передал Пуадебару чертежи для постройки коноводного судна. Работы велись интенсивно, и к открытию навигации три машины по восемь лошадей каждая были изготовлены и установлены на бархоутах — судах для перевозки соли. При длине 57,6 м и ширине 14,93 м грузоподъемность бархоута составляла 410 т. Экипаж — 68 человек (из них 50 было занято на завозке якорей). После предварительных испытаний 27 мая 1811 г. из реки Пожвы вышли две коноводки, которые 10 июля прибыли в Нижний Новгород, на несколько дней опередив суда с бурлацкой тягой.

20 июля Пуадебар подал заявку на изобретение коноводной машины и выхлопотал себе исключительное право пользоваться дивидендами в течение десяти лет. Всеволожский в гневе расторгнул контракт с коварным французом и пытался опротестовать выданное свидетельство. Судебное разбирательство, длившееся более года, закончилось компромиссным решением: Пуадебар получил привилегию, а Всеволожский — право безвозмездно использовать коноводки. Последнее ставит под сомнение авторство Пуадебара. Кроме того, имеются косвенные свидетельства, что

*Коноводная  
машина*



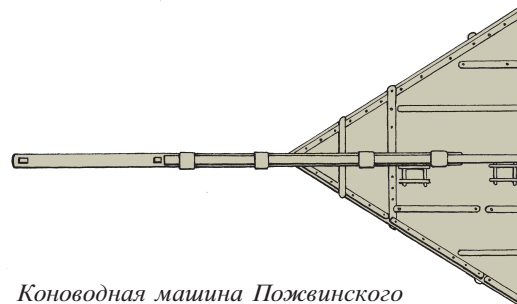
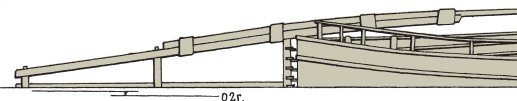
чертежи коноводки, переданные французскому механику, были разработаны И. П. Кулибиным.

Коноводная машина, построенная на Пожвинском заводе, состояла из вертикального деревянного вала с 2,85-метровым барабаном для выбирания заведенного якорного каната. В вал врезались восемь рычагов (вымбовок). На шкиве крепились особой конструкции зажимные храпы («собаки»), исключавшие проскальзывание якорного каната по барабану. Лошадь работала в простой постромочной упряжке с вальком, который петлей надевался на крючок вымбовки.

В 1816 г. крепостной графа Шереметева, талантливый самоучка из села Кадниц Нижегородской губернии Михаил Андреевич Сутырин изобрел и построил более совершенное коноводное судно, чем приписываемое Пуадебару. Коноводка Сутырина выгодно отличалась простотой конструкции и удобством в эксплуатации. Строительство ее обошлось в десять раз дешевле и не превысило 500 рублей. Лошади в машине Сутырина, оставаясь на одном месте, вращали круглую платформу, которая приводила в действие брашпиль для намотки якорного каната, а также насос, откачивавший из судна воду. Машину можно было устанавливать на судах грузоподъемностью около 300 т. Конструкция позволяла быстро разбирать и собирать машину при перестановке с одного судна на другое или при хранении зимой.

Пуадебар обвинил Сутырина в подделке его «изобретения» и требовал 30 тыс. рублей в возмещение убытка. Сенат наложил запрет на коноводку Сутырина, началась длительная тяжба. Однако в результате расследования, проведенного Министерством внутренних дел, машину Сутырина признали изобретением. После этого наибольшее распространение на Волге получили коноводки М. Сутырина, а машины Пуадебара использовались для перевозки особо тяжелых грузов.

Коноводные машины представляли собой плоскодонные суда с отвесными бортами и штевнями. Их длина достигала 85,3 м, ширина 17,1 м и больше, высота борта 3,2 м, причем нос и корма делались на 1,8 м выше середины борта. Корпус строился очень прочно из соснового и елового леса, с продольным креплением из трех и даже четырех кильсонов, а также внутренних и внешних



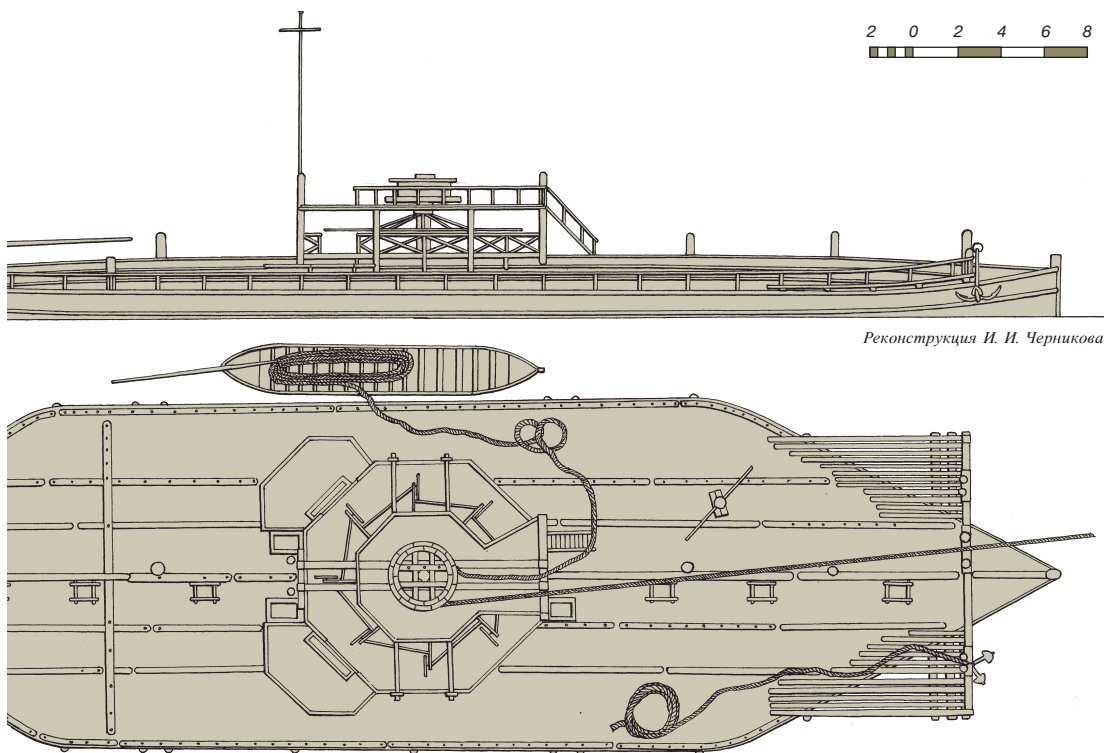
*Коноводная машина Пожвинского завода, 1811 г.*

бархоутов, проложенных в четыре-пять рядов. Все скрепы и стыки крепились преимущественно железными гвоздями. Водоотлив производился ручными помпами.

Над палубой, выходявшей за борта примерно на метр, почти на всем протяжении, кроме оконечностей, устраивался на деревянных пиллерсах высотой около 4 м так называемый балкон, т. е. вторая палуба. Так как машины всегда ходили с «возом», состоявшим из нескольких груженных судов, причаленных вплотную к машине, то последняя не нуждалась ни в рулях, ни в каких бы то ни было других приспособлениях для изменения направления движения. В вертикальный вал, приводивший во вращение шкив, врезалось крестообразно до 12 деревянных рычагов с крючками на них для запряжки лошадей.

Срок службы коноводных машин достигал семи-десяти лет. Главным местом постройки машин был Балахнинский уезд Нижегородской губернии. Кроме того, они строились и в других местах на Волге, а также на Каме, Вятке и в Оренбургской губернии на Златоустовском горном заводе.

В коноводных машинах перевозились главным образом хлебные грузы с низовьев Волги и с Камы до Рыбинска, а также волжская и камская



Реконструкция И. И. Черникова

соль до Нижнего Новгорода и Саратова. Временем наибольшего расцвета коноводок стали 40-е гг. XIX в., когда (в связи с окончанием срока всех выданных привилегий) их плавало по Волге до 200 и половина перевозимых по реке грузов приходилась на долю коноводок.

Коноводные машины могли буксировать суда-подчалки суммарной грузоподъемностью до 6—7 тыс. т, а иногда до 8 тыс. т. Число одновременно работавших лошадей колебалось от 40 до 60. При смене их через три-четыре часа на судне находилось 100—120 лошадей, а порой и 200. Скорость коноводок составляла 15 и даже до 20 км в сутки, что значительно превышало скорость движения судов, которые тянули бурлаки. Число рабочих, обслуживающих коноводку с баржами, доходило до 50—60 (против 300 при тяге бечевой).

На других реках коноводные суда не получили широкого применения. В конце 40-х гг. XIX в. две коноводки использовались на Иртыше и Оби вплоть до появления первых пароходов в 1854—1855 гг. В это же время на Волге, в связи с развитием буксирного и кабестанного флота, число коноводных машин сократилось наполовину, а к навигации 1871 г. их осталось всего три. Дольше всех коноводки применялись в Нижнем Новгороде и в Рыбинске при работе на рейде. Так как первые пароходы на дровяном отоплении были небезопасны в пожарном отношении, то в черте городских поселений старались использовать небольшие коноводные машины до 30 м длиной и 8 м шириной, которые местные жители называли колотовками. Просуществовали они здесь вплоть до введения на пароходах нефтяного отопления котлов.

Применение на речных судах машин с конным приводом было в свое время крупным шагом вперед. Основными преимуществами коноводок были: большое количество доставлявшихся грузов, в два-три раза большая скорость движения по сравнению с бечевой тягой и меньшее в пять-шесть раз число рабочих. Существенным недостатком коноводок была их крайне плохая маневренность, особенно с крупными составами — по 15 и даже 20 подчалок. Такому каравану трудно было разойтись со встречными судами. А в случае его посадки на мель река на продолжительное время становилась непроходимой.

...Во дворце всесильного екатерининского фаворита Г. А. Потемкина давали большой бал. Ярко горели свечи, звучала музыка, танцевала и веселилась нарядно одетая публика. В толпе самых богатых и знатных представителей высшего света скромно стоял Санкт-Петербургской Академии наук механик Иван Петрович Кулибин, на которого вельможи смотрели почти с таким же безразличием, как и на слуг. Потемкин ценил в Кулибине, главным образом, искусство устраивать праздничные фейерверки и различные световые эффекты. Вошел Александр Васильевич

Суворов — знаменитый полководец. Не обращая внимания на придворных, Суворов направился к механику, остановился в нескольких шагах от Потемкина и, отвесив поклон, сказал: «Вашей милости!» Затем, подступив к Кулибину на шаг, поклонился еще ниже и добавил: «Вашей чести!» Наконец, подойдя вплотную к механику, отвесил тот глубокий поклон, которым приветствовали лишь самых знатных людей, и произнес: «Вашей премудрости мое почтение!»

Среди талантливых русских изобретателей-самородков Кулибин заслуженно занимает одно из самых первых мест. Даже на простое перечисление его замечательных работ во многих областях техники уйдет немало времени. Сам Кулибин считал важнейшим делом своей изобретательской деятельности и главной заслугой перед государством и обществом создание так называемых водоходных машин, водоходов, или водоходных судов.

В годы жизни Ивана Петровича (1735—1818 гг.) судоходство на многих реках России приобрело уже громадные масштабы. Однако технические средства водного транспорта оставались довольно примитивными. Вниз по течению суда двигались самосплавом, вверх их тянули бечевой, бурлацкой лямкой. В обоих случаях по возможности применяли паруса. Конной тягой пользовались мало, это объяснялось плохим состоянием дорог на берегу. Поэтому только на Волге количество бурлаков в отдельные годы доходило до 400—600 тыс. Труд их был крайне изнурительным.

И. П. Кулибин, уроженец и житель Нижнего Новгорода, одного из важнейших центров волжского судоходства, с детских лет стал свидетелем малоэффективного каторжного труда бурлаков. Мысль об использовании силы течения воды для движения судна вверх по течению возникла у него давно.

В 1781 г. Кулибин впервые приступил к осуществлению идеи применения механических устройств для перемещения речных судов. Гениальный механик-самоучка разработал несколько типов водоходных судов, которые могли двигаться по канату, заводимому на лодке впереди судна и закреплявшемуся на дне реки якорем. Другим концом канат наматывался на барабан, вращавшийся от водяных колес. Кинетическая энергия речного потока передавалась на вал колес. А от него, через жесткую зубчатопередачу, — на барабан («навой»), который и вытягивал канат. В это время второй якорь завозился на следующую дистанцию. Таким образом, водоходное судно безостановочно двигалось против течения. Это позволяло усовершенствовать на новой технической основе старый способ передвижения «подачами», применявшийся в России еще в XVI в.

Первый водоход Кулибина испытывался в ноябре 1782 г. на Неве. Толпы людей заполнили гранитные набережные, из окна Зимнего дворца за испы-



таниями наблюдала императрица Екатерина II. Результаты превзошли все ожидания. Судно, нагруженное 65,6 т балласта, под действием машины двигалось вверх по реке против сильного ветра и высоких волн с такой скоростью, что двухвесельный ялик едва поспевал за ним. Проект заслужил одобрение, и Кулибин получил в награду крупную денежную премию.

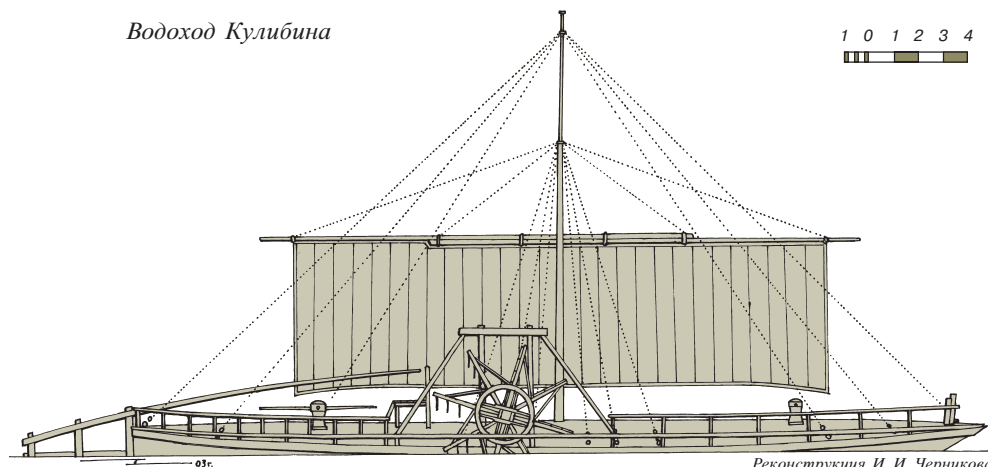
28 сентября 1804 г. на Нижегородском рейде изобретатель провел успешные испытания второго варианта машинного судна улучшенной конструкции. Если в первом варианте предусматривались три пары колес, то здесь были уже две, установленные на обычной расшиве, загруженной 139,4 т песка. Результаты пробега оказались несколько лучшими, чем при тяге бечевой. Кроме этого, число работников уменьшалось в два раза, и условия труда значительно улучшились.

Однако чрезвычайно дешевая рабочая сила в дворянской России тормозила введение подобных технических новшеств. Для многих крестьян бурлачество являлось единственной возможностью заработать хоть какие-то деньги. Поэтому вскоре второй водоход Кулибина чиновники Нижегородской городской думы продали на дрова за 200 рублей.

Все это не остановило изобретателя, и он проектирует третий вариант судна, конструкция которого, разработанная совершенно самостоятельно, оказалась намного совершеннее зарубежных аналогов. Машина была близка к совершенству, т. е. отличалась наибольшей простотой.

Каждое колесо имело два обода и восемь «крыльев», или плиц. Каждая плица состояла из трех деревянных рам, обитых просмоленным холстом и подвешенных к спицам колеса на железных шарнирах. Рамы могли свободно вращаться вокруг шарниров. При погружении в воду рамы плиц плотно прижимались к спицам, воспринимая напор воды и передавая его

*Водоход Кулибина*



*Реконструкция И. И. Черникова*

валу колес, а от него через шестеренчатую передачу коническому барабану. Последний выбирал канат, и судно поднималось вверх по реке.

Два вододействующих колеса насаживались на один общий вал, установленный вблизи мидель-шпангоута и имевший чугунную шестерню с 32 зубцами. Последняя входила в зацепление с цевочным колесом малого диаметра, размещенным на коротком параллельном вале, расположенном ближе к корме от гребного вала. Малый вал имел несколько конических барабанов разных диаметров для навивания ходового каната. Для участков пути с сильным течением применялся барабан малого диаметра, а со слабым течением — большого диаметра. Вал вододействующих колес и малый вал опирались на чугунно-железные подшипники качения. Трущиеся поверхности смазывались салом, маслом и графитом.

Положение вала и вододействующих колес можно было менять по высоте. Это позволяло иметь всегда одну и ту же погруженную площадь плиц независимо от осадки судна. Кроме того, облегчался ремонт колес. Подъем паруса изобретатель предполагал осуществлять с помощью двух воротов и системы блоков и шкивов. Нужно отметить, что весь такелаж, руль, мачта, рея, а также само судно по своей конструкции были такими же, как и у обычных волжских расшив.

По расчетам И. П. Кулибина, применение водоходной машины могло дать прибыль в 80 рублей на каждые 16,4 т перевезенного груза. В начале XIX в. грузовой поток по Волге вверх по течению составлял около 246 тыс. т. Кроме того, рабочая сила, необходимая для перевозок, могла сократиться почти вдвое, и каторжный труд бурлаков был бы полностью ликвидирован. Но в условиях крепостной России этого не произошло. К строительству третьего опытного водохода так и не приступили.

Можно утверждать, что если бы суда Кулибина получили применение на реках, то русское судоходство от этого только бы выиграло.

В заключение нужно отметить, что талантливый изобретатель одним из первых в России поднял вопрос о создании паровых судов. В своих записях от 1798 г. он указывал на это как на весьма необходимое и перспективное дело.

## Дунайские флотилии. 1768—1812 гг.

**Н**екогда грозная Османская империя в XVIII в. уже находилась в состоянии застоя и упадка. Россия же, еще со времен Петра Великого (т. е. более столетия назад), активно осваивала современные европейские технологии в промышленности, образовании и военном деле (см. главу «Россия молодая»). Поэтому причины страшных поражений, которые терпели турецкие войска в войнах XVIII в., следу-

ет искать в неэффективном и безответственном государственном аппарате Османской империи.

Императрица Екатерина Великая любила часто и пренебрежительно говорить о глупом, как она считала, образе жизни турецких султанов, сфера интересов которых ограничивалась стенами гарема: «Эти слабые деспоты, изнеженные наслаждениями сераля, управляемые улемами и покорные янычарам, не умеют ни рассуждать, ни говорить, ни управлять, ни вести войну и вечно остаются детьми».

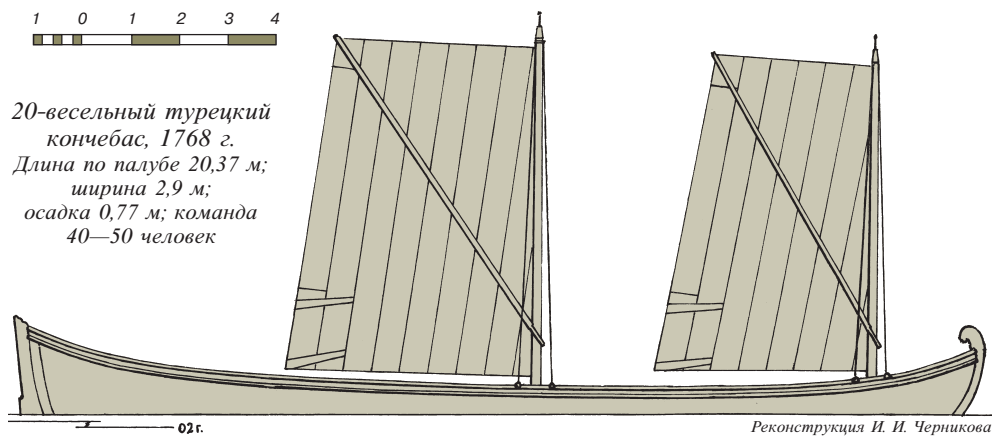
Фельдмаршал князь Г. А. Потемкин, имея под руками отобранную, прекрасно экипированную и обученную 153-тысячную армию, также мог позволить себе следующее высказывание: «Изнеженные, развращенные турки могут убивать, грабить, но не могут сражаться. Для победы над ними не нужно даже много искусства. В продолжение сорока лет в каждую войну они впадают в те же ошибки и терпят постоянный урон. Они не умеют пользоваться уроками опыта. В суеверной гордости приписывают они победы русских какому-то злому духу, который передает нам свое знание, свои изобретения и умение вести войну. Причиной же их поражений — один Аллах, карающий их за грехи».

Действительно, при первом же призыве к войне турецкие вооруженные толпы в беспорядке двигались из Азии и истребляли за один месяц весь запас продовольствия, заготовленный для них на полгода. Пятисот-тысячное войско устремлялось, как река, вышедшая из берегов.

Русские же, как правило, выступали с армией из 40 или 50 тыс. человек с пушками и кавалерией, построенной в каре.

Турки нападали первыми, оглашая воздух дикими воплями. Обычно янычары строились треугольником, в вершине которого стояли отважнейшие из них, обкуренные опиумом. При этом последующие ряды, до самого последнего, занимали менее храбрые и, наконец, трусы.

Русские подпускали турецкое войско на расстояние ружейного выстрела, и тогда несколько картежных залпов вносили беспорядок и ужас в эту нестройную толпу. Некоторые из самых отчаянных, разгоряченные опиумом, бросались на пушки, рубили их и падали под ударами русских штыков. Когда турецкая элита гибла, прочие пускались в бег. Русская кавалерия преследовала их, и начиналась страшная рубка. На плечах противника русские врывались в турецкий стан и овладевали им. Оставшиеся в живых ошеломленные турки прятались за стенами городов. Здесь их настигала чума, которая зачастую истребляла людей прежде, чем русские успевали сделать приступ. И это повторялась в каждую кампанию, потому что турецкие военные из своих поражений выводов не делали, и русские уничтожали их всегда одними и теми же средствами.

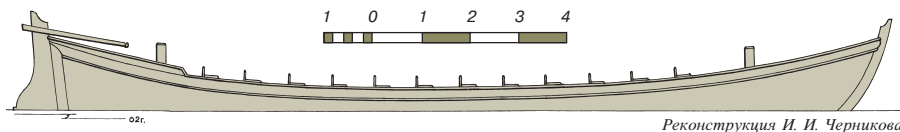


Турки проявляли удивительную стойкость и храбрость только за своими окопами. Но и здесь при осадах действовали очень неразумно. Они совершали беспрестанные вылазки и безрассудством своим обнаруживали все свои намерения. Для турок стало уже своеобразной национальной традицией нападать всегда в полночь. К тому же они в тот день непременно выставляли на стене, с той стороны, откуда намеревались выйти, лошадиные хвосты, количество которых указывало на число отрядов, предполагаемых для вылазки. Поэтому русские знали наперед время нападения, число нападающих, из каких ворот они выйдут и в каком направлении намереваются нанести удар.

Начало организации первой Дунайской флотилии следует отнести к Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Еще осенью 1770 г., когда русская армия, заняв Молдавию и Валахию, подошла к берегам Дуная, Морское ведомство послало гидрографические партии для описания устьев и нижнего течения рек Днепра, Днестра и важнейших протоков Дуная. Весной же следующего года началось строительство кораблей, а также перестройка судов, захваченных у турок. Так, при взятии крепости Тулчи в числе 43 захваченных в плен судов оказалось пять хороших галиотов.

Летом 1771 г. в состав Дунайской флотилии входили: пять галиотов, семь галер и до 20 мелких судов (кончебасов, полукончебасов и т. п.). В 1772 г. к ним присоединились четыре 12-пушечные шхуны. Корабли флотилии оказали существенную поддержку войскам и охраняли гирла Дуная.

В 1789 г. на Дунай перевели отряд Днепровской флотилии, которым командовал капитан 1 ранга Ахматов. В 1790 г. с Днепра на Дунай была отправлена гребная флотилия под командованием генерал-майора О. М. де Рибаса, возглавившего Дунайскую флотилию. Флотилия



*24-весельный турецкий кончебас, 1768 г.*

*Длина 18,89 м; ширина 4,29 м; осадка 0,97/0,83 м; вооружение — четыре 3-фунтовых фальконета*

Рибаса состояла из 34 судов (22 лансона, шесть дубель-шлюпок, два катера, одна шхуна и одно мелкое судно), 48 казачьих лодок и нескольких транспортов.

19 ноября оба отряда (де Рибаса и Ахматова) подошли к крепости Измаил и предприняли атаку турецких судов. Пущенные русскими брандеры унесло течением, поэтому Ахматов подошел на близкое расстояние, открыл огонь, потопил семь судов и одно взорвал. За первым отрядом последовал второй, капитан-лейтенанта Литке, который сжег еще четыре судна и 17 транспортов. Потери русских: три разбитых и затопленных судна, 87 убитых и 239 раненых.

Всего с 19 октября по 19 ноября моряки Дунайской флотилии взяли в плен 77 судов, уничтожили 210; захватили 464 пушки, 9,51 т пороха, 25 тыс. ружей и множество запасов. 11 декабря Дунайская флотилия принимала деятельное участие во взятии Измаила. Накануне, по приказу А. В. Суворова, из 567 орудий кораблей Дунайской флотилии началась бомбардировка крепости, которая продолжалась и всю ночь. Прибрежные турецкие батареи были уничтожены, а крепость сильно повреждена. Однако при этом взлетела на воздух русская бригантина «Константин» со всей командой.

Во время самого штурма Дунайская флотилия бомбардировала город, захватила несколько батарей, перевезла 11 батальонов, завладела 12 лансонами и 22 мелкими судами. Потери флотилии свелись к 95 убитым и 224 раненым.

В следующем, 1791 г. действия кораблей Дунайской флотилии оказались не менее удачными. Рибас содействовал всеми силами операциям армии: охранял берега Дуная, забирая в плен и истребляя неприятельские суда, перевозил через реку отряды войск, наводил для них мосты. 31 марта под Браиловом отряд Дунайской флотилии потопил 15 турецких судов и мощным артиллерийским огнем способствовал взятию укрепления. Наконец, 28 июня под Мачином Дунайская флотилия обратила в бегство неприятельскую гребную флотилию из 30 судов, шесть из которых удалось потопить или взорвать.

В декабре 1791 г. был заключен Ясский мир и операции Дунайской флотилии закончились.

В октябре 1806 г. из Одессы в реку Днестр под командованием контр-адмирала С. А. Пустошкина отправились 44 канонерские лодки, три мелких парусных судна и транспорт. Эта флотилия должна была содействовать сухопутным войскам при взятии крепости Аккерман.

С марта по май 1807 г. отряды русской гребной флотилии начали входить в Дунай. На пути, в нескольких местах, корабли обстреливали береговые турецкие батареи и содействовали сухопутным войскам при атаке крепостей Тулча, Исакча и Измаил.

Однако вскоре, из-за перемирия с турками, заключенного в середине августа 1807 г., военные действия приостановились и возобновились только в марте 1809 г. Главнокомандующий армией князь Прозоровский, сознавая значение гребной флотилии, обратил на нее особенное внимание. В связи с этим в Галаце построили 20 канонерских баркасов, 10 понтонов и четыре катера. С этими кораблями и судами, взятыми у турок, Дунайская флотилия состояла из 85 кораблей разных типов. Восемь судов занимали брандвахтенные посты, а прочие составляли действующую флотилию.

При возобновлении боевых действий осенью 1809 г. Дунайская флотилия, действовавшая совместно с сухопутной армией, оказывала ей существенную помощь, разрушая неприятельские береговые укрепления, нанося сильные поражения располагавшимся близ берега лагерям и парализуя действия турецких судов. Не менее важно и полезно было успешное содействие флотилии при переправе войск через Дунай, где она наводила и охраняла мосты. Наконец, корабли флотилии принимали активное участие в атаке и взятии крепостей на берегах Дуная. Важнейшими из их числа были Измаил и Браилов.

В бомбардировке и взятии Измаила участвовала значительная часть флотилии под командованием капитана 2 ранга Попандопуло. При осаде Браилова, продолжавшейся 50 дней, флотилия, прекратив снабжение крепости водой и энергично действуя со стороны реки, также много способствовала сдаче крепости. Взятые в Измаиле и Браилове турецкие военные суда поступили в состав флотилии. Боевая молодецкая деятельность флотилии на Дунае заслужила высокую оценку со стороны высшего сухопутного командования.

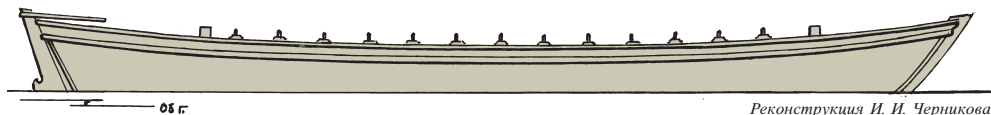
Корабли флотилии в 1810 г. содействовали русской армии при осаде и блокаде крепостей Силистрии и Рушука. Участвуя 26 августа в кровопролитном сражении под Батином, флотилия заставила уклониться от боя турецкие суда, два из которых были потоплены и пять взяты в плен. Последствием этого сражения была сдача Систова, Журжи, Турно и самого Рушука.

26 июня 1811 г. при истреблении Рушука суда флотилии, пройдя сквозь пылающий мост, забрали все оставшиеся там русские войска и перевезли их на другой берег.



26-весельная казачья лодка, 1789 г.

1 0 1 2 3 4



Реконструкция И. И. Черникова

В июле отряд флотилии под командованием Д. С. Акимова поднялся вверх по Дунаю и выжег город Лом-Паланку, в котором были истреблены значительные хлебные запасы неприятеля. Находившиеся здесь 120 судов турецкой флотилии бежали в Видин. Подойдя с 15 кораблями к стоявшему на берегу турецкому лагерю, отряд нанес ему большой урон, а потом огнем своей артиллерии заставил замолчать бывшие на берегу батареи и разрушил их до основания. Он также разгромил три батареи, построенные близ Рушука, и обратил в бегство их гарнизоны. В то же время была захвачена роскошная ставка великого визиря, расположенная у Рушука, на правом берегу Дуная, а турецкий лагерь, находившийся на левом берегу, напротив Рушука, был окружен нашими войсками. Акимов 3 октября, поставив флотилию против середины лагеря, открыл по нему сильный огонь, продолжавшийся целый день, а к ночи, приближаясь к берегу, выгнал неприятеля из береговых укреплений и, действуя по лагерю, пронизывал его из конца в конец ядрами и бомбами, наносящими страшный вред и не допускавшими турок возобновлять разрушаемые укрепления.

12 октября начались мирные переговоры. Флотилия, поставленная в линию поперек Дуная, совершенно прервала всякие сообщения неприятеля между обоими берегами реки и окруженной русскими войсками турецкой армией. По заключении мира в ноябре 1811 г. корабли флотилии расположились на зимовку в Измаиле и Килии.

## Барка

**Н**и одно из судов не было так повсеместно распространено на обширных речных пространствах России, как барка. При сравнительно большой грузоподъемности барки мало углублялись в воде, а разнообразие их наружности и размеров находилось в тесной зависимости от ширины и глубины тех рек и каналов, по которым они ходили. Так, в Северной России насчитывалось более 20 видов барок, в Южной — до 13, а в Сибири — до 17.

Конструкция этих судов отличалась простотой. На концы цельного, а иногда и составного бруса требуемой длины ставились передний и задний штевни. На этот основной брус укладывались под прямым к нему

углом тагуны\* или поперечные брусья с кокорами, их бывало около 60, иногда меньше или больше, в зависимости от размеров барки. Тагуны располагали таким образом: первый укладывался серединой на основной брус, а кокора, представляя собой шпангоут, шла корнем вверх, прилегая к правому борту. С левой стороны на конец того же тагуна ставилась вертикальная стойка, образующая стену или борт барки; она входила в него шипом. Кокора следующего тагуна прилегла к левому борту, а с правой стороны в конце его устанавливалась вертикальная стойка и т. д. Таким образом, тагуны и стойки образовывали остов барки.

На тагуны укладывали настил из дюймовых досок, называемый «мосты», и ряд бересты. Стены барки также обшивали досками. Швы или пазы конопатили мочалой, обернутой в тряпицу. Подводную часть стен, или бортов, обтягивали порубнями, т. е. расколотыми по длине бревнами. По высоте их бывало до девяти и более рядов. Порубни и наружную обшивку пришивали к кокорам деревянными нагелями. Концы порубней на носовом и кормовом штевнях скреплялись железными скобами. Из круглых толстых бревен укладывали балки-озды, концами своими они лежали на верхнем порубне. Две средние озды укладывали одну от другой на расстоянии 1,5 м; на них устраивали помост, свободный от груза и предназначенный для кормщика, носовщика и водолива. На другие озды настилали временный помост для удобной выгрузки и погрузки товаров. На киль ставили на равном расстоянии 12 стоек, из которых средние имели наибольшую высоту, а прочие, по мере удаления к корме и носу, понижались так, что верхние концы их образовывали по длине судна кривую линию. На верхние концы этих подстав и укладывали брус, имевший название «конь»; концы его притыкали к штевням и прижимали сверху толстым брусом, называемым огниво. По концам огнива, у бортов барки, закрепляли две стойки, называемые сопляками, они проходили до дна барки. В коня и кладущийся с внутренней стороны борта на высоте его особый порубень, заменяющий привальный брус, врубали 12—20 крошечных стропил — чоблочин. Они решетились тонкими брусками. Зарешеченную крышку покрывали досками, идущими по направлению чоблочин, т. е. от коня к борту. В носу и корме крышечные доски укладывались иногда поперек чоблочин. На крышу укладывался ряд бересты, а на нее — другой ряд желобленных досок для стока воды. Крышу прикрепляли к стропилам гвоздями и прижимали брусками, идущими по всей длине крыши по направлению коня. Верхние углы чоблочин по длине всей барки прикрывали самым верхним брусом — князьком.

---

\* Тагуны, или копанцы — бревна, выкопанные с корнями.

В крыше у одного из бортов прорубали выход — люк для схода на помост, где жили лоцман, носовщик и водолив. Отделение это называлось жильем, или голубятней. На корме рядом с князьком на расстоянии 1,8 м от середины по длине к носу и корме ставили по одной стойке, нижние концы их укрепляли в днище, а верхние проходили сквозь крышу, возвышающуюся над ней на 1,5 м; стойки эти служили осями, или веретенами, на которые надевали по одному деревянному вороту, или долбязу. Руль, или поносно, заменяли две огромные потеси (весла), помещаемые в носу и корме: они лежали на огнивах, опираясь на них центрами тяжести.

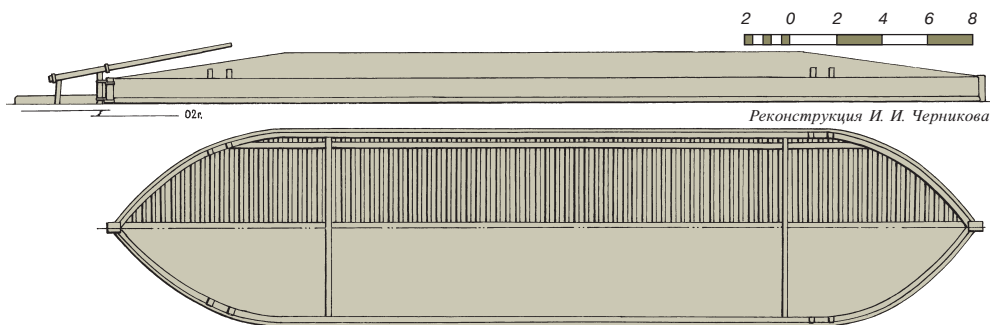
Термин «барка» стал широко известен на Руси и впервые был употреблен в 1380 г. в так называемой «Повести о Митяе». В правящих кругах России это слово было известно значительно раньше, так как оно, к примеру, употреблялось в немецком тексте договора, заключенного Великим Новгородом в 1270 г. с немецкими городами и Готландом.

В XVII в. термин «барка» получил очень широкое распространение и обозначал небольшие суда, плававшие по Волге только в верхних ее плесах и очень редко спускавшиеся до Нижнего Новгорода. Особую роль они сыграли на Вышневолоцком водном пути, где движение совершалось только в одном направлении — к Петербургу, по прибытии в который барки продавали на слом.

Когда появились суда, имевшие конструкцию барок, сказать трудно. Их впервые описал известный историк русского флота П. Богословский еще в конце 50-х гг. XIX в. Однако конструкция их появилась значительно раньше. Так, довольно большие барки, строившиеся на реках Паше и Сяси для перевозки в Петербург лесных материалов, назывались садками — очевидно, отзвук старого названия насадов, а первое летописное упоминание о насадах относится к 1015 г. В качестве примера нужно отметить чрезвычайно интересный вид небольших барок, так называемых полубарок, четырехугольной формы, употреблявшихся в Верхнекамском районе в древнейших временах. Основание судов состояло из четырех скрепленных венцов, расположенных прямоугольником, как в простых избах.

Во всяком случае, одна из предшественниц барки — коломенка — известна с XVI в. Происхождение названия «коломенка» в точности не установлено. Некоторые исследователи связывали его с городом Коломной, считая последний первоначальным местом постройки этих судов. С этим трудно согласовать преимущественное распространение коломенок на Каме и, наоборот, полное отсутствие указаний об их постройке в Коломне.

Вероятнее всего, название происходит от древнего слова «коломень», или «коломенье» — околица, окраина. Отсюда и само название Колом-

*Коломенка.*

*Главные размеры: длина 38,1 м; ширина 8,55 м; углубление 1,13 м*

ны, некогда окраинного города Рязанского княжества. Судовой термин «коломенка», видимо, обозначал тип судов далекой окраины русского государства — Пермской или Верхнекамской стороны.

Коломенки имели все особенности конструкции, характерные для барок. Это были длинные и довольно узкие суда с совершенно плоским дном, отвесными штевнями и бортами и полутупыми образованиями носа и кормы. Борта коломенки, на протяжении примерно одной трети всей длины судна, шли параллельно друг к другу, к обеим оконечностям переходя в кривые и пересекаясь у штевней под острым углом.

Строили коломенки, как правило, из елового леса, конопатили белой паклей и мочалом и совершенно не смолили. Подводную часть бортов обшивали толстыми горбылями-однорезками, так называемыми привальными брусьями. Эти бортовые крепления, часто даже с неочищенной корой, предохраняли судно от аварий, особенно при плавании по реке Чусовой, где они зачастую буквально протискивались между камнями. Однако при погрузке, когда обнажалась подводная часть борта, коломенка демонстрировала свой несколько необычный и довольно неуклюжий вид.

Вместо палубы устраивалась низкая и легкая двускатная крыша, причем нос и корма оставались незакрытыми. На крыше иногда ставили каюту, а по бортам настилали узкую ходовую площадку («потопчину»), укрепленную на стойках с наружной стороны судна. Для хода вверх по реке под парусами, когда пароходов еще не было, на коломенках ставили большую мачту с реей. Позднее ее заменил легкий флагшток, нередко с каким-либо украшением наверху.

Управлялись коломенки первоначально потесями, от двух до четырех штук, располагаемых поровну на носу и корме. Позднее — рулем, навешенным на петлях и крючьях.

Снаряжение коломенок было обычно самое простое: два-три якоря массой от 164 до 346 кг каждый и одна-две гребные верховные лодки.

Коломенки оказались особенно пригодными для перевозки тяжело-весных грузов, вроде чушек металлов, камней и прочего. Эти судна употреблялись преимущественно в бассейне Камы: на реках Чусовой, Ай (приток Белой), Вятке и Верхней Каме, причем вниз по течению — самосплавом, а вверх — на веслах, шестах и бечевой, со скоростью от 7 до 15 км в день. Количество судорабочих достигало 15—25, а на бурной Чусовой — до 60 человек.

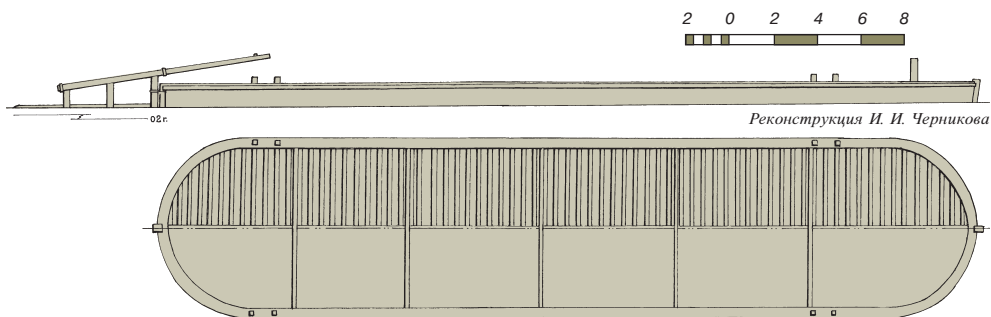
Главным местом постройки коломенок служила река Чусовая, где их строили ежегодно до тысячи. Их также строили в бассейнах рек Белой, Уфы, на Угуме — притоке Яйвы — и на самой Волге. С Волги суда переправлялись на Дон, где они имели очень широкое распространение. Грузоподъемность коломенок, ходивших из Камы и Белой на Волгу, не выше Нижнего Новгорода, достигала 134—410 т. Это были так называемые железняки, или железнянки — по названию главного груза, который на них перевозили.

Значительные масштабы строительства коломенок объяснялись их чрезвычайно обширными районами плавания: Чусовая, Белая, Кама, Волга, Ока, Москва-река, Шексна, Свирь, Нева. Причем отправленные с грузом, они обычно уже не возвращались к своему исходному пункту, а продавались в местах назначения груза на строительный материал и дрова. При эксплуатации же в качестве перевозочных средств срок их службы достигал 15 лет и более.

Интересно отметить, что конструкция коломенки без особых изменений сохранялась вплоть до 20-х гг. XX в.

Большая протяженность и разветвленность Волжского бассейна с его различными экономическими районами способствовали значительному разнообразию волжских барок. Как преимущественно сплавные суда они строились, главным образом, в верховьях рек и их притоков и служили для перевозки всевозможных грузов. На Каме эти суда использовали для сплава металла с уральских заводов. Чусовские полубарки ходили только по Чусовой. Перегрузив в Перми металл на более крупные суда, они возвращались обратно и, совершая рейсы вверх и вниз, служили до «обветшания».

Волжские барки перевозили преимущественно лесные грузы в виде пиломатериалов и самой разнообразной продукции. Сверху барки покрывали крышами, но имелись и открытые барки, без крыш. Последние в Астрахани называли раскрыгами. По прибытии в Астрахань часть судов с железом, пеньковым товаром, кожами, рогожами, чугуном, медными и стальными изделиями, хлебом и прочим грузом останавливалась



*Полубарка-раскрыга.*

*Главные размерения: длина 37,8 м; ширина 8,33 м; углубление 1,1 м*

у пристаней, расположенных от Крымской башни кремля или от адмиралтейства вверх по течению Волги до протока Кутум и в самом Кутуме. Большая же часть судов, нагруженных мукой, останавливалась ниже города, против слободы Безродной и селения Царева, в протоке Царевом.

Барки первоначально строились на реках Гжати, Мологе, Сити, Шексне и Мсте. Здесь различались барки: а) сменцовские, строившиеся в Мышкинском уезде, близ села Сменцова; б) ситские, строившиеся по Сити и Мологе, и в) барки «белозерского дела», наиболее широко распространенные и строившиеся по Шексне — от Череповца почти до Белозера. Позднее барки стали строить и на Верхней Волге, Унже, Ветлуге, Суре, Вятке и других реках, причем они нередко носили одноименные с той или иной местностью названия. Так, были сурские барки, ржевские, малиновки, пурдошанки, устюжны и проч.

Некоторым отличием сурских барок от других судов этого типа служили более высокие нос и корма. Строили сурские барки на местах их погрузки — около сел Промзина, Березовки и Порецкого. На барках перевозили с сурских пристаней главным образом хлеб и спирт, причем груз обычно шел без перегрузки прямо до Петербурга. При каждой барке имелось по четыре заводни для завода якорей и других надобностей (например, у спиртовых барок, из соображений противопожарной безопасности, на одной из завозов устраивалась кухня).

Размеры барок: длина 10,5—96 м; ширина 3,2—19,1 м; высота борта 0,71—3,8 м; осадка с грузом 0,53—3,55 м; грузоподъемность 16,4—3 тыс. т.

Все составные части корпуса крепились нагелями: железные гвозди употреблялись редко и в самом ограниченном количестве. Ни палубы, ни крыши обычно не было. Слегка закрывались (забирались) сверху только нос и корма для прикрытия команды и хранения ее вещей и харчей.



В оконечностях судна укреплялись до семи кнехтов, на носу устанавливали шпиль; посредине судна ставили небольшую мачту для зачаливания каната на случай движения конной тягой; руль ввиду неповоротливости барок имел сравнительно большие размеры. Суда обыкновенно не смолили и не красили.

Первое время барки строили обыкновенно из расчета на одну путину и по прибытии в места назначения груза продавали на слом. Исключение составляли волжские барки. На Волге взводное судоходство всегда имело большое значение. Здесь барки шли против течения с низовых пристаней и с Камы, поднимаемые вверх бечевой, якорной подачей, коноводными машинами, кабестанами, позднее пароходами. С появлением пароходов число многолетних барок стало с каждым годом увеличиваться, хотя в основной своей массе их продолжали строить однолетними.

За долгий период своего существования барки не раз испытали коренные изменения в архитектуре, конструкции и размерах, связанные с общим развитием техники и экономики страны. Так, появление механической тяги повлекло за собой увеличение габаритов, некоторое относительное упрочнение и другие усовершенствования барок.

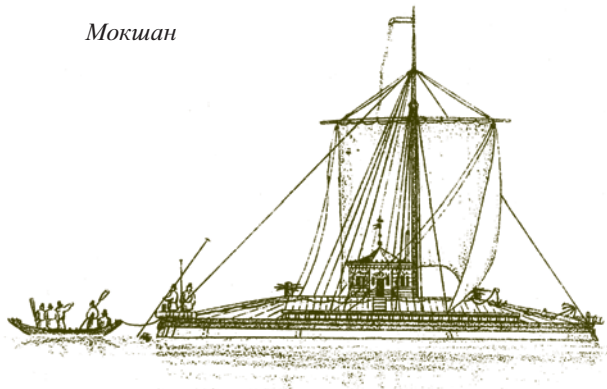
Мокшан, или мокшана — судно, получившее свое название от реки Мокши, где суда эти первоначально строили. Они плавали по Волге, Суре, Оке, Мокше, Цне, Москве-реке и вплоть до конца 20-х гг. XX в. были особенно распространены в Окском бассейне, а также на реке Суре, где служили, главным образом, для перевозки хлебных грузов до Рыбинска. Преимущественными местами постройки мокшанов были города Кадом на Мокше и Елатьма на реке Оке.

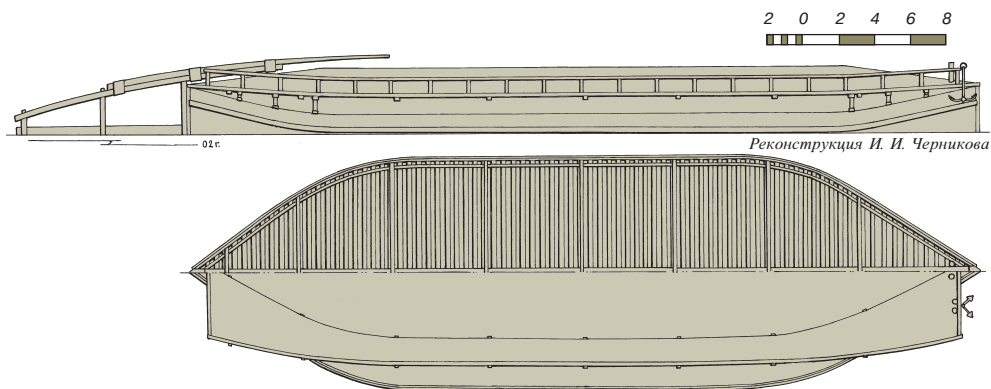
Мокшаны строили из соснового и елового леса. В течение долгого времени своего существования они несколько раз меняли не только свои размеры в сторону их постепенного увеличения, подобно большинству

волжских судов, но и конструкцию некоторых деталей и узлов.

Корпус судна смолили, и сверху устраивали довольно высокую и очень плотную, обычно в два настила, двускатную крышу, вдоль которой настилали ходовую площадку, огражденную перилами — порусками. Послед-

*Мокшан*



*Мокшан.*

Главные размерения: длина 43,87 м; ширина 12,75 м; углубление 0,99 м

ние расходились к носу и корме на огнивах, почти на ширину корпуса, образуя носовой и кормовой балконы.

В носовой и кормовой частях ставили по одному или по два наклонных шпиля и солидные кнехты, а в палубе проделывались от четырех до шести грузовых люков, обыкновенно поровну на обеих половинах судна. Примерно посредине судна в крыше делали довольно красивую и большую казенку в две комнаты; впереди казенки устанавливали низкую мачту, сзади — площадку для лоцмана.

Вооружение мокшанов было очень сложным и большим, так как, идя с грузом хлеба, обыкновенно на Рыбинск, по рекам Цне, Мокше и Оке, они применяли «сплавные» припасы (рысковые канаты и якоря), по Волге же, от Нижнего до Рыбинска, «ходовые», т. е. необходимые для движения вверх, и паруса, для которых ставили в Нижнем большие мачты.

Чтобы не слишком загружать себя вооружением, мокшаны, дойдя до Нижнего Новгорода, оставляли здесь сплавной припас, а на обратном пути из Рыбинска вновь брали его, оставляя, наоборот, ходовые снасти и припасы до будущей весны.

Наконец, в целях украшения на передних огнивах мокшанов, а также на корме, на казенке, бортовых парусах и балконах рисовали или вырезали и затем красили в разные цвета (преимущественно в белый, зеленый, голубой и красный) разные узоры или обозначали год постройки судна, фамилию его владельца и пр. На носовой части рисовали глаза и другие изображения. На тонкой снасти («легкости»), протянутой между двумя флагштоками — один на носу, другой у казенки или на мачте, — поднимали шерстяные ленты и три-четыре довольно больших разноцветных флага из шелковой или другой материи, нередко с вышитыми на них пейзажами, птицами и пр. На концы самих флагштоков прикрепляли

разные фигуры, например, рыба, конь или изображение Михаила-архангела с трубой, Георгия Победоносца на коне и т. д.

Первоначально мокшаны служили только на один сплав, после которого продавались на слом, в позднейшее время — от 7 до 10 лет.

Более мелкие суда типа мокшанов, поднимавшие от 49 до 164 т хлебного груза, носили название шиморянок (по селу Шиморовскому, где они, очевидно, впервые появились или преимущественно строились). Наконец также мелкие и значительно более легкие однотипные суда, плававшие по реке Теще и вышедшие из употребления в 20-е гг. XX в., носили название тещанок.

При обзоре волжского судоходства нельзя не обратить внимания на Дубовскую пристань, где ежегодно, в начале июня, собиралось такое значительное число судов, что весь берег на несколько верст запруживался ими. Отсюда товары и даже сами суда с их грузами целиком или разобранными перевозили сухим путем, через степь, на Дон, к станции Качалинской, где суда опять спускали на воду. Эта любопытная перевозка судов на расстояние в 62 версты через обширную степь производилась следующим образом. Под судно, поднимающее от 32 до 82 т груза, подводили четыре дубовых колеса, или катка, без спиц, на двух осях. По окружности катков просверливали отверстия, по линиям радиусов, до осей; в них наливали жидкую смолу или растопленное сало для смазки. На осях устанавливали судно, посредством упоров или люшней, которые закрепляли по концам осей и связывали с судном веревками. Под судно протягивали канат, прикрепляя к осям и самому судну. К канату припрягали от 10 до 50 пар волов, в зависимости от массы груза. При благоприятном ветре суда распускали паруса, и тогда поезд этот в необозримой степи, с толпою погонщиков и проводников, напоминал флот Олега Вещего при взятии Царьграда.

В благоприятные годы, особенно в 1815 г., этот транспорт доставлял из Дубовки на Дон до 250 судов, а до 3 тыс. телег служили для перевозки грузов.

Барки, сплавливавшиеся к ростовской пристани, получали одноименные с географическими названия; так, барки, построенные на реке Медведице, назывались медведицкими, на Хопре — хопёрскими, а строящиеся на Дону, в станции Качалинской и в Воронежской губернии — качалинскими и воронежскими. Все эти барки имели одинаковые обводы подводной части корпуса и даже крепление, с той только разницей, что у воронежских барок поверх наружной обшивки укладывались еще несколько поясьев из горбылей. Кроме того, на воронежских барках крыша делалась под один конек, сплошная, и для помещения судорабочих, во время управления поносом, не устраивали полатей. Качалинские барки отличались от медведицких тем,

что некоторые из них не имели крыш. На этих барках обычно возили такие товары, которые не требовали защиты от ненастной погоды: железо, смолу, сельдь и икру, закупоренную в бочках.

*Перевозка барки по донской степи. Начало XIX в.*



Грузоподъемность достигала 115—525 т при осадке 1,37—1,67 м. Барки строили из соснового, елового и частью осинового леса: медведицкие — в селах Капены, Лысьи Горы и Жирном; хопёрские — в городах Борисоглебске, Балашове и Новохопёрске, в селе Турку и др.; воронежские — по рекам Дон и Воронеж, в городах Воронеже и Павловске, в селах Шиловском, Черный Яр (Семилуцкая пристань), Вилки и Масловке, но самая многочисленная постройка барок на Дону производилась в станице Качалинской.

Лесом для постройки большей частью служили волжские барки, которые доставлялись по сухопутью разобранными из Саратова на реку Медведицу, в село Капены, а из Дубовки и Царицына — на Дон, в Качалинскую станицу и село Калач. Из доставленного леса выстраивали барки, но уже меньших размеров, приспособленные к плаванию по Дону и Медведице, так что из одной волжской выходило две или три донские барки. Кроме леса с Волги перевозили по сухопутью на Дон и Медведицу пшеницу, железо, смолу, пеньку и другие товары. Барки, плавающие в верховьях Дона, по причине мелководья не брали полного груза, а спускались к Качалинской станице при углублении не более метра и здесь уже догружались волжскими товарами до углубления 1,67 м. По приходе в Ростов привозимый товар, в особенности пшеницу, льняное семя и сурепицу, сдавали в конторы для отправки на мореходных судах за границу; остальные же товары развозились по портам Черного и Азовского морей, а частично продавали местным торговцам.

Барки строили следующим образом: в удалении от берега метра на 2 и параллельно ему ставили два ряда клеток высотой до 2,1 м. Клетки набивались из коротких обрубков длиной до 1,5 м и размещались одна от другой на расстоянии не более 2,1 м. Задний ряд клеток ставился от переднего так далеко, чтобы окраины барочного днища имели свес не более 0,6 м. Поперек клеток, с одного ряда на другой, укладывали бревна, на которых собирали днище из сосновых досок. Поперек днищевых досок размещали копани (брусья с кокорой на одном конце). Копани располагали так, чтобы кокоры, или так называемая башка, представляющая собой шпангоут,

первой прилегал к правому борту, а с левой стороны, на конец той же копани, ставили вертикально накруток (стойку высотой с борт), образующий стену, или борт, барки. Кокора следующей копани прилегал к левому борту, а с правой стороны ставили накруток и т. д. Таким образом, копани и накрутки образовывали остов барки. Днищевые доски в стыках прикрепляли к копаням железными гвоздями, а в прочих местах — шашками (сосновыми нагелями). На концы средней днищевой доски и вертикально к ней нарубали по одному пню (фор- и ахтерштевни). С боковых сторон пней выбирали пазы (шпангоуты), куда притыкали концы досок наружной обшивки. Наружная обшивка — сосновая, состояла из семи-восьми поясьев, называемых венцами; нижний венец, или так называемая привальная доска, делалась толщиной не более 76 мм, следующие же дватри венца укладывались из бревен, распиленных по длине пополам, на Волге они назывались бархотными. Остальные венцы, до верха борта, бывали толщиной в 63 мм. Наружная обшивка крепилась с кокорами и накрутками железными гвоздями и деревянными нагелями. Лады (пазы) днища и боковой обшивки конопатились двумя прядями: первая — из мочала, а вторая — из мочала, обернутого паклей.

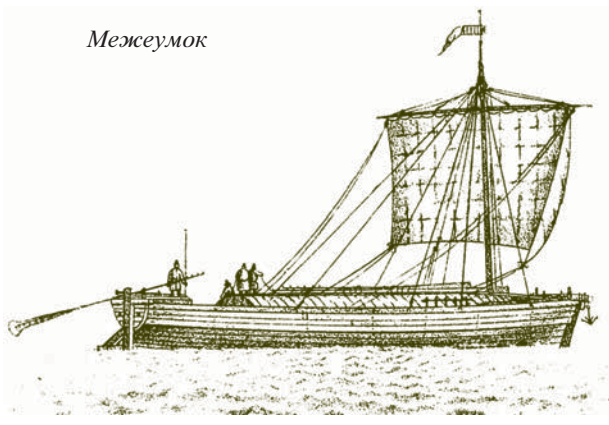
Ниже бортовой линии к верхнему поясу обшивки вокруг всей барки прибавался горбыль, называемый бычком, на который, поперек барки на оба борта, нарубались балки-озды. По длине барки на середине копаней, к оздам, ставилось от семи до восьми стоек, называемых свечками, которые нижними концами вдальбивались в копани шипом, а серединой привязывались к оздам мочальной веревкой. На шипы верхних оконечностей этих стоек накладывали продольный брус, называемый конем; конец его упирался в кормовой штевень, на высоте борта, и сверху прижимался огнивом (подушкой из круглого бревна, нарубленной на оба борта). Стойки, или свечки, носовой части бывали немного ниже кормовых. Конь, положенный на них, упирался в носовой штевень и накрывался также огнивом. В конь и на каждый накруток нарубались крышечные стропила-чаблочкины из верег (дрючков толщиной 12,7 мм). Стропила решетились тонкими досками или лозой из молодых деревьев.

На крыше настилался помост из сосновых досок, называемый полатями, на котором помещалось до 10 и более судорабочих для управления поносом. Тут же устраивалась для лоцмана площадка, или кресло. Внутри барки, в кормовой части, делалось небольшое отделение — каюта, или казенка, предназначенная для судовладельца и лоцмана. На некоторых барках такое же отделение устраивалось и в носовой части и отводилось для провизии и судорабочих. Остальная часть барки предназначалась под груз. Для предохранения груза от подмочки на копани набрасывался ряд дрючков, а сверху укладывались доски или тонкие прутья

из деревьев и покрывались соломой. В крыше, на одной из ее сторон, прорезывалось круглое отверстие — люк, служащий для входа в трюм барки.

Построенные барки обычно спускали боком, без крыш, для чего под днище, поперек него, подводили несколько спусковых лежней, называемых

*Межеумок*



слигами, которые одними концами укладывали на задние клеточки, а другими пропускали в воду. Середина спусковых лежней поддерживалась продольным толстым брусом. Перед спуском передний ряд клеточек разбирался, а вместо них ставили под обе оконечности и переднюю кромку днища по одной толстой подставке. Лежни обливали водой или намазывали грязью, и по данному знаку среднюю подставку, или барич, вышибали; барка под собственной тяжестью опрокидывалась на лежни и спускалась в воду. Во время спуска на барке обычно находились двое или трое человек, которые следили за течью, т. е. в каких именно местах она покажется, чтобы тут же и проконопатить барку.

Барки приводились в движение 24—30 гребками, после чего плыли по течению. На барке имелось два якоря массой от 82 до 240 кг, с пеньковыми канатами; большой якорь назывался станowym, а малый, употреблявшийся для завозов — завоznым или подпускным. Судорабочих насчитывалось 30—35 человек. Это были большей частью крестьяне Пензенской губернии, которых нанимали на сходку, т. е. построить барку и довести ее к Ростову. По прибытии к месту и после выгрузки товаров барки разбирали на дрова и продавали на домовые постройки.

Гребных судов имелось два. Вода из льяла отливалась двумя деревянными помпами и плицею (деревянный черпак с рукоятью, подвешенный на веревке к озде).

Некоторые из барок, приходящие к ростовской пристани, после выгрузки товаров возвращались обратно, в верховья Дона, в те места, откуда приходили, отчего и получили название верховых. Верховые барки обычно нагружали на ростовской пристани лесом из разобранных барок, копанями и днищами, а прочим лесом — обшивочными досками, оздами и чаблочинами — в Качалине и перевозили до Павловска и Воронежа при углублении не более 0,85 м. Там из привезенного леса собирали барки



вновь и, приняв груз, ранней весной спускались опять к Ростову, куда приходили в конце мая или в начале июня. Таким образом, копани и днища служили два-три года. Плавание верховых барок от Ростова до Воронежа при благоприятных условиях продолжалось от 2,5 до 3 месяцев.

С барок, назначенных для верховного плавания, снимались крыши, поносно, подгребельные стойки и гребки, а также озды, вместо которых укладывались новые, гораздо толще прежних, для того чтобы они могли выдерживать тяжесть погруженного на них леса. Концы озд пропускали за борт на 1,5 м, на них укладывали доски, служащие для свободного обхода вокруг всей барки во время действия шестами. Крыша накрывалась только в кормовой части. Посредине барки ставилась мачта из целого бревна, нижний конец ее вставлялся шипом в подушку, положенную на копани, а верхний удерживался с бортов тремя парами лошек (вант).

Верховые барки шли вверх против течения, потому передвигались большей частью кодолами (бечевами). Кодола проходила через шкивы, вдолбленные в мачту выше вант, и передавалась на берег двумя концами, каждый из которых тянули 10—15 человек посредством лямок. При переходах же от одного берега к другому, а также через отмели, банки, называемые перекатами, пользовались ходовыми шестами, которые упирались с обоих бортов барки, от носа к корме. Гребков не было, а при попутном ветре на мачте распускали парус, привязанный к рее, называемой райной. Рея бывала длиной вдвое больше ширины барки и присоединялась к мачте посредством деревянного хомута.

На каждую верховную барку погружали копани и днища с двух или трех разобранных барок, в зависимости от их величины, и, как выражались судорабочие, барка их идет «сама-третья» или «сама-четверта». Кроме днищ и копаней забирали всю принадлежность к баркам, как то: якоря, луб для крыш и гребные суда. Гребные суда не ставились на барки, а для них устраивали два небольших плота, которые привязывали сзади барки.

Воронежские барки строили по берегам по реке Дон, в Воронежской губернии — в городах Воронеже и Павловске, в селах Калумбельки и Масловке, из дубового и частично соснового леса. Грузоподъемность достигала 164—287 т при углублении 1—1,6 м. Якорей — два, массой 65—164 кг. Срок службы с починкой составлял шесть лет. Гребных судов при барке — два. На барках привозили к Ростову пшеницу, льняное семя, ячмень, ржаную муку, спирт и другую продукцию Воронежской губернии.

Барки, служившие средством транспортировки по Днепровской системе, свое название получили от тех мест, где их строили, а именно: бело-

русские, любецкие, брянские. Все они строились из расчета на один сплав. Самыми крупными являлись белорусские барки (грузоподъемность 410—650 т). Постройка производилась в верховьях Днепра, на Березине, Припяти и Соже. Второе место по грузоподъемности (до 277 т) занимали любецкие барки. Самыми малыми были брянские барки, или просто брянки (около 130 т), строившиеся в городе Брянске и по реке Десне. Поставлялись барки и для притоков Днепра, например Тетерева и Болвы.

Основными грузами днепропетровских барок являлись изделия всевозможных лесных кустарных промыслов.

Брянские барки строили из соснового и елового леса. Длина корпуса достигала 29,9—32,0 м; ширина 8,5—9,76 м; высота борта 1,83 м при осадке серединой до 1,2 м и оконечностями 0,4 м. Это происходило оттого, что большая часть груза укладывалась в середину судна и барка прогибалась. Якорей было два, массой от 90 до 115 кг. Судорабочих требовалось 8—10 человек. При барке находилось два гребных судна: шаланда и каюк.

Брянки строились у берега, на низменных местах, следующим образом: прежде всего набиралось на приготовленных подмостях днище; наружный обвод оконечностей очеркивался дугами круга; поперек днища укладывали балки с кокорами на одном конце, а на другом прикрепляли в замок стойку. Эти кокоры и стойки образовывали шпангоуты. На концах средней днищевой доски ставили с небольшим уклоном наружу, а иногда и отвесно стойки из круглого бревна, заменяющие собой передние и задние штевни.

Пазы днища проконопачивали паклей. Укрепив днище, начинали обшивать стены, которые на середине были всегда вертикальными, а в носовой и кормовой частях имели небольшой уклон наружу. Пазы бортов также конопатили паклей. С обеих сторон барки в верхнем поясе прорезывали дыры, на небольшом расстоянии от середины, для отливки воды из льяла черпаком. Поперек барки на верхний пояс обшивки нарезали восемь тонких бревен, или так называемых бендюгов, на концы их, пропускаемые за борт на 0,4 м, укладывали широкую доску для того, чтобы удобно было обходить вокруг всей барки. Этот помост в носовой части образовывал площадку для размещения шпиля и двух якорей. В кормовой части на днищевые балки ставили деревянную каюту (будку), предназначенную для судовладельца и лоцмана. У заднего штевня на оба борта нарезали подушку из толстого бревна, на которую укладывали стерно (большое весло) длиной до 2,1 м. На расстоянии 8,5 м от кормы к обоим бортам прикрепляли по два столба (высотой от днища до 4,5 м), на которых устраивалась так называемая кровать (площадка), где помещался лоцман для управления стерном. Вся постройка барки продолжала

лась не более восьми дней при ежедневной работе 12 человек. Когда барка была готова, ее оставляли на подмостях до того времени, пока река при разливе не выходила из берегов и полная вода не поднимала ее, но иногда уровень поднятия воды оказывался мал, в таком случае барку сталкивали в воду на катках. Спущенную на воду барку отводили на фарватер и начинали грузить.

На барках устраивали на столбах, прикрепленных к обоим бортам, временную крышу для предохранения товаров от дождя; по прибытии же на место и после распродажи товаров крышу разбирали, а барку продавали на домовые постройки.

К херсонской пристани брянские барки приходили нагруженные лесом, железом, смолой, пеньковыми канатами, льняным маслом, древесным углем и разными изделиями, а также стеклянной и фаянсовой посудой.

Барки спускались по реке Десне на гребках (их было шесть-восемь), помещенных в носовой части. Иногда на небольшой мачте, установленной посередине барки, распускали парус из рогож. В случае же необходимости прибегали и к ходовым шестам. Войдя в Днепр, барки на пути следования к низовьям заходили в Кременчуг, Екатеринославль и Каменку для распродажи своих товаров. Каменка служила сборным пунктом днепропетровского судоходства и местом, откуда принимали лоцманов на борт для проводки судов через пороги, которая обычно совершалась с 14 по 28 мая. Пройдя благополучно пороги, барки приходили в Херсон в середине июня, где оставались для сбыта товаров розничной и оптовой торговли.

Судорабочих на барки обычно нанимали на сходку, т. е. от Брянска до Херсона. По приходе же барок к месту судорабочие, получив расчет от хозяина, оставались в Херсонской губернии на все лето для полевых работ, а к поздней осени возвращались по домам.

Белорусские барки строились из елового и осинового леса преимущественно в Минской, Могилевской и Черниговской губерниях, по рекам Днепру, Березине, Припяти и Сож. Длина их достигала 38,4—53,4 м. Ширина равнялась трети длины. Углубление составляло 1—1,22 м средней и 0,76 м оконечностями.

Эти барки, так же как и брянки, спускались по течению на гребках, которых было 12, а управлялись стерном длиной до 30,5 м. Якорей было два, массой 164—246 кг, с пеньковыми канатами. Судорабочих требовалось 15—16 человек. По приходе к херсонской пристани и после распродажи товаров барки разбирали на дрова или продавали на домовые постройки.

Обводы корпуса, способ постройки и крепления во всем были сходны с брянской баркой. Паза днища и боковой обшивки прокладывали мхом и залащивали, т. е. покрывали тонкими рейками, прикрепленными

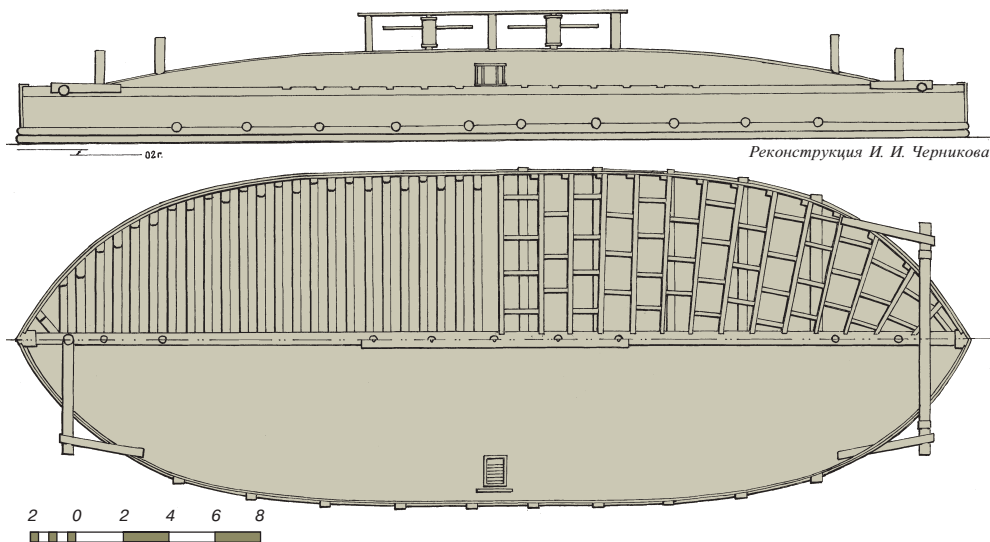
железными скобами, или так называемыми пиявками. Поперек барки на верхний пояс укладывали балки, или бендюги, числом до 18, из тонких бревен. На барках перевозили в основном лес и изделия из древесины. Лес грузили в трюм и поверх бендюгов на высоту до 1,5 м, а сверху леса укладывали ободья, лопаты, латки, сани и пр., а также древесный уголь, смолу и др. В кормовой части, так же как и на брянских барках, ставили на днищевые кокоры деревянную каюту (будку) для судовладельца и лоцмана; для управления же стерном лоцману устраивали на погруженном лесе мосток (площадку).

На Северной Двине для перевозки грузов в Архангельск служили барки, представлявшие собой небольшие сплавные однорейсовые суда грузоподъемностью 328—492 т. Корпуса северодвинских барок отличались очень малым отношением длины к ширине (около двух). Это было вызвано мелководьем Северной Двины и ее притоков. Барки имели крышу. Подводную часть бортовой обшивки обтягивали снаружи порубнями в десять и более рядов по высоте, выделяваемыми из расколотых вдоль бревен.

Барки из соснового и елового леса строили в Вологодской губернии по рекам Выми, Вычегде, Сухоне, Пушме, Шаршенге, Кичменге, Энтале, Сыsole и в Костромской губернии по рекам Ветлуге, Унже. Но главная постройка барок производилась в Вологодской губернии по рекам Лузе и Югу.

*Барка-шпилевка.*

*Главные размеры: длина 41,25 м; ширина 14,4 м; углубление 3,33 м*



Лес для строительства судов начинали рубить и заготавливать после того, как болота и тундра хорошо промерзали, когда доступ к пням, равно как и вывозка древесины из леса, делались возможными и удобными. Рубку и заготовку леса производили с конца ноября по конец января. Срубленные деревья вывозили из леса на лошадях, а иногда целые деревни — мужики и бабы, стар и млад — выволакивали их на себе.

Для постройки барок выбирали удобные места по берегам рек, где и ставили поделки, то есть эллинги. Поделка, непокрываемая весенней водой, называлась сухоподелем, а покрываемая водой — поемным местом, или поемником. Тут же, вблизи поделки, производили распиловку леса ручными пилами.

Барку строили от 2 до 25 рабочих и более, в зависимости от величины судна. Само собой, мастера при постройке судов, помимо немногих правил, известных от предков, полагались на глазомер, сноровку да русскую смекалку. Инструменты употреблялись самые простые: топоры, долота плотничные и разные пилы, струги, называемые моськами, буравы, молоты, молотки, конопатки и мушкеля.

Готовое к спуску судно подвергали испытанию, для чего приносили из реки в ведрах воду и наполняли ею судно до высоты предполагаемой грузовой ватерлинии.

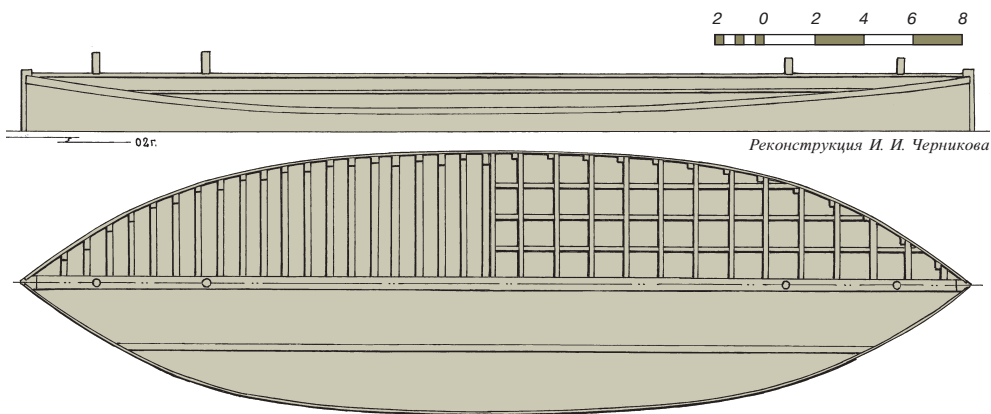
Суда, построенные на поемниках, при прибывающей воде всплывали сами собой. Для судов же, построенных на сухих поделях, устраивали особые спуски.

Барка приводилась в движение 12—20 большими веслами-гребками и плыла по течению носом, боком, кормою вперед, как случится. На судне имелось два-три якоря-кошки массой 180—410 кг.

При барке держали два гребных судна, называемых завознями. Для управления ими требовалось по 60 и более рабочих. Половина из них, называемая судопровожателями, нанималась только для провода барки от места погрузки или от пристани до Великого Устюга, т. е. до выхода в Северную Двину, остальные плыли до Архангельска.

По приходе барки в Архангельск для удобства выгрузки в боковых стенах вырубали два отверстия, несколько разнесенных по длине судна, чтобы не расстроить связей и не сломать судно. После разгрузки барки продавали на дрова или на домовые постройки.

Вид и устройство полуднища были те же, что и у барки, только без крыши. Длина достигала 8,5 м, ширина — 3,1 м. Грузоподъемность — 8,2 т при осадке 0,76 м. Строились они из соснового и елового леса в Вологодской губернии и плавали до Архангельска, преимущественно с грузом смолы. После разгрузки полуднище или продавали, или употреб-

*Шуяк.*

*Главные размеры: длина 37,95 м; ширина 10,58 м; углубление 2,85 м*

ляли для перевозки якорей, канатов и прочих тяжестей, или разбирали на дрова. Плавало полуднище по течению под управлением четырех человек. В носу и корме имелось по одной потеси, в движение же полуднище приводилось двумя-четырьмя веслами. Был предусмотрен один якорь массой 82 кг. Те полуднища, что служили в Архангельске для перевозки барочных якорей, получали название подъякорников.

Разновидностью северодвинских барок были барки-шпилевки, отличавшиеся удлиненным корпусом. Размеры шпилевок: длина 21,3—53,0 м; ширина 6,4—14,9 м; высота борта до 3,5 м. Грузоподъемность 65—490 т при осадке 1,07—1,6 м. Постройка их проводилась на реках Юге, Лузе, Пушме, Сухоне и ее притоках. На крыше устанавливали ворота для завозной тяги. Суда эти сплавлялись при помощи 10—20 весел и управлялись с носа и кормы потесями.

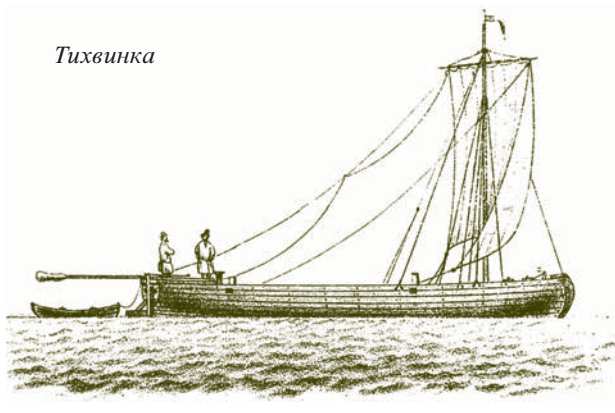
Следует отметить и так называемый шуяк. Суда эти имели плоское дно с отвесными штевнями и бортами. Нос и корма заострялись единообразно, с борта на борт покрывались крышами из теса. В остальном конструкция шуяков была идентична барочной. Грузоподъемность достигала 230—410 т при осадке 1,25—1,8 м.

Несколько особняком в истории русского речного судоходства стоит неоднородная группа судов, так называемые системные барки, конца XIX — начала XX в. В эту группу входили барки вышневолоцкие, мариинские и разные другие.

По Мариинской системе от устья Шексны и до Петербурга плавали барки и полубарки: белозерские, ковжанские, форменки, тихвинки разных видов, приходившие с Камы, Чусовой, Белой и пр. Конструкция этих судов была почти что идентичной, а некоторые внешние различия объяс-



Тихвинка



нялись особенностями тех мест, где они строились. Об их конструкции можно составить представление по описаниям, приведенным выше.

Мариинские барки предназначались, главным образом, для перевозки дров, теса и т. п. В зависимости от рода груза они получали название дровянок, тесовок и т. п.

Одной из разновидностей барок являлись системные каюки, плававшие по рекам и каналам. Каюки имели все признаки барочной конструкции и появились в Мариинской системе с Северной Двины. Корпус таких системных каюков делался полностью прямостенным, с острыми скулами и вертикальными штевнями. Трюм защищался двускатной крышей. Подверженная повреждению при плавании в каналах скуловая часть судна обшивалась толстой «заземной» доской, бортовая обшивка делалась толще днища, но без бархоута.

### Флотилии императорских яхт и служебных судов. 1688—1865 гг.

**И**звестно, что Петр с юных лет увлекался своеобразной игрой в морские сражения. С этой целью ему построили целый флот из так называемых «потешных» боевых кораблей. Активно участвуя в создании своей флотилии, а также многократно проводя маневры кораблей, Петр исподволь приобретал те навыки кораблестроителя и флотоводца, которые впоследствии выдвинули его в число крупнейших деятелей отечественного флота.

Подходящим для морских забав оказалось Плещеево озеро у Переяславля-Залесского. Площадь его и сейчас составляет не менее пятидесяти квадратных километров (в петровские времена оно было еще больше), а глубина достигала 25 м. К сожалению, подробных сведений о кораблях, построенных за зиму 1688/89 г., не сохранилось, однако известно, что к июню 1689 г. на озере уже стояли два трехмачтовых фрегата и три яхты.

Попытка царевны Софьи захватить власть в августе 1689 г., Стрелецкий бунт и другие важные государственные события отвлекли Петра от строительства флотилии на целых два года. Только в ноябре 1691 г.

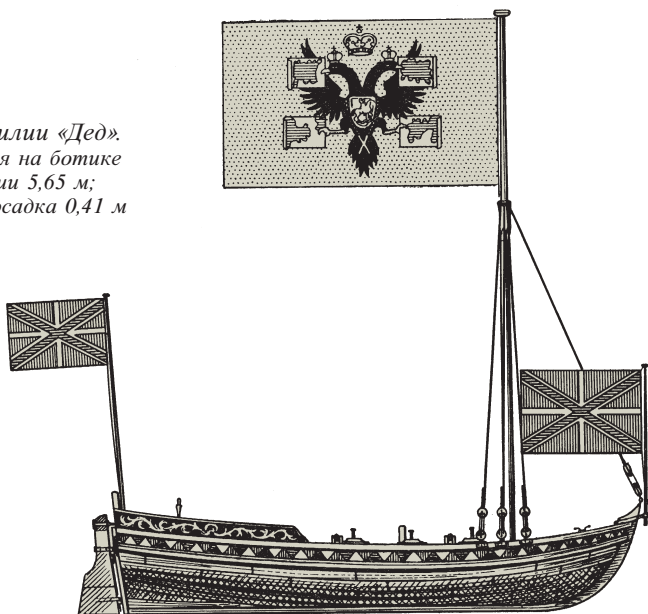
Петр вновь смог серьезно заняться постройкой кораблей. На этот раз работы развернулись на южном берегу озера, около села Велькова. В короткий срок здесь были возведены избы для мастеровых, мастерские, кузницы, амбары и другие производственные и хозяйственные постройки, а также небольшой дворец для Петра.

На Плещеевом озере одновременно строилось несколько кораблей, поэтому флотилия увеличивалась быстрыми темпами. Кроме того, по указанию Петра, квартирмейстер Преображенского полка Лука Хабаров переправил в Переяславль все мелкие суда, построенные в Москве в 1690—1691 гг. Таким образом, к лету 1692 г. флотилия уже насчитывала около 100 судов, в том числе два корабля, два фрегата, галеру и пять яхт.

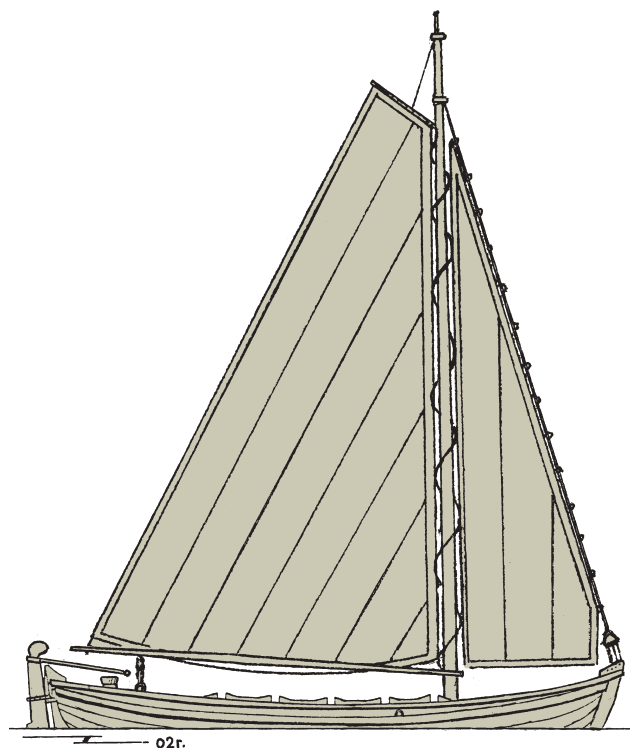
1 августа 1692 г. считается датой рождения Переяславской военной флотилии. Именно в этот день корабли подняли паруса и совершили плавание вдоль берегов озера. Флотилия производила столь внушительное впечатление (в нее входил, например, 30-пушечный корабль «Марс»), что стало ясно, какой серьезный оборот приняло увлечение молодого царя. В течение августа в присутствии царской семьи и других именитых московских гостей Петр предпринял несколько походов на кораблях флотилии по озеру. 13 августа начались совместные маневры флотилии с Бутырским полком, приведенным в Переяславль генералом П. И. Гордоном.



*Ботик Переяславской флотилии «Дед».*  
Показаны флаги, поднимавшиеся на ботике  
с 1722 г. Длина по ватерлинии 5,65 м;  
ширина по ватерлинии 1,85 м; осадка 0,41 м



Художник Е.В. Войшилло



*Ботик Переяславской  
флотилии «Фортуна».  
Длина по ватерлинии 6,3 м;  
ширина по ватерлинии 2,3 м;  
осадка 0,51 м*

В мае 1694 г. Петр вторично посетил Архангельск. Из Вологды он плыл на 22 карбасах, на которых находились 300 солдат и артиллерия.

Готовясь в 1695—1696 гг. ко второму Азовскому походу, Петр специально заехал в Переяславль, чтобы снять с кораблей пушки крупного калибра для отправки их в Воронеж и последующей установки на новые корабли.

3 апреля 1696 г., при спуске галеры «Принципиус» в Воронеже, Петр I учредил команду царских гребцов, которая впоследствии обеспечивала его передвижения по внутренним водным путям. Известно, что на Неве у царя стояли яхта, два судна, девять буеров и две шлюпки.

В сентябре 1709 г., после Полтавской победы, Петр I на 12 стругах отправился по реке Висле из Сальцев в Торунь, для встречи с польским королем Августом, а потом из Торуня — на встречу с прусским королем. В 1711 г. подобный поход повторился. Яхта и несколько судов из местечка Ярославль реками Саной и Вислой плыли до Варшавы и Торуня. Затем Петр I путешествовал сухим путем. Но из Дрездена 12 сентября 1711 г. он отплыл на судах по Эльбе в город Торгау. Затем на су-

дах из Торуни, рекой Вислой — до города Эльбинга, который к этому времени вошел в состав Российской империи.

В 1715 г. царские гребцы стали именоваться придворными гребцами. Команда придворных гребцов находилась в ведении Адмиралтейств-коллегии.

В 1718 г. один из стругов на Москве-реке Петр I передал в качестве образца для строительства торговых судов на внутренних водных системах.

15 мая 1722 г. на 18-весельном струге «Москворецкий» император вместе с императрицей отправился в первый персидский поход. Из Москвы по Оке они плыли до Нижнего Новгорода, а оттуда по Волге — в Казань и Астрахань. В декабре того же года из Астрахани до Царицына царская чета возвращались на «Москворецком», далее — сухим путем на санях.

В 1724 г. водным путем, из Владимира в Петербург, были перевезены мощи святого Александра Невского. 30 августа 1724 г. царь Петр на богато убранной галере встретил мощи святого в Петербурге.

В 1725 г. — в начале царствования Екатерины I — придворные гребцы перешли в ведение «Собственной Ее Величества вотчинских дел канцелярии».

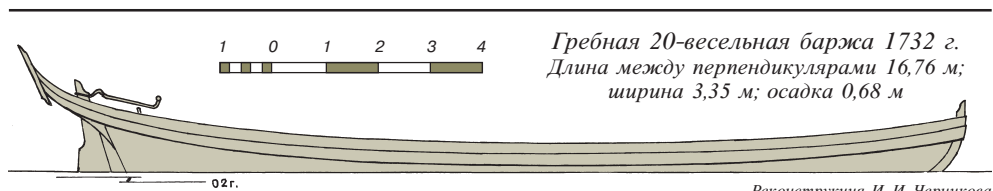
В 1732 г. императрица Анна Иоанновна увеличила число гребцов, так как построила несколько больших яхт: «Фаворит», «Принцесса Анна» и «Цесаревна Елизавета». Самая большая яхта из-за своей осадки зимовала в Кронштадте, а другие — в Петербурге. Летом все яхты базировались на Петергоф.

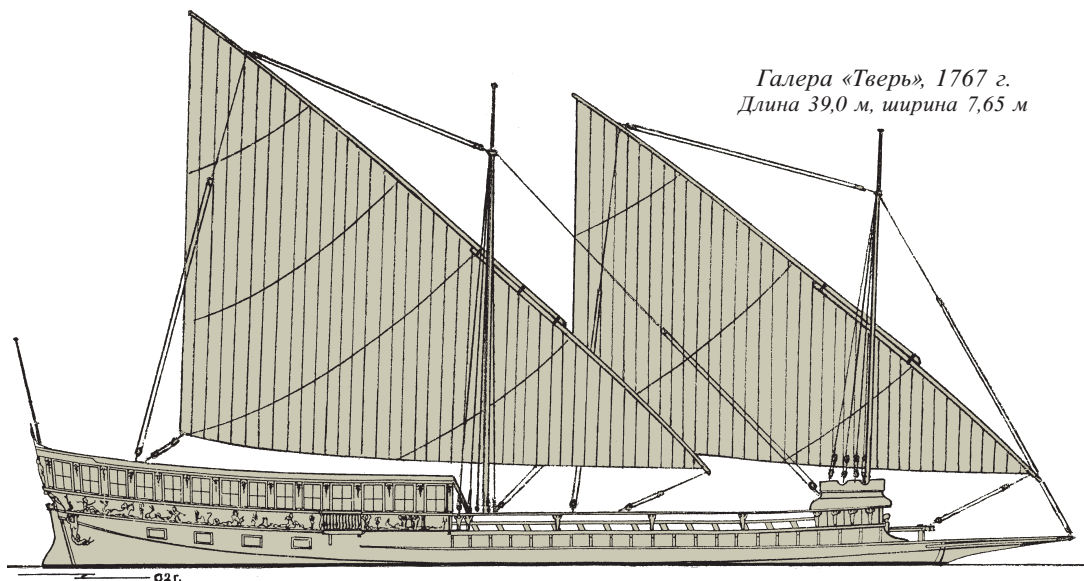
В царствование императрицы Екатерины Великой дополнительно было построено шесть новых яхт. При этом число гребцов увеличилось до 160, и их разделили на две части:

1) придворную яхтенную команду — семь унтер-офицеров и 89 матросов;

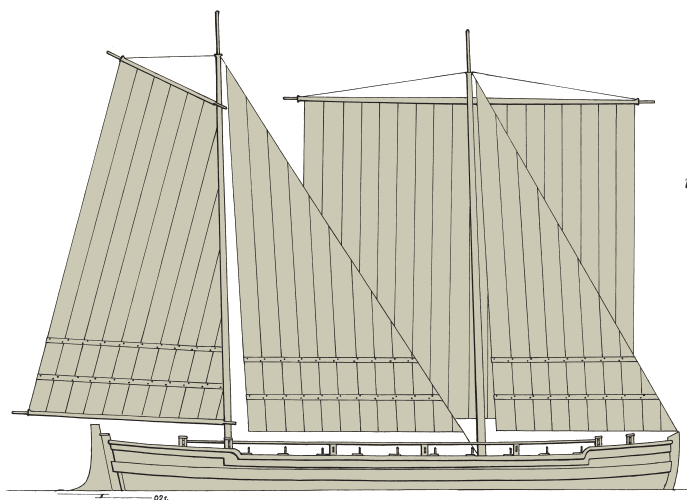
2) придворную гребцовую команду — 12 унтер-офицеров и 40 матросов.

В 1767 г. императрица Екатерина II предприняла инспекционную поездку по Волге. Галерная флотилия посетила города: Тверь, Углич, Ярославль, Кострому, Нижний Новгород, Казань, Симбирск. Из Симбирска флотилия вернулась в Казань и встала на зимовку в Ярославле.

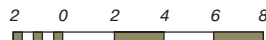




Галера «Тверь», 1767 г.  
Длина 39,0 м, ширина 7,65 м

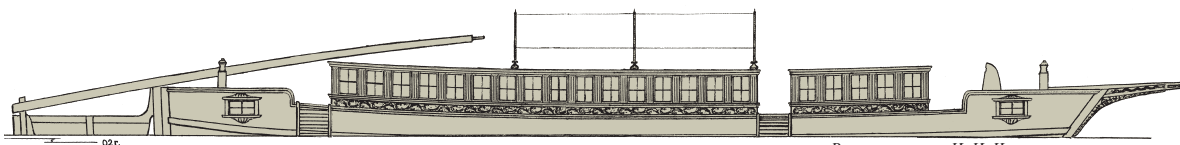


Лодка для провизии  
и госпиталь, 1785 г.  
Длина между  
перпендикулярами 21,34 м;  
ширина 6,25 м; осадка 1,07 м;  
грузоподъемность 90,2 т

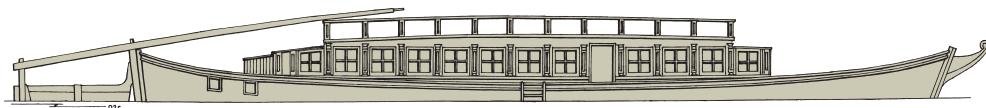


Реконструкция И. И. Черникова

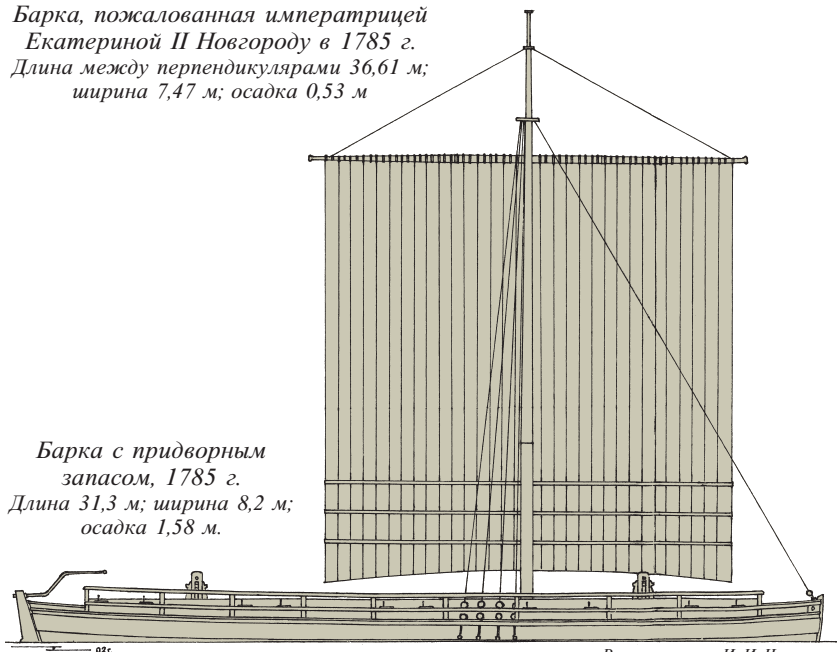
Барка для путешествия по рекам, 1785 г.  
Длина между перпендикулярами 36,27 м;  
ширина 8,18 м; осадка 0,61 м



Реконструкция И. И. Черникова

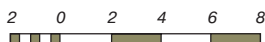


Барка, пожалованная императрицей  
Екатериной II Новгороду в 1785 г.  
Длина между перпендикулярами 36,61 м;  
ширина 7,47 м; осадка 0,53 м

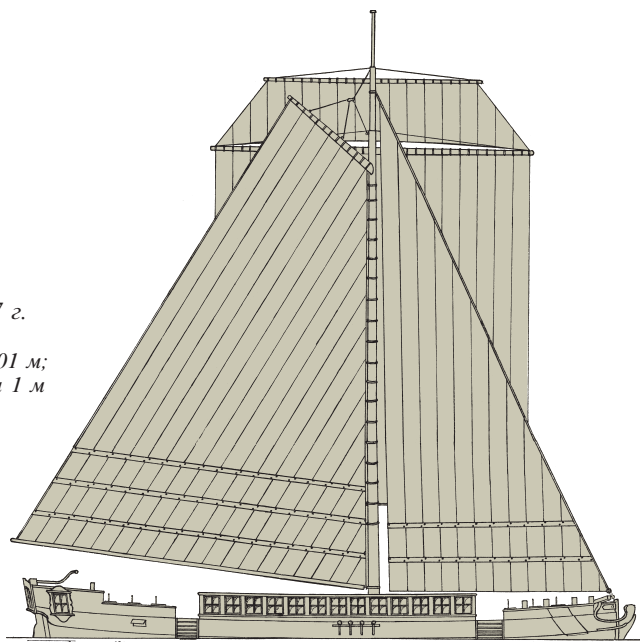


Барка с придворным  
запасом, 1785 г.  
Длина 31,3 м; ширина 8,2 м;  
осадка 1,58 м.

Реконструкция И. И. Черникова



Речная яхта, 1787 г.  
Длина между  
перпендикулярами 23,01 м;  
ширина 5,21 м; осадка 1 м



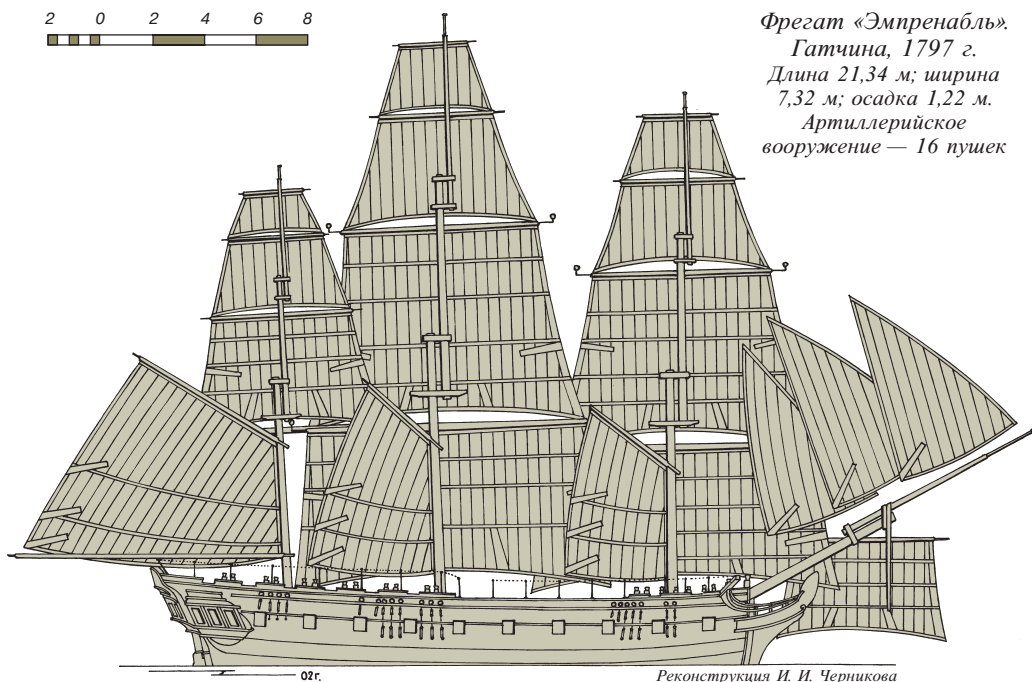


Построил корабли флотилии капитан 2 ранга Пущин. 2 мая 1767 г. императрица произвела его в капитаны 1 ранга.

Известно, что во время путешествия по Волге, кроме команды придворных судов и команды лейб-гвардии полков, на всех судах насчитывалось: чинов флотских, солдатских и адмиралтейских — 777; армейских (при одном майоре с обер-офицерами) — 345. А всего — 1122 человека.

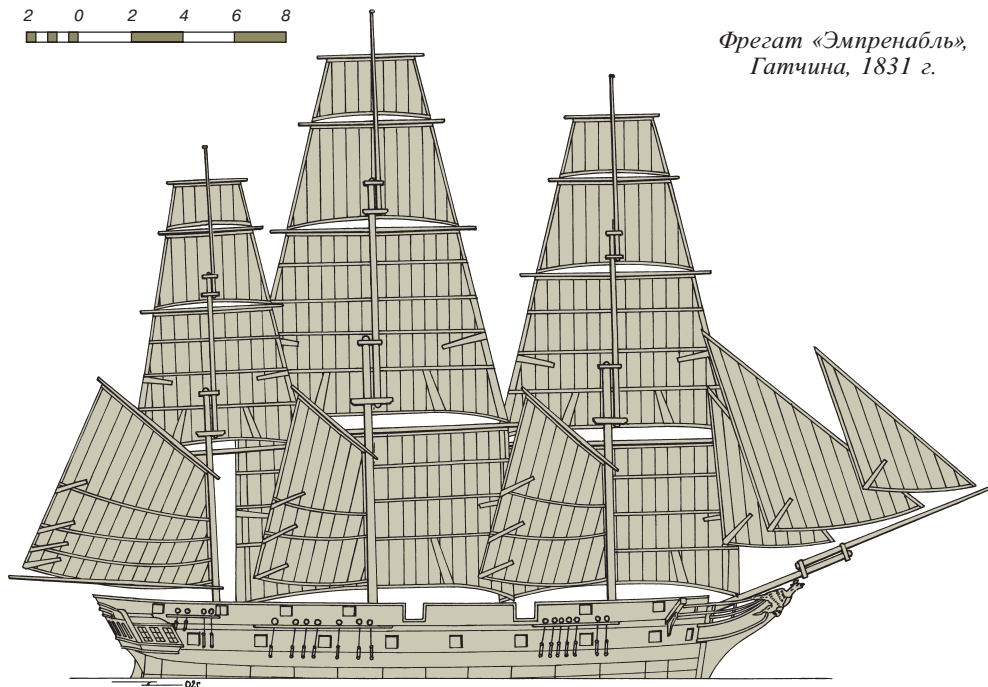
Весной 1776 г. Екатерина II путешествовала внутренними водными путями от Твери до Санкт-Петербурга.

В 1785 г. императрица предприняла инспекционную поездку по Вышневолоцкому водному пути, для обеспечения которой весной 1785 г. были спущены на воду 30 служебных судов в Вышнем Волочке, Боровичах и на Потерлицкой пристани. Руководил постройкой уже вице-адмирал, генерал-интендант Пущин. Суда получили богатое оснащение и снабжение. Лоцманы и судорабочие были одеты в новые зеленые кафтаны с серебряными галунами и красными кушаками, а на головах — шляпы с красными лентами. 6 июня Екатерина II прибыла в Вышний Волочек сухим путем. 8 июня, в 11 ч, суда флотилии отвалили от Потерлицкой пристани. Путешествие от Вышнего Волочка до Новой Ладogi продолжалось восемь дней.





*Фрегат «Эмпренабль»,  
Гатчина, 1831 г.*

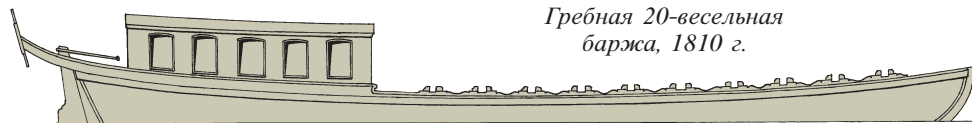


*Реконструкция И. И. Черникова*

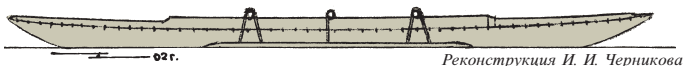
Но особенно грандиозным стал поход Екатерины II вниз по Днепру. 22 апреля 1787 г. она отплыла из Киева на галере в сопровождении великолепной флотилии из 80 судов с 3 тыс. матросов и солдат. Эту поездку с большим восхищением описал Л. Ф. Сегюр, тогдашний посол Франции в России.

При императоре Павле I гребцы из Придворного ведомства поступили в ведение Адмиралтейств-коллегии Морского министерства. Начальником команды был капитан 1 ранга Клокачев. Придворная гребецкая команда базировалась в Гребном порту на Васильевском острове. С 1800 г. начальником придворной гребецкой команды служил великий князь Константин Павлович. При Александре I, в 1810 г., гребецкая команда была преобразована в Гвардейский флотский экипаж численностью 500 человек. Во время Отечественной войны 1812 г. и до 1814 г. экипажем командовал капитан 2 ранга И. П. Карцев. Экипаж участвовал в работах по укреплению военных лагерей, устройству мостов, минировал и уничтожал взрывами переправы, был награжден Георгиевским знаменем с надписью «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 г. при Кульме».

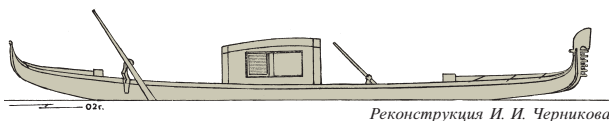
В кампанию 1828—1829 гг. экипаж отличился и на море, и на суше: при взятии Варны и других прибрежных укреплений на Черном море.



Гребная 20-весельная  
баржа, 1810 г.



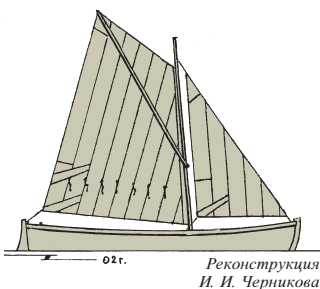
Пирогa индейская.  
Царское Село, 1822 г.  
Длина 11,58 м; ширина  
1,29 м; осадка 0,35 м



Гондола венецианская. Царское Село, 1862 г.  
Длина 10,05 м; ширина 1,25 м; осадка 0,23 м



Финка двухпарная «Влади-  
мир». Царское Село, 1859 г.  
Длина 5,26 м; ширина 1,83 м;  
осадка 0,38 м



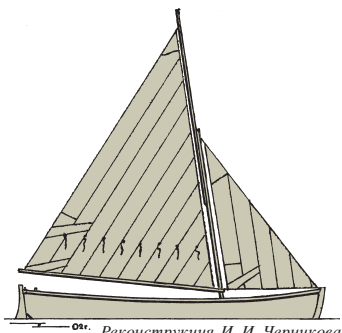
Ял двухвесельный «Рыбка».  
Царское Село, 1859 г.  
Длина 4,88 м; ширина 1,55 м;  
осадка 0,33 м



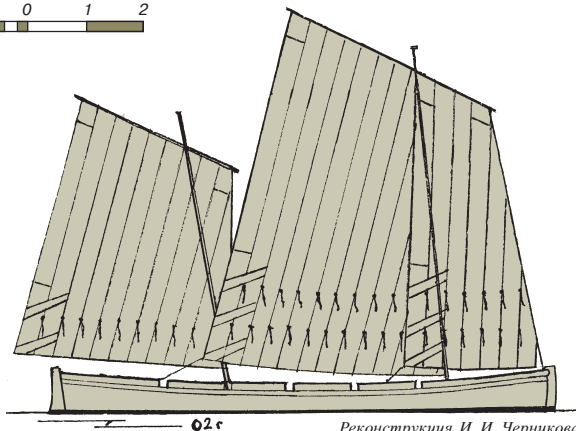
Ял двухвесельный  
«Ерш». Царское  
Село, 1859 г.  
Длина 4,21 м; ширина  
1,4 м; осадка 0,33 м



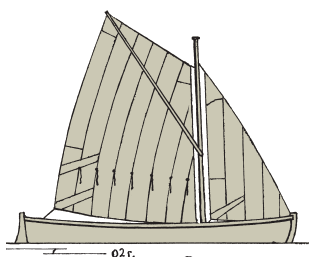
Сайманка двухпарная.  
Царское Село, 1861 г.  
Длина 5,72 м; ширина 1,47 м;  
осадка 0,37 м



Ял двухвесельный «Щука».  
Царское Село, 1861 г.  
Длина 5,18 м; ширина 1,48 м;  
осадка 0,35 м

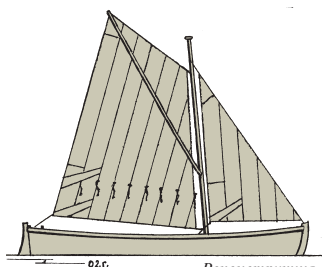


Катер 10-весельный. Царское Село, 1862 г.  
Длина 8,43 м; ширина 1,91 м; осадка 0,35 м



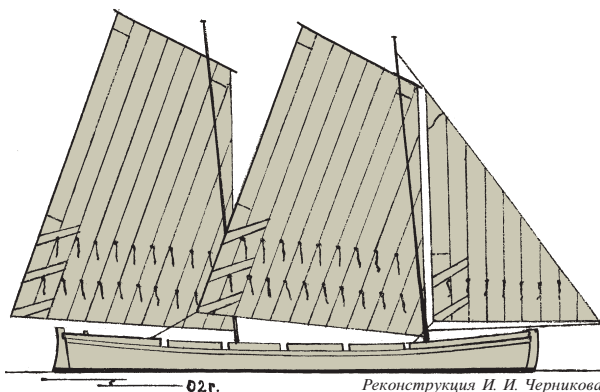
Реконструкция  
И. И. Черникова

Ял двухвесельный «Окунь».  
Царское Село, 1862 г.  
Длина 4,57 м; ширина 1,51 м;  
осадка 0,41 м



Реконструкция  
И. И. Черникова

Ял двухвесельный «Славянка».  
Царское Село, 1862 г.  
Длина 4,88 м; ширина 1,55 м;  
осадка 0,38 м



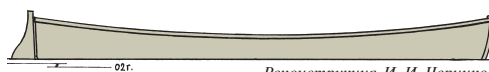
Реконструкция И. И. Черникова

Катер 10-весельный. Царское Село, 1862 г.  
Длина 8,07 м; ширина 2,03 м; осадка 0,57 м



Реконструкция  
И. И. Черникова

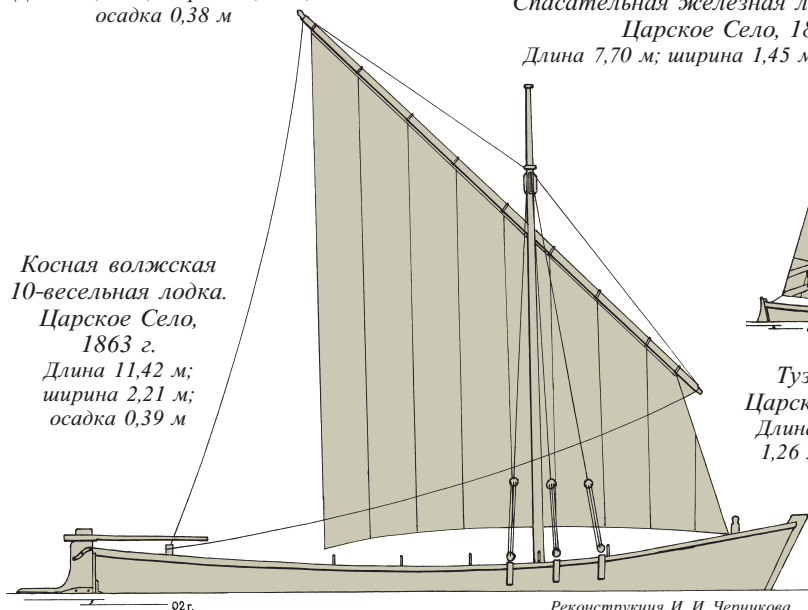
Челнок волжский.  
Царское Село, 1863 г.  
Длина 4,72 м; ширина 0,69 м;  
осадка 0,15 м



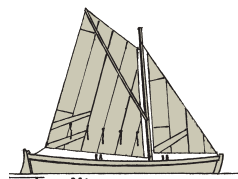
Реконструкция И. И. Черникова

Спасательная железная лодка Фрэнсиса.  
Царское Село, 1863 г.  
Длина 7,70 м; ширина 1,45 м; осадка 0,33 м

Косная волжская  
10-весельная лодка.  
Царское Село,  
1863 г.  
Длина 11,42 м;  
ширина 2,21 м;  
осадка 0,39 м



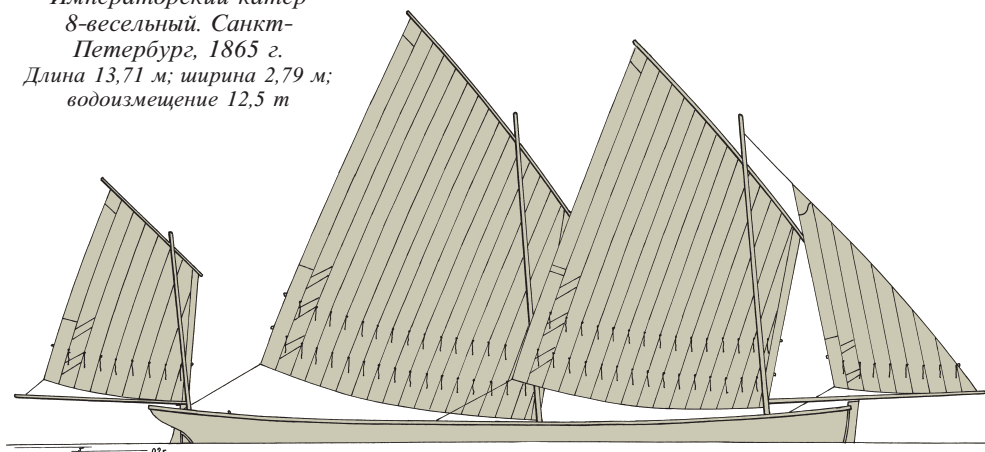
Реконструкция И. И. Черникова



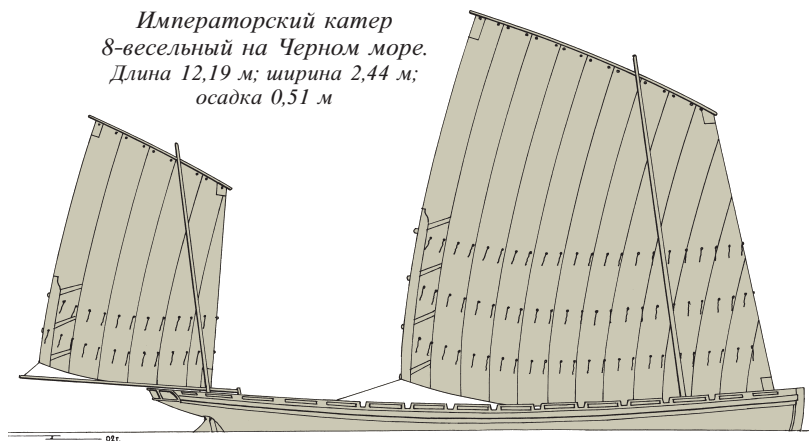
Реконструкция  
И. И. Черникова

Тузик «Крошка».  
Царское Село, 1862 г.  
Длина 2,74 м; ширина  
1,26 м; осадка 0,33 м

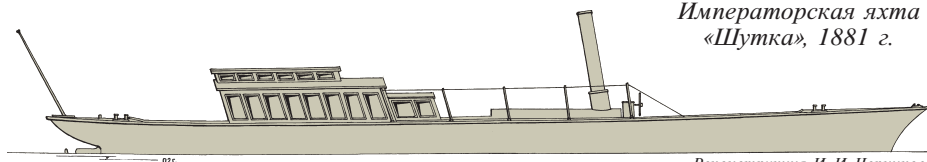
*Императорский катер  
8-весельный. Санкт-  
Петербург, 1865 г.  
Длина 13,71 м; ширина 2,79 м;  
водоизмещение 12,5 т*



*Императорский катер  
8-весельный на Черном море.  
Длина 12,19 м; ширина 2,44 м;  
осадка 0,51 м*



Реконструкция И. И. Черникова

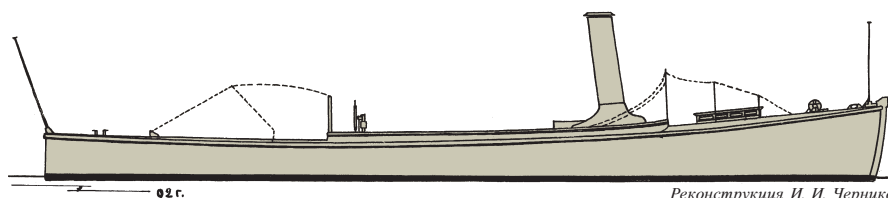


*Императорская яхта  
«Шутка», 1881 г.*

Реконструкция И. И. Черникова

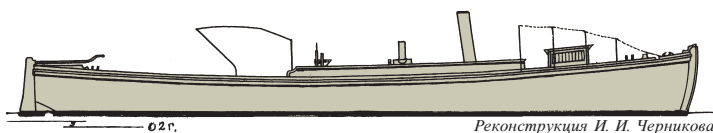


*Царские катера: слева — «Бунчук»,  
справа — «Петергоф», за ним — «Дагмар»*



*Паровой катер «Бунчук»*

*Реконструкция И. И. Черникова*



*Паровой катер «Петергоф»*

*Реконструкция И. И. Черникова*

*Паровой катер наследника  
цесаревича «Дагмар».  
Длина 11,27 м; ширина  
2,59 м; осадка 0,91/0,69 м;  
водоизмещение 6,6 т;  
машина — 6 л. с.*



*Реконструкция И. И. Черникова*





*Встреча германского императора  
Вильгельма II. На переднем плане —  
паровой катер «Дагмар»*

Во время подавления Польского восстания 1831 г. на долю Гвардейского экипажа пришлось, главным образом, обеспечение охраны переправ. В 1863 г., во время Польского восстания, от экипажа были командированы две роты, укомплектовавшие речную флотилию на Висле.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. отряд Гвардейского экипажа (458 человек) и Черноморский флотский отряд (197 человек) вошли в состав Дунайской речной флотилии.

Во время Первой мировой войны 1-й и 2-й отдельные батальоны Гвардейского экипажа укомплектовали речные флотилии на Висле и Немане, а затем — Пинскую флотилию в 1916 г. и флотилию озера Мястра в 1916—1917 гг.

## Век пара

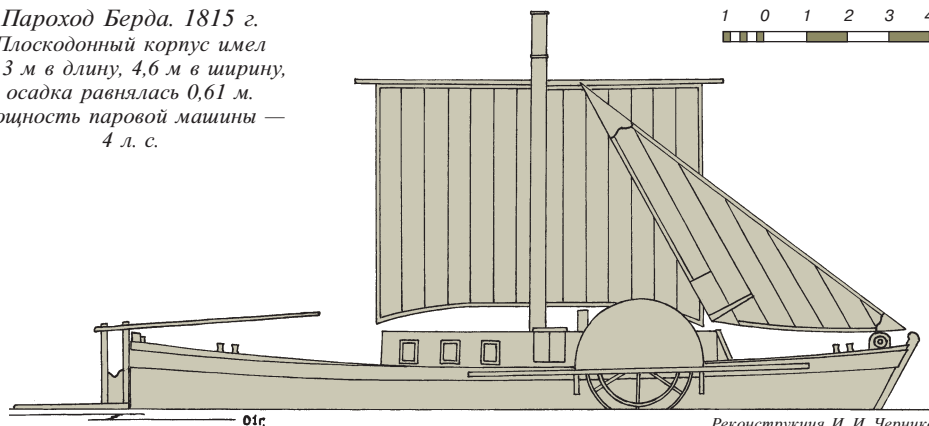
### Первые пароходы

**Л**етом 1815 г. петербургская публика, совершая обычные прогулки вдоль гранитных набережных Невы, была немало удивлена, увидев странное судно, бойко двигавшееся против быстрого течения реки без весел и парусов. Судно было действительно довольно чудное — с двумя большими колесами, крутившимися в водной пене, и высокой трубой, из которой валил дым. Вскоре остряки придумали кличку «судно с печкой». Петербург заговорил о первом русском пароходе, построенном на заводе известного тогда промышленника Карла Николаевича Берда (1766—1843 гг.). Пароход Берда почти каждый день ходил по Неве, вызывая живой интерес у прохожих. Кроме того, сам Берд и его служащие на пароходе с величайшей благосклонностью удовлетворяли желание ротозеев рассмотреть паровое судно.

Хорошо разрекламировав новое предприятие, Берд привлек к себе внимание царской семьи. 2 сентября 1815 г. в круглом пруду у Таврического дворца было устроено катание на пароходе царицы со свитой. Высокопоставленным пассажирам показали внутреннее устройство машины и кочегарки. Как высокопарно писали тогда журналы: «Новость сего явления, местоположение и прекрасная того дня погода привлекли необыкновенное множество зрителей». Негде было, как говорится, яблоку упасть. Толпы зевак пытались прорваться поближе и во всех подробностях разглядеть необычайное зрелище.

Вскоре ажиотаж спал. В более спокойной обстановке продолжались все необходимые испытания. Берд поставил перед собой цель — основать пароходную линию Петербург—Кронштадт, сулившую очень большие прибыли. Дело в том, что в то время 70 % валового объема русской внешней торговли приходилось на Кронштадт, поскольку до постройки Морского канала (1874—1885 гг.) Петербург оставался речным портом.

*Пароход Берда. 1815 г.  
Плоскостной корпус имел  
18,3 м в длину, 4,6 м в ширину,  
осадка равнялась 0,61 м.  
Мощность паровой машины —  
4 л. с.*



Реконструкция И. И. Черникова

Рано утром 3 ноября 1815 г. пароход отвалил от пристани завода Берда на реке Пряжке и пошел вниз по Неве. В 7 ч утра судно было уже «на том самом месте, где ставится в летнее время Петербургская брандвахта». Отсюда начали записывать время и скорость движения. На взморье дул тихий южный ветер, к 8 ч утра перешедший в свежий юго-восточный, который и держался на протяжении всего пути парохода до Кронштадта.

В 12 ч 15 мин пароход подошел к углу Военной гавани. Весь путь был пройден за 5 ч 20 мин со средней скоростью около 9,3 км/ч. Появление парохода у Кронштадта стало сенсацией того дня: «На Купеческую гавань привлечены были многие для любопытства зрители, перед которыми теперь пароход делал небольшие разъезды, объезжая несколько раз вокруг стоящего между Кронштадтом и гаванью брандвахтенного фрегата».

На судно сразу же прибыл главный командир Кронштадтского порта адмирал А. В. Моллер в сопровождении морских офицеров и известного тогда кораблестроителя И. П. Амосова.

Нужно отметить, что термин «пароход» (применительно к паровому судну) был впервые употреблен в статье «Первая поездка из Петербурга в Кронштадт и обратно в 1815 г.», помещенной в № 46 газеты «Сын Отечества» за 1815 г. Автор этой статьи, Петр Иванович Рикорд (1776—1855 гг.), был одним из поборников механизации водного транспорта. Впоследствии Рикорд стал адмиралом, выдающимся деятелем русского флота, путешественником и исследователем. Через четверть века после поездки на первом пароходе Берда Рикорд возглавит Комитет по строительству пароходов для Балтийского флота и Каспийской флотилии.

Каким же был первый русский пароход? К сожалению, архивных сведений до сих пор обнаружить не удалось. Поэтому приходится довольствоваться довольно подробными и технически грамотными описаниями из периодических изданий тех лет. Вот что говорилось в статье «Стимбот на Неве» («Сын Отечества», 1815, № 38. С. 211—212): «...Берд не построил для приложения паровой машины к судоходству нового судна, а только вделал сию машину в обыкновенную тихвинскую лодку. Снаружи видно, что она имеет палубу с возвышающейся посередине плоскою крышей трюма (в котором находится машина).<...> Впереди судна по обеим сторонам видны дощатые футляры, в каждом из которых движется по колесу. Движение их приметно только по сильному волнению и пенистому следу, который за ними остается. Посреди судна возвышается железная труба диаметром около фута [0,3 м] и вышиною футов в 25 [7,6 м]. При попутном ветре труба сия служит вместо мачты для поднятия паруса. Вся лодка имеет в длину 60 [18,3 м], а в ширину 15 футов [4,6 м] и ходит в воде на два фута [0,61 м]».

Судя по описанию, Берд применил паровую машину не в том виде, в каком она была сконструирована Уаттом для работы на берегу, а видоизменил ее. Балансир вертикальной паровой машины мощностью 4 л. с. располагался не сверху, а внизу. Этим понижался центр тяжести машины и увеличивалась остойчивость. На бортовые гребные колеса диаметром 2,4 м с шестью плечами движение передавалось через зубчатую передачу. При 40 оборотах гребного вала в минуту пароход развивал скорость около 10,13 км/ч. В качестве топлива использовались дрова. Сажени полуаршинных березовых дров хватало на 12 ч хода. Вода для питания котла подавалась из-за борта специальным насосом, приводившимся в действие от паровой машины.

В 1816 г. Берд построил на своем заводе второй пароход с паровой машиной мощностью 16 л. с. и начал перевозить пассажиров в Кронштадт. 9 июня 1817 г. он получил исключительное право в течение десяти лет использовать паровые суда в России. Дальнейшая судьба первого русского парохода неизвестна. Видимо, вскоре после начала строительства пароходов его машину установили на один из них, а корпус стали использовать в качестве баржи.

Нужно отметить, что выбор тихвинки в качестве корпуса первого русского парохода не был случайным. Этот тип судов был широко распространен в Волжском и Беломорском бассейнах. Помимо сравнительной простоты конструкции, чистоты и прочности постройки главным достоинством тихвинок являлась необыкновенная легкость на ходу, обусловленная закругленными формами подводной поверхности и значительным подбором носовой и кормовой частей. При буксировке тихвинок требо-

валось не более 30 % мощности, необходимой при одинаковых условиях для буксировки судов такой же грузоподъемности.

Таким образом, Санкт-Петербург является колыбелью отечественного пароходостроения. Ради исторической справедливости следует заметить, что русский изобретатель Иван Иванович Ползунов (1728—1766 гг.) предложил свою паровую машину еще в 1762 г., т. е. значительно раньше Джеймса Уатта. За пять лет, начиная с 1815 г., русские мастера построили десять пароходов и четыре находились в постройке.

Интересны сравнительные данные по странам, впервые приступившим к постройке пароходов (за пять лет). Так, в США с 1807 г. было введено в эксплуатацию пять пароходов. Англия за такой же отрезок времени (с 1812 г.) построила 31 пароход, причем она поставляла их во все страны Европы, в том числе и во Францию, которая приступила к строительству паровых судов на собственных заводах только в 1821 г. Таким образом, Россия стала третьей страной в мире по времени организации собственного пароходостроения.

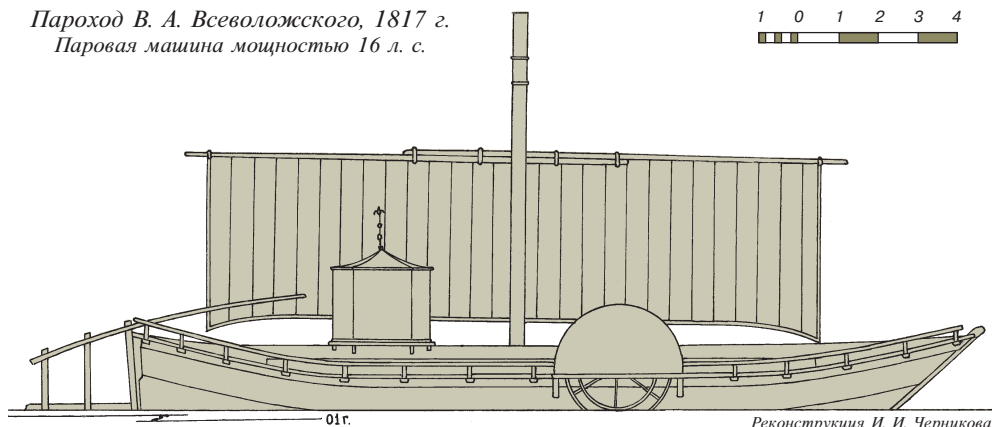
Летом 1816 г. из устья реки Пожвы выплыло в Каму низкое, некрасивое судно с большими деревянными колесами по бокам и огромной трубой. Ужасный переполох поднялся среди прибрежного населения. Никто не мог понять народ, как это можно без парусов и лямки двигаться вверх по реке. Старики называли судно «чертовой расшивой», строго-настрого заповедуя внукам не касаться его. А старообрядцы на самом деле считали, что в печке судна сидит нечистая сила и пришел конец света.

Весть о «чертовой расшиве» значительно опережала медленно двигавшийся по Каме пароход. За десятки километров люди специально приезжали к берегу, чтобы только подивиться на это «чудовище окаянное», и терпеливо ожидали его появления. Но как только оно показывалось из-за поворота и начинало приближаться, хлопая по воде плицами колес и выбрасывая из трубы дым и искры, ужас охватывал любопытных. В некоторых городках и селах обыватели просили священников отслужить молебен об избавлении от нашествия нечистой силы. Примерно так был встречен первый на Волжском бассейне пароход. Невероятные басни о «посудине с печкой» распространялись преимущественно судовладельцами, которые видели в зарождавшемся паровом флоте грозного конкурента.

Инициатором первого плавания парохода по Пожве и Каме стал Всеволод Андреевич Всеволожский — родовитый аристократ и камергер «высочайшего двора». В Петербурге его знали как большого любителя «механических опытов». Следя за последними техническими новинками, Всеволожский увлекся идеей постройки парового судна, которое

*Пароход В. А. Всеволожского, 1817 г.*

*Паровая машина мощностью 16 л. с.*



могло стать прекрасной рекламой деятельности его собственного Пожвинского чугуноплавильного и железодельного завода.

Пароход спешил на Макарьевскую ярмарку, разместившуюся на левом берегу Волги, ниже устья Керженца, и имевшую важное торговое значение. Однако «паровой бот» до Макарьева так и не дошел. Вплоть до 3 октября на нем продолжались опытные работы, которые показали нерациональность установки паровых машин на обычный соляной «бархоут» (баржу для перевозки соли).

В навигацию 1817 г. на Каме появилось уже два парохода: один мощностью 36 л. с., другой небольшой — на 6 л. с. Постройку корпусов и машин, как первого, так и двух последующих пароходов осуществил талантливый горный инженер П. Г. Соболевский. Нужно отметить, что на малом пароходе стояла двояная паровая машина (две одноцилиндровые, работавшие на один вал). Это позволяло запускать машину в ход независимо от положения кривошипов и избавиться от громоздкого маховика. Такое важное решение было реализовано впервые в мировой практике.

О плавании пароходов Пожвинского завода сохранились документальные свидетельства пермского городничего, пристава водных сообщений пермской дистанции и Соликамского уездного суда Пермской губернии. Всеволожский явно собирался просить у правительства привилегию на строительство и эксплуатацию паровых судов, но Берд опередил его.

12 июня 1817 г. начались ходовые испытания малого парохода, а на большом продолжался монтаж паровой машины. Через полтора месяца окончили наладочные работы на малом пароходе, и в середине августа оба судна вышли в продолжительный рейс по Пожве, Каме и Волге. 17 сентября они прибыли с семейством Всеволожского и многочисленной челядью в Казань, откуда отправились обратно в Пожву.

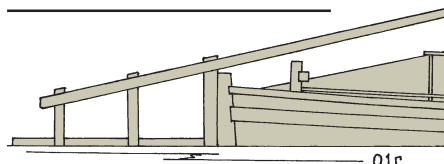


Из-за низкой мощности машины малого судна, а также из-за многочисленных остановок для мелкого ремонта и погрузки дров пароходы двигались очень медленно. Их застиг в пути ранний ледостав, и они вынуждены были зазимовать на Каме, против села Тихие Горы (в 150 км ниже Сарапула). Дальнейшая судьба их оказалась печальной: команда по неопытности или недосмотру поставила суда на открытом плесе, на мелком месте, где они примерзли днищами к грунту и весной 1818 г. были залиты половодьем. Огромного труда стоило достать и отремонтировать заржавевшие машины. Корпус большого парохода вследствие сильного разрушения пришлось продать на дрова. Малый же, более прочный, оставили в Сарапуле на попечение местного городничего.

Узнав о плавании пароходов по Каме и Волге, Берд обратился в Департамент путей сообщения с жалобой, что это может его «ввергнуть в невозвратные убытки». Тяжба несколько приостановила строительство пароходов в Пожве, и только зимой 1819 г. мастера П. К. и И. Г. Казанцевы начали изготавливать для этой цели судовые машины. Осенью следующего года приступили к постройке корпуса.

Этот период также недостаточно изучен и имеет разные толкования. Есть основания полагать, что Всеволожский строил или предполагал построить два парохода. Так, председатель Соликамского нижнего земского суда Коровин, который 6 ноября 1820 г. освидетельствовал выстроенный пароход, составляя описание судна, упоминал его не в единственном числе: «...свидетельствованный из оных пароходов один, построенный при Пожевском заводе, по которому оказалось: пароход построен из пильного соснового и елового леса, длиною по днищу одиннадцати [23,47 м], а по поверхности — четырнадцати [29,86 м] сажен четырех вершков, ширина среди судна по днищу трех сажен, а по поверхности — трех сажен и одного аршина [6,44 м].<...> Для ходу и действия оного парохода устроены при оном Пожевском заводе две паровые машины со всеми принадлежащими к действию оных приборов, каждая силою против шестнадцати лошадей, при оных из котельного катального железа котел мерою в тысячу ведер, внутри коего для топления, из такого же железа печь, имеющая высоты шесть четвертей два вершка [1,15 м], с приведенною от оной посреди котла дымовую трубой, из такого же железа сделанною». Осадка без груза — 0,4 м, с грузом — 1,3 м. «Оно может, — гласил официальный источник от 1821 г., — вести за собою подкаленное судно с грузом от 5 тыс. до 12 тыс. пудов и более».

Качество проектирования и строительства пароходов на Пожвинском заводе, видимо, не

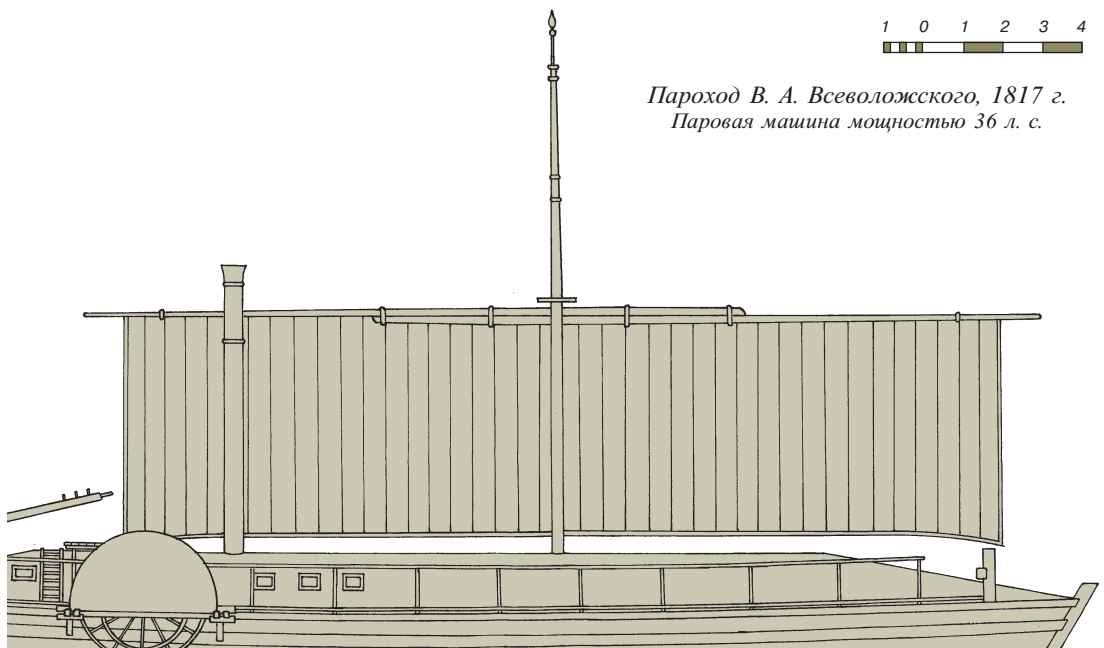


удовлетворяло его владельца, и он пригласил корабельного мастера Данилу Афанасьевича Вишнякова. Сохранился договор от февраля 1821 г., по которому последний обязался приехать на Пожвинский завод «для построения при оном стимботов для плавания по рекам Каме и Волге».

Только в апреле 1821 г. Всеволожскому удалось достичь соглашения с Бердом. Компенсацией за это была безвозмездная передача владельцу привилегии 49 т листового железа, что по ценам Санкт-Петербургской биржи составляло 18 тыс. рублей. Интересно отметить, что Всеволожский приобрел право на постройку и свободное плавание не одного, а двух пароходов.

Во всяком случае, в конце мая 1821 г. на Каме проводилось испытание одного парохода. Скорость против течения составила 1,6—2,13 км/ч. Причинами малой скорости были признаны: большая скорость течения внешней воды; малое число оборотов гребных колес, или, как их тогда еще называли, размахов; малая высота дымовой трубы, «оттого дрова в котле горят не так ярко и пары накаплиются не скоро». Началось исправление обнаруженных недостатков.

Наконец 7 июля правление завода сообщило, что «репьи или шестерни на правильные валы наложены другие, через то обращение размахов удвоилось». Высоту дымовой трубы довели до 9,95 м. После исправле-



*Пароход В. А. Всеволожского, 1817 г.  
Паровая машина мощностью 36 л. с.*

ния прочих мелких недостатков пароход стал развивать скорость (против течения) 3,2 км/ч. Машины, установленные близко к носовой оконечности, вызвали дифферент. Чтобы устранить его, пришлось положить в корму балласт массой около 33 т. Осадка при этом достигла 1,06 м.

12 июня 1821 г. пароход «Пожва» (по другим данным «Всеволод») в торжественной обстановке, с оркестром и под пушечный салют отправился в рейс до Рыбинска. Капитаном на судне стал Николай Осипович Беспалов, а механиком — его строитель П. К. Казанцев. Помощники механика — четыре слесаря: Иван Горбунов, Яков Волков, Андрей Лопатин и Алексей Полковников. Кроме того, в состав команды входили два лощмана, кузнец, два столяра и шесть рабочих.

В архиве Всеволожских сохранились многочисленные донесения о плавании этого парохода, который шел весьма медленно, с частыми остановками из-за низкой паропроизводительности котла. В Казани пришлось удлинить на 1 метр его кирпичную топку, после этого положение несколько улучшилось и вынужденных остановок уже не было, но скорость увеличилась незначительно.

27 июля 1821 г. пароход прибыл в Рыбинск, пройдя по Каме и Волге около 2 тыс. км. Рейс показал, что для буксировки барок судно оказалось непригодным. Машины с парохода сняли и отправили в Петербург, а корпус доставили обратно в Пожву, где он несколько лет простоял на берегу, сгнил и был разобран на дрова.

О конструкции пароходов Всеволожского можно судить по известному чертежу, который хранится в Нижегородском музее речного флота. Чертеж выполнен тушью с акварельной краской и входит в ряд наиболее ценных экспонатов отечественных музеев, касающихся истории техники. По этому чертежу известный инженер-судостроитель Н. К. Дормидонтов установил следующие характеристики одного из первых пароходов Всеволожского, построенных в 1817 г.

Главные размерения судна:  $L \times B \times T = 22,9 \times 5,2 \times 1,05$  м. Высота борта при миделе 2,9 м. Ширина корпуса с обносами 9 м. Длина габаритная (с бушпритом, но без руля) 27,7 м. Корма имеет вертикальный ахтерштевень с навешенным за ним прямоугольным рулем. Высота пера руля 0,9 м, а длина 2,6 м (т. е. равнялась половине ширины корпуса). Над главной палубой, почти на всем протяжении судна, тянулся деревянный фонарь с боковыми прямоугольниками окон, приподнятый над ней на 0,75 м.

Машинно-котельное отделение располагалось в нос от мидель-шпангоута. Две вертикальные паровые машины размещались по обе стороны от горизонтального котла; передача к гребным валам бортовых колес — зубчатая. Дымовая труба возвышалась над палубой более чем на 8 м.

В корме, непосредственно примыкая к кочегарке, располагался бункер для дров, занимающий примерно ту же площадь, что и машина. К корме от дровяного бункера и к носу от машины размещались неотапливаемые жилые помещения. Они не имели санитарных систем. Тем не менее это была одна из первых попыток создать паровое пассажирское судно. Палубу над фонарем, предназначенную для выхода на нее команды и пассажиров, окружали перила метровой высоты.

Пароходы Пожвинского завода сыграли важную роль в истории отечественного речного флота и положили начало пароходству в бассейне реки Волги — этой важнейшей водной магистрали России. Накапливался опыт в области строительства и вождения судов на паровой тяге. Появились опытные, высококвалифицированные мастера нового дела. Можно назвать имена таких искусных судостроителей, как Павел Чистяков и Георгий Шестаков. Интересно отметить, что, беспокоясь об усилении русской морской мощи, П. Чистяков еще в 1842 г. выдвигал идею строительства пароходов-броненосцев.

Талантливые мастера не обладали знаниями законов теплотехники, не могли правильно рассчитать паропроизводительность котла, объем топки и др. Однако это не умаляет их заслуг в истории пароходостроения на Каме.

В апреле 1820 г. на реке Мологе появилось довольно несуразное, плоскодонное судно. Фантастический пришелец, хлопая по воде огромными колесами, двигался с таким сильным шумом, что его было слышно за несколько верст. В гордом одиночестве стоявший на судне важный господин изредка оборачивался в сторону берега и приветливо помахивал рукой, затакнутой в белую перчатку.

Триумфа не получилось. Население близлежащих деревушек разбегалось с улиц и пряталось во дворах и на гумнах, выглядывая оттуда украдкой в щели стен и заборов, читая молитвы и отплеываясь троекратно от «нечистой силы». В крупных селах, имевших церкви, служили молебны о том, чтобы Бог погубил «большого черта», плавающего по Волге, и очистил оскверняемую им воду реки.

На этот раз виновником переполоха оказался ярославский помещик Дмитрий Петрович Евреинов, известный своей образованностью, энергией и настойчивостью. Став компаньоном Берда, Евреинов построил пароход «Волга», который можно считать первым в России промышленным паровым судном, предназначенным для буксировки несамоходных судов между Нижним Новгородом и Астраханью.

Пароход строился в селе Юршино, расположенном на правом берегу Волги, выше Рыбинска, и обошелся владельцу в 100 тыс. рублей ассигнациями. Его деревянный корпус имел длину 24,6 м, ширину 6,4 м, вы-

соту борта 2,7 и осадку 1,3 м, а по обводам напоминал волжские расшивы. В середине корпуса по обеим сторонам парового котла стояли две паровые машины суммарной мощностью 60 л. с. Гребные колеса диаметром 4,5 м имели по семь лопастей и делали 14—15 оборотов в минуту. На верхней палубе стоял шпиль для выборки каната, заведенного вперед якоря, так что «Волгу» можно считать родоначальником кабестанов.

Испытания парохода показали удовлетворительные результаты. Против течения «Волга» прошла 6 км, а по течению преодолела это расстояние за 23 мин. После испытаний пароход вышел в свой первый эксплуатационный рейс до Астрахани. Он мог «вести за собой от двух до трех причаленных к нему суден с грузом от 500 до 800 т».

Однако, несмотря на некоторые успехи, паровое судоходство у Евреинова не налажилось. Надежды на успешное и прибыльное дело, побудившие вложить в него все свое состояние, не оправдались. Пароходы технически были крайне несовершенны. Деревянные корпуса имели очень тяжелую конструкцию и большую осадку. Пароходы часто садились на мель и застревали на перекатах. Двигались они очень медленно. Кроме того, дровяных складов на судоходных дистанциях тогда еще не было. Поэтому пароходы вынуждены были брать с собой большое количество дров, так как жгли их чрезвычайно много. Естественно, что это осуществлялось в ущерб грузоподъемности. К тому же паровые машины часто выходили из строя, а мастеров для ремонта приходилось вызывать из Петербурга, с завода Берда.

Положение еще более осложнилось в 1824 г., когда вследствие обмеления Волги прекратилось движение пароходов между Рыбинском и Нижним Новгородом. Поэтому машины с двух ходивших здесь 16-сильных пароходов были поставлены на один пароход, переведенный для работы в низовые плесы Волги. Вскоре владелец судов совершенно разорился, пароходы его перешли в другие руки, и их дальнейшая судьба неизвестна. «Волга» проработала до начала 50-х гг. XIX в., претерпев ряд улучшений корпуса и машины, а два других парохода плавали до 1836 г.

Так печально кончил свою деятельность первый пароходчик на Волге, потративший на них бесплодно все свое состояние. Другие судовладельцы уже по-крупному не рисковали, и в последующие 18 лет на Волге насчитывалось только семь пароходов, возникавших то тут, то там и так же бесследно исчезающих. Среди них следует отметить пароход «Выкса», построенный в 1834 г. нижегородским помещиком Сомовым полностью из отечественных материалов, тогда как для других пароходов детали и узлы машин обычно выписывались из-за границы.

После появления первых пароходов параллельно с ними некоторое время существовали кабестаны — суда, приводимые в движение канатом («подачей») с вчаленным в него якорем и наматываемым на ворот (по-французски — кабестан) силой паровой машины.

Во время движения на судне происходило что-то невообразимое: стук машины, шкива, крики рабочих, постоянно доходившие до ругани на высоких тонах, энергичные команды (как то: «косы», «звонок в колокол», «клюй», «закрой молоко», «выкладывай», «трави», «спускай») — все это день и ночь беспрерывно. Именно кабестаны первоначально выполняли наиболее сложную и трудоемкую работу — буксировку судов против течения.

Неизменный спутник кабестана — маленький, юркий пароходик, который первоначально назывался завозным, а позднее забежкой. «Чрезвычайно интересно видеть суету этого крошечного парового суденышка вокруг громадного чудовищного кабестана, — отмечал В. И. Немирович-Данченко в своих путевых очерках «По Волге». — Точно маленькая собачонка, оно то забегает вперед, то опять подается назад, снует у самых бортов большого парохода, почти скрываясь под массою якоря и каната, сложенных на нем. Кабестан с буксируемым караваном представляется на Волге именно каким-то колоссальным чудовищем, хрипящим на всем просторе этой реки и медленно передвигающимся по ней, делая около 30 верст в сутки, но зараз перевоза до 500 тыс. пудов».

Задача забежки заключалась в том, чтобы отбуксировать вперед завозню — большую лодку с уложенными на ней канатом и якорем. Сбросив в воду якорь, забежка возвращалась к кабестану с завозней, которая оставалась у борта пароходика, а канат передавался на кабестан.

В России первые попытки применения кабестанов связаны с именем известного инженера, полковника ведомства путей сообщения Петра Петровича Базена (1783—1838 гг.). В 1810 г. император Александр I обратился к Наполеону I с просьбой помочь в организации Института инженеров путей сообщения. Базен вместе с тремя другими молодыми математиками — лучшими воспитанниками Парижской политехнической школы — прибыл в Петербург, где в чине подполковника поступил на русскую службу. С 1815 по 1824 г. он служил профессором математики, а с 1824 по 1834 г. возглавлял Институт инженеров путей сообщения. Окончив службу в чине генерал-лейтенанта, в 1834 г. он уехал на родину. Базен был выдающимся техником: по его проектам и под непосредственным руководством возведено много замечательных сооружений, например: Санкт-Петербургский Обводный канал, Шлиссельбургские каменные шлюзы, несколько мостов.

Первые рейсы пароходов Берда и Всеволожского привлекли внимание широких кругов русской общественности. Корпус инженеров путей



сообщения стал заниматься вопросами постройки и эксплуатации пароходов.

В июне 1815 г. генерал де Волан рекомендовал инженерам Департамента путей сообщения изучить проблему улучшения способов судоходства. Сторонником применения пароходов для движения судов по Волге был генерал-лейтенант Бетанкур. Он и предложил Базену заняться детальной разработкой этого вопроса.

Введение парового судоходства сулило правительству большие выгоды, так как освобождало от расходов по содержанию бечевников на Мариинской системе и Волге. Поэтому Базену были предоставлены довольно обширные и подробные статистические сведения о грузоподъемности различных судов и о средней (наибольшей и наименьшей) скорости судоходных рек России. Кроме того, Базен был осведомлен о мощности взводных машин системы Пуадобара и Сутырина, а также о количестве бурлаков и лошадей, необходимых для взвода судов в зависимости от времени года и состояния бечевника.

Так как в России издавна применялся способ судоходства «подачами», то перед Базеном с самого начала ставилась задача «вычислить, для какого рода судов какие нужны паровые машины для взвода заводными якорями и колесами с лопатками или гребенками».

Получив все необходимые данные, Базен занялся теоретическими исследованиями проблем парового судоходства с двумя различными движителями: кабестаном, или воротом, и гребными колесами. Современному исследователю многие положения и выводы из его работы покажутся наивными или само собой разумеющимися. Так, Базен убеждал своих оппонентов, что сила, движущая судно, не зависит от скорости течения воды. Не будем забывать, что все это происходило на заре парового судоходства и ни о какой теории проектирования и использования движителей не могло быть и речи. И то, что мы сейчас считаем очевидным, тогда приходилось доказывать всерьез. Базен сформулировал основные зависимости между скоростью судна, количеством и основными размерами плиц гребных колес и их глубиной погружения. Основываясь на своей теории, Базен доказывал, что если бы Берд на своем первом пароходе увеличил количество плиц вдвое, то скорость могла возрасти на 0,47 км/ч.

27 апреля 1816 г. комитет при главном директоре путей сообщения рассмотрел записку инженера Базена о результатах выполненных им теоретических исследований, целью которых было определить все обстоятельства движения судна известной формы и мощности паровой машины. Комитет дал высокую оценку исследованиям Базена. Это была первая и поэтому особенно важная попытка теоретического обоснования условий использования в судоходстве парового двигателя. Комитет

рекомендовал Главному управлению путей сообщения «испросить для Базена подарка от щедрот Государя Императора, поощряющего всякий подвиг на пользу науки. Напечатать за счет казны его сочинение и предоставить в пользу его все или часть издания».

Как важный результат исследований отмечалось, что «пароход, приводимый в движение канатом, прикрепленным к неподвижному якорю и наматывающимся на шкив, идет гораздо успешнее и с большим грузом, нежели таковой пароход на гребках». Рекомендовалось также проверить на практике теоретические выкладки Базена. 8 февраля 1817 г. труд его был отпечатан тиражом 200 экземпляров. 14 февраля царь разрешил отпустить необходимую сумму на строительство кабестана и приказал немедленно приступить к составлению проектных чертежей. Кабестан предполагалось испытать в Петербурге в присутствии царя.

20 марта того же года Базен составил смету строительства двух пароходов: один со шкивом для взвода грузовых судов, а другой с гребками для перевозки и снятия якорей. Предполагалось, что к весне 1818 г. суда могли быть готовы. Общая сумма расходов — 105 тыс. рублей.

«Такой пароход поведет за собой самые грузные барки. Но для удобства перемены каната нужно употребить на переноску якорей такую лодку, которой скорость превосходила бы втрое скорость парохода со шкивом. Но как действие силы гребцов не в состоянии сообщить ей таковой скорости, то и необходимо употребить к сему паровую машину, которая бы приводила в движение колеса с гребками. <...> Поэтому и необходимо построить два одинаковой величины парохода, один со шкивом для взвода грузовых судов и другой с гребками для переноски и снятия перенесенных якорей».

Работа по завозке якорей на конных машинах действительно отличалась малой производительностью. Один из современников писал: «Иногда гребцы в ненастную погоду, накрытые рогожами, гребут усиленно против ветра почти целый день, а машина уходит в это время версты на три. Случается, что ночью измученные завозные уезжают на берег и засыпают, и машина остается на месте, пока приказчик, проснувшись, не разбудит рабочих и не заставит двигать судно далее».

25 мая 1817 г. Базен составил проект забежки, или «попутного парохода», с машиной завода Берда мощностью 16 л. с. Оба парохода предполагалось построить на Охте «корабельными плотниками, под присмотром искусного морского строителя и под наблюдением полковника Базена». Предполагалось после испытаний на Неве перегнать пароходы по Польским порогам и по реке Волхов для работы на Мариинской системе. Однако ассигнования были приостановлены и деньги пошли на срочные нужды ведомства путей сообщения.

В 1821 г. на заводе Берда в Петербурге были построены два парохода с двумя паровыми машинами каждый, снабженные кабестанами. Они прошли испытания на Волге, между Рыбинском и Нижним Новгородом, и сравнивались с колесными пароходами. Заключение инженера Павловского об итогах испытаний сводилось к тому, что колесный пароход в 60 л. с. все же лучше и эффективнее пары кабестанов. Такое заключение отражало объективную действительность, но являлось несколько преждевременным. Кабестаны и забежки просуществовали еще довольно длительное время.

Забежки были сравнительно крупными паровыми быстроходными судами. Количество служащих на них доходило до 12 человек, т. е. лоцман, матросы, машинист, помощник, масленщики и кочегары, а кроме того, три человека на завозне.

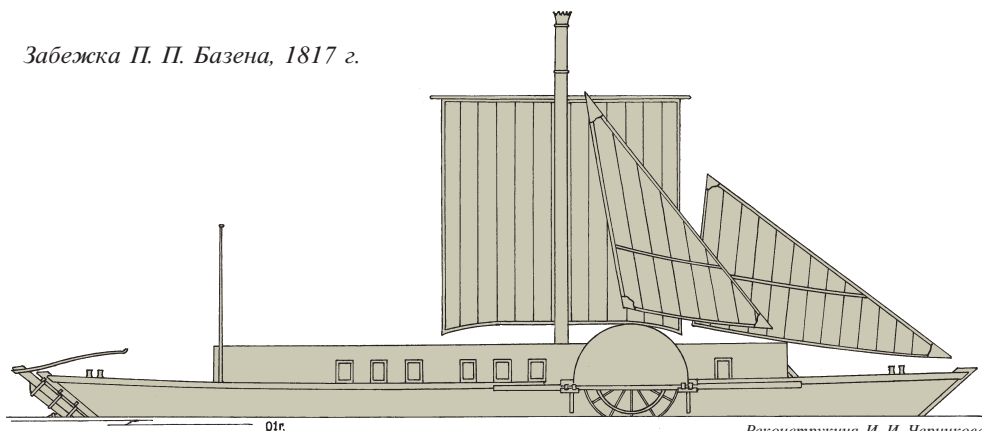
Подача завозилась вперед кабестана на 1707—1920 м, а в мелководе меньше, иногда только на 106,6—213,3 м, в зависимости от конкретных условий на реке. В прямом плесе подача завозилась дальше, а в кривых извилистых местах и перекатах — ближе. В ночное время над брошенным с завозни якорем держалась лодка с фонарем.

Расцветом кабестанов и забежек стали 50—60-е гг. XIX столетия, но благодаря развитию буксирного пароходства они постепенно исчезли к середине 70-х гг.

Развитие товарооборота в стране вызвало все более настоятельную потребность в улучшении речного судоходства, являвшегося тогда основным видом грузового транспорта. С конца 30-х гг. XIX в. возрос хлебный вывоз из Поволжья через Петербургский порт за границу.

Потребности экономики требовали увеличения грузопотока по Волге. Созданные за все предшествующие годы пароходы имели существен-

*Забежка П. П. Базена, 1817 г.*



*Реконструкция И. И. Черникова*

ные недостатки во всех основных элементах, их эксплуатационные качества были невысоки. Коноводные машины к этому времени показали неплохие результаты на буксировке судов. Дальнейшим развитием их явилась замена вращаемого лошаадьми ворота установкой кабестана, или капистана, как его называли на Волге, приводимого в действие паровым двигателем. Простота конструкции этих «машин», возможность приспособления под них обыкновенных барж без больших капитальных вложений и относительно высокая надежность по сравнению с первыми пароходами сделали кабестаны своеобразным переходным типом парового судна, где старый принцип движения сосуществовал с принципиально новым двигателем.

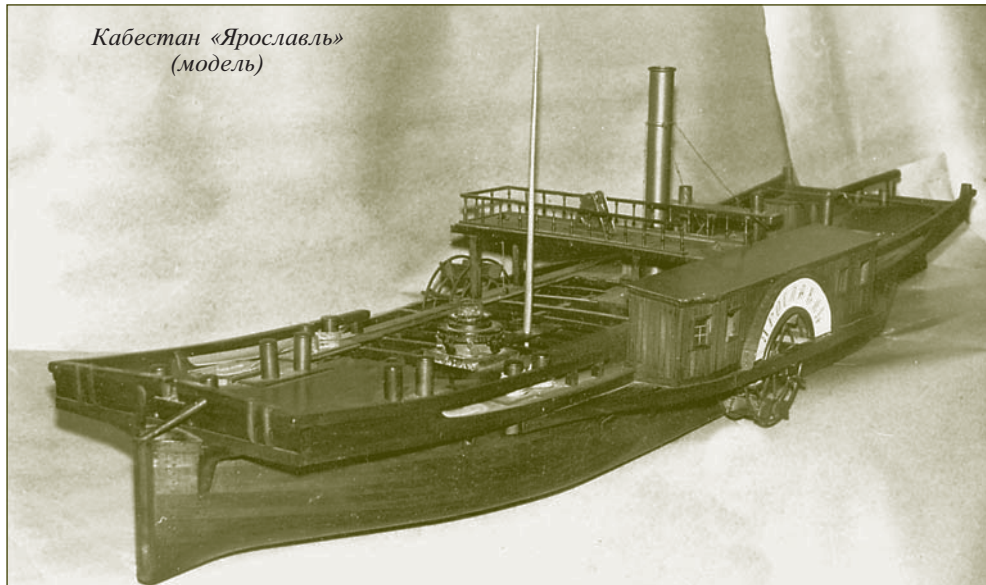
Широкое применение кабестанов, или кабестанных пароходов, началось в конце 40-х гг. XIX в. По типу и способу работы кабестаны были, в сущности, теми же коноводками, но по внешнему виду они отличались от них тем, что имели трубы, колеса и руль, как пароходы. Кабестанные пароходы строили на Волге, в Балахнинском уезде. Для установки на них паровых машин и котлов корпус судна спускали к механическим заводам, на которых происходила окончательная достройка.

Внешний вид кабестанов был неказистый. Очень большие по размерам корпуса изготавливали большей частью из дерева, наподобие крупных расшив. Кабестаны имели длину до 60 м, ширину 10—12 м, высоту борта 3—3,5 м и осадку 1,06—1,24 м. Котел и машину мощностью от 30 до 60 л. с. устанавливали в трюме. На палубе никаких надстроек или рубок не было, кроме одной, грубо сработанной кухни для приготовления пищи. Численность команды колебалась от 40 до 100 человек, доходя на крупных волжских кабестанах до 130 человек, работавших в три смены. Отсутствовало даже временное прикрытие из досок или в виде тента, так как ни грузы, ни пассажиры на кабестаны не принимались.

Кабестаны несли большое и тяжелое такелажное вооружение, превышавшее аналогичное вооружение даже для крупных морских судов. Всего на кабестане имелось пять якорей. Из них — становой якорь массой около 2 т и четыре менее тяжелых ходовых (завозных). Шейма (якорный канат) станового якоря достигала в длину 130 м и в толщину по окружности 35 см. Десять концов пенькового каната имели длину по 230 м при толщине 35 см — для завожных якорей. Были еще один запасной и разные мелкие канаты для учалки. Общая масса такелажа доходила до 60—70 т.

Паровые котлы кабестанных пароходов отапливались дровами, которые всегда находились на особом небольшом судне, называвшемся дровяной, подчаленном к кабестану с правого борта. Таких дровянок пароходства имели десятки. Они расставлялись через определенные дистан-

*Кабестан «Ярославль»  
(модель)*



ции на деревянных пристанях. Когда на дровянке, идущей при кабестане, дрова кончались, она отчаливалась и ставилась к деревянной пристани, а вместо нее подводилась другая дровянка и также подчаливалась к правому борту кабестана.

Вся следовавшая за кабестанным пароходом флотилия несамоходных судов участвовалась с ним и между собой очень тесно, и эта единая компактная масса двигалась, как говорится, лавиной. Такое движение было возможно только по Волге и Каме. Поэтому кабестаны существовали только здесь и служили преимущественно для перевозки хлеба, железа, мочала.

Кабестаны шли обыкновенно день и ночь, проходя за сутки по 30 км, в лучшем случае не больше 64 км, и делали за навигацию, как правило, один рейс, от Самары до Нижнего Новгорода и Рыбинска, или два рейса, от Камского устья до Рыбинска. Двигались они с большим шумом из-за стука и гула тяжелой машины, представлявшей собой, как правило, балансирующую систему Уатта с одним цилиндром и маховиком. Скрипел шкив, раздавались крики и ругань рабочих, громкие команды лоцмана. Когда кабестан возвращался обратно, без воза и по течению, то все выглядело намного спокойнее. Именно в этом случае использовались гребные колеса.

«Возы» кабестанов бывали иногда очень большими. В такой массовой перевозке и сравнительной дешевизне постройки самих кабестанов заключалось их главное достоинство. Кабестанный пароход

в 60 л. с. вел за собой 8200—9840 т груза, тогда как буксир, даже самый мощный, при своих 460 л. с. — только 4100 т, правда, вдвое-втрое быстрее.

Кабестаны существовали до тех пор, пока стояли высокие фрахтовые ставки и не окрепло буксирное пароходство. Уже в 60-х гг. роль кабестанов стала падать и их начали вытеснять пароходы с низовых плесов Волги, все больше и больше понижая фрахт в борьбе со своими сильными конкурентами. Совершенно доконал кабестанные пароходы особенно тяжелый для судоходства неурожайный 1870 год, когда фрахтовые ставки упали почти в три раза. Этот год на Волге вспоминали очень долго. Многие пароходства обанкротились. Выжили те, кто имел более совершенную технику.

Кабестаны следует рассматривать как промежуточную ступень развития пароходов. Они недолго продержались и не получили особенно широкого распространения. Всех кабестанных пароходов насчитывалось на Волге не более 25—26 с 30 забежками при них.

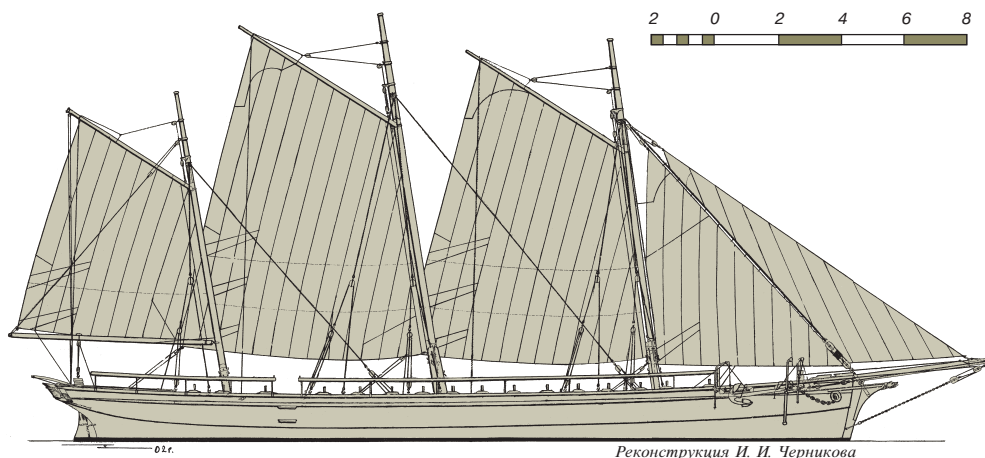
При всем техническом несовершенстве кабестанов их появление означало победу парового двигателя в речном судоходстве и знаменовало определенный этап «машинизации» судоходства.

### Дунайские флотилии. 1827—1879 гг.

**В** очередную Русско-турецкую войну 1827—1829 гг. русская гребная флотилия снова появилась на Дунае. Ее служба носила тот же характер помощи армии, но иногда она участвовала и в чисто морских сражениях. Так, 28 мая 1828 г. отряд из 16 канонерских лодок, пройдя под огнем артиллерии турецкой крепости Браилов, напал в Мачинском рукаве на флотилию противника, состоявшую из 23 судов, и после трехчасового боя разбил ее, взял 12 судов, одно потопил и одно сжег. Остальные корабли отряда капитана 1 ранга Заводовского блокировали крепость Браилов. В то же время другой отряд из 12 лодок принимал участие в переправе сухопутных войск через Дунай, у Сатунова, и во взятии укреплений на левом берегу Дуная. Осенью гребная флотилия контр-адмирала Патаниоти снова приняла участие в осаде, которая 20 июня закончилась падением Силистрии, при этом русские захватили 15 турецких судов.

В войну с Турцией 1853—1854 гг. армия князя Горчакова имела директиву: занять придунайские княжества, охранять их, а также контролировать Средний и Нижний Дунай. Для этого к ней была придана Дунайская флотилия под командованием контр-адмирала Мессера, состоявшая из двух отрядов: в 11 и 16 канонерских лодок. Кроме того,



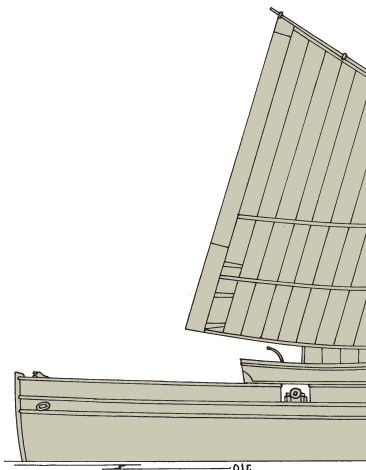


*Трехорудийная канонерская лодка (17 единиц), 1853 г.  
Деревянный корпус имел 23,6 м в длину и 5,28 м в ширину*

в состав флотилии входили пароходы «Прут», «Ординарец», «Инкерман» и шхуна «Ингул».

Морские силы турок на Дунае состояли из двух пароходов, восьми канонерских лодок, 85 кирлашей и 188 чаек запорожских казаков.

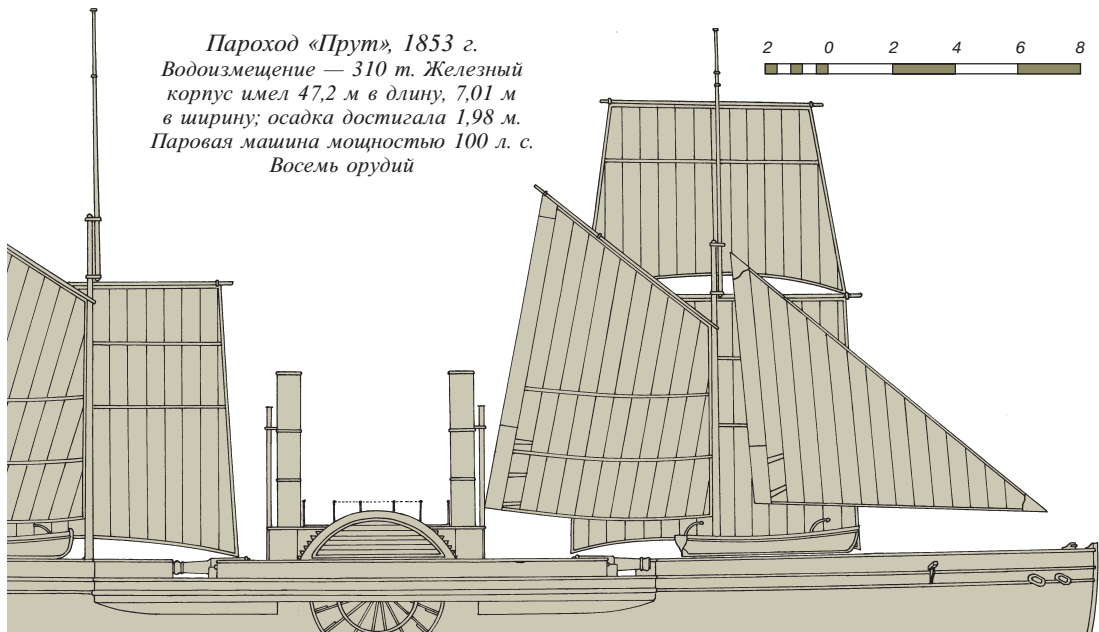
Первый выстрел над рекой раздался 3 октября 1853 г. Князь Горчаков тотчас же приказал ввести в Дунай флотилию, с тем чтобы поднять ее вверх для воспрепятствования плаванию турецких судов. Пароход «Прут» отправился в Гирсово, вверх по Дунаю. Плавая по реке, флотилия препятствовала появлению на ней мелких турецких судов и не давала возможности неприятелю переправиться на левый берег. Боевые действия русских войск в 1853 г. ограничились занятием княжеств. Наступление началось уже на следующий год. В январе 1854 г. 10 канонерских лодок контр-адмирала Мессера обстреливали неприятельские батареи на острове Чатала, при этом были сбиты орудия. Затем русские моряки перекрыли Сулинское гирло тремя коммерческими пароходами, поставленными на якорях во всю ширину гирла и охраняемыми береговой батареей из 12 орудий. Через суда тянулся канат, укрепленный на берегу. Когда гирло Святого Георгия также было заграждено во всю ширину, Дунайская флотилия перешла с Нижнего Дуная на Средний, где и участвовала в переправе войск на правый берег.





На реке Прут

*Пароход «Прут», 1853 г.  
Водоизмещение — 310 т. Железный  
корпус имел 47,2 м в длину, 7,01 м  
в ширину; осадка достигала 1,98 м.  
Паровая машина мощностью 100 л. с.  
Восемь орудий*



Реконструкция И. И. Черникова

Переправа готовилась в Браилове и Галаце. Одновременно отдельный отряд должен был переправиться у острова Чатала в целях овладения береговыми батареями и для угрозы Тулче, на случай отправки из нее турецких войск к Галацу и Браилову. Сильную демонстрацию предполагалось произвести у Гирсова, в то же время бомбардируя Мачин. В бомбардировках у Гирсова, Галаца и Мачина принимали участие оба отряда канонерских лодок. Атака увенчалась полным успехом. Пока сбитые с толку турки ожидали переправы в бомбардируемых местах, русские почти беспрепятственно переправились 11 марта у Галаца и Браилова.

После успешной переправы русские моряки стали наводить мосты. Эта операция затруднялась сильным ветром, сносившим суда с якорей. Здесь большую помощь оказал пароход «Прут». Удачной переправе отряда у Тулчи особенно помогли 15 канонерских лодок. Потери отряда оказались ничтожными. После ряда стычек 12 марта русский морской отряд занял Тулчу.

Дальнейшие действия Дунайской флотилии заключались в помощи армии, осадившей крепость Силистрию. Канонерские лодки обстрели-



*Военный барочный мост через реку Прут*





*Русские артиллеристы уничтожили турецкую канонерку у крепости Браилов*

вали турецкие батареи со стороны Дуная. Главное же содействие их состояло в обстреле неприятеля при снятии осады Силистрии и отступлении русских войск обратно за Дунай. Приказ об отступлении пришел в ночь на 9 июня, за два часа до начала решительной атаки Силистрии. 11 июня начался переход войск через Дунай, а 12-го уже были разобраны мосты. Выступившие вдогонку турецкие войска и артиллерия обстреляли канонерские лодки капитана 1 ранга Бернарда де Граве.

В 1855 и 1856 гг. военных действий на Дунае не было.

В Русско-турецкую войну 1877—1878 гг., как и прежде, моряки должны были помочь сухопутным войскам при переправе через Дунай. Главную опасность для переправы представляли турецкие броненосцы, канонерские лодки, пароходы и суда других типов, сосредоточенные по дунайским укреплениям Оттоманской империи. Кроме того, в устье Дуная, у Сулина, стояла броненосная эскадра Гобарт-паши.

Ввиду неизбежности войны с Турцией в конце 1876 г. из Кронштадта и Николаева в Кишинев отправились офицеры и морские команды специалистов минного дела. Из них впоследствии сформировали отряд гвардейского экипажа (458 человек), под командованием капитан-лейтенанта К. И. Тудера, и черноморский флотский отряд (197 человек), которым командовал капитан 1 ранга И. Г. Рогули. Сюда же доставили 14 паро-

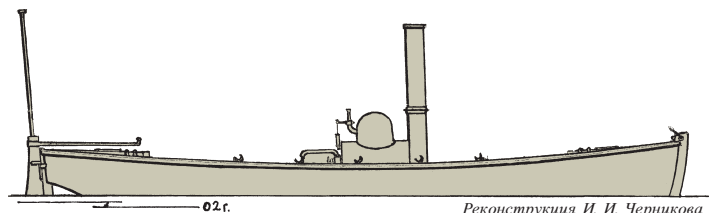


*Русские офицеры снимают флаг с монитора «Сейфи»*

вых катеров и около 20 шлюпок, преимущественно снятых с кораблей и судов Балтийского флота.

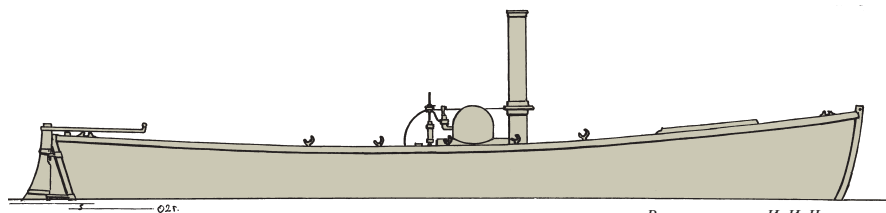
Румыния, которая в то время еще входила в состав Турции, в начале 1877 г. передала русской флотилии паровую канонерскую шлюпку «Фюльджурел» (получившую наименование «Великий князь Николай»), паровой баркас «Рандурика» («Царевна»), паровой катер «Дакишт», вооруженные пароходы «Румыния» и «Стефан Чекмаре».

В течение зимы 1876/77 г. к району будущих военных действий было доставлено 750 мин заграждения и 36 т взрывчатых веществ. Перед специальной группой боевых пловцов под командованием лейтенанта М. Ф. Никитина была поставлена задача подводить мины под турецкие корабли на стоянках. Сразу после объявления войны русские моряки успешно выполнили постановку мин в устье и среднем течении Дуная, что позволило сковать действия турецкой флотилии и сделало невозможным подход вражеских кораблей со стороны Черного моря. Основная же роль в борьбе за господство на Дунае отводилась минным катерам, личный состав которых действовал очень смело и решительно.



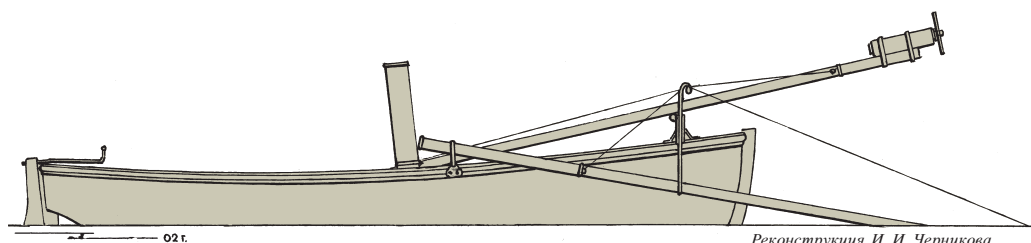
Реконструкция И. И. Черникова

Паровой катер  
«Джигит», 1877 г.  
Длина 8,51 м; ширина 2,20 м;  
осадка 0,83 м. Паровая ма-  
шина мощностью 5 л. с. вра-  
щала один гребной винт. Лич-  
ный состав — 11 человек



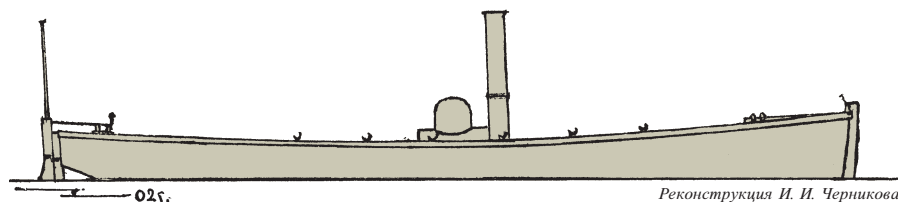
Реконструкция И. И. Черникова

Минный катер «Князь Пожарский», 1877 г.  
Водоизмещение 4,86 т. Длина 10,51 м; ширина 2,36 м; осадка 0,56/0,83 м. Паровая  
машина мощностью 5 л. с. вращала один гребной винт. Вооружение — две шестовые  
мины. Личный состав — 11 человек



Реконструкция И. И. Черникова

Минный катер «Птичка», 1877 г.  
Длина 9,75 м; ширина 2,34 м; осадка 0,67/0,84 м. Паровая машина мощностью 5 л. с. вращала  
один гребной винт. Две шестовые мины. Личный состав — 17 человек



Реконструкция И. И. Черникова

Минный катер «Ксения», 1877 г.  
Длина 10,67 м; ширина 2,13 м; осадка 0,76/0,91 м. Паровая машина вращала один  
гребной винт. Две шестовые мины. Личный состав — 17 человек

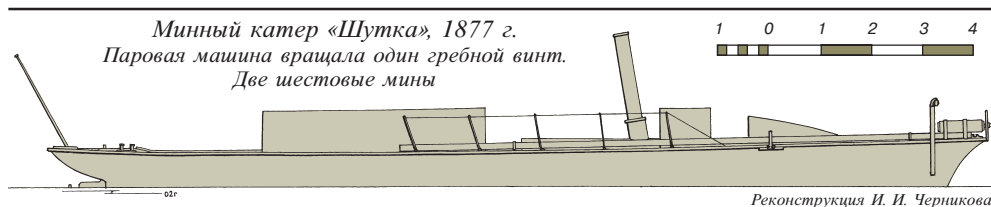




*Минный катер  
«Ксения»*

Так, в ночь на 14 мая 1877 г. катера «Царевич», «Ксения», «Джигит» и «Царевна» под общим командованием лейтенанта Ф. В. Дубасова вышли из Браилова к Мачинскому рукаву, где стояли три турецких корабля, два из них броненосных. Объектом атаки русские моряки выбрали монитор «Сейфи», стоявший посередине Мачинского рукава. С дистанции примерно 110 м первым вышел в атаку катер «Царевич» (лейтенант Ф. В. Дубасов). Чтобы вывести из строя кормовую артиллерию и гребные винты монитора, удар шестовой миной был нанесен в левый борт кормовой части турецкого корабля.

После взрыва «Сейфи» осел кормой. Катер «Царевич», получивший пробоину, засыпанный обломками, также наполовину залило водой. Экипаж «Ксении» (лейтенант А. П. Шестаков) взорвал мину у левого борта турецкого монитора, после чего тот быстро пошел ко дну. Это навело панический ужас на турок, и их корабли ушли из рукава, который был к концу мая загражден и в верхней части. Таким образом, вся река, от Рени до Гирсова, оказалась в руках русских.



*Реконструкция И. И. Черникова*



Результатом этой удачной операции стала беспрепятственная наводка моста из Браилова в Гечет, и уже 11 июня русские войска заняли оставленный турками город Мачин. Между тем отряд моряков-гвардейцев, сосредоточившись на реке Ольте, предпринял ряд постановок мин у Паропоны, Фламунды и Корабии с целью обеспечить безопасность выбранного для переправы места у Зимницы.

7 июня 1877 г. 10 паровых катеров с 6-весельными ялами на буксире под командованием капитана 1 ранга Новикова ставили мины у Паропоны. 8 июня в направлении от Рушука появился турецкий пароход, открывший огонь. Посланный в атаку катер «Шутка» (лейтенант Скрыдлов) хотя и не взорвал его, но заставил уйти. Работы по заграждению, которые велись всю ночь, удалось закончить к 16 июня. Из Никополя, во время постановки мин, вышел турецкий монитор, но атакованный двумя минными катерами (мичман Нилов и гардемарин Аренс), вернулся обратно.

Переправа русских войск началась в ночь на 15 июня, большую помощь при этом оказал пароход капитан-лейтенанта Тудера «Анета», который один перевез 20 тыс. человек (из 30 тыс.), оказавшихся к вечеру 15 июня на правом берегу Дуная. Во время обеспечения переправы погибли лейтенант Добровольский и несколько матросов.

16 июня на катере Гвардейского экипажа переправился император Александр II. В тот же день моряки Дунайской флотилии приступили к постройке моста, заготовленного на реке Ольте и пригнанного оттуда



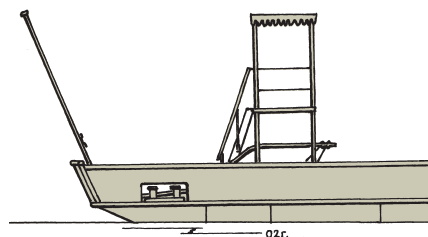
*Монитор «Никополь», обстреливающий турецкие позиции  
в сражении у Мечки 30 ноября 1877 г.*

мимо Никополя, под обстрелом неприятеля. Командовали этой операцией капитан 1 ранга Новосильский и великий князь Алексей Александрович, который только что прибыл на Дунай из-за границы и 20 июня получил назначение начальника всех морских команд на Дунае.

После переправы русских войск турки отступили от берегов реки, и активные боевые действия на Верхнем и Среднем Дунае прекратились. В это время у Зимницы был наведен второй мост, и Дунайская флотилия усилила заграждения у Парапона и Фламунды.

На Нижнем Дунае продолжал действовать лейтенант Дубасов, который, поставив заграждение у местечка Черноводы, по железной дороге

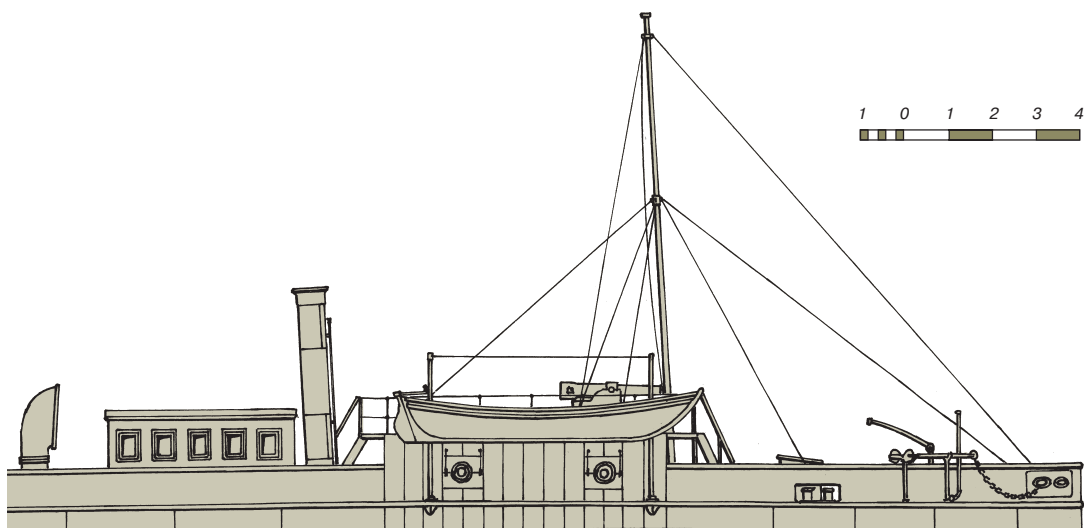
*Мониторы «Никополь» и «Систово», 1878 г.  
Водоизмещение 330,5 т; длина 64,5 м; ширина 8,84 м; осадка 1,52 м. Две паровые машины суммарной мощностью 294 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 6 уз. Два паровых котла отапливались углем. Артиллерийское вооружение состояло из двух 48-фунтовых и одной 9-фунтовой пушки. Бронирование: бортовой пояс и каземат — 79 мм, главная палуба — 10 мм. Личный состав — 65 человек. Захвачены у турок на Дунае, отремонтированы и введены в строй в ноябре 1877 г.*



отправился в Кюстенджи и заградил с моря этот порт. Кроме того, 2 октября он спустил брандеры на неприятельские суда у Силистрии, где, по донесениям лазутчиков, турки предполагали навести мост. Спуск брандеров окончился неудачей, так как подходы бдительно охранялись турецким вооруженным пароходом, на который мичман великий князь Константин Константинович спустил один брандер.

Совершенно отдельным эпизодом в этой войне стояли действия в Сулинском гирле отряда капитан-лейтенанта Дикова. В составе одного парохода и восьми мелких судов отряд этот прибыл 28 июля 1877 г. из Одессы со специальной целью — оказать помощь армии против Сулина. Положение отряда в Килийском рукаве из-за господства броненосного флота Турции на Черном море было очень опасным. Поэтому, чтобы оградить себя с тыла, отряд поставил минные заграждения в Георгиевском и Сулинском гирлах Дуная.

Получив подкрепление из пяти судов, отряд пошел 21 сентября к Сулину. В ночь на 27 сентября 1877 г. под самым Сулином русские моряки поставили с катеров минное заграждение. После этого отряд выдвинулся вперед для бомбардировки турецких позиций. Навстречу ему вышли два турецких вооруженных парохода и броненосец. Один из пароходов (канонерка «Суда») попал на заграждение и взорвался, остальные вперед не пошли. В дальнейшей перестрелке русским удалось повредить два броненосца противника. 29 сентября капитан-лейтенант Диков получил приказ вернуться, так как атака на Сулин была отменена.



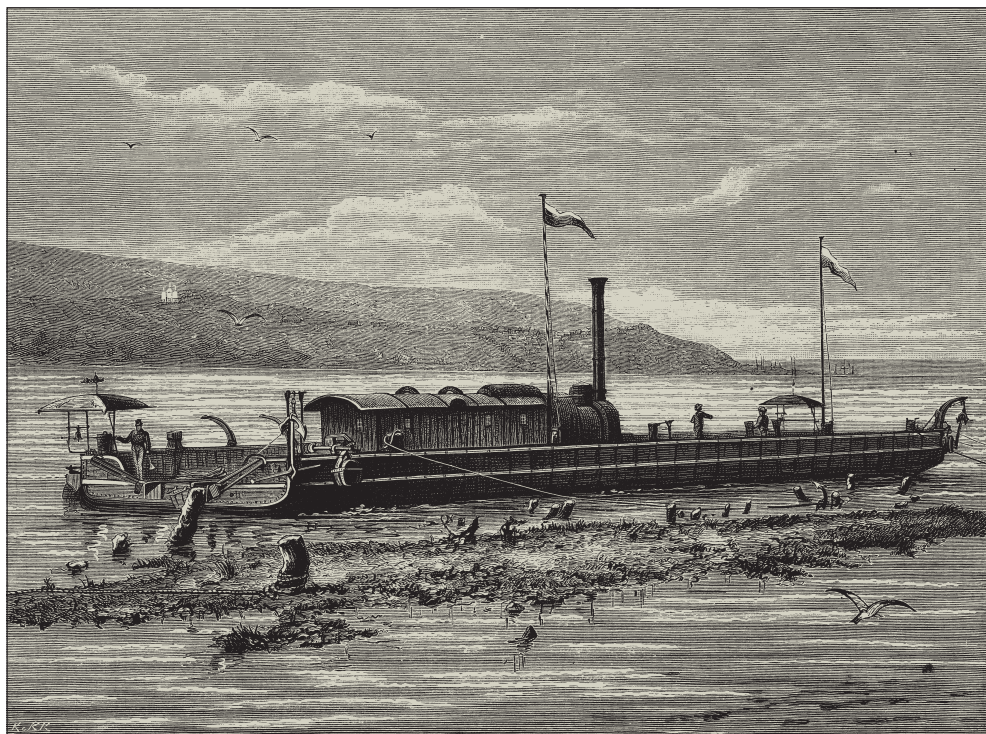
Реконструкция И. И. Черникова



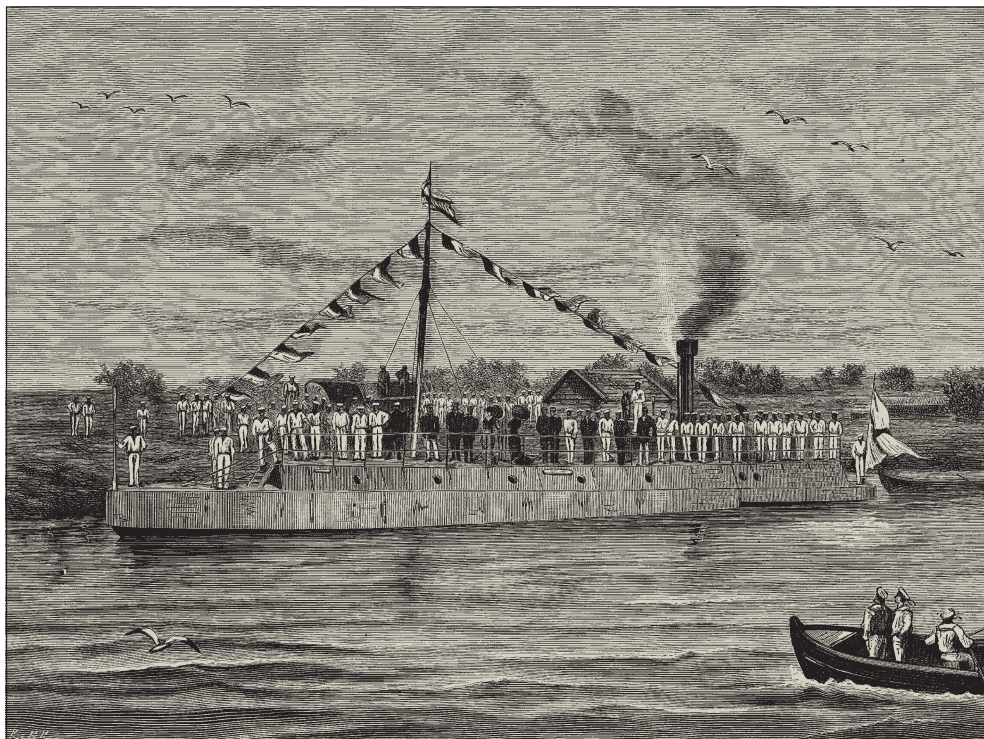
Вслед за этим боевые действия на Дунае прекратились. Дунайская флотилия пополнилась двумя мониторами, взятыми в Никополе. Один из них, «Никополь», успешно действовал 29 и 30 ноября против Сулейман-паши, при наступлении его на Рушукский отряд. Дальнейшая помощь моряков русским сухопутным силам заключалась в наведении новой переправы у Батина и охране старых переправ.

На зиму отряды Дунайской флотилии расположились в Батине, Тулче, Браилове и Черноводах. Однако, ввиду возможных осложнений с Англией, Гвардейский экипаж 8 января 1878 г. двинулся через Балканы в Турцию. 28 февраля отряд моряков-гвардейцев пришел в Сан-Стефано и оттуда 26 апреля 1878 г. вернулся в Одессу.

После подписания Сан-Стефанского мирного договора служба Дунайской флотилии заключалась в организации срочного пароводного движения по реке, подвозке провианта и очистке Дуная от мин, из которых большая часть утонула. В апреле 1878 г. снова пришел приказ готовиться к военным действиям, но все обошлось благополучно. Поэтому часть кораблей флотилии перешла из Дуная в Черное море, часть оставалась



*Паровой паром*



*Пароход «Яла-Обланава» Дунайской флотилии*

на реке до 1879 г., когда одни корабли и суда покинули Дунай, а другие были переданы болгарскому правительству.

После окончания боевых действий на Дунае появились пять пароходов, которые Русское Военное ведомство уже во время войны заказало во Франции для перевозки войск с одного берега Дуная на другой. Они проектировались для того, чтобы поднимать на борт по 500 солдат с полной боевой амуницией. Эти войсковые транспорты могли бы намного облегчить переправу армии через Дунай, но не успели вовремя. Пароходы, которым были присвоены одноименные с теми селениями, где располагалась ставка императора Александра II, названия — «Горний Студень», «Брестовац», «Порадим», «Абланова» и «Богот», — предполагалось разобранными перевезти по железным дорогам на Дунай.

Отсеки скреплялись между собой болтами на резиновой прокладке. Эта конструкция соединения была выполнена так хорошо, что в течение двухлетней службы течь отсутствовала. Пароходы предполагалось собрать в Австрии, а затем спустить по Дунаю к месту назначения.





*Пристань в Рени*

Вышло, однако, несколько иначе: французы не выдержали контрактные сроки, и пароходы пришли к месту назначения только после окончания войны.

Австрийское правительство не препятствовало их сборке, но когда все было готово, из Вены последовал запрет. Дело в том, что венгры еще живо помнили русский карательный поход 1848 г. и, узнав об этих судах, заявили, что будут по ним стрелять. Поэтому во избежание скандала австрийцы просили направить пароходы в другое место. Русским пришлось разобрать пароходы, вновь погрузить их на платформы и отвезти в Румынию.

Итак, из-за несвоевременного выполнения контракта и дипломатической волокиты пароходы попали в Рени лишь к маю 1878 г., т. е. когда надобность в них отпала. Оставалось обдумать, какую можно извлечь из них пользу. После долгого обсуждения этого вопроса решили назначить на них командиров, механиков, команду и, вооружив картечницами, привести пароходы в Рушук. Двум из них вскоре пришлось участвовать в боевых действиях. Во время напряженных отношений с Румынией

по поводу форта Араб-Табии они получили приказ блокировать Силистрию с Дуная. В это же время часть войск корпуса генерала Ванновского действовала на берегу. Дело закончилось мирно: румынские войска очистили Араб-Табиию, а русские заняли ее.

Пароходы за их характерную форму корпуса получили прозвище «мерримакки». Иностранцы действительно нередко принимали их за речные броненосцы. Зачастую по этому поводу вспыхивали международные скандалы, и «для успокоения умов» картечницы с пароходов пришлось снять. Начальник Дунайского отряда составил расписание, по которому поддерживалось регулярное сообщение между Рушуком и Рени. Каждый пароход зараз перевозил до 33 т казенного груза. Кроме того, все государственные служащие имели право пользоваться ими для переездов. Если принять во внимание, что, кроме судов австрийского Ллойда, почти не существовало другого способа передвижения между дунайскими портами, а переезды на австрийских пароходах обходились дорого, эти «мерримакки» приносили огромную пользу.

### Аральская флотилия. 1847—1883 гг.

**В** начале XVIII столетия народы Средней Азии переживали драматические события. Многочисленные феодальные государства, раскинувшиеся на гигантских пространствах от туранских степей до отрогов Памира, находились в состоянии глубокого экономического упадка. Кровавые междоусобицы в раскаленных степях приводили к разорению и уничтожению целых племен. По караванным тропам в афганские, персидские и турецкие владения понуро брели вереницы невольников. В этих условиях пограничные с Россией народы и племена нередко добровольно входили в ее состав и находили защиту у русской армии. Так, в 1731 г. один из наиболее дальновидных киргизских правителей Абулхаир-хан, владения которого простирались от реки Урал до Сырдарьи, обратился к русскому правительству с просьбой принять его в подданство России.

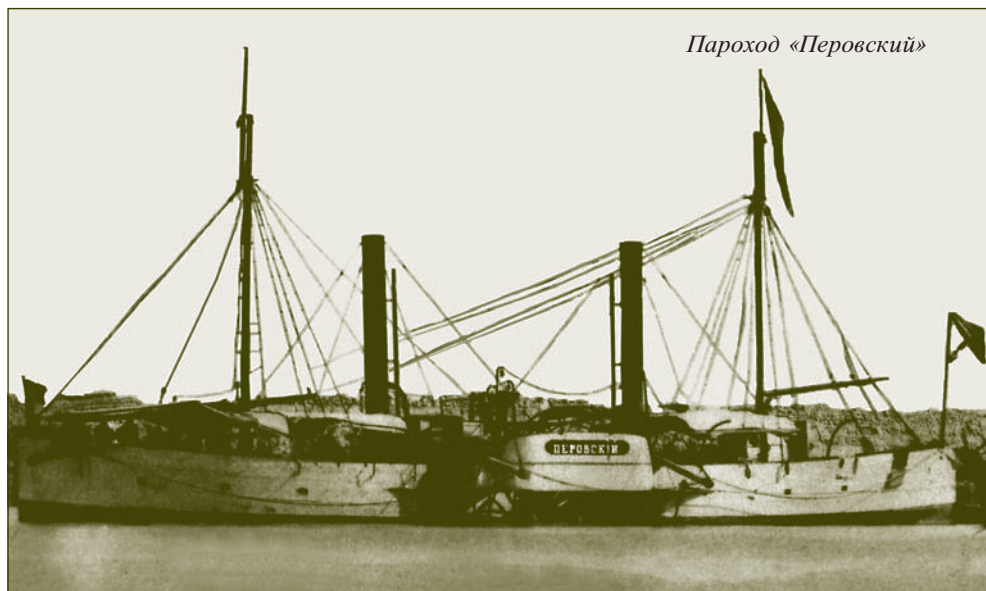
Хан Абулхаир и знатные старейшины в 1739 г. попросили русских, в целях защиты от джунгарских набегов, соорудить на Сырдарье крепость-порт и организовать военную флотилию. Но из-за больших трудностей со снабжением из центральных районов России в то время этого сделать не удалось. Только после того как в середине XIX в. 115 тыс. прикаспийских туркмен добровольно приняли русское подданство, было решено организовать флот на Аральском море.

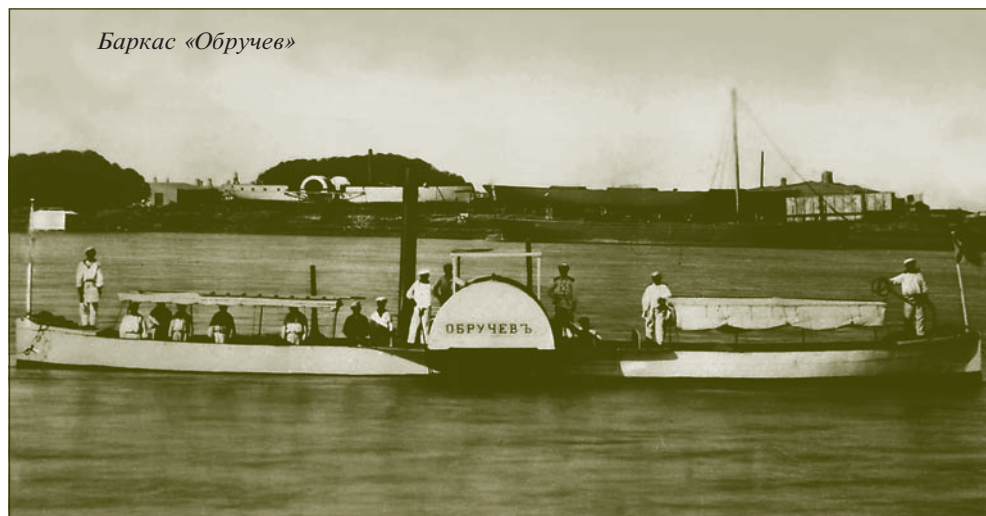
В 1847 г. по безлюдной, выжженной солнцем пустыне двигался огромный караван. На полутора тысячах башкирских телег, запряженных верб-

людьми, размещались узлы и детали для двух шхун — «Николай» и «Константин». Караван охраняли рота пехотинцев, две казацьи сотни и двухорудийная батарея. Подобные меры предосторожности были вызваны частыми нападениями хивинцев и мятежного казахского султана Кенесары Касымова. Путь каравана пролегал к пустынным берегам Аральского моря, в укрепление Раим. Возглавлял экспедицию лейтенант А. И. Бутаков — представитель известной династии русских моряков.

Прибыв в Раим, матросы, несмотря на голод и изнурительную лихорадку, уже в начале зимы собрали и спустили на воду парусные шхуны. Трудная зима с морозами до минус 20—28° и частыми буранами, сильная лихорадка и цинга значительно сократили гарнизон Раима. Весной 1848 г. на берегу Арала появился скорбный ряд черных крестов. Но шхуны все-таки удалось оснастить и вооружить всем необходимым, а для выполнения обязанностей матросов прибыли 36 солдат из 4-го Оренбургского линейного батальона. Пополнив экипажи и погрузив необходимые запасы, маленькая флотилия двинулась из устья Сырдарьи вдоль берегов Аральского моря.

Составив первую карту Аральского моря, А. И. Бутаков приобрел мировую известность как выдающийся ученый-географ. К отчетным материалам экспедиции был приложен альбом с рисунками берегов Аральского моря, прекрасно выполненными Тарасом Шевченко в ходе кампаний 1848 и 1849 гг. 10 ноября 1849 г. капитан-лейтенант Бутаков уехал в Оренбург, а затем в Швецию, где предполагалось заказать пароход для плавания по Аральскому морю.





В 1852 г. через Оренбург на Аральское море в разобранном виде были доставлены пароход «Перовский» и паровой баркас «Обручев». Пароходы отличались чрезвычайно малой осадкой. Для морского плавания предусматривалось использовать выдвижные кили. Весной следующего года пароходы спустили на воду, и Бутаков, назначенный начальником созданной им же Аральской флотилии, совершил первое в истории плавание вверх по Сырдарье. Пароход «Перовский» оказал русским войскам существенное содействие при взятии кокандской крепости Ак-Мечеть, переименованной затем в форт Перовск (ныне Кызыл-Орда).

После взятия Ак-Мечети хивинцы уже не смели переправляться через Сырдарью и грабить казахские племена, принявшие русское подданство. Нужно отметить, что при взятии более мелких крепостей, расположенных на Сырдарье, казахи по собственной инициативе до основания разрушали ненавистные им разбойничьи гнезда.

В 1858—1859 гг., содействуя русской дипломатической миссии в Хиве, в состав которой входили астроном О. В. Струве (впоследствии директор Пулковской обсерватории) и будущий изобретатель первого в мире самолета лейтенант флота А. Ф. Можайский, Бутаков осуществил первое в истории гидрографическое исследование Амударьи. Поднявшись на пароходах вверх по течению до города Нукуса, он произвел тщательную съемку этой капризной реки.

Появление в водах Средней Азии невиданных до того времени паровых судов произвело потрясающее впечатление на местное население и способствовало подъему престижа России в этом районе. Сатры и хи-



винцы боялись пароходов больше чумы и убегали подальше от берега при их появлении.

В 1862 г. были спущены на воду пароходы «Арал», «Сырдарья», а в 1863 г. — плавучий понтонный док. В течение 1862—1863 гг. Бутаков снова произвел съемку Сырдарьи, выше форта Перовск, в глубине ташкентских владений. В конце 1863 г. Алексея Ивановича отозвали в Петербург, где он в чине контр-адмирала некоторое время работал в Морском ученом комитете.

Кораблестроительный департамент русского Морского ведомства в 1866 г. принял решение об усилении Аральской флотилии пароходом «Самарканд», заказанным бельгийскому обществу «Кокериль». Бутаков тщательно изучил проект парохода, который сочли подходящим для условий рек Средней Азии, но по требованию Бутакова на нем установили носовой руль, чтобы пароход мог маневрировать вперед и назад.

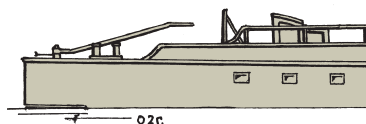
Корпус парохода доставили в Петербург в конце июля 1866 г. и в августе отправили в Самару. «Самарканд» совершил свое первое плавание по Сырдарье в 1869 г. В 1879 г. пароход отличился тем, что под командованием капитан-лейтенанта Брюхова дошел до Ходжа-Соляра и доказал, что река в верховьях также доступна для плавания.

Нужно отметить, что это плавание имело большое значение для русского парового судоходства в водах Средней Азии. Дело в том, что Сырдарья, изменчивые воды которой рождены таянием горных снегов, отличается быстрым и своенравным течением, прихотливо извивающимся и часто меняющимся руслом. В верховьях скорость течения достигает 19,2 км/ч, и зачастую волны, ударяясь о берег, смывают его. Путь преграждают мели, перекаты, пороги, а 10 км по прямой вдоль береговой линии соответствуют 37 км движения по воде.

Быстрое течение и часто меняющее свое положение мелководное русло коварной реки иногда играли злые шутки с судоводителями. Ложась спать под мерное журчание воды, утром они могли проснуться в полной тишине... среди песков.

Именно таким образом в навигацию 1873 г. «Самарканд» очутился в жалкой, грязной луже. Спас пароход сотник русской армии Кулбайбек. Вместе с казаками своего аула он построил плотину вокруг севшего на мель судна, прорыл канал и вывел по нему «Самарканд» на глубокую воду.

Через несколько лет несчастье постигло пароход у форта Перовск. В ночь с 15 на 16 января 1881 г. «Самарканд» получил пробоину и лег на дно реки, которое в этом месте имело уклон 32°. Над поверх-





ностью воды торчали кожух левого колеса, дымовая труба, половина мостика и средняя часть левого борта.

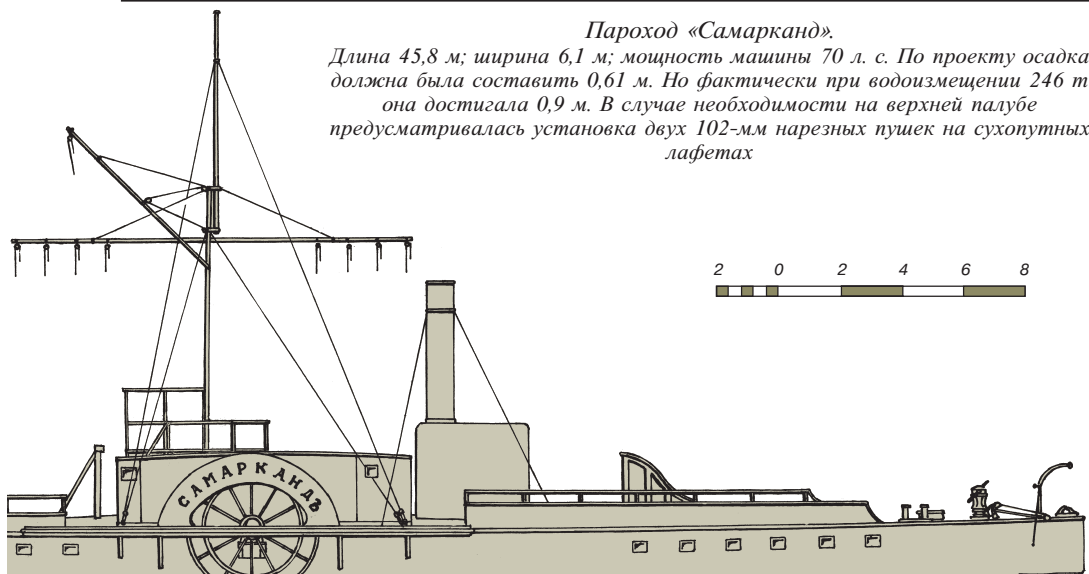
Обычные методы судоподъема — при помощи понтонов, под которые можно было приспособить баржи, в этом случае не годились. Водолазы не могли работать в полной темноте мутных и быстрых вод Сырдарьи. Кулбай-бек согласился и на этот раз построить плотину, запросив 6 тыс. рублей. Сумма по тем временам немалая, но Кулбай предполагал выполнить работу за 30 дней, при ежедневном участии 310 человек. У начальника Аральской флотилии имелось только 2 тыс. рублей. Соглашение не состоялось, и ранней весной казахи отправились на кочевья.

Из Казалинска в первых числах апреля прибыл корабельный инженер флотилии подпоручик А. Г. Бетхер. Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. он удачно поднял на Дунае два турецких броненосца, затонувших у Никополя. Попытки вытащить пароход по каткам при помощи талей, браги и трех шпилей с ручным приводом ни к чему не привели. Корпус основательно затянуло илом, и брагу завести не удалось. Строительство плотины также было безуспешным. Течение разносило щиты и мешки с песком.

Матросы работали на 13 ручных помпах. Казахи отливали воду черпаками. Однако в плотине обнаружили многочисленные протечки. Через три дня отлив прекратили и на плотину пригнали несколько сотен верблюдов. Многочасовые верблюжьи прогулки несколько утрам-

#### *Пароход «Самарканд».*

*Длина 45,8 м; ширина 6,1 м; мощность машины 70 л. с. По проекту осадка должна была составить 0,61 м. Но фактически при водоизмещении 246 т она достигала 0,9 м. В случае необходимости на верхней палубе предусматривалась установка двух 102-мм нарезных пушек на сухопутных лафетах*



*Реконструкция И. И. Черникова*

бовали плотину, но особых результатов не дали. Течь продолжалась. Места протечек огораживали плетнями, забивали мешками с песком и укрепляли вбитыми в грунт жердями.

До 21 ноября продолжалась круглосуточная откачка, но уровень воды остановился на отметке 2,14 м. К этому времени морозы достигли 25°. Пронизывающий ветер не позволил продолжить работы, и казахов отпустили по домам.

В 1882 г. предполагалось использовать на откачке воды уже триста матросов, две баржи и пароход «Сырдарья», а водоотливные средства усилить двумя паровыми помпами с плавучего дока флотилии. Однако небывалое до того весеннее половодье затопило лагуну и повредило плотину. Поэтому от дальнейших работ по подъему «Самарканда» пришлось отказаться.

Из-за мелководности и изменчивости фарватера Сырдарьи пароходные рейсы здесь носили случайный характер, отнимали много времени и обходились очень дорого. Исходя из этого в 1883 г. Аральскую флотилию пришлось упразднить. Часть ее имущества передали Амударьинской флотилии, решение о создании которой последовало в 1885 г. в связи с намерением Министерства путей сообщения продолжить Закаспийскую железную дорогу до Каахка (до пересечения с Амударьей у Чарджуя), а затем до Самарканда.

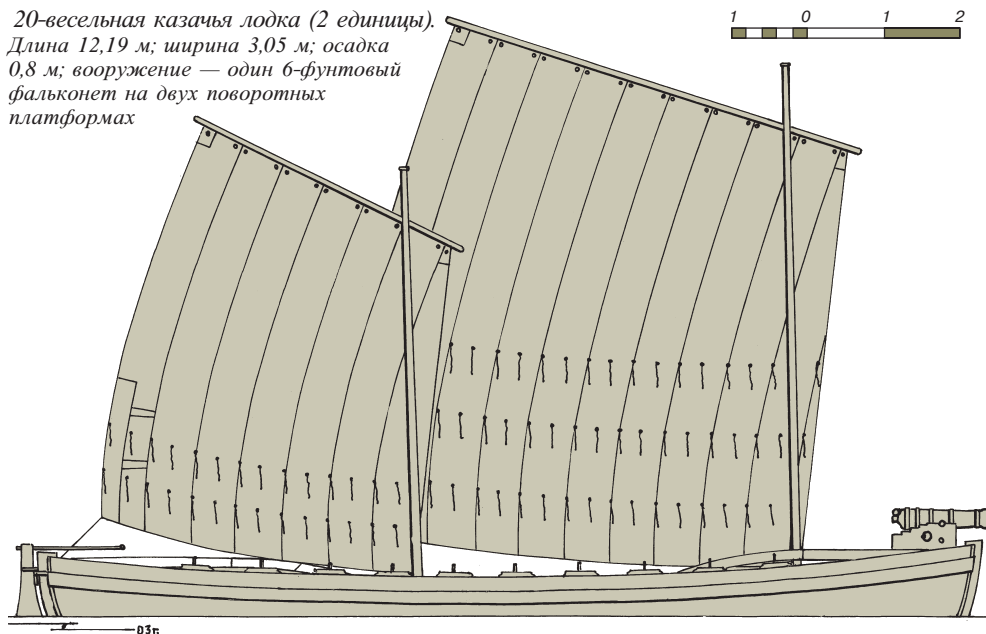
### **Рионская гребная флотилия. 1854—1855 гг.**

**В**о время Крымской войны 1854—1855 гг. на восточном побережье Черного моря действовала Рионская флотилия, укомплектованная казаками Азовского войска, посаженными на 20- и 12-весельные казачьи лодки, которые имели на вооружении 3-фунтовые фальконеты.

В мае 1854 г. при русских укрепленных пунктах на восточном берегу Черного моря всего имелось 16 казачьих лодок. Однако при внезапной бомбардировке неприятелем Редут-кале шесть таких лодок пришлось сжечь при отступлении отряда, а десять вошли в реку Риони. Впоследствии еще три лодки, отслужившие свой штатный срок, также были сожжены. Оставшиеся семь вошли в состав недавно организованной Рионской гребной флотилии с целью прекратить сообщение турок и подвоз продовольствия в их укрепления между Батуми и Редут-кале. Бараки для казаков построили на острове Риони, у деревни Челадида, в 8,5 км от устья реки.

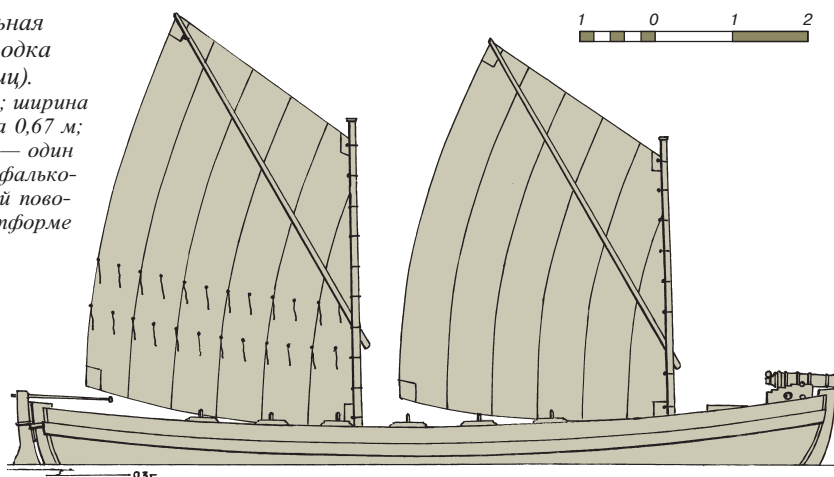
К августу 1854 г. штатная численность флотилии составляла 10 офицеров и 220 казаков. К флотилии были присоединены две сотни Чела-

20-весельная казачья лодка (2 единицы).  
Длина 12,19 м; ширина 3,05 м; осадка  
0,8 м; вооружение — один 6-фунтовый  
фальконет на двух поворотных  
платформах



дидской дружины пешей мегрельской милиции. Маленькая флотилия действовала очень напористо и эффективно. Понеся большие потери, турецкие почтовые и грузовые суда стали ходить только на буксире у пароходов. Попытки турок перехватить казачьи лодки при помощи пароходов срывались благодаря хорошо налаженной службе наблюдения и связи.

12-весельная  
казачья лодка  
(5 единиц).  
Длина 10,21 м; ширина  
2,59 м; осадка 0,67 м;  
вооружение — один  
3-фунтовый фалько-  
нет на одной пово-  
ротной платформе



Значительно затруднив сообщение турок вдоль берега моря, казаки вместе с мегрельской милицией, колоннами по 200 человек с четырьмя ракетными станками, стали ходить к крепости Редут-кале. Турки несли большой урон от этих походов, но при появлении казаков из крепости не выходили даже тогда, когда казаки у них на виду уничтожали грузовые и почтовые транспорты.

Основные потери личный состав флотилии понес от лихорадки в сезон дождей (с конца июля до половины сентября). К 15 сентября 1855 г. осталось в живых 145 казаков, из них здоровыми были только 36 человек. Флотилия, выполнив свою задачу, была упразднена.

### Амурские флотилии. 1857—1917 гг.

**К**ак уже отмечалось выше, русские землепроходцы впервые появились на Амуре еще в середине XVII в. Это были отдельные отряды казаков, собиравшие дань в казну. И лишь в середине XIX в., благодаря энергичной деятельности генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева-Амурского, экономическая жизнь на окраине России существенно оживилась. Так, в 1850—1855 гг. гидрографическими описаниями реки занялась Амурская экспедиция под командованием капитана 1 ранга Г. И. Невельского (несколько офицеров и 60 матросов).

Весна 1852 г. ознаменовалась началом парового судоходства на Амуре, когда в его воды вышел пароход «Аргунь», построенный на Шилкинском заводе. 14 мая Н. Н. Муравьев-Амурский на 77 судах отправился из Нерчинска в первую военную экспедицию. Через месяц караван благополучно прибыл на пост Мариинский, недалеко от которого конная сотня казаков Забайкальского войска основала станицу Сучи. На судах каравана прибыли также строительный инструмент, материалы, боезапас и запасы продовольствия на два года.

Весной 1854 г. второй сплав перевез конную сотню с необходимыми двухгодичными запасами. Командир отряда есаул Скобельцын должен был обследовать устье реки Бурей, чтобы выбрать место для новых поселений шестисотенного конного полка и четырех пеших казачьих батальонов.

Весной 1857 г. переселение казаков пошло интенсивнее, так как в Николаевске-на-Амуре собрали и спустили на воду пароходы Сибирской флотилии «Амур» и «Лена». К концу года на Амуре удалось основать 17 казачьих станиц, в которых разместились три конные сотни и два армейских батальона с дивизионом полевой артиллерии. Число поселенцев обоего пола составило 1850 душ, в течение же следующего,



1858 года возросло до 2350 душ, а число станиц — до 32. Конный полк был сформирован полностью, и началось переселение пеших казаков, основавших, между прочим, станицу Хабаровку (ныне город Хабаровск).

С 1857 по 1863 г. флотилия казенных пароходов и барж на реке Амур достигла значительных размеров и занималась в основном хозяйственными перевозками для снабжения всем необходимым военных постов и казачьих станиц. Костяк флотилии составляли пароходы Военного ведомства, часть которых могла вооружаться артиллерией. Личный состав всех ведомственных пароходов комплектовался моряками Амурского флотского экипажа.

В 1878 г. для укрепления обороны устья реки Амур по железной дороге в Николаевск-на-Амуре были перевезены миноноски, которые вошли в состав Сибирской флотилии.

В 1885 г. командующий войсками Приамурского военного округа впервые поставил вопрос о создании Амурской речной флотилии. По экономическим соображениям решение не состоялось, но с 1897 г. начала действовать небольшая Амуро-Уссурийская казачья флотилия. Однако обремененные обслуживанием станиц два парохода этой флотилии только в исключительных случаях могли содействовать охране границ и бороться с бандами хунхузов. Поэтому в 1898—1900 гг. вопрос о создании мощ-



ной речной флотилии рассматривался в межведомственной комиссии, работавшей по инициативе Военного министерства.

Река Амур, благодаря своему громадному протяжению, до постройки Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) была единственным путем сообщения между Николаевском, Хабаровском и Благовещенском — летом на судах, зимой на санях. К концу XIX в., через 46 лет после начала парового судоходства, по водам Амурского бассейна уже плавало 160 паровых судов и 261 баржа. Кроме этого, по Селенге ходили один пароход, 15 парусных судов и 20 барж.



*Погрузка войск на пароходы  
в Благовещенске-на-Амуре, 1900 г.*

Огромное значение реки Амур особенно рельефно проявилось в 1900 г., во время боксерского восстания, когда КВЖД еще только строилась, а материалы доставлялись сплавом по рекам. Поэтому для усмирения восстания хунхузских шаяк войска с боевыми запасами пришлось перевозить на коммерческих пароходах и баржах, на которых устраивали временную защиту из мешков с землей и песком.

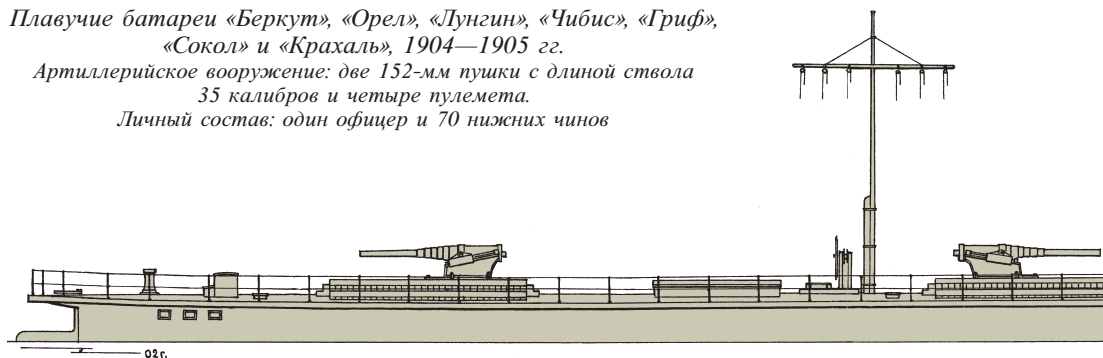
Пароходы Амура-Уссурийской казачьей флотилии и Министерства путей сообщения «Селенга», «Сунгари», «Газимур», «Амазор», «Хулок» и другие были вооружены легкой артиллерией и пулеметами.

*Пароход «Селенга»*

Командир Владивостокского порта выделил для этого десять 4-фунтовых пушек образца 1867 г., а также три 47-мм и одну 37-мм пятиствольную пушки Гочкиса.

Наспех вооруженные пароходы принесли большую пользу в качестве разведчиков, конвойных и сторожевых судов. А вольнонаемный командир «Селенги» был награжден Георгиевским крестом. Вслед за усмирением восстания наместник на Дальнем Востоке поднял вопрос о постройке для Амура нескольких канонерских лодок различных типов. По его ходатайству были заложены четыре мореходные канонерские лодки типа «Гиляк» для защиты устья Амура и 10 лодок с малой осадкой типа «Бурят» и «Вогул».

*Пароход «Газимур»*

*Пароход «Хилок».**Длина 47,24 м; ширина 9,76 м; осадка 0,76 м.**Мощность машины 60 л. с. Скорость 7 уз.**Артиллерийское вооружение — одна  
4-фунтовая пушка на деревянном станке**Пароход «Амазор»**Плавучие батареи «Беркут», «Орел», «Лунгин», «Чибис», «Гриф»,  
«Сокол» и «Крахаль», 1904—1905 гг.**Артиллерийское вооружение: две 152-мм пушки с длиной ствола  
35 калибров и четыре пулемета.**Личный состав: один офицер и 70 нижних чинов*

*Пароход «Сунгари»*

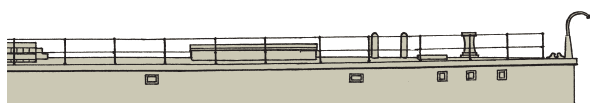
Во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. необходимость обороны реки возросла, так как КВЖД не справлялась с перевозкой необходимых грузов и значительная часть их переправлялась по рекам Амурского бассейна.

Из-за неготовности канонерских лодок, строившихся в Сормове, пришлось воспользоваться колесными пароходами и винтовыми катерами Военного ведомства и Корпуса пограничной стражи, а также баржами Амурского общества пароходства и торговли и Министерства путей сообщения, наскоро вооружить их артиллерией и этими плавучими батареями укрепить несколько важных стратегических пунктов по Амуру. Кроме того, с Балтийского флота по железной дороге дополнительно перевезли миноноски и спустили их на воду в поселке Кокуй.

В 1905 г. Портсмутский мирный договор отрезал от центра России южноуссурийский театр, наложив запрет на пользование КВЖД в стратегических целях. Значение реки Амур как единственной на Дальнем Востоке коммуникационной линии еще более возросло. Ввиду этого в состав флотилии после окончания войны вошли восемь более мощных ко-

раблей типа «Шквал». Впервые в мире на них установили двигатели внутреннего сгорания. Благодаря этому дальность действия кораблей увеличилась до 5600 км. Среди речных кораблей мира они имели самое мощное артиллерийское

2 0 2 4 6 8

*Реконструкция И. И. Черникова*



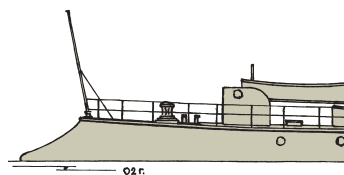
*Смотр кораблей Амурской флотилии*

вооружение и противоснарядное бронирование. Кроме того, в состав флотилии вошли 10 посыльных судов, а по существу — артиллерийских бронекатеров типа «Штык».

10 мая 1907 г. состоялся первый парад кораблей и строевой смотр личного состава Амурской флотилии. Главная база флотилии находилась в Осиповской протоке. Здесь располагались: береговая радиостанция, штаб флотилии, казармы и дома для офицеров и их семей, а также механический, котельный и деревообрабатывающий цеха. Первый командующий флотилией — капитан 1 ранга А. А. Кононов. В 1910 г. его сменил контр-адмирал Бергель.

Летом 1910 г. корабельный и судовый состав флотилии был укомплектован полностью. Общее число боевых кораблей и вспомогательных судов различного назначения достигло 38. Наличие Амурской речной флотилии очень помогло в 1910 г. при пересмотре договоров с Китаем об условиях судоходства по реке Амур и его притокам, так как она к этому времени уже составляла значительную силу. Флотилия просуществовала до октября 1917 г., затем была воссоздана в 1922 г., после окончания Гражданской войны.

Канонерские лодки типа «Бурят», проект которых был разработан инженерами Сормовского завода на основе представленной Морским ведомством технической документации, предназначались для действий на водных путях Амурского бассейна. Так как Сормовский завод не имел опыта в проектировании и постройке артиллерийских кораблей небольшого водоизмещения, был





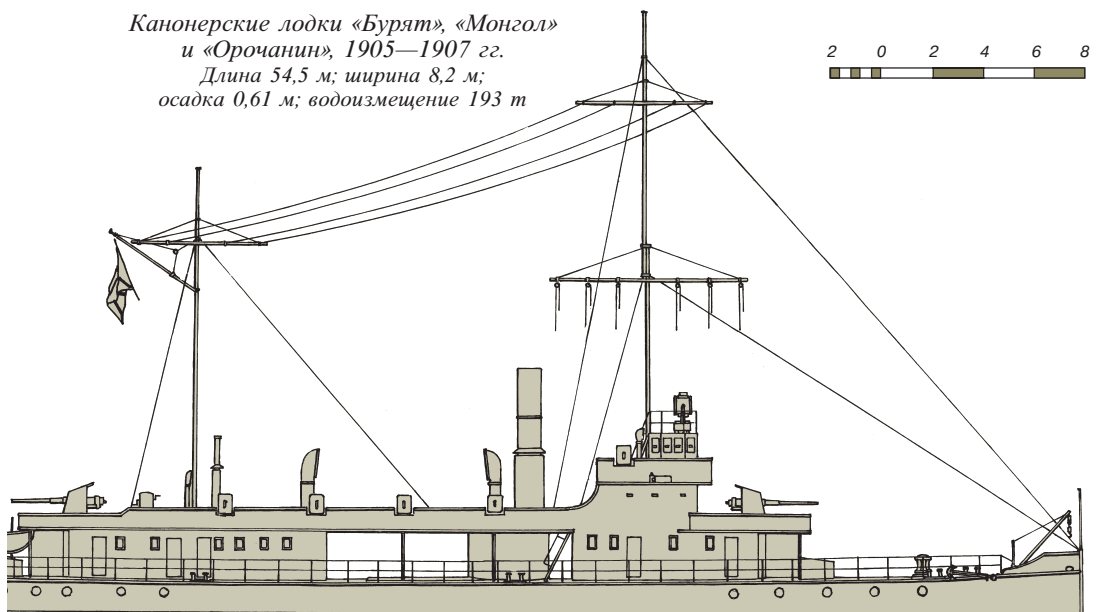
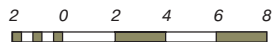
построен опытный корабль (канонерская лодка № 11). Его испытания проводились в ноябре 1905 г., уже после спуска на воду первой канонерской лодки серии. Корабли в разобранном виде по железной дороге перевозили в поселок Кокуй, где их собирали, достраивали и вооружали.

Исходя из опыта Русско-японской войны, в августе 1905 г. Морское министерство выдвинуло требование об усилении бронирования и артиллерийского вооружения строившихся канонерских лодок. Корабли находились уже в большой степени готовности, и по первоначальному проекту пришлось достроить три единицы. В целом канонерские лодки типа «Бурят» считались довольно мощными артиллерийскими кораблями, способными плавать в сложных условиях Амура и Уссури. В числе их основных недостатков были морально устаревшие и тяжелые котлы локомотивного типа.

Главные механизмы — две вертикальные паровые машины тройного расширения суммарной мощностью по контракту 480 инд. с. — на приемных испытаниях развивали мощность от 250 до 270 инд. с. Два огнетрубных котла и одна пародинамо-машина, все главные и вспомогательные механизмы, а также паровые котлы — производства Соромовского завода.

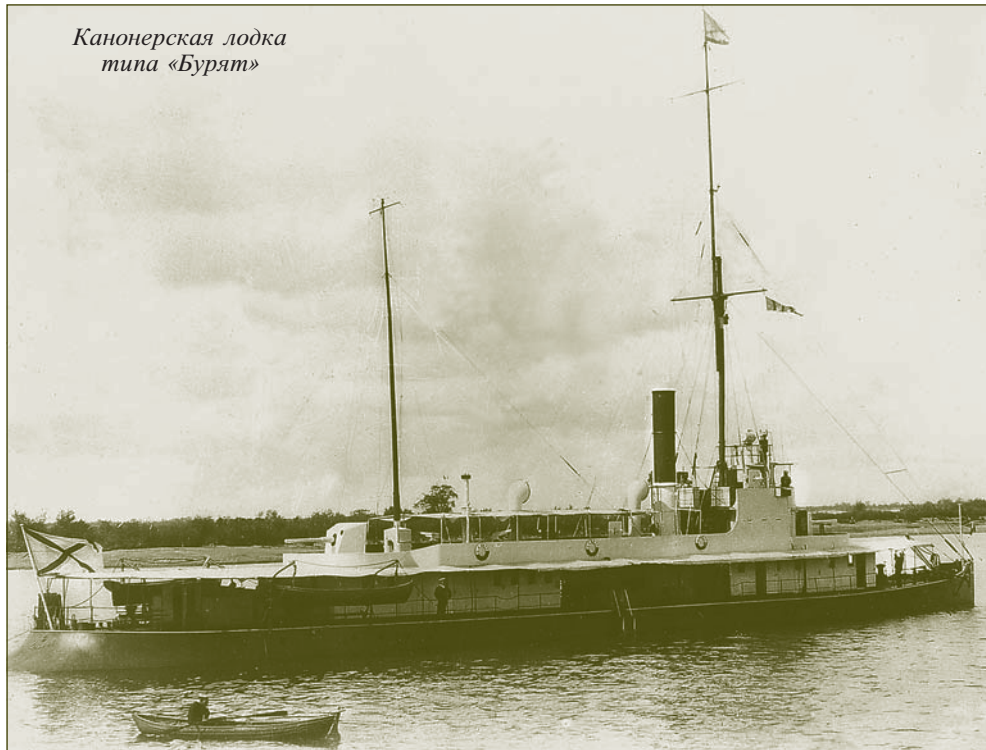
Наибольшая скорость по контракту — 11,5 уз. На приемных испытаниях корабли показали скорость: «Орочанин» — 11,04 уз., «Монгол» —

*Канонерские лодки «Бурят», «Монгол»  
и «Орочанин», 1905—1907 гг.  
Длина 54,5 м; ширина 8,2 м;  
осадка 0,61 м; водоизмещение 193 т*



*Реконструкция И. И. Черникова*

*Канонерская лодка  
типа «Бурят»*



11,09 уз., «Бурят» — 11,28 уз. Скорость экономического хода — 8 уз. Нормальный запас топлива — 36 т нефти. При усиленном запасе дополнительно загружалось 45,9 т. Дальность плавания — 1100 миль при скорости 10 уз.

Бронирование: элеваторы, погреба боезапаса и оружейные щиты — 12 мм.

Личный состав: офицеров — трое; кондукторов — двое и матросов — 35 человек.

Артиллерийское вооружение: две 75-мм пушки с длиной ствола 50 калибров (дальность стрельбы — 48 кабельтовых; скорострельность — восемь выстрелов в минуту; боезапас — 318 унитарных выстрелов); четыре 7,62-мм пулемета, две 64-мм десантные пушки Барановского; один прожектор диаметром 60 см.

Радиотелеграфная станция мощностью 1,5 кВт («Telefunken»).

Судьбы канонерских лодок «Бурят», «Монгол» и «Орочанин» первоначально ничем не различались. С сентября 1914 по 1918 г. корабли находились в порту на долговременном хранении. «Бурят» во время Гражданской войны, летом 1918 г., участвовал в боях на реке Иман. В июне

1918 г. орудия и пулеметы с «Монгола» были сняты и установлены на бронепоезда. Отбиваясь от японских интервентов, в конце сентября 1918 г. «Орочанин» дошел по Зее до Белгородского моста, где и был взорван экипажем. После войны не восстанавливался и был разобран на месте в 1923 г.

«Бурят» и «Монгол» 7 сентября 1918 г. захватили японские интервенты в Хабаровске и осенью 1920 г. увели на остров Сахалин. 5 мая 1925 г. корабли были возвращены в СССР и сданы в порт на хранение. С сентября 1926 г. вошли в состав Дальневосточной вооруженной флотилии. В 1929 г. участвовали в советско-китайском конфликте. С 27 июня 1931 г. — в составе Амурской Краснознаменной флотилии.

В 1932 г. на «Буряте» провели капитальный ремонт корпуса и механизмов. «Монгол» прошел такой же ремонт в 1937 г. В 1944—1945 гг. вооружение каждого из кораблей дополнили двумя 37-мм зенитными автоматами и семью 12,7-мм пулеметами. Участвовали в войне с Японией. Сданы на слом в 1958 г.

Канонерские лодки типа «Вогул» первоначально строились как улучшенный тип лодки «Бурят». Исходя из опыта Русско-японской войны межведомственная комиссия поставила вопрос об усилении бронирования, артиллерийского вооружения и расширения радиуса действия кораблей. Выполнение задачи осложнялось большим процентом готовности лодок. По результатам испытаний опытной канонерской лодки № 11 решили резко усилить огневую мощь серийных кораблей, а также уста-

*Пароход «Селенга» на зимовке*





*Канонерская лодка типа «Вогул»*

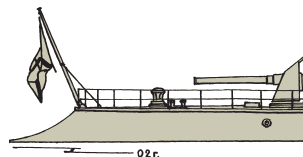
новить противоосколочное бронирование погребов боезапаса, машинно-котельного отделения и боевой рубки. Реконструкцию проводили в поселке Кокуй Читинской губернии. Достройка всех канонерских лодок практически завершилась к марту 1908 г., но из-за отсутствия артиллерийского вооружения ввод в строй задержался. Официально корабли зачислены в состав действующего флота приказом по Морскому ведомству от 24 сентября 1909 г. лишь после того, как были установлены и испытаны 120-мм орудия. Являлись одними из самых мощных и совершенных речных кораблей в мире.

Главные механизмы аналогичны типу «Бурят». Наибольшая скорость на приемных испытаниях: «Вогул» — 9,7 уз., «Зырянин» — 10,3 и «Сибиряк» — 10,1 уз. Скорость экономического хода — 8 уз. Нормальный запас топлива — 102 т нефти. Дальность плавания — 1700 миль (при скорости 8 уз.).

Бронирование: бортовой пояс и боевая рубка — 12,7 мм, палуба и траверсы — 9,5 мм.

Личный состав: офицеров — четверо, кондукторов — двое, матросов — 57.

Артиллерийское вооружение: две 120-мм пушки с длиной ствола 45 калибров (дальность стрельбы — 70 кабельто-



вых; скорострельность — девять выстрелов в минуту; боезапас — по 150 выстрелов на ствол); одна 122-мм гаубица (боезапас — 200 выстрелов); четыре 7,62 мм пулемета; один прожектор диаметром 60 см.

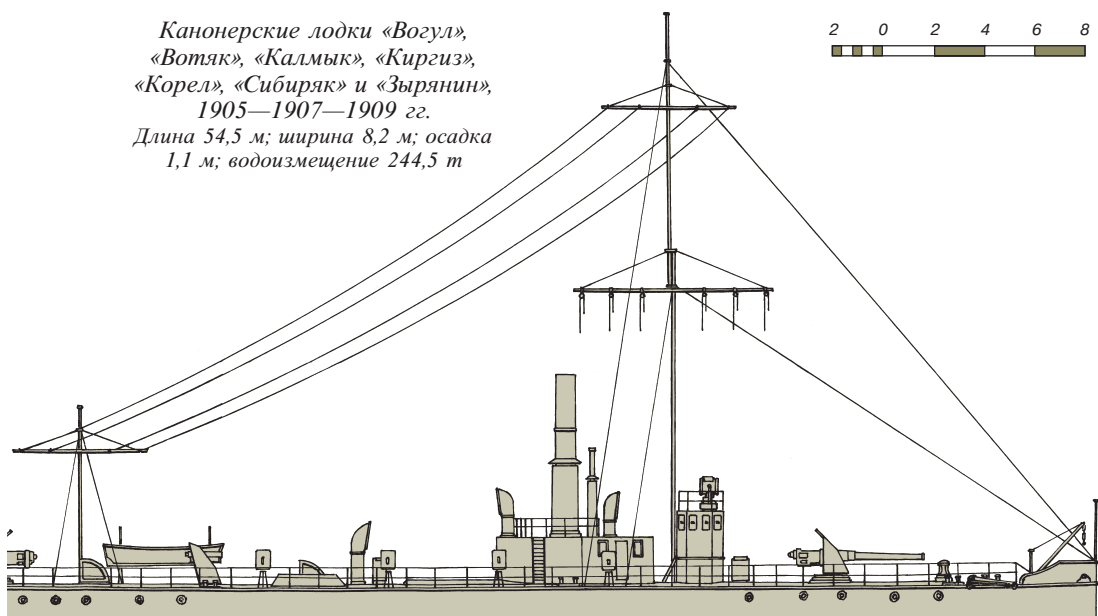
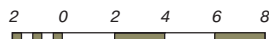
Радиотелеграфная станция — мощностью 1,5 кВт («Telefunken»).

Судьбы канонерских лодок типа «Вогул» первоначально также ничем не отличались друг от друга. С сентября 1914 по 1918 г. корабли находились в порту на долговременном хранении. Отличился только «Калмык», который после объявления о начале войны, 3 августа 1914 г., на внешнем рейде Николаевска захватил немецкий пароход «Dortmund». 6 декабря 1917 г. все корабли серии перешли на сторону советской власти. 7 августа 1918 г. были повреждены и частично затоплены в Осиповском затоне города Хабаровска. И в тот же день корабли захватили японские интервенты. Осенью 1920 г. японцы увели канонерскую лодку «Вотяк» на Сахалин.

7 февраля 1920 г. после восстановительного ремонта введена в состав морских сил Дальневосточной республики канонерская лодка «Сибиряк» (одно 120-мм японское орудие; два 76,2-мм полевых орудия на морских станках). Несла брандвахтенную службу на реке Сунгари. Участвовала в Гражданской войне. С января 1922 г. входила в Народный речной флот Дальневосточной республики, с ноября 1922 г. — в составе морских сил Дальнего Востока. В 1924 г. находилась в оперативном подчинении Морпогранохраны ОГПУ и несла службу на государственной границе.

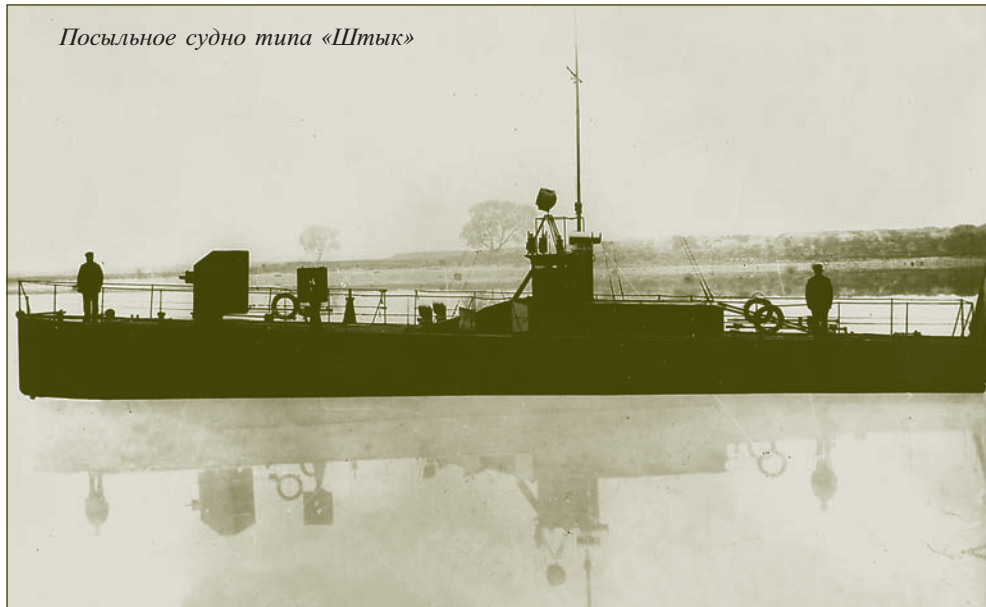
*Канонерские лодки «Вогул»,  
«Вотяк», «Калмык», «Киргиз»,  
«Корел», «Сибиряк» и «Зырянин»,  
1905—1907—1909 гг.*

*Длина 54,5 м; ширина 8,2 м; осадка  
1,1 м; водоизмещение 244,5 т*



*Реконструкция И. И. Черникова*



*Посыльное судно типа «Штык»*

В феврале 1921 г. «Вогул», после восстановительного ремонта и вооружения (установлены три 76,2-мм полевых орудия), включен в состав морских сил Дальневосточной республики. Весной 1921 г. «Калмык» также восстановили и вооружили аналогичным образом. Корабли несли брандвахтенную службу на реке Сунгари, находясь в оперативном подчинении Морпогранохраны ОГПУ.

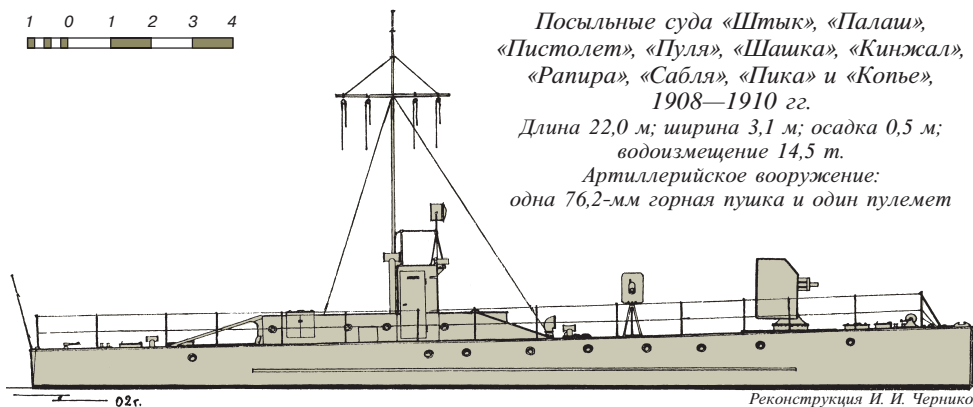
В декабре 1921 г. «Калмык», во избежание захвата японцами, разоружен и затоплен экипажем в Хабаровске. В апреле 1922 г. корабль поднят, отремонтирован и вновь введен в строй. Но в сентябре 1923 г. сдан



*Посыльные суда «Штык», «Палаш»,  
«Пистолет», «Пуля», «Шапка», «Кинжал»,  
«Рапира», «Сабля», «Пика» и «Копье»,  
1908—1910 гг.*

*Длина 22,0 м; ширина 3,1 м; осадка 0,5 м;  
водоизмещение 14,5 т.*

*Артиллерийское вооружение:  
одна 76,2-мм горная пушка и один пулемет*



*Реконструкция И. И. Черникова*

*Посыльное судно типа «Штык»*

на слом и разобран в Хабаровске. В тот же год разобрали на металл лодки «Зырянин» и «Корел». А на следующий год — «Киргиз».

В 1927 г. канонерская лодка «Сибиряк» перевооружена на два штатных 120-мм и два 76,2-мм орудия. 1 мая 1927 г. лодка «Вотяк» возвращается на СССР и сдана в порт на хранение. 15 февраля 1928 г. восстановлена и введена в строй (два 120-мм орудия, один 40-мм зенитный автомат).

«Вогул», «Вотяк» и «Сибиряк» участвовали в советско-китайском вооруженном конфликте на реке Сунгари в октябре—ноябре 1929 г. В 1935—1936 гг. «Сибиряк» прошел капитальный ремонт корпуса и механизмов, а также перевооружение (установлены две 100-мм пушки и одна 122-мм гаубица). На следующий год такой же ремонт и аналогичное перевооружение прошел «Вотяк», а в 1939—1941 гг. — «Вогул».

В 1942 г. на «Вотяк» дополнительно установили три 37-мм зенитных автомата и четыре 12,7-мм пулемета ДШК. В 1942—1943 гг. «Вогул» прошел повторную модернизацию артиллерийского вооружения (две 100-мм универсальные пушки, один 37-мм и четыре 20-мм зенитных автомата). В 1944 г. «Сибиряк» еще раз прошел капитальный ремонт и перевооружение (три 100-мм универсальные пушки, два 37-мм зенитных автомата, четыре 20-мм автоматические пушки фирмы «Oerlikon»).

Корабли принимали участие в Маньчжурской наступательной операции, обеспечивали продвижение советских войск вдоль реки Амур и об-

*Катера «Шилка» и «Аргунь»*

стреливали Фуюань. С сентября 1945 г. «Вогул» — гвардейский корабль, а 9 августа 1955 г. разоружен и переоборудован в учебно-тренировочную станцию. «Вотяк» сдан на слом 25 мая 1949 г., а «Сибиряк» — в марте 1958 г.

Речные башенные канонерские лодки типа «Шквал» проектировались специально для действий на водных путях Амурского бассейна, где отсутствовала густая сеть угольных станций, а единственная база находилась в Хабаровске. Это обстоятельство предопределило впервые в мировой практике использование дизельной силовой установки. Проект разрабатывался на основе опыта Русско-японской войны и требований Главного морского штаба. Впоследствии его значительно усовершенствовали конструкторы Балтийского завода.

В 1907 г. Морское министерство выдало заказ на постройку восьми бронированных башенных канонерских лодок водоизмещением по 900 т для вновь создававшейся Амурской флотилии, формировавшейся в целях защиты устья Амура и мелководного побережья Татарского пролива. Перед строителями канонерских лодок стояли очень жесткие условия: осадка не должна превышать 1,2—1,4 м, а запаса топлива должно хватить для перехода из Хабаровска в Благовещенск и обратно. Наконец, на кораблях требовалось установить дальнобойные морские орудия крупного калибра, надежную броню и обеспечить скорость не менее 10 уз. В процессе проектирования выяснилось, что все эти требо-

вания можно удовлетворить лишь в том случае, если установить на кораблях дизели. Канонерские лодки Амурской флотилии явились первыми в мире надводными кораблями с дизелями в качестве главных двигателей.

Корпус делился водонепроницаемыми переборками на 11 отсеков и имел в средней части двойное дно. На палубе не было никаких надстроек, кроме боевой рубки и орудийных башен. На лодках установили по четыре нереверсивных дизеля мощностью 250 л. с. каждый. Двигатели соединялись с гребными валами через электропередачу, которая явилась одним из наиболее значительных новшеств, осуществленных конструкторами лодок.

В острой конкурентной борьбе между судостроительными предприятиями за получение этого заказа победителем вышел Балтийский завод. 12 мая 1907 г. правление Балтийского завода подписало контракт на постройку восьми речных башенных канонерских лодок. Первую башен-



*Башенная канонерская лодка «Шквал»  
перед спуском на стапеле Балтийского  
завода 28 июня 1908 г.*



*«Шквал» после спуска у достроечной  
стенки Балтийского завода 2 июля 1908 г.*

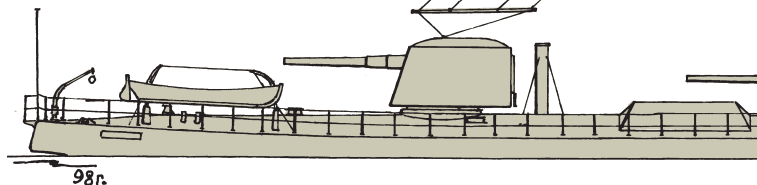


ную лодку испытывали на Балтике, а затем собирали в поселке Кокуй, на реке Амур, где была создана временная верфь Балтийского завода. Спуск башенной лодки «Шквал» состоялся 28 июня 1908 г. Достройка «Вихря», «Вьюги», «Грозы», «Смерча», «Тайфуна», «Урагана» и «Шторма» происходила в Хабаровске весной и осенью 1909 г.

Постройку башенных канонерских лодок Балтийскому заводу предстояло осуществлять в совершенно необычных условиях: полностью собрать и испытать в Финском заливе головной корабль «Шквал», после чего разобрать и вновь собрать его на Дальнем Востоке. Там же намечалось организовать окончательную сборку, испытания и сдачу остальных семи канонерских лодок.

*Башенные канонерские  
лодки «Шквал», «Ураган»,  
«Вьюга», «Гроза», «Шторм»,  
«Смерч», «Вихрь» и «Тайфун»,  
1907—1910 гг.*

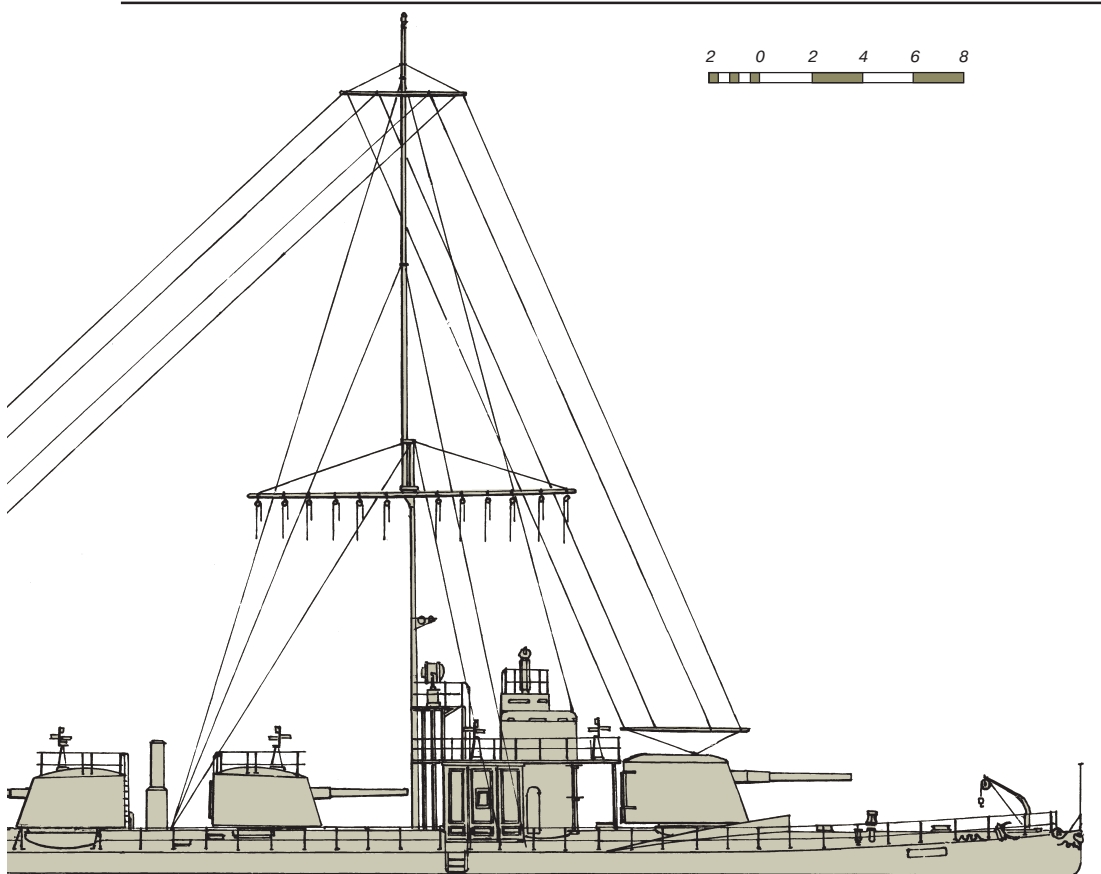
*Длина 70,9 м; ширина 12,8 м;  
осадка 1,41 м; водоизмещение  
976,5 т*



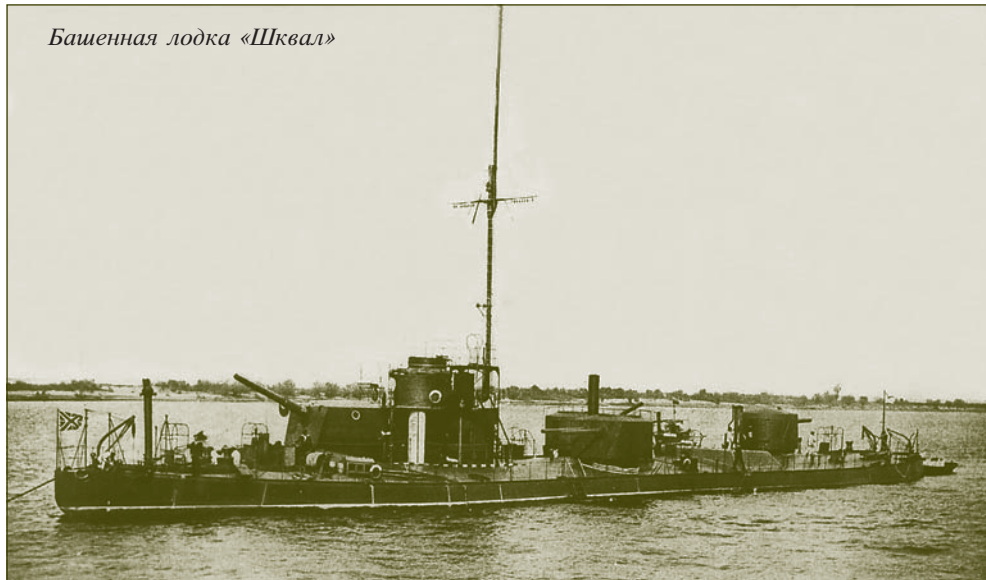


Временную верфь для сборки корпусов канонерских лодок Балтийский завод построил в поселке Кокуй на реке Шилке, впадающей в Амур, недалеко от города Сретенска, к которому вела железнодорожная ветка. Небольшая глубина Шилки не позволяла провести полностью достроенные броненосные канонерки в Хабаровск, поэтому в Кокуе решили производить только сборку корпусов и установку некоторых механизмов, а окончательную достройку осуществлять в Хабаровске. Все работы в Кокуе возлагались на специально созданное для этих целей Амурское отделение Балтийского завода. В Кокуе Балтийский завод построил для мастеровых пять больших, с паровым отоплением и электрическим освещением, деревянных барakov с общими нарами на 100 и более человек.

Первая партия мастеровых выехала в Кокуй в конце сентября 1907 г. и уже 22 октября приступила к работе на месте. Рабочие трудились в трех деревянных мастерских: судостроительной, слесарно-медницкой с кузни-



Реконструкция И. И. Черникова

*Башенная лодка «Шквал»*

цей и столярно-малярной, имевших паровое отопление и электрическое освещение. Этот маленький поселок обслуживала электростанция, состоявшая из пародинамо-машины и небольшого парового котла, построенного на Балтийском заводе. Сжатый воздух для пневматических инструментов вырабатывался четырьмя паровыми компрессорами. Для обеспечения достроечных работ балтийцы соорудили и плавучую мастерскую.

Корпуса канонерских лодок собирали на стапелях, расположенных параллельно берегу реки Шилки в два ряда, и спускали боком. Предварительная сборка корпусов началась на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге в 1907 г. Осуществлялась она в каменном эллинге на специальных стапелях, которые позволяли строить одновременно несколько корпусов. Однако из-за пожара в эллинге работы вскоре прекратились. Сгорели стапеля, часть деталей для канонерских лодок оказалась поврежденной. Пожар непоправимо повредил также пневматические инструменты и компрессор. Значительно пострадал и сам эллинг. Стапеля для сборки корпусов пришлось заново строить вне эллинга.

Корпуса канонерских лодок собирали на временных болтах, все детали тщательно подгоняли, чтобы на месте облегчить их сборку. Затем все детали разбирали, маркировали и перевозили на подводах зимой через Неву на станцию Новый Порт, а летом через весь город на товарную станцию Николаевской железной дороги. С каждым эшелонным отправляли по два мастеровых, хорошо знавших порядок сборки деталей.

Спуск семи канонерских лодок типа «Шквал» на Амуре осуществлялся весной и осенью 1909 г., так как летом река мелела. Корабли доставляли в Хабаровске, где заранее для этого Балтийский завод специально построил и оборудовал мастерские. Сдача кораблей задерживалась из-за несвоевременной поставки дизелей и вооружения. К концу 1910 г. все канонерские лодки вступили в строй.


Несмотря на свое малое водоизмещение, корабли типа «Шквал» являются гордостью отечественного кораблестроения и до настоящего времени не превзойдены по своим основным тактическим и конструктивным характеристикам. Башенные канонерские лодки отличались мощной артиллерией, большой прочностью корпуса и хорошей мореходностью.

В годы Первой мировой войны корабли участия в боевых действиях не принимали. В конце августа 1914 — начале 1915 г. с некоторых из них сняли двигатели и вооружение и отправили на Север и Балтику.

Главные механизмы — четыре 4-тактных 4-цилиндровых дизеля: «Гроза», «Шторм», «Вихрь» и «Тайфун» — производства санкт-петербургского завода «Людвиг Нобель», мощностью по 250 л. с.; «Ураган», «Вьюга», «Смерч» и «Шквал» — производства Коломенского завода, мощностью по 260 л. с. На каждом корабле стояли по три дизель-генератора (320А, 105В). Наибольшая контрактная скорость — 11 уз. На приемных испытаниях башенные лодки показали скорость: «Ураган» — 11,5 уз.; «Вьюга», «Гроза», «Шторм», «Смерч» и «Шквал» — 11,3 уз.; «Вихрь» — 11,9 уз. Скорость экономического хода — 8 уз. Нормальный запас топлива — 112,5 т соляра. Дальность плавания — 3,726 миль (при скорости — 8 уз.).

Бронирование: бортовой пояс — 38,1; 76,2 и 38,1 мм, артиллерийские башни — 76,2 и 25,4 мм; кожух машинного отделения — 31,8 мм, палуба — 19 мм, боевая рубка — 50,8 и 19 мм.

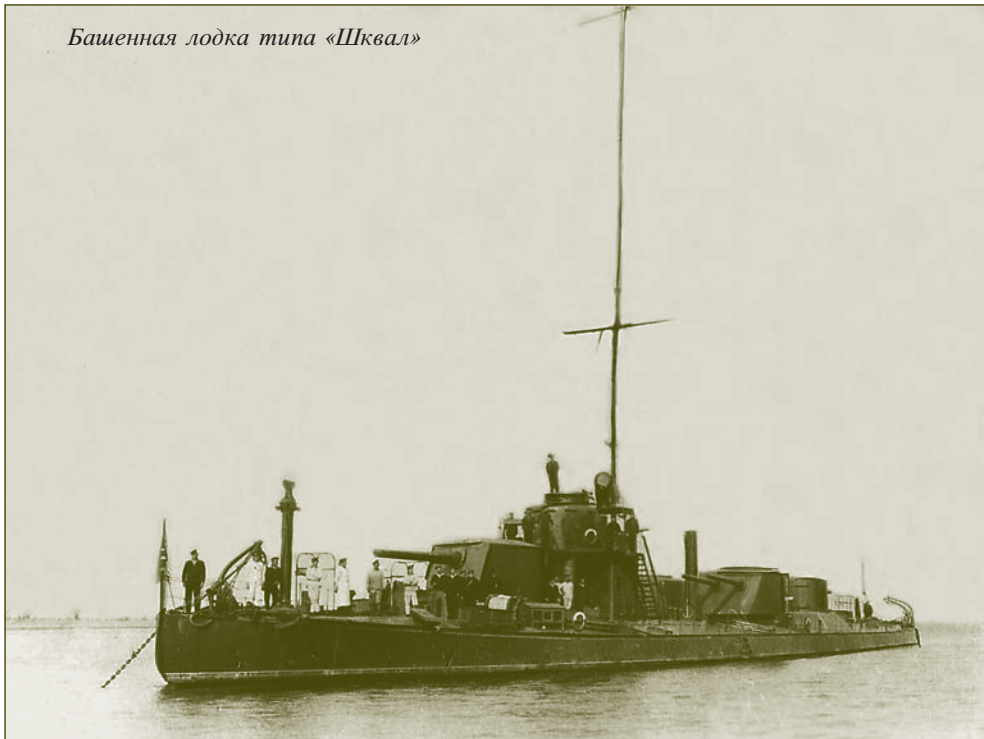
2 0 2 4 6 8



*Бензинонефтеугольная баржа, 1910 г.  
Длина 48,77 м; ширина 8,23 м; осадка 1,22 м;  
водоизмещение 250 т*



Реконструкция И. И. Черникова

*Башенная лодка типа «Шквал»*

Артиллерийское вооружение: две 152-мм пушки с длиной ствола 50 калибров (дальность стрельбы — 95 кабельтовых; скорострельность — 5 выстрелов в минуту; боезапас — 40 выстрелов); четыре 120-мм пушки с длиной ствола 50 калибров (дальность стрельбы — 82 кабельтовых; скорострельность — 6 выстрелов в минуту; боезапас — 50 выстрелов); шесть 7,62-мм пулеметов. Прожектор диаметром 60 см.

Радиотелеграф Морского ведомства образца 1909 г., мощность — 2 кВт.

В августе 1914 г. все башенные лодки были разоружены и сданы в порт на хранение, 6 декабря 1917 г. перешли на сторону советской власти. 7 сентября 1918 г. захвачены в Осиповском затоне города Хабаровска японскими интервентами в поврежденном и частично затопленном состоянии.

«Ураган» и «Шторм» 17 февраля 1920 г. вошли в состав морских сил Дальневосточной республики (без 120-мм орудий). В феврале 1920 г. поднят «Смерч», разоружен и сдан в порт на хранение. «Вьюга» летом 1921 г. переоборудована в плавбатарею (четыре 120-мм и две 76,2-мм полевые пушки). «Шквал» осенью 1920 г. уведен японцами на Сахалин.

17 февраля 1920 г. «Тайфун» вновь вошел в состав советского флота. Из-за отсутствия вооружения и механизмов был законсервирован. Весной 1921 г. расконсервирован, вооружен полевыми орудиями и переведен в класс плавучих батарей. В июле 1921 г. корабль сдан Хабаровскому порту на долговременное хранение. В октябре 1921 г., ввиду угрозы захвата японцами, эвакуирован в станицу Екатерино-Никольскую.

«Гроза» использовалась японцами для брандвахтенной службы. 17 февраля 1920 г. она вновь вошла в состав советского флота. 23 декабря 1921 г. была взорвана экипажем в Хабаровске во избежание захвата японцами. Весной 1922 г. затонула во время ледохода.

23 декабря 1921 г. «Смерч» подорван экипажем в Хабаровске во избежание захвата японцами и белогвардейцами. 15 октября 1923 г. восстановлен «Вихрь» (вооружение отсутствовало).

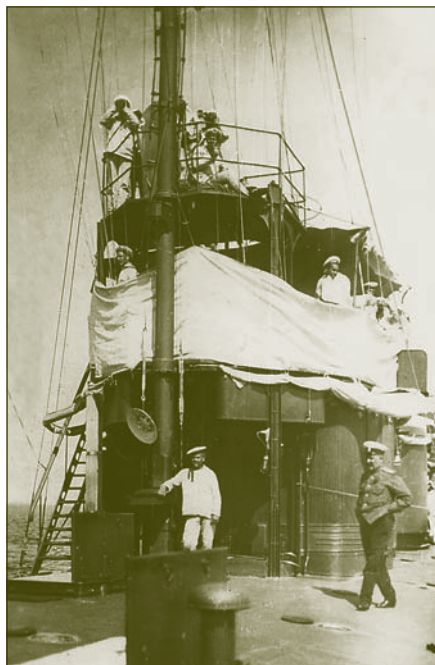
В 1926—1927 гг. «Ураган» и «Шторм» прошли капитальный ремонт корпуса и перевооружение, с установкой во всех башнях шести 120-мм орудий. 1 мая 1927 г. «Шквал» возвращен СССР и к 16 июня 1927 г. отремонтирован и вооружен шестью 120-мм орудиями, четырьмя 12,7-мм и шестью 7,62-мм пулеметами.

В 1927 г. «Вьюга» прошла капитальный ремонт корпуса и механизмов с перевооружением (четыре 152-мм орудия в башнях и шесть 7,62-мм пулеметов).



152-мм башенная установка





*На палубе башенной лодки типа «Шквал»*

В 1928 г. «Вихрь» переоборудован в плавбазу гидросамолетов (14 гидросамолетов типа МР-1).

Все вышеперечисленные восстановленные и перевооруженные башенные канонерские лодки участвовали в советско-китайском вооруженном конфликте в октябре—ноябре 1929 г.

В 1931 г. «Ураган» прошел капитальный ремонт. К 24 июля 1932 г. были восстановлены «Смерч» и «Тайфун» (шесть 120-мм орудий). В 1934 г. «Вихрь» прошел капитальный ремонт и переоборудован в монитор (четыре 130-мм орудия; два 85-мм орудия; четыре 37-мм зенитных автоматов; шесть 12,7-мм пулеметов ДШК). В 1934—1935 гг. на «Вьюге» дополнительно установили два 37-мм зенитных автомата и четыре 12,7-мм пулемета ДШК. В 1936—1937 гг. «Смерч» прошел капитальный ремонт корпуса и механизмов с перевооружением (установлены: четыре 130-мм орудия; два 37-мм зенитных автомата; четыре 12,7-мм зенитных пулемета ДШК и пять 7,62-мм пулеметов).

С 1936 по 1939 гг. «Вихрь» и «Тайфун», а в 1937—1938 гг. «Шквал» прошли капитальный ремонт кор-

2 0 2 4 6 8



пуса и механизмов с модернизацией артиллерийского вооружения (установлены по два 85-мм орудия, по два 37-мм зенитных автомата и по шесть 12,7-мм пулеметов ДШК).

В 1940 г. «Ураган» и «Шторм» прошли капитальный ремонт корпуса и механизмов с модернизацией артиллерийского вооружения (установлены: новые приборы управления огнем; четыре 152-мм орудия в башнях; два 37-мм и шесть 12,7-мм пулемета ДШК, которые в 1943 г. заменили на шесть 20-мм автоматических пушек фирмы «Oerlicon»).

В 1944 г. на «Вихре», «Шквале», «Вьюге» и «Смерче» вместо 12,7-мм пулеметов установили по шесть 30-мм автоматических пушек фирмы «Oerlicon».

Во время Маньчжурской операции корабли обеспечивали продвижение советских войск вдоль реки Амур. «Шквал» удостоен гвардейского звания. «Тайфун» после окончания боевых действий использовался как учебный корабль. В марте 1958 г. все корабли типа «Шквал» сданы в отдел фондового имущества для разборки на металл.

### Варшавская флотилия. 1863 г.

**И**стория Гвардейского флотского экипажа до сих пор не написана. Между тем именно с моряками-гвардейцами связаны довольно любопытные факты по созданию и применению морских сил на реках. Хотя Гвардейский флотский экипаж официально организован в 1810 г., сами гвардейцы свою историю вели с 1696 г., когда Петр I учредил команду царских гребцов. Эта команда в 1709 и 1711 г. обеспечивала походы Петра I по рекам Висле, Сану и Эльбе, а в 1722 г. — по Москве-реке, Оке и Волге. Екатерина II в 1767, 1776 и 1785 гг. совершала инспекционные поездки по Волге. Особенно грандиозным стал поход императрицы вниз по Днепру в 1787 г. Блестящий имперский флот на Днепре поразил воображение просвещенной Европы тех лет. Особенно выделялась огромная 72-метровая, 124-весельная «шлюпка», которую стоило бы упомянуть в Книге рекордов Гиннеса. Тем более, что осадка

---

*124-весельная «шлюпка», на которой императрица Екатерина II в 1787 г. путешествовала по Днепру*



этого гиганта составляла всего лишь около 30,5 см. Моряки-гвардейцы обладали богатым опытом проектирования, постройки и эксплуатации мелкосидящих речных кораблей. Неясно: осуществлялась ли систематизация и передача этого опыта из поколения в поколение. Но как факт нужно отметить, что гвардейцы очень быстро и эффективно решали эти вопросы.

Первое появление моряков Гвардейского экипажа на Висле следует отнести к 1813 г. На Висле моряки занимались охраной мостов и переправ.

В 1831 г., при подавлении Польского восстания, 6-я рота Гвардейского экипажа, кроме охраны мостов и переправ, занималась воинскими перевозками и исследовала местные условия плавания. Этот опыт пригодился в 1863 г. Вскоре после начала очередного польского восстания наместник в Царстве Польском, генерал-адмирал, великий князь Константин Николаевич, предложил создать на Висле флотилию из вооруженных мелкосидящих пароходов и парусно-гребных судов. Для комплектации флотилии личным составом предполагалось обойтись одной ротой Гвардейского экипажа.

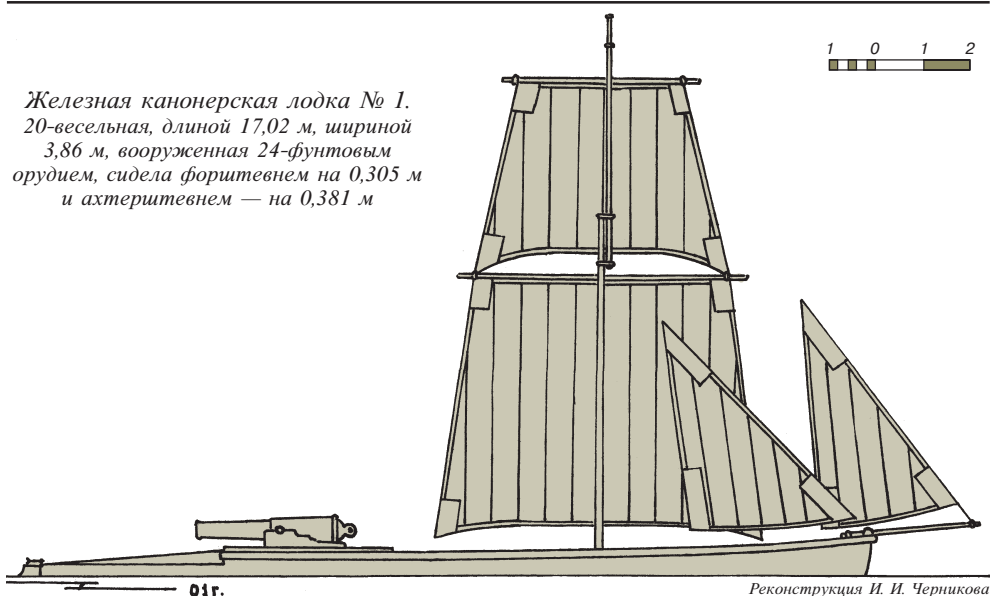
Назначение в Варшаву 4-й роты Гвардейского экипажа под командованием капитан-лейтенанта Константина Небольсина последовало неожиданно. Об этом Небольсину объявили в ночь с 4-го на 5-е, а нижним чинам — утром 5 февраля. Предстояло собраться за сутки, и моряки энергично принялись за дело: купили трех лошадей для перевозки патронного ящика, приобрели телегу с одной лошадью, патронный ящик приняли, сбрую пригнали, лошадей объездили, палаши и штыки получили. Рота собралась в поход за 24 ч и в полной боевой готовности отправилась 6 февраля по железной дороге, на двух поездах. В состав роты входили: офицеров — пять (лейтенанты Пазухин, Матюшкин, Невахович, Мартыянов и Рембелинский); унтер-офицеров — 20; музыкантов — шесть; строевых нижних чинов — 150; нестроевых — семь; конюхов ластовой полуроты — двое. Всю дорогу, от казарм до вокзала, моряки шли с музыкой, песнями и плясками, веселье продолжалось до последнего звонка к отправлению.

В пути до Варшавы моряки охраняли гвардейскую конную артиллерию. На станциях поезд окружала цепь матросов для прикрытия артиллерии. К машинистам на паровоз ставились часовые, которые, как говорится, смотрели в оба. Эти меры предосторожности были вызваны тем, что поезда иногда обстреливались, а на станциях поляки — служащие казенных железных дорог — не проявляли особого сочувствия к доблестным русским воинам, хотя, казалось бы, напрямую были заинтересованы в увеличении грузопотока. Матросы, видя все это, вели себя осто-

рожно и бдительно. 8 февраля рота благополучно прибыла в Варшаву. В тот же вечер ее представили наместнику Царства Польского и разместили в казармах Александровской цитадели.

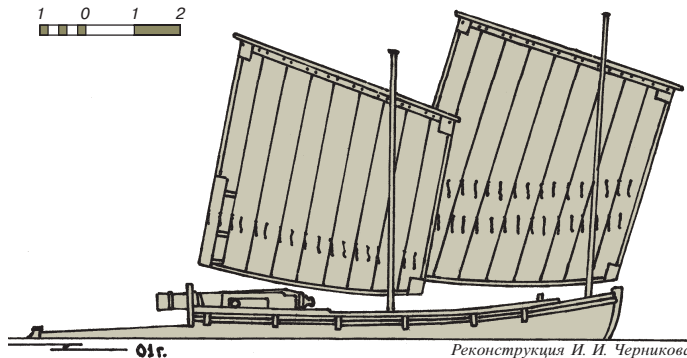
Необходимость военно-полицейского и таможенного контроля по реке Висле, как на всей судоходной ее части, так и под Варшавой, становилась все более очевидной, и наместник приказал немедленно приступить к организации флотилии из тех ограниченных средств, которые имелись под рукой. Средства эти состояли из двух гребных однопушечных канонерских лодок, четырех вооруженных шлюпок системы Фрэнсиса, восьми деревянных шлюпок, принадлежавших Новогеоргиевской крепости, и двух лодок, отобранных у жителей Варшавы и ее окрестностей.

Через два дня, кратко ознакомившись с городом, офицеры роты вместе с адъютантом наместника Царства Польского капитан-лейтенантом Арсеньевым осматривали Вислу в пригородах Варшавы на предмет размещения брандвахт. 12 февраля, вместе с ним же, в Новогеоргиевск отправились капитан-лейтенант Небольсин и лейтенант Невахович, взяв с собой 39 нижних чинов. Но ледоход помешал им, и только 14 февраля моряки прибыли к месту назначения на пароходе купца Замойского. Из-за бесконечных посадок на мель это 39-километровое плавание продолжалось двое суток. Ночевать пришлось в местечке Яблонях, где казаки предупредили, что ждут нападения в эту ночь. Поэтому половина моряков стояла на постах и в засаде. Однако ночь прошла благополучно, и 15 февраля моряки приняли от Инженерного ведомства две железные





*Железная канонерская лодка № 2. 16-весельная, длиной 12,8 м, шириной 2,44 м, сидела форштевнем на 0,254, ахтерштевнем — на 0,305 м, вооружалась 1/4-пудовым единогомом*



Реконструкция И. И. Черникова

канонерские лодки (построенные в 1848 г. на данцигском заводе Клави-тера) с челноками и два 6-весельных деревянных яла. Взяв их на буксир, гвардейцы прибыли в тот же день в Варшаву.

На другой день наместник осмотрел канонерские лодки, восемь шлюпок и две частные лодки, составившие первоначально флотилию на реке Висле. Одобрительно отзывавшись о высоких боевых качествах канонерских лодок, наместник тем не менее подчеркнул крайнюю необходимость иметь на Висле и паровые корабли. После этого моряки приступили к вооружению канонерских лодок. Из них одна, 20-весельная, длиной 17,02 м, шириной 3,86 м, вооруженная 24-фунтовым орудием, сидела форштевнем — 0,305 м и ахтерштевнем — 0,381 м. Другая, 16-весельная, длиной 12,8 м, шириной 2,44 м, сидела форштевнем 0,254 м, ахтерштевнем 0,305 м, вооружалась 1/4-пудовым единогомом.

Дозор пришлось нести на протяжении около 14 км, что не позволяло держать корабли соединенными, и поэтому они располагались в двух пунктах: в Белянах (ниже города по течению реки) как в пункте, более изолированном и удобном для действия 24-фунтовой пушкой, поставили брандвахтой большую канонерскую лодку, а в Чернякове (выше города по течению) — малую. Между брандвахтами связь поддерживалась разъездами на шлюпках.

Так как на канонерских лодках отсутствовали жилые помещения, то пришлось оборудовать их на берегу, недалеко от брандвахты. Для этого взяли внаем барак на горе, близ Камедульского монастыря, напротив самой брандвахты; в нем устроили помещение для 30 матросов и одного офицера. Команда брандвахты состояла из 25 человек, разделенных на две вахты, из которых одна дежурила на лодке, а другая — в казарме. Учитывая удаление от русских войск, пришлось придать этой морской силе небольшое сухопутное подкрепление из 12 казаков. В местечке Чернякове наняли дом, способный вместить до 40 нижних чинов и двух офицеров, и команду брандвахты подкрепили 25 казаками.

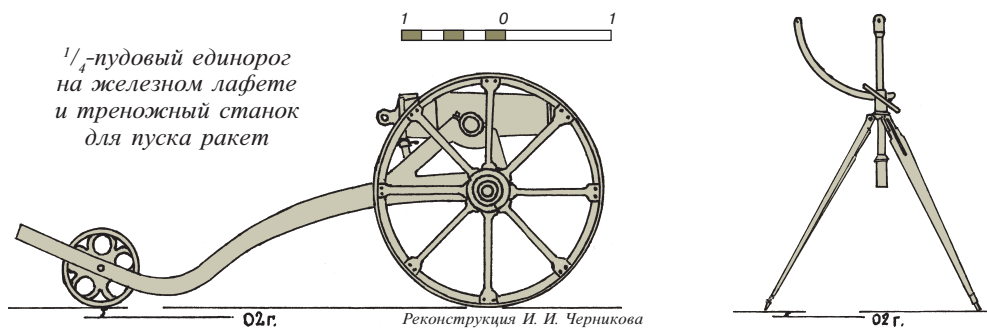


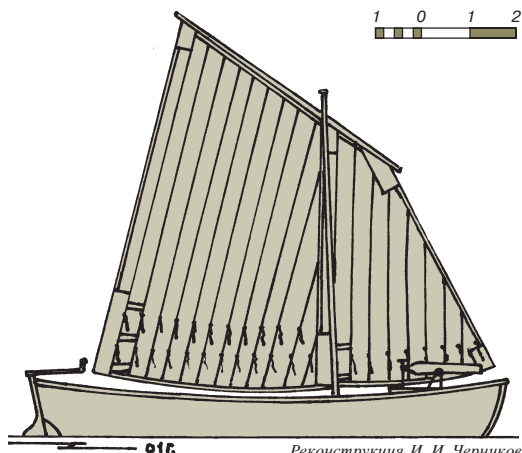
Так как брандвахты занимались и таможенным надзором за судами, то пришлось перевести на черняковскую заставу таможенных досмотрщиков с заставы Сольце, а на белянскую — часть находившихся при речном отделении таможни.

Расстояние по реке между Белянами и Черняковом гвардейцы поделили на четыре дистанции. Для наблюдения же за рекой от белянской брандвахты вниз, а от черняковской вверх по течению реки предусмотрели еще две дистанции. На каждую дистанцию назначался на сутки караул из шести рядовых и одного унтер-офицера, а кроме того, одна шлюпка и при ней челнок, дабы совершать постоянные объезды, днем через каждые три часа, а ночью через каждые полтора.

Когда встал вопрос о возврате владельцам лодок, поляков обязали предоставлять выданное полицией удостоверение о благонадежности и праве заниматься каким-то промыслом, подкрепленное полученным в ратуши свидетельством о внесении узаконенной денежной пошлины. На основании этих документов в канцелярии военного коменданта им выдавали билет, заверенный печатью, с указанием, чем именно владелец лодки будет заниматься: рыбной ловлей, перевозом, торговлей песком и пр. И только после этого владелец мог явиться к начальнику флотилии за получением лодки, на борту которой выжигался номер с клеймом, изображающим якорь.

26 февраля прибыли по железной дороге из Санкт-Петербурга в Варшаву четыре 12-весельные катера системы Фрэнсиса, с четырьмя однофунтовыми пушками и восьмью ракетными станками, при артиллерийском кондукторе Гудкове и четырех нижних чинах ракетной команды. Приготовив корабли, 15 марта флотилия начала свои действия на Висле. Брандвахты встали на места. Вскоре оказалось, что людей явно недостаточно. Течение Вислы очень сильное и требовало при гребле полного напряжения сил. Из-за малого числа нижних чинов и офицеров морякам пришлось беспрерывно находиться на своих постах в продолжение семи месяцев.





*Железные гребные катера  
№ 1, 2, 3 и 4.*

*Длина между перпендикулярами 8,87 м,  
ширина 2,24 м, осадка носом и кормой  
соответственно 0,31 м и 0,36 м.  
Вооружение — 1-фунтовая пушка*

31 марта ознаменовалось первым и последним случаем применения русской корабельной артиллерии на Висле. В 20 ч мимо белянской брандвахты из Влоцлавека в Варшаву шел пароход № 8 с 40 пассажирами на борту под управлением шкипера Бишнера. Пройдя мысок, где уже всех приучили проходить досмотр, он не остановился. Лейтенант Рембелинский приказал сделать из орудия холостой выстрел. Пароход застопорил машину и, сносимый течением вниз по реке, приблизился к брандвахте. Таможенный досмотрщик ничего подозрительного в багаже пассажиров не обнаружил. Поляки вели себя с изысканной вежливостью и своего неудовольствия никак не выражали. И только прапорщик гарнизонного батальона Пактелеев с возмущением громко заявил, что «он едет с секретным пакетом к его императорскому высочеству великому князю наместнику и подаст рапорт, что его задержали». Видимо, присутствие на борту столь важного «сановника» и спровоцировало шкипера попытаться избежать унижительного для него досмотра. В качестве одного из возможных вариантов можно предположить, что прапорщик приказал шкиперу Бишнеру идти полным ходом мимо брандвахты.

Между тем капитан-лейтенант Арсеньев и корабельный инженер-поручик Михайлов отправились в Пруссию для осмотра пароходов и их покупки (если они окажутся удобными для плавания по Висле). После осмотра пароходов в Торне, Данциге, Штетине и Эльбинге им удалось найти нужное судно и купить его у купца Розенталя. Для привода парохода от границы Пруссии 3 апреля по Бромбергской железной дороге послали команду Гвардейского экипажа с лейтенантом Неваховичем при двух унтер-офицерах и 16 рядовых, а также 15 рядовых лейб-гвардии Царскосельского стрелкового батальона при одном унтер-офицере. Кро-

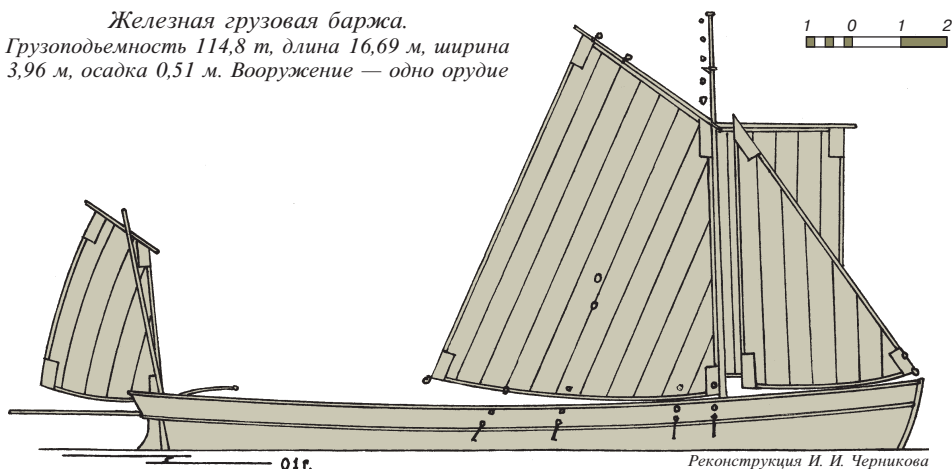
ме того, капитан-лейтенант Арсеньев заказал на заводе Клавитера шесть мелкоосидающих железных четверок с воздушными ящиками. Этими шлюпками предполагалось заменить весьма тяжелые на ходу и обладавшие малой остойчивостью частные лодки и деревянные шлюпки Военного ведомства.

11 апреля произошла первая авария русского корабля на Висле. Канонерская лодка № 1, катясь под парусами, пыталась причалить к речному отделению. При спуске паруса лодку залило с кормы водой, и она затонула на глубине 2,44 м. Случай этот показал, что 24-фунтовая пушка на корме слишком тяжела для корабля такого малого водоизмещения. Для подъема пришлось нанимать за 30 рублей серебром две берлинки. Но на следующий день поляки уже запрашивали по 60 рублей за каждую. А через час, как это принято у славян, и вовсе не брались за работу. Так же поступили и на плавучем кране у Нового моста: сначала обещали дать его, а на другое утро отказались от своих обещаний. Через двое суток лодку удалось поднять своими средствами. При этом повреждений на ней не оказалось.

17 апреля купленный за границей пароход благополучно пришел в Варшаву и получил наименование «Висла». Его первым командиром стал лейтенант Невахович. Учитывая особенности плавания по мелководной реке, наместник разрешил иметь на пароходе, кроме лоцмана, еще одного наемного матроса для боковых подстав (шрек), с которыми обычно плавали по Висле. Подставы эти, или шреки, употреблялись для крутых поворотов, которые часто встречались на Висле почти под прямым углом. Для этого на всех судах, плававших по этой реке, прибывались на носу и корме планки с зарубами, в которые даже на ходу упирали под-

#### *Железная грузовая баржа.*

*Грузоподъемность 114,8 т, длина 16,69 м, ширина 3,96 м, осадка 0,51 м. Вооружение — одно орудие*



ставу, ставя предварительно ее вперед и в землю. При этом пароход крепился и делал крутой поворот. В узком месте, когда лоцман не мог справиться одним рулем, он командовал: «Шрек!» — и его тут же ставили с носа на стороне, противоположной той, в которую требовалось повернуть.

24 апреля пароход отправился в Новогеоргиевск, откуда привел в Варшаву баржу с оружием. А 27 и 28 апреля отвез, вместе с баржей, 32,8 т военного груза. До 12 мая «Висла» совершил пять рейсов между Новогеоргиевском и Торном, перевозя оружие, порох, заряды, снаряды и другие военные грузы. Для охраны на пароходе постоянно находились офицер и 20 стрелков лейб-гвардии Царскосельского стрелкового батальона.

Между тем мелкие отряды польских повстанцев стали появляться у стен Варшавы. Поэтому 26 апреля канонерские лодки, оставив вместо себя на брандвахтенных постах железные катера, перешли к предместью Праге, где дополнительно выставили на берегу ракетную батарею из четырех станков. 1 мая канонерские лодки перебазировались к Старому мосту через Вислу и находились там до 22 июня, после чего возвратились на брандвахты.

2 мая пароход «Висла» отправился в Торн, откуда буксировал и конвоировал военный груз на трех берлинках. 3 мая парусно-гребная баржа под командованием лейтенанта Рембелинского за одни сутки, без конвоя и прикрытия, перевезла из Новогеоргиевска во Влоцлавек 13,12 т пороха. Из-за нехватки людей команда баржи состояла из 20 саперов, при двух матросах Гвардейского экипажа. Однако уже в середине мая перевозки на ней временно прекратились. Прибыв 12 мая из Влоцлавка в Полоцк, лейтенант Рембелинский доложил, что из-за обмеления Вислы баржу большую часть пути пришлось тянуть бечевой. Таким способом баржу можно было довести до Варшавы. Однако начальник Полоцкого отдела опасался, что в этом случае она может оказаться легкой добычей повстанцев, почему и запросил для ее буксировки пароход «Висла».

12 мая пароход вышел из Варшавы в прусскую крепость Торн, но, пройдя 25 верст от Новогеоргиевской крепости, близ Выхудской Кемпы ударился о корчи. Корпус получил несколько подводных пробоин, из которых наибольшая простиралась на 5,49 м по килю под машиной. Пароход очень быстро сел носом на грунт и затонул. Пассажиров и груз отправили на нанятых лодках в Полоцк, откуда на барже переправили во Влоцлавек. Для подъема «Вислы» из воды лейтенант Невахович к ночи того же дня поставил по бортам два частных грузовых судна.

Заурядный в обычных условиях подъем парохода вскоре превратился в небольшую военную операцию. По дошедшим слухам, до 5 тыс.

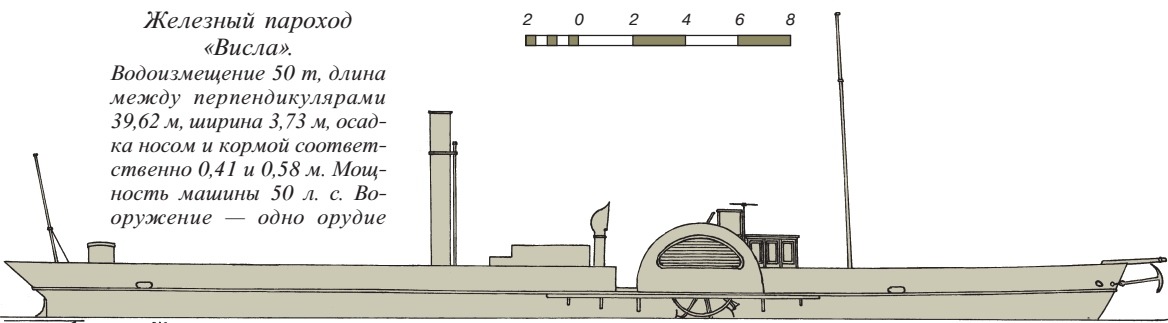
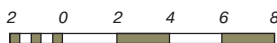
повстанцев двинулись к пароходу, дабы уничтожить его. Главнокомандующий не мог допустить гибели этого единственного парового «гиганта», символа экономической, военной и технической мощи империи на Висле. Поэтому для производства спасательных работ и их прикрытия от возможного нападения повстанцев по берегам реки вскоре сосредоточились довольно значительные силы войск.

В спасательных работах, помимо команды парохода, принимали участие 17 солдат лейб-гвардии Царскосельского батальона, две роты понтонного парка, две роты 3-го саперного батальона, два полевых орудия и 50 казаков для разведки. Часть этих сил непосредственно занималась подъемными работами, а остальные организовали оборону парохода. В случае необходимости из Новогоргеиевска в полном составе мог выступить 3-й понтонный парк. К счастью, нападения не последовало. Возможно, что наличие мощной обороны заставило повстанцев отказаться от их первоначального замысла.

Помимо службы на кораблях флотилии часть Гвардейского экипажа, расквартированная в Варшаве, участвовала в шести сухопутных экспедициях. Первая экспедиция отправилась 14 мая с отрядом генерал-майора Раля. В состав подразделения под командованием лейтенанта Матюшкина вошли два унтер-офицера и 39 матросов с десантным орудием при кондукторе Гудкове. В арсенале изготовили двухколесный железный передок для одной лошади в корень и одной в унос. Лошади везли орудие довольно легко, даже по пересеченной местности. В случае же боя в лесу, где лошади не могли пройти, предполагалось нести орудие на руках. Передовая цепь имела небольшие стычки с восставшими, орудие применять не пришлось, и впоследствии его установили на канонерской лодке № 1. Но и без применения артиллерии русские уничтожили 15 мятежников. Из числа отбитых у них лошадей одну получили члены Гвардейского экипажа, которые ее продали, а деньги поделили между собой. 1 июня экспедиция возвратилась в Варшаву.

*Железный пароход  
«Висла».*

*Водоизмещение 50 т, длина между перпендикулярами 39,62 м, ширина 3,73 м, осадка носом и кормой соответственно 0,41 и 0,58 м. Мощность машины 50 л. с. Вооружение — одно орудие*





Пока происходили эти бурные события, несколько скрасившие гвардейцам их провинциальную жизнь, в Варшаву по железной дороге начали прибывать заказанные в Пруссии 4-весельные шлюпки. Две сгрузили 18 мая, а 21-го привезли еще четыре. Четверки имели легкий ход и сидели в воде не глубже 0,305 м. Ими заменили частные лодки, которые начали возвращать владельцам, как и деревянные шлюпки, взятые из Новогоргиевской и Варшавской инженерной команды.

Пароход подняли 27 мая. После временной заделки пробоин и откачки воды его на буксире доставили к пароходному заводу графа Замойского, где 1 июня вытащили на стапель. А 22 июня, на три дня раньше контрактного срока, пароход спустили на воду, хотя во время ремонта пришлось снимать машину.

Авария «Вислы» заставила обратить внимание на навигационное обеспечение безопасности судоходства по реке. Выявилась совершенно неприглядная картина. Подмытые водой берега часто обваливались вместе с деревьями, которые, затонув, образовывали так называемые корчи. Никакой регулярной очистки реки не производилось. Аварии считались обыденным и неизбежным злом. Так, из 14 пароходов графа Замойского 10 постоянно находились в ремонте. Ежегодные расходы графа на ремонтные работы по исправлению повреждений от камней и корчей достигали 40 тыс. рублей серебром. В условиях, когда река приобрела значение важной транспортной артерии для перевозки военных грузов, создавшееся положение стало недопустимым. Возможно, в других условиях вопрос очистки реки решался бы с обычной для России неповоротливостью. Но реальная опасность срыва военных перевозок заставила власти Царства Польского «наступить на горло собственной песне» и пренебречь национальными особенностями русского делопроизводства. В июне—июле реку очистили от корчей.

Сборка первого из двух строившихся специально для Вислы пароходов началась в Варшаве 31 мая, когда привезли с Адмиралтейских Ижорских заводов под Санкт-Петербургом корпус парохода «Нарев». Второй пароход, «Буг», строился на частном заводе Карра и Макферсона в Санкт-Петербурге. Узлы и детали доставили по ветке железной дороги на берег Вислы 25 мастеровых того же завода под руководством кондуктора Пашина. Пришлось немедленно освободить вагоны, потому что за их простой следовало платить деньги. Выгрузив вещи на набережную, моряки принялись за их доставку на противоположный берег своими силами. Из доставленных грузов оказались самыми тяжелыми котел — около 6,56 т — и 24-фунтовое орудие. Люди для работ брались с тех бригад, которые считались в то время спокойными. Еще до прибытия частей парохода выбрано было, при участии начальника инженеров Царства

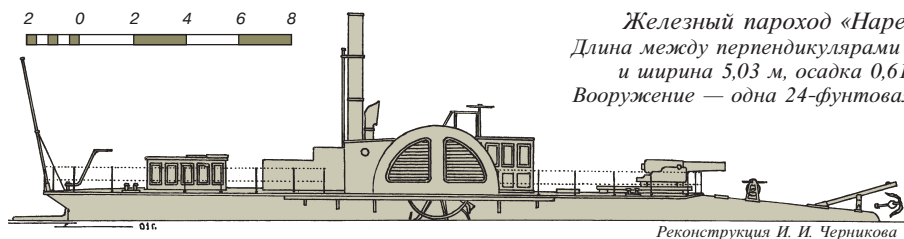
*Флотилия Гвардейского экипажа  
на реке Висле, 1863 г.*

*Из собрания Н. Н. Афонина*



Польского майора Фейхнера, место у Александровской цитадели для постройки пароходов и мастерских. Оно оказалось самым удобным, так как, находясь недалеко от казарм и цитадели, не нуждалось в излишнем карауле. Кроме этого, часть бани и служительский дом, поступивший под мастерские, уменьшили стоимость постройки. Затем приступили к строительству остальных мастерских и планировке места для постройки пароходов.

Нужно особо отметить, что так называемый пароход «Буг» на самом деле являлся уникальным речным кораблем малого водоизмещения, который оказался незаслуженно забытым историками отечественного судостроения. При внушительной огневой мощи речная канонерская лодка очень мало сидела в воде — всего лишь на 0,61 м. Постройка корабля малого водоизмещения, с жестким ограничением по осадке, была возможна только при строжайшем соблюдении весовой дисциплины. Для строительства «Буга» Макферсон лично отобрал лучших мастеровых. Рано утром он первым делом отправлялся на место, где Менсон, один из опытейших мастеров, руководил постройкой. После обеда хозяин появлялся опять, чтобы к вечеру обстоятельно доложить о ходе работ контролеру Морского министерства. Строительство этого заказа продемонстрировало высокую техническую культуру работников Балтийского завода, так как и по настоящее время никому в мире не удалось создать канонерскую лодку с подобной осадкой, вооруженную 152-мм нарезной пушкой с клиновым затвором.



*Железный пароход «Нарев».*  
*Длина между перпендикулярами 30,48 м*  
*и ширина 5,03 м, осадка 0,61 м.*  
*Вооружение — одна 24-фунтовая пушка*

К концу мая 1863 г. над строительной площадкой Балтийского завода вознесся корпус 33-метрового «парохода». Чтобы сделать канонерскую лодку разборной, листы обшивки (в районе поперечных переборок) не склепывали, а соединяли временными болтами. В начале июня 1863 г. несколько десятков ломовых подвод, груженных частями разобранного «парохода», под охраной вооруженных матросов Гвардейского флотского экипажа направились на Варшавский вокзал. Все части быстро погрузили на платформы и без промедления отправили в Варшаву.

2 июня в Варшаву прибыл вторично корабельный инженер-поручик Михайлов с четырьмя мастеровыми, которые и приступили к устройству стапеля. 5 июня все части парохода «Нарев» уже доставили к месту работы, и тотчас же началась сборка парохода. В то же время шли работы по мастерским. Строили сарай для угля, склад с тремя отделениями для пароходов, кузницу, слесарную и караулку. Все постройки обнесли забором. Плотничья и столярная мастерские, а также склад запчастей для других судов размещались в отдельном здании.

Все строительные работы первоначально сосредоточились на пароходе «Нарев». На стапельном месте парохода «Буг» в ожидании корпусных деталей из Санкт-Петербурга только установили стапель-блоки. Работы по сборке «Нарева» продвигались успешно. За месяц корпус удалось собрать и подготовить к спуску.

17 июня наместник посетил стапель и мастерские. Потом был в Белянах, у брандвахты, и остался всем доволен. Напряженная служба на белянской брандвахте привела к тяжелой болезни ее командира, лейтенанта Пазухина. 10 июня ему разрешили вернуться в Санкт-Петербург. Вместо него 22 июня из Гвардейского экипажа прибыл лейтенант Клокачев, а 24 июня — инженер-механик прапорщик Андреев. 25 июня все офицеры флотилии получили новые назначения. Клокачев стал командиром парохода «Висла», Невахович — командиром строящегося парохода «Нарев», Мартынов — командиром обеих брандвахт, Рембельский — заведующим объездами по реке Висле, Матюшкин — командиром роты и строящегося парохода «Буг». Инженер-механик Андреев получил временное назначение механиком на пароход «Висла».

27 июня моряки приступили к работам по спуску парохода «Нарев». Для этого пришлось углубить дно реки напротив стапеля и загородить его щитами из досок, чтобы течение не замывало песком. 3 июля из Колпина привезли для парохода котел и машину. 5 июля, в 19 ч, дабы не беспокоить начальство два раза, церемонию закладки и спуска произвели одновременно, в присутствии его императорского высочества, генерал-адмирала, наместника Царства Польского и ее высочества великой княгини Александры Иосифовны. Пароход, длиной между перпендикулярами 30,48 м и шириной 5,03 м, благополучно спустили боком с высоты 3,35 м над горизонтом воды. Сел пароход кормой на 30,5 см, а носом на 6,4 см. На другой день пароход подвели к подъемному крану и приступили к установке на него машины и котлов.

Так как морским артиллеристам не удалось приобрести опыта стрельбы в боевых условиях, капитан-лейтенант Небольсин принял решение производить практические стрельбы из орудий, ракетных станков и штуцеров. Стреляли в парусиновый щит, на расстоянии 640 м, в направлении Белянской горы. Для того чтобы войска не принимали стрельбы за сигнал тревоги, день стрельб оговаривался в приказах по Варшавскому гарнизону. На пуски ракет собиралось много армейских офицеров, отдававших должное этому экзотическому виду оружия. 10 июля состоялась первая пробная стрельба из корабельных орудий. В результате выявились некоторые конструктивные недостатки в корпусных конструкциях. На катерах системы Фрэнсиса пришлось дополнительно подкреплять корпус под установку 1-фунтовых пушек. На канонерской лодке № 1 пушка разрушила кормовую часть — ее впоследствии заменили  $\frac{1}{4}$ -пудовым единорогом. Железные колеса десантного станка при езде по мостовой вышли из строя. Поэтому в экспедициях стали использовать деревянные колеса.

11 июля с завода Макферсона прибыли узлы и детали корпуса парохода «Буг», а 16-го 22 заводских мастеровых приступили к его сборке на месте спущенного парохода «Нарев». Из-за сильного падения воды в реке работы по постройке велись спешно.

23 июля, в составе отряда генерал-майора Криднера, из Варшавы отправилась 2-я экспедиция. Под командованием капитан-лейтенанта Небольсина, при лейтенантах Неваховиче, Мартьянове и кондукторе Гудкове, выступили 50 нижних чинов с ракетными станками. Экспедиция продолжалась двенадцать дней. Отряд прошел через три губернии, покрыв расстояние около 427 км. Моряки преследовали отряд мятежника Янковского и построили две переправы, через реки Пилицу и Вислу. Чтобы уйти налегке, Янковскому пришлось распустить свой отряд. Русские взяли много пленных, орудия и польских жандармов. Остановившись

перед переправой через Вислу, генерал приказал капитан-лейтенанту Небольсину найти средства для переправы. Взяв с собой лейтенанта Неваховича и боцмана Телегина с четырьмя казаками, капитан-лейтенант отправился по приказанию. Уже смеркалось, но пришлось преодолеть 10 км лесом, напрямик до Вислы. И столько же — обратно. Успели отъехать километра на три, как один из казаков сообщил, что видел конный патруль повстанцев. Небольсин послал этого казака в лагерь предупредить генерала и продолжил свой путь. Подъехав к Висле, офицеры увидели вытасченный на берег паром, удобный для перевозки людей и лошадей. Генерал Криднер с нетерпением ожидал результатов разведки, и в виде вознаграждения остаток ночи моряки провели с большим комфортом, в новом доме, правда, без окон и дверей, но зато под крышей.

Генерал-майор Криднер, справедливо считая преследование небольшой шайки всем отрядом делом неэффективным, приказал выделить по 10 добровольцев от каждого подразделения. В числе их оказался лейтенант Мартьянов с 11 матросами. Это отделение продолжало действовать под командованием полковника Желтухина. А основной отряд с большим количеством пленных и трофеями возвратился в Варшаву.

Группа лейтенанта Мартьянова составила 3-ю экспедицию Гвардейского экипажа. Из всего отряда только уланы имели столкновения с восставшими. Через 13 дней, пройдя около 850 км, отряд возвратился в Варшаву. Редко кому, даже из сухопутных войск, приходилось делать переходы продолжительностью 25 дней. Матросы, хотя и устали до изнеможения, бодрились и сожалели о том, что не удалось участвовать в боевых стычках.

15 августа пароход «Висла» и две канонерские лодки пришли в Варшаву и стали по сторонам плавучего моста для охраны его от возможных диверсий. Люди круглые сутки дежурили на мосту, а шлюпки разъезжали под мостом и досматривали мимопроходящие плашкоуты. Через сутки удалось пресечь попытку поджога и задержать человека, имевшего при себе горючие материалы. Железные катера оставались на своих местах и исполняли брандвахтенную службу.

18 августа лейтенант Матюшкин в составе отряда генерал-майора Криндера отправился в 4-ю экспедицию Гвардейского экипажа, с 30 ракетами, при двух унтер-офицерах, 24 матросах и кондукторе Гудкове. Пройдя неделю лесами Варшавской и Люблинской губернии, утром 25 августа группа настигла шайку Зелинского и выдержала серьезный бой у деревни Мыслова. Для моряков это было первое (и последнее) боевое столкновение. Матросы взяли из обоза восемь ракет, один ракетный станок и, со штуцерами за плечами, бегом следовали за стрелковой цепью. Перебежав поле, усеянное трупами мятежников, и перелесок топкого



болота, они вышли на поляну длиной около версты. Тут моряки увидели бегущую в беспорядке неприятельскую кавалерию, приближавшуюся к опушке густого леса. Лейтенант Матюшкин приказал кондуктору Гудкову поставить станок и пустить ракету. Это спугнуло всадников, скрывшихся в густом лесу. 25 августа, вечером, отряд вернулся в Варшаву. За этот бой, по жребию между нижними чинами, рядовой Гвардейского экипажа Пендуков удостоился награждения Знаком отличия Военного ордена.

21 августа пароход «Висла» осуществил перевозку военных грузов из Варшавы в Новогеоргиевск и обратно.

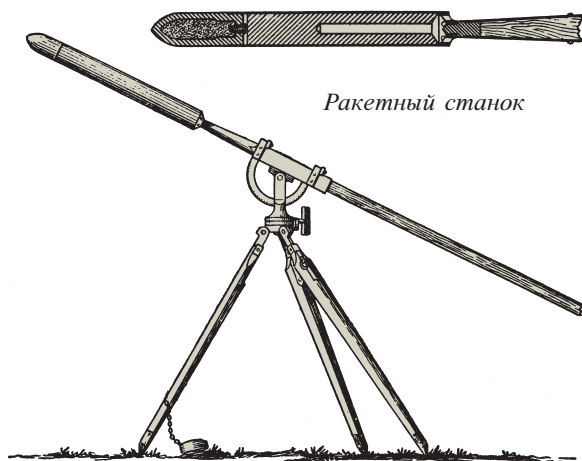
24 августа, в 18 ч, «Буг» благополучно спустили на воду. Пароход длиной 33,53 м, шириной 5,03 м, сел кормой на 12,7 см, носом — на 7,6 см.

31 августа, под командованием лейтенанта Клокачева, в распоряжение генерал-майора Толя отправилась 5-я экспедиция, в составе кондуктора Гудкова и 11 нижних чинов, с двумя ракетными станками. 9 сентября со станции Чижово отряд выступил на поиски мятежников. Пройдя лесами 40 верст до деревни Пяски, обнаружив и взорвав землянки-убежища, забрав восемь повстанцев, отряд на другой день вернулся в Чижово. Кроме того, русские арестовали за активное участие в восстании местных кузнецов, а также захватили 46 ружей и трехпудовый бочонок пороха. 15 сентября моряки вернулись в Варшаву.

В начале сентября закончились достроечные работы на пароходе «Нарев». После швартовых испытаний машины пароход 13 сентября отправился в Беляны для стрельбы из орудия картечью и ядрами. При этом никаких недостатков в креплении корпуса не обнаружилось. Машина работала плавно, без вибрации. Но ее мощность в 15 л. с. оказалась явно недостаточной, особенно при полной воде, когда течение усиливалось почти вдвое. Нельзя не сожалеть, но тщательная и безукоризненная работа Ижорского завода не имела полного успеха из-за установки мало-мощной машины и тяжелого котла.

В тот же день (13 сентября) баржа, под командованием лейтенанта Матюшкина, ходила в Новогеоргиевск и обратно с военными грузами.

15 сентября под командованием лейтенанта Рембелин-



Ракетный станок

ского на станцию Чижово отправилась 6-я экспедиция, в составе 17 нижних чинов, при ракетных станках. 20 сентября и 2 октября моряки безуспешно ходили в лес на поиски мятежников, и 11 октября отряд вернулся в Варшаву.

10 октября благополучно испытали машину парохода «Буг», и корабль пошел в Беляны для испытания артиллерии. Недостатков в конструкции корпуса и машины не обнаружили. Нужно отметить, что пароход «Буг», имея машину в 30 л. с., ходил лучше «Нарева» и сидел в воде меньше его. Эти два качества имели очень важное значение при плавании по Висле. Однако бо́льшая (по сравнению с «Наревом») длина корпуса, видимо, отрицательно сказалась на общей прочности судна. Это проявлялось в том, что при постановках на мель машина парохода почти всегда получала повреждения.

Наибольшие затруднения при достройке пароходов вызвали плотничьи и столярные работы, так как они производились в Варшаве местными силами и средствами. Не хватало не только специалистов высокой квалификации, но и сухого строевого леса, не говоря уже о палубных досках.

Кроме постройки пароходов мастерские производили работы и на других кораблях флотилии. Так, на пароходе «Висла» в трюмах поставили вдоль всего борта откидные решетчатые скамейки (они же — койки) такой высоты, чтобы во время боя стрелки, стоя на них, защищались железным фальшбортом и могли стрелять из удобного положения. Широкие люки парохода закрывались во время дождя специальным тентовым устройством. В носовой и кормовой частях установили по одной 1-фунтовой пушке. Устроили каюту для лоцмана, крюйт-камеру, установили крамболы для отдачи якоря. На канонерской лодке № 1 сделали весла и пришлось установить менее мощный десантный  $\frac{1}{4}$ -пудовый единорог, так как палуба от выстрелов 24-фунтовой пушки дала течь. На барже поставили 1-фунтовую пушку и два ракетных станка.

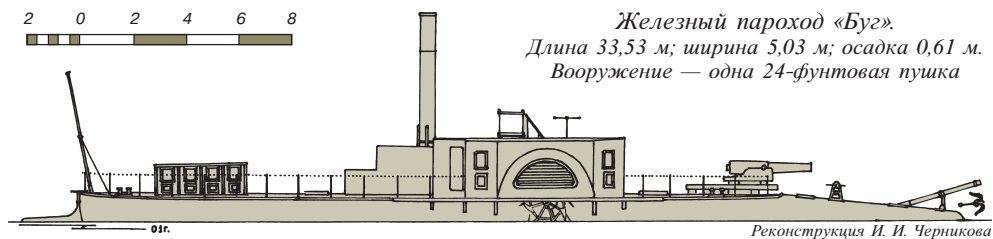
Таким образом, в состав флотилии железных судов вошли: три парохода, две канонерские лодки, четыре катера системы Фрэнсиса, одна баржа (построенная вместе с канонерскими лодками и приведенная из Новогоргиевска) и шесть мелкосидящих шлюпок. Артиллерия на этих кораблях состояла из двух орудий 24-фунтового калибра, двух  $\frac{1}{4}$ -пудовых единорогов, восьми 1-фунтовых пушек и восьми станков для пуска ракет. Такая солидная подвижная паровая батарея уже одним своим присутствием внушала повстанцам должное уважение.

Нужно отметить, что поляки всячески препятствовали службе флотилии. Так, одному из русских лоцманов, Визе — пруссаку по происхождению, какой-то цирюльник во Влоцлавеке угрожал смертью, ежели

тот еще раз будет водить москалей. Когда же Визе во второй раз оказался во Влоцлавеке, тот же цирюльник бросился на него, но был задержан рядовым Гвардейского экипажа, приставленным охранять лоцмана. Когда катер № 1 проходил под мостом, в унтер-офицера Полякова бросили полено, которое попало в руку горниста Васильева, сидевшего на корме, и повредило ему палец. Человека, кинувшего полено, задержали, и на допросе он заявил, будто бы ему не понравилось, что люди ровно гребут. На рядового Матвея Орлова, шедшего из города в ремонтное заведение, напали пять неизвестных ему поляков; на крик Орлова прибежали саперы. Поляки разбежались, но одного из них удалось задержать. На нем оказалась, под обыкновенным мужицким платьем, повстанческая форма. Всех троих отправили по этапу. Поляки не ограничивались только нападением на военнослужащих. Так, плотнику, двое суток работавшему для флотилии, в целях собственной безопасности пришлось устроиться на должность таможенного досмотрщика и большую часть времени находиться при карауле в речном отделении.

13 октября баржа, под командованием лейтенанта Клокачева, ходила с плашкоутом в Новогеоргиевск и обратно. Впоследствии использование пароходов затруднялось из-за сильного падения воды в Висле. Баржа на буксире парохода «Висла» сделала три рейса в крепость Новогеоргиевск, а в четвертый раз (из-за мелководья) отправилась одна и на обратном пути с большим трудом пробилась через довольно густой лед. На всех рейсах баржа перевозила в Новогеоргиевск свинец, а обратно в Варшаву — неснаряженные бомбы. Кроме того, переправлялись небольшие воинские команды и партии арестантов.

Из-за своей малочисленности команда Гвардейского экипажа семь месяцев несла напряженную и бессменную службу на кораблях и береговых пунктах. К осени численность личного состава несколько возросла. Прибыли: 12 человек машинной команды, кондуктор Степаненко, унтер-офицер Завьялов, унтер-офицер корпуса корабельных инженеров Тетерин и, наконец, для ведения отчетности — подшкипер, унтер-офицер Анкудинов. Таким образом, личный состав флотилии стал следую-



щим: один штаб-офицер, семь обер-офицеров, два кондуктора, 25 унтер-офицеров, 154 рядовых, девять нестроевых. Всего 210 человек.

В состав флотилии входило и небольшое количество чинов сухопутных войск. Четыре сапера постоянно занимались плотничными работами в ремонтных мастерских. 20 саперов получили назначение гребцами на баржу. Обучившись гребле, они оказались полезными, но командование флотилии старалось обходиться без них. Потому солдаты совершили только одно плавание до Влоцлавека и два плавания в Новогеоргиевск. Казаки 4-го Донского полка, назначенные для усиления постов в Белянах и Саска-Кемпа, использовались также для связи, разведки и дозора. Наконец, из Царскосельского стрелкового батальона постоянно назначалось в рейсы на пароход «Висла»: один офицер, один унтер-офицер и около 15 рядовых. При перевозке арестантов они составляли конвой. На баржу стрелков не брали, потому что там и без того численность команды превышала пароходную.

14 октября прибыла в Варшаву 3-я рота Гвардейского экипажа под командованием капитан-лейтенанта Осетрова. 16 октября все дела уже были сданы. 3-я рота заступила на корабли и береговые посты. К этому времени флотилия перевезла в Новогеоргиевск 32,8 т военного груза, а оттуда доставила более тысячи штуцеров. В город Влоцлавок доставила 13,12 т пороха. Из Новогеоргиевска и обратно перевозились различные воинские команды, осужденные повстанцы, а также пассажиры и грузы, требовавшие усиленного конвоя на берегу. Кроме того, пароход «Висла» дважды ходил в Пруссию, откуда на трех баржах привез 90,2 т бомб, гранат и картечи. На Висле в разное время удалось поймать более 50 повстанцев и подозрительных лиц.

При отправке в Санкт-Петербург капитан-лейтенант Небольсин получил назначение начальником 25-й рекрутской партии, состоявшей из 214 мятежников. При партии было еще 25 человек (из них одна женщина), приговоренных к каторжным работам и ссылке в Сибирь.

Новый начальник флотилии, капитан-лейтенант Осетров, своим приказом от 15 октября назначил командирами кораблей: лейтенанта Веселаго — на пароход «Буг», лейтенанта Валькевича — на пароход «Нарев», лейтенанта Селиванова — на пароход «Висла», лейтенанта Невельского — на баржу, лейтенанта Волчкова — на гребные канонерские лодки № 1 и 2. При флотилии остались от 4-й роты инженер-механик прапорщик Андреев, кондукторы Степаненко и Гудков и 17 нижних чинов. По случаю наступивших холодов на флотилию получили 30 постовых тулупов и 130 дубленых полушубков.

В число корабельного состава флотилии вошли следующие железные корабли: три парохода («Висла», «Нарев» и «Буг»); две парусно-греб-

ных канонерские лодки (№ 1 и 2); парусно-гребная баржа; четыре катера системы Фрэнсиса (№ 1, 2, 3 и 4) и шесть шлюпок с воздушными ящиками. На вооружении флотилии состояли две 24-фунтовые пушки, два  $\frac{1}{4}$ -пудовых единорога, шесть 1-фунтовых фальконетов и восемь ракетных станков.

Четвертая рота возвратилась в Гвардейский экипаж 21 октября. А 4 ноября, на общем параде войск, расквартированных в Санкт-Петербурге, удостоилась представления императору, выразившему роте свою благодарность за службу в Царстве Польском. За это время умерли от простуды: лейтенант Пазухин, один матрос и один рядовой машинной команды. Уже 31 октября пароход «Висла» с новой командой отправился в Новогеоргиевск, чтобы прибуксировать оттуда баржи обратно в Варшаву.

Основные обязанности флотилии состояли в охране плавучего моста от поджогов (на что поляки покушались неоднократно, но безуспешно), в осмотре на брандвахтах всех входящих и выходящих из города судов для предупреждения ввоза военной контрабанды и задержания подозрительных лиц, в перевозке на баржах разных артиллерийских грузов в крепость Новогеоргиевск и в другие места, при этом обратно (против течения) баржи всегда приводились на буксире парохода «Висла».

Возвращение баржи из Новогеоргиевска, куда она отправилась 15 ноября, задержал начавшийся ледоход. Затем уровень воды упал до 0,61 м, что сделало невозможным посылку парохода. Баржа встала у местечка Яблоны, в 16 верстах от Варшавы, и только 24 ноября после многих усилий (при низкой воде, противном ветре и течении) благополучно прибыла в Варшаву с полным грузом. 20 ноября опять пошел лед, и все корабли сосредоточились около порта.

До 17 декабря из порта постоянно посылались шлюпки для осмотра проходящих судов, которые появлялись при каждой остановке ледохода. Наконец, 18 декабря река окончательно стала, и 20 декабря суда флотилии окончили кампанию. На воде остались три парохода и две канонерские лодки, все остальные корабли вытащили на берег. При этом, имея в виду, что Висла в течение зимы не замерзает полностью, один пароход и два катера держали в полной боевой готовности.

Принимая во внимание советы старожилов и лоцманов, начальник флотилии решил перевести суда на противоположный берег и ввести их в бассейн у форта Сливичского. Зимую около порта, корабли флотилии постоянно подвергались опасности повреждения от ледохода. Для перевода кораблей пришлось прорубать во льду канал через Вислу. Когда эта нелегкая работа уже близилась к концу, уровень воды в реке (в ночь с 11 на 12 февраля) поднялся на 0,92 м. Лед отделился от берегов и отмелей, угрожая подвижкой. Вместо перевода кораблей на противопо-



ложный берег пришлось немедленно перевести их за небольшой, огражденный сваями мол около Михайловских ворот цитадели, дополнительно обведенный крепким бревенчатым боном. К 14 февраля все корабли были укрыты. 15 февраля лед вскрылся и шел довольно сильно в продолжение трех дней. Благодаря энергичным действиям начальника и всего личного состава флотилии удалось избежать повреждения кораблей.

18 февраля корабли флотилии подняли флаг и начали кампанию. 29 февраля все канонерские лодки и катера отправились по брандвахтам. А баржа, нагруженная 16,4 т свинца, ушла в крепость Новогеоргиевск. На пароходах «Буг» и «Нарев» продолжались внутренние отделочные работы. Поэтому перевозкой артиллерийских и инженерных грузов по крепостям первоначально занимались баржа и пароход «Висла». После окончания достроечных работ к перевозкам подключился и пароход «Буг».

В апреле произошли частичные изменения офицерского состава флотилии. На смену заболевшим лейтенантам Веселаго и Селиванову прибыли лейтенанты Зеленин и Небольсин 2-й, приняв от своих предшественников корабли и служебные обязанности.

В продолжение апреля—июля канонерские лодки, катера и шлюпки несли службу на брандвахтах. За это же время пароходы и баржа развезли по крепостям более 492 т разного артиллерийского и инженерного груза и более 82 т пороха.

17 марта пароход «Нарев» отправился к прусской границе. Зайдя по дороге в города Полоцк и Влоцлавек, пароход 21 марта прибыл в местечко Нишава, где занял брандвахтенный пост. Его брандвахтенная служба продолжалась бессменно до 15 июля.

7 июля 1864 г. главнокомандующий войсками в Царстве Польском, отметив улучшение политической ситуации, приказал флотилию упразднить, а третью роту Гвардейского экипажа отправить в Санкт-Петербург.

В связи с упразднением флотилии пароход «Нарев» получил приказ и 20 июля возвратился в Варшаву. Это странным образом совпало с возникшими волнениями в Прусской Польше. К этому времени у командования сложилось устойчивое мнение о большой пользе, которую пароход приносил, находясь на границе (поляки даже прозвали его «противоповстанческий пароход»). Поэтому наместник лично распорядился возвратить его обратно. 25 июля, пополнив запасы, «Нарев» вновь отправился к месту прежней своей стоянки.

12 августа обе канонерские лодки, баржа, три катера системы Фрэнсиса и все шлюпки моряки сдали в ведение Новогеоргиевской инженерной команды. В распоряжении капитан-лейтенанта Осетрова остались три парохода и один катер системы Фрэнсиса. Из всех пароходов главноко-

мандующий решил оставить для службы в Царстве Польском только «Вислу». Пароходы «Буг» и «Нарев» Морское министерство предполагало разобрать и перевезти в Санкт-Петербург. В ожидании дальнейших распоряжений команда Гвардейского экипажа осталась почти без дела.

Все корабли флотилии 31 октября окончили кампанию и разоружились. Но разборке пароходов «Буг» и «Нарев» помешали сильные морозы. Поэтому все работы отложили до весны 1865 г. Ответственность за сохранность пароходов «Буг» и «Нарев» возложили на нового командира парохода «Висла», лейтенанта барона Бойе 2-го, который с новой командой парохода в составе механика подпоручика Попова и 27 нижних чинов 1-го флотского экипажа 13 ноября прибыл из Кронштадта в Варшаву.

26 ноября в 7 ч 3-я рота в составе 204 человек под командованием капитан-лейтенанта Осетрова отправилась по железной дороге из Варшавы, конвоируя партию арестантов, и прибыла в Санкт-Петербург 28 ноября. 3-я рота находилась в Царстве Польском год и полтора месяца, потеряв за все время двух нижних чинов, умерших от болезней.

За самоотверженную и образцовую службу на флотилии ряд офицеров Гвардейского экипажа в конце 1864 г. удостоился наград. Капитан-лейтенант Осетров получил орден Святого Станислава II степени с имперской короной; лейтенант Веселаго — орден Святого Станислава II степени; лейтенанты Барташевич, Матюшкин и Невахович — орден Святой Анны III степени; лейтенанты Валькевич, Клокачев, Мартыянов, Рембелинский и корабельный инженер-механик подпоручик Андреев — орден Святого Станислава III степени.

В 1865 г. от некогда могучих речных сил остались лишь пароход «Висла» и гребной катер. Предполагалось после освобождения Вислы ото льда немедленно отправить пароход в местечко Нишава. Но ближе к весне планы изменились. Пароход вооружили одной 1-фунтовой пушкой (25 зарядов с ядрами), пятью боевыми ракетами со станками. Это же вооружение осталось и в следующем году, но необходимость в нем уже отпала. В 1865 и 1866 гг. пароход в основном стоял у пристани в Варшаве. Иногда он выполнял разовые поручения командования округа и делал летом несколько рейсов от Варшавы к Новогеоргиевску (для практических занятий команды парохода), хотя навигация начиналась сразу после вскрытия Вислы и заканчивалась с началом ледостава.

25 января 1867 г. флотилию на Висле «за ненадобностью» упразднили. 12 июля последовало распоряжение о подготовке парохода «Висла» к торгам. 13 сентября 1867 г. пароход продали с публичного торга пинскому купцу Айзенбергу. Только артиллерия флотилии еще долго ржавела в Варшаве, пока Морское ведомство не сдало ее для переплавки на

металл. Русских кораблей не было на Висле почти 20 лет. Только в конце 80-х гг. XIX в. Военное ведомство организовало в Новогеоргиевске речной военный порт и создало Новогеоргиевскую речную флотилию, участвовавшую в боях на Висле в 1914—1915 гг.

### Озерные флотилии в Финляндии. 1808—1912 гг.

**В**о время войны России со Швецией в 1808 г. существенную помощь русскому отряду Баркляя-де-Толли, действовавшему в районе озера Коловеси, оказали канонерские лодки и батарейные плоты Сайменской флотилии. Пятнадцать канонерских лодок под командованием лейтенанта Казакова 5 июля 1808 г. были перевезены из озера Сайма на лошадях, причем в некоторых местах их пришлось перетаскивать вручную. Батарейные плоты строились на месте.

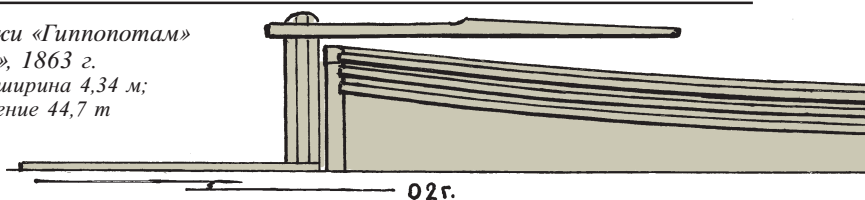
Затем озерная флотилия была воссоздана Морским министерством в 1863 г. Корабли предназначались для перевозки войск и воинских грузов, а также для выполнения военно-полицейских задач. Флотилия состояла из трех отрядов, базировавшихся на Пейенском, Тавастгустском озерах и Неси-ярви. Основу флотилии составили пароход русского Военного ведомства «Суоми» и при нем три баржи. Дополнительно были заказаны два парохода, четыре баржи и два паровых катера. 13 января 1864 г. Свеаборгский порт передал флотилии шесть парусно-гребных баркасов, вооруженных артиллерией. Флотилией командовал капитан 2 ранга Тепелиус.

15 июля 1863 г. из Кронштадта пришли три паровые канонерские лодки: «Балагур», «Зарница» и «Забияка». Однако политическая обстановка в Финляндии особых опасений не вызывала, поэтому лодки в озерную систему не входили и 30 августа того же года вернулись обратно.

23 августа 1865 г. все корабли озерной флотилии, построенные в 1863 г., передали Военному ведомству, и после этого флотилия прекратила свое существование.

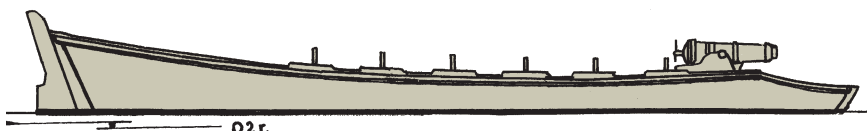
9 апреля 1904 г. Главный морской штаб для охраны Сайменской озерной системы выделил пять миноносок: № 1, 22, 24, 28 и 36.

*Деревянные баржи «Гиппопотам»  
и «Сивуч», 1863 г.  
Длина 19,1 м; ширина 4,34 м;  
водоизмещение 44,7 т*





Миноноска Балтийского флота



02г.

12-весельная канонерская лодка. 1808 г.

Длина 10,67 м; ширина 3,4 м; осадка 0,61 м; одна 6-фунтовая пушка

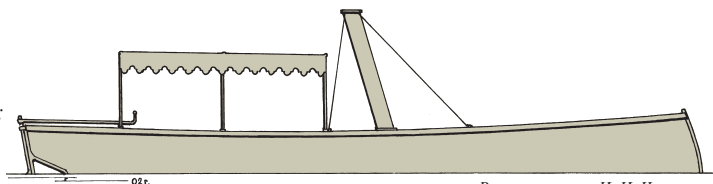


02г.

20-весельные баркасы № 1, 3, 4, 7 и 8, 1863 г.

Длина 12,26 м; ширина 3,51 м; осадка 1,22 м; одна 24-фунтовая каронада

Паровой катер  
«Стрела», 1863 г.  
Длина 11,89 м; ширина  
2,74 м; осадка 1,07/0,62 м;  
водоизмещение 7,5 т.  
Мощность машины 5 л. с.

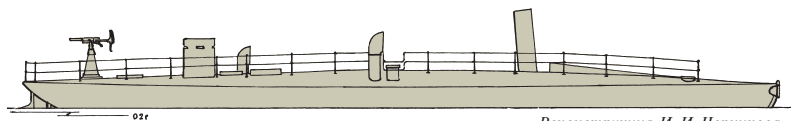


02г.

Реконструкция И. И. Черникова



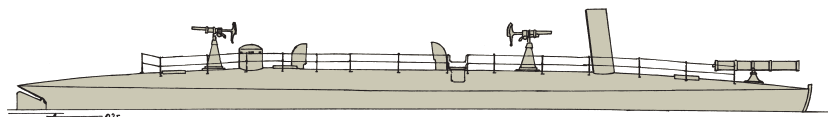
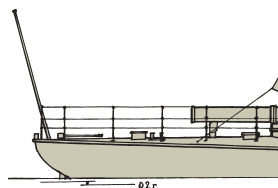
Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

### Миноноска № 22, 1878 г.

Длина 21,8 м; ширина 2,7 м; осадка 1,0/1,7 м; водоизмещение 23 т. Мощность машины 220 л. с., скорость 13 уз. Один торпедный аппарат и одна 37-мм пушка



Реконструкция И. И. Черникова

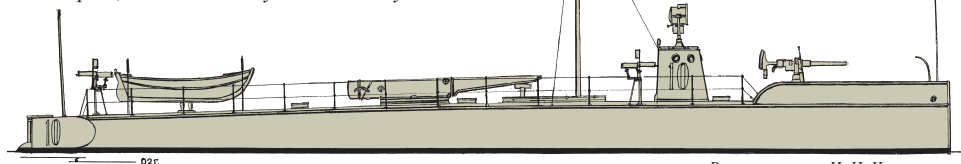
### Миноноска № 36.

Построена в 1878 г. на Балтийском заводе. Длина 21,8 м; ширина 2,7 м; осадка 1,0/1,7 м; водоизмещение 23 т. Мощность машины 220 л. с., скорость 13 уз.

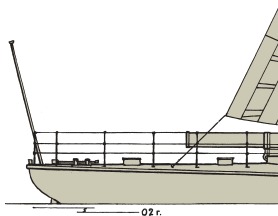
Один торпедный аппарат и одна 37-мм пушка

### Газолиновые миноноски № 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 10, 1897 г.

Длина 27,5 м; ширина 3,66 м; осадка 1,22 м; водоизмещение 35 т. Мощность машины 600 л. с., скорость 13 уз. Один торпедный аппарат, одна 47-мм пушка и два пулемета



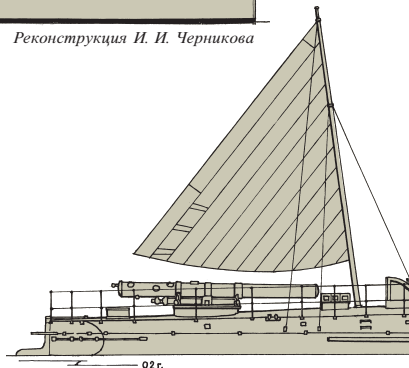
Реконструкция И. И. Черникова



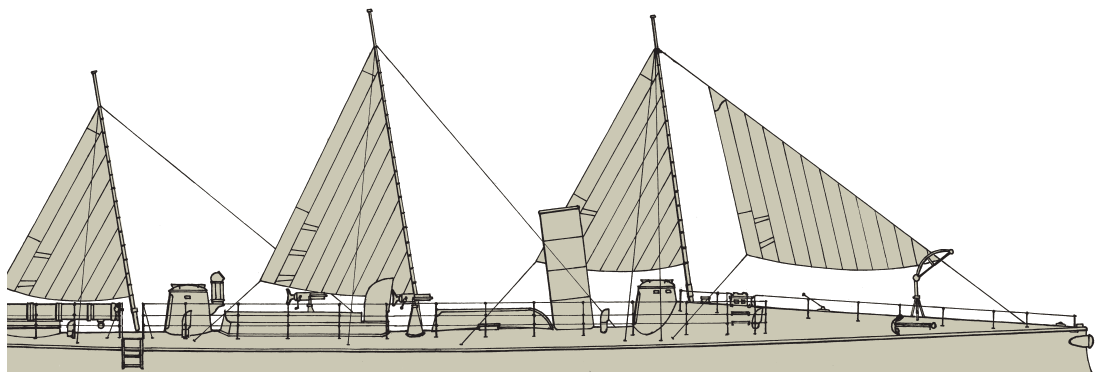
### Миноносец № 139, 1897 г.

Длина 42,0 м; ширина 4,5 м; осадка 1,3/2,0 м; водоизмещение 120 т. Мощность машины 2000 л. с., скорость 21 уз.

Три торпедных аппарата и две 37-мм револьверные пушки



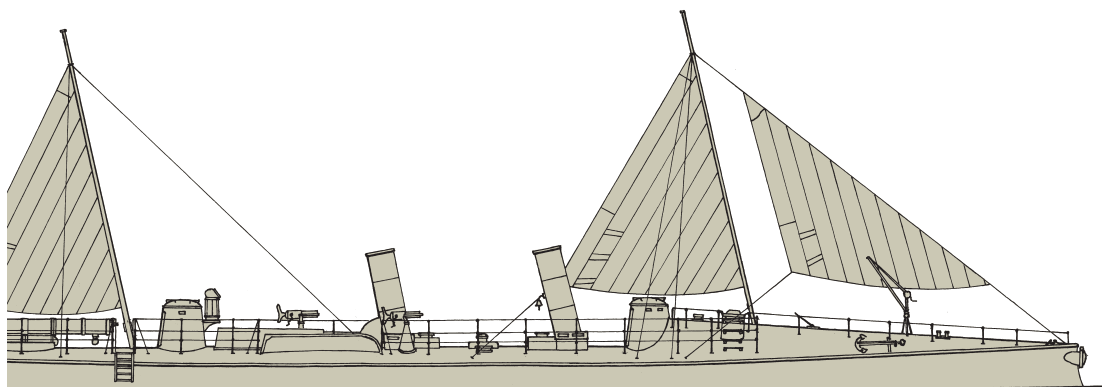




Реконструкция И. И. Черникова

Миноносцы № 116 и 126, 1893 г.

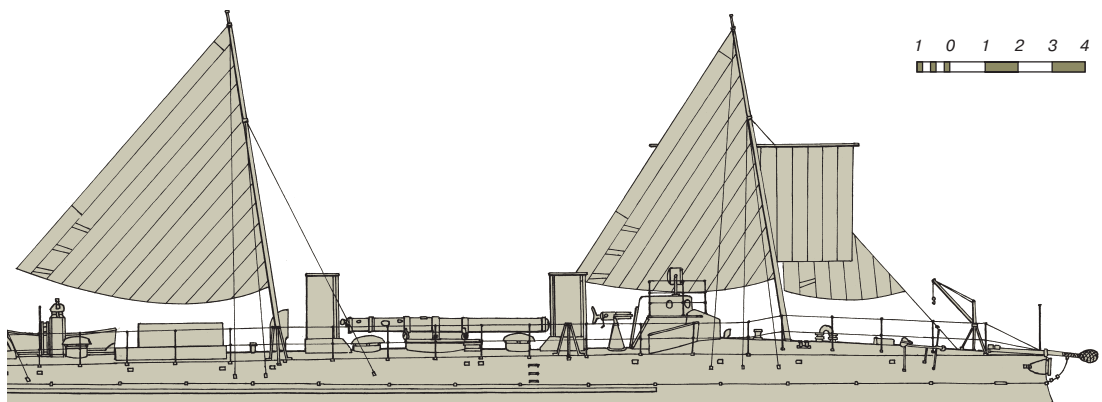
Длина 39,1 м; ширина 4,7 м; осадка 1,0/1,9 м; водоизмещение 99 т. Мощность машины 1000 л. с., скорость 20 уз. Два торпедных аппарата и две 37-мм револьверные пушки



Реконструкция И. И. Черникова

Миноносец № 131, 1895 г.

Длина 38,6 м; ширина 4,8 м; осадка 0,9/2,1 м; водоизмещение 100 т. Мощность машины 1000 л. с., скорость 21 уз. Два торпедных аппарата и две 37-мм револьверные пушки



1 0 1 2 3 4

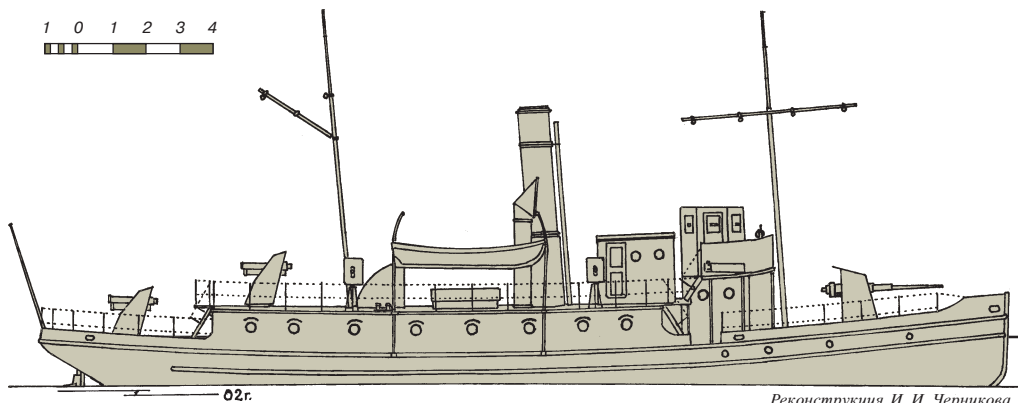
Реконструкция И. И. Черникова



*Газолиновая  
миноноска № 10*

25 мая 1906 г. для усиления охраны таможенной границы с Финляндией и пресечения контрабанды оружием на Ладожское озеро вышел отряд миноносцев Балтийского флота: № 102, 108, 109, 110, 116, 125, 126, 131 и 139.

В 1907 г. на Ладоге находились всего три миноносца: № 108, 109 и 110.



*Реконструкция И. И. Черникова*

*Неосуществленный проект канонерской лодки для финской озерной флотилии. Разрабатывался по инициативе Военного ведомства в 1912 г. Длина 28,3 м; ширина 6,11 м; осадка 1,68 м. Паровая машина вращала один гребной винт. Бронирование: борт, боевая рубка и орудийные щиты. Одна 75-мм пушка, две 122-мм гаубицы и четыре пулемета*

В 1909—1910 гг. на Сайменской озерной системе находился 8-й дивизион газолиновых миноносек № 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 10.

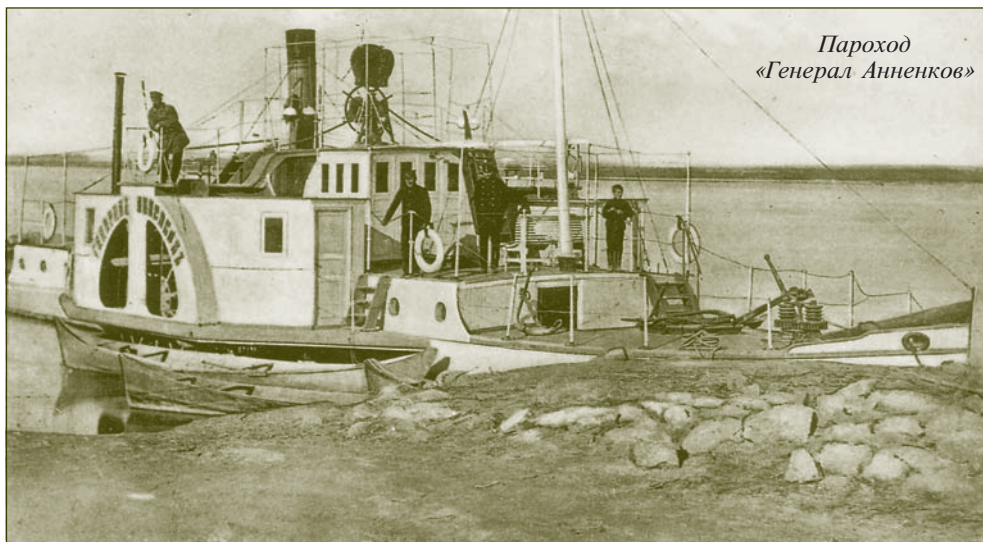
В 1912 г. русское Военное ведомство рассматривало проблемы создания Финской озерной флотилии, но финансирования на это не получило.

### Амударьинская флотилия. 1886—1917 гг.

**В** 1885 г. Министерство путей сообщения начало тянуть Закаспийскую железную дорогу до Каахка (т. е. до пересечения с Амударьей у Чарджуя), а затем до Самарканда. Таким образом, район крупнейшей реки Средней Азии, являющейся в верхнем течении границей России с Афганистаном, включался в область влияния железной дороги. Исходя из этого, в том же, 1885 г. Военное ведомство приняло решение о создании на Амударье флотилии для сообщения гарнизонов с железнодорожной линией, транспортировки войск к верховьям реки и подвоза местных грузов к железной дороге.

В 1897 г. на 28 платформах в чарджуй прибыл плоскодонный пароход «Великий князь» с осадкой 0,61 м. Постройка его производилась в финском городе Або, на верфи механического завода «Крейтон и К°».

Начало создания Амударьинской флотилии следует относить к середине 1888 г., когда чарджуйские железнодорожные мастерские собрали и спустили на воду два парохода и столько же стальных барж. На судах развевался Андреевский флаг, но подчинялись они командующему вой-



Пароход  
«Генерал Анненков»

сками Туркестанского военного округа. В то время это была крупная военная демонстрация в Средней Азии, направленная против Великобритании.

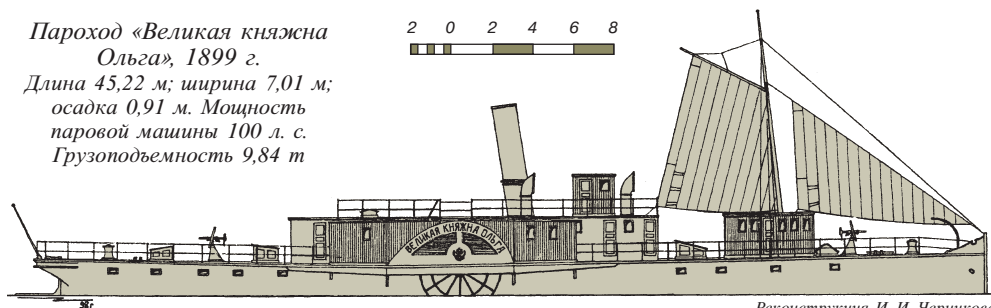
Нужно сказать, что суда флотилии создавались для чрезвычайно трудных условий плавания, так как при высокой начальной скорости течения и сравнительно большом падении Амударьи летом река приобретает характер потока, бурно несущегося по беспредельной песчаной равнине. В малую воду (с октября по апрель) течение значительно тише, но тогда, не будучи скована прочными берегами и протекая по мягкому сыпучему песку при весьма частых колебаниях уровня, Амударья продолжает оставаться своенравным, капризным детищем пустыни. То, что в других местах называется фарватером, так часто меняет свое местоположение, что обвехование его условными знаками не имеет никакого смысла.

Таким образом, на реке нельзя было пользоваться обычными способами речного судоходства, так как, прежде чем идти по фарватеру, его нужно было отыскать. Для этого существовал только один способ — солидный опыт плавания, который давался с годами и требовал большого напряжения зрения и памяти, при наличии особого лоцманского чутья. При проводке судов ориентировались по цвету воды. Будучи грязно-коричневой вообще, на глубоких и мелких местах она принимает различные оттенки. Сообразуясь с дневным освещением, направлением течения, размером бурунов и другими признаками, лоцманы направляли суда по фарватеру. С наступлением темноты пароходы приставали к берегу и вставляли на швартовы до рассвета. Только в очень редких случаях плавание совершалось ночью, и то не на всех участках.

Несомненно, что при таком чисто индивидуальном характере судоходства посадки на мель происходили не только из-за перекатов, оползания берегов и скорости течения, доходящей до 16 км/ч, но и весьма часто вследствие лоцманской ошибки. Кстати сказать, перекаты, как и все на Амударье, носят временный характер, они ползут,

*Пароход «Великая княжна  
Ольга», 1899 г.*

*Длина 45,22 м; ширина 7,01 м;  
осадка 0,91 м. Мощность  
паровой машины 100 л. с.  
Грузоподъемность 9,84 т*



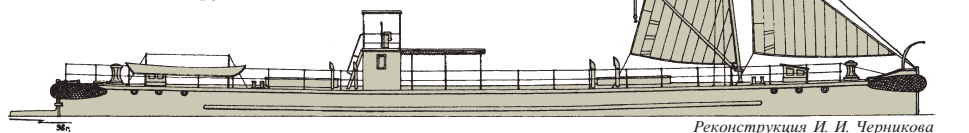
*Реконструкция И. И. Черникова*

*Стальная баржа для перевозки нефти и сухих грузов  
(7 единиц).*

*Водоизмещение 160 т; длина 42,67 м; ширина 7,01 м;*

*осадка 0,691 м. Мощность паровой машины 100 л. с.*

*Грузоподъемность 82 т*



*Реконструкция И. И. Черникова*

смываются, вырастают выше или ниже, не имеют определенной глубины и т. д.

Река зачастую играла злые шутки с судоводителями. Академик А. Н. Крылов в своих воспоминаниях описывает анекдотический случай, когда один из пароходов во время разлива сел на мель в нескольких стах метрах от берега, не успев вовремя сняться и оказался среди песков. Так как якорь при этом был отдан и судно находилось «под вымпелом», то команда регулярно получала «морское довольствие по положению». Вахтенный журнал велся очень аккуратно, под общим заголовком: «Стоя на якоре близ кишлака Абдул Чекмень, с полудня случаи...». Такое плавание «по суку, яко по морю» продолжалось более двух лет, пока из Петербурга не нагрянуло какое-то «начальствующее лицо», возбудившее против командира и офицеров «судное дело». Однако при разбирательстве постановку на мель отнесли к «неизбежным случайностям». В остальном же командир отговорился тем, что на Амударье случаются совершенно неожиданные паводки и он держал введенный ему пароход в постоянной готовности при первом же случае сняться с мели. Служба протекала во всем согласно морскому уставу, а довольствие производилось во всем согласно уставу счетному. Состава преступления суд не нашел, все были оправданы, и дело прекращено.

Корабельный состав флотилии постепенно расширялся. К концу 1901 г. на Амударье служили: шесть колесных пароходов, два паровых катера и 13 баржей при 1390 человеках команды и 19 офицерах. Личный состав с 1894 г. набирался исключительно из сухопутных войск.

На этом постройка судов закончилась, если не считать того, что в 1915 г. флотилия собственными силами установила нефтяной двигатель на барже «Верный» (переименованной в «Теплоход»). В Чарджое находились мастерские и стапеля, достаточные для производства капитального ремонта судов, а также для их постройки. Кроме того, имелись береговые и плавучие нефтехранилища. Вследствие постоянных и быстрых изменений очертаний берегов пристаней как таковых не было. Пароходы и баржи притыкались в любом удобном месте и грузились самым первобытным способом.



*Пристань Амударьинского  
пароходства*



*Из собрания С. Ю. Гордеева*

При постройке новых судов старались воспользоваться опытом плавания предыдущих, что выражалось, в основном, в уменьшении их размеров и осадки. Однако за более чем тридцатилетнее существование командование Амударьинской флотилии так и не смогло выработать тип наилучшего парохода. Это объяснялось тем, что судоходство находилось в казенных, бюрократических руках. Цели судоходства были главным образом военные, а не экономические. В самом деле, на Волге, несмотря на плохие условия плавания между Нижним Новгородом и Казанью, не говоря уже о верхних плесах, Вятке, Оке, Каме и прочих реках, пароходство благополучно существовало и развивалось. Даже по Москве-реке, которую и рекой-то назвать трудно, ходили пароходы. Не имея другой конкуренции, кроме железной дороги, и будучи стратегически нужной, флотилия не смогла стать экономически эффективной.

Большая осадка судов зачастую обращала их плавание в ползание. Это вызывало быстрый износ днищ корпусов и машин, беспрерывную

ломку колес и непроизводительный расход топлива. Возникшее на Амударье частное судоходное общество «Хива», несмотря на его очень скромные масштабы, оказалось для владельцев вполне прибыльным. И вскоре коммерческие суда с осадкой 0,76 м совершенно беспрепятственно ходили в любое время года (исключая короткий период ледохода).

### **Амуро-Уссурийская казачья флотилия. 1897—1917 гг.**

**О**храну границы России на реке Уссури несли уссурийские казаки — одна из передовых колонизационных казачьих общин, поселенных русским правительством для освоения новоприобретенных земель. Первоначально они состояли в Амурском казачьем войске, но в 1889 г. были выделены из него в отдельное войско и после этого непрерывно пополнялись отдельными казачьими семьями, добровольно переселявшимися с Дона, Урала и Кубани. Новые станицы и поселки располагались вдоль берегов реки Уссури с тем, чтобы за их охранным кордоном могли спокойно вести хозяйство земледельческие поселения русских и украинских крестьян. Всего там собралось казаков свыше 25 тыс. душ обоего пола.

Освоение этого пустынного края стоило казакам многих усилий и трудов. Жизнь в глуши была полна опасностей. Поля окружала непроходимая тайга с дикими зверями: тиграми, медведями, волками. Суровые морозы доходили до 45°. В поле приходилось работать с винтовкой за плечами из-за постоянной угрозы нападения не только зверей, но и китайских хунхузов. Урожай часто гибл от продолжительной непогоды и, в частности, от особенных губительных туманов. Поэтому не всегда удавалось использовать плодородие черноземной почвы. На низком уровне стояли медицинское обслуживание и народное образование. По станицам и поселкам болезни лечили одни фельдшера, существовали только низшие школы.

Ввиду отсутствия средних школ командиров уссурийских казаков присылали со стороны. Это были кавказские, казачьи, а часто просто кавалерийские офицеры, которых станицы делали приписными казаками. Войсковое правление и наказной атаман находились во Владивостоке.

Шесть сотен казаков несли охрану своего участка границы с Китаем. Кроме того, они участвовали в комплектовании Амуро-Уссурийской казачьей флотилии, созданной в начале 1897 г. в целях обеспечения безопасности расположенных по берегам Амура и его притоков — Уссури и Шилки — казачьих станиц.

Первоначально в состав Амуро-Уссурийской флотилии входили пять судов: небольшие речные пароходы «Атаман» и «Казак Уссурийский»

(бывший «Шилка»); баржи «Булава» и «Лена»; речной паровой катер «Дозорный».

Базой казачьей флотилии стала пристань Иман на реке Уссури (ныне — город Дальнереченск Приморского края). Личный состав флотилии был небольшим — всего четыре десятка человек — и набирался за счет знакомых с речным делом рядовых казаков и урядников из строевых частей Забайкальского, Амурского и Уссурийского казачьих войск. Первым командиром этой казачьей флотилии стал тридцатилетний капитан парохода «Атаман», штурман дальнего плавания Дмитрий Афанасьевич Лухманов (в дальнейшем — известный советский капитан дальнего плавания, писатель-маринист, Герой Социалистического Труда). Через несколько лет в составе флотилии произошли незначительные изменения, но она продолжала существовать до октября 1917 г.

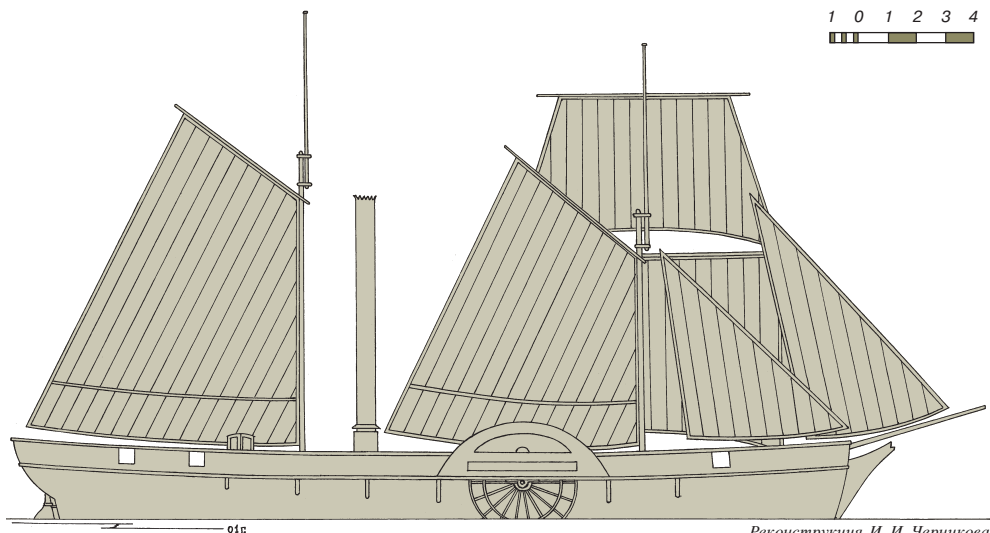
Во время Первой мировой войны, кроме шести сотен, уссурийским казакам пришлось дополнительно выставить в действующую армию еще девять конных сотен и две запасные.

После революции 1917 г. уссурийские казаки возродили у себя древние казачьи обычаи, собирались в кругах, избирали атаманов, вместе с другими дальневосточными казаками вели борьбу против ленинцев. Когда же советская власть восторжествовала, казачьи семьи во множестве покинули свой край и ушли за близкую китайскую границу.

### Судоходство на Волге

**П**ароход «Волга», открывший в 1846 г. эпоху парового судоходства на одноименной реке, принадлежал Обществу пароходства по Волге, основанному в 1843 г. «для облегчения и ускорения торгового судоходства посредством буксирования грузов». Пароход «Волга» еще в начале XX в. работал на буксирной линии почти в первоначальном своем виде. Основной капитал на создание общества внесли иностранные предприниматели, так как русские коммерсанты проявили близорукость и не сумели по достоинству оценить, какие перспективы открывались перед ними в этой новой сфере деятельности.

Как и следовало ожидать, появление весной 1846 г. первого парохода на Волге произвело сенсацию среди прибрежного населения. Толпы заполонили все побережье Волги-матушки, начиная от Самары и кончая Рыбинском, между которыми ходил тогда пароход «Волга», буксируя хлебные грузы, доставляемые с низовьев Волги к устью Мариинской водной системы. Но если интеллигентный человек смотрел на это событие как на признак приближения в России новой эры, то купечество, владевшее тогда на Волге грузовыми судами, напротив, расценивало



*Колесный пароход «Астрабад» по состоянию на 1843 г.*

нововведение свысока, презрительно называя пароходство «барской затеей», праздной выдумкой. Выражались опасения и за судьбу бурлаков, лишавшихся по мере внедрения нового транспортного средства куска хлеба для себя и семьи.

Темная людская масса, не ведая, что творит, злобно бомбардировала первый пароход камнями. Неистовства толпы сопровождалась страшным криком, ругательствами и потрясанием дрекольем. Бывало, старообрядцы приносили высшему губернскому духовенству жалобы на то, что «экий черт», как они считают, расселяет между ними «всякое греховное падение и мор, и язву, и голод». Распространению нелепых слухов во многом способствовала прокатившаяся в 1848 г. по России страшная, небывалая по своим чудовищным последствиям холерная эпидемия.

Поскольку дешевизна эксплуатации пароходов и баснословно высокие фрахты приносили Обществу громадные барыши, в начале 1850-х гг. один за другим стали возникать проекты создания на Волге буксирных пароходств. В их числе были между прочим: общество «Самолет», учрежденное в 1853 г.; товарищество «Дружина»; «Камско-Волжское пароходство»; общества «Польза», «Кавказ и Меркурий»; пароходства «Лебедь», братьев Каменских, братьев Колчиных, а также пароходства купцов Журавлева, Романова, Милютин и пр. В течение 50-х гг. на Волге появилось свыше десяти пароходных компаний и более 200 паровых судов. Все эти пароходы подразделялись на пассажирские (легкие) и то-





*Город Тверь,  
набережная реки Волги*

варные (буксирные и туэрные). Сжигали товарные пароходы дров в одни сутки до 75 сажений, или свыше 12 тыс. сажений в навигацию. И таких речных чудовищ на Волге в конце 1850-х гг. насчитывалось уже свыше сотни, за счет чего леса Поволжья сильно поредели, а во многих местах и вовсе исчезли.

Следует отметить, что перевозка грузов на небольших деревянных судах обходилась дешевле, чем на железных, так как их владельцы в условиях жесткой конкурентной борьбы не гнались за крупными барышами. Благодаря этому еще длительное время деревянные суда продолжали существовать параллельно с железными, хотя и не могли конкурировать с ними в скорости и грузоподъемности. Россия никогда не испытывала недостатка ни в строительном лесе, ни в квалифицированных плотниках, чем и воспользовался в свое время Петр Великий при создании мощного регулярного флота. А для обеспечения судостроения достаточным запасом древесины им же был издан указ о «заветных» корабельных рощах.

С появлением парового и броненосного флота русское Морское министерство сделало ошибочное заключение, что надобность в деревянном судостроении отпала, и охранный закон о дубовых рощах был отменен. Поэтому богатые дубовые леса в Казанской и Курляндской губерниях вскоре продали на сруб и вывезли за границу, преимущественно в Великобританию. Такая участь постигла и ближайшие к морским окраинам обширные хвойные леса.



Пока в России еще не окончательно истребили дубовые корабельные рощи, в судостроении довольно широко применялся дуб. Однако главными судостроительными породами считались сосна, ель, пихта и лиственница. Крупный лес стоил дорого, и поэтому мелкие судовладельцы из дерева строили преимущественно небольшие суда. Кроме того, для большого судна требовалось больше металлических связей и креплений, и постройка корпуса также дорожала.

В старое время на Волге довольно широко использовался труд крестьян-пароходчиков, т. е. владельцев расшив. Всю жизнь занимаясь этим делом, они хорошо разбирались в вопросах судостроения и судовождения. Машину, котлы, оборудование и оснастку приобретали на деньги, полученные за будущие перевозки. Для постройки же деревянного корпуса парохода не требовалось каких-либо специальных приспособлений, механизмов или станков. Даже инструмент применялся самый примитивный: топор, шляхта, пила, долото, сверла, т. е. обычный плотницкий. Поэтому зачастую будущие судовладельцы строили корпус парохода собственноручно.

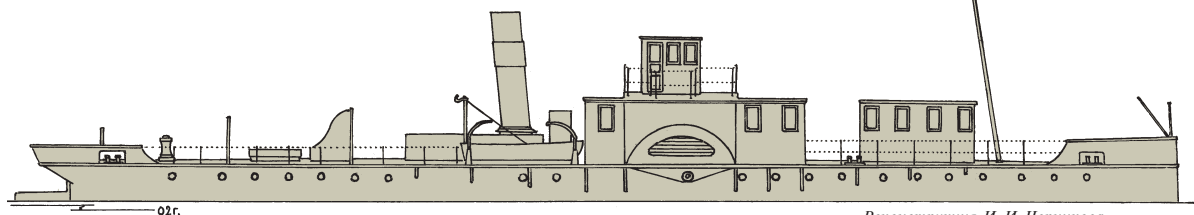
В этих условиях строительство деревянных пароходов на Волге получило чрезвычайно широкое распространение повсюду, где только можно было достать лесные материалы. Большинство деревянных пароходов строилось в Балахне, Сологузове и других местах, расположенных по правому берегу Волги.

С весенним половодьем 1861 г. крестьяне-«компанионы» спустили свой первый пароход, имевший характерное название «Крестьян товарищ». Началась напряженная деловая деятельность. Исправление мелких поломок в плавании особого труда не составляло, так как каждый матрос мастерски обращался с топором и пилой. Необходимо отметить, что первоначально крестьянские пароходы собственной постройки не отличались большими достоинствами: они имели большую осадку, а глав-

*Колесный паровой буксир для Волги.*

*Длина 40,0 м; ширина 6,0 м; осадка 1,07 м. Машина мощностью 250 инд. с. обеспечивала скорость хода 16 км/ч*

1 0 1 2 3 4



02г.

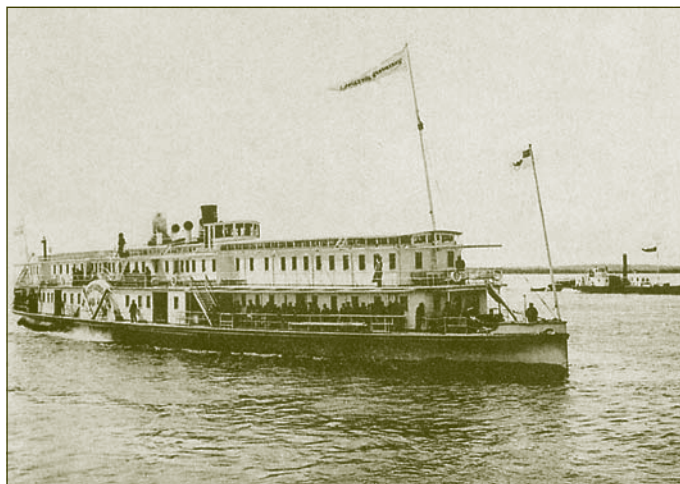
Реконструкция И. И. Черникова

ное, были очень неэкономичны в расходе топлива. Последнее привело к тому, что во время судоходного кризиса 70-х гг. XIX в. пионерам крестьянского пароходства пришлось свернуть свою деятельность.

Тем не менее, вскоре поволжское крестьянство заняло в буксирном пароходстве довольно видное положение. Строя свои суда на наиболее экономичных началах и не гонясь за большими барышами, крестьяне-пароходчики постепенно понизили фрахты до минимальных размеров. Со временем улучшилась и конструкция корпуса деревянных пароходов, которые во многом были аналогичны баржам. Различия заключались в том, что оконечностям парохода придавались более острые и плавные обводы, а высота борта делалась значительно ниже. Сосна шла, как правило, на выделку палубных досок, насыщенная смолой гибкая лиственница — на обшивку, а твердая, как сталь, пихта считалась наиболее пригодной для набора.

Для того чтобы предупредить провисание середины судна, нагруженного машиной и котлами, на большинстве деревянных пароходов ставили по всей длине боковых кильсонов высокие арки, которые выходили поверх палубы иногда выше кожухов и соединялись с кильсонами системой раскосин. Последнее хотя и безобразило внешний вид судна, но настолько скрепляло корпус, что он мог прослужить до 10—12 лет.

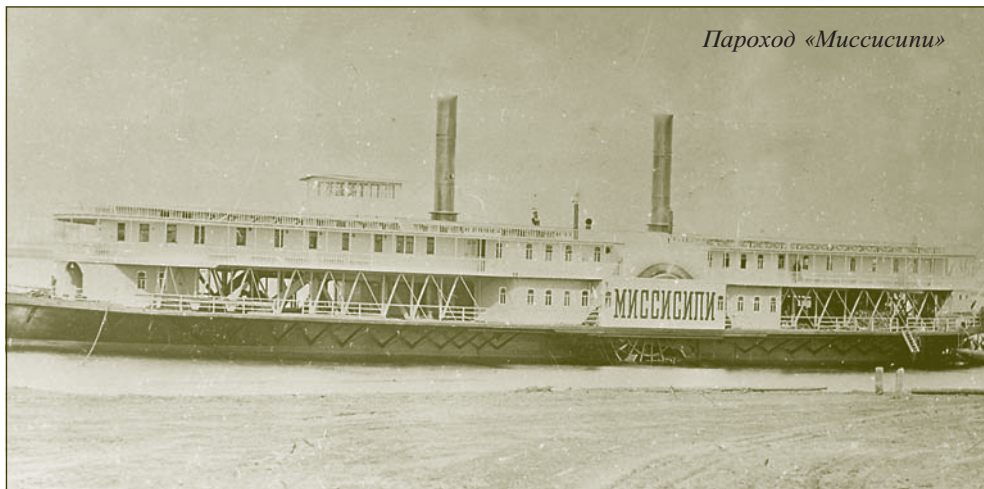
Главное достоинство деревянных пароходов — малая стоимость постройки их корпусов. Первоначально они обходились в четыре-пять раз дешевле железных, а при изготовлении своими силами, как это в основном практиковалось, и того меньше. Конечно, срок службы деревянных пароходов был раза в три-четыре меньше, чем железных. Кроме того,



---

*Пароход «Император  
Александр II»*

---

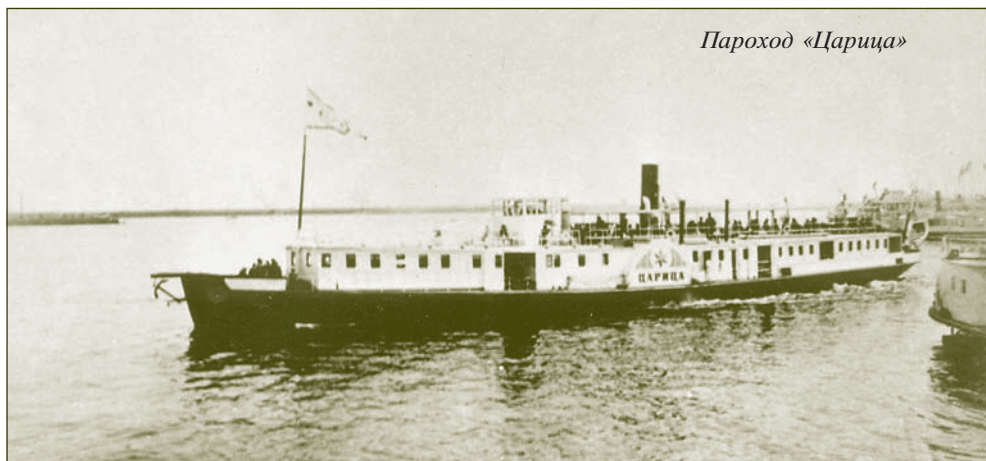


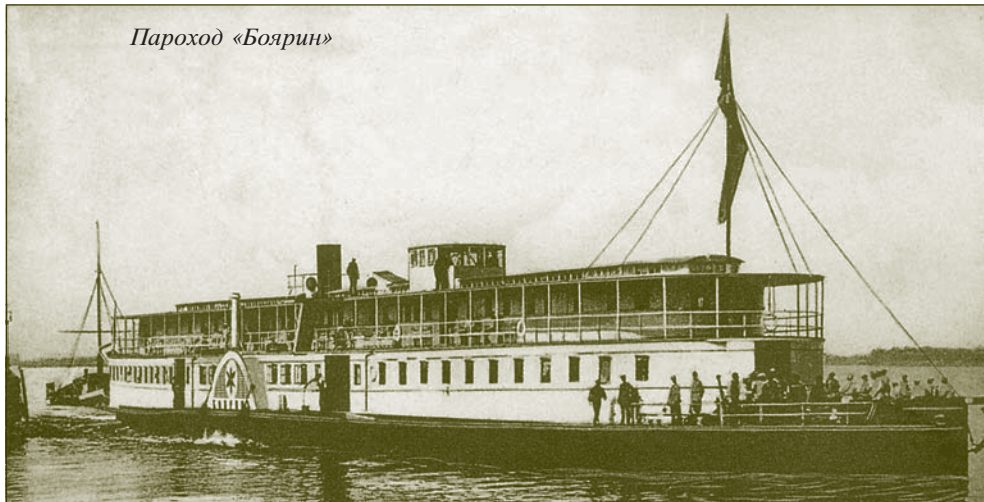
они по-прежнему имели ряд крупных недостатков, как то: большую пожароопасность, значительный вес корпуса судна и, следовательно, большую осадку. Последнее, кроме затруднений на перекатах, весьма невыгодно отражалось на работе гребных колес и машины.

В 1862 г. общество «Кавказ и Меркурий» впервые спустило на воду пароход американской системы «Александр II», который представлял собой плавучую гостиницу в три этажа, с шикарной обстановкой и большим числом кают, с ваннами, французскими буфетами и кухней, библиотекой и общим залом с роялем. Роскошь «Александра II» вызывала здоровую конкуренцию, и в 1864 г. Камско-Волжское пароходство спустило на Волгу три новых парохода американской системы: «Переворот»,





*Пароход «Ориноко»**Пароход «Княгиня»**Пароход «Царица»*

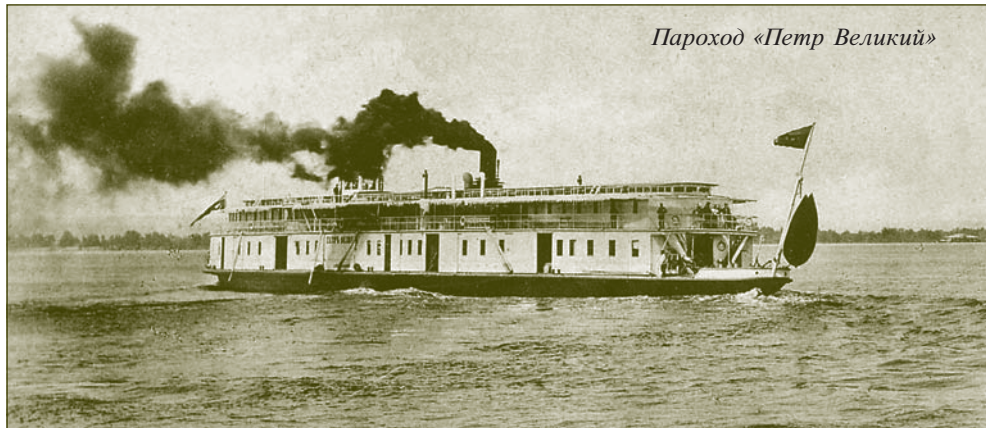
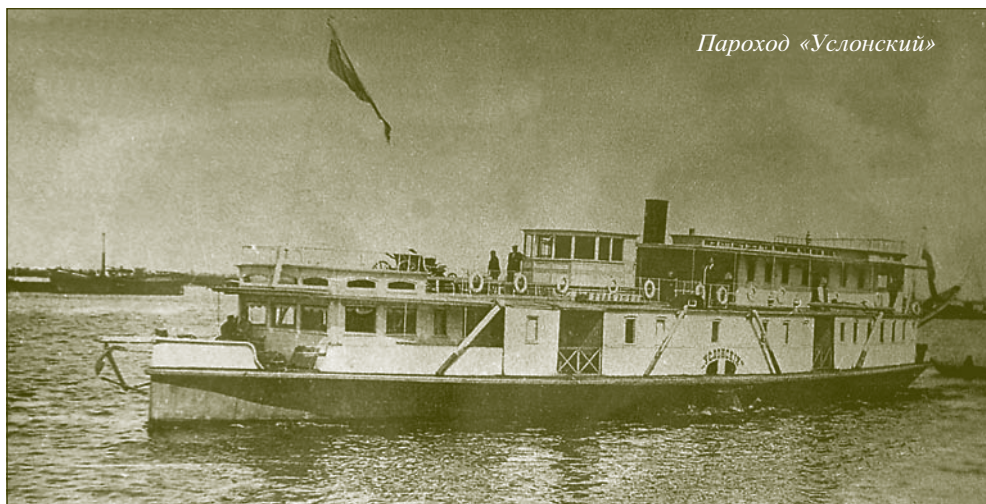
*Пароход «Боярин»*

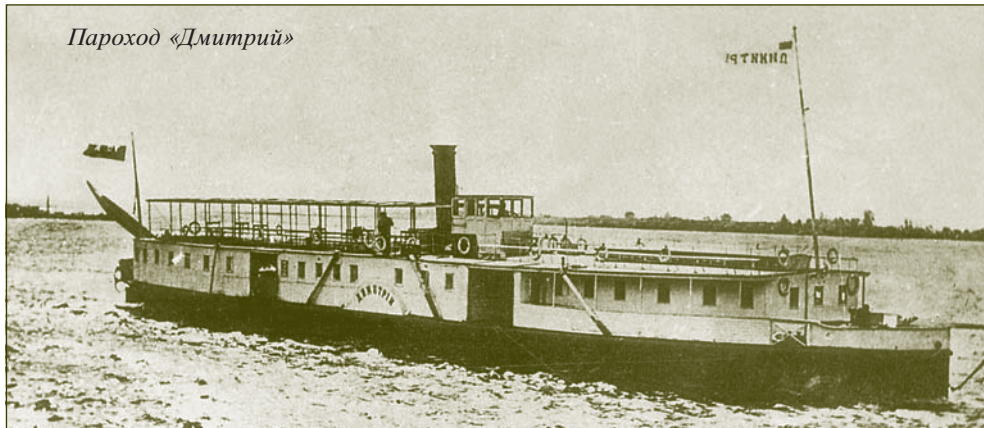
«Миссисипи» и «Ниагару». После этого уже почти все легкие паровые суда на великой русской реке строили только нового типа.

В 60-х гг. XIX в. на Волге началась пора процветания пароходов американской системы. Но, впрочем, она продолжалась недолго, так как в силу возникшей конкуренции фрахты и проездная плата снизились до минимума, причем некоторые из пароходств разорились и прекратили свое существование. При такой конкуренции на Волге практиковалось чреватое взрывом и последующим пожаром состязание пароходов в скорости, чтобы опередить друг друга и забрать на пристани пассажиров. От этого страдали ни в чем не повинные люди. Так случилось с пароходами

*Пароход «Император  
Николай II»*



*Пароход «Петр Великий»**Пароход «Гражданин»**Пароход «Услонский»*

*Пароход «Дмитрий»*

«Вера» и «Альфонс» общества А. А. Зевеке, на которых заживо сгорели около сотни людей. Еще в начале XX в. судовладельцы позволяли себе игнорировать официальный запрет на обгон пароходов.

На Волге в 1863 г. курсировал первый пароход-театр, принадлежавший искусному антрепренеру итальянцу Леани, но уже на следующий год судно погибло во время ледохода на реке Казанке, где пароход поставили на зимовку. Второй пароход-театр русского певца Д. А. Славянского-Агренева, в 1865 г. только входившего в моду, из-за убытков просуществовал всего один год. Владельцем третьего парохода-театра на Волге стал генерал Вердеревский, в то время «главный смотритель» казенных соляных амбаров в Нижнем Новгороде. Но этот пароход-театр просущество-

*Пароход «Елена»*





*Пароход «Чайковский»*

вал еще меньше своих предшественников, так как господина Вердеревского за расхищение казенной соли осудили и сослали в Сибирь.

С общим развитием пароходства на Волге в 50-х и 60-х гг. XIX в. начал сокращаться так называемый лямочный труд бурлаков, и тысячи торговых судов были изрублены их владельцами на дрова.

Для отопления паровых котлов на Волге первоначально употреблялись дрова. В 1884 г. общество «Кавказ и Меркурий» впервые стало



*Буксир «Василий Лобанов»  
с баржами*



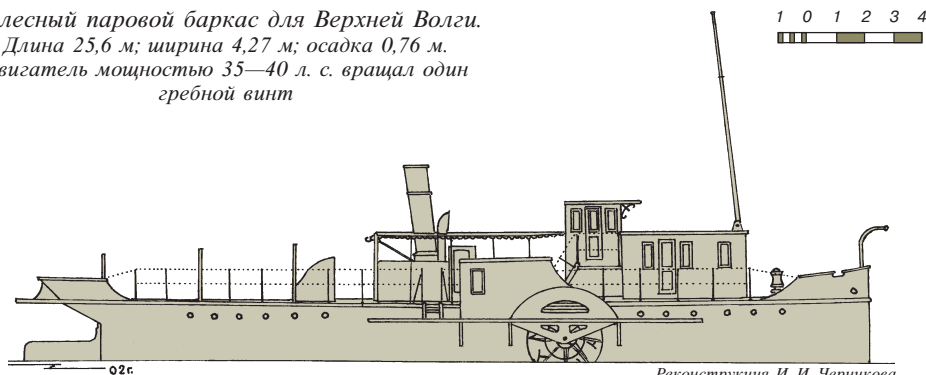
*Нижегородский паровой  
буксир «Перевозчик»*

широко применять в качестве топлива нефть, которая обходилась дешевле, занимала меньше места и избавляла кочегаров от тяжелой, изнурительной работы. Вскоре все волжские пароходы стали отапливать только нефтью из-за ее дешевизны и доступности. Переход от дровяного и угольного топлива к нефти потребовал большого технического переоборудования котлов и громадных финансовых затрат. Реформа эта окончательно завершилась только в начале 1880-х гг., когда на Волге лишь па-



*Буксир «Надежда»*

*Колесный паровой баркас для Верхней Волги.  
Длина 25,6 м; ширина 4,27 м; осадка 0,76 м.  
Двигатель мощностью 35—40 л. с. вращал один  
гребной винт*



Реконструкция И. И. Черникова

роходы купца Бургова отоплялись дровами с его собственных лесных дач. Несмотря на определенные трудности по обеспечению пожаробезопасности, нефть использовалась даже для отопления в кочегарках деревянных пароходов.

В нижегородской газете «Волгарь» за 1897 г. как весьма солидные предприятия отмечались пароходство А. А. Зевеке и общество «Дружина», чьи суда ежедневно курсировали по буксиро-пассажирским линиям от Рыбинска до Астрахани. Это являлось тем усовершенствованным видом грузовых перевозок, которые, по мнению газеты, имели будущее на Волге. Грузопотоки усиливались за счет буксирного флота, занимавшегося транспортировкой таких дешевых и массовых грузов, допускавших их долгое хранение в баржах, как хлеб, соль, железо, нефть и т. п.

Транспортировка грузов, организованная в колоссальных размерах пароходством А. А. Зевеке, при существовавших между Нижним Новгородом и Астраханью других таких же компаниях, в значительной степени определяла стоимость транспортных услуг в Поволжье в сторону прогрессивного удешевления тарифа. Кроме того, пароходство А. А. Зевеке вступило в соглашение с управлением казенных железных дорог и в навигацию 1898 г. организовало прямое пассажирское сообщение Петербург—Рыбинск—Нижний Новгород и в обратном направлении.

В это же время общество «Кавказ и Меркурий», как сообщала газета «Астраханский вестник», увеличило число своих пароходов исключительно для перевозки среднеазиатских грузов. Пароходство «Самолет» учредило буксирную линию от Нижнего Новгорода до Рыбинска, где курсировали два легких парохода «Удалой» и «Лихой» по одному разу в неделю с баржами. В Вятском крае местные котельные мастера, братья Соловьевы, арендовав место в деревне Подмонастырке, приступили к постройке буксирного парохода.



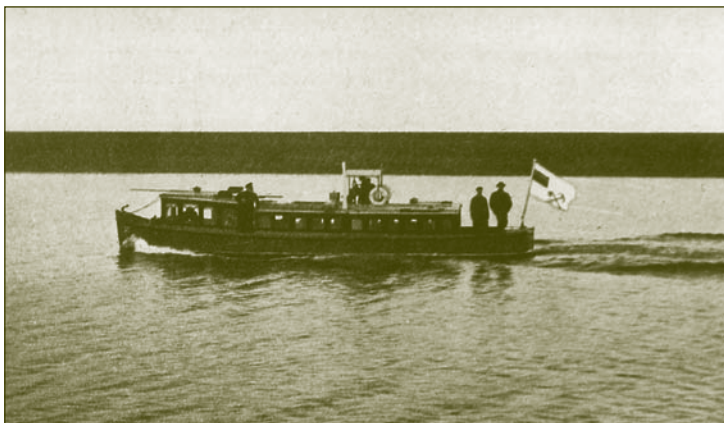
«Астраханский листок» сообщал о неудавшейся монопольной сделке. Базяков и Кондратьев, желавшие, чтобы их пароход «Красноярск» в одиночестве курсировал от Астрахани до Красного Яра, не встречая при этом никакой конкуренции, предложили владельцу парохода «Князь Вяземский» отступного в 1300 рублей. На это последний охотно согласился, и вскоре пароход конкурента прекратил рейсы и стал в ремонт. Когда же после ремонта «Князь Вяземский», блестя свежей краской, опять стал ходить до Красного Яра, то на претензию Базякова и Кондратьева бывший владелец «Князя Вяземского» заявил, что пароход у него отняли за долги, условия же он и не думал нарушать.

В 1897 г. впервые установилось регулярное водное пассажирское сообщение между Петербургом и Астраханью, организованное столичным Обществом Петербурго-Волжского пароходства. Однако, должно быть, вследствие новизны маршрута пассажирам приходилось терпеть неудобства. Вот что писала по этому поводу газета «Кронштадтский вестник»: «Чтобы получить билет из кассы, приходится дежурить несколько часов. А кто едет с детьми, так это чистая беда: детей нужно предъявлять в кассу, чтобы воспользоваться законной скидкой». Кроме того, во время поездки пассажирам не гарантировалась сохранность багажа. Дело в том, что отправителю багажа квитанции не полагалось, а саму кладь выдавали по указанию. Поэтому пассажирам приходилось бдительно дежурить на каждой пристани, чтобы на их вещи кто-нибудь не указал носильщику. Бывалые люди не зевали, а нанимали носильщика и перетаскивали багаж в укромный уголок. В противном случае не исключалась возможность лишиться своих вещей. Так, в Вытегре некто увидел свой багаж выгруженным на пристань, хотя он об этом никого не просил. Уже раздался второй свисток, а багаж все еще оставался на пристани. Оказалось, выгрузили его потому, что он был на дороге. От Вознесенья до

---

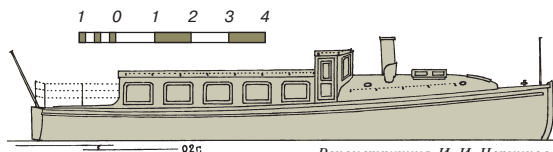
*Баркас Казанского  
округа путей  
сообщения, 1912 г.  
Длина 13,11 м; ширина  
2,44 м; осадка 0,76 м.  
Скорость хода 9 уз.*

---



*Моторная яхта для Волги  
и Каспийского моря  
по состоянию на 1913 г.*

Длина 13,78 м; ширина 2,75 м; осадка  
0,96 м. Двигатель мощностью  
35-40 л. с. вращал один гребной винт



Реконструкция И. И. Черникова

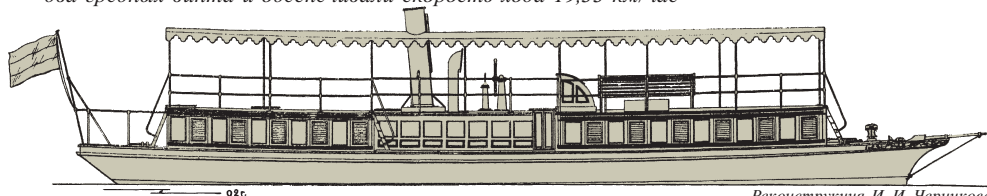
Вытегры на билетах цена не указывалась, не говоря уже о таксе на багаж. С одной женщины запросили на этом пути (73 версты) за багаж 40 копеек. Та заупрямилась — дорого, видите ли, ей показалось. «Ну, так шесть гривен (т. е. 60 копеек), когда сорок дорого!» — сказали ей.

Новый пассажирский пароход общества «Самолет» — «Гоголь», сменивший в 1901 г. устаревший, ветхий пароход того же названия, как сообщала газета «Волгарь», был построен по типу последних пароходов того же общества — «Островский», «Геннадий Ратьков-Рожнов», где предусматривались комфортные пассажирские помещения. Каюты 1-го и 2-го классов имели просторные габариты, а 3-й класс оборудовался спальными местами. Для дам, не желавших ехать в общем помещении 3-го класса, отводилось особое отделение. Очень хороша была рубка 1-го класса — много света и воздуха. Через большие окна, каких тогда не было на других пароходах, открывался широкий вид на реку. На пароходе стоял водяной фильтр, так что публика всех трех классов пользовалась очищенной водой. Пассажирам 3-го и 4-го классов горячая вода отпускалась бесплатно. Все каюты 1-го и 2-го классов находились на второй и верхней палубе, а трюм предназначался исключительно для грузов, которых пароход мог взять от 262,4 до 328 т.

Аварии, случавшиеся на Волге в последние годы XIX в., выявили недостатки в прежней конструкции пароходов, которые и были устранены на новом «Гоголе». Непроницаемые переборки и палубы в районе машинно-котельного отделения и нефтяных цистерн позволили повысить пожаробезопасность. Кроме того, на судне имелись пожарные шланги и паротушители. Везде, где было возможно, дерево заменялось сталью.

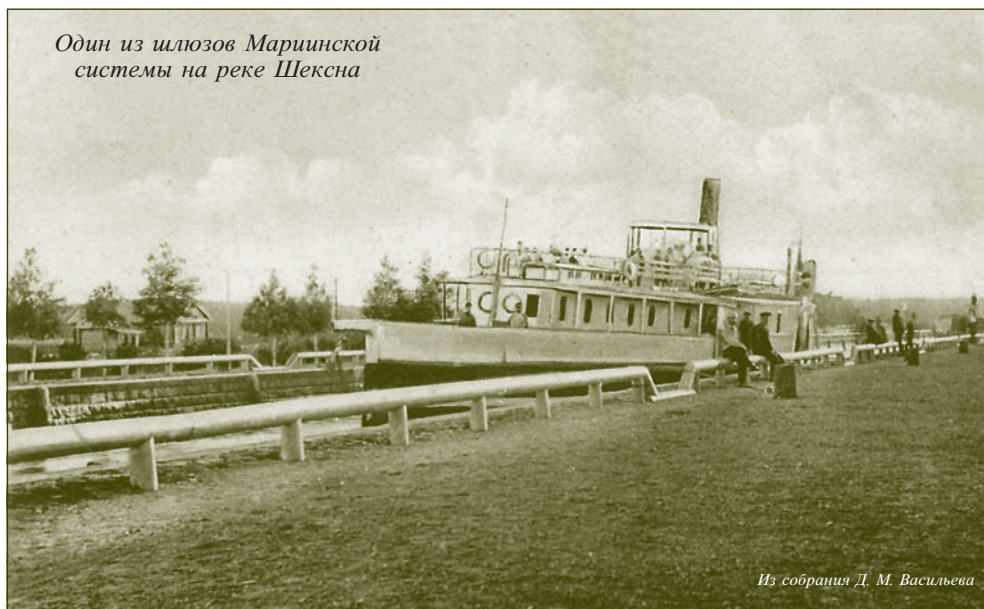
*Моторная яхта «Светлана» по состоянию на 1907 г.*

Длина 21,33 м; ширина 3,96 м; осадка 0,61 м. Два двигателя вращали  
два гребных винта и обеспечивали скорость хода 19,33 км/час



Реконструкция И. И. Черникова

Пароход этот, построенный бельгийским заводом «Кокерилль», имел машину системы «Компаунд» мощностью 180 л. с., стальной корпус и отличался чрезвычайно мелкой осадкой. Освещение — электрическое. Стоимость «Гоголя», с уплатой пошлин и доставкой в Россию, составила около 220—225 тыс. рублей. Доставка корпуса и машины (в разобранном виде) производилась через Антверпен, причем в счет пошлины пришлось заплатить 30 тыс. рублей. И тем не менее постройка на иностранном заводе считалась выгодной. «Гоголь» собрали в Доскинском затоне, на собственной верфи общества «Самолет». Надпалубные постройки



*Один из шлюзов Мариинской  
системы на реке Шексна*

*Из собрания Д. М. Васильева*

и отделка помещений сделаны силами Общества. На пробных испытаниях пароход показал прекрасные результаты. Первым командиром «Гоголя» был назначен господин Нефедьев, считавшийся одним из самых опытных судоводителей на Волге.

Нужно отметить, что в волжском паровом флоте, по данным на 1903 г., насчитывалось 182 совершенно неграмотных командиров пароходов.

Описывая в «Историческом вестнике» свое путешествие по Мариинской системе в 1902 г., И. Ф. Тюменев дал любопытную характеристику местных бурлаков. Ни краж, ни грабежей или иных преступлений бурлаки, заменявшие собой конную тягу на всем протяжении Мариинского канала и носившие здесь общее название «путинных», вопреки ожиданиям, не совершали и по отношению к местным жителям вели себя очень честно и скромно. В Вытегре путинных скапливалось иногда тысяч

до пятнадцати, но, несмотря на такой прилив постороннего люда, ни на конюшнях, ни на хлебах замков не вешали. У путинных за совершенные преступления существовал самосуд, нечто вроде суда Линча. Среди путинных были и крестьяне, и мещане, и опустившиеся интеллигенты, и уволенные со службы исправники, и даже один прокурор, а однажды в их число влилась целая оперная труппа.

Поборы русских чиновников всегда были притчей во языцех и считались своеобразной национальной традицией. В 1907 г. начальнику Казанского округа пришлось сделать официальное распоряжение, вызванное тем, что на Волге появились этикие Хлестаковы, которые под видом санитарных врачей и фельдшеров инспектировали суда и особенно пассажирские пароходы, хотя не имели на то права и даже не состояли на службе в Министерстве путей сообщения.

### **Судоходство на Неве, реках Прибалтики и северо-запада России**

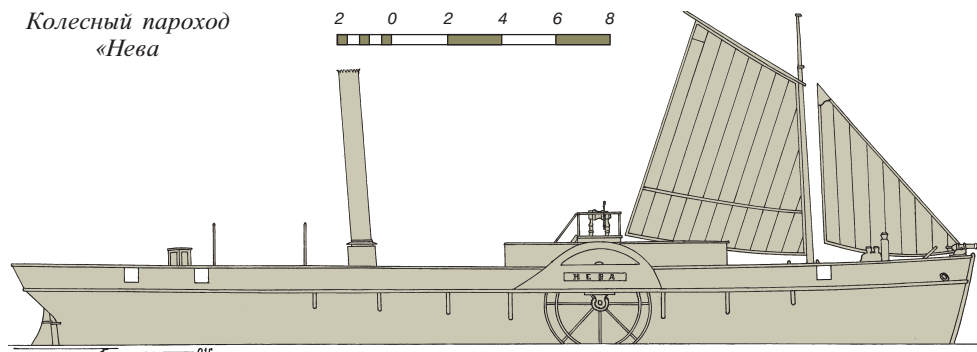
**И**стория судоходства на Неве незаслуженно забыта, да и никогда не пользовалась особым вниманием. Видимо, это связано с тем, что Санкт-Петербург более известен как морская столица империи. Между тем ходивший по Неве и Мариинской системе флот по тоннажу и численности уступал лишь флоту бассейна реки Волги. Поэтому

*Английская набережная  
Санкт-Петербурга, 1850-е гг.*





Колесный пароход  
«Нева»



Реконструкция И. И. Черникова

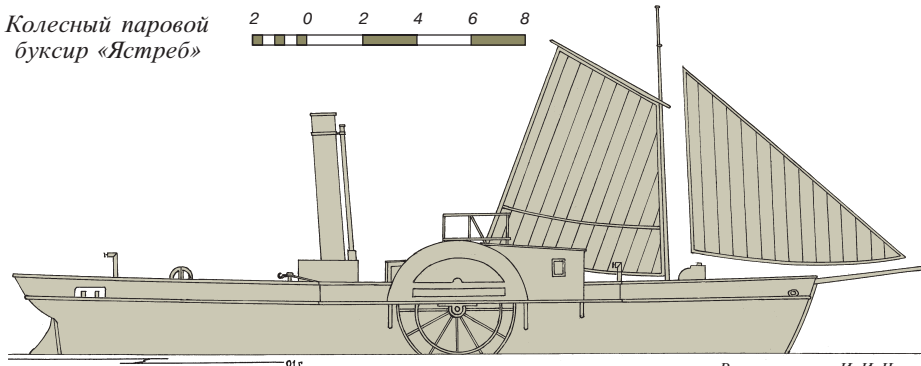
в этой главе будет дан краткий обзор флотов рек империи, впадавших в бассейн Балтийского моря.

Поскольку прямые транспортные связи бассейнов рек Висла, Буг, Неман с Балтийским морем во многом зависели от тарифов, устанавливаемых Пруссией, возникла идея соединить каналом верховья рек Дубиса и Виндава и таким образом организовать внутреннее сообщение этих бассейнов с Виндавским (Вентспилским) морским портом, входившим в состав России. Эти работы начались в 1825 г.

Постройка Виндаво-Неманского канала к этому времени уже имела свою любопытную историю. Еще курляндские герцоги составляли планы соединения водным путем рек Немана и Виндавы. В 1798 г. русский инженер Витт произвел техническое исследование относительно направления канала, а в 1823 г. принц Вюртембергский составил проект прокладки канала, принятый правительством России.

Длина канала между реками Дубисой и Виндавой составляла всего лишь около 15 км. Предполагалось соорудить 41 шлюз, приспособленный для прохода судов длиной 21,3 м, шириной 4,3 м и осадкой 70 см.

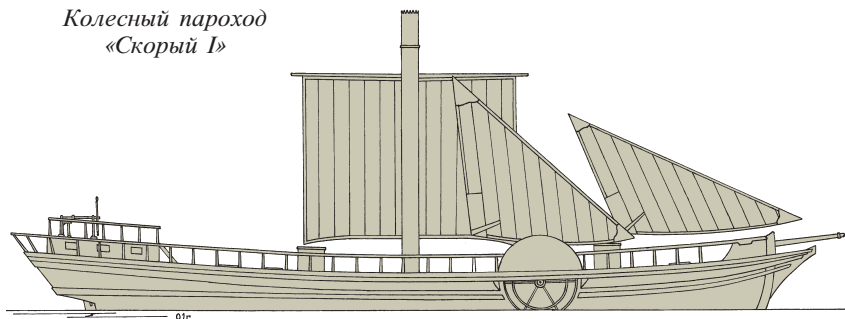
Колесный паровой  
буксир «Ястреб»



Реконструкция И. И. Черникова

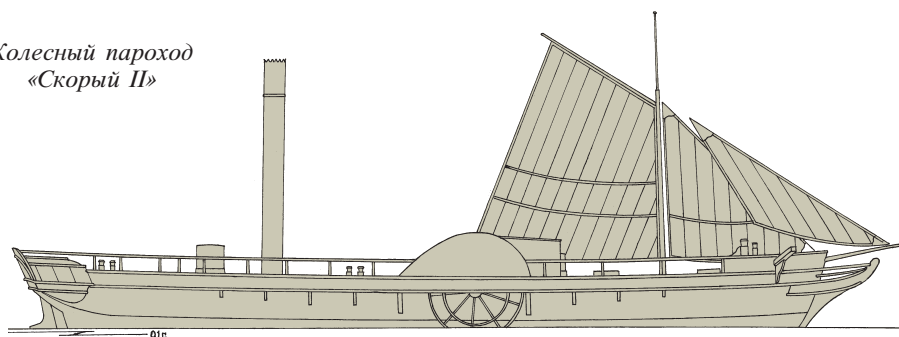


Колесный пароход  
«Скорый I»

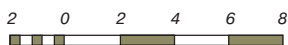


Реконструкция И. И. Черникова

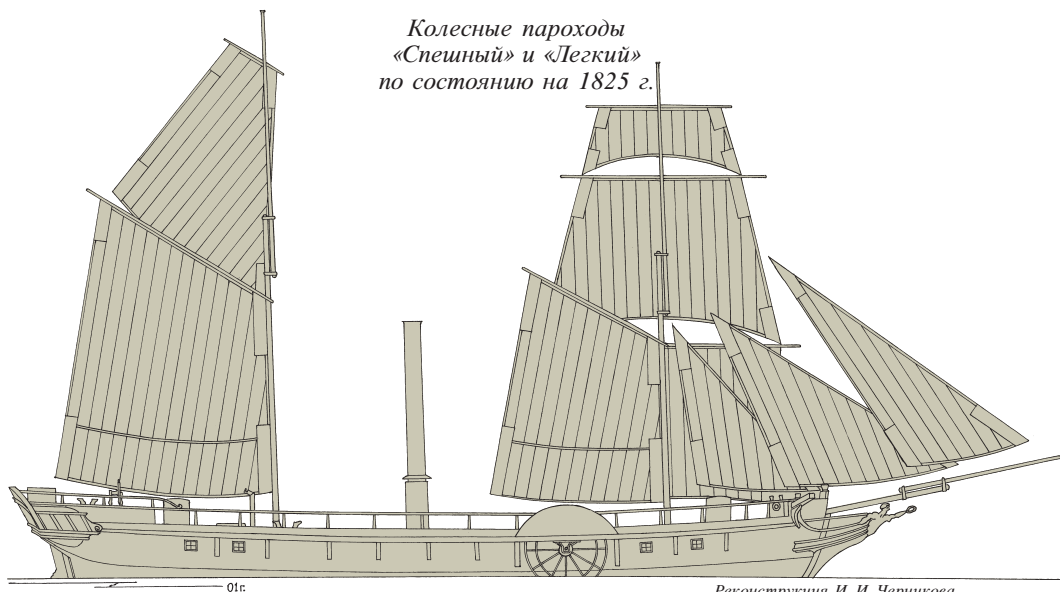
Колесный пароход  
«Скорый II»



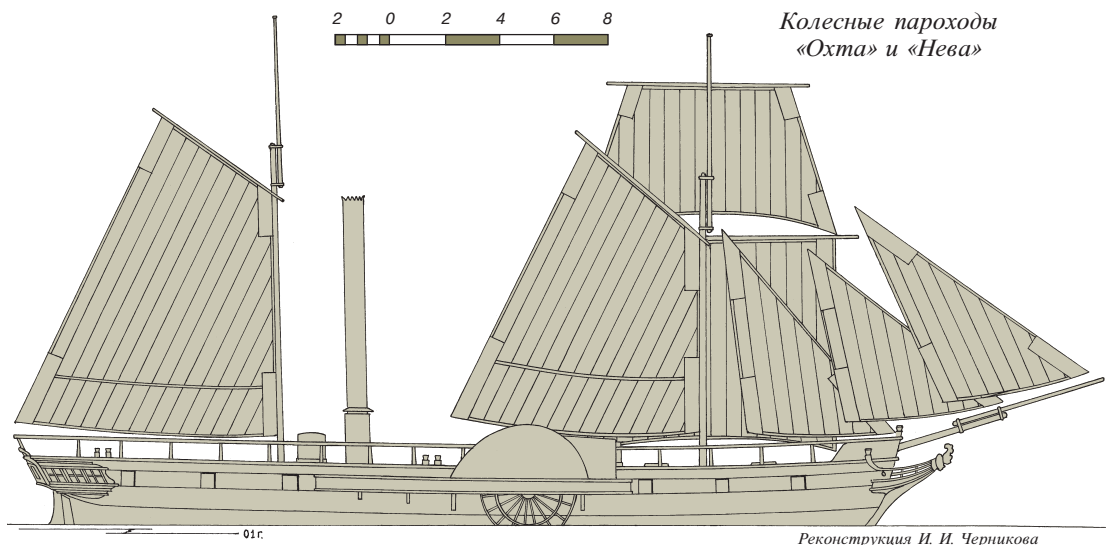
Реконструкция И. И. Черникова



Колесные пароходы  
«Спеиный» и «Легкий»  
по состоянию на 1825 г.



Реконструкция И. И. Черникова



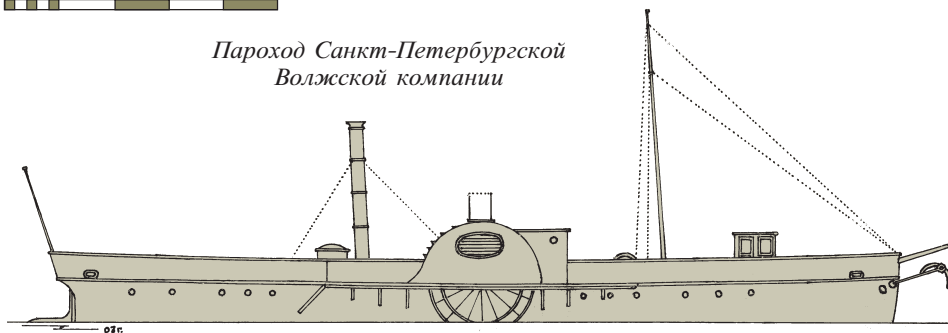
Стоимость всех работ исчислялась почти в 12 млн рублей, а предполагаемый навигационный грузооборот — в 280 тыс. т в судах и до 200 тыс. т в плотях. Несмотря на такие огромные затраты при крайне ограниченных размерах предполагаемого грузооборота, работы начались весной 1825 г.

Смета была явно занижена, поскольку предполагалось большинство работ произвести при помощи русских солдат, которые в топкой, болотистой местности заболевали массами, так что их пришлось с работ снять и дальнейшую постройку канала поручить частным предпринимателям. Само собой разумеется, это потребовало чуть ли не вдвое больше средств, чем положено было по смете. В 1829 г. произошло наводнение, значительно разрушившее русло канала, но не остановившее работы. На исправление повреждений ассигнованы были добавочно 200 тыс. рублей. Но скоро все средства были исчерпаны и работы встали. В общем с 1825 по 1835 г. на сооружение канала затратили более 10,5 млн рублей. Когда в 1834—1835 гг. провели проверочную нивелировку трассы и составили смету на оставшиеся работы, выяснилось, что вместо 41 шлюза надо построить 53. На окончание работ требовалось еще 22 244 000 рублей. В 1838 г. министр финансов отказал в выдаче денежных средств, и строительство канала заглохло.

Таким образом, на осуществление этой экономически бессмысленной затеи было выброшено более 10 млн рублей. В дальнейшем водная транспортировка грузов между западными губерниями Российской



*Пароход Санкт-Петербургской  
Волжской компании*



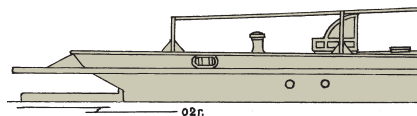
*Реконструкция И. И. Черникова*

империи и Санкт-Петербургом осуществлялось по Неману (его нижнее течение немцы называли Мемелем), через германский город Кенигсберг. Поэтому водные бассейны Вислы и Немана, несмотря на географическую близость к Санкт-Петербургу, в известной степени тяготели к югу России.

В 1852 г. по Висле ходило девять частных пароходов и строился десятый. В их число входили буксирные пароходы «Краков» и «Сандомир» (по 32 л. с.), «Князь Варшавский» и «Коперник» (по 60 л. с.), «Прага» (100 л. с.), а также пассажирские: «Казимерж» (14 л. с.), «Висла» (50 л. с.), «Полоцк» и «Влоцлавек» (по 60 л. с.).

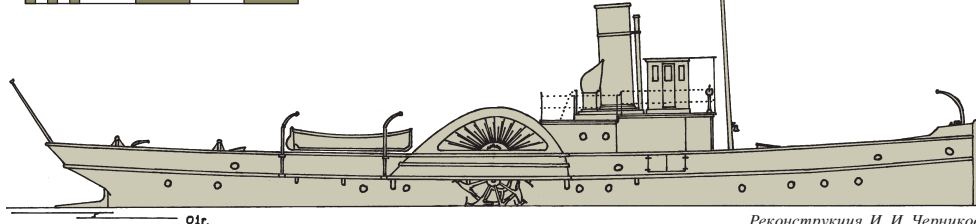
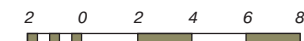
Первый пароход для реки Неман прибыл с берегов Рейна в 1855 г. Он назывался «Вильно» и имел машину мощностью 10 л. с. Перезимовав в Кенигсберге, в мае 1856 г. пароход пришел в Вильно и отправился вверх по реке Вилии до реки Вилейки, затем возвратился в Ковно, а оттуда пошел в Гродно, где и перевозил пассажиров между городами Гродно и Друскининкай. В том же году в Кенигсберге заказали еще два парохода. Из них «Кейстут» уже с 1 июля 1857 г. буксировал суда по Неману от Ковно до Гродно и обратно. Другой, «Нерие», осенью 1856 г. пришел в Вильно из Ковно.

В 1845 г. начались работы по строительству Сайменского канала, соединяющего озеро Сайма с Балтийским морем в районе Выборга. Трасса канала на протяжении 32 км проходила в выемках и 27 км — по системе озер; затраты на сооружение канала определились по смете в 2 758 000 рублей. Организация строительства отличалась экономичностью и простотой. Работы велись тремя дистанциями, штат инженерно-технического персонала всей стройки состоял из 20 человек. На каждой дистанции работы вела одна артель землекопов численностью 100—150 человек. Опла-



*Буксирные пароходы Кронштадтского  
порта «Быстрый» и «Скорый».*

*Водоизмещение 185,6 т; длина 32,0 м;  
ширина 6,4 м; осадка 1,37 м*



01r.

Реконструкция И. И. Черникова

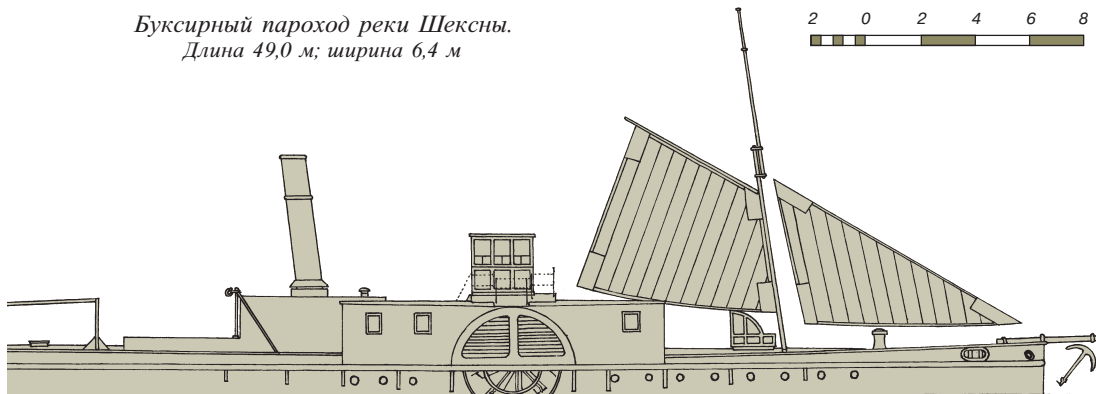
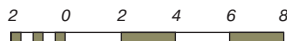
та производилась аккордно с километра канала, и строительство обошлось на 10 % дешевле, чем предусматривалось по смете.

При отсутствии средств механизации работы продолжались 12 лет. Было вынуто 3 440 000 куб. м грунта, выполнено 176 000 куб. м скальных выемок, уложено 192 000 куб. м каменных плит при облицовке каналов, а также построены 28 шлюзов и другие здания и сооружения. Все работы отличались высоким качеством и аккуратностью исполнения. Канал открыли 26 августа 1856 г. Он ежегодно пропускал около 3500 судов, играя важную роль в экономике районов, примыкавших к обширной Сайменской системе озер.

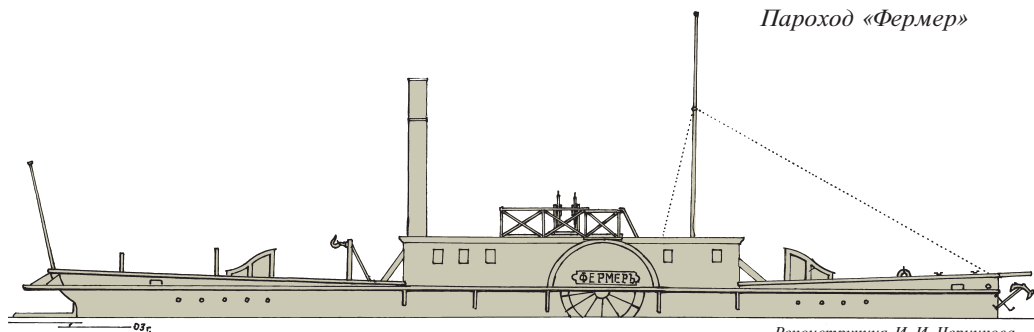
Среди крупных пароходчиков Санкт-Петербурга особым уважением пользовался «череповецкий первой гильдии купец» Иван Андреевич Милютин, чьи суда перевозили товары по Волге, Шексне и Свири. В сентябре 1877 г. Милютин совместно с братом Василием организовал Волго-Невское буксирное пароходство для транспортировки грузов от Рыбинска до Санкт-Петербурга и Кронштадта.

*Буксирный пароход реки Шексны.*

*Длина 49,0 м; ширина 6,4 м*

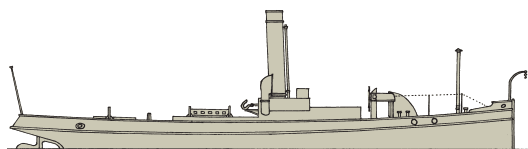


Реконструкция И. И. Черникова

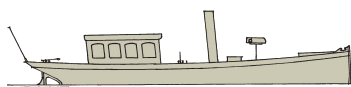


Пароход «Фермер»

Реконструкция И. И. Черникова

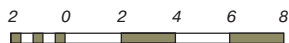


Реконструкция И. И. Черникова

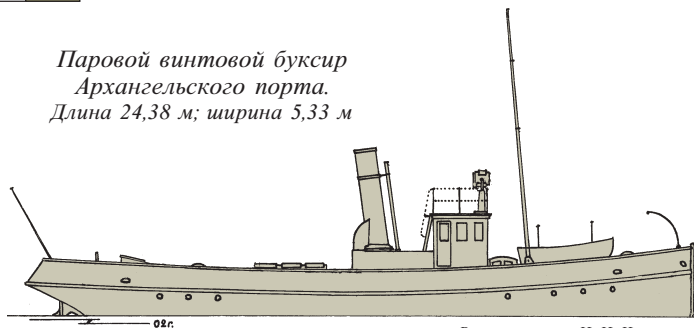
Буксирный пароход для Мариинской системы  
(приладожские каналы).Водоизмещение 52,6 т; длина 17,1 м; ширина 3,97 м;  
осадка 1,37 м

Реконструкция И. И. Черникова

Паровой катер Санкт-Петербургской полиции «Чайка».

Длина 11,05 м, ширина 2,44 м,  
углубление кормой 1,15 м,  
скорость хода 8,5 уз.Паровой винтовой буксир  
Архангельского порта.

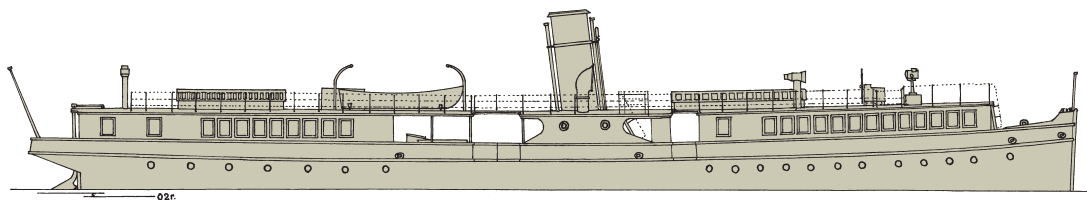
Длина 24,38 м; ширина 5,33 м



Реконструкция И. И. Черникова

Пассажирский пароход линии Петербург—Шлиссельбург.

Основные размеры: длина 48,77 м; ширина 6,84 м; осадка 2,36 м



Реконструкция И. И. Черникова





Пароходство работало с большим успехом. Достаточно сказать, что уже через полтора года капитал увеличился почти вдвое. Самоходный флот компании Милютиных состоял из десяти колесных пароходов, причем три из них были деревянными. Самым «старшим», видимо, надо считать «Белозерец», машина которого была построена в 1849 г. на санкт-петербургском заводе Берда, а корпус и котлы — на заводе Милютина в Череповце. Именно возраст машины определял долговечность парохода. Менялись деревянные корпуса, а машина и наименование судна остались прежними. Котлы и гребные колеса также служили сравнительно недолго.

В 1881 г. завод Милютина полностью построил деревянный пароход «Череповец», а через два года — аналогичный ему «Фермер». В 1897 г. он имел следующие характеристики: наибольшая длина 42,7 м; ширина корпуса 6,5 м (с кожухами колес — 11,2 м); высота борта на мидель-шпангоуте 2,13 м; осадка порожнем 0,71 м, с грузом в 57,4 т — 1,15 м. Машина мощностью 60 ном. с. (200 л. с.) позволяла буксировать против течения баржи общей грузоподъемностью около 1000 т.

Приведенный чертеж относится к 1905 г., когда судно уже имело другой корпус, паровой котел и, естественно, несколько отличные характеристики. В это время «Фермер» в основном использовался для служебных целей, но привлекался и для буксировки.

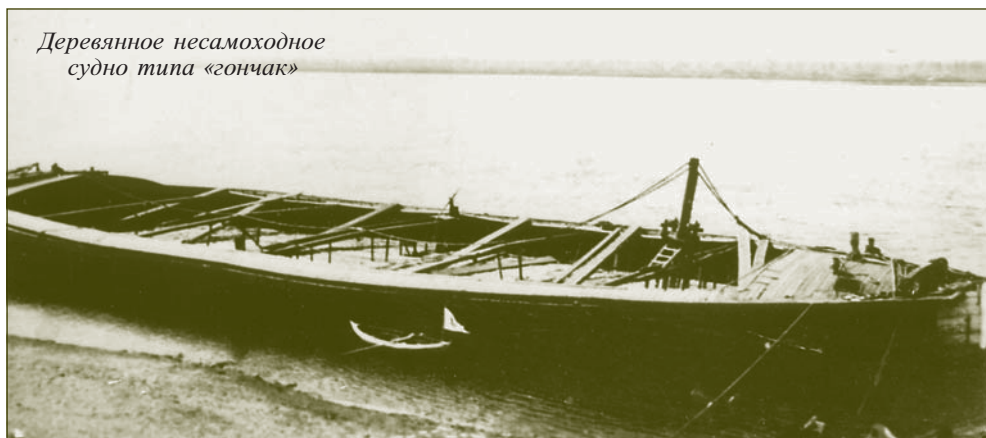
«Фермер» можно считать вершиной русского деревянного судостроения среди пароходов малого водоизмещения. Конструкция его корпуса достигла совершенства и была выполнена по раскосной системе. Есть данные, что «Фермер» эксплуатировался вплоть до начала 1918 г. Дальнейшая его судьба неизвестна.

## Речной флот Днепра

**Д**непр — третья по величине река в Европе, в древности известен как Борисфен, по-турецки — Узы. Берет свое начало на Валдайской возвышенности, в нижнем течении пересекает Донецкий кряж, где образует ряд порогов. Территория за Днепровскими порогами с XI в. исторически связана с так называемыми черными клобуками (каракалпаками), а с XVI в. — с Запорожской Сечью. С конца XV в. запорожские казаки проживали также по берегам притоков Днепра: Суле, Пселу, Ворскле. В XVII в. многие из них переселили на Донец и Дон. После разгрома Запорожской Сечи Екатериной II в течение XVIII и XIX столетий почти всех казаков организовано переселены с Днепра в Приазовье и на Северный Кавказ. Остатки их на Днепре ассимилировались в украинской среде. Казаки северские и путивльские, проживавшие одно время по берегам Десны, в XVI—XVII вв. ушли на Дон. Оставшиеся же на месте ассимилировались в русской среде.

Днепр впадает в Днепро́вский лиман Черного моря. Длина его 2283 км, площадь бассейна 518 500 кв. км. Крупнейшие притоки: справа — Березина, Припять, Ингулец, слева — Сож, Десна, Сула, Псёл, Ворскла. На большей части течения правый берег гористый, левый — низменный. Падение русла невелико, за исключением участка между Днепропетровском и Запорожьем, где река пересекает каменную гряду. Здесь до 1932 г. было девять порогов, затопленных сооружением плотины близ Запорожья. Начиная от Киева Днепр образует многочисленные острова и параллельные русла. Ниже Херсона река разделяется на ряд рукавов и впадает в лиман отдельными рукавами (гирлами). Средняя продолжительность навигации в верховье (до Припяти) — 240 дней, в среднем течении (до Днепропет-

*Деревянное несамоходное  
судно типа «гончак»*





ровска) — 260 дней, а в нижнем — 285 дней. Днепр доступен для пассажирских пароходов от Дорогобужа, а для буксирных — от Орши.

Несмотря на эти благоприятные условия, Днепр в истории русского пароходства не занимал такого видного положения, как Волга, Нева и даже Дон. Это объясняется тем, что основной поток грузов шел по Волге и Неве к столице империи — Санкт-Петербургу. Кроме того, до сооружения запорожской плотины и трехкамерного шлюза у Кичкаса в 1932 г. средний и нижний плесы Днепра служили как два самостоятельных водных пути, т. е. не были связаны между собой, вследствие чего требовалась, как правило, сухопутная перевалка грузов. Из-за порогов экономическое значение реки было невелико. Через притоки Днепр связан каналами с реками бассейна Балтийского моря — с Западной Двиной (Березинская система), Западным Бугом (Днепровско-Бугская система) и Неманом (Огинская система).

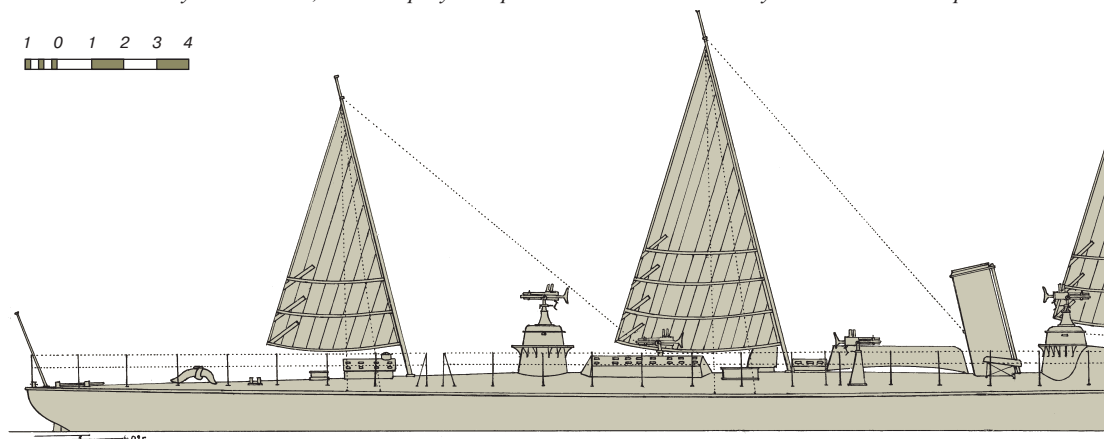
Первый пароход, имевший оптимистическое название «Надежда», появился на этой реке в 1823 г. Плоскостное неказистое судно построили в имении графа М. С. Воронцова (местечко Мошны Киевской губернии). Машину и паровой котел доставили с санкт-петербургского завода Берда еще в 1821 г. В 1827 г. пароход начал ходить по линии Херсон—Одесса. В 1829 г. его приобрело Военное ведомство для Дунайской транспортной флотилии. Затем, с 1832 г., пароход служил портовым судном Черноморского флота, и в 1842 г. его разобрали на дрова.

Последующая история днепровского судоходства ничем особенным не выделялась. Так продолжалось до 1886 г., когда на красавице реке опять появились боевые корабли императорского флота. Миноносцы типа «Або», построенные германской верфью «Шихау» под № 11, 12 и 14, сразу после испытаний начали готовить для «перехода реками». Еще во время строительства корабли предполагалось перевести на Черное море по рекам и каналам Днепровско-Бугской водной системы. Поэтому специальная конструкция руля и ахтерштевня позволяла плавание по мелководным местам. Гребные винты были сняты, а сами корабли полностью разгружены и поставлены на ровный киль (углубление после этого составляло всего 1 м).

В первых числах апреля 1886 г. все три корабля под общим командованием лейтенанта А. М. Абазы вышли из Эльбинга на буксире колесного парохода. Им предстоял долгий путь по Висле, Бугу, Припяти и далее по Днепру в Черное море. В Брест-Литовске на миноносцах подняли Андреевский флаг. Мелководные реки изобиловали настолько крутыми поворотами, что корабли то и дело становились на мель или врезались носом в болотистый берег. Поэтому значительную часть пути им пришлось преодолеть «на бечевах, шестах и веслах». Через мели переваливались при помощи домкратов и разных рычагов собственного изобретения. Из-за малочисленности команд (всего по семь человек на корабль) морякам приходилось нередко работать с 3 до 22 ч непрерывно, а продвигались миноносцы вперед всего на пять-шесть километров. Чтобы пройти под особенно низкими мостами, приходилось принимать на борт до нескольких со-

#### *Миноносец типа «Або».*

*Длина по ватерлинии 39 м; наибольшая ширина 4,8 м; углубление 2,05 м. Проектное водоизмещение при 17-тонном запасе угля — 87,5 т. Скорость 21,63—22,24 уз. Минное вооружение: две 381-мм носовые торпедные трубы. Артиллерийское вооружение: две 37-мм пистольных пушки Гочкиса, однако предусматривалась возможность их увеличения до четырех*







*Пароход «Киев» перед  
сплавом через пороги*

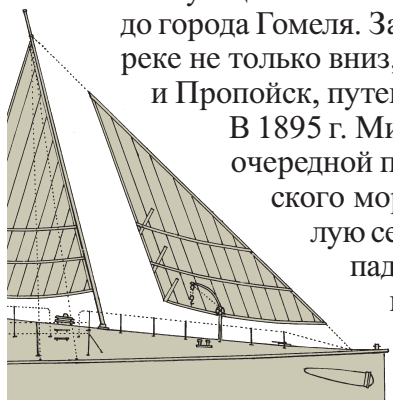
тен солдат или местных жителей, дабы уменьшить тем самым высоту надводной части. Большинство участников перехода переболело болотной лихорадкой, но тем не менее, по словам из рапорта Абазы, «работали все, даже больные, молодцами».

По Днепру миноносцы снова пошли на буксире. В Екатеринославе моряки начали готовиться к переходу через пороги, для этого на носовых и кормовых оконечностях сделали деревянные надстройки с палубой и приспособили длинные весла-рули. По бортам принайолавали продольные брусья с уключинами «для 10 весел на сторону» и сиденья для гребцов. Пороги прошли на веслах быстро и успешно, в сопровождении местных лоцманов. Пройдя в общей сложности около 3200 км, 5 мая 1886 г. корабли на буксире прибыли в Николаев.

Река Сож имела большое значение для днепровского судоходства, поэтому еще в 1893 г. производились ее исследования от впадения в Днепр до города Гомеля. Затем, ввиду значительного пароходного движения по реке не только вниз, но и вверх, от Гомеля к торговым пристаням Ветка и Пропойск, путейцы провели исследования от Гомеля до Пропойска.

В 1895 г. Министерство путей сообщения начало разрабатывать очередной проект соединения водным путем Черного и Балтийского морей. В первую очередь предполагалось прорыть целую сеть каналов для соединения притоков рек Днепра с Западной Двиной. На осуществление этого грандиозного проекта требовалось свыше 10 млн рублей.

В течение всей зимы 1896 г. под наблюдением опытных бельгийских мастеров производилась сборка парохода «Николай», который по своим разме-

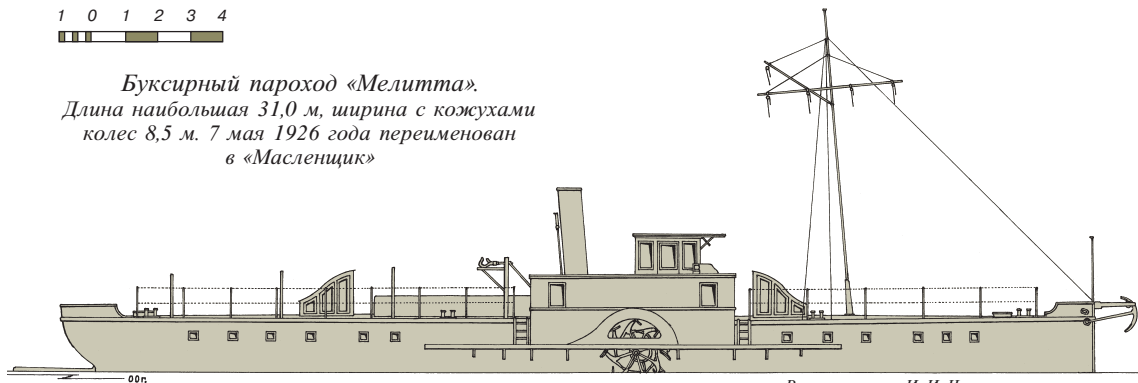


*Реконструкция И. И. Черникова*



1 0 1 2 3 4

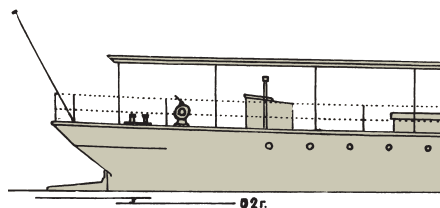
*Буксирный пароход «Мелитта».*  
 Длина наибольшая 31,0 м, ширина с кожухами  
 колес 8,5 м. 7 мая 1926 года переименован  
 в «Масленщик»



Реконструкция И. И. Черникова

рам и изяществу отделки значительно превосходил другие суда на Днепре. Поэтому бойкие на язык корреспонденты киевских газет окрестили его «монстром». Каюты 1-го и 2-го классов напоминали современные купе в железнодорожных вагонах. На мягких сиденьях можно было удобно устроиться на ночь. Сиденья эти представляли собой как бы две ступеньки одной лестницы. Благодаря такому остроумному и новому для русских пароходов устройству спальных мест каюты производили на пассажиров очень хорошее впечатление. Кроме общих кают и дамских имелись еще четыре купе 1-го класса и два купе 2-го класса, а также отдельные мужские и дамские туалеты для пассажиров первых двух классов. На закрытой палубе для каютных пассажиров отводились особые отделения, как на морских пароходах. «Беседки» эти, разукрашенные цветными витражами, имели большие окна. В них можно было проводить большую часть дня, при желании пользуясь книгами из помещавшейся тут же библиотечки. Весь пароход освещался электричеством. Электрические лампочки в каютах стояли в изящных бронзовых канделябрах. Пассажиры 3-го класса размещались на палубе, закрытой со всех сторон. На крыше палубы располагались и капитанский мостик, и огороженная площадка для каютных пассажиров. Над палубной крышей, для защиты прогуливающихся здесь пассажиров, натягивался полог из полотна.

Машиностроительный завод Кенигсбергского машиностроительного общества в октябре 1897 г. сдал пароход «Тургенев», построенный для Главного днепровского общества. Он развивал скорость до 9 уз. (благодаря машине двойного расширения системы «Компаунд», с конденсацией пара, мощностью 150 л. с.). «Тургенев» был длиннее и шире ранее построенных для того же общества судов и отличался плавностью хода при совершенно бесшумной работе машины.



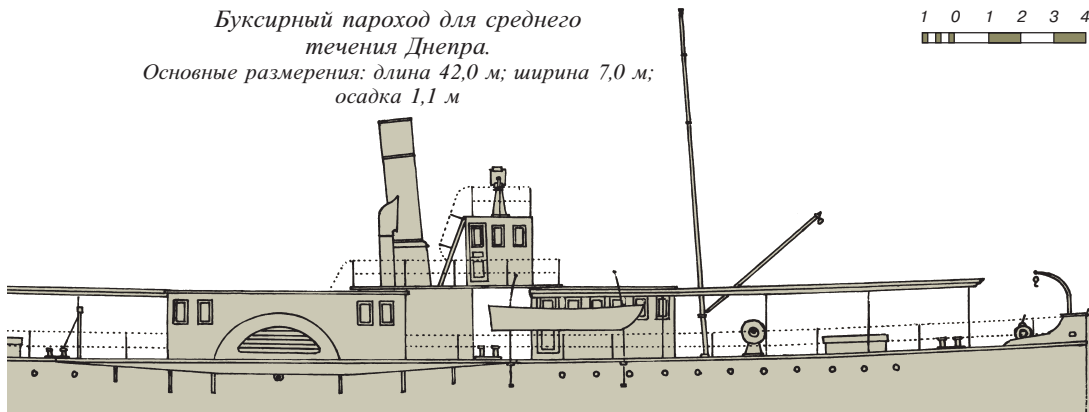
02г.

Постепенно увеличивалось число пароходов, совершавших рейсы по киевско-черниговской линии. Вместе с тем усиливающаяся конкуренция между пароходствами требовала не только постоянного расширения состава судов, но и удешевления их эксплуатации. Поэтому пароходам старых систем, пожиравшим массу топлива (среди них «Гетман» и «Днепр»), приходилось стоять у Киева без движения. Чтобы уменьшить расходы по отоплению котлов, правлению Общества днепровского пароходства пришлось перестроить машинно-котельную часть, снабдив суда машинами двойного расширения системы «Компаунд» производства Южно-Русского машиностроительного завода. После этого расход топлива уменьшился более чем вдвое.

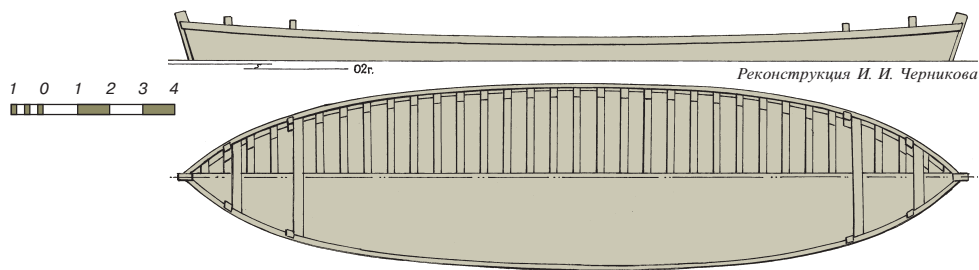
Однако удешевление перевозок на Днепре шло, как правило, за счет низкой заработной платы неквалифицированного персонала и пренебрежения условиями безопасности при перевозке пассажиров. Так, с пароходом «Ратмир», вышедшим утром из Кременчуга в Екатеринослав, произошло следующее трагическое происшествие. Когда пароход приблизился к железнодорожному мосту, дымовую трубу стали медленно заваливать. Однако та с шумом сорвалась и, падая на палубу, проломилла крышу, задавив насмерть одного мещанина с подходящей к случаю фамилией Беда. Среди пассажиров началась паника. Многие подумали, что случилась авария, каких за лето происходило множество на Днепре, и стали бросаться в воду. Крики, стоны и шум на пароходе стояли невообразимые. «Ратмиру» пришлось остановиться, и прошло добрых полчаса, пока капитану и помощнику удалось успокоить пассажиров, причем многие из них вернулись на лодках в Кременчуг, не пожелав продолжать путь на пароходе. Это объяснялось тем, что и в прошлом году, и ранее на «Ратмире» случались несчастья и аварии. 20 июня 1897 г.

*Буксирный пароход для среднего  
течения Днепра.*

*Основные размеры: длина 42,0 м; ширина 7,0 м;  
осадка 1,1 м*



*Реконструкция И. И. Черникова*



*Деревянное несамоходное судно типа «байдак».  
Длина 23,0 м; ширина 5,2 м; осадка 0,95 м*

«Ратмир» потерпел крушение, наскочив на подводный камень, которыми в изобилии устлано дно около Екатеринослава и выше него. На этот раз обошлось без человеческих жертв.

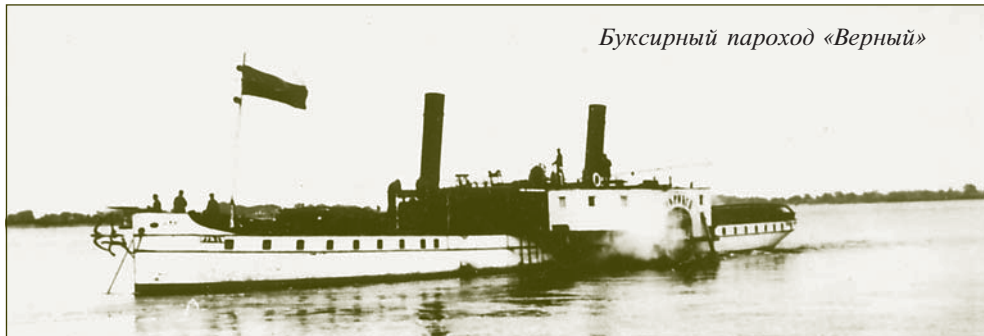
Первое пароходное общество по Днепру (с правлением в Петербурге) в 1896 г. перевезло 1 015 626 человек и 26 863 т клади. Доход составил 32 685 рублей 16 копеек. Экономические показатели Второго пароходного общества по Днепру и его притокам в том же году выразились в следующем: всего перевезено 830 966 пассажиров и 21 946 т грузов. Доход составил 27 123 рублей 96 копеек.

Судоходство по Днепру к середине лета чрезвычайно затруднялось. Опоздания пароходов даже на целые сутки вследствие частых мелей или заграждения фарватера плотами и берлинами становилось заурядным явлением. Пассажирам приходилось подолгу ждать, пока пароход не снимут с мели или не расчистят проход для судна.

Оживлению пассажирского движения на Десне способствовало и то, что ежедневно в Чернигов на пароходах отправлялось большое число

*Пароходы «Могилев»  
и «Работник»*





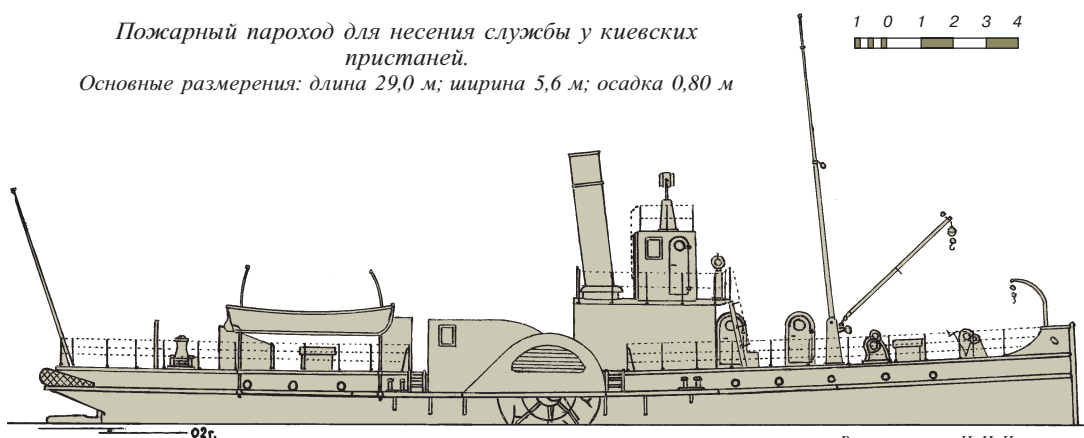
Буксирный пароход «Верный»

богомольцев на поклонение святым мощам святителя черниговского Феодосия. Однако здесь своевременному прибытию паломников к месту назначения мешали не мели, а препятствия иного рода. Поставленные по реке во многих местах плавучие водяные мельницы не спешили сняться и заграждали пароходу путь. Чтобы продолжить плавание, капитану ничего не оставалось, как каждый раз посылать матросов и «помогать» мельникам подняться на берег. Это отнимало много времени, и опоздание пароходов становилось неизбежным.

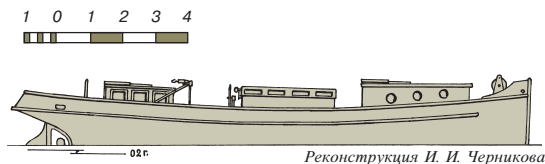
В 1901 г. министр путей сообщения князь М. И. Хилков совершил инспекционную поездку по Среднему и Нижнему Днепру. Дело в том, что в то время ближайшее будущее Днепра связывали с успешным осуществлением легендарного проекта водного пути «из варяг в греки», т. е. между Черным и Балтийским морями. Еще в 1880—1881 гг. на Лучесо-Оршицком водоразделе путейцы провели изыскания для выяснения условий создания судоходного пути из Днепра в Западную Двину. Начиная с 1893 г. производились дополнительные изыскания в целях подроб-

Пожарный пароход для несения службы у киевских пристаней.

Основные размеры: длина 29,0 м; ширина 5,6 м; осадка 0,80 м



Реконструкция И. И. Черникова



Буксирный теплоход «Сofия» компании плавучих элеваторов в Николаеве. Построен в 1905 г. на германской верфи. Длина по ватерлинии 16 м; наибольшая ширина 2 м, углубление 1,4 м. Мощность двигателя 20 л. с.

ного выяснения количества полезных для судоходства вод, которые возможно было бы собрать на водоразделе рек Оршицы и Лучесы.

После выяснения этого главного вопроса о достаточности на водоразделе воды для питания канала были сняты горизонтальности местности и определена ось канала с тем приблизительным расчетом, чтобы избежать глубоких выемок и высоких насыпей. Для выяснения дальнейших условий производства будущих работ весьма важно знать свойства и характер напластования грунтов на дне разных бассейнов. С этой целью производилось весьма частое бурение, по пяти скважин на версту, по оси предполагаемого канала. Общее направление канала: город Орша, местечко Бабиновичи, село Лучеса и город Витебск. Проектируемый водный путь должен был служить для дешевой перевозки малоценных грузов: леса, соли, каменного угля, хлеба, пеньки и др.

Для нового Днепровско-Двинского пути как с технической, так и с экономической точки зрения предполагалось ограничиться длиной судна в 53,34 м. Помимо соединения Днепра с Западной Двиной и урегулирования судоходного фарватера Днепра со шлюзованием порожиистой части его, в проект Черноморско-Балтийского водного пути входило строительство морского порта в Херсоне, с углублением подхода к Херсону с моря до размера, соответствующего осадке больших морских судов. Все технические характеристики водного пути, вплоть до шлюзования порогов, уже имелись в очень подробном виде. С осуществлением проекта водного пути между Черным и Балтийским морями Приднепровье получало удобный и дешевый транспорт для экспорта своих хлебных и других грузов на рынки Западной Европы.

### Судоходство на Днестре

**У**же к началу XX в. Днестр был вполне судоходен на всем течении в пределах России, в австрийской же части реки производили только сплав леса. Еловый лес сплавлялся по речкам, впадающим в Днестр, связками бревен по 10—20 штук. В Журавне, Галиче, Мариамполе из этих бревен составляли однорядные кошмы, от 6,4 до 10,67 м в стороне, из которых связывали гонки по четыре кошмы, и к каждой гонке приспособляли четыре потеси для управления, по две на каж-



дом конце. В таком виде лес шел до местечка Окопы на австрийской границе.

Впрочем, часть леса распиливали на доски, из которых составляли такие же плоты, и те также доходили до Окопов. Здесь этот материал шел на продажу. Купленный лес передавался в Исаковцы, на пристань русской таможни, откуда, после выполнения всех формальностей, спускался вниз, до Жванца, где гонки перевязывались и составлялись уже из пяти-семи кошем.

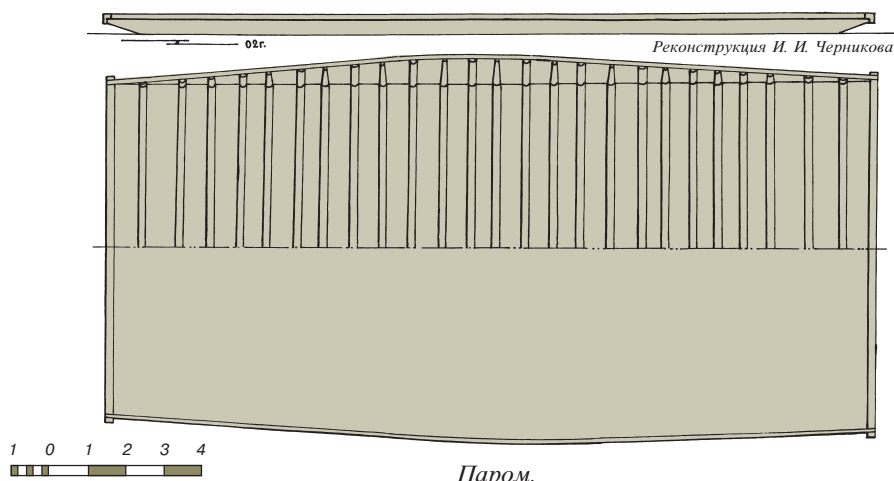
Плоты по большей части принимали на себя груз или с места своего отправления — Жванца, в таком случае груз состоял из досок, положенных на бревна плота; или же в одной из попутных пристаней, тогда брали камень, гипс, дрова, фосфорит и даже хлеб. Для того чтобы нагрузить плот хлебом, укладывали на него подстилы с обоих концов каждой кошмы, из поперечных бревен по два ряда, и на эти бревна клали груз. На каждую кошму грузили до 16,4 т, но при этом бревна плота совершенно погружались в воду, а подстилы — более чем на половину, и груз отстоял от воды всего на 4,4 или 8,9 см. Конечно, подмочка его была неизбежной, поэтому таким способом отправляли только кукурузу, которая от подмочки не особенно страдала. Камень, гипс, фосфорит грузили на плоты, подкладывая только доски, а потому этот материал часто погружался в воду.

Якорей, снастей, завозных лодок при плотях не было, так как размеры плотов невелики и они легко управлялись четырьмя потесями. Сплав плотов производили караванами по три или четыре гонки. Караван обыкновенно сопровождал приказчик, а управление каждой гонкой поручалось сплавщику и трем его подручным. Сплавщик получал за сплав до Могилева шесть рублей, а подручные — по четыре на хозяйских харчах. При сплаве до пристаней, лежащих ниже Могилева, цена соответственно увеличивалась.

В среднюю воду расстояние в 192 км от Жванца до Могилева проходили три дня, причем ночью плоты не шли. В малую воду продолжительность сплава увеличивалась до семи дней, а в большую воду гонки иногда проходили это расстояние и в один день. Количество сплавляемых плотов в 1901 г. достигло 984.

Кроме плотов на Днестре плавали паромы, лодки и баржи различных типов, а также пароходы. Но флот этот появился сравнительно недавно, в прежнее же время по Днестру ходил только так называемый галер, имевший вид четырехугольного ящика, со стороной до 6,4 м, сколоченного из елового леса и проконопаченного мхом.

Галеры, по утверждению местных жителей, применяли еще генуэзцы. Они поднимали от 24 до 65,6 т груза, который сплавлялся до Маяко-

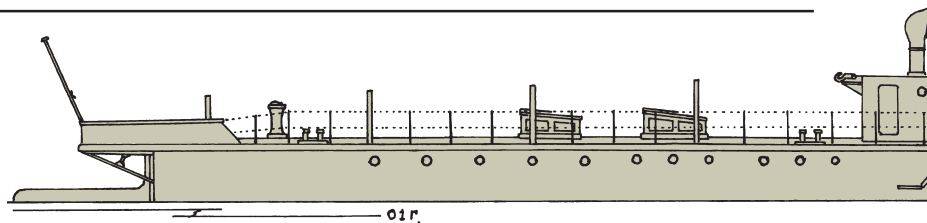


Паром.

В плане имел вид прямоугольника, длина большей стороны 22,76—23,47 м, а меньшей 9,25—9,96 м. Высота борта 1,42 м. Паромы строились и меньших размеров, но весьма редко. Осадка порожнем 0,18—0,22 м. При осадке в 0,8 м грузоподъемность составляла 98,4 т, но если перекаты имели достаточную глубину, то на паромы нагружали 131,2—164 т, при этом осадка доходила до 1,07 м

ва, а оттуда доставлялся гужем в Одессу. После строительства железнодорожной пристани в Варнице груз доставлялся преимущественно до этой пристани. Вверх галеры не взводились, а разбирались на доски в местах выгрузки. Последние галеры плавали в 1900 г.

Позднее на смену галеру пришел паром, который и стал преобладающим типом днестровского судна, и количество их в начале XX в. дошло до 250. По конструкции паром не особенно отличался от галера и имел также форму четырехугольного ящика, но строился не на один сплав, а для плавания в течение нескольких навигаций. Передняя и задняя стенки парома, соответствующие меньшей стороне четырехугольника, для уменьшения сопротивления воды делались с большим скосом наружу, сопрягавшимся с днищем без перелома. Крепление корпуса составляли дубовые кокоры толщиной около 0,13 м. Кокоры укладывались поперек судна, на расстоянии около 0,7 м друг от друга, причем концы их с корнями (комли) располагались попеременно то



с одного, то с другого борта, в тонком конце каждой кокоры укреплялся стояк.

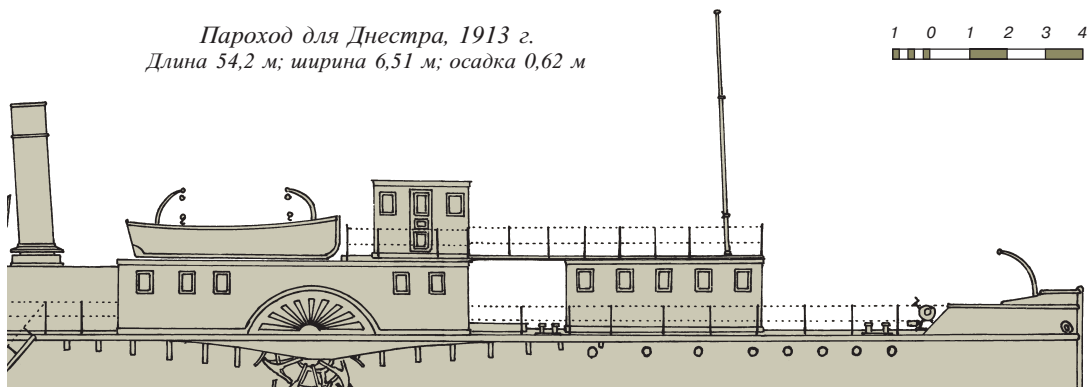
К кокорам пришивались снизу 38-мм еловые доски, составлявшие днище и скосы. Боковые стенки обшивались 66-мм еловыми досками, а самая верхняя доска (планширь) имела толщину 89 мм. На концы скосов укладывался толстый брус, в который врезалась в четверть их обшивка. В этот брус вбивали железные штыри для укрепления потесей. Доски для обшивки брали с обливинами и не пригоняли плотно одну к другой; пазы оставляли шириной до 25 мм и законопачивали мхом, который удерживался дранками и особыми железными скобами.

Стоимость парома составляла от 300 до 600 рублей, в зависимости от размеров, но при большом спросе цена поднималась и до 800 рублей. Они строились, главным образом, в Жванце и Хотине, а в начале XX в. еще и в Сороках, Рашкове, Могилеве и Каменке.

Паромы плавали преимущественно на участке реки от Могилева до Варницы и служили, главным образом, для перевозки хлебных грузов в кулях. На них подвозили грузы к железной дороге и к морским баржам, иногда до Тирасполя, но ниже Тирасполя спускались редко. Выше Могилева паромы не плавали вовсе, и только построенные на Жванецкой верфи новые паромы спускались к Могилеву, беря иногда попутно небольшой груз.

Паромы управлялись четырьмя потесями. Снастей, якорей, лодок при них не полагалось, так как вследствие слабой конструкции при отдаче якоря паром получил бы такие сильные повреждения, что тотчас бы затонул. Для взводки паромы счаливались по два и таким образом тянулись вверх семью лошадьми. Но надо заметить, что бечевая тяга в той части Днестра, где плавали паромы, не удобна вследствие того, что в реке располагалось много поперечных полузапруд, которые при низкой воде приходилось обходить с большими трудностями и потерей времени.

*Пароход для Днестра, 1913 г.  
Длина 54,2 м; ширина 6,51 м; осадка 0,62 м*



*Реконструкция И. И. Черникова*

Взводка парома от Варницы до Сорок требовала не меньше недели, а сплав — до пяти дней. Погрузка совершалась довольно быстро, а при разгрузке в Варнице паромы простаивали по полторы недели и более. Поэтому рейс их продолжался от трех до четырех недель, и в навигацию они успевали совершить семь-восемь рейсов.

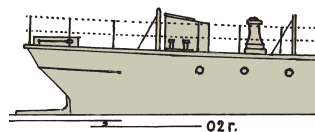
Для сплава требовался один правщик, которому платили 12—15 рублей, и три подручных, которым платили 8—10 рублей каждому, кроме того, всем полагались хозяйские харчи. С учетом расхода на приказчика стоимость сплава определялась в 60—75 рублей. За взводку двух паромов платили от 120 до 150 рублей, что из расчета на один паром составляло 60—75 рублей. Таким образом, обычная стоимость рейса парома колебалась от 120 до 150 рублей, но в горячее время она возрастала иногда и выше 200 рублей.

Другой тип судна, плававшего по Днестру, — это лодка с острым носом и тупой кормой, имевшая в плане треугольное очертание. В начале XX в. их насчитывалось на Днестре до 100 штук. Длина таких лодок от 12,8 до 21,34 м, ширина от 3,2 до 6,4 м, высота борта от 0,71 до 1,42 м, а осадка порожней лодки 0,09—0,13 м. При осадке в 0,62—0,71 м лодки поднимали от 13,1 до 49,2 т груза.

Лодки плавали в верховьях реки, главным образом, между Старой Ушицей и Могилевом. Иногда они поднимались и до устья Смотрича, но сравнительно редко, а выше этой пристани ходили только шесть лодок, возивших гипс из Перебийковцев. Эти суда спускались вниз сплавом, причем управлялись шестью; для сплава их не требовалось более двух человек. Вверх они поднимались бечевой тягой, для этого счаливались гусем по четыре штуки и тянулись четырьмя лошадьми. Взводка лодки от Могилева до Старой Ушицы производилась за два дня. Обратное для сплава требовалось, в зависимости от уровня воды, от одного до двух дней.

В начале XX в. на Днестре стали строить большие лодки с тупой кормой, имевшие длину 22,76 м, ширину 8,53 м и грузоподъемность до 82 т. Эти лодки предназначались для плавания в средней части реки и сплавлялись вниз таким же образом, как и паромы, а вверх взводились счаленные по две кормами. Перед паромом ни в отношении передвижения, ни в отношении прочности эти суда никаких преимуществ не имели, между тем груза принимали меньше.

Большие грузовые суда, приближавшиеся по размерам к баржам и называвшиеся на Днестре гессенками, для сплава оказались менее удобными, чем паромы, а для взводного судоходства менее удобны, чем обыкновенные баржи. Принадлежащие некоему Баптизманскому



пять гессенок имели 26,3 м в длину, 9,25 м в ширину и высоту борта 1,42 м. При осадке в 1,07 м они поднимали 164 т груза.

Более значительных размеров грузовые лодки назывались подчалками. У этих лодок и нос, и корма делались заостренными, длина их колебалась от 32 до 64 м, а ширина от 4,27 до 11,73 м при высоте борта 21,4—2,67 м. Их плавало на Днестре всего девять.

Гессенки и подчалки плавали в нижней части реки, до Лалова, причем вниз шли самосплавом, а вверх буксировались пароходами и служили для подвозки грузов к морским баржам Баптизманского.

Баржи и берлины обычного типа, плававшие на Днестре, составляли собственность двух владельцев: Баптизманского и компании «Вебстер и Коваленко». Последние владели девятью баржами грузоподъемностью по 410 т и одной 656 т. Баптизманский владел восьмью деревянными берлинами грузоподъемностью от 246 до 361 т, и, кроме того, пускал плавать по Днестру 14 железных морских барж, поднимавших от 262 до 656 т груза.

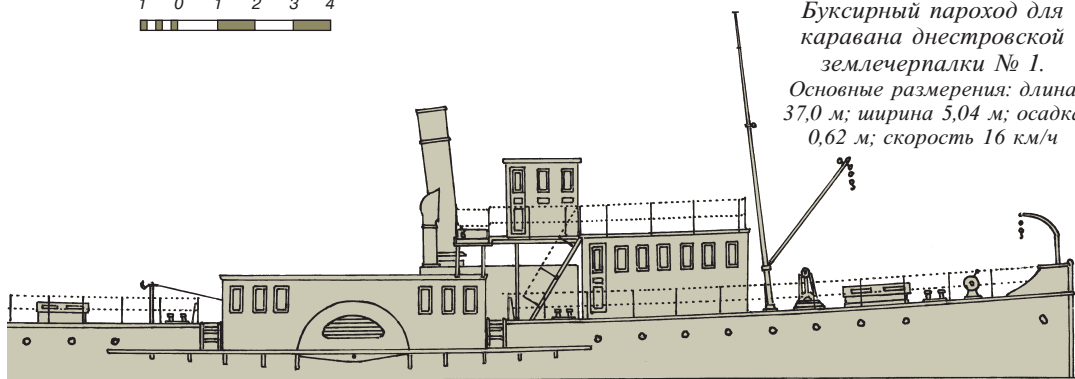
Баржи Вебстера и Коваленко имели длину около 42,67 м, ширину около 9,96 м и высоту борта более 2,13 м. Берлины Баптизманского имели низкие борта, от 1,42 до 1,96 м, длину от 38,4 до 49,07 м, а ширину от 8,53 до 11,73 м. Стальные баржи имели длину от 27,74 до 42,67 м, ширину от 5,69 до 10,67 м и высоту борта более 2,13 м.

Баржи и берлины на Днестре не строились, а приводились сюда с Днестра и Буга. Баржи плавали в нижней части реки, они возили груз в Одессу от Тирасполя и Варницы, а если позволяла вода, морские баржи Баптизманского поднимались и до Телицы. Берлины плавали до Лалова. В редких случаях, при глубокой воде, они поднимались и выше. До Одессы берлины обычно не плавали, а перегружали свой груз на морские баржи.

Как вверх, так и вниз баржи и берлины буксировались пароходом и в редких случаях шли самосплавом. Воз составлялся в растяжку из трех

1 0 1 2 3 4

Буксирный пароход для  
каравана днестровской  
землечерпалки № 1.  
Основные размеры: длина  
37,0 м; ширина 5,04 м; осадка  
0,62 м; скорость 16 км/ч







*Деревянная грузовая барка  
типа «берлина»*

судов, одно за другим на коротких чалках, при движении вниз на крутых поворотах пароход уменьшал ход и баржи шли самосплавом.

Такое построение воза для извилистой реки не особенно удобно, ибо баржи, имея каждая значительную свободу движения, могли ударять друг друга, если одна из них от удара о берег или мель приостанавливалась. Лучшим построением воза считалось две в счалку, а третья впритык носом между кормами двух первых барж. Такой воз представлял собой одно целое, и суда уже не могли ударять друг друга. При буксировке вверх баржи часто проводились через перекаты поодиночке вследствие извилистости и узости ходов, а также из-за недостаточной мощности пароходов, не способных с возом преодолеть течение.

Паровой флот Днестра составлял путейский пароход «Днестр», три пассажирских парохода: «Кишинев», «Пионер» и «Могилев», а также восемь буксирных пароходов Баптизманского и компании «Вебстер и Коваленко». Впрочем, число их постоянно менялось в зависимости от того, где имелась выгодная работа — на Днестре или на Днепре. Так же поступали и с баржами. Таким образом, флот Баптизманского и компании «Вебстер и Коваленко» нельзя было считать в строгом смысле Днестровским. Из них только два парохода Баптизманского, «Польза» и «Полезный», и пароход Вебстера и Коваленко «Шевченко» работали постоянно на Днестре. Пароходы «Польза» и «Полезный» считались мелкосидящими и буксировали суда от Лалова вниз, до Бендер или Тирасполя, где передавали баржи глубокосидящим пароходам.

Пассажирские пароходы «Пионер», «Кишинев» и «Могилев» принадлежали еврейской компании «Ясский и Аренштейн». Они совершали рейсы между Могилевом и Водолуй-Водами, ближайшей к Кишиневу при-

станью. Расстояние между этими пристанями в 312 км пароходы проходили вниз за 24,5 ч, а вверх — за 41 ч. Таким образом, каждый из них совершал по два рейса в неделю.

Эти небольшие пароходы имели осадку с полным грузом до 0,62 м, они содержались довольно небрежно, но работали очень хорошо. Владельцы перевозили, главным образом, евреев, занимавшихся сплавом, скупкой хлеба и тому подобным, поэтому в пятницу вечером пароходы останавливались у пристаней, где заставлял их еврейский праздник, Шаббат, и только вечером в субботу продолжали свой рейс.

Уже в начале XX в. землечерпание давало на Днестре прекрасные результаты. До 1884 г. на Днестре работали землечерпалка № 1 и две шаланды. В 1885 г. МПС приобрело буксирный пароход «Днестр», паровой катер, черпаковую деревянную землечерпалку № 2 и три деревянные шаланды постройки 1895 г. Понтон землечерпалки имел следующие основные размерения: длину 25,45 м, ширину 9,14 м, осадку в кормовой части 0,98 м, а в носовой — 0,53 м. Мощность машины 20 ном. сил. В 1901 г. землечерпательный караван № 1 пришел в негодность и его сняли с работ.

## Дон

**Д**ревнейшее имя реки Дон — Танаис. Река вытекает из Ивань-озера и сразу же принимает в себя воды речки Урванки. Миновав Богучар, на протяжении 1100 км Дон несет свои воды к Азовскому морю через земли донских казаков. От истоков до впадения речки Черной Калитвы Дон течет с севера на юг, потом круто поворачивает на восток и образует выпуклую дугу, которая приближается к Волге на 70 км.

Верхним течением Дона считается расстояние от Ивань-озера до впадения в него реки Воронеж; отсюда до Качалинской станицы — среднее течение, а дальше, до моря — нижнее. В верхнем течении в Дон впадают: Непрядва, Вязовая, Быстрая Сосна, Красивая Меча, Репец, Богатая Снова, Верейка, Редуга и Девица, все с правой стороны.

В среднем течении Дона, начиная от реки Воронеж, крутые и высокие меловые горы часто подходят к самому руслу реки. Ширина ее местами увеличивается до 400 м, глубина 3—10 м. Много мелей и перекатов — песчаных гребней поперек русла. Левый берег отлогий, песчаный, часто бесплодный, хотя заливные луга между малыми озерами и ериками иногда дают хорошие покосы сена.

С двух сторон в Средний Дон впадают притоки: Нижняя Девица, Потудань, Тихая Сосна, Воронеж, Форостань, Икорец, Битюг, Осереда, Черная Калитва, Богучар, Толучеева, Хопер, Медведица, Иловля.

От Иловли начинается нижнее течение Дона. Обрывы правого берега состоят вначале из меловых утесов, но вскоре обрывы открывают слои известняка и песчаника, которые иногда возвышаются до 100 м над уровнем реки и постепенно понижаются, подходя к луговой зоне нижнего течения. Вместе с тем и русло реки становится шире и извилистей. Между станцией Трехостровской и Калачем оно подходит к Волге всего на 70 км. Побережье правой нагорной стороны раньше покрывалось бескрайними бахчами, садами и виноградниками. Левая же расстилалась необозримой низменной равниной, которую считают первоначальным местом обитания знаменитого черкасского скота и донской лошади. Ширина русла в этой части Дона — от 400 до 600 м при глубине фарватера от 6 до 20 м. Низменная пойма реки покрывалась водой во время весенних разливов, в некоторых местах на 10—15 км в стороны.

Нижний Дон принимает притоки: Чир, Цымлу, Северский Донец, Аксай и Темерник с правой стороны, а Карповку, Донскую Царицу, Мышкову, Есауловский Аксай, Гнилой Аксай, Сал и Маныч — слева.

Пониже станции Гниловской Дон образует дельту в форме равнобедренного треугольника, занимающего площадь около 300 кв. км. Ее судходные рукава: Каланча, Кутерьма, Переволока.

Дон находится подо льдом около четырех месяцев. Первый лед в ноябре часто ломается низовым ветром, после чего его осколки, «ширеш», с шумом несутся по руслу к морю. Ледоход начинается в конце марта или в начале апреля. После ледохода широкая пойма реки занята водами разлива до середины мая.

Воды Дона всегда изобиловали рыбой лучших пресноводных пород. Главным источником благосостояния придонского населения во все эпохи служило промышленное рыболовство. С середины XVI столетия единственными хозяевами рыбных богатств Среднего и Нижнего Дона были казаки. Наибольшую пользу извлекали низовые станицы.

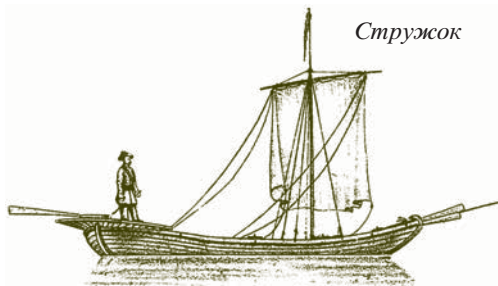
Во второй половине XIX в. на Дону ввели биологически обоснованное рыбоводческое хозяйство: охранялась неприкосновенность «заповедных вод», соблюдалось запретное время икрометания. Добыча рыбы в положенное время достигала огромных размеров. Зимой подо льдом в сети попадали тарань, лещ, сула. Русские купцы увозили рыбу в замороженном виде. Весной вылавливали много сельдей, тарани, севрюг и осетров. От середины апреля разрешался «меженный лов», когда добывалось много чехони и оселедца. Рыбу просаливали и сушили домашними средствами или в так называемых рыбоспелных заводах. А также солили «в корень» большие запасы, чтобы после, дождавшись хорошей цены, бочками отправить по разным городам.

На донских берегах обнаружены остатки поселений человека, еще более древних, чем бронзовый век. Два последних тысячелетия, с некоторыми перерывами, основными жителями там были скифские племена касогов, роксоланов, а также хазары и черные болгары.

Древние греки основали свои фактории на Нижнем Дону очень рано, но пользовались донским водным путем только при наличии добрых отношений с предками казаков. Они не знали всего течения реки и часто считали Дон одним из ответвлений Волги. Русы, обосновавшись на Днепре, рисковали посещать Дон только крупными вооруженными силами. В киевских летописях Дон упоминается очень редко и всегда как «земля незнаемая» и враждебная.

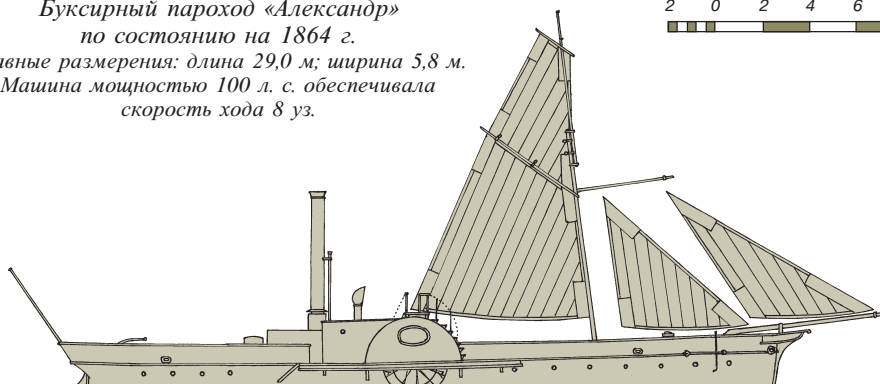
Между VI и X вв. донским путем пользовался сильный торговый народ — хазары, построившие повыше донецкого устья крепость Саркел. Археологические и исторические памятники свидетельствуют о проживании на берегах Дона сообщества местных народов, составивших население Тмутараканьского княжества и известных как казары, касаги, казяг, бродники, или под общим названием «черные клобуки». В их бесспорной власти Дон находился весь XI в. Однако под давлением половцев предкам казаков пришлось, племя за племенем, покидать берега родной реки. Тогда черные клобуки появились и на притоках Днепра. Казары переселились ближе к Кавказским горам, а в лесостепной части Дона, на его «запольных» притоках Иловле, Медведице, Хопре, остались только бродники и болгары-христиане. Они жили там долго и упоминались еще в эпоху Золотой Орды. В это же время донским путем, с разрешения ханов, стали пользоваться «гости сурожане» (крымские купцы, возившие свои товары в Орду и Москву). Московиты тогда уже имели свои пристани в верховьях реки: Тешев (у нынешнего города Задонска), Конь Каменн (при устье Красивой Мечи) и Данков — выше по течению.

С середины XVI в. почти весь донской путь находился в руках казаков, возвратившихся на свою реку. Они разрешали движение по Дону только под своим контролем. Казаки внимательно следили, чтобы под

*Казачий досчаник**Стружок*

*Буксирный пароход «Александр»**по состоянию на 1864 г.**Главные размерения: длина 29,0 м; ширина 5,8 м.**Машина мощностью 100 л. с. обеспечивала  
скорость хода 8 уз.*

2 0 2 4 6 8

*Реконструкция И. И. Черникова*

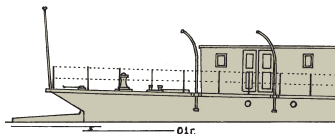
видом иностранных купцов, московских и турецких послов на их землю «безвестно не прокрался» какой-либо вражеский шпион. Только после покорения казаков царем Петром I русские стали плавать по Дону беспрепятственно.

Казачьи поселения с пахотными угодьями вдоль берегов, а особенно полное уничтожение лесов при Петре I способствовали разрушению поверхностного покрова почвы и образованию оврагов. Весенние воды и ливни уносили в Дон много ила, засоряя его русло мелями и перекатами. Поэтому требовалась постоянная очистка фарватера землечерпалками.

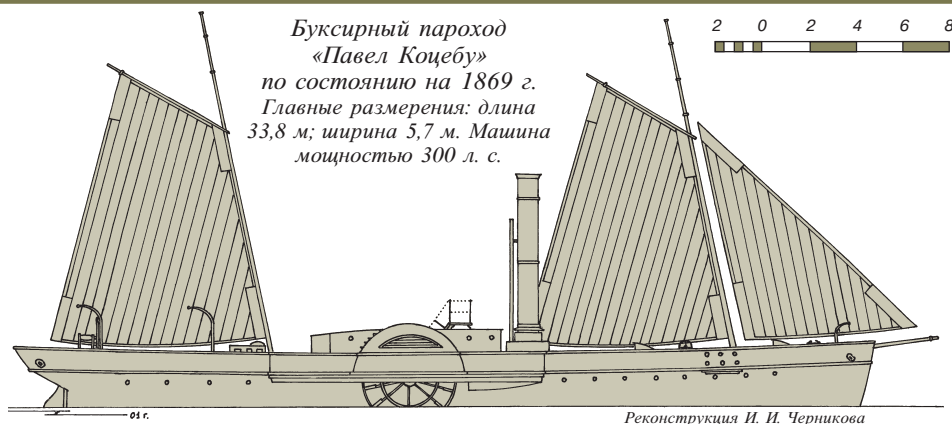
Еще с древних времен Доном пользовались также и для сплава товаров, поступавших с Волги. В прежнее время для перегрузок приходилось преодолевать волок между реками Иловля и Камышенка, по прямому и самому короткому расстоянию. В 1569 г. турецкий султан Селим II неудачно пробовал соединить Дон с Волгой, прокопав канал вдоль Волго-Донской переволки. Возобновил попытку, и тоже неудачно, царь Петр I. В 1846 г. между волжским казачьим посадом Дубовка и Качалинской станицей на Дону проложили конную узкоколейку. В конце XIX столетия железная дорога соединила Калач с Царицыном.

Пароходы впервые задымили на водах Тихого Дона в 1854 г., и это знаменательное событие связано с перевозкой антрацита для кораблей Балтийского флота. 25 февраля 1854 г. узлы и детали паровых машин донских пароходов находились уже на пути из Нижнего Новгорода в Дубовку. Огромные сугробы затрудняли движение обозов, но 8 марта удалось заложить два парохода и один кабестан.

Еще задолго до начала навигации было нанято несколько тысяч воловых подвод для сухопутной перевозки антрацита с Грушеских копей на Мелиховскую пристань, в Дубовку и Царицын. 24 мая на кабестане начали



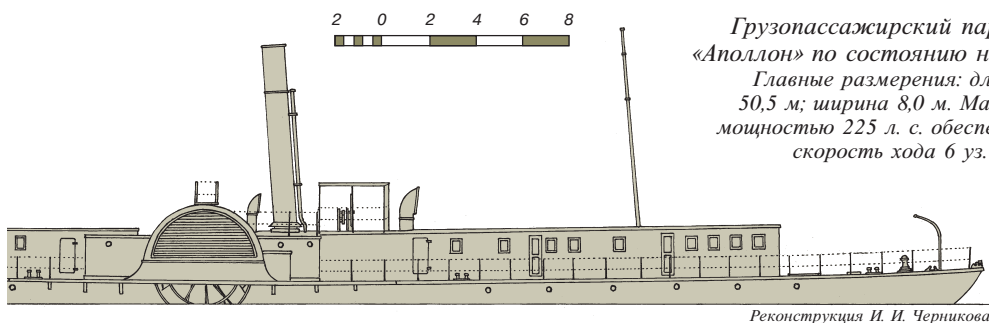


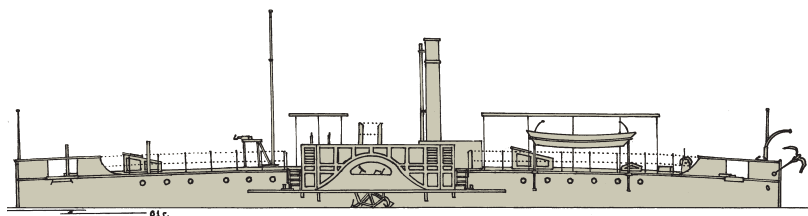


ставить паровую машину мощностью 24 л. с. Со вскрытием Дона его благополучно спустили на воду. Пароходы «Хомутов» и «Опыт» спустили в середине мая. В помощь им была построена еще коноводная машина, а для перевозки груза — 28 барок, которые 19 мая начали загружать антрацитом.

Кабестан вышел в первый рейс 28 мая, «Хомутов» — 4 июня, а «Опыт» — 28 июня 1854 г. Тысячи воловых подвод потянулись между Грушевкой, Мелиховом, Дубовкой и Царицыном. Любо-дорого было смотреть, как все оживилось, и Дон огласился шумом паровых колес и веселыми песнями бурлаков и возчиков.

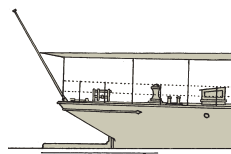
В конце XIX в. конечной пристанью для речных пароходов среднего тоннажа служил Калач. Во время высокой весенней воды суда доходили до Богучара, а иногда и выше. Они миновали при этом станицы Качалинскую, Сиротинскую, Усть-Медведицкую, Усть-Хоперскую и Вешенскую. На нижнем течении при всех больших станицах существовали погрузочные пристани. В 40 км от Азовского моря вырос крупный порт Ростов, куда приходили суда из Турции, Греции и Италии. Большое значение для погрузок экспортного зерна приобрел порт в Азове.



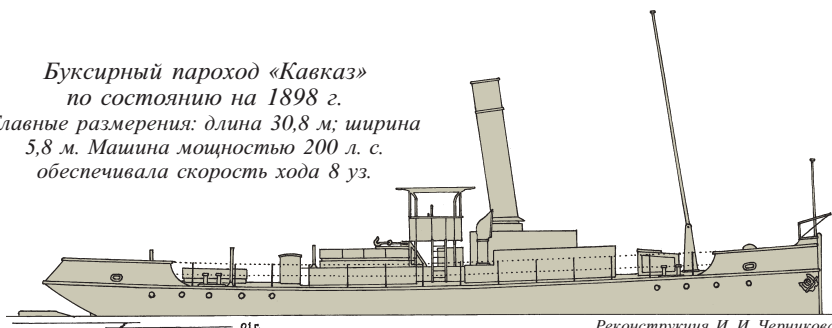


Реконструкция И. И. Черникова

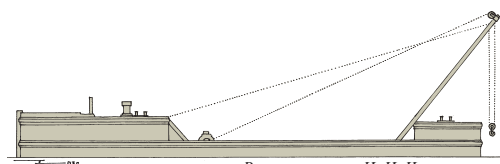
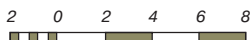
*Буксирный пароход «Кама» по состоянию на 1884 г.  
 Главные размеры: длина 30,5 м; ширина 5,2 м. Машина  
 мощностью 60 л. с. обеспечивала скорость хода 5 уз.*



*Буксирный пароход «Кавказ»  
 по состоянию на 1898 г.  
 Главные размеры: длина 30,8 м; ширина  
 5,8 м. Машина мощностью 200 л. с.  
 обеспечивала скорость хода 8 уз.*

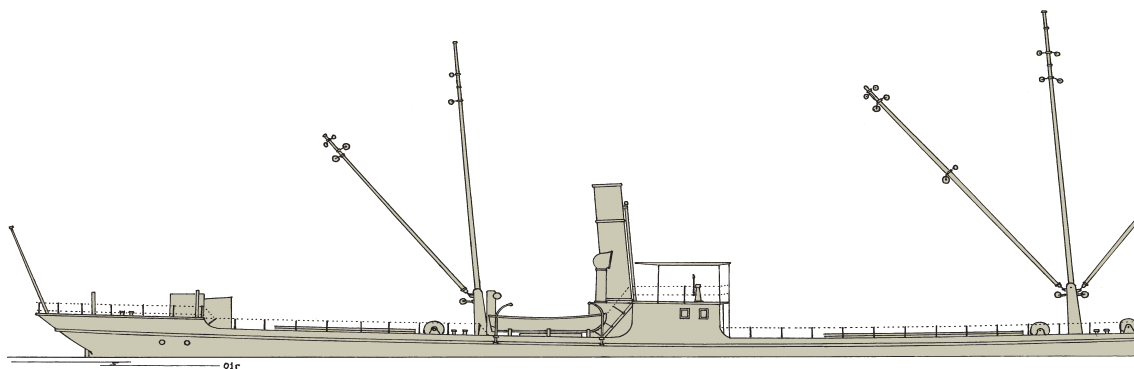


Реконструкция И. И. Черникова



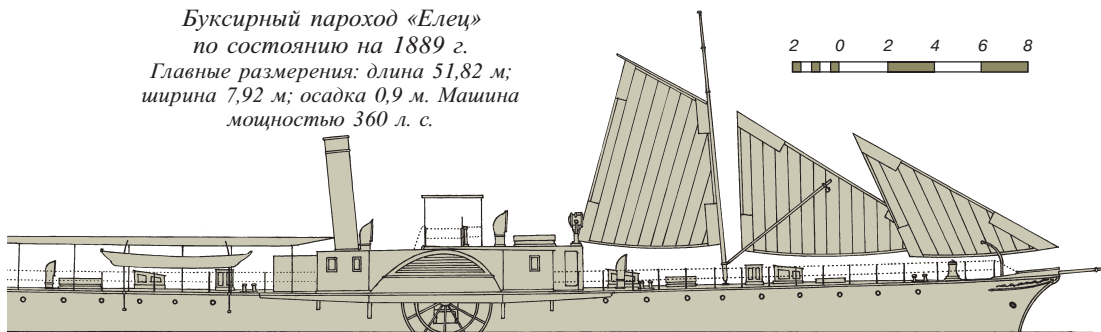
Реконструкция И. И. Черникова

*Карчеподъемница для верхнего  
 течения Дона.  
 Длина 19,85 м; ширина 5,1 м; осадка 0,61 м*



*Буксирный пароход «Елец»  
по состоянию на 1889 г.*

*Главные размеры: длина 51,82 м;  
ширина 7,92 м; осадка 0,9 м. Машина  
мощностью 360 л. с.*



*Реконструкция И. И. Черникова*

Нравы служащих одной из государственных монополий тех лет, отвечавшей за разводку железнодорожного моста в г. Ростове-на-Дону, ярко характеризует следующий факт. 5 апреля 1897 г., доверившись расписанию разводки моста, отошли от своих пристаней семь пассажирских пароходов и одна грузовая шхуна. К удивлению и ужасу всех находившихся на пароходах, железнодорожный мост стоял неразведенным, и судам, поневоле скучившимся вместе, пришлось длительное время бороться с сильным течением и штормовым ветром. Суда лавировали около моста в ожидании пропуска. В таком положении пароходы находились 2,5 ч. Надо было видеть отчаяние и испуг пассажиров, когда налетавшие сильные порывы ветра буквально прижимали пароходы друг к другу. Только благодаря опыту судоводителей, а также счастливому случаю, удалось избежать трагедии. Частые свистки пароходов, умолявшие о разводке моста, производили сильное впечатление на публику, но железнодорожное начальство на это внимания не обращало. Один из чиновников, покуривая сигару, невзирая на метавшиеся пароходы с испуганными пассажирами на палубах, руководил маневрами двух паровозов с двумя товарными вагонами. Шло испытание прочности моста.

Задержки у моста случались и ранее, к этому казенные железные дороги своих клиентов приучили давно. Если это продолжалось недолго, то каждому обывателю было ясно, что причина «вполне техническая», т. е. — уважительная (например, ожидание почему-либо опоздавшего поезда). Но задержка семи пароходов в узком месте при сильном течении и штормовом ветре ради столь несвоевременного испытания прочности моста



*Реконструкция И. И. Черникова*

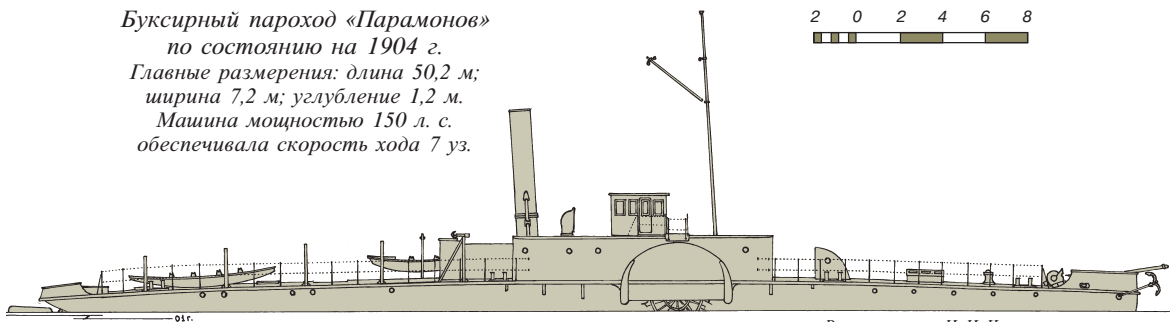
*Паровая шхуна «Таганрог»  
по состоянию на 1874 г.*

*Главные размеры: длина 63,0 м; ширина 6,9 м.  
Машина мощностью 120 л. с. вращала один  
гребной винт и обеспечивала скорость хода 6 уз.*

*Буксирный пароход «Парамонов»  
по состоянию на 1904 г.*

*Главные размерения: длина 50,2 м;  
ширина 7,2 м; углубление 1,2 м.*

*Машина мощностью 150 л. с.  
обеспечивала скорость хода 7 уз.*



Реконструкция И. И. Черникова

являлась свидетельством очевидного неуважения интересов судоходства и пренебрежения безопасностью пассажиров. Произвол «естественной монополии» возмутил даже выдавших виды русских людей, и петербургская газета «Котлин» дала по этому поводу обширную публикацию.

Проект соединения Волги с Доном заинтересовал иностранных капиталистов. Но параллельно с этим в 1907 г. рассматривалось предложение князя Н. Б. Щербатова и П. П. Лыжина. Общая стоимость работ по сооружению канала определялась в 97,5 млн рублей.

Согласно предварительным расчетам, скорость судов должна была составить 4,27 км/ч, а затраты времени на весь путь с 10 шлюзами — 32 ч. Во избежание задержки судов, как это постоянно происходило на Мариинской системе, предполагалось использовать паровозную тягу. Для расчистки канала от засорения, а также в целях углубления Дона предусматривался землечерпательный караван. Глубина канала 3,35 м, длина 85 км и ширина приблизительно 32 м. Отчуждение — по 107 м на сторону. Таким образом, хотели тогда соединить кратчайшим путем Черное и Каспийское моря.

Мелкие судовладельцы жаловались на совершенно незаконные поборы, которые с них взымались со всех сторон. Особенно много нареканий вызывали поборы у старочеркасского наплавного моста, принадлежавшего станичному правлению, которое сдавало его в аренду. Арендатор совершенно безнаказанно и бесконтрольно собирал плату со всех конных, пеших, а главным образом с судов.

Константиновская, Кочетовская и Мелеховская станицы, соблазненные ожидаемыми выгодами, также возбудили ходатайство о разрешении построить у себя мосты. Ростовские пароходовладельцы потребовали созвать особую комиссию из специалистов. Войсковая администрация, ревниво оберегавшая интересы казачьих обществ, на первых порах опешила от такого неожиданного энергичного протеста, но затем быстро

нашла выход. Она образовала комиссию, в состав которой вошло восемь представителей казачьих обществ и только три человека от речного транспорта.

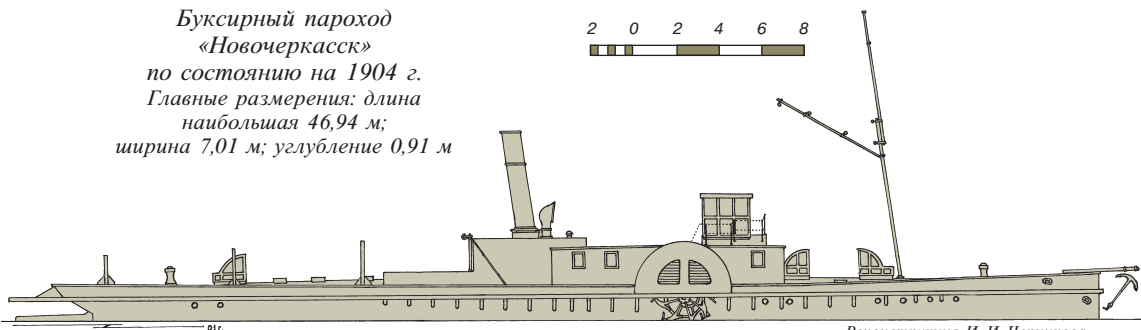
На первом же заседании комиссии в ноябре 1907 г. администрация области Войска Донского и представители казачьих обществ сумели убедить своих оппонентов в том, что «устройством наплавных мостов преследуются не материальные расчеты, а исключительно удобства передвижения населения из одного пункта в другой, рассчитанного в целях поднятия станичной торгово-промышленной жизни». В результате казаки построили еще три моста. Если комиссия и не удовлетворила такие же ходатайства Раздорской, Манычской и Бессергеновской станиц, то отнюдь не в целях уступки судоходству — просто оказалось технически невозможным устройство мостов в этих пунктах.

В 1907 г. грузопоток через порты Азовского моря возрос почти в два раза. К Ростову тяготел огромный земледельческий район, до самого Калача, пользовавшийся при передвижении хлебных и других грузов Доном. Под влиянием бурно развивавшегося хлебного экспорта Ростовский порт разрастался с неимоверной быстротой. Захудалые судостроительные мастерские, занимавшиеся прежде только мелкими ремонтными работами, превратилась в солидные верфи, где строились и ремонтировались «колоссы» местного парового и парусного флота. Росли как грибы после дождя все новые и новые эллинги, строились плавучие элеваторы и пр. В Ростовском порту насчитывалось свыше 75 паровых барж, принадлежавших 27 частным фирмам.

История казаков связана с Доном около двух тысячелетий, им постоянно приходилось тревожиться за судьбу так называемого Подонья, колыбели казачьего рода. Может быть, по этой причине Дон был казаками безгранично любим и по-язычески обожествляем. Тихий Дон, Доночек Иванович тянул к себе со всех концов вынужденных переселенцев. Ему посвящена значительная часть устного народного творчества. С прихо-

*Буксирный пароход  
«Новочеркасск»  
по состоянию на 1904 г.  
Главные размерения: длина  
наибольшая 46,94 м;  
ширина 7,01 м; углубление 0,91 м*

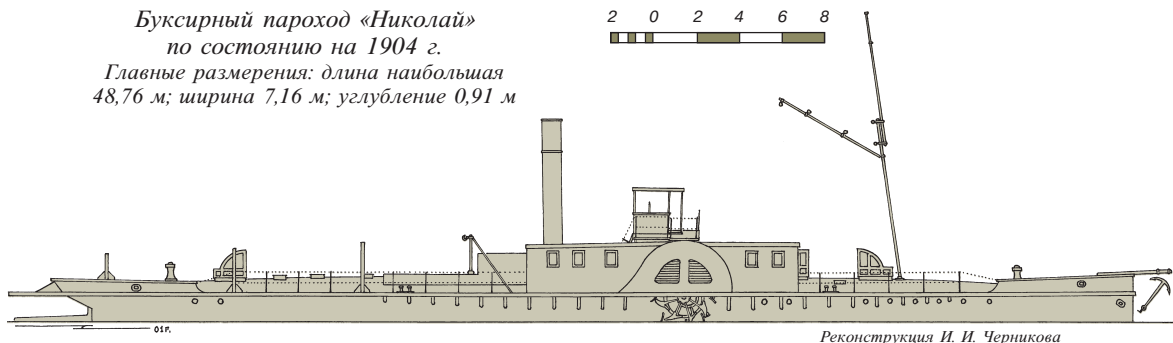
2 0 2 4 6 8





*Буксирный пароход «Николай»  
по состоянию на 1904 г.*

*Главные размеры: длина наибольшая  
48,76 м; ширина 7,16 м; углубление 0,91 м*



*Реконструкция И. И. Черникова*

дом советской власти на Дону произошли крупные трагические перемены. Казаки, старые хозяева его берегов, были во множестве истреблены или выселены на северные окраины России. Река, до того изолированная, с 1952 г., при помощи Волго-Донского канала, оказалась включенной в общерусскую водную систему. Ее свободное течение преграждено плотиной у станицы Цимлянской. Частные рыболовные и рыбозаготовительные предприятия были повсеместно уничтожены и заменены рыбоколхозами. В Азове построили большой рыбоконсервный завод. Однако рыбы в Дону стало много меньше.

### Пароходы на реке Кубань

**В** конце XVIII в. борьба с горцами, нападавшими на казаков-станичников и русских крестьян-переселенцев, изо дня в день становилась все труднее, потому что силы их росли за счет лезгин и даже турок. Фанатик и лжепророк Мансур поднял кабардинцев и другие черкесские племена. Черкесы ждали верной победы. Их предводитель поклялся Аллахом, что артиллерия христиан окажется бесполезной. АЕкогда при первой же стычке пушки истребили множество мусульман, Мансур вздумал перед каждым отрядом выставлять подвижные брустверы, сооруженные на дрогах с четырьмя колесами и сколоченные из досок, между которыми находился фашинник с землей. Горцы были в восторге от этого необыкновенного изобретения и уверены, что за этой слабой защитой они пройдут невредимыми. Но скоро русская артиллерия разгромила эти преграды. Черкесские колонны окружили, разбили и уничтожили. Знамя Пророка с цитатами из Корана попало в плен, а лжепророк пропал без вести.

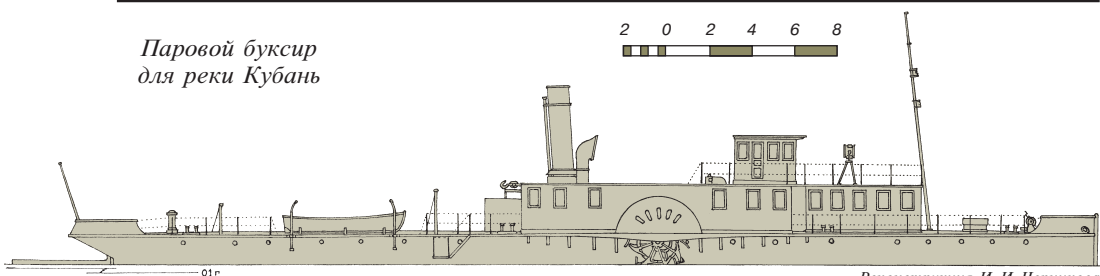
В момент, когда вспыхнула Крымская война, русское владычество прочно утвердилось на юге Кавказа, между Черным и Каспийским морями. Однако горцы практически оставались независимыми. На востоке

Шамиль и его мюриды считались подлинными хозяевами Дагестана. На западе абхазы и черкесы, жившие на полосе протяженностью 300 км вдоль Черного моря, хотя и признавали русское подданство, однако свободно торговали с Турцией, обменивали там рабов на оружие и боевые припасы, которые затем применяли против кубанских казаков. Восстание всех этих народов подвергло бы Россию более значительной опасности, чем падение Севастополя. К счастью, недисциплинированные абхазские племена не сумели объединиться для совместных действий. Шамиль тоже ничего не предпринял из-за недоверия, испытываемого им не только к своим европейским покровителям, предлагавшим ему помощь, но и к турецкому султану, слишком высокий духовный авторитет которого вызывал у него раздражение.

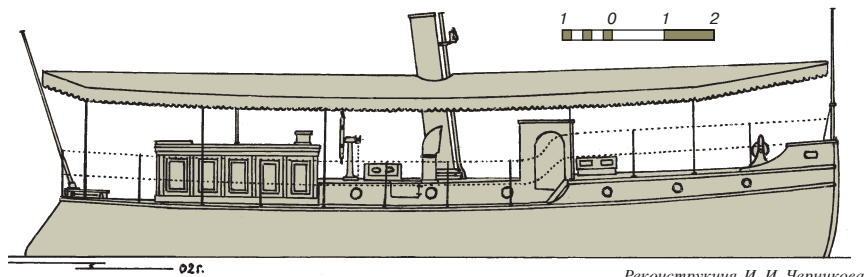
Новый генерал-губернатор на Кавказе князь А. И. Барятинский отнял у Шамиля в 1858 г. его укрепленную резиденцию Ведено в Чечне. В 1859 г. русские войска проводили дороги и устраивали форты при всех выходах из долин. Покоряя одни племена за другими, русские принудили имама запереться в Гунибе, почти недоступном ауле, который русские взяли приступом после ожесточенной борьбы 25 августа 1859 г. Взятого в плен Шамиля интернировали с семьей в Калугу.

После этого Кубанская войсковая администрация могла спокойно заняться налаживанием пароходного сообщения по реке Кубани, что было задумано Военным ведомством еще в начале 50-х гг. XIX столетия. Однако в ту пору казаки Кубанского войска, оборонявшиеся от набегов горцев, не могли заниматься даже земледелием, промыслами и ремеслами. На Кубани отсутствовали не только предметы первой необходимости, но и провиант для войск, который приходилось везти на волах из Ростова. Принимая во внимание отсутствие всяких путей сообщения, начальник области генерал Филиппсон предложил «завести для надобностей войска пароход». В 1857 г. Главное управление казачьих войск заказало в Англии железный пароход с баржей. Размещения парохода: длина 47,55 м; ширина 5,79 м; осадка 0,71 м; мощность машины — 70 ном. с.

*Паровой буксир  
для реки Кубань*



*Реконструкция И. И. Черникова*



Одновинтовой паровой катер

Кубанской войсковой администрации по состоянию на 1906 г.

Главные размерения: длина 15,84 м; ширина 3,66 м; углубление носом и кормой соответственно 0,99 и 1,22 м. Гребной винт работал в тоннеле, защищенном решеткой, предохранявшей от наматывания рыболовных сетей. Скорость хода с грузом около 3 т — 8 уз.

Баржа поднимала 200 т при длине 30,48 м и ширине 5,79 м. Пароход должен был идти вверх по реке со скоростью 5 уз.

28 июля 1858 г. узлы и детали корпуса и машины парохода прибыли из Англии в Темрюк. Первые пробные пробеги после сборки показали, что суда оказались весьма непригодными для плавания по Кубани между Темрюком и Екатеринодаром, так как были не в состоянии преодолеть препятствия в виде баров в устье реки Кубани, при проходе через Ахтанизовский и Курчанский лиманы, где при низком уровне воды глубина не превышала 0,3 м. Для прохода парохода через бар применяли различные средства: запрягали по 50 человек в плуги и бороны, которыми проходили по бару несколько раз, растапывали дно ногами, для чего впереди парохода посылали в воду до 100 и более человек, которые вместе с тем помогали движению парохода, раскачивая его с боку на бок. Кроме того, препятствием для судоходства служило сильное засорение реки корчами, незнание фарватера, неповоротливость самого парохода (оказавшегося слишком длинным) и слабая его конструкция, вследствие чего корпус получил пробоину дна под машиной. Таким образом, этот первый опыт пароходства окончился неудачей. Сделав всего два рейса, пароход ушел в Темрюк, где его и продали в 1865 г. на публичных торгах.

### Судоходство в Западной Сибири

**С**ибирские реки принадлежат к величайшим в мире. Как по полноводности, так и по обширности бассейнов с ними не может сравниться ни одна из европейских рек — ни Волга, ни Дунай. Западную Сибирь омывает бассейн реки Оби, самый большой в мире после Амазонки по занимаемому пространству. Площадь этого бассейна в два раза больше территорий Франции и Германии вместе взятых.

Главные водные артерии Западной Сибири: река Обь длиной около 5340 км (от верховьев до впадения в Ледовитый океан) и река Иртыш, впадающая в Обь, длиной почти 4270 км. Таким образом, общая длина только этих двух главных рек составляет почти 9610 км. Если к этому прибавить все судоходные притоки, то общая протяженность водных путей выразится громадной цифрой — 18 140 км. Однако судоходство по этому бассейну, сравнительно с обширностью путей, было относительно невелико, но по числу судов (паровых 114 и непаровых 400) занимало третье место в России, уступая лишь Волжскому и Днепровскому.

Попытки организовать пароходство на реках Западной Сибири предпринимались еще в 40-х гг. XIX в. Первое время оно прививалось очень слабо, и единичные попытки отважных пионеров, терпевших зачастую неудачи, не могли, конечно, сразу положить начало новой эры для этого обширного и таинственного края. Только с 70-х гг. пароходство здесь стало развиваться в более или менее заметной прогрессии. Этот могучий рычаг поднял местную промышленность и культуру, что дало толчок развитию торгово-промышленной деятельности.

Важное значение Обского бассейна и судоходства по нему особенно активизировалось в связи с тем обстоятельством, что некоторые из судоходных рек в северной части бассейна близко подходили своими верховьями к уральским горным заводам и тем самым открывали дешевый естественный путь для сбыта продукции на громадное расстояние, вплоть до пределов Китая. Реки южной части бассейна, обслуживающие Алтайский горный округ, протекали по хлеботородной местности, производившей в иные годы громадный избыток хлеба и также нуждавшейся в дешевом транспортном сообщении.

На реках Западной Сибири действовали преимущественно буксирные и буксирно-пассажирские пароходства. Впрочем, активность последних с проведением Сибирской железной дороги, стала заметно падать.

---

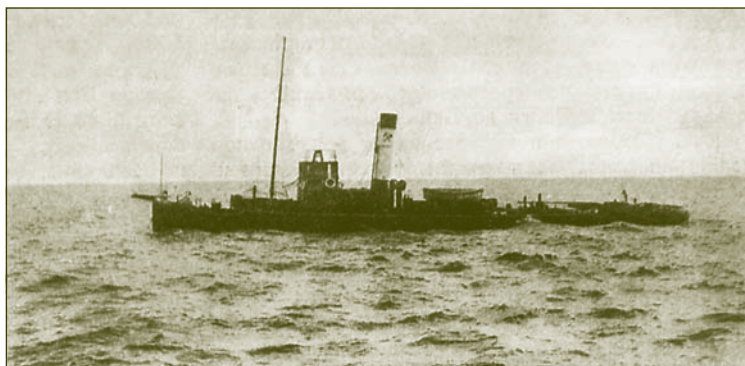
*Пароход «Иртыш»,  
1910 г.*

*Длина 40,27 м;  
ширина 6,5 м; высота  
борта 2 м.*

*Две паровые машины  
суммарной  
мощностью*

*440 инд. с. вращали  
два гребных винта*

---



В начале XX в. суда западносибирских пароходств совершали плавание в продолжение всей навигации по следующим линиям:

1) Обская (или Томская) линия, между городами Тюменью и Бийском, по рекам Туре, Тоболу, Иртышу и Оби, с промежуточными на них пунктами: городами Тобольском, Томском и Барнаулом, — всего на расстоянии 3646 км;

2) Иртышская (или Семипалатинская) линия, между городами Тюменью и Семипалатинском, по рекам Туре, Тоболу и Иртышу, с промежуточными пунктами: городами Тобольском, Тарой, Омском и Павлодаром, — всего на расстоянии 2750 км;

3) Тавдинская линия, между так называемой Филькиной пристанью Богословских горных заводов и Тюменью, по рекам: Сосьве, Тавде, Тоболу и Туре, на расстоянии 1467 км; или же между Филькиной пристанью и Тобольском и далее по Обской линии.

Кроме этих главных линий, по которым всю навигацию шло оживленное движение грузов, пароходы ходили еще от устья Иртыша, вниз по реке Оби, до Обской губы, на расстояние более 1280 км. Из-за очень развитой рыбной промышленности судоходство в этом районе носило специальный характер: либо чисто промысловый, либо вспомогательный, исключительно для обслуживания рыбопромышленников.

Эпизодически, не всю навигацию, пароходы совершали рейсы еще по следующим судоходным притокам:

1) Туре и Нице, между Тюменью и Ирбитом, на расстоянии 534 км, — только ранней весной, так как летом река Ница сильно мелеет;

2) вверх по Тоболу, от устья Туры до Ялуторовска и Кургана, на расстоянии 640 км;

3) реке Чулыму, от устья до города Ачинска, на расстоянии 1280 км — также только в первую половину лету (в остальное время, помимо сильного обмеления реки, громадное препятствие судоходству представляли корчи).

*Товаропассажирский пароход для реки Туры.*

*Длина 66,25 м; ширина 8,54 м; осадка 0,49 м. Паровая машина мощностью 240 инд. с. вращала два гребных колеса и обеспечивала скорость хода 16,5 км/ч*

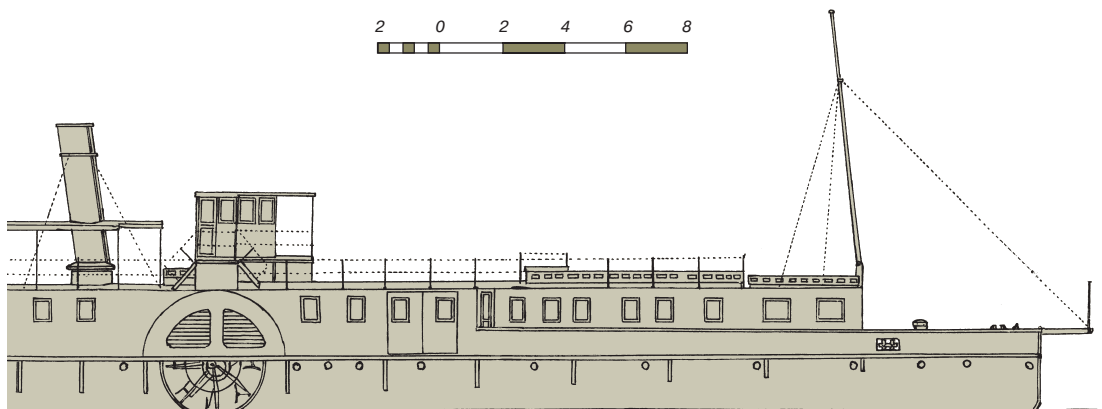




Характер всех перечисленных рек крайне разнообразен в отношении как полноводности, скорости течения, глубины, ширины и направления русла, так и строения берегов, грунта и климатических условий окрестностей. Наряду с величайшими реками в мире, каковы Обь и Иртыш — в особенности первая, имеющая ширину от 2 до 5 км, а при весеннем разливе подобная морю, — здесь встречались небольшие судоходные реки, шириной лишь около 100 м, выглядевшие, по сравнению с двумя гигантами, жалкими ручейками. Однако и по этим рекам-«лилипуткам» судоходство осуществлялось не менее интенсивно, так как они служили связующими звеньями между главными водными артериями и транзитными пунктами.

От верховьев до города Барнаула река Обь образуется из слияния двух рек: Бии и Катунь, берущих начало в пределах Китая. Сразу после слияния этих рек Обь уже считалась судоходной. До города Барнаула, на расстоянии 298 км, река протекает по гористой местности, от Барнаула до устья реки Томи, на расстоянии 800 км, — по местности менее возвышенной; течение здесь значительно слабее. Плавание по ней вполне доступно во все время навигации. Ширина реки здесь довольно значительная — местами превышает 2 км, а весной вода разливается на несколько десятков километров. Такие широкие плесы представляют большие неудобства в бурную погоду для малосильных пароходов, которым при открытой местности трудно найти укрытие. Для сплавного судоходства это также являлось громадным тормозом.

В навигацию 1898 г. перевозку пассажиров начали осуществлять не только по Оби, но и по Иртышу. Инициатором выступила известная сибирская судостроительная и судоходная фирма «Курбатов и Игнатов». К этому времени на Иртыше уже работало от 25 до 30 пароходов, но все они, главным образом, занимались транспортировкой груза, а не перевозкой пассажиров.



Реконструкция И. И. Черникова



---

*Пароход «Обь», 1911 г.  
Длина 31,05 м; ширина  
5,22 м; высота борта  
1,9 м. Две паровые  
машины суммарной  
мощностью 440 инд. с.  
вращали два гребных  
винта*

---

Главной хлебной пристанью считался город Барнаул. Кроме того, в начале XX в. со станции Новониколаевск, расположенной в месте пересечения Оби с Сибирской железной дорогой, стали отправлять крупные партии сливочного масла. Эта железнодорожная станция приобрела для сибирского судоходства громадное значение, и вскоре вокруг нее раскинулся город, который за бурные темпы роста называли «сибирским Чикаго». До проведения железной дороги на этом месте стояло невзрачное село Кривошеково.

В прежнее время для всех грузов, следовавших водным путем из Европейской России в Сибирь, конечным перевалочным пунктом служил город Томск. С проведением же железной дороги через легендарное село Кривошеково выяснились громадные преимущества его как перевалочного пункта по сравнению с Томском, который остался вне главной магистрали. Кроме того, водный путь к Томску по реке Томи был крайне неудобен. Река эта при ее очень быстром течении была вполне судоходной только весной. После спада весенних вод она иногда настолько мелела, что все грузы приходилось оставлять в устье, после чего или перегружать на мелкоосидающие суда (паузки), или же, при очень малой воде, перевозить сухопутьем.

Железная дорога прошла через Обь в таком месте, до которого судоходство совершалось беспрепятственно в течение всей навигации, в связи с чем Томск не смог сохранить за собой прежнего значения. Новониколаевск благодаря благоприятным для судоходства условиям оказался серьезным конкурентом. И уже в начале XX в. почти вся прежняя деятельность Томска как транзитного пункта сосредоточилась в бывшем селе Кривошекове, имевшем совсем недавно только две сотни душ, а вскоре — более 25 тыс. жителей и переименованном в город Новониколаевск, который с каждым годом рос с чисто американской быстротой.

До проведения Сибирской железной дороги из-за недостатка пароходов грузоотправителям оставалось только гадать, какое количество заготовленного груза и когда именно удастся им отправить. Срочного грузового, равно как и пассажирского движения, здесь вовсе не было. Судовладельцы из-за отсутствия конкуренции не брали на себя ответственности за срочность доставки груза и фрахты назначали по своему произволу. Грузоотправитель находился от них в полной зависимости. С постройкой железной дороги грузоотправитель освободился от тягостного произвола пароходчика, получив возможность отправлять свои товары новым путем.

В 1903 г. весь паровой речной флот Западной Сибири составляли 114 пароходов суммарной мощностью в 8000 ном. с. Как видно из приведенных ниже данных, господствующей группой были 80- и 60-сильные пароходы.

Количество пароходов	1	7	11	11	17	20	31	13	3
Номинальная мощность, л. с.	250	120—180	120	100	80	60	25—50	10—25	10

За немногими исключениями, все пароходы были построены в Тюмени на двух судостроительных заводах: «Жабинский» (товарищество Курбатова и Игнатова) и «Пирсон и Гуллет». Первый из них начал заниматься судостроением еще в 1870 г., но, пользуясь положением монополиста, очень мало заботился об улучшении технологии строительства пароходов. Поэтому новые заказы по стальному судостроению большей частью поступали на завод «Пирсон и Гуллет», который строил прекрасные пароходы современного типа. Инженеры завода внимательно следили за всеми усовершенствованиями в технике. Так, под их руководством были впервые построены для Сибири пароходы с машинами тройного расширения, оказавшиеся лучшими по эксплуатационным показателям.

Грузовой караван в водном бассейне Западной Сибири составляли деревянные баржи волжского типа, но только меньших размеров, с тем чтобы иметь возможность работать на больших и малых реках. Как правило, баржи имели длину 64—76,8 м и ширину 9,96—11,38 м. Баржи длиной в 85,34 м встречались очень редко из-за их крайне неудобной и опасной буксировки по малым извилистым рекам.

Для уменьшения сопротивления воды при буксировке баржи строились узкими. Этим обеспечивался значительный выигрыш в скорости, но существенно снижалась грузоподъемность из-за увеличения осадки, что, конечно, крайне невыгодно, особенно во время мелководья. Поэтому в начале XX в. пароходство Богословских заводов начало строить исключительно

*Моторный катер «Болиндер  
Сибиряк», 1912 г.*



«широкоплечие» баржи, по типу волжских сплавных. Эти баржи оказались практичными, а во время мелководья просто незаменимыми, так как благодаря своей малой осадке служили одновременно и паузками.

Постройка барж, кроме Тюмени, производилась еще в Тавде и Сосьве, а также на верхнем плесе Оби. Кроме барж на сибирских реках имелись также и паузки, которые служили для перевозки грузов во время мелководья. Эти суда при большей ширине имели меньшую длину, чем баржи. Кроме того, для уменьшения осадки большинство их строилось без палуб.

Общее число барж и паузков составляло приблизительно 400 штук, из них барж — до 300, т. е. менее трех на каждый пароход. Такого ограниченного количества барж было явно недостаточно для успешной работы.

В низовых плесах Оби и Иртыша, кроме того, работали парусные и гребные суда. Имелся даже особый тип рыбопромысловых судов — каюки. Они представляли собой прочную лодку длиной от 10,67 до 25,6 м с высоко приподнятыми кормой и носом.

В верхнем плесе Оби, в районе между Барнаулом и Томском, работали еще особого рода «сплавные суда» (местное название), которые по типу и способу постройки походили на верхнеднепровские берлины, поднимающие до 246 т груза. Суда эти имели палубы с хорошим креплением и служили до восьми лет. Их насчитывалось до 200 штук.

Сверховьев Иртыша сплавливались в Семипалатинск очень мелкие барки, грузоподъемностью 8,2—16,4 т, чрезвычайно слабой постройки и рассчитанные на один рейс.

Половина пароходов, плававших по рекам Западной Сибири, принадлежала четырем главным фирмам, а именно: товариществу Западно-Сибирского пароходства и торговли — 29 пароходов номинальной мощно-

стью 2615 л. с.; Богословскому горнозаводскому обществу и торговому дому «Корнилов и наследницы» — по десять пароходов мощностью 855 л. с. каждый; торговому дому «М. Плотников и сыновья» — девять пароходов по 660 л. с., из них два — пассажирские, новейшей постройки, американского типа, совершали срочные рейсы между Томском и Барнаулом. Фирма имела, кроме того, свои рыбные промыслы на Оби и первую в Сибири фабрику рыбных консервов, которая сразу же хорошо зарекомендовала себя.

Из-за громадных лесных богатств Сибири на топливо пароходов здесь употреблялись исключительно дрова. Самая высокая цена на дрова держалась по Иртышу, между Омском и Семипалатинском, так как в этом районе очень мало лесов. Заготавливаемые для пароходов дрова выставлялись на берег, на котором часто не имелось никаких приспособлений для более или менее удобной «нагрузки». Пароходы приставали прямо к берегу и клали трапы на «приплесок» (нижние, подмытые водой уступы к берегу). Конечно, подобные неудобства вызывали каждый раз значительную потерю времени; большие пароходы при нагрузке теряли каждый раз не менее двух часов.

Команда на больших пароходах состояла из 30—35 человек, на средних и малых — из 12—20 человек. На большом пароходе команду составляли: капитан, помощник капитана, два лоцмана, двое штурвальных, 12 матросов, один машинист, два помощника машиниста, четыре масленщика и десять кочегаров. На баржах требовались: один водолив, один подручный и шесть-десять матросов, смотря по величине баржи. Обязанности этих лиц на пароходах — те же, что и на Волге. Исключение составляли только лоцманы, которые на сибирских пароходах не стояли у штурвального колеса, а лишь указывали штурвальному, в каком направлении держаться.

Из-за особых условий службы и жизни содержание служащих на сибирских пароходах превышало жалование на волжских. Капитаны получали 1—2 тыс. рублей, механики — немного меньше, помощники капитанов и механиков 500—800 рублей, лоцмана — от 500 до 1 тыс. рублей за навигацию. Раньше, когда вовсе не было навигационной обстановки на реках, лоцманы получали до 2 тыс. рублей за навигацию. Месячное жалование штурвальных и масленщиков составляло 25—35 рублей, кочегаров — 16 рублей, матросов 10—12 рублей.

Должности капитанов на сибирских пароходах, как правило, замещались лицами, не получившими специального образования, а иногда даже не имевшими практической подготовки. Принимались во внимание лишь кумовство, протекции и связи. Излишне, конечно, говорить о том, что этот национальный обычай причинял много хлопот судовладельцу.



## Паровой и несамоходный флот Восточной Сибири и Дальнего Востока

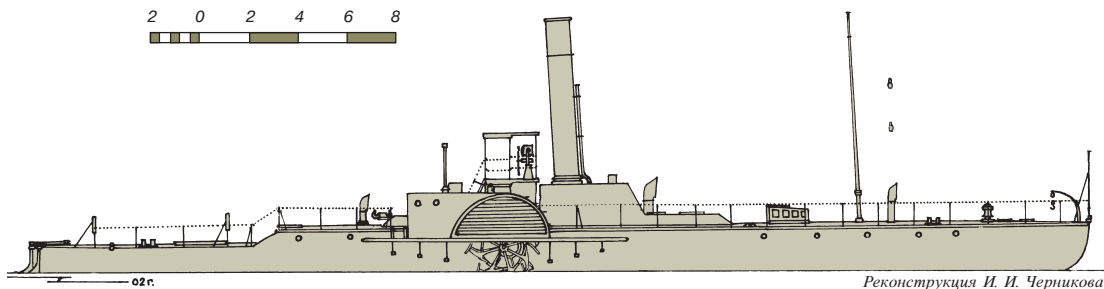
Озеро Байкал издавна служило путем транспортного сообщения для товаров и пассажиров, идущих из Европейской России в Восточную Сибирь и Китай или обратно. Кроме того, грузопоток обслуживал рыбные и звериные промыслы, а также золотые прииски. Еще с 1728 г. на озере существовала казенная флотилия, занимавшаяся перевозкой почты. В Иркутске действовали адмиралтейство и навигационная школа, а у Посольска стоял маяк. В состав флотилии входили боты длиной от 15,24 до 18,28 м, которыми командовали штурманские ученики, а адмиралтейством и флотилией — лейтенанты флота. В 1839 г. флотилию упразднили, а все имущество и обязанности по поддержанию сообщений передали частной компании. В это же время здесь уже начало развиваться частное пароходство, и в конце XIX в. на Байкале действовала субсидируемая правительством России пароходная компания Немчинова.

Обширная система реки Амур также во многом послужила делу упрочнения России на Дальнем Востоке. Первоначальная колонизация края шла исключительно по водным путям: Амуру, Зеи и Уссури. И вплоть до XX в. реки эти служили наиболее дешевыми, удобными, а часто и единственными путями сообщения. В период постройки Сибирской железной дороги реки Приамурья служили сначала в качестве путей подвоза строительных материалов, а затем как подъездные пути Транссибирской магистрали.

Но судоходство здесь затруднялось ежегодными периодами мелководья, особенно по Шилке, Верхнему Амуру и Уссури, и поздним вскры-

*Пароход «Благовещенск»*





*Английские речные пароходы «Scotia» и «Glenmore», купленные енисейскими капиталистами Востротиным, Кытмановым, Баландиным и Харченко. Построены в 1910 г. британской фирмой «Торникрофт». Длина по ватерлинии 42,67 м; ширина 7,62 м; углубление 0,4 м*

тием Нижнего Амура. Большие неудобства для судоходства представлял мелкий Амурский лиман, преграждавший доступ в устье Амура глубокосидящим морским судам. Для улучшения фарватера рек был установлен в 1886 г. особый сбор с плававших по системе реки Амура судов, который давал ежегодное поступление около 12 тыс. рублей. Однако, как показал опыт, на эти средства можно было только удалять наиболее опасные камни с фарватера рек.

В 1896 г. система речных сообщений Приамурского края увеличилась присоединением к ней реки Сунгари. Значение этой реки, открывающей обширный грузопоток изделий русской фабрично-заводской промышленности и являвшейся своеобразным подъездным путем для Сибирской железной дороги, представлялось очевидным. Через русского посланника в Пекине удалось получить согласие китайского правительства на плавание нескольких русских пароходов по Сунгари и покупке



*Пароход «Хабаровск»*

русскими купцами хлеба, скота и других припасов в китайских городах Саньсин и др.

Пароходство по Сунгари понемногу наращивало эффективность. 16 июля 1897 г. возвратился в Хабаровск из плавания по Сунгари пароход купца Тифонтая «Соболь». Торговая экспедиция оказалась удачной, на пароходе привезли 100 голов крупного рогатого скота, китайскую муку «майзу» и зерновые продукты.

Пароходство по Амуру быстро развивалось. Так, если в 1894 г. по этой реке ходило 55 пароходов и 57 барж, то через два года число пароходов возросло до 94, а барж — до 129. Грузоподъемность же увеличилась почти в три раза.

Амурский речной флот в 1903 г. насчитывал уже 153 парохода и 218 барж. Однако если не принимать в расчет суда Амурского общества пароходства и торговли (получавшего крупные субсидии из государственного бюджета) и казенных пароходов, в том числе и Китайско-Восточной железной дороги, Амурский речной флот состоял из 105 пароходов и 109 барж.

Но более важное значение Амурская линия имела именно как стратегический и единственный военный путь, соединявший русские аванпосты на Дальнем Востоке с Центральной Россией. В связи с этим и приходилось содержать на Амуре достаточно многочисленный речной флот, способный в случае надобности перевозить войска и военные грузы. Понятно, что содержание для этой цели казенного флота требовало от империи слишком больших затрат. Однако с уничтожением речного флота и прекращением грузовых перевозок по Амуру усложнялась бы задача военной охраны границы.

Ограниченность рабочей силы сильно удорожала стоимость содержания пароходов на Амуре. Так, если на Волге на одну номинальную силу



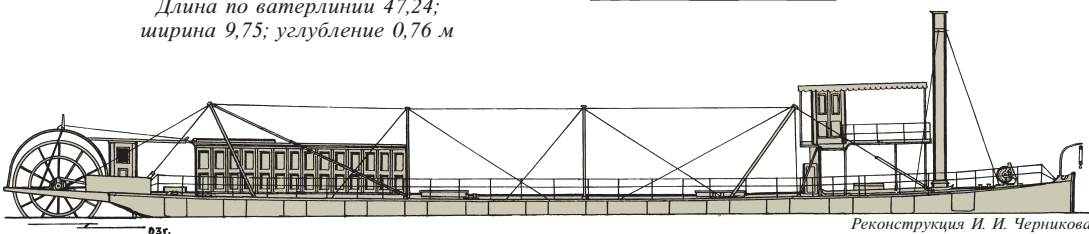
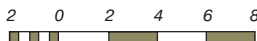
мощности парохода приходилось 24,6—32,8 т груза, то на Амуре (и особенно на Шилке) — только около 6,5 т. При этом следует заметить, что пароходчики Амурской линии, зарабатывая менее своих волжских коллег, несли более крупные расходы как по эксплуатации, так и по ремонту. Дело в том, что проживание, а поэтому и труд, обходились здесь в два-три раза дороже, чем на Волге. К этому следует добавить, что груз по Амуру большей частью шел только в одну сторону.

События 1900 г. потрясли экономическое благосостояние молодого, неокрепшего амурского судоходства: строительство Китайско-Восточной железной дороги на расстоянии около 320 км от Амура нанесло страшный удар местному пароходству.

В навигацию 1906 г. судовой состав Китайско-Восточной железной дороги на реке Сунгари был представлен следующими перевозочными средствами:

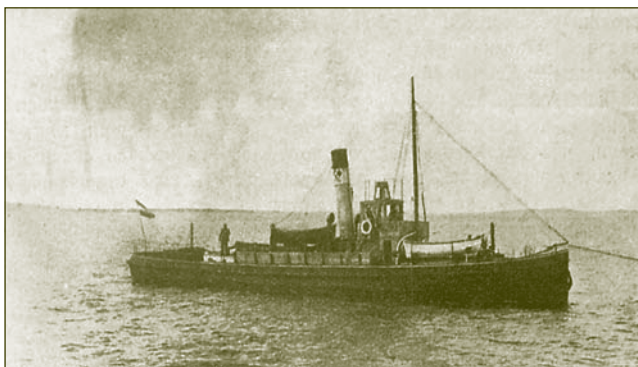
1) 16 паровых судов суммарной мощностью 5500 л. с., а именно: один пассажирский пароход в 100 л. с.; четыре буксирных парохода, приспособленных для перевозки пассажиров, в 400 л. с.; девять буксирных пароходов в 400 л. с.; два буксирных парохода в 100 л. с.;

*Пароход «Селенга».  
Длина по ватерлинии 47,24;  
ширина 9,75; углубление 0,76 м*



Реконструкция И. И. Черникова






---

*Пароходы в Красноярске  
(вверху слева)*

*Пароходы «Ангара»  
и «Тобол» на Енисее  
(вверху справа)*

---

*Пароход «Тобол» (слева)*

---



*Двухвинтовой буксирный  
пароход «Минусинск», 1897 г.  
Наибольшая осадка 2,13 м.  
Суммарная мощность машины  
600 инд. с.*





*Колесный буксирный пароход  
«Красноярск», 1904 г.  
Наибольшая осадка 1,5 м.  
Мощность машины 480 инд. с.*

2) 58 грузовых барж, из них четыре стальные с деревянными надстройками, приспособленные для товарно-пассажирских перевозок; две деревянные с такими же надстройками; три деревянные пристани с надстройками; 10 стальных с палубами и надстройками; 25 стальных открытых; 14 деревянных открытых;

3) три грузовые джонки с надстройками, из них две были приспособлены для товарно-пассажирских перевозок.

В снабжении сибирских городов большую роль играли английские пароходы, доставлявшие товары из Европы Северным Ледовитым океаном в устья Оби и Енисея. Первоначально они уходили обратно в Лондон без груза. Но 1897 г. на иркутскую ярмарку прибыл представитель английских компаний с целью зафрахтовать речные пароходы для доставки сибирского сырья по рекам Сибири в устья Оби и Енисея. Отсюда на морских пароходах, привезших товары для Сибири, сырье отправлялось в Лондон. Этим достигалась двойная выгода: сбыт сибирского сырья на мировом рынке в Лондоне, удешевление фрахта на привозные товары и понижение продажной цены.

Ангарская флотилия, предназначенная для подвоза грузов к Сибирской железной дороге, в 1897 г. состояла из семи паровых судов и девяти

*Двухвинтовой буксирный пароход  
«Туруханск» 1896 г. постройки,  
однотипный «Минусинску»*



барж. Деятельность флотилии в навигацию 1896 г. была парализована поздним прибытием грузов в Красноярск и разрывом туерной цепи в Шаманском пороге. После этого случая приняли решение очистить русло подводными взрывами, на что было истрачено 279 кг динамита. Кроме этой главной работы путейцам удалось в обход Падунского порога построить рельсовый путь протяженностью 2,6 км и в нижнем конце его соорудить пристань.

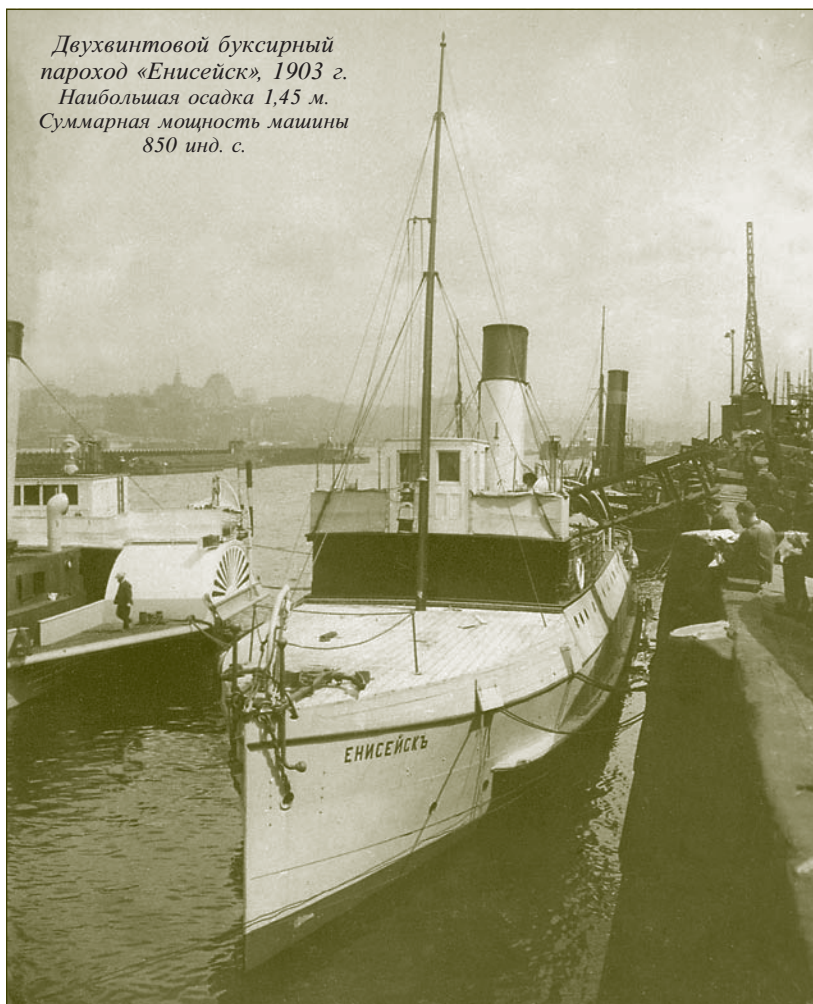
С открытием навигации портовая жизнь Енисейска оживала. В начале лета 1897 г. здесь стояли три больших английских парохода, два парохода Ангарской флотилии и четыре, принадлежавшие рыбопромышленникам. В первой половине июня ожидалось прибытие пароходов английской компании «Поппам и К°». Кроме того, на рейде стояли другие баржи и суда.

Гудки пароходов будили древний край. «Сибирский листок» сообщал, что в Вилуйске (Якутская область) «повеяло новой эрой», когда в июне 1897 г. пароход «Громов» доставил сюда купеческую кладь, а также губернатора, архиерея и другой чиновный люд. В городе начал действовать суд, и некий православный священник жаловался, что вот, дескать, теперь и самого негодненького якута нельзя будет назвать «курицыным сыном», так как он тотчас полетит с жалобой к мировому. Кроме того, появились велосипеды, и не в новинку стали барыни, говорящие на смеси «французского с нижегородским». Но патриархальность нравов и обычаев исчезала не сразу, а постепенно проникаясь «новым духом». У обывателей появилась надежда, что со следующего года даже установится регулярное пароходное сообщение.

*Пароход «Отец» братьев  
Тонконоговых на Осиновском пороге*



*Двухвинтовой буксирный  
пароход «Енисейск», 1903 г.  
Наибольшая осадка 1,45 м.  
Суммарная мощность машины  
850 инд. с.*





*Пароход «Красноярск»  
буксирует лихтер № 8*



*Пароход «Енисейск»  
буксирует лихтер № 9*



И действительно, восемь английских пароходов, следовавших с грузами из Англии в Обскую и Енисейскую губы, прибыли в Вилуйск 25 июля; остальные шесть ожидалось 26-го. Представитель сибирского золотопромышленника Немчинова Томас Вардронпер отправился на «Иоанне Кронштадтском» с вице-адмиралом С. О. Макаровым, который на английские субсидии занимался исследованием Северного морского пути на Обь и Енисей. Речные пароходы отправились из села Самарова 27 июля встречать морские суда в Обской губе.

Томас Вардронпер и вице-адмирал С. О. Макаров благополучно прибыли в Енисейск. «Иоанн Кронштадтский» совершил свое плавание при условиях самых благоприятных. Погода все время стояла прекрасная. Четыре английских парохода остались перегружаться в Обской и Енисейской губе, а остальные отправились в Обь.

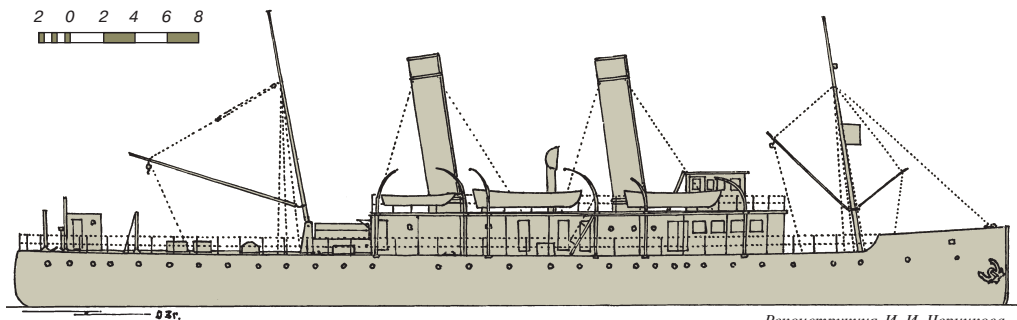
О проекте соединения реки Волги с озером Байкал петербургские газеты продолжали писать еще в 1907 г. Министерство путей сообщения разрабатывало проекты шлюзования рек Туры и Тобола, производило предварительные изыскания водного пути к Оби и Иртышу, а также осмотр уже существовавшего Обь-Енисейского канала в целях его модернизации. Создавались проекты обхода порогов на реке Ангаре. Что касается соединения европейских рек с сибирскими через перевал Уральских гор, то об этом много писали, хотя никакого проекта не существовало, и об этой заманчивой идее потихоньку начали забывать.

## Великая Сибирская магистраль

С толетиями русские чиновники не особенно заботились об улучшении существующих в Сибири путей сообщения. Их вполне удовлетворяли, с одной стороны, сеть судоходных рек, с другой — Большой Сибирский тракт, путь чайных караванов. Только с 1870 г. начали появляться проекты улучшения путей, что вызывалось ростом военного могущества Японии и упадком Китая. Чтобы сохранить свое влияние в Приморском крае, русским пришлось думать о возможности быстрой переброски во Владивосток вооруженных сил и снабжения. Сначала предполагали улучшить водные пути сообщения, соединив каналом бассейн Оби с бассейном Енисея. Но созданную таким образом дорогу очень удлинляли громадные речные излуины, и она была бы закрыта ледоставом в течение восьми месяцев.

Требовалось строительство железной дороги. После вполне понятных колебаний, связанных и с финансовыми издержками, и с трудностями выполнения работ, в 1889 г. было издано постановление о постройке





*Ледокол «Ангара».*  
Длина 59,5; ширина 9,8; осадка 4,3 м

Реконструкция И. И. Черникова

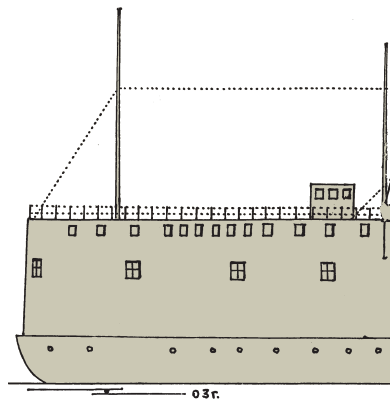
Сибирской железнодорожной магистрали, и во Владивостоке в торжественной обстановке начали работы.

Предстояло проложить около 7500 км железнодорожного пути по территории, рельеф которой вначале, до бассейна Енисея, не представлял затруднений, затем, до долин Амура и Уссури, становился весьма неровным. Чтобы сократить время постройки, работы начались сразу в нескольких местах: на западном, конечном пункте линии — в Златоусте на Урале; в середине — около Омска, куда пароходы доставляли по Северному Ледовитому океану и Оби необходимые материалы; во Владивостоке и т. д.

В 1899 г. два крайних участка — от Владивостока до Хабаровска, с одной стороны, и от Златоуста до Иркутска, с другой — удалось закончить вчерне, но по ним уже пошли поезда. Оставался еще центральный участок, где затруднения оказались более значительными, чем предполагали. В долине Амура наводнения разрушили несколько сотен километров почти готового пути. Несколько раз пришлось менять план переправы через Байкал. К 1902 или 1903 г. уже ожидалось окончание работ.

*Ледокольный паром Сибирской железной дороги  
«Байкал», 1900 г.*

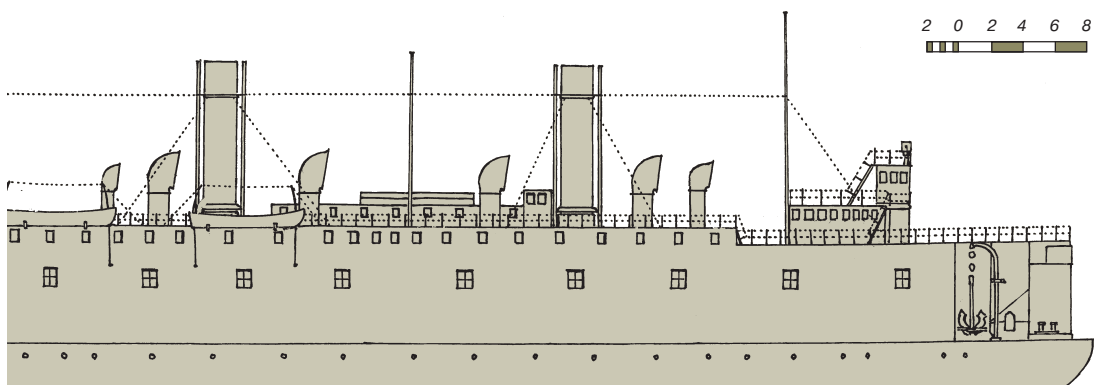
Водоизмещение 4200 т; длина 88,39 м; ширина 17,37 м;  
углубление 6,64 м. Три машины тройного расширения  
суммарной мощностью 3.825 л. с. (две из них вращали два  
кормовых винта, третья — носовой винт) обеспечивали  
скорость хода 12 уз. Принимал на борт 150 пассажиров



Вполне понятно, что многие участки линии, построенные слишком поспешно, впоследствии потребовали переделки.

Созданная с целью скорее стратегической, чем колонизационной, Сибирская железнодорожная магистраль дала неожиданно хорошие результаты. Благодаря этой магистрали чрезвычайно медленное до того времени заселение Сибири получило громадный толчок. В то время как с 1887 по 1892 г. в Сибирь ежегодно переселялось только около 40 тыс. человек, в 1894 г. их переселилось туда 80 тыс., в 1895 г. — 100 тыс., а в 1896 г. — около 200 тыс. Впоследствии и эта последняя цифра была превзойдена. Если даже принять в расчет весьма значительную смертность среди переселенцев и разочарование, заставлявшее несколько тысяч из них ежегодно возвращаться на родину, то все же можно уже было предвидеть, что ближайшая перепись в Сибири зарегистрирует около десяти миллионов жителей, т. е. население увеличится более чем вдвое, по сравнению с тем днем, когда решено было строить Сибирскую железную дорогу.

Более активное заселение, в свою очередь, повлекло за собой интенсивное экономическое развитие. В то время вывоз мехов и драгоценных металлов, являвшихся долгое время единственной продукцией Сибири, не обнаруживал значительного роста. Новые геологические разведки позволили открыть на Алтае и даже на равнине вблизи железной дороги богатые залежи каменного угля, железа и меди. В короткий срок в Сибири получила развитие крупная металлургическая промышленность. С другой стороны, в плодородной полосе, расположенной между тайгой Севера и пограничными с Китаем горами, непрестанно множился урожай зерновых культур. Грузы сибирского зерна можно было бы отправлять в Европу водным путем по большим рекам и Северному Ледовитому океану. Не оставалось сомнения, что, когда этот водный путь будет лучше изучен, экспорт достигнет значительных размеров.



Реконструкция И. И. Черникова

Бурное экономическое развитие Сибири заставило правительство России заняться ее интеллектуальными и моральными нуждами. В последние годы XIX в. издавались указы, учреждавшие государственные банки, изменявшие способы взимания налогов и т. д. В Сибирь перестали отправлять каторжников. Увеличилось число учебных заведений. Самое важное из них — Томский университет, основанный в 1892 г. Со дня основания его щедро снабжали денежными средствами магнаты сибирской торговли, которые, не без основания, воображали себя азиатскими «янки» и мечтали о будущем развитии Сибири и Азии, подобном развитию Соединенных Штатов Америки.

На озере Байкал для нужд Сибирской железной дороги потребовался паром-ледокол для зимнего плавания и перевозки целого груженого поезда, который и был заказан в Англии на заводе Армстронга. Поскольку большую часть года Байкал покрыто льдом, потребовалась особая конструкция корпуса для разломки льда толщиной около 300 мм. Фор- и ахтерштевни парома-ледокола изготовлялись из литой стали и могли оказать наибольшее сопротивление сильному удару об лед. Корпус его — чрезвычайно крепкий и тяжелый, шпангоуты — глубокого коробчатого профиля и очень часто располагались по грузовой ватерлинии. Непрерывно, от фор- до ахтерштевня, шел пояс листовой 25,4-мм стали.

Корпус разделялся на непроницаемые отсеки с таким расчетом, чтобы даже при затоплении нескольких отсеков паром мог держаться на воде. Кроме того, корпус имел второе дно. На рельсовую палубу вагоны вкатывались с носа, по подъемной аппарели, и надежно закреплялись. Комфортабельные пассажирские помещения располагались выше и состояли из столовой, нескольких отдельных кают и большого общего зала.



---

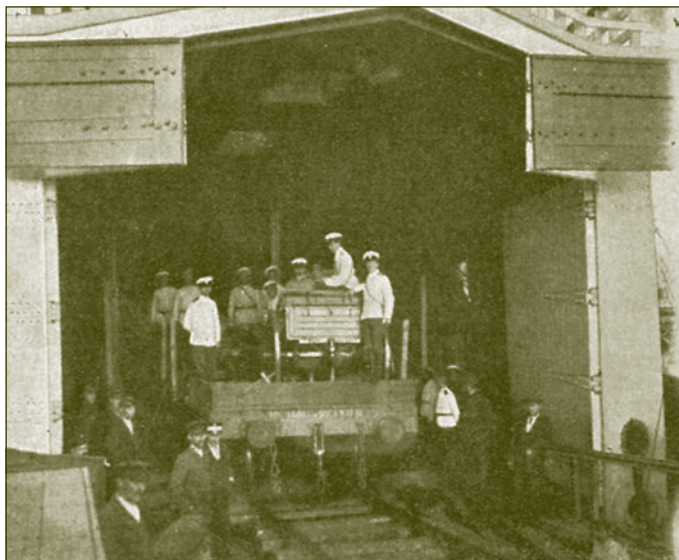
*Ледокольный паром  
«Байкал»*

---

---

*Погрузка воинского  
поезда на паром  
«Байкал»*

---



Паром в разобранном виде морем был доставлен в Санкт-Петербург, а затем, в вагонах или на платформах — до крайней станции Сибирской железной дороги и далее — на санях до озера Байкал. Здесь завод Армстронга построил особые мастерские и плавучий понтон-док со всеми станками для сборки и спуска парома на воду. Во избежание затруднений при перевозке массу частей, узлов, секций корпуса и механизмов удалось снизить до 20 т. В России это был первый случай перевозки в разобранном виде судна столь значительной величины. Вся работа по постройке, разборке и упаковке парома в Англии заняла шесть месяцев.

Паромная переправа вступила в строй в 1900 г. и успешно функционировала на протяжении пяти лет, обеспечивая, в частности, военные перевозки в ходе Русско-японской войны. В 1905 г. была завершена проходка тоннелей на отрезке железной дороги вдоль южного берега Байкала, в связи с чем надобность в переправе отпала.

### **Суда технического и служебного флота России**

**В**плоть до начала XX столетия Волга и ее притоки не отличались удобствами плавания. Русла рек изобиловали перекатами, а в меженное время нередко бывали очень мелкими; иногда уровень воды в Оке опускался до 0,44 м. Волга в верховьях, особенно между Тверью и Рыбинском, также была мелководной. Поэтому зачастую приходилось перегружать товары с крупных на более мелкие суда. Но и в нижнем течении великой реки встречалось множество перекатов,

затруднявших судоходство. С каждым весенним разливом местоположение мелей менялось. Это происходило оттого, что огромная масса песка, переносимая течением, встретив малейшее препятствие на своем пути, осаждалась на дно. Достаточно было небольшого кряжа, бревна, а тем более приткнувшегося к мели судна, чтобы на этом месте образовался нанос.

При интенсивном грузопотоке на перекатах иногда собиралось огромное количество груженных судов. Из-за отсутствия правил плавания там часто творилось нечто неслыханное. Каждый лоцман стремился первым провести суда. Не обходилось иногда без брани и драки, не говоря уже о повреждениях судов. Бывали случаи пожаров, которые уничтожали весь караван.

На берегу, во временных поселках, процветали пьянство и драки. Если на суше властвовал исправник, то на реке — начальник судоходной дистанции, или, как его еще называли, «водяной барин». Судовладелец, давший последнему взятку, мог рассчитывать на скорейший пропуск своих судов через перекат. Суда протаскивались по мелководью упряжкой в 100 и более лошадей. Их тянули до тех пор, пока перед ними не образовывалась груда песка, который затем разгребали лопатами.

«Водяной барин» наблюдал за всем происходящим с крутого берега. В случае нарушения порядка он высылал команду «водяных солдат», которая уже распоряжалась по своему усмотрению, потчуя всех линьками и зуботычинами. Жаловаться на подобное самоуправство было некому. Команды судов, завидев издали солдат, предусмотрительно перебирались по мелководью на другой берег. Солдаты же хозяйничали на суд-

*Санкт-петербургский  
пожарный пароход  
«Полундра»*

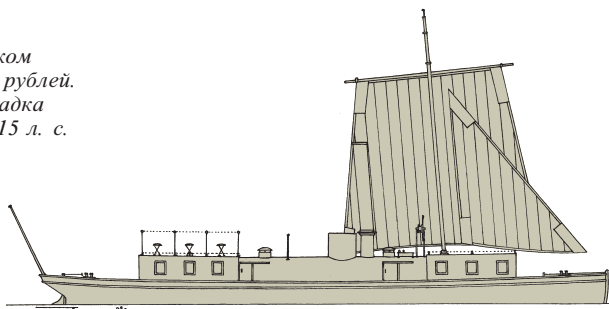
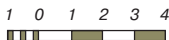




*Баркас «Пожарный».*

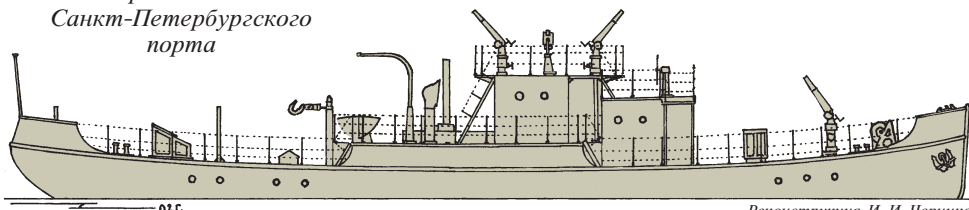
*Построен в 1878 г. на Балтийском  
судостроительном заводе за 14 500 рублей.*

*Длина 17,22 м; ширина 3,05 м; осадка  
0,86 м; мощность паровой машины 15 л. с.*



Реконструкция И. И. Черникова

*Пожарный теплоход  
Санкт-Петербургского  
порта*



Реконструкция И. И. Черникова

не точно так же, как когда-то понизовая вольница, безнаказанно грабившая торговые караваны в районе Жигулевских гор.

Дноуглубление на Волге, предпринимаемое для улучшения водного пути, долгое время велось различными неподвижными и подвижными плотинами. Их принцип действия основывался на сужении русла и размывании ложа реки увеличенной мощностью потока воды. В 1804 г. начала работать «мелепробивательная машина» купца Бухтеева. Она представляла собой передвижавшуюся на судах опускающую плотину. Испытания прошли успешно. Перекаты довольно быстро размывались силой течения. Однако этот способ распространения не получил из-за отсутствия соглашения в оплате между изобретателем и казенным Ведомством путей сообщения.

Для улучшения условий судоходства во многих странах мира применялись незамысловатые землечерпательные снаряды. Первые упоминания о них относятся к началу XV в. Из известных типов землечерпалок наибольшее распространение получили — многочерпаковые. Первый такой образец, появившийся в 1747 г., приводился в действие вручную, при помощи ворота. В 1796 г. по проекту Джеймса Уатта соорудили паровую землечерпалку, а в 1802 г. была сконструирована и построена паровая землечерпательная машина с черпаками на бесконечной цепи.

В начале XIX в. мелководное устье Невы и Финский залив стали серьезным препятствием для возросшего судоходства. Все это замедляло и удорожало внешнеторговые операции. Возникла необходимость углубить фарватер Невы и близлежащие районы Финского залива.

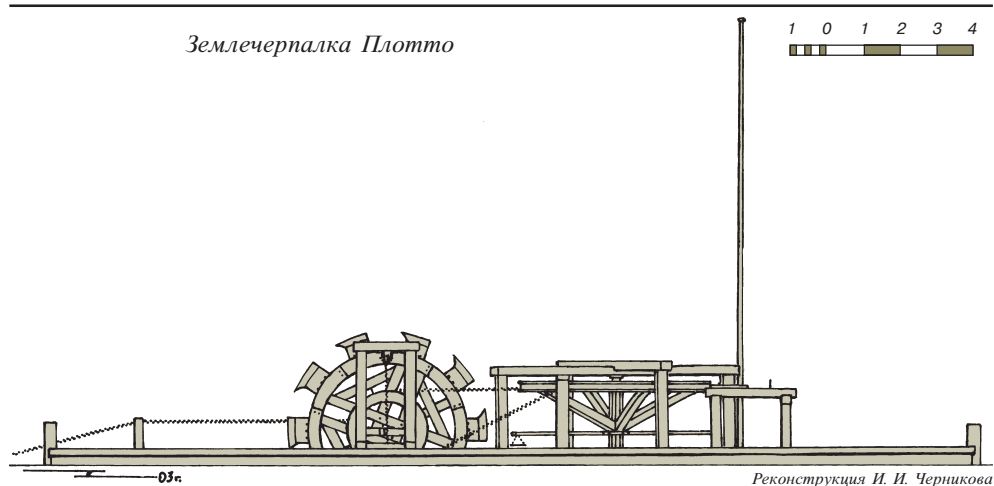
30 января 1810 г. директор Ижорского завода сообщил в Морское министерство о том, что завод в состоянии поставить паровую машину для очистки Кронштадтской гавани. 19 августа следующего года паровая землечерпалка стояла в Колпине, готовая к отправке в Кронштадт. Это было деревянное плоскодонное судно с балансирной машиной. Интересно отметить, что корпус огнетрубного парового котла был деревянным и стягивался, наподобие бочки, железными обручами. Детали паровой машины, за исключением штока, поршня и цилиндра, также были деревянными. Для отвоза грунта служили пять плашкоутов.

Землечерпалка успешно проработала более семи лет. Это была первая паровая машина, построенная в России и установленная на судне. Интересно, что во Франции первая машина-«землечерпательница» появилась только в 1840 г.

Александровский чугунолитейный завод в Петербурге в 1827 г. построил две землечерпалки мощностью по 12 л. с. Зимой 1833/34 г. Департамент внешней торговли заказал еще две паровые землечерпательные машины стоимостью по 100 тыс. рублей. Суточная производительность каждой достигала 110—150 куб. м при мощности машины 30 л. с.

В последующие годы число заказов от различных министерств и ведомств России на паровые землечерпательные машины и «мусорные лодки» с опускающимся дном значительно расширилось. Машины использовались не только для углубления судоходных фарватеров, но и для строительства причальных стенок портов, а также фортов морских и сухопутных крепостей.

В это же время продолжали применять землечерпательные машины с ручным или конным приводом. Так, в 1829 г. подполковник кор-





*Одноковшовая землечерпалка  
на Волге*

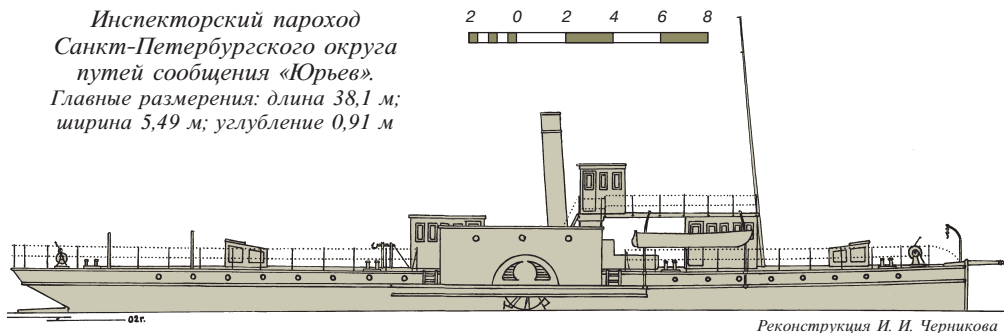
пуса инженеров путей сообщения Плотто, производя углубление устьев рек Курьи и Соломбалки, протекающих в черте города Архангельска, встретил большие затруднения из-за мелководья. Русло требовалось углубить до 1,8—2,1 м, т. е. почти в два раза. Специально для выполнения данной работы подполковник спроектировал и построил недорогую и очень простую по конструкции машину, установленную на барке. В днище судна имелся прорез, в котором помещалось вертикально колесо диаметром 4,42 м с привинченными к ободу черпаками. Колесо крепилось на восьмигранном валу, концы которого вращались в двух горизонтальных подушках, передвигавшихся по пазам вертикальных стоек.

На расстоянии 3,05 м от колеса с черпаками к восьмигранному валу крепилось колесо с желобом, служившее для вращения вала. Движение производилось при помощи вертикального ворота с насаженным на него колесом, с желобом на ободе. Бесконечный канат, обвивавший горизонтальное и вертикальное колеса с желобами, вращал восьмигранный вал и колесо с черпаками. В то же время канат, привязанный к закинтому якорю, навиваясь на вал, передвигал землечерпалку вперед.

Колесо с черпаками можно было поднимать и опускать в прорези при помощи двух специальных ворот, закрепленных в вертикальных стойках. Для натяжения каната-привода имелся такой же ворот. Вся система была рассчитана на приведение в действие четырьмя лошадьми, но так

*Инспекторский пароход  
Санкт-Петербургского округа  
путей сообщения «Юрьев».*

*Главные размеры: длина 38,1 м;  
ширина 5,49 м; углубление 0,91 м*



*Реконструкция И. И. Черникова*

как действовала чрезвычайно легко, то достаточно было держать на воте 8—10 человек.

За рабочий день машина вынимала 14,6 куб. м грунта, но для увеличения производительности изобретатель предлагал установить по бортам барки еще два углубительных колеса с черпаками. В этом случае для привода необходимо было использовать четыре лошади.

Себестоимость вынутого машиной грунта была выше, чем при работе паровых «землекопалок». Однако такие машины были более эффективны на мелководье и при рыхлом грунте, где незначительные по объе-



*Служебный пароход МПС  
«Юрьев» и парусный бот МПС  
на реке Великой во Пскове*

*Инспекторский пароход Москворецкого пути.  
 Главные размерения: длина 41,0 м; ширина 7,0 м;  
 углубление 0,54 м. Скорость хода 13,87 км/ч*



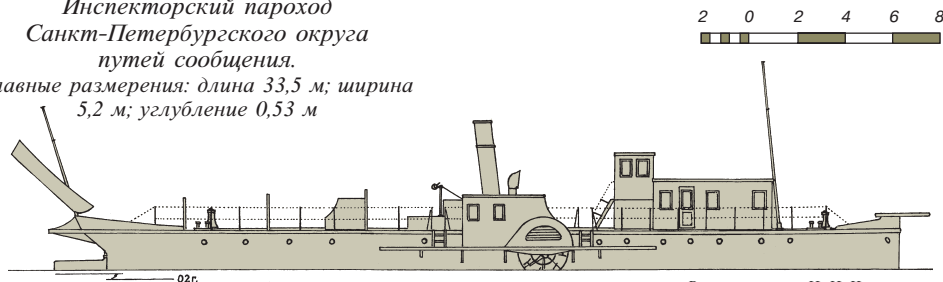
*Реконструкция И. И. Черникова*

му работы делали нерентабельным применение паровых землечерпалок. Необходимо отметить также небольшие капитальные вложения, требовавшиеся при строительстве машин системы Плотто.

Распустив огромные паруса-крылья, подобно сказочным птицам, горделиво скользили расшивы по величавой шири реки. Эти древние суда являлись кульминацией развития самобытного волжского судостроения, непревзойденные по своим формам и в совершенстве приспособленные к плаванию по великой русской реке. Соразмерность и оригинальность форм расшивы поражали как современников, так и историков отечествен-

*Инспекторский пароход  
 Санкт-Петербургского округа  
 путей сообщения.*

*Главные размерения: длина 33,5 м; ширина  
 5,2 м; углубление 0,53 м*

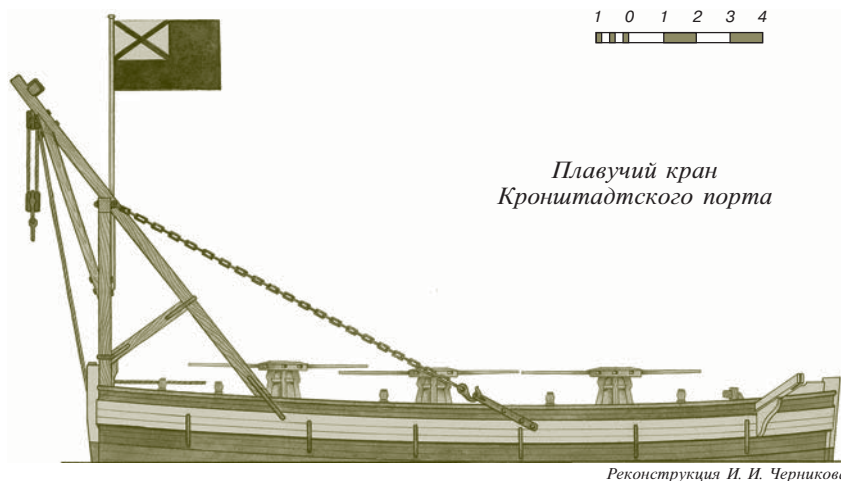


*Реконструкция И. И. Черникова*



*Служебный пароход МПС  
 «Ильмень» во Пскове*





*Плавучий кран  
Кронштадтского порта*

*Реконструкция И. И. Черникова*

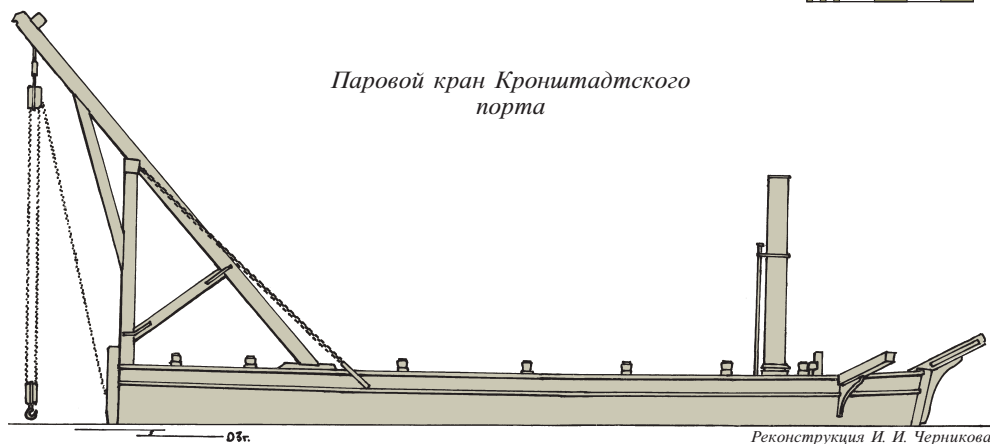
ного судостроения. Носовая часть судна, слегка заостренная, имела ложкообразную форму. Поднимаясь над водой, она легко скользила по поверхности реки, рассекая волны острой гранью форштевня. Расшива под парусами была очень красива и приятно дополняла волжский пейзаж.

До массового распространения пароходов и барж в расшивах перевозили основные грузы между Нижним Новгородом и Астраханью. В Астрахань везли различные товары с Нижегородской ярмарки — хлеб, железо, якоря, канаты и пр., а в обратном направлении, вверх по Волге — соленую, так называемую коренную рыбу, т. е. осетрину, севрюгу и белугу.

По своим размерам крупная расшива не уступала деревянному линейному кораблю. Численность ее экипажа доходила до 350 человек. Длина корпуса достигала 53,4 м, ширина — 12,2 м, грузоподъемность — 740 т при осадке 1,83 м. Строились расшивы из соснового и частично елового леса на реках Унже и Оке Тамбовской губернии, в Елатне и Балахне Нижегородской губернии, а также на реках Каме, Колве, Чусовой и Туре Казанской и Пермской губерний.

Естественно, что при создании такого крупного плавучего сооружения приходилось применять специальную грузоподъемную технику, особенно при установке рангоута. Для этой цели использовались плавучие краны. Кран волжских судостроительных верфей представлял собой подъемную машину, состоявшую из поставленного вертикально неподвижного бревна — оси. К основанию оси при помощи бугеля устанавливали наклонно (под углом 40—45°) другое бревно — собственно кран, или, как его сейчас называют, стрелу крана. Стрела могла вращаться в этом положении вокруг оси. Тяжести поднимались при помощи талей и блоков. Такие краны назывались неподвижными.

1 0 1 2 3 4



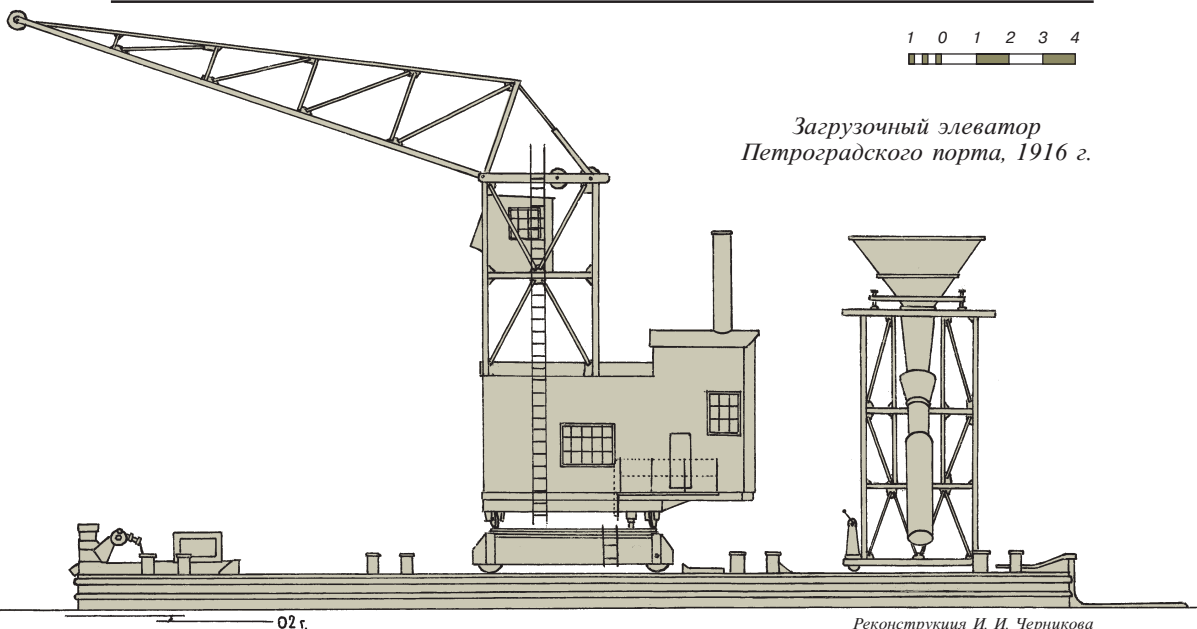
*Паровой кран Кронштадтского  
порта*

Реконструкция И. И. Черникова

Существовала и другая конструкция кранов. У последних в пятке имелся шарнир, позволявший менять угол наклона стрелы крана. Эти краны назывались подвижными и применялись также на судах для подъема грузов из трюма на палубу или при перегрузке их с одного судна на другое.

Для установки и демонтажа мачт на расшивах, мокшанах и других судах, имевших большое парусное вооружение, служили плавучие краны. В одной из оконечностей широкого, плоскодонного, беспалубного судна на рас-

1 0 1 2 3 4



*Загрузочный элеватор  
Петроградского порта, 1916 г.*

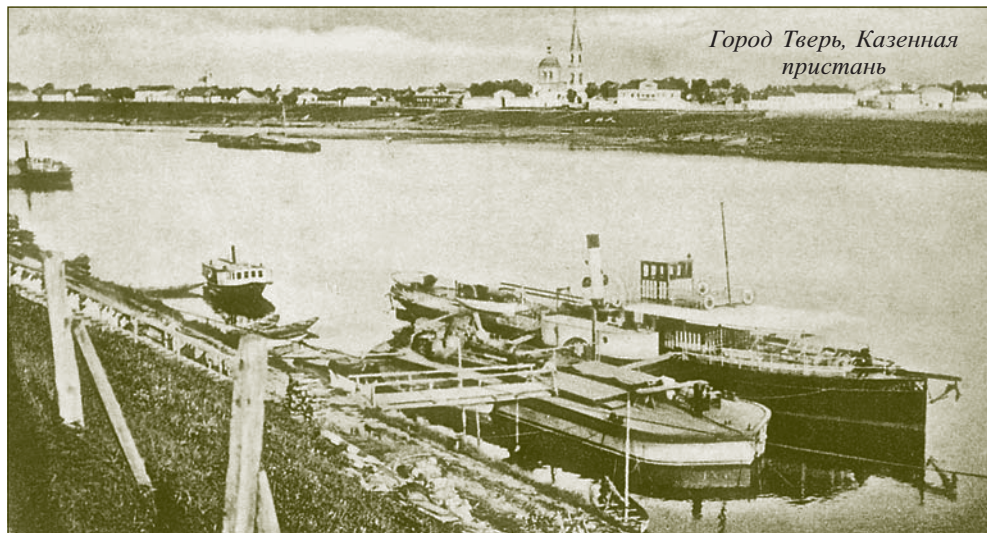
Реконструкция И. И. Черникова

стоянии около 4,3 м от борта устанавливали вертикально два бревна длиной от 21,3 до 25,6 м. Концы бревен упирались в днище. В промежутке между ними раскреплялись наклонно от киля судна еще два бревна, скрепившихся с вертикальными бревнами на расстоянии 4,3 м от вершины.

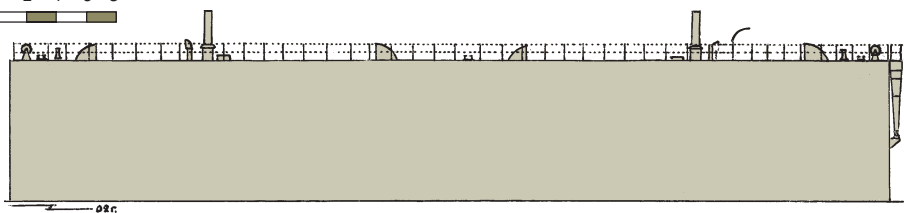
Кран располагался так, что наклонные бревна несколько выходили за борт своими вершинами, на которых укреплялся чугунный шкив диаметром до 254 мм. В остальном устройство плавучего крана было аналогично неподвижному береговому. Такие суда вышли из употребления в конце 60-х гг. XIX в. Владельцами последних из них были Вяхиревы из села Борзовки, расположенного на берегу реки Оки близ Нижнего Новгорода.

Вооружение расшивы парусами завершало период строительства судна. Этой очень ответственной операцией издавна занимались определенные специалисты в немногих прибрежных пунктах, как, например, в Молитовке и Балахне Нижегородской губернии. Подобные работы одновременно проводились и во всех военных портах России. После спуска корабля на воду к нему буксировали мачты, которые затем устанавливали с помощью плавучих кранов.

О конструкции плавучего крана Кронштадтского военного порта можно судить по приведенному чертежу. Нечто подобное использовалось и на Волге. Только корпус плашкоута или судна, на которое устанавливался кран, не имел палубы. Величина стрелы и грузоподъемность плавучего крана определяли технологические возможности при достройке судов. Поэтому со временем размеры стрелы крана все возрастали. Их составляли из нескольких деревьев, как делались мачты для крупных военных кораблей. Так, в 1848 г. стрелы плавучих кранов уже имели



2 0 2 4 6 8

*Плавучий док Мариупольского порта**Реконструкция И. И. Черникова*

длину 38,7 м, диаметр 0,94 м и массу до 27 т. В конструкцию стрелы входило до 52 составных элементов, сделанных из больших деревьев и соединенных между собой морским клеем, общей массой до 500 кг.

Кроме судостроения, плавучие краны использовались при подъеме затонувших судов, забивке и выдергивании свай, перемычек, а также при погрузке и разгрузке. Последние работы особенно были распространены в Петербурге, где имелась обширная, пересекавшаяся во всех направлениях сеть водных путей. Красавица Нева с ее многочисленными притоками и искусственными каналами, украшая город, одновременно являлась удобной и дешевой водной магистралью для пассажирских и грузовых перевозок. По Неве и ее притокам Петербург снабжался топливом и продовольствием, а также сырьем для промышленных предприятий. Работа многочисленного внутригородского водного транспорта и плавучих кранов велась бесперебойно.

С появлением паровых машин их начали устанавливать на плавучие краны, многие из которых стали самоходными. Плавучие краны предназначались, главным образом, для монтажных и специальных строительных работ, а кроме того, для выполнения грузовых операций на морском и речном транспорте. С декабря 1864 г. Морское министерство, согласно распоряжению правительства, отдавало плавучие краны в аренду частным лицам и государственным учреждениям России.

В 70—80 гг. XIX в. паровые плавучие краны уже довольно широко применялись на перегрузочных работах в портах Голландии и Англии. Это были простейшие мачтовые краны довольно примитивной конструкции, но их грузоподъемность достигала 50—80 т при вылете стрелы до 7 м от борта. В это же время в России также использовались плавучие краны аналогичной конструкции. Значительная часть их находилась в ведении Морского министерства. Причем по штату на 1870 г. на каждом из подобных судов полагался один офицер из инженер-механиков флота.

В конце XIX в. в Петербурге, Кронштадте, Либаве, Севастополе, Владивостоке работали простейшие плавучие краны мачтового типа грузоподъемностью 60—100 т и более.

## На реках всех континентов

### Пар увеличил силу человека

**И**дею гребного колеса европейцы позаимствовали из устройства водяной мельницы, которая была известна еще со времен Римской империи. К IV—VI вв. относятся и первые упоминания в трудах латинских авторов о военных судах с гребными колесами, приводимыми в движение силой животных. Позднее (в XII в.) аналогичные суда, также военного назначения, с колесами, движимыми мускульной силой людей, применялись китайцами.

Из проектов первой половины XVIII в. наибольший интерес представляло предложение англичанина Джонатана Халлза, получившего в 1736 г. патент на паровое буксирное судно. Халлз предусматривал постройку судна с кормовым гребным колесом. Однако изобретатель по причине своей бедности не мог приступить к таким экспериментам. Между тем финансовые воротилы британского провинциального городка Кэмпдена встретили его предложения насмешками. Халлз, дабы избежать издевательств, перебрался в Лондон, где и умер в нужде и полном забвении.

Между тем на континенте к идеям использования силы пара на водном транспорте отнеслись серьезнее. В 1753 г. Парижская академия объявила особый конкурс на изыскание новых средств для передвижения по воде, могущих заменить использование силы ветра. В этом конкурсе участвовали выдающиеся ученые, в том числе действительный член Петербургской Академии наук Даниил Бернулли выдвинул проект водометного судна, приводимого в движение выбросом водяной струи, и теоретически обосновал применение гребного винта как судового движителя.

Может показаться странным, но эксперименты с паровыми судами начались не в Англии, уже вступившей в эпоху промышленного переворота, а в Северной Америке и во Франции, где производство стояло еще на ремесленной и мануфактурной ступени. Известно, что в последние десятилетия XVIII в. британский технический прогресс охватил прежде



всего обрабатывающую и добывающую промышленность и почти не затронул сферы транспорта. Наиболее талантливые изобретатели занимались созданием новых рабочих машин и паровых двигателей, разрабатывали новые технологические процессы в металлургии. Британские капиталисты охотно вкладывали средства в постройку каналов и мостов, больших парусных кораблей и портовых сооружений, т. е. в создание проверенных долгим опытом транспортных средств, но и слышать не хотели об опытах с паровыми судами или поводками.

Однако в Северной Америке и во Франции перед изобретателями открывалось безграничное поле деятельности. Основным экономическим стимулом для этого являлось значительное развитие здесь внутренней и внешней торговли. Рост торгового оборота требовал улучшения путей и средств сообщения. Важной побудительной причиной творческой инициативы как американских, так и французских поборников новой техники было стремление догнать или опередить Англию. Вопрос о сооружении парового судна в начале 60-х гг. XVIII в. впервые поднял механик Уильям Генри из Ланкастера (штат Пенсильвания).

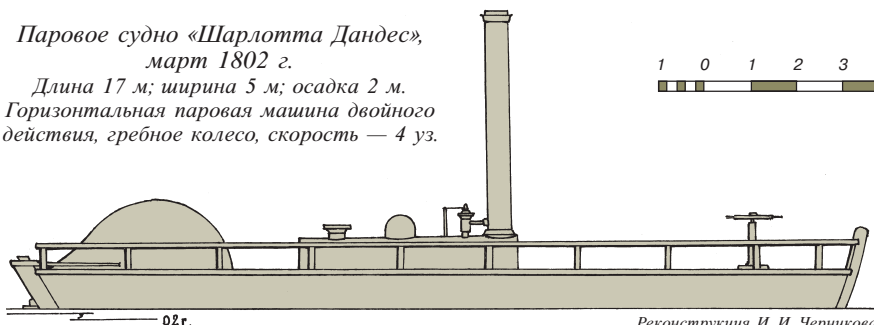
В 1770—1771 гг. француз Ж.-Б. д'Оксирон разработал детальный проект парового судна. В конце 1772 г. на Сене, под Парижем, началась постройка парового судна. В качестве двигателя использовалась двухцилиндровая пароатмосферная машина, обеспечивавшая непрерывное рабочее усилие тем, что поршни цилиндров двигались в противоположных направлениях (когда один поднимался, другой опускался).

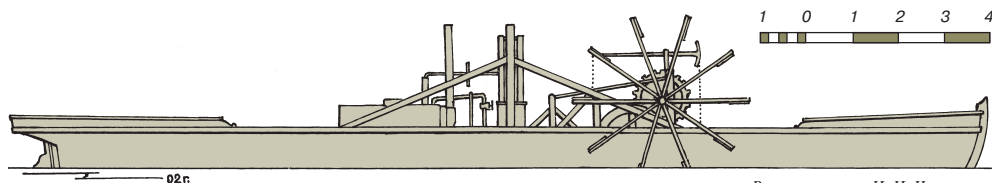
Идею создания такой машины впервые выдвинул в 1763 г. замечательный русский теплотехник И. И. Ползунов. В 1766 г. огромная по тем временам «огнедействующая» машина подобного устройства, построенная Ползуновым на Барнаульском заводе на Алтае, некоторое время обеспечивала непрерывное дутье для сереброплавильных печей.

В конце 60-х гг. XVIII в., ничего не зная об алтайском изобретателе, французский военный инженер Н.-Ж. Кюньо построил в Париже паро-

Паровое судно «Шарлотта Дандес»,  
март 1802 г.

Длина 17 м; ширина 5 м; осадка 2 м.  
Горизонтальная паровая машина двойного  
действия, гребное колесо, скорость — 4 уз.





Реконструкция И. И. Черникова

*Первое паровое судно Роберта Фултона, 1807 г.*

*Плоскостной корпус имел 20 м в длину, 3 м в ширину и высоту борта около 1 м. Осадка составляла 0,5 м. Паровая машина системы Уатта*

вую повозку, для которой также использовал два пароатмосферных цилиндра.

Теперь Оксирон решил применить такую же установку на паровом судне. К 1774 г. машина была готова. Однако перед испытаниями произошла авария. Противовес сорвался с балансира машины, пробил дно судна, и оно затонуло. Оксирон настолько расстроился, что заболел и прекратил дальнейшие опыты.

В 1786 г. опытами с самодвижущимися судами занялся крупнейший землевладелец Шотландии Патрик Миллер, считавшийся большим меценатом. Особенностью судна Миллера было то, что оно состояло из двух корпусов, соединенных между собой прочными поперечными связями. Двухцилиндровый паровой двигатель стоял в одном из корпусов, а паровой котел в другом. Штоки поршней цилиндров паровой машины цепной передачей соединялись с осями двух гребных колес, установленных между корпусами судна. В октябре 1788 г. на Дейлсуинтонском озере, недалеко от Дамфриса, этот «пароход» развил скорость до 8 км/ч.

В 1801 г. богатый шотландский землевладелец лорд Томас Дандес решил заменить конную тягу грузовых судов паровыми буксирами. В марте 1802 г. две груженные углем баржи, по 70 т каждая, успешно буксировались пароходом «Шарлотта Дандес» по каналу, соединявшему Фортский залив с рекой Клайдом, на протяжении 32 км со скоростью 5 км/ч.

Американский изобретатель Р. Фултон заинтересовался паровым судостроением еще в 1793 г. Свое первое опытное судно он решил строить во Франции. Летом 1802 г., чтобы усилить плоскодонный корпус судна, Фултон добавил две продольные стойки, которые вместе с тем поддерживали направляющие передаточного механизма. Однако, несмотря на это, корпус оказался слишком слабым для машинной части.

Однажды ночью над Парижем пронесся ураган, поднявший сильное волнение на Сене. Судно проломилось, и паровая машина, вместе с остальным оборудованием, пошла ко дну. Фултон в это время спокойно спал. Как только его разбудили, он бросился на место аварии, и весь остаток

ночи и следующий день, мокрый, на пронзительном ветру, руководил судоподъемными работами. Машину и котел в конце концов извлекли из воды и отремонтировали, но сам изобретатель жестоко простудился.

Вскоре Фултон построил новый, гораздо более прочный корпус судна, имевший теперь 23 м в длину и 2,5 м в ширину при прежней высоте борта. Пароход готов был к испытаниям к началу августа 1803 г., и 11 августа он успешно пошел по Сене.

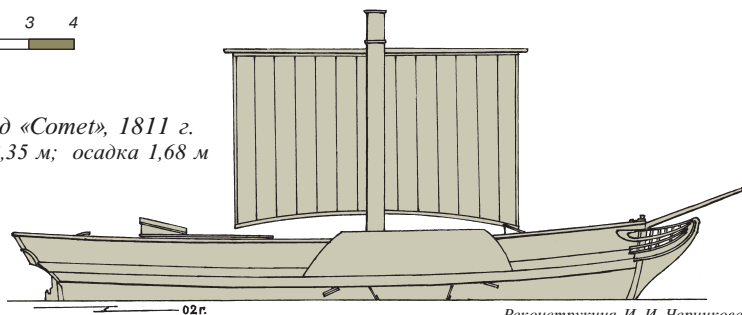
После возвращения в Америку Р. Фултон развил кипучую деятельность и 16 марта 1807 г. начал строительство парохода. 17 августа того же года судно, с 40 пассажирами на борту, двинулось в свой первый рейс по реке Гудзон к Олбени. Расстояние в 480 км пароход преодолел со средней скоростью 7,7 км/ч.

Важным событием в истории парового флота стало сооружение на Нью-Йоркской верфи, по чертежам Фултона, первого военного корабля США с паровым двигателем. Постройка этой плавучей батареи, первоначально носившей имя «Демологос», связана с событиями англо-американской войны 1812—1814 гг. В начале войны, когда британские корабли совершали безнаказанные набеги на американские портовые города и даже сожгли столицу Америки, город Вашингтон, в Нью-Йорке возникла так называемая Ассоциация защиты побережья и гавани. Именно этой организации представил чертежи и модель первого в мире парового военного корабля Роберт Фултон.

Разработанный Фултоном оригинальный проект означал полный отход от предшествующей многовековой практики строительства военных кораблей. Вся конструкция «Демологоса» соответствовала его боевому назначению. «Демологос» состоял из двух полукорпусов, соединенных между собой общим днищем и двумя платформами. Нижняя платформа представляла собой главную орудийную палубу. Гребное колесо располагалось в межкорпусном пространстве и тем самым надежно защищалось от повреждений.

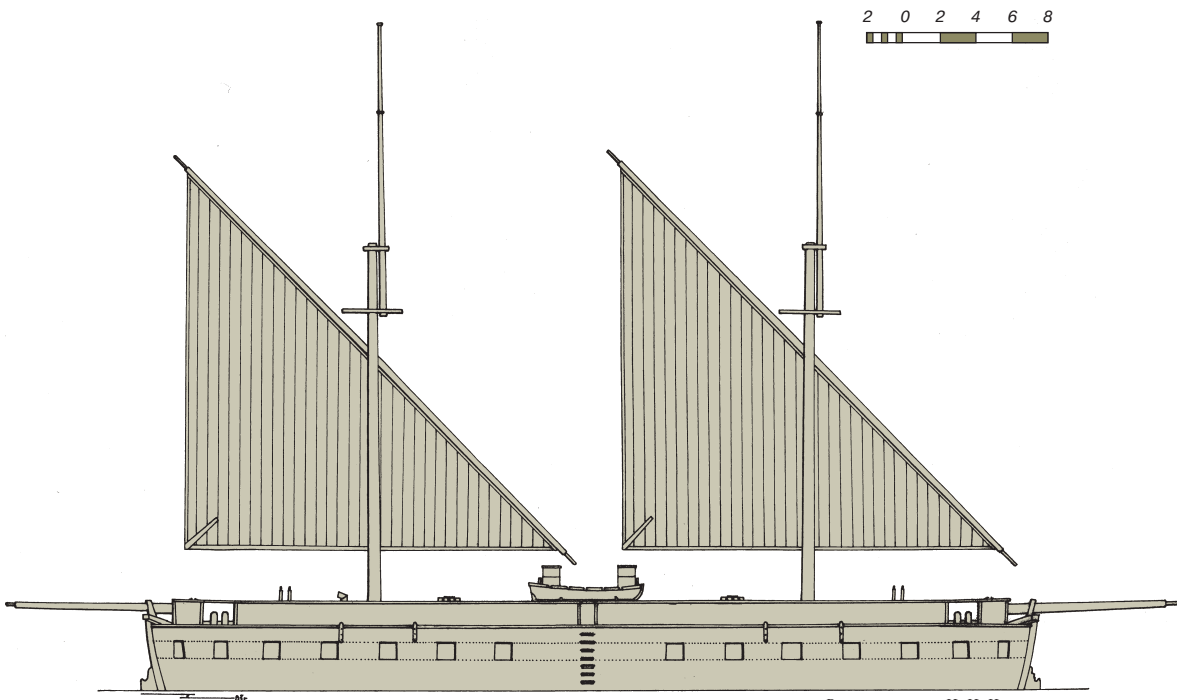


Британский пароход «Comet», 1811 г.  
Длина 12,8 м; ширина 3,35 м; осадка 1,68 м



02г.

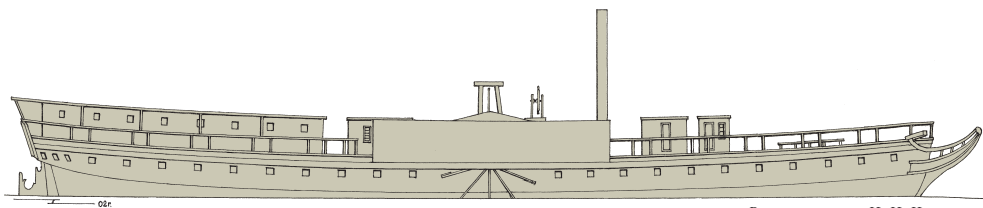
Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

*Плавучая батарея (паровой фрегат) «Демологос», 1814 г.*

*Водоизмещение 2475 т. Длина 47,55 м; ширина 17,07 м; осадка 3,35 м. Машина мощностью 200 инд. с. вращала одно гребное колесо и обеспечивала скорость хода 6 уз. Двадцать четыре 32-фунтовых карронады*



Реконструкция И. И. Черникова

*Пароход Р. Фултона «Главный судья Ливингстон», 1816 г.*

*Длина 48 м; ширина 10 м; высота борта 3 м; осадка 2,2 м. Водоизмещение достигало 2500 т. Мощность машины — 60 л. с.*

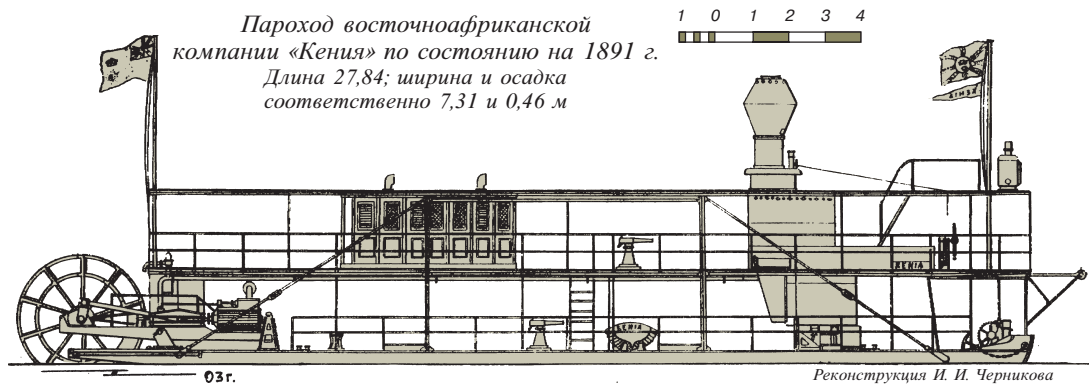
Порты (амбразуры для орудий) прорезались по двенадцать с каждого борта и по две в носовой и кормовой частях. Кроме того, в носовой части помещались ниже ватерлинии два орудия, способные стрелять из-под воды 100-фунтовыми ядрами. Над портами (и над гребным колесом, находящимся в центре орудийной палубы) настилалась верхняя палуба. Паровая машина небывалой до той поры мощности 120 л. с. (с наклонным паровым цилиндром и кривошипно-шатунной передачей) и котел размещались

соответственно в трюмах правого и левого полукорпусов. Наружная обшивка толщиной 1,5 м придавала плавучей батарее обтекаемую эллиптическую форму и надежно защищала корпус от ядер противника.

«Демологос» спустили на воду 29 октября 1814 г. в торжественной обстановке, при большом стечении народа. После заключения мирного договора с Англией 24 декабря 1814 г. федеральное правительство утратило интерес к этому делу и явно не желало продолжать финансирование работ на «Демологосе». Однако Фултон продолжал работать над достройкой плавучей батареи и дальше, вплоть до своей кончины. 4 июля 1815 г. «Демологос», переименованный к этому времени в «Фултон I» в честь изобретателя, совершил пробный пробег под парами со скоростью около 10 км/ч. Однако Военно-морской флот США поставил плавучую батарею на прикол на Бруклинскую судоремонтную верфь. В 1829 г. на судне произошел взрыв, и оно погибло, причем 25 человек было убито, а 19 ранено.

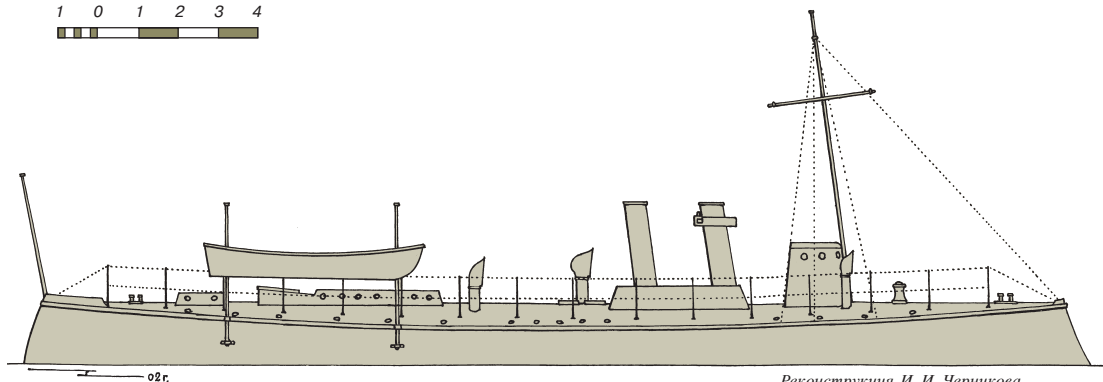
### Судоходство в колониях Великобритании

О долев свою главную торговую соперницу, Голландию, и завоевав в 1664 г. ее колонии в Северной Америке, Великобритания начала ожесточенную борьбу с Францией. Ряд войн с этим государством затянулся более чем на столетие. Англия, примкнув в 1698 г. к Аугсбургской лиге, направленной против французского короля Людовика XIV, вмешалась в Войну за испанское наследство и захватила в 1704 г. Гибралтар. По Утрехтскому миру Франция отказалась в пользу Англии от прав на Ньюфаундленд и часть Канады (Новая Шотландия и земли по Гудзонову заливу), в которой шла борьба между французскими и английскими колонистами. Затем Британия участвовала в Семилетней войне 1756—1763 гг. и добилась того, что Франция уступила ей Канаду, а Испания — Флориду.





1 0 1 2 3 4



Реконструкция И. И. Черникова

### Паровая яхта «Parole».

Построена в 1899 г. Основные размеры: длина между перпендикулярами 25,3 м; наибольшая ширина 3,05 м; углубление кормой 1,67 м; углубление носом 0,96 м. Корпусные работы отличались тщательной отделкой, двойной обшивкой из красного дерева. Машина тройного расширения, котел водотрубный. Скорость 17 уз. при мощности машины 350 л. с. Расход угля — 5 т на 12 ч полного хода. Экономический ход в 15 уз. поддерживался легко. Несмотря на небольшие размеры яхты, внутреннее размещение отличалось удобством и комфортабельностью. В корме — спальня на две койки, салон, приемная и т. д. Затем шло машинное отделение с каютой капитана, а в носу — помещение для команды. Палуба поднята, поэтому высота во всех помещениях достигала 1,75 м

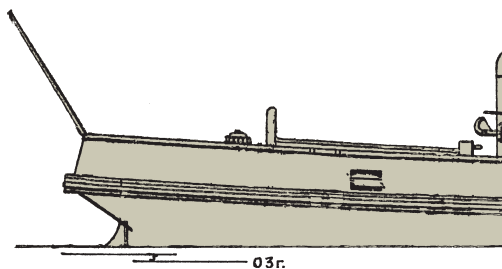
Великобритания стала первой морской и колониальной державой. В Америке она распространила свои колонии на юг, в Вест-Индии захватила острова Барбадос, Ямайку, позднее Багамские острова и кусок материка Центральной Америки (Британский Гондурас). Впоследствии Британия проникла и в Южную Америку, приобретя в 1796 г. часть Гвианы.

Еще в 1609 г. завоевания британской Ост-Индской компании положили начало колониальной империи в Индии, из которой англичане вытеснили сначала португальцев и голландцев, а после упорной борьбы в 1740—1760 гг. — французов.

С 1788 г. британцы колонизировали Австралию, а с начала XIX в. — Новую Зеландию, подвергнув массовому истреблению туземное население. В 1806 г. Англия утвердилась на южной оконечности Африки, в Капленде.

В то же время колониальная политика Великобритании потерпела сильное поражение: североамериканская Война за независимость 1775—1783 гг., развязанная колонистами, привела к образованию Соединенных Штатов Америки.

Развитие колоний содействовало бурному росту английской промышленности за счет расширения рынков сбыта для анг-




лийских мануфактур и предоставления в их распоряжение дешевого сырья. В своей колониальной политике Англия стремилась сохранить за колониями эту роль, препятствуя развитию в них промышленности и воспрещая им торговлю с другими странами.

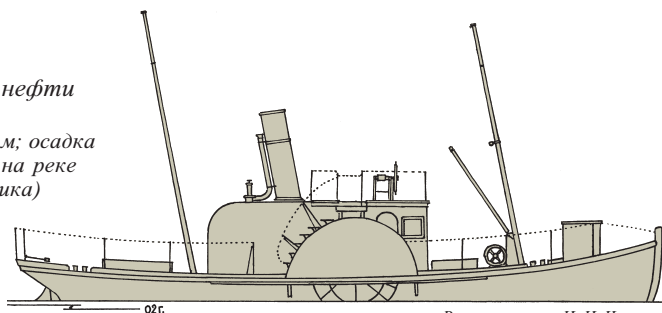
Для своих многочисленных колоний Англия строила довольно внушительный речной флот. По заказу Ост-Индской компании для службы на Ганге в 1858 г. были построены десять двухвинтовых канонерских лодок со скоростью 9,5 уз. Корабли имели на вооружении по одной 12-фунтовой пушке на поворотной платформе. Для удобства перевозки корпус лодки разбирался на три части. Основные размерения: наибольшая длина 21,64 м; ширина 3,35 м и осадка 0,61 м.

Своеобразие плавания по Нилу, множество мелких мест, движущиеся песчаные отмели, постоянная изменчивость фарватера в неглубоких частях реки — все это очень затрудняло пароходство и вызывало необходимость постройки особых судов, целесообразный тип которых вырабатывался постепенно. Первыми пароходами, поддерживающими сообщение по Нилу, были построенные на английских верфях суда с бортовыми греб-

1 0 1 2 3 4

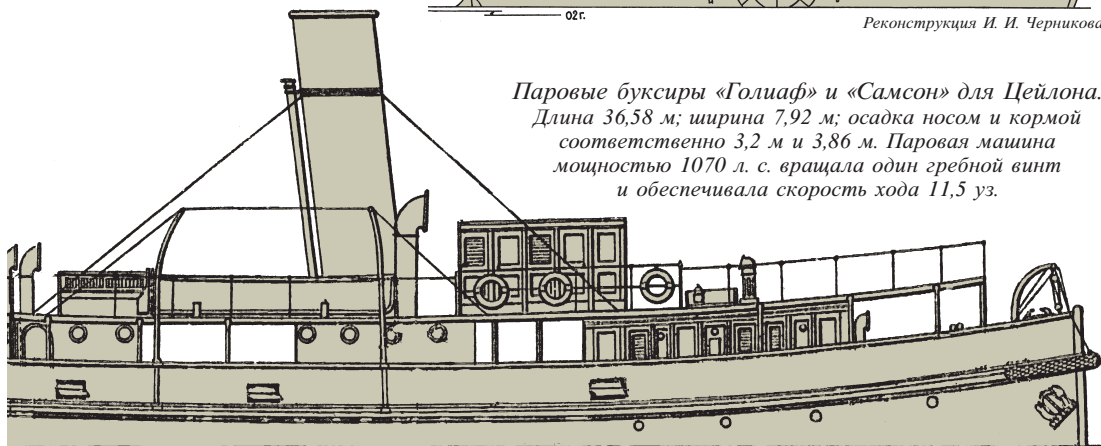


*Пароход для перевозки нефти  
«Мавуна», 1883 г.  
Длина 16,76 м; ширина 3,66 м; осадка  
1,68 м. Эксплуатировался на реке  
Вольта (Западная Африка)*

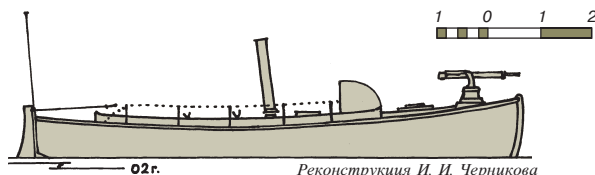


Реконструкция И. И. Черникова

*Паровые буксиры «Голиаф» и «Самсон» для Цейлона.  
Длина 36,58 м; ширина 7,92 м; осадка носом и кормой  
соответственно 3,2 м и 3,86 м. Паровая машина  
мощностью 1070 л. с. вращала один гребной винт  
и обеспечивала скорость хода 11,5 уз.*



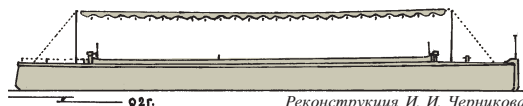
Реконструкция И. И. Черникова



02г.

Реконструкция И. И. Черникова

*Корабельный паровой катер, вооруженный полуавтоматической пушкой Пальмкранца, по состоянию на 1884 г. Длина 9,3 м; ширина и осадка соответственно 2,29 м и 0,76 м*



02г.

Реконструкция И. И. Черникова

*Керосиновый катер короля Эдуарда VII. Построен в 1903 г. Корпус с тройной обшивкой из тика и кедра. Скорость 16—21 км/ч при мощности четырехцилиндрового автомобильного двигателя 20 л. с. Запас керосина около 70 л. Главные размеры: полная длина 9,75 м; ширина 1,83 м; осадка 0,85 м. Масса энергетической установки со всеми приборами, вспомогательными механизмами и запасом топлива — 250 кг, что в 12 раз меньше массы парового котла и машины той же мощности*

ными колесами. При хедивах Измаил-паше и Тефтик-паше появились пароходы с колесами за кормой, которые и оказались наиболее пригодными для Нила. Паровые суда больших размеров впервые пошли по реке в ходе экспедиции Гордона в 1885 г. До этого сообщение в верховьях Нила поддерживалось исключительно благодаря местным парусным судам особого типа, услугами которых охотно пользовались небольшие группы туристов. В 90-х гг. XIX в. правительство Египта сделало попытку пустить по реке винтовые суда. Малоблагоприятные результаты, полученные при плавании трех таких пароходов, показали, что при существующем состоянии фарватера придется отказаться от этой затеи.

Бурное развитие судоходства по Нилу, в частности благодаря туризму, в те годы связывалось с работой английской фирмы «Соок». Эта всемирно известная фирма, имевшая в начале своей деятельности только три парохода, перешедших к ней от Тефтик-паши, поставила затем на линии специально для доставки почты на юг несколько пароходов и постепенно увеличивала, соответственно возрастающим требованиям путешествующей публики, свой служебный состав. Так что в начале XX в. эта компания имела в своем распоряжении внушительную флотилию судов всевозможных типов и размеров. В 1893 г. на реке появились два больших, заднеколесных, весьма удобных для путешественников парохода англо-американской нильской компании. Новая компания обогатилась уже в следующем году тремя судами, из которых одно было первым из построенных в самом Египте на верфях «Boulac-Cairo». Судовой состав компании состоял из пяти больших и шести малых прогулочных пароходов для туристов, двух паровых катеров, трех мощных винтовых буксиров и десяти речных лихтеров.

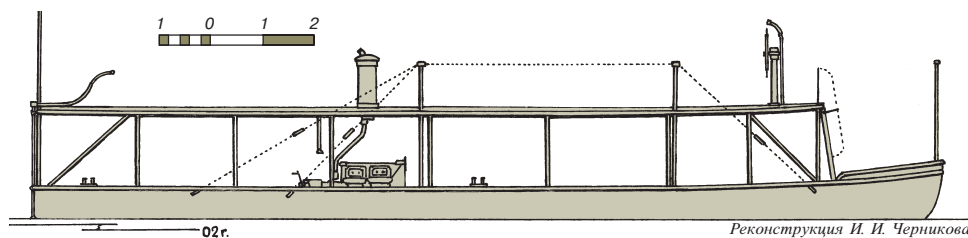
Известная британская фирма «Торникрофт» построила в 1906 г. несколько катеров для плавания по рекам Южной Нигерии в Африке. Этот

очень удачный тип небольших речных судов с очень малой осадкой имел следующие основные размерения: длину 17,07 м; ширину 2,74 м и осадку с 4 т груза — 0,3 м. Корпус судна, снабженный пятью поперечными переборками, изготовлялся из оцинкованной стали. Палуба отсутствовала, но сверху катер прикрывал деревянный навес, удерживаемый стойками. Кроме защиты от солнечной радиации этот навес обеспечивал общую прочность судна. Для улучшения управляемости при столь незначительном углублении в корме стояли три пера руля.

Англия вступила во владение Новой Зеландией 6 февраля 1840 г. Новая Зеландия состоит из двух островов, площадь поверхности которых суммарно равняется Италии. На северном острове много вулканов, гейзеров и горячих источников. Южный пересекают высокие горы — Новозеландские Альпы (с вершинами свыше 3 тыс. м), покрытые снегом и ледниками. Климат здесь умеренный и влажнее австралийского. Туземцы маори, принадлежавшие к полинезийской расе, отличались большим интеллектуальным развитием, чем австралийцы, жили кланами и, приученные к войне, могли долго сопротивляться колонистам. В момент присоединения Новой Зеландии к Великобритании их насчитывалось около 80 тыс. Большая часть их проживала на северном острове.

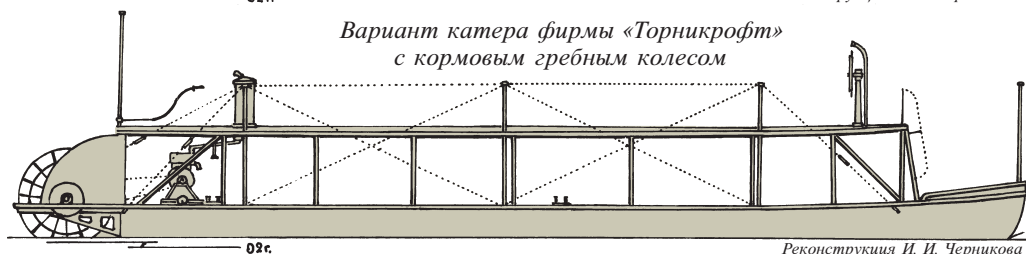
#### *Катер фирмы «Торникрофт», 1906 г.*

Приводился в движение двумя гребными винтами, насаженными на один вал, который вращал четырехцилиндровый керосиновый мотор системы «Торникрофта мощностью» 48 л. с. Запас топлива — около 360 л. Скорость — 8 уз. Основные размерения: длина 17,07 м; ширина 2,74 м; осадка с 4 т груза — 0,3 м. Корпус судна, имевший 5 поперечных переборок, изготовлен из оцинкованной стали. Палуба отсутствует. Сверху катер прикрывает удерживаемый стойками деревянный навес, который, помимо защиты от солнца и осадков, увеличивал прочность корпуса. Для обеспечения приемлемой управляемости при весьма незначительном углублении в корме устанавливались три пера руля



Реконструкция И. И. Черникова

#### *Вариант катера фирмы «Торникрофт» с кормовым гребным колесом*

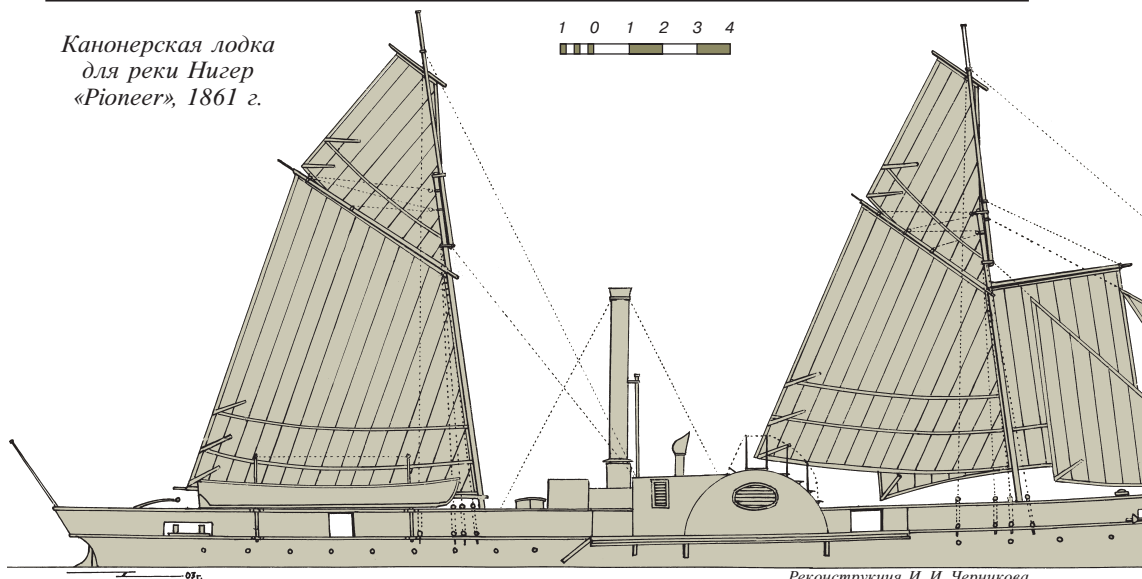


Реконструкция И. И. Черникова

6 февраля 1840 г. вице-губернатор Гобсон созвал в Вайтанги, близ бухты, нескольких вождей маори и заставил их принять договор. Вожди уступили королеве все свои суверенные права и полномочия, а также преимущественное право на покупку своих земель. За ними оставались права собственности, рыбной ловли и охоты. Взамен туземцы получили «все права и преимущества британских подданных». Затем к этому соглашению привлекли еще нескольких вождей, и 21 мая 1840 г. Гобсон провозгласил власть королевы на обоих островах. Для своей резиденции он избрал тот пункт северного острова, где последний становится узким перешейком, длиной в несколько километров, так что там можно было устроить две гавани — одну на западе, другую на востоке. Здесь-то, на приобретенной у туземцев земле, построили первые дома Аукленда. 16 ноября 1840 г. Новая Зеландия получила статус отдельной колонии, а Гобсона назначили ее губернатором, чья власть была подкреплена двумя советами — исполнительным и законодательным.

В предшествующем году частная компания собрала в Англии партию колонистов, перевезла их в Порт-Николсон, на юге северного острова, и в 1839 г. основала город Уэллингтон. Компания, представлявшая собой вначале простое акционерное предприятие, в 1841 г. получила от правительства Великобритании привилегию на перевозку и обустройство эмигрантов. Правительство обязалось возмещать все ее расходы, отводя ей землю по цене пять шиллингов за акр. Для других покупателей официальная цена казенной земли была определена актом 1842 г. в один фунт стерлингов за акр.

Канонерская лодка  
для реки Нигер  
«Pioneer», 1861 г.





Самым острым в Новой Зеландии стал вопрос о землях маори. Как и во всех других колониях, английское правительство объявило на обоих островах, что все пустопорожние земли принадлежат британской короне и будут продаваться в ее пользу. Но здесь обстановка была иная, чем в Австралии, где туземцы, малочисленные и слабые, занимались исключительно охотой и рыбной ловлей и ничуть не дорожили владением землей. Маори занимались хлебопашеством, и большая часть территории принадлежала племенам, из которых каждое владело своим участком коллективно.

Желая предупредить насильственные захваты со стороны колонистов и возможные восстания со стороны туземцев, губернатор постановил, что короне принадлежит преимущественное право покупки всех земель маори. Затем запретил белым приобретать недвижимость иначе, как через его посредничество. Компания и многие колонисты поступали вопреки этому запрету. Да и впрямь гораздо проще казалось за безделицу купить у туземца участок земли, принадлежавший его клану или даже чужому, чем платить губернатору по 25 фунтов за акр.

Такие сделки влекли за собой многочисленные конфликты. В 1841 г. компания основала первый английский поселок на южном острове Нельсон. Капитан Уэкфильд, начальник этого поселения, велел вымерить земли, прилегающие к реке Бэро, на том основании, будто купил их у туземцев. Двое вождей маори заявили, что эти земли никогда не продавались. Так как европейцы продолжали межевание, то туземцы сожгли хижину землемера. Поселенцы Нельсона взялись за оружие. Завязались переговоры, но колонисты начали стрелять из ружей. Маори бросились на них и убили девятнадцать человек, в том числе капитана Уэкфильда. Губернатор, разобравшись в сути дела, возложил всю вину на компанию и предложил ей впредь соблюдать Вайтангский договор. В 1844 г. новый губернатор разрешил компании покупать землю непосредственно у туземцев при условии уплаты в казну пошлины в 10 шиллингов за акр, которую потом уменьшил до одного пенни.

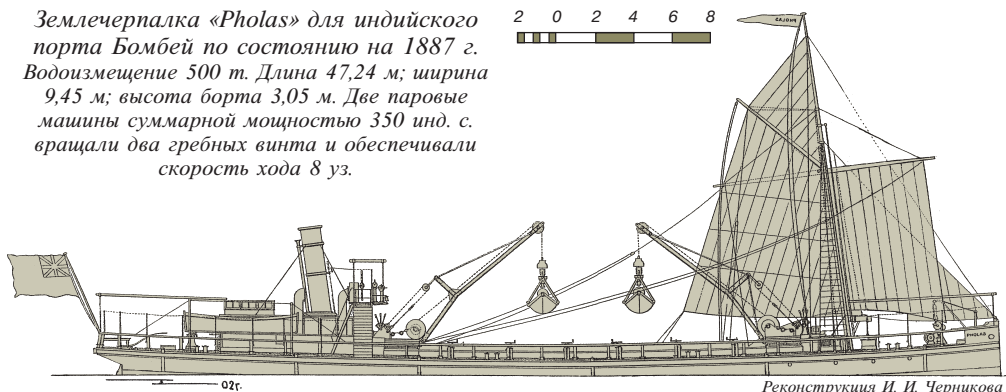
Земельные владения компании быстро увеличивались. В 1840 г. компании принадлежало в Порт-Николсоне 110 тыс. акров, а в 1844 г. ее представители утверждали, что ими роздано колонистам 230 тыс. акров, а компании принадлежит около миллиона акров. Снова начались волнения среди маори. В 1845—1846 гг. пришлось выслать военный отряд, чтобы отразить набеги на Островную бухту и на Уэллингтон. В 1846 г. губернатор запретил покупать землю непосредственно у маори, в случае нарушения запрета налагался штраф.

В 1846—1847 гг. Новозеландская компания получила от казны беспроцентную ссуду в 236 тыс. фунтов стер-



Землечерпалка «Pholas» для индийского порта Бомбей по состоянию на 1887 г. Водоизмещение 500 т. Длина 47,24 м; ширина 9,45 м; высота борта 3,05 м. Две паровые машины суммарной мощностью 350 инд. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость хода 8 уз.

2 0 2 4 6 8



Реконструкция И. И. Черникова

лингвов. Кроме того, руководство компании убедило правительство приобрести у маори всю территорию южного острова и предоставить ее в ведение компании на срок с 1847 по 1850 г. На южном острове компания продала пастве шотландской свободной церкви округ Отаго (главный город Денедин) для устройства пресвитерианских колоний и одному англиканскому колонизационному обществу — провинцию Кентерберри, где главным городом сделался Кристчерч (1849 г.). Если для компании Новая Зеландия была источником доходов, то казне она стоила очень дорого. В официальном докладе 1849 г. издержки правительства на обоих островах исчислялись в 144 тыс. фунтов (эмиграция, уплата вознаграждения колонистам, лишившимся своих участков, суммы, уплачиваемые маори), а доход от продажи земли — в 52 тыс. фунтов.

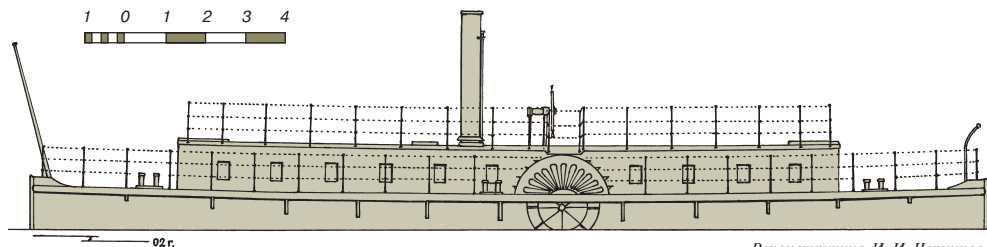
Между тем доход от земли вполне мог покрыть издержки по колонизации. В 1851 г. компанию упразднили. Распределение земли на обоих островах снова перешло в руки губернатора.

Упразднение компании дало возможность организовать общественный уклад в Новой Зеландии по единообразному плану. Так как страна состояла из провинций, колонизованных различными способами, то ей решили дать федеральную конституцию. Еще в 1864 г. в ней пытались создать федерацию муниципалитетов и провинций. Но после годичного опыта пришлось отказаться от этого плана. В 1852 г. Новую Зеландию разделили на шесть провинций. Из них каждая управлялась областным советом, избранным на основании ценза, и под надзором губернатора. В центре имелась палата представителей, выбираемая теми же избирателями, что и областные советы, и законодательный совет, члены которого назначались губернатором. Последний располагал правом вето. В Новой Зеландии насчитывалось тогда около 60 тыс. туземцев и 27 тыс. белых колонистов, занимавшихся овцеводством и хлебопашеством. С 1852 г. колония сама оплачивала все свои расходы, исключая содержание войск.

Британское правительство, как и прежде, запрещало покупать землю непосредственно у маори и все дела, касавшиеся туземцев, держало под своим контролем. Но переселенцы предпочитали покупать землю прямо у маори, которых тревожило, что белые не перестают, так или иначе, прибирать к рукам их земли. В 1856 г. за туземцами оставались уже только центральная часть северного острова и остров Стюарт. В конце того года большое собрание вождей близ озера Таупо решило прекратить всякую продажу земли.

Между маори и колонистами уже несколько лет шел спор, который и привел к войне. Предметом разногласий был округ Нью-Плимут, на северном острове. Населявшее его племя в 1830 г. бежало из страха перед врагами. В 1840 г. компания купила этот округ у оказавшейся там кучки туземцев и, вопреки требованиям губернатора, отказалась вознаградить изгнанное племя. В 1848 г. около 600 беглецов вернулись и пожелали снова занять свои земли. Из-за возникших споров и столкновений в 1858 г. губернатору пришлось пригрозить, что всякий, кто будет схвачен с оружием в руках на спорной территории — все равно, европеец или маори, — будет повешен. В 1869 г., казалось, был найден выход. Некий вождь предложил продать земли, расположенные к северу от Нью-Плимута. Ему дали задаток в 100 фунтов и приступили к обмеру, но тут явились 70—80 маори и обратили землемеров в бегство. Поселенцы Нью-Плимута взяли за оружие и окопались. Губернатор спешно явился в сопровождении полковника, командовавшего войсками. Перед Нью-Плимутом начал крейсировать корабль Ее Величества. Губернатор написал в Сидней и в Лондон, прося подкрепление в 3 тыс. человек. Генерал-майор прибыл из Австралии в Нью-Плимут и принял командование над войсками. Война носила местный характер, но продолжалась целый год. Воины-маори, не знавшие до сих пор другого оружия, кроме деревянной палицы или камня, обзавелись ружьями. Они укрывались в пагах — укреплениях, воздвигнутых на скалах и окруженных палисадами и рвами. В каждом паге находились дозорные вышки, платформы на деревьях, предназначенные для стрелков, запасы воды, склады провианта и печи на случай продолжительной осады. Взяв приступом внешний палисад, приходилось пробиваться сквозь частоколы, заграждавшие улицы или окружавшие дома.

Войны с маори отличались продолжительностью и сопровождались жестоким кровопролитием. Первая из них окончилась в 1861 г. За нею последовали долгие переговоры, которые привели к отставке губернатора Грея, потерявшего свою должность вследствие стойкости, с которой он защищал туземцев. Англичане снова заняли округ Нью-Плимут, но отказались от тех земель, продажа которых послужила начальной при-



Реконструкция И. И. Черникова

*Мелкосидящий пароход для Новой Зеландии, 1879 г.**Длина 24,38 м, ширина 4,57 м, осадка 0,71 м*

чиной войны. С целью наблюдать за территорией маори губернатор положил дорогу через весь северный остров. Англичане полагали, что война больше не повторится. Контроль по делам туземцев вверили палате представителей в Окленде.

4 мая 1863 г. поступило известие, что в бухте Нью-Плимут убито несколько англичан. Многие туземные вожди сообща решили возобновить войну. Это была самая продолжительная и кровавая из расовых войн, охватившая всю страну и не раз сопровождавшаяся поголовной резней с той и с другой стороны. Маори врасплох нападали на поселки и убивали всех — мужчин, женщин и детей. Они верили в пророчество, гласившее, что в конце 1864 г. ни одного чужеземца не останется на островах. Англичане мобилизовали почти 20 тыс. солдат и добровольцев. В открытом поле они легко разбивали маори, но потом им приходилось брать один паг за другим. Военные действия тянулись три года — с 1863-го по 1866-й.

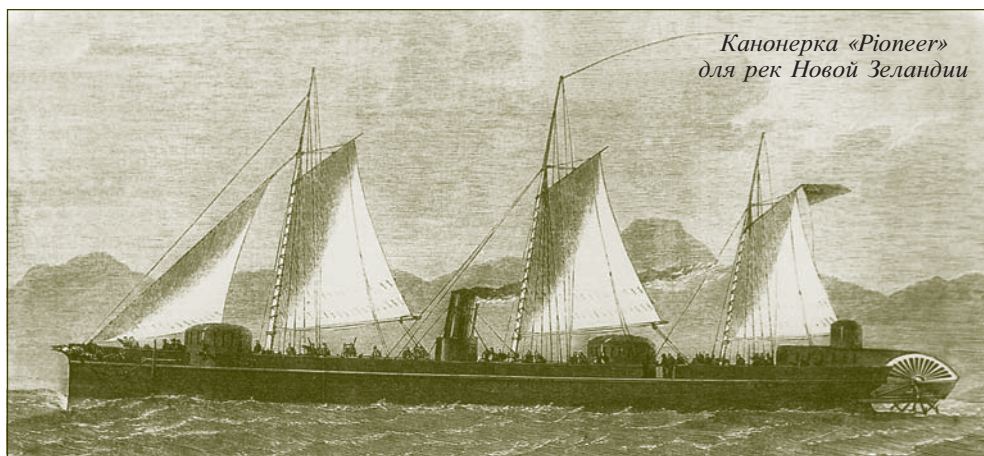
За это время Австралийская пароходная компания успела построить и спустить в Сиднее три речные бронированные канонерские лодки, которые побывали в деле. Первая из них имела два гребных винта и носила соответствующее название «Pioneer». Длина, ширина и осадка равнялись соответственно 42,67; 8,84 и 0,76 м. Суммарная мощность паровых машин достигала 60 л. с. Корпус лодки четырьмя водонепроницаемыми переборками делился на пять отсеков. На палубе, в носу и корме стояли две башни с ружейными бойницами. Вокруг корабля, для защиты от abordажного нападения, шла труба, позволявшая пускать перегретый пар в любом направлении.

Лодки «Koheraa» и «Rangariri» приводились в движение кормовыми гребными колесами и имели осадку 0,61 м. Посредине корабля, во всю ширину корпуса и более чем наполовину длины его, стоял высокий блокауз. Сверху возвышались боевая рубка и дымовая труба. В бортах бронированного блокауза имелись порты для орудия и бойницы для штурцеров.

После войны линейные войсковые части одна за другой покинули северный остров. В 1868 г. оставался еще только один полк, как вдруг пришло известие, что в стычке с мятежниками погибли пять офицеров и 70 солдат колониального войска и что в Поверти-Бэ, на восточном побережье, убито 40 европейцев и 20 дружественных туземцев. Это известие вызвало сильное волнение, а местами и панику. Но мятеж удалось довольно легко подавить, и этим кончились войны с маори.

Количество туземцев сильно уменьшилось в результате войны и вызванного ею голода. Так, численность одного из племен сократилось с 18 тыс. до 2279 человек. В 1867 г. общее число туземцев исчислялось 38 тыс. Значительную часть земель в мятежных округах пришлось конфисковать по распоряжению оклендского собрания и против воли британского правительства. Тем не менее туземцы еще владели 10 млн акров в центре северного острова, богатом горячими источниками и гейзерами. В 1869 г. губернатор посетил территорию маори и обещал, что земля будет им оставлена. Они же обязались более не начинать войн. К маори снова прислали миссионеров и устроили школы. В 1871 г. от них призвали двух депутатов в представительное собрание колонии.

В то время как на северном острове свирепствовала война, население южного острова мирно расширяло свои запашки и пастбища. Оно было недовольно тем, что приходилось нести часть военных издержек северного острова, и поговаривало о том, чтобы выделиться в особую колонию. Чтобы иметь возможность наблюдать за южным населением поближе, губернатор в 1865 г. перенес свою резиденцию из Окленда в Уэллингтон.



*Канонерка «Pioneer»  
для рек Новой Зеландии*



Благодаря миру, царившему на южном острове, колонизация развивалась здесь выше всяких ожиданий. В 1867 г. число европейских поселенцев достигло 226 618, поголовье овец — 8 418 397, рогатого скота — 312 835.

После войны северный остров, более теплый и плодородный, сделался главным центром колонизации.

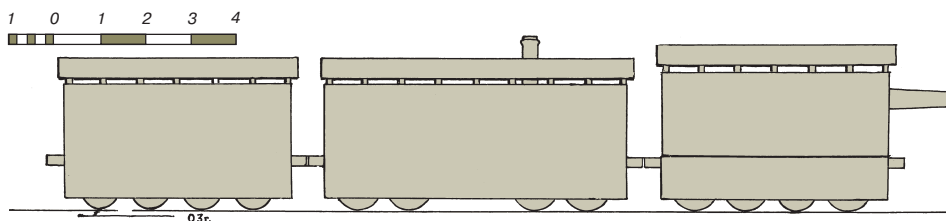
### Бронепоезда и речные броненосцы Франции времен войны с Пруссией. 1870—1871 гг.

**В** период Франко-прусской войны, зимой 1871 г., во время осады Парижа, пруссаки разместили несколько орудий на железнодорожных платформах. Большое количество железнодорожных путей в предместьях Парижа позволило им успешно обстреливать город с разных позиций. Французы не остались в долгу, и вскоре известный парижский механик Кель построил первый бронированный поезд, вооруженный двумя митральезами. Генерал Дюкро периодически выводил «на охоту» это «чудовище», наводившее подлинный ужас на пруссаков. Вскоре при обороне Парижа действовали уже два типа броневых поездов французской армии: 1) митральезные, со сплошной броней, и 2) орудийные, со слоеной броней.

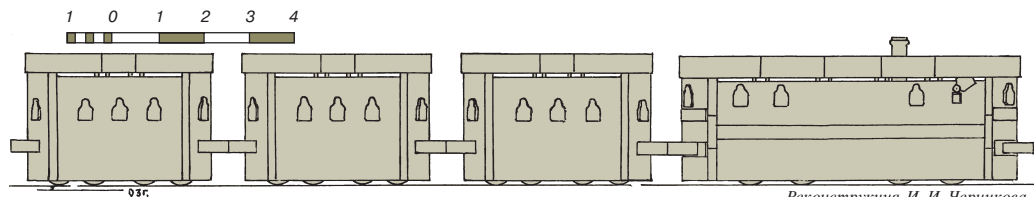
Строительство митральезного бронепоезда, состоявшего из одного локомотива и трех вагонов, началось еще в 1868 г., близ города Медона. При проектировании и постройке бронепаровоза предполагалось, что он будет двигаться с умеренной скоростью, тащить за собой до 10 броневых вагонов и выдерживать обстрел полевой артиллерии.

Для размещения на локомотиве двух митральез он имел следующие габариты: длина 7,46 м; ширина 2,82 м; высота 2,85 м. Внутри локомотив разделялся съемным полом на две части. В нижней помещались: паровая машина, цистерны с водой, ящики с углем и боевым запасом. В верхней части, на высоте около 1,8 м над полом, размещались паровой котел и две митральезы, которые могли действовать по всем направле-

*Бронепоезд с поворотной артиллерийской платформой*



*Реконструкция И. И. Черникова*

*Митральезный бронепоезд**Реконструкция И. И. Черникова*

ниям через бойницы. Эти бойницы закрывались снаружи железными ставнями толщиной в 75 мм. Броня бортов и крыши имела толщину 45 мм. Через продольные бойницы, располагавшиеся под крышей, могла производиться ружейная стрельба. Находившийся под полом паровоза механизм для опускания бортовой брони локомотива до земли приводился в действие приводом от машины, но оказался слабым, поэтому французы его не применяли и броню не опускали.

В начале сентября 1870 г. медонские мастерские еще продолжали работы по постройке броневоза. Одновременно с эвакуацией этих мастерских в Париж французские военные передали локомотив и вагоны на завод «Кайль и К<sup>о</sup>». В декабре 1870 г. работы удалось закончить, но при испытании оказалось, что паропроизводительность котла недостаточна, и паровая машина, работая «мокрым» паром, не смогла сдвинуть с места локомотив массой 63 т. Поэтому механики тотчас же приступили к устройству сухопарника над котлом. После выполнения этих работ в конце января 1872 г. на испытаниях бронепаровоз двигал три броневых вагона со скоростью до 20 км/ч.

Каждый броневоз вагон вмещал две митральезы с 12 человеками прислуге, боевыми запасами и ружьями для 10 человек. Размеры вагона: длина 4,16 м и ширина 2,82 м; масса его равнялась 40 т. Он также имел съемный пол и под ним ящики для боевых запасов. Бронирование такой же толщины, как и локомотива, наглухо крепилось к платформе. Однако этот бронепоезд ни разу не выезжал из Парижа и даже не вооружался.

Кроме того, в начале блокады Парижа французы приступили к постройке бронепоездов в мастерских орлеанской станции железной дороги в Париже и в мастерских «Chemin de fer de l'Est». В конце ноября 1870 г. были готовы два локомотива, два броневых вагона с вращающимися платформами и два обычных броневоза. Бронепаровоз представлял собой обычный броневоз с установленным локомотивом мощностью около 40 л. с. Движение колесам передавалось бесконечной цепью, надетой на маховое колесо локомотива и на муфту оси колеса. Локомотив имел дверцы в одной из поперечных броневых стенок.



*Бронепоезд под Парижем*

В броневагоне с вращающейся платформой стояла одна 140-мм нарезная пушка, заряжавшаяся с дула. После выстрела амбразура закрывалась подвижным в пазах броневым щитком толщиной в 24 мм. В передних углах вагона находилось по ящику для хранения боевых запасов, по 60 выстрелов. Полный поворот верхней части вагона производился четырьмя человеками с помощью двух приводов в течение двух-трех минут. Заряжание с дула осложнялось необходимостью выходить двум артиллеристам наружу броневагона.

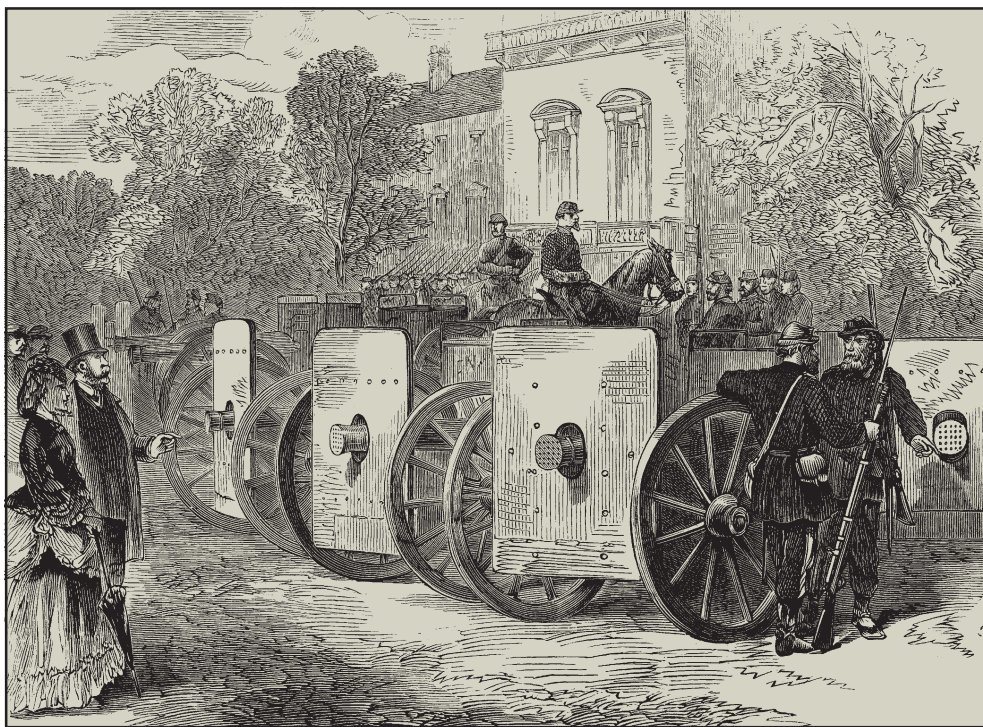


Обычный броневаягон имел шесть ружейных бойниц с каждой стороны, но в нем также можно было установить одну 140-мм нарезную пушку.

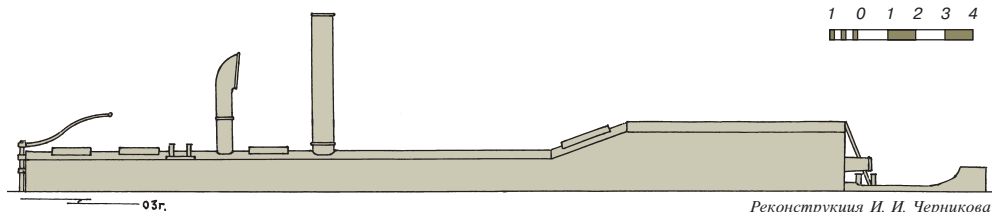
Борта паровоза и вагонов с толщиной брони 50 мм перекрывались сверху крышей из двухслойной брони суммарной толщиной 24 мм. Как локомотив, так и вагоны весили каждый около 40 т с орудиями и прислугой.

Неудобство заряжания с дула 140-мм нарезных орудий побудило французов заменить два таких орудия 7-фунтовыми полевыми нарезными пушками, которые положили на лафеты 140-мм орудий. В броневых вагонах возили боезапас для 7-фунтовых нарезных пушек, по 75 выстрелов на ствол.

Бронепоезда действовали следующим образом. Бронепаровоз толкал броневаягоны впереди себя. Доехав до позиции, ставили вагоны каждый отдельно, на расстоянии 30 и более шагов один от другого, заклинивали деревом колеса на рельсах, подпирали стены распорками и прикрывали колеса и рельсы ниже брони земляным валиком. Затем локомотив отъезжал назад, становился в безопасном месте и налаживал телеграфное сообщение с каждым из вагонов.



*Митральезы на Елисейских Полях*



Реконструкция И. И. Черникова

### *Речная броненосная плавающая батарея.*

*Корабли имели 34,14—36,27 м в длину, около 6 м в ширину и осадку 0,91 м. Их вооружение состояло из двух короткоствольных 24-фунтовых орудий, установленных в носовом каземате. Броневой борт у каземата достигал в высоту 1,83 м над поверхностью воды и состоял из 305-мм слоя дубовых досок и железных плит толщиной 51 мм, а верхняя палуба состояла из 102-мм дубовых досок. Амбразуры имели просвет 0,61 м в ширину, 1,22 м в высоту*

Бронепоезду обычно придавали запасный локомотив, один вагон или платформу с рабочими и материалом (для исправления поврежденных рельсов), несколько запасных рельсов, шпал и т. п., один вагон с запасной артиллерийской прислужкой и с запасными боевыми припасами. В случае исправления повреждений броневой локомотив подвозил вагон с рабочими до позиции, высаживал рабочих, выгружал часть запасного материала и отъезжал с вагоном назад, где ожидал новых требований по телеграфу. По окончании стрельбы осматривали обратный путь, исправляли его, если встречалась надобность, и отвозили вагоны.

Французские бронепоезда выезжали из Парижа всего три раза. В первый раз 21 ноября 1870 г., при обеспечении атаки французами Ле-Бурже, во второй, 29 ноября 1870 г., когда бронепаровоз поставил два броневых поворотных вагона с 140-мм нарезными орудиями, на железной дороге впереди деревни Ротхи. Каждое из орудий выпустило около ста снарядов вдоль по течению реки Марны, сорвав переправу прусских войск. В третий раз, 30 ноября 1870 г., французы поставили два простых броневых вагона впереди деревни Ногент, перед виадуком через Марну. Одно орудие сделало семь выстрелов, другое — 25. В эти два вагона попало пять снарядов под углами от 30 до 60°, они прогнули броню на глубину от 12,7 до 31 мм.

Все бронепоезда Франции в то время рессор не имели, что отрицательно сказывалось на их эксплуатации. В местах пересечения железных дорог с главным валом Парижа французы оставили для прохода бронепоездов только по два рельсовых пути. Остальное пространство пути преграждали баррикады из земляных валов или из палисадных толстых стен, обшитых снаружи броней толщиной 12 мм. Пространство, оставленное для движения поездов, днем закрывалось двустворчатыми деревянными воротами, обшитыми железом, а на ночь ворота растворялись и промежуток между воротными стойками закрывался двумя ваго-



нами. Каждый из этих вагонов состоял из обыкновенной железнодорожной платформы на шести колесах, с ящиком наверху, который наполнялся землей. К передней части рамы платформы и к ящику крепился деревянный сруб, покрытый спереди броневыми листами толщиной 12 мм. Каждый из броневых срубов двух вагонов с землей имел размеры, одинаковые с одним из полотен ворот, которые ими заменялись. После установки вагонов в проем ворот колеса заклинивали на рельсах, а сами вагоны подпирала сзади распорками.

Во время этой войны броненосцы действовали и на реках Франции. Слабый военный флот Пруссии с началом войны скрывался в гаванях. Поэтому французская броненосная эскадра могла только блокировать германское побережье Северного моря и не имела случая сделать ни одного выстрела.

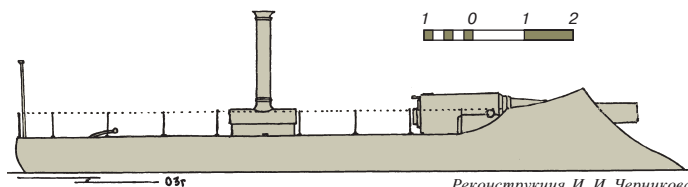
Единственными французскими кораблями, которым удалось применить свою артиллерию, стали канонерские лодки, приведенные в реку Сену для защиты столицы, и они оказались весьма эффективными во все время осады. Это были пять броненосных плавучих батарей с 140-мм орудиями, две канонерские лодки, имевшие по одной 152-мм пушке, и, наконец, канонерская шлюпка (так называемая канонерка Фарси) с 190-мм орудием.



*Бронированные плавбатарей Коммуны на позиции у моста Нельи*

*Речная канонерская лодка системы лейтенанта Фарси.*

*Длина этих кораблей составляла 13,41 м; ширина 4,57 м; осадка 0,99 м; водонепроницаемыми переборками корпус делился на отсеки и разбирался на части. Оригинальные обводы подводной части образовывали два туннеля, шедших от носа до кормы, которые обеспечивали легкий доступ воды к двум гребным винтам. Две машины имели номинальную мощность 5 л. с., а фактически — 40 л. с., канонерские лодки развивали скорость до 6 уз. Артиллерийское вооружение состояло из одного*



Реконструкция И. И. Черникова

*190-мм орудия. Для такой тяжелой пушки откат оказался настолько сильным, что стрелять из нее приходилось облегченным зарядом, поэтому корабли в боевых действиях применялись мало*

Эта флотилия вела разведки по берегам реки, поддерживала действия войск, препятствовала пруссакам строить мосты и мешала осадным работам. Канонерские лодки несколько раз успешно обстреливали прусские батареи, снаряды с которых не могли попадать в малые речные корабли. Французы еще раз, правда, в малых масштабах, показали пример совместных действий армии и флота, подобных тем, которые предпринимались во время американской и парагвайских войн.

В Сен-Дени на боевом дежурстве находились две бронированные плавучие батареи. Так как из-за взрыва мостов водный путь на Париж был закрыт, французские корабли попали в руки немцев, которые сняли с них машины, а корпуса продали.

Боевые действия этих малых кораблей, и особенно плавучих броненосных батарей, показали, что хотя реки Европы и не благоприятствовали, в отличие от обширных американских рек, действиям броненосных эскадр, тем не менее они позволяют успешно применять мелкосидящие речные корабли с крупнокалиберной артиллерией.

## Французская колония Сенегал

**Ф**ранцузы окончательно завоевали Сенегал в 1817 г., тогда в нем было всего лишь два городка — Сен-Луи и Гореи — с несколькими торговыми пристанями вдоль реки и на побережье. Сен-Луи, построенный на песчаном острове посреди реки, представлял собой скопище туземных соломенных хижин и деревянных шалашей, без улиц, набережной и мостов для сообщения с обоими берегами. Жители терпели недостаток во всем, даже в питьевой воде. Запрещение продажи невольников подкосило безнравственную, но выгодную отрасль торговли. А освобождение рабов в 1848 г. нанесло последний удар попыткам

земледельческой колонизации. Единственным источником дохода осталась торговля камедью, которую покупали у правобережных мавров для вывоза в Европу. Но для этого приходилось подчиняться требованиям и капризам мавританских царьков, которые на правах местной администрации, или, говоря на современном сленге, «крыши» могли разрешать или запрещать торговые сделки и взимали натуральные платежи, размер которых менялся по их прихоти. Для них, так же как для их левобережных соседей — уолофов и тукулёров («пестрых»), французы были только плательщиками, которых терпели, пока они платили. Ежегодно маленький черный повелитель с острова Сор являлся с видом сюзерена получать арендную плату за землю, на которой располагался город Сен-Луи. Царь племени трарзы заявлял, что при первом же разрыве дружественных отношений он явится во французскую церковь в Сен-Луи и совершит там свой намаз.

Такое положение становилось нетерпимым. Купцы Сен-Луи и бордоские судовладельцы обратились к правительству Франции с просьбой положить этому конец путем проведения более твердой политики, что позволило бы обеспечить безопасность торговли и поддержать достоинство Франции. Но последовательно проводить такую политику мог только настоящий, долго не сменяемый и планомерно действующий правитель. Сами предприниматели указали подходящего человека. Это был простой капитан, начальник инженерного корпуса Федэrb. В 1854 г., в 36-летнем возрасте, он уже был произведен в чин батальонного командира и его назначили губернатором Сенегала. После окончания военной школы в Меце Федэrb почти все время служил в Алжире и колониях. «У нового губернатора, — скромно писал он позднее, — было то преимущество, что он в течение шести лет изучал в Алжире мусульманский мир, два года находился в сношениях с черными на Гваделупе и за двухлетнее свое пребывание в Сенегале объехал всю колонию».

Новый губернатор получил инструкции весьма решительные. Но средства, предоставленные в его распоряжение, отличались крайней скудностью. Три батальона пехоты, в том числе два туземных, эскадрон спагов, разделенный на две части, и две артиллерийских батареи — таковы военные силы, при помощи которых он должен был бороться с плохо вооруженными, но многочисленными и храбрыми врагами. И изо дня в день побеждать их под страхом собственной гибели, ведя против них непрерывные военные действия то в безводных мавританских пустынях, то в неисследованных лесах вдоль южных рек или на далеких окраинах по верхнему течению Сенегала, несмотря на климат, бездорожье и огромные расстояния.

Самыми близкими и беспокойными соседями французов были трарзы. Держа в своих руках пристани по нижнему течению реки, они обирали французских откупщиков. Ежегодно трарзы переходили на левый берег и грабили уолофов, которые бежали при их приближении, не смея защищаться. Поэтому вокруг Сен-Луи никто не жил. В 1855 г. Федэrb предпринял охоту на отряды трарзов и отнял награбленную ими добычу. В то же время он дал жестокий урок обитателям Уало, которые, считая французов слабейшей стороной, объединились против них со своими притеснителями. Жители Уало изъявили ему свою покорность. Но царек трарзов Мухаммед-Хабиб в ответ на требование прекратить сбор пошлин, отказаться от притязаний на Уало и покончить с разбойничьими набегами прислал дерзкий ультиматум. «Я получил твои условия, — заявил он, — а вот мои: увеличение французских платежей трарзам, бракна и уолофам; немедленное разрушение всех фортов, построенных французами; запрещение военным судам входить в реку; установление новых пошлин на воду и лес в Гэт-Н'Даре и Боп-Н'Киоре (у ворот Сен-Луи); наконец, до начала каких бы то ни было переговоров губернатор Федэrb должен быть с позором отослан во Францию».

Федэrb решительно перешел в наступление. Во главе отряда в 1500 человек он переправился через реку и вступил на землю трарзов. Последние, пользуясь его отсутствием, попытались напасть на Сен-Луи. Но сопротивление форта Лейбар, который защищал лишь сержант с тринадцатью солдатами, сразу остановило их движение. Не тратя времени на погоню за трарзами, Федэrb преградил им подступы к реке, пользуясь внезапностью, захватил их становища и угнал целые стада быков. Изгнанные из Уало, туземцы тщетно пытались поправить свои дела, грабя черных на левом берегу реки. Уолофы и пёли, осмелев, стали нападать на караваны, отправлявшиеся за провиантом. Однако трарзы не хотели признать себя побежденными. При поддержке своих соплеменников — бракна и дуаихов — они еще два года продолжали враждебные действия. Вся эта война состояла из набегов и внезапных нападений. Французские отряды и вспомогательные войска переходили реку и совершали стремительные набеги на неприятельскую страну. Мавры, со своей стороны, нападали на замиренные села и уводили в плен черных рыболовов и пастухов. Кампания 1857 г. оказалась решающей. 13 мая, при температуре 57 °С, губернатор близ озера Кайар врасплох напал на наследного принца Сиди и взял его лагерь. Значительный отряд трарзов, который рискнул перейти на левый берег озера и безуспешно атаковал блокауз Н'Дер, охраняемый двумя белыми солдатами и семьёй черными, удалось настигнуть и истребить у Лангобе в ту минуту, когда он пытался снова перебраться через реку.



Дуаихи первыми выбились из сил и в ноябре пошли на мировую. Среди бракна образовался раскол. Один из наиболее могущественных родов отказался продолжать войну и наголову разбил царьков бракна и трарзов, которые объединились, чтобы наказать его за эту измену. В мае 1858 г. Мухаммед-Хабиб запросил мира. Вскоре то же сделали бракна. Торговля камедью была урегулирована. Она совершалась отныне исключительно во французских факториях с уплатой трехпроцентного сбора в пользу мавританских царьков. И сбор этот взимался французами. Так наконец осуществилось упразднение пошлин за пристани и земли, которого столько времени добивались французские купцы. Суверенитет Франции над левобережными племенами безоговорочно признали трарзы. Все обязались не допускать набегов к югу от реки, и ни один вооруженный мавр не мог отныне переправляться через нее без позволения губернатора. Мир уже больше ни разу не нарушался в этой местности.

Еще задолго до окончания этой борьбы Федэrb не побоялся вступить в другую — с несравненно более опасным противником. Его неутомимая энергия позволяла ему вести борьбу на два фронта. В период засухи он действовал против мавров, а как только с дождями наступало половодье, создававшее преграду для их нападений, он поднимался вверх по реке, чтобы воевать с Эль-Хадж-Омаром. Это был тукулёр из окрестностей Подора, выступавший по возвращении из долгого паломничества в Мекку в качестве пророка и святого. Фанатик и честолюбец, окруживший себя избранными учениками, талибэ, готовыми отдать за него свою жизнь, он мечтал об обращении в мусульманство всех идолопоклонников между Нигером и Сенегалом и Сенегалом и Гамбией и об образовании мусульманской державы под своим владычеством. Красноречивый проповедник, искусный «чудотворец», бесстрашный в бою и неумолимый с побежденными, он умел и ослеплять блеском, и поражать ужасом эти народы, находящиеся еще в младенческой стадии эволюционного развития. Несколько ракет, пущенных на упорствовавшие в своем сопротивлении селения, было достаточно, чтобы убедить жителей, что «пророк» повелевает молнией. С 1848 г. утвердившись в Дингирее, на границе Фута-Джалона, Эль-Хадж-Омар не торопясь вел свои приготовления, подогревая энтузиазм мусульманских народов, которые должны были поставлять ему солдат. Сначала он делал вид, будто хочет жить в мире с белыми, распространял слух, что проповедует «священную войну» только против язычников, и даже послал просить у губернатора Прота одолжить ему на время несколько пушек. Легко было предвидеть, что он обратится против французов, лишь только почувствует себя достаточно сильным, и что французам скоро придется вступить с ним в борьбу не на жизнь, а на смерть, если они не захотят уступить ему место.



В 1855 г. Эль-Хадж-Омар, после инспирированной им резни, залившей кровью Бамбук и Каарту, начал враждебные действия, ограбив французских откупщиков по верхнему течению реки. Он держал наготове у границ Бамбука 12-тысячное войско из пёлей, тукулёров, бамбаров и сараколей. Он призывал подвластных французам мусульман оказаться от каких бы то ни было контактов с неверными. «Бог запрещает вам соединяться с ними, он объявил вам, что примкнувший к ним — такой же неверный, как они, говоря: “Вы не должны жить, смешиваясь с евреями и христианами, а кто делает это — сам еврей или христианин”». Эти подстрекательства оказали свое действие. Эль-Хадж-Омар приобрел приверженцев даже в самом Сен-Луи. Тукулёрские деревни в Фута встретили шлюпку губернатора ружейными выстрелами.

Федэрб взялся за дело со свойственной ему решимостью. В сентябре флотилия двинулась вверх по Сенегалу. Дойдя до Кайеса, ниже водопадов Фелу и в тысяче километров от Сен-Луи, она выгрузила солдат, рабочих, припасы, строительные материалы. На участке, который уступил султан Самбала, за двадцать дней французы построили форт Медину. Это сразу ободрило врагов Эль-Хадж-Омара, и они начали смело давать отпор противоборствующей стороне по всей линии от Бакеля до Медины.

Эль-Хадж-Омар, занятый боями в Каарте, отсрочил свою месть. В начале 1867 г. он снова появился в Сенегале. Все бежали при его приближении. В мединской цитадели и селе Самбала собралось 6 тыс. беглецов. Восемь белых солдат и сорок черных составляли гарнизон под командой Поля Голла, мулата из Сен-Луи. 19 апреля некая женщина сообщила ему, что неприятель приближается. На следующий день началась атака. Три колонны сразу бросились в село и на форт с бамбуковыми лестницами, приготовленными для приступа. Колонны отступили только после того, как в их рядах пало 600 человек. 11 мая штурм возобновился. Туземцы заняли островок на реке, всего в 160 м от Медины, зайдя в тыл форта. Сержант Деппа с тремя туземными матросами и восьмью людьми из Самбалы сел в лодку, защищенную броней из бычьей кожи, и обогнул островок. Таким образом, тукулёры оказались между его огнем и огнем цитадели.

Вскоре нападающие не выдержали и, потеряв более ста человек, спаслись вплавь. Эти две неудачи охладили пыл бойцов Эль-Хадж-Омара. Не видя чуда, которое должно было даровать им победу, они отказались еще раз идти на приступ. Осада перешла в блокаду. Осаждающие думали, что голод сломит упорное сопротивление противника. Но проходили недели, а Медина все держалась. Наконец «пророк» потерял терпение. Он обратился к своему войску с пламенной речью, в которой оплакивал павших воинов и призывал живых отомстить за них. В эту самую минуту подо-

шло подкрепление. Новоприбывшие, еще не видавшие огня, вызвались идти вперед. За ними пошла и вся армия Эль-Хадж-Омара. Под прикрытием ночи осаждающие подошли к деревне и начали заступами рубить ее ограду с целью пробить брешу. Но тут поднялась тревога. Жители Самбалы открыли огонь по осаждающим. Цитадель засыпала их картечью, и они отступили в беспорядке, оставив у стены груды трупов.

18 июля наступил девяносто седьмой день осады. Уже больше месяца защитники Медины и беглецы, нашедшие в ней убежище, питались только сырыми земляными орехами. Вслед за провиантом и дровами кончились и боевые припасы. В самом форту оставалось только по два заряда на пушку и по два патрона на ружье. Неприятельские апроши находились на расстоянии 50 м от форта и в 25 — от села. Первый же штурм кончил бы дело.

К счастью, подоспела помощь. Дело в том, что при малой воде река несудоходна, так что приходилось ждать половодья. Но как только начала прибывать вода, Федэрб двинулся из Сен-Луи на двух паровых судах — «Подор» и «Базилик». Аviso «Гэт-Н’Дар», посланный вперед, наскочил на острые скалы малых порогов. «Подор» не мог пройти их, да и «Базилик» едва не погиб. Навстречу ему несся стремительный поток, под килем было едва 10 см воды, справа и слева — рифы. Тщетно машина разводила все пары, судно не трогалось с места. Стоя на палубе с флотскими офицерами, губернатор объявил командиру, что «надо во что бы то ни стало постараться пройти, так как долг повелевает либо погибнуть, либо спасти Медину». Механики дополнительно перегрузили предохранительные клапаны, а кочегары усилили огонь в топках. Судно дрогнуло, медленно двинулось против течения и... прошло. Затем удалось пройти Киппское ущелье, где стесненная река течет между скалистых стен, по верху которых неприятель расставил стрелков.

Наконец показалась Медина. На крепостном валу все еще развевалось трехцветное знамя, но царила мертвая тишина. Федэрб, в сильнейшем беспокойстве, не стал дожидаться, пока высадится его артиллерия. С авангардом из черных добровольцев он поскакал вперед. Привел в беспорядок тукулёров, пытавшихся задержать его, и соединился с гарнизоном, вышедшим ему навстречу. И вовремя: «Женщины набрасывались на малейший кусок дерева как на драгоценность, чтобы развести огонь и сварить какие-нибудь корни; другие собирали и ели сырую траву». Пять часов спустя Федэрб с отрядом в 350 человек, в числе которых было 50 белых, обратил в бегство полчище «пророка». Эль-Хадж-Омар отступил в глубь Бамбука.

Весной 1858 г. он опустошил Бонду и Фута, избегая, однако, французских постов. В 1859 г. он медленно двинулся на восток, истребляя

все на своем пути, сжигая деревни и заставляя их обитателей следовать за собой. По пути он напал на Матам, но нашел здесь своего старого противника по Медине, Поля Голла, который нанес ему новое поражение. Это была последняя схватка Эль-Хадж-Омара с французскими войсками. Поглощенный завоеванием бассейна реки Нигер, он отказался от мысли оспаривать у французов Сенегал.

Избавившись от этой опасности, Федэрб мог направить свое внимание на левый берег нижнего Сенегала и на южные реки. В результате быстрой кампании 1859 г. удалось заключить договоры с Баолем, Сином и Салумом, между Гореей и Гамбией. Народы к югу от Гамбии признали над собой суверенитет Франции.

Был один трудный момент в 1862 г. После отъезда Федэрба, замещенного флотским капитаном Жорегиберри, левобережные тукулёры, от Подора до Бакеля, восстали, перерезав сообщение с верхним течением реки. На другой стороне волновались мавры. Ходили слухи о готовящемся новом нашествии Эль-Хадж-Омара. Жорегиберри перешел в наступление. Значительная колонна, поддерживаемая эскадрой, прошла Торо, который изъявил покорность и признал верховенство Франции.

В июле 1863 г. Федэрб, произведенный в бригадные генералы, по собственной просьбе снова получил назначение губернатором Сенегала. Ему тотчас же пришлось заняться положением Кайора. Этот край, лежавший на побережье между Сен-Луи и Гореей, был совершенно опустошен грабительством своих правителей. Французам пришлось заключить с ними договор с целью проложить сухопутную дорогу от Сен-Луи до Горей. Впоследствии они вынуждены были вмешиваться во внутренние дела Кайора, чтобы обезопасить эту дорогу от нападений. Вскоре туземцы низвергли Дамеля Мадидио, ставленника французов, а занявший его место Лат-Диор действовал против них. Федэрб решил упрочить французскую оккупационную линию посредством постройки двух фортов: Тиеса — к востоку от Руфиска, и Нгюйжиса — на самой дороге из Сен-Луи в Горею.

Лат-Диор врасплох напал на нгюйжисский гарнизон, который потерял сто двадцать человек, в том числе двух офицеров. За это поражение, тяжчайшее из всех, какие до тех пор испытывало французское оружие в Сенегале, отомстил полковник Пине-Лапрад. Наголову разбитый и преследуемый по пятам, Лат-Диор бежал под защиту вождя Маба, которому удалось овладеть Салумом. Оба они вместе вторглись в Джолоф, грозя Кайору с востока. Но отряд легкой кавалерии держал их на почтительном расстоянии. Тут военные действия прервало наступлением зимнего сезона. Федэрбу, давно уже потерявшему здоровье, пришлось окончательно покинуть Сенегал.

Пине-Лапрад, назначенный губернатором, прошел весь Кайор и Салум и на самой границе Гамбии уничтожил войско Маба. Но последний не сложил оружия, и французы избавились от него лишь в 1867 г., когда он был убит в яростном тринадцатичасовом бою с царем Сина. Лат-Диор еще до этого заключил мир с французами. Потом он нарушил его, организовав, вместе с фанатиком марабу Ахмад-Шейку, восстание в Кайоре и Фута. В 1869 г. он имел удачную схватку с французским отрядом. Эскадрон спагов, брошенный у деревни Мсхей черными добровольцами, был наполовину уничтожен. В свою очередь и Лат-Диора разбили в нескольких стычках. Но он всегда ухитрялся восстанавливать свои силы. Утомленные этой войной, французы решили снова заключить с ним договор и восстановить его в качестве дамеля в Кайоре.

С 1854 г. французам принадлежало неоспоримое господство над всей линией реки, от Сен-Луи до Медины, и над всей прибрежной дорогой, от Сен-Луи до Горей. Они отбросили Эль-Хадж-Омара в Судан, заставили мавров заключить мир, уничтожили Маба и подчинили себе Лат-Диора. Гражданское управление французов было не менее плодотворно, чем их военно-политическая деятельность. Город Сен-Луи стал неузнаваем. По нему теперь проходили строго проложенные улицы. Набережные облицовали камнем, возвели добротные общественные здания и мосты для сообщения с предместьями Гэт-Н'Даром и Буэтвилем. Дороги замостили булыжником, провели телеграф, соорудили маяки, поставили буи на реке и устроили напротив Горей превосходный порт Дакар. Колония получила казармы для солдат, госпитали для больных, школы для детей, банк, типографию и даже музей. Так называемая школа для заложников в Сен-Луи, куда помещались дети вождей, воспитывала отличных помощников, служивших Франции и предназначенных распространять внутри страны французский язык и французское влияние. Почти полное умиротворение края, расширение сельского хозяйства и гарантия безопасности торговых сделок вызвали такое оживление в обмене товарами, какого старый Сенегал не знал никогда, даже в эпоху работорговли. Оборот внешней торговли, составлявший в 1825 г. 5 млн франков, достиг в 1868 г. 40 млн. Народонаселение, насчитывавшее в 1830 г. 15 тыс., достигло в 1870 г. 200 тыс.

После Медины, основанной Федэрбом и защищенной от завоевателя Эль-Хадж-Омара, французы устроили и несколько других постов на дороге, ведущей от Верхнего Сенегала к Верхнему Нигеру. В 1879 г. при слиянии Бафинга и Бахой они построили форт Бафулабе. В области Верхнего Нигера уцелело от державы, основанной Эль-Хадж-Омаром, могущественное государство, где в столице Сегу-Сикоро царствовал его сын, султан Ахмаду. На правом берегу Нигера начала формироваться, со сто-

лицей Биссандугу, держава вождя Самори, которому охота на людей и торговля невольниками давали обильные средства для пополнения своей казны и армии.

В 1880 г. морской артиллерийский полковник Борньи-Деброд построил на богатом железом плоскогорье, которое отделяет Верхний Сенегал от Верхнего Нигера, форт Кита. В феврале 1881 г., с целью очистить доступ к форту, он разрушил укрепленное селение Губанко, настоящее разбойничье гнездо.

Успехи французов приостановили мятеж, поднятый в Сенегале «пророком» Махмаду-Ламином. 1 июля 1887 г. майор Карон на канонерке «Нигер» спустился вниз по реке, проплыл под стенами Сегу-Сикоро, обследовал берега Масины — царства, которым владел Тидиани, двоюродный брат султана Ахмаду, и 16 августа 1887 г. бросил якорь в Кориуме, вблизи Тимбукту.

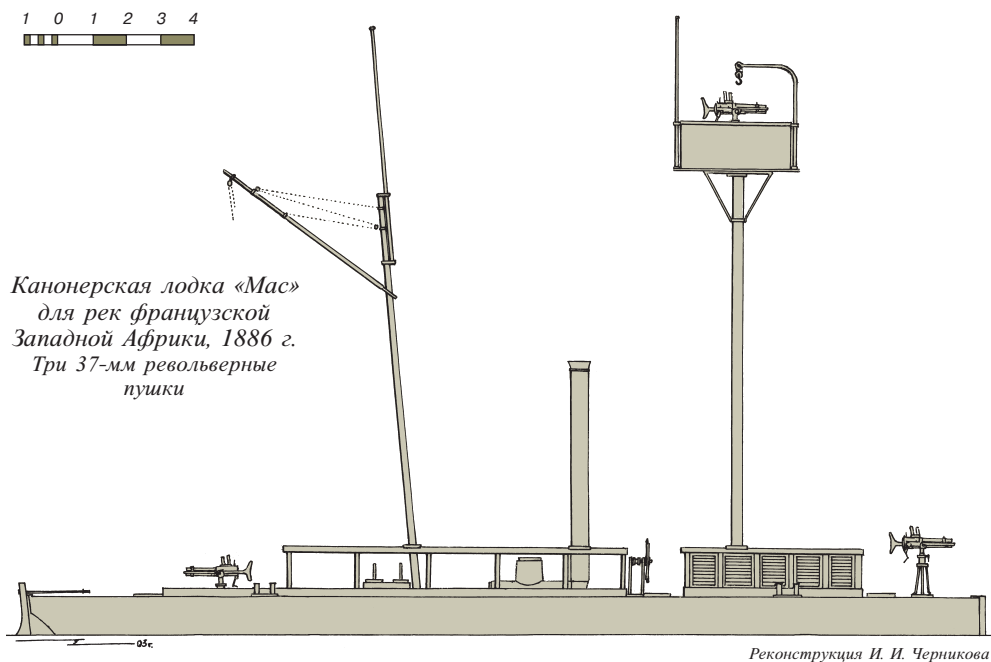
При преемнике Галлиени, майоре Аршинаре, удалось взять и превратить во французскую крепость принадлежавший султану Ахмаду форт Кундиан. Самори пришлось подписать третий договор, по которому он уступал французам новые территории на левом берегу Нигера, к югу от Тинкиссо. Здесь французы построили форт Куруса. Французский флаг вновь появился в водах Тимбукту на канонерках «Нигер» и «Мас» под общим командованием капитана Жейма. Майор Аршинар поставил себе вполне определенную цель — разрушить царства и Ахмаду, и Самори, так как договоры о союзе или протекторате с этими изворотливыми вождями не имели никакой гарантии. Он решил начать с Ахмаду.

С отрядом в 742 человека, в который вошло 103 европейца, и с тысячей негров, не принадлежавших к регулярным войскам, Аршинар двинулся по левому берегу Нигера. 6 апреля 1890 г. отряд подошел к Сегу-Сикоро, столице Ахмаду, расположенной на правом берегу. Столицу защищал сын султана Мадани. Небольшое французское войско на лодках переправилось через реку. Мадани бежал, не дожидаясь штурма. В Сегу-Сикоро Аршинар поставил царем (вассалом Франции) потомка старой Бамбарской династии. Это был один из обычных приемов французской политики в Африке. Всюду, где не представлялось удобным ввести управление завоеванным краем французскому чиновнику, восставливалась под французским протекторатом старая династия.

В следующем году полковник Комб со 103 европейцами напал на убежище одного из вождей — Альмами Гелебу, захватил его арсенал, казну, гарем, а самого отбросил далеко к юго-востоку, на границу британской колонии Сьерра-Леоне.

Волна народной симпатии, благодаря которой французы так легко сделались хозяевами в Масине, докатилась и до Тимбукту. Население





этого города и соседних поселков — Сан, Варамандугу и пр. — осаждало французские власти Масины просьбами об активном вмешательстве.

Военный начальник подполковник Бонье решил, согласно старому плану Аршинара, двинуться на Тимбукту двумя колоннами: одной — северным берегом Нигера, а другой — по реке на пирогах и шаландах под прикрытием канонерок. Старший лейтенант Буате, не ожидая приказа о выступлении, направился со своими канонерками в Тимбукту. Узнав об этом, Бонье и сам двинулся туда же, условившись встретиться около 15 января с колонной Жоффра в Тимбукту. Когда он 10 января вступил в этот город, то оказалось, что Буате находился здесь уже с 15 декабря, но ослаблен потерей мичмана Оба и 19 человек, захваченных во время разведки 25 декабря и убитых туарегами. Беспокоясь о судьбе колонны Жоффра, Бонье решил идти ей навстречу с полутрех ротами стрелков. Он благополучно достиг Гундама, в трех днях пути от Тимбукту. Его конвой состоял из новобранцев-стрелков, не имевших никакого боевого опыта. Ночью их врасплох захватили туареги. Бонье, многие из его офицеров и большинство солдат погибли. Известие об этих событиях вызвало во Франции сильное волнение. Председатель Совета министров Казимир Перье на заседании палаты 10 февраля, сообщая о предстоящей посылке подкреплений, заявил: «Франция не отступает».

перед неудачей, как бы она ни была тяжела». Тимбукту остался во власти французов.

Самори, отброшенный к границе Сьерра-Леоне, как раз перед этим овладел постами в Бугуни и Теиету, основанными полковником Комбом с целью отрезать альмам сообщение с британской колонией. В сражении при Колони Самори опять едва не попал в плен. Исход сражения при Гундаме побудил французское правительство запретить всякие военные действия против этого старого врага Франции в ту самую минуту, когда тот был доведен до крайности. Ему дали возможность пополнить с помощью торговли невольниками свою казну и армию. В начале 1894 г. Самори вторгся в богатую страну Конг, принявшую французский протекторат, взял приступом один из ее городов и перебил в нем множество жителей и даже марабу. С 1894 по 1896 г. он оставался властелином и бичом страны, которую французы обязались защищать. 20 июля 1896 г. по его приказанию у ворот Вуны истребили миссию капитана Броло, который имел полномочия заключить с ним соглашение. В марте 1897 г. у Самори вышло столкновение с англичанами. В январе 1898 г. лейтенанты Демар и Мише с помощью небольшого отряда снова взяли Конг. Самори осадил эту крепость и довел ее защитников до изнеможения, но 27 февраля им на выручку явилась небольшая колонна майора Кодрелье.

Прежде чем принять энергичные меры против Самори, пришлось покончить с его союзником Бабембой, преемником Тиеба. 16 апреля колонна подполковника Одеуда численностью в 1400 бойцов подступила к Сикасо, который находился под защитой 15 тыс. воинов. 1 мая, после 14 стычек, колонна приступом взяла крепость, при этом погиб сам Бабемба. На третий день Одеуд сформировал под командованием майора Пино отряд, который 8 июня вступил в Конг и снабдил припасами тамошний гарнизон. Затем французы получили подкрепление в несколько сотен человек. Эта колонна под началом лейтенантов Вельфеля, Жакена и капитанов Гуро и Гадена 8 сентября напала на большой лагерь близ Тиафезо. В результате сдалось в плен 20 тыс. человек, в том числе 1800 софа. 29 сентября Жакен и сержант Братьер неожиданно напали на другой лагерь и с горстью людей проскакали вдоль него. Здесь они увидели Самори, сидевшего на пороге своей хижины и читавшего Коран. Самори хотел бежать, но Братьер поймал его и передал Жакену. Участь альмами была решена. Его доставили в Сен-Луи, посадили на корабль и отвезли в Н'Джоли, на Огове, в колонию Габон. Так закончилась пятнадцатилетняя борьба французов с альмами. Теперь у французов не осталось в Судане ни одного серьезного врага.

Обширные территории, площадью приблизительно в 800 тыс. кв. км, доставшиеся французам в результате завоеваний или договоров, подвер-

гались многократным административным преобразованиям. Декретом от 27 августа 1892 г. суданская армия (суданские стрелки и спаги) и суданский бюджет были отделены от бюджета и армии Сенегала, а французскому Судану предоставлялась автономия. Некоторые западные территории, например большую часть округа Бакель, присоединили к Сенегалу. Тот же декрет учредил должность «главного начальника Судана», которому подчинялся «начальник боевых сил». Первого, как мы видели, в 1893 г. заменил гражданский губернатор, который находился в Кайесе и которому подчинялся командующий войском. Декреты 1895 и 1896 гг. предписывали сосредоточить все французские владения в Африке под одной гражданской властью.

Наконец, декретом от 17 октября 1899 г. колония Судан была раздроблена. Большую часть ее территории присоединили к Сенегалу, Французской Гвинее, Берегу Слоновой Кости и Дагомее. Остались только две военные территории—форпосты французских колоний. Во главе всех этих владений стоял «генерал-губернатор Западной Африки», находившийся в Сен-Луи.

### Французский Индокитай

С конца XVIII в. Франция стремилась завязать в Индокитае межгосударственные отношения с Аннамским королевством (до XV в. пребывавшим в вассальной зависимости от Китая). Но эти попытки неоднократно разбивались о недоверчивость местных правителей, боровшихся против пропаганды европейских «учителей веры», в которой видели как бы прелюдию иноземного нашествия.

В 1847 г. престол Аннамского королевства занял Ту Дук, получивший поддержку Китая. Правительство Аннама воспользовалось этим, чтобы подвергнуть гонению христиан. В ответ 16 сентября 1856 г. французский корабль «Катина» («Gatinat») подверг бомбардировке форты Тураны и высадил десант, заставивший замолчать их орудия. Наместник Ту Дук, скорее раздраженный, чем напуганный, объявил в прокламации, что «европейские варвары, дойдя на своем огненосном корабле до форта столицы, тотчас же удалились, спасаясь бегством от заслуженной кары». Начались жестокие казни европейцев, среди которых погибли два испанских епископа и два французских миссионера. Франция и Испания решили снарядить экспедицию в Аннам. Надо было наказать аннамитов за дерзость и отомстить за убийство французских и испанских миссионеров.

31 августа 1858 г. вице-адмирал Риго де Жемуилли с 14 кораблями появился перед Тураной. В состав десантного корпуса входили флотские команды, два пехотных батальона, одна батарея морской артилле-

рии и испанский отряд полковника Лансероти. Этот поход, предпринятый без точно выработанного плана, едва не потерпел поражение. Небольшая эскадра адмирала Риго де Жемуиля 1 сентября 1858 г. без труда взяла Турану. Но затем она бесплодно простояла там пять месяцев, напрасно ожидая восстания туземцев-христиан. Дело в том, что католические миссионеры безбожно завышали количество вновь обращенных христиан. Туземцы получали за свое обращение подарки, потому десятки раз приходили креститься в католическую веру.

Французы совершили большую ошибку, задержавшись на этом побережье, где от нездорового климата погибло немало солдат. Поняв в конце концов, что Турана не является той уязвимой точкой, где можно нанести Ту Дуку решительный удар, 2 февраля 1859 г. эскадра оставила эту бухту, семь дней спустя бросила якорь в устье Данау и 18 февраля заняла Сайгон. Оставив здесь флотского капитана Жорегиберри, французский адмирал вернулся в Турану. 15 сентября 1859 г. он заставил аннамитов снять блокаду с этого города и 1 ноября 1859 г. передал командование контр-адмиралу Пажу.

Риго де Жемуиля оставил адмиралу Пажу самые миролюбивые инструкции: не требовать от аннамитов военной контрибуции, территориальных уступок, а домогаться лишь свободы богослужения и права держать трех консулов и одного уполномоченного в Гуэ. Однако Паж, «ради собственной безопасности», разрушил форты Киеншанг к северу от Туранского залива. В феврале 1860 г. французская эскадра двинулась на юг, к Нижней Кохинхине. Корабли с боем вошли в реку Сайгон, разрушили форты и цитадель, и десант занял крепость. Таким образом, французы овладели двумя превосходными позициями — Тураной и Сайгоном.

Тем временем вторая война с Китаем отвлекла большую часть французских сил. Гарнизон Тураны пришлось эвакуировать 3 марта 1860 г. Адмирал Паж присоединился к адмиралу Шарне, назначенному главнокомандующим морских сил, действующих против Китая. В Сайгоне он оставил 800 человек.

Это имело самые пагубные последствия. Ту Дук шумно торжествовал: «Пришлось-таки им убраться, этим западным варварам, зловерным и алчным созданиям. Глупые и трусливые пираты, они обращены в бегство нашими храбрыми воинами и убежали, как псы, поджав хвост». Чтобы покончить с французами, он решил прогнать их из Сайгона. Его лучший военачальник Нгюен Три Фуонг осадил гарнизон в 800 человек, оставленный в Сайгоне.

Сайгон лежит на правом берегу реки того же названия. Река довольно глубоководная, и по ней ходили самые большие суда. Французский гарнизон занимал Новый форт, выстроенный на развалинах сайгонской ци-



*Полицейские джонки  
на одной из китайских рек*

тадели. Кроме того, небольшие отряды стояли в Шолоне и занимали оборонительную линию, опиравшуюся на укрепленные пагоды.

Войска аннамитов вначале попытались перерезать эту линию. Но, потерпев поражение в ночной атаке 3 июля 1860 г., начали окапываться, как русские в Севастополе. Форты росли как грибы. Их оборонительная линия растянулась на 16 км и сплошь была покрыта заграждениями, траншеями, редутами и фортами. Таким образом, аннамиты перерезали все дороги и тесным кольцом сжали защитников Сайгона. В продолжение десяти месяцев французы и испанцы не получали никаких известий извне.

Между тем китайская война благополучно закончилась. 6 февраля 1861 г. адмирал Шарне пошел на выручку к Сайгону с эскадрой и трехтысячным десантом. Нгюйен не трогался со своих грозных позиций. Понадобилось решительное сражение, чтобы выбить его отсюда. 24 февраля большие морские орудия, размещенные по линии пагод, и французские корабли, бросившие якорь перед Сайгоном, открыли огонь по неприязельскому центру. Справа, вверх по реке, приближалась эскадра. Слева атакующие колонны прорвали линию осадных траншей. 25 февраля корабли адмирала Пажа разрушали, один за другим, форты, загора-



живавшие реку. В это время две пехотные колонны, поддерживаемые полевой артиллерией, пошли приступом на укрепленный лагерь у Кан Хоа. Правая колонна, прибыв первой на место, взяла наружный вал, но позади него наткнулась на внутреннее заграждение, под прикрытием которого аннамиты стреляли в нападавших французов. В центре и на левом фланге многочисленность преград и энергичное сопротивление тормозили успех атаки. Наконец в ту минуту, когда лейтенант Жорес выбил топором ворота внутреннего форта, ворвалась и вторая колонна. Все, кто только остался в живых, бросились бежать. Около тысячи человек полегло на месте. Эта ожесточенная битва обошлась французам в триста человек убитыми и ранеными.

Освободив Сайгон, адмирал Шарне быстро повел преследование. Он занял Тонг Кеу, город, где находились неприятельские склады, и продвинул свои авангарды до Тай Нинга, на границе Камбоджи. Аннамское войско рассеялось, но его остатки пытались снова собраться в Бьен Хоа, на Данау, и в крепости Митхо, на одном из рукавов Меконга.

Переутомившись в результате двойной кампании, адмирал Шарне передал главное командование Пажу; небольшая эскадра, поддерживаемая пехотой, поднималась по Почтовому каналу, составляющему до Меконга продолжение Китайского канала. Адмирал Паж перешел у устья главный проток реки и 13 апреля 1861 г. поднялся до Митхо, который оказался оставленным своими защитниками. Вследствие наступления периода дождей боевые действия пришлось прервать.

Затем и Паж вернулся во Францию. 8 августа 1861 г. главнокомандующим в Кохинхине стал контр-адмирал Бонар, который отправил «Нарзагаре» занять Пуло-Кондор. Затем он довершил завоевание Нижней Кохинхины, взяв Виенгоа 9 декабря 1861 г. и цитадель Вин Лонг 23 марта 1862 г.

Успехи адмирала Вонара заставили Ту Дука просить мира. Аннамский корвет «Морской орел», следуя на буксире у «Форбэна», привез в Сайгон его уполномоченных, которые 6 июня 1862 г. заключили договор с адмиралом Бонаром. Адмирал потребовал уступки трех областей — Сайгона, Мигхо и Бьен Хоа, открытия порта Тураны, Валана и Кванг Ан, уплаты контрибуции в 20 млн франков и свободы религиозной пропаганды для миссионеров и их туземных прозелитов. Аннамские уполномоченные уступили по всем пунктам. Оставалось лишь обменяться ратификациями, как вдруг в декабре Ту Дук дал знать губернатору, что он не имел намерения уступать свои провинции, а предполагал лишь допустить торговлю в нескольких портах.

Таким образом, французам пришлось начинать все сначала. Скоро открылась и причина, заставившая Ту Дука переменить решение. Пись-

мо Ту Дука прибыло 12 декабря, а 16-го вспыхнуло давно готовившееся восстание вьетнамских националистов — и столь внезапно и единодушно, что был момент, когда адмиралу Бонару грозила опасность быть отрезанным. Он потребовал помощи от французской эскадры, стоявшей в это время в китайских водах. Взятием Гонконга сопротивление в Китае удалось сломить. В феврале прибывшее из Китая подкрепление позволило ему энергично перейти в наступление. В апреле адмирал мог уже отправиться в Гуэ для торжественной ратификации договора.

Итак, вместо военно-морской базы французы приобрели целую колонию. Этот успех доставил Франции больше забот, чем удовлетворения. Правительство знало, как непопулярны все дальние экспедиции. Словно предвидя это, Ту Дук задумал начать прямые переговоры с Парижем. Он поручил своим послам предложить Франции крупную контрибуцию. В результате удалось выработать проект соглашения. Франция получила протекторат над всей Нижней Кохинхиной и ежегодную дань в 2—3 млн франков. Но зато она удерживала за собой лишь города Сайгон, Шолон, Тхудаумот и Митхо с подъездными путями и правом навигации по рекам.

Иначе говоря, имелось в виду применить в Кохинхине систему частичной оккупации. Французского консула в Сиаме, Обаре, послали в Гуэ для составления окончательного договорного акта. К счастью для французов, 21 июля Обаре получил приказ из Парижа о приостановке переговоров. Протестующие голоса из Сайгона и поток брошюр, выпущенных в Париже молодыми офицерами, очарованными красотами Кохинхины, произвели впечатление на круг лиц, приближенных к императору, и на вождей либеральной оппозиции.

Французы не только ничего не отдали, но и захватили больше прежнего. По договору 1862 г. они получили лишь восточную часть Нижней Кохинхины и, таким образом, оказались зажатыми между тремя западными провинциями, оставшимися под владычеством Ту Дука, и средним Аннамом. Именно отсюда являлись эмиссары с тайными приказами Ту Дука. Здесь укрывались отряды повстанцев и пиратов, которых французы тщетно преследовали на своей части территории Индокитая. Французские войска изнурялись в этой бесцельной погоне за неуловимым врагом. Образованный класс находился в состоянии постоянных заговоров, сельских жителей волновали властные призывы прежних господ.

Адмирал Лаграндьер, занявший в 1863 г. губернаторский пост, горячо настаивал на оккупации западных областей. Добившись этого разрешения, он недолго ждал повода, чтобы начать действовать.

В мае 1867 г., с наступлением периода дождей, прерывавшего сельские работы, по обыкновению возобновилась периодическая агитация

агентов из Гуэ. Французы тотчас же в строжайшей тайне приготовились к экспедиции. За несколько дней все войска снарядили для похода. 19 июня они вступили в Вин Лонг, 22-го — в Шаудок, 24-го — в Хатиэн, нигде не встретив сопротивления. Это новое завоевание прибавило к французским владениям территорию в 1,2 млн гектаров, с населением в полмиллиона человек. Оно упрочило положение французов, положив конец надеждам аннамского правительства. Отныне умиротворение края пошло вперед гораздо быстрее.

Завоевание Кохинхины привело французов в соприкосновение с Камбоджей. Это государство, находившееся в упадке и под угрозой нападения, с одной стороны, аннамитов, с другой — сиамцев, в конце концов подпало под власть последних. Они захватили две плодороднейшие провинции Камбоджи — Баттамбанг и Ангкор. Сиамский мандарин, имевший постоянную резиденцию в столице Удонг, стал настоящим властелином страны. Без его согласия король не мог сделать ни одного шага. Английское влияние уже тогда было преобладающим в Бангкоке.

Сиамская Камбоджа преграждала доступ к реке Меконг, так что об экспансии Франции на север нечего было и думать. Французские губернаторы поняли это. В 1862 г. адмирал Бонар посетил страну кхмеров. В следующем году адмирал Лаграндьер основал здесь военно-морскую базу и начальником ее назначил Дудара де Лагре. Последнему пришлось стать географом, лингвистом, археологом, дипломатом. Он объезжал край, изучал его естественные богатства, язык, историю, памятники, противодействовал влиянию сиамского посланника и сумел приобрести доверие короля Нородома. В июле 1863 г. адмирал лично посетил Удонг. Ему без труда удалось заключить с Нородомом договор. Король признал над собой протекторат французского императора, открыл свои владения для торговли и проповеди миссионеров, разрешил основать станцию в столице Пномпене, точке пересечения четырех речных путей, и допустил к своему двору французского резидента. Резидентом стал, разумеется, Лагре, который с большим трудом боролся с притязаниями Сиам и боязливым непостоянством короля. Сиамский посланник покинул Камбоджу, и Нородом отправился в Сайгон с ответным визитом адмиралу. После долгих колебаний он, казалось, бесповоротно подчинился французскому влиянию. Наконец и сам Сиам, по договору 1867 г., признал французский протекторат над Камбоджей. Но французам пришлось довольно дорого заплатить за это, утвердив за Сиамом захваченные им провинции Ангкор и Баттамбанг.

Дудар де Лагре руководил, при содействии Франси Гарнье, исследованием Меконга. Выступив из Сайгона 6 июня 1866 г., экспедиция некоторое время провела в Камбодже. Затем на канонерке поднялась до Кра-

тие. Здесь она пересела на пироги и, обойдя волоком Кхонские пороги, добралась до Луангпранганга. Выше этого города разведчики оставили лодки и двинулись слева вдоль реки. После пятидесяти дней трудного перехода они достигли Муонг Юнга, а 18 октября 1867 г. перешли юго-западную границу Китая, которую до них не перешагнул еще ни один европеец. В провинции Юньнань, куда они попали, свирепствовала гражданская война между имперскими войсками и повстанцами-мусульманами. Тем не менее экспедиция провела здесь шесть месяцев, производя изыскания по верхнему течению Красной реки. Дудар де Лагре, изнуренный болезнью, умер 12 марта 1868 г. Гарнье, вернувшись из Далифу, не захотел оставить в китайской земле останки своего начальника. Он вырыл их и взял с собой в Сайгон. При этом сначала тело покойного несли на руках, потом везли водным путем. Вернулась экспедиция через Янцзы, Ханькоу и Шанхай. 29 июня 1868 г. Гарнье с товарищами возвратился в Сайгон. После двухлетней отлучки ему удалось пройти Индокитай с юга на север и Китай с запада на восток, преодолев, частью на лодках, частью пешком, более 10 тыс. километров. Эта замечательная экспедиция принесла пользу не только науке. Она наметила границы позднейшей французской экспансии в Индокитае.

В начале 1873 г. французский торговец Жан Дюпюи, живший в Китае, предпринял разведку главной артерии Тонкина, Хонгха, или Красной реки. С отрядом в 400 китайцев, вооруженных ружьями, Дюпюи решил открыть Красную реку для французской торговли. Адмирал Дюпре, командовавший французскими морскими силами в Сайгоне, поручил флотскому лейтенанту Франсису Гарнье, командовавшему отрядом в 175 человек, оказать содействие предприимчивому коммерсанту. Соединив свой отряд с отрядом Дюпюи, так что общая численность составила около шестисот человек, 20 ноября 1873 г. Гарнье взял приступом большой город Ханой. Затем он покорил все города тонкинской дельты.

Местные власти призвали на помощь «Черные флаги», остатки прежних полчищ тайпинов, которые осадили Ханой 21 октября 1873 г. Во время вылазки против них Гарнье попал в засаду и погиб. 26 апреля 1882 г. майор Ривьер с 580 французскими солдатами, 25 аннамскими стрелками и при поддержке трех канонерок взял приступом Ханой. Ривьер принялся снова завоевывать дельту. Будучи осажден в Ханое, 19 мая 1883 г. он погиб при вылазке у Бумажного моста.

Жюль Ферри прислал эскадру под командой адмирала Курбе и 4 тыс. солдат под командой генерала Вуза. Они решили произвести диверсию против Аннама, где только что умер Ту Дук. С 18 по 20 августа 1883 г. форты Тхуан Ана подверглись бомбардировке и были заняты. 25 августа 1883 г. двор Гуэ был принужден подписать договор, по которому при-

знавал протекторат Франции над Тонкином, допускал французского резидента в Гуэ, уступал французам провинцию Бин Туан, соглашался на оккупацию французами Тхуан Ана без ограничения срока и открыл для торговли порты Турану и Хуандай.

Тем временем 16 августа 1883 г. Буэ атаковал аннамские линии близ пагоды Нои, 19 августа взял Хай Дуонг и разбил у Фунга войско «Черных флагов», подкрепленное регулярными китайскими войсками. Последние начали надвигаться на Тонкин. Преемник Буэ полковник Бишо взял у китайцев Нин Бин и удержал Хай Дуонг. 16 декабря Курбе отвоевал у них Сонтай.

Французам пришлось увеличить до 16 тыс. состав экспедиционного корпуса. Командовали соединениями дивизионный генерала Мильо и бригадные генералы Бриер де Лиль и Негрие. Эскадра осталась под командованием адмирала Курбе. 12 марта 1884 г. французы взяли штурмом Бак Нин. А 10 апреля того же года прогнали китайцев из Гонг Гоа и 1 июня заняли Туэн Куан на реке Светлой.

Французы решили наказать китайцев на их собственной территории. С 22 по 29 августа адмирал Курбе бомбардировал Фучжоу, потопил 22 китайских судна с их экипажами общей численностью 2 тыс. человек, разрушил до основания знаменитый арсенал и все форты. Затем на большом острове Формоза он подверг бомбардировке и занял Келунг (Кирун) и осадил Тамсуй. 15 февраля 1886 г. Курбе потопил торпедами два военных судна, вышедших из Янцзы. Наконец он занял Пескадорские острова и подверг столичную провинцию Чжили рисовой блокаде с Печилийского залива.



Канонерская лодка  
«La Precieuse», 1895 г.



Несмотря на отступление китайцев, Эрбенже также начал панический и беспорядочный отход, побросав орудия и денежную кассу в реку Сонг Ки Конг.

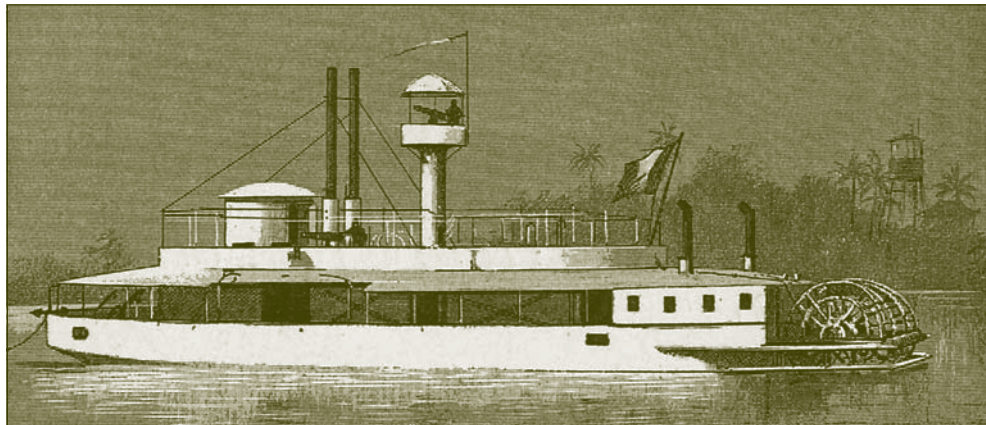
Смелая экспедиция и победы Негрие, доблестная оборона Туэн Куана, спасенного Бриером де Лилем 3 марта, и особенно рисовая блокада, предпринятая адмиралом Курбе, отрезвили китайцев. Китай отказался от своих притязаний на сюзеренитет над Тонкином и Аннамом, обещал заключить с французами торговый договор и гарантировал французским инженерам преимущество в деле руководства общественными работами на китайской территории.

1 июля 1885 г. в Гуэ прибыл генерал Курси. По приказанию регента Туйе в ночь с 4 на 5 июля французские войска подверглись внезапному нападению. Регент бежал и увез с собой в горы молодого императора Хам Нги. 19 сентября 1885 г. Курси объявил Хам Нги низложенным и поставил нового императора. Позднее Хам Нги пришлось сдаться, и ему отвели для жительства виллу в Алжире.

Принудив Китай и аннамский двор к миру, французы для полного умиротворения Тонкина около девяти лет вели операции по искоренению разбоев и пиратства. Благодаря громадным средствам, накопленным старой колонией Кохинхиной, правительство Индокитая имело возможность, даже не прибегая к поручительству митрополии, занять с 1897 по 1898 г. 80 млн франков на общественное обустройство и 200 млн на постройку железных дорог. Был дан стимул экономическому развитию, организовано народное образование на всех его ступенях.

Между тем вице-король Индии лорд Дюфферин в 1885—1886 гг. начал завоевание Верхней Бирмы. Король Сиам Чула-Лонг-Корн поддался влиянию Англии и создал для французов ряд серьезных осложнений из-за Камбоджи и страны Чанг, занимающей оба берега Верхнего Меконга. Пришлось в 1893 г. послать несколько французских канонерок вверх по Менаму. Они бросили якорь перед Бангкоком и 3 октября заставили короля подписать договор, которым признавались права Франции на Лаос и левый берег Меконга.

Франция добилась от Китая существенных выгод. Четыре сопредельных китайских города были открыты для французской торговли. Число французских консульств увеличили с 8 до 14. Лилльская компания получила разрешение продолжить свои железнодорожные линии вплоть до Юньнани и Гуанси. Разработкой копей в этом крае занимались исключительно французы. Католическая церковь получила гарантии безопасности. Китай сдал в аренду Франции бухту Гуанчжоувань на восточном берегу полуострова Лэйчжоу, отдал ей в концессию железную дорогу и копи в Юньнани и обязался всегда назначать на пост главного



*Речная канонерская лодка типа «Берт де Виллер».*

*Всего построено семь кораблей, из них «Berthe de Villers», «Garnier», «Henri Riviere», «Jaugnin» и «Monlin» базировались на Тонкин. Водоизмещение 200 т; длина 35,2 м; ширина 7,4 м; высота борта 1,3 м; осадка 0,7 м. Артиллерийское вооружение: одна 100-мм и четыре 47-мм пушки*

директора имперской почты француза. Договором от 7 июня 1898 г. китайское правительство дало французам новую концессию на постройку железной дороги до Наннинфу.

Французские канонерские лодки для рек Индокитая 1884 — 1914 гг.:

«Берт де Виллер» и «Жаскин», 1884 г. постройки. Водоизмещение 200 т, скорость 9 уз. Артиллерийское вооружение: две 100-мм и четыре 47-мм пушки.

«Дусэ» и «Ройяндэ», 1886 г. постройки. Водоизмещение 120 т, скорость 8,8 уз. Артиллерийское вооружение: одна 47-мм и четыре 37-мм пушки.

«Аргюс» и «Вижилант» построены по заказу французского правительства на британской верфи Торникрофта по типу английской речной канонерской лодки «Вудларк». Заложены в 1899 г. и на следующий год вступили в строй. Исключены из списков флота и пошли на слом в 1920 г. Водоизмещение 123 т. Основные размерения: 44,2×7,3×0,6 м. Два котла, запас угля около 20 т. Суммарная мощность двух паровых машин — 500 л. с. Два винта, скорость 14,5 уз. Артиллерийское вооружение: одна 90-мм и четыре 37-мм пушки.

«Лейтенант Конталь», 1901 г. постройки, позднее лодка переименована в «Пей-Хо». Водоизмещение 123 т, скорость 13 уз. Артиллерийское вооружение: две 90-мм и четыре 37-мм пушки.

«Дудар де ла Гре» и «Бальни» построены на верфи французской фирмы «Шантье де ла Бретань» в Нанте. Заказаны 11 марта 1908 г. Основные размерения: 54,4/52,3×7,4×1,0 м. Два котла, запас угля 50 т. Суммарная мощность двух паровых машин 920 л. с. Два винта, скорость 14,5 уз.

«Дудар де Лагре» спущена на воду 5 января 1909 г., вступила в строй 4 февраля того же года. Исключена из списков флота в 1939 г. и в 1941-м пошла на слом в Шанхае. Водоизмещение 183 т. Личный состав — 64 человека. Артиллерийское вооружение: одна 75-мм и две 37-мм пушки, четыре пулемета.

«Бальни» спущена на воду в июне 1914 г., вступила в строй в 1920 г. Исключена из списков флота в 1940 г. и через четыре года пошла на слом в Чунцине. Личный состав — 61 человек. Артиллерийское вооружение: одна 75-мм и шесть 37-мм пушек, восемь пулеметов.

### Германские речные корабли. 1874—1909 гг.

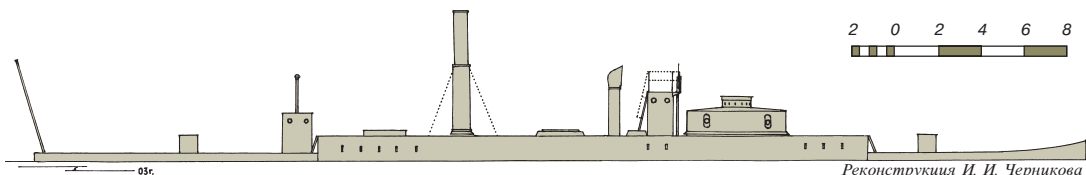
**В**скоре после объединения Германии специально для защиты западных границ с Францией было начато строительство речных кораблей. А именно: в 1874 г. сошли на воду речные канонерские лодки «Рейн» и «Мозель», которым так и не довелось участвовать в боях. К началу XX в. эти корабли исключили из списков флота.

Военно-промышленное развитие Германии после Франко-прусской войны 1871 г. пошло с огромной скоростью, она сразу же оставила позади Францию, а к концу XIX в. стала догонять и в некоторых отношениях перегонять Англию. Этому способствовали обилие угля и значительные запасы железа. Победа в войне принесла Германии пятимиллиардную контрибуцию. В результате внутренний рынок окреп и расширился.

Уже с начала 80-х гг. XIX в. германские промышленники начали поднимать вопрос о создании «колониальной империи», которая обеспечила бы им собственный рынок сырья и сбыта товаров. Первые немецкие

*Речные канонерские лодки «Рейн» и «Мозель» по состоянию на 1874 г.*

*Главные размерения: длина 49,04 м; ширина 7,74 м; углубление 1,04 м. Перед началом боя вода впускалась в два отсека, и углубление увеличивалось на 0,3 м. Две паровые машины вращали два гребных винта и обеспечивали скорость хода 5,5 уз. Над казематом стояла артиллерийская башня, вооруженная двумя 12-см пушками. Бронирование: каземата и башни — 62 мм, на 198-мм деревянной подкладке; боевой рубки — 48 мм; крыша каземата — 14,7 мм; крыша боевой рубки — 48 мм. Личный состав — 22 человека, из них 8 — вращали башню. Кроме этого, в каземате могли размещаться 24 стрелка, для которых имелись специально оборудованные бойницы. Таким образом, эти корабли можно рассматривать как своеобразные боевые машины морской пехоты второй половины XIX в.*



опорные пункты в Африке создавались отдельными предпринимательскими компаниями. Например, бременская фирма «Людериц и К°» создала первую факторию в Юго-Западной Африке. 24 апреля 1884 г. Бисмарк уведомил державы об учреждении германского протектората над обширной территорией между бухтой Ангра-Пекена и Оранжевой рекой. В том же году немцы захватили Того и часть Камеруна. Вскоре они поделили с Англией восточную часть Новой Гвинеи, получив ее северо-восточную часть. Германии удалось также закрепиться на некоторых островах Тихого океана.

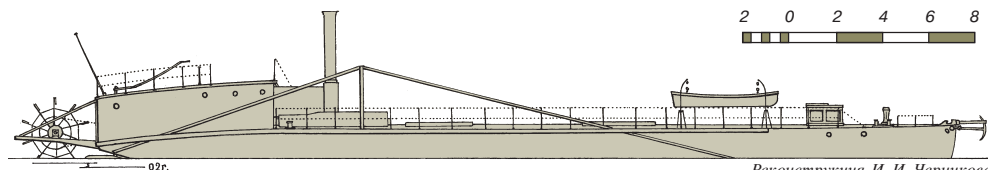
Все колонии Германии составляли свыше 3 млн квадратных километров, с населением около 12 млн туземцев и 28 тыс. белых. Однако, сравнивая свои владения с колониями Англии и Франции, немцы чувствовали себя обделенными. Финансисты, промышленники и судовладельцы, создавшие еще в 1882 г. Германское колониальное общество, требовали активной внешней политики. Но Бисмарк боялся преждевременного столкновения с Англией и действовал осторожно, за что подвергался обвинениям.

Колониальные аппетиты Германии росли по мере гигантского роста ее производственной и торговой мощи. По обороту внешней торговли в первом десятилетии XX в. Германия обогнала США и заняла второе место после Англии. В темпах развития ни Англия, ни США уже не могли сравниться с Германией, быстро продвигавшейся со второго в мире места к первому. В этом бурном продвижении Германия мечтала о завоевании таких колоний, которые действительно позволяли бы догнать и перегнать своих конкурентов.

В 1895 г., воспользовавшись фактом убийства двух немецких католических миссионеров, Германия заняла бухту Цзяочжоу в китайской провинции Шаньдун. Однако усиление Германии на Дальнем Востоке обеспокоило США, которые поставили препоны дальнейшему проникновению немцев в Китай. Поэтому с еще большей настойчивостью Германия направила свои усилия на Ближний Восток, прежде всего в Турцию. Это было увязано с планами создания так называемой Средней Европы и обес-

*Грузопассажирский пароход для реки Везер, 1886 г.*

*Ходил по линии Мюнден — Бремен. Его длина равнялась 36,57 м; ширина 4,88 м; осадка при 10 т груза — 0,61 м, при 100 т груза — 1,07 м. Локомобильный котел. Двухцилиндровая паровая машина вращала гребное колесо при помощи бесконечной цепи и обеспечивала среднюю скорость хода 4 уз.*



*Реконструкция И. И. Черникова*





*Электрическая тяга судов на Финовском канале в Германии*

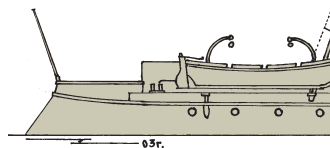
печивало через Австрию, Балканы и Турцию сплошную коммуникационную линию с Азией. Еще в 1898 г. новый император Вильгельм II отправился с личным визитом к турецкому султану Абдул-Гамиду II. В результате начались энергичные переговоры между крупнейшими германскими фирмами и турецким правительством о постройке Багдадской железной дороги. К началу XX в. главнейшие железнодорожные пути на Ближнем Востоке перешли в руки немцев. Крупные капиталы были также вложены в пароходные общества, поддерживавшие связь между ближневосточными и германскими портами. Банк Германии получил привилегию на организацию нефтяных промыслов в долине рек Тигр и Евфрат. Перевооружение турецкой армии происходило под руководством германского генерала фон дер Гольца.

Важную роль во всех этих событиях играл речной транспорт. В 1895 г. на германской части Рейна плавало 44 178 судов, которые перевезли 7 907 610 т груза. На Эльбе же 32 551 судов перевезли 1 927 329 т груза. При этом необходимо учитывать, что мелководье рек сильно затрудняло судоходство. Так, глубина судоходной части Эльбы в малую воду достигала во многих местах всего 0,91 м. Глубина Везера была не намного больше, а реки Одер — и того меньше.



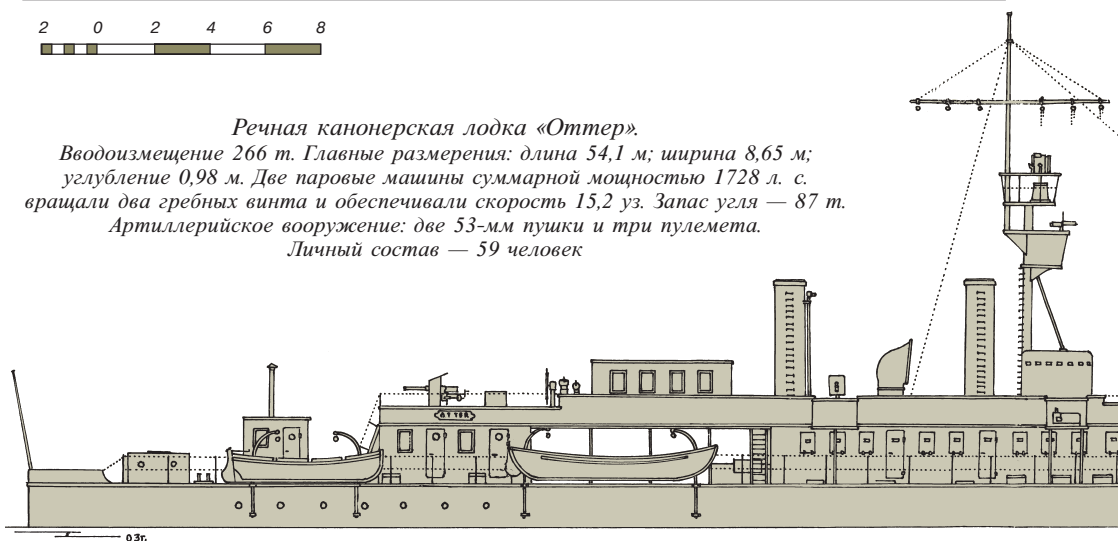
Движение по каналам осуществлялось в более благоприятных условиях. Глубина канала Дортмунд—Эмс (между городом Эмденом на берегу Северного моря и Догмундом в Вестфалии) — 2,44 м, а ширина по дну — 18,29 м. Канал предназначался, главным образом, для транспортировки железной руды из Швеции, ввоз которой достиг в 1895 г. 600 тыс. т. В это же время немцы провели большие работы по улучшению судоходства на Рейне, где глубины на всем течении до Кельна удалось довести до 3,05 м. Большая часть грузов на Рейне перевозилась в баржах грузоподъемностью до 2 тыс. т при осадке с полным грузом менее 3,05 м.

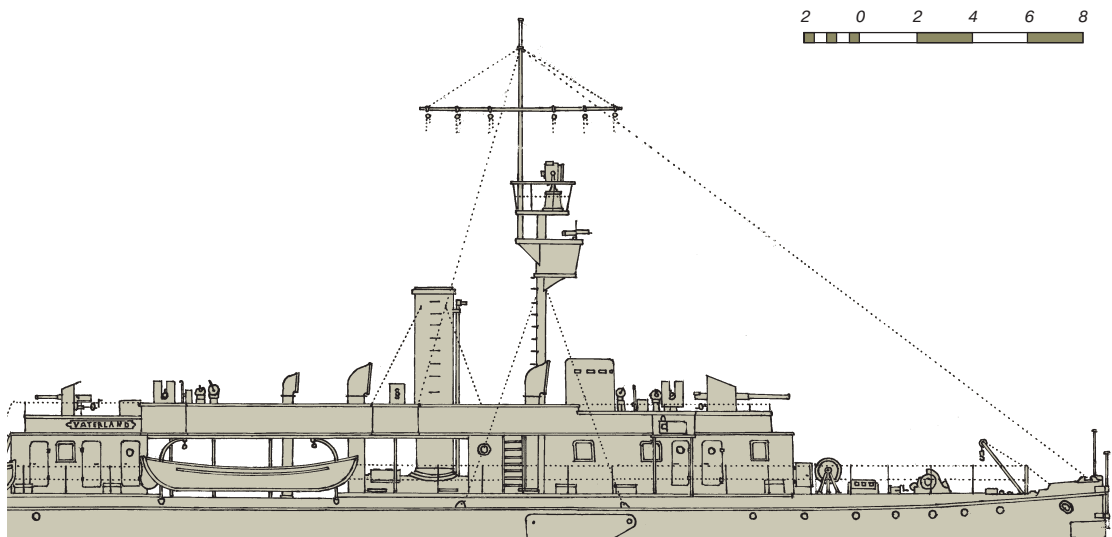
В начале XX в. у германского флота появилась необходимость в кораблях специальной постройки для службы на больших китайских реках. Дело в том, что морские канонерские лодки обладали чрезвычайно большой осадкой. Поэтому уже во время подавления боксерского восстания 1900—1901 г. Германии пришлось купить, а затем переоборудовать и вооружить два парохода, которые вошли в строй как речные канонерские лодки «Форвертс» и «Шампиен». В 1904 г. для службы на китайских реках прибыли речные канонерские лодки с туннельными винтами «Фатерланд» и «Циндао», а в 1909 г. — еще и «Оттер». С началом Первой мировой войны все три корабля находились во внутреннем Китае, где и были разоружены, а офицеры и команда служили в Циндао и на этапной службе. В августе 1914 г. они были проданы одной из частных немецких фирм. 20 марта



*Речная канонерская лодка «Оттер».*

*Водоизмещение 266 т. Главные размеры: длина 54,1 м; ширина 8,65 м; углубление 0,98 м. Две паровые машины суммарной мощностью 1728 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 15,2 уз. Запас угля — 87 т. Артиллерийское вооружение: две 53-мм пушки и три пулемета. Личный состав — 59 человек*





Реконструкция И. И. Черникова

*Речные канонерские лодки «Фатерланд» и «Циндао».*

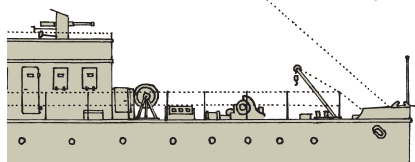
Водоизмещение 223 т. Главные размеры: длина наибольшая 50,1 м; ширина 8 м; высота борта 2,3 м; углубление 0,93 м. Две паровые машины суммарной мощностью 1300 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 13 уз. Запас угля — 65 т. Артиллерийское вооружение: одна 88-мм, одна 53-мм пушка и семь пулеметов. Личный состав — 56 человек

1917 г. «Фатерланд» передан Китаю и служил до 30-х гг. XX в. «Циндао» потоплен в Кантоне 21 марта 1917 г. «Оттер» служил в Китае до 1932 г.

Нил также стал весьма важным пунктом германского судоходства. Немецкая компания «Гамбург-американская линия» заключила договор с Англо-американской пароходной компанией на Ниле. После этого на «священной реке» появились роскошные пароходы «Германия» и «Нубия», построенные германской компанией. Египетская пресса отзывалась о пароходах как о лучших судах на Ниле.

Это мирное завоевание являлось весьма ценным ввиду ежегодно возрастающего экономического значения Египта и быстро увеличивающихся торговых перевозок по «священной реке». С давних пор живописная страна фараонов со своими колоссальными памятниками древней культуры привлекала туристов всех стран. Увеличивалось число удобных маршрутов в Египте и улучшалось обслуживание экскурсий по Нилу.

В 1905 г. германским колониям в Южной Африке угрожала чума, шедшая из Занзибара, и колониальная администрация заказала в Бремене специальное несамоходное судно. На нем было пред-

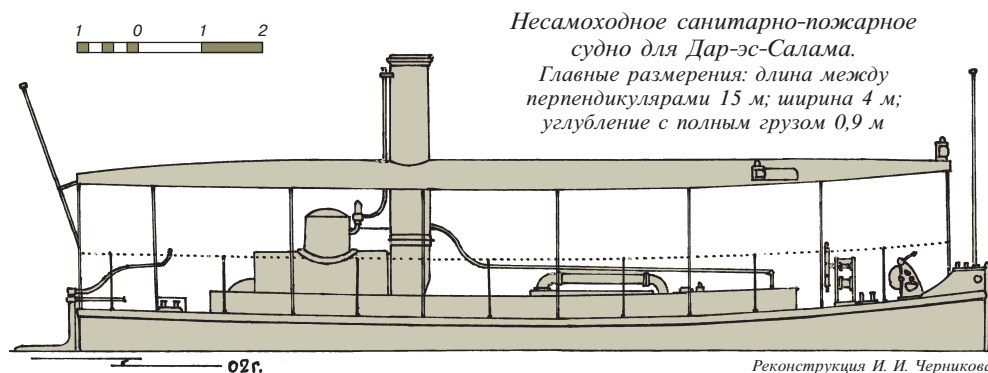


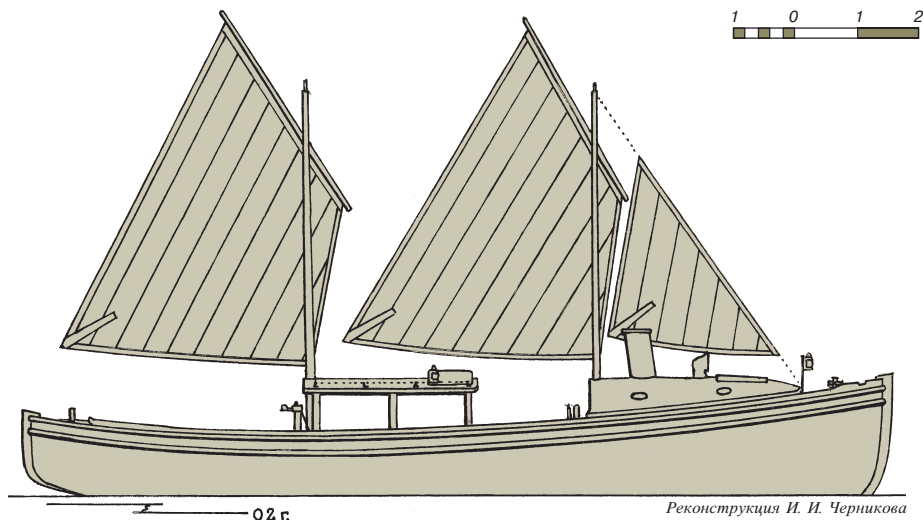
Реконструкция И. И. Черникова

усмотрено оборудование, служившее для дезинфекции и тушения пожаров, преимущественно в трюмах грузовых пароходов. Необходимый для работы вспомогательных механизмов пар обеспечивался водотрубным котлом. Пожарный насос имел производительность около 150 т воды в час. По сторонам котла, стоявшего в кормовой части, имелись бортовые угольные ямы вместимостью около 4 т, а по сторонам аппарата — цистерны для хранения 2 т серы и помещение для шлангов, по которым выводился газ из аппарата в места, подлежащие дезинфекции. В носовой части судна размещались цистерны питательной воды для котла, штурвал, цепной ящик и шкиперская каюта.

Кроме генератора, в котором сгорала сера, имелся паровой компрессор, высасывавший воздух из судовых помещений и нагнетавший его обратно после насыщения газами в генераторе. Сернистый газ охлаждался в холодильнике. При тушении место пожара охлаждалось циркуляцией холодного газа. Сернистый газ истреблял крыс, мышей, разных насекомых и болезнетворные микробы: чумные, холерные и тифозные. Кроме того, он очень быстро тушил огонь и допускал возможность охлаждать горячее место циркуляцией газа через холодильник аппарата до тех пор, пока не устранялась опасность возгорания от притока свежего воздуха.

Одной из самых крупных германских верфей, производивших постройку речных судов, являлась саксонская верфь «Dampfschiff und Maschinenbau-Anstalt» в Дрездене и Убигау, на которой работало свыше тысячи человек. Верфь ежегодно строила большое число речных пароходов (мощностью до 1200 инд. с.), а также баржи для Эльбы, Одера и Везера. За ней следовала верфь братьев Саксенбергов в Росслау на Эльбе с ее филиалом в Кельне—Дейце. В механических мастерских этой верфи, оборудованных современными станками, строились машины до 2 тыс. инд. с. и котлы диаметром до 4,5 м.





Мотобот «Гамбург».

Спроектирован германским конструктором Гейдтманом в качестве буксирного и грузового судна для Мадагаскара. Длина по палубе 14 м; ширина 3,12 м; осадка 0,8 м при наименьшей высоте надводного борта 0,94 м. 36-сильный мотор «Ллойд» обеспечивал скорость до 17 км/ч. Средняя часть мотобота, снабженная откидными банками и столом, могла служить каютой для пассажиров, для них же предназначались и откидные банки в кормовой части. Когда все банки и стол убирались, вся свободная площадь мотобота могла быть заполнена грузом. Судно имело вспомогательное парусное вооружение и выдвижной киль

Затем следовали заводы Бернингхауса в Дунсбурге и «Mannheimer Schiffs- und Maschinenbau-Anstalt» в Мангейме, специализировавшиеся на постройке машин и котлов, верфь Рутгофа и, наконец, верфь Цезаря Волльгейма в Бреславле.

### Речные канонерские лодки Дании, Швеции и Нидерландов. 1864—1879 гг.

**П**ервые более или менее достоверные сведения о Дании относятся к концу VIII в. и сливаются с историей легендарных норманнов. Географическое положение Дании (между Балтийским и Северным морями и между Центральной Европой и Скандинавским полуостровом) предопределило особенности исторического развития страны. Меновая торговля норманнов приняла у датчан характер посреднической торговли между империей Карла Великого и скандинавским Севером. Католическая церковь также активно участвовала в этих торговых операциях.

Первый период истории Дании характеризуется усобицами мелких конунгов (так норманны называли своих князей). Однако в середине X в.

образовалось единое королевство, глава которого избирался, точнее провозглашался, на тингах (вечах) наиболее могущественными князьями.

Датские мореходы стремились распространять свое владычество на северные страны. Кнут II Великий (1018—1035 гг.) завершил завоевание Англии, начатое в 1002—1003 гг. Свеном, и ненадолго завоевал Норвегию. Со времен Кнута IV Святого (1080—1086 гг.) усилился светский и духовный феодализм (церковь в X в. владела приблизительно третьей частью земель), особенно при Вальдемаре I (1157—1182 гг.). При Вальдемарах II и III (конец XII — начало XIII в.) Дания прочно укрепилась на берегах Балтики, распространив свое господство на ее южном побережье до берегов Финского залива, где датчане в 1219 г. основали Ревель.

Однако вскоре морское господство Дании, основанное на посреднической торговле, столкнулось с противодействием союза германских городов — Ганзы, и Дании пришлось отказаться от своих завоеваний на берегах Южной Балтики.

Внутренняя борьба в феодальной Дании открыла путь иноземному голштинскому владычеству, пользовавшемуся поддержкой Ганзы. Мелкое дворянство Дании, зажиточное крестьянство, а также купечество и городские ремесленники объединились в борьбе против голштинских и местных феодалов. В 1340 г. датчане восстали против голштинского владычества и выбрали своим королем Вальдемара IV Аттердага (1340—1375 гг.), политика которого была направлена на объединение Дании.

Успешная борьба с Ганзой послужила объединению торговых интересов Дании, Швеции, Норвегии и в 1397 г., после заключения так называемой Кальмарской унии, привела к их объединению. В 1445 г. столицу Дании перенесли из Роскилле в Копенгаген. Дания, взяв на себя руководство борьбой Скандинавии с Ганзой, стала вмешиваться во внутреннюю жизнь Швеции и Норвегии, внедряя туда датское чиновничество. В 1460 г. была установлена персональная уния Дании со Шлезвиг-Гольштейном. После этого в скандинавских странах целое столетие продолжались восстания против датского владычества. Особенной силы они достигли в Швеции.

В 1523 г. восставшая Швеция расторгла Кальмарскую унию. Норвегия (с Исландией), экономически более слабая, осталась в унии с Данией, превратившись фактически в датскую провинцию.

В борьбе с датским дворянством королевская власть Дании привлекала на службу немецкое дворянство. В результате усилилось немецкое влияние в Шлезвиге и Гольштейне, которые в 1773 г. вышли из состава Дании.

Морская торговля искала колониальных рынков, и в 1700 г. Дания приобрела колонии в Вест-Индии — часть Виргинских островов. Борьба за Балтийское море вызвала новые военные столкновения со Швеци-



ей, причем Дания неоднократно искала союзника в лице России (и выступала ее союзницей в великой Северной войне 1700—1721 гг.).

Торговые интересы Дании все более наталкивались на морское господство Англии, а прочность ее владений в Северной Германии ослабевала по мере усиления Пруссии. Это толкнуло Данию в объятия Франции. В эпоху Наполеоновских войн Дания отказалась присоединиться к союзникам. Поэтому в 1807 г. английский флот бомбардировал Копенгаген. После поражения Наполеона в 1814 г. союзники отторгли от Дании Норвегию, которую объединили со Швецией. После этого, в 1815 г., отняли от нее остров Рюген и датскую часть Померании.

Усиленная данификация южных провинций привела к восстанию немцев Шлезвиг-Гольштейна и германо-датским войнам 1848—1850 и 1864 гг. В результате и эти провинции были отторгнуты от Дании.

В 1916 г. Дания продала США свои колонии в Вест-Индии.

Европейцы знают морскую историю Дании по знаменитому бою броненосца «Рольф Краке» с прусскими батареями в 1864 г. По типу этого корабля в русском флоте была построена башенная лодка «Смерч». Кроме того, Дания в 1868 г. имела батарейный броненосец «Данмарк» и две маленькие канонерские лодки, прикрытые 63-мм броней.

Из стран Северной Европы наиболее славную и древнюю морскую историю имеют Нидерланды. Под этим названием в XV в. понимали территорию, ныне занятую преимущественно Бельгией и Голландией. Страна отличалась пестрым этнографическим составом (валлоны, фламандцы, голландцы и фризцы) и разнообразием форм собственности. Этой пестроте в Средние века соответствовала и политическая раздробленность страны. Однако множество мелких самостоятельных государств постепенно объединили бургундские герцоги и их преемники — Габсбурги. Нидерланды в XIV—XVI вв. заслуженно считались самой передовой страной Европы, славились своей промышленностью, крупными ярмарками, мореходством, рыболовством и молочным хозяйством.

В 1555 г., после раздела империи Карла V, Нидерланды перешли к Испании. В результате Нидерландской буржуазной революции 1566—1609 гг. в Северных Нидерландах образовалась независимая федеративная республика Соединенные Провинции во главе с правителями из Оранского дома. По имени важнейшей своей провинции она стала также называться Голландией. Южные же Нидерланды остались под властью Испании, от которой в 1713 г. перешли к Австрии.

Голландский торговый капитал переживал тогда расцвет. Страна наследовала господство Португалии на морях, стала мировой колониальной державой, но после Английской буржуазной революции уступила свои позиции Англии.

Когда голландское правительство вступило в коалицию против революционной Франции, французские войска в 1795 г. заняли Голландию. В 1806 г. Наполеон преобразовал ее в Голландское королевство, со своим братом Людовиком во главе, а в 1810 г. присоединил к Франции.

После битвы под Лейпцигом в 1813 г. была восстановлена республика Соединенных Провинций. Венский конгресс в 1815 г. соединил Голландию и Бельгию в единое Нидерландское королевство с Оранским домом во главе. В результате Бельгийской революции 1830 г. от Нидерландского королевства отделилась Бельгия.

Нидерланды для службы в своих многочисленных колониях имели сравнительно небольшой флот. Так, 23 декабря 1864 г. на Темзе успешно прошла испытание броненосная двухвинтовая канонерская лодка Королевского флота Нидерландов «Handig Vlug», предназначенная для службы на реках островов Борнео и Ява. Корпус корабля — железный, водоизмещение 138 т, длина между перпендикулярами 30,48 м; ширина 5,18 м; осадка 0,99 м. В середине корпуса располагался куполообразный эллиптический редут длиной 18,59 м, прикрытый 9,5-мм сталью. В оконечностях редута стояли две 12-фунтовые нарезные пушки с шестью орудийными портами и бойницами для штуцеров. На крыше редута крепилась боевая рубка. В 1868 г. флот Нидерландов насчитывал уже три таких речных корабля.

В 1874—1879 гг. Королевский Военно-морской флот Нидерландов на различных голландских верфях построил серию из 12 канонерских лодок, предназначенных для службы как в Северном море, так и на многочисленных реках Нидерландов. Первоначально артиллерия главного калибра каждого из кораблей состояла из одного 280-мм орудия. Позднее его заменили на 120-мм пушки с длиной ствола в 50 калибров. Кроме того, на различных кораблях серии в различных комбинациях устанавливались по одному 77-мм, по два-три 37-мм орудия и по одному пулемету.

В зависимости от вариантов артиллерийского вооружения и количества принимаемых на борт мин заграждения водоизмещение кораблей колебалось в пределах от 240 до 280 т. Основные размерения составляли 28×8,2×2,4—2,5 м. В качестве главных машин использовались различные паровые поршневые машины мощностью от 100 до 170 л. с., с котлами на нефтяном или угольном отоплении. Запас топлива составлял 30 т. В зависимости от мощности машин и водоизмещения корабли серии развивали наибольшую скорость от 7 до 7,8 уз. При экономическом ходе в 5—6 уз. дальность равнялась 1200 милям.

Корабли устарели, и в 1925 г. первыми пошли на слом «Дас» и «Нйорд». За ними в 1936 г. последовал «Хивак». К моменту вступления Королевства Нидерландов во Вторую мировую войну та же участь постигла корабли «Тор», «Хадда» и «Видар». Однако сдать их на слом гол-

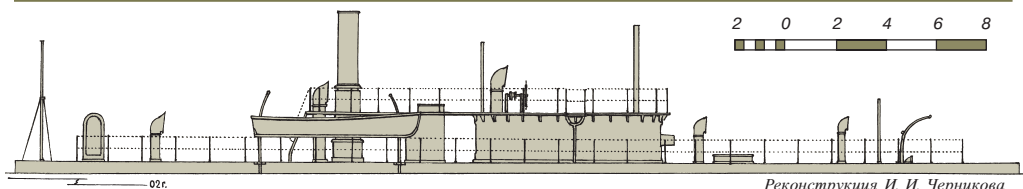
ландцы не успели, и этим пришлось заняться уже германским оккупантам. Такая же судьба постигла и «Тир», захваченный немцами 13 мая 1940 г. при слиянии рек Маас и Вааль. В тот же день голландским экипажам пришлось самим затопить «Бальдер» (стоявший на ремонте в Роттердаме) и «Фрейер» (в Амстердаме), а на следующий день — и «Хефринг» (в заливе Зейдер-Зе). Все эти корабли немцы подняли, причем «Бальдер» и «Хефринг» сразу же пошли на слом. Безуспешные попытки восстановить «Фрейер» упрямо продолжались четыре года, и при вступлении союзников на территорию Нидерландов в сентябре 1944 г. находящийся в ремонте корабль пришлось взорвать. Впоследствии его подняли голландцы и в течение 1947—1948 гг. разобрали на металл.

В ходе боевых действий в мае 1940 г. погибли два оставшихся корабля серии. В первый день войны, 10 мая, «Брага» после тяжелых повреждений, полученных от атак германской авиации, во избежание гибели экипажа выбросилась на берег Вааля в районе пограничного форта Поннерден. На следующий день немецкие летчики потопили в военно-морской базе Флиссинген канонерскую лодку «Бульгия».

Шведская государственность стала складываться в начале IX в. Объединение свейских племен происходило вокруг религиозного центра в Упсале. Около 1000 г. князь Олаф распространил свою власть на всю страну. При нем же шведы официально приняли христианство. Однако простой народ упорно боролся за сохранение старинной языческой веры, усматривая в ней символ своей свободы. В середине XII в. шведы начали покорение Финляндии. В своем завоевании восточного побережья Балтийского моря шведские войска столкнулась с новгородцами и в 1240 г. были разгромлены на Неве новгородским князем Александром, прозванным за это Невским.

В начале XIV в. Швеция добилась провозглашения своего короля Магнуса Эриксона одновременно и королем Норвегии. Однако в 1397 г. Швеции и примкнувшей к ней Норвегии пришлось объединиться с Данией, под гегемонией последней. Королем провозгласили Эрика Померанского, фактической же правительницей трех стран стала датская королева Маргарита.

Дания, взяв на себя тяжкий труд руководить борьбой Скандинавии с Ганзой и сделавшись гегемоном на Балтийском море, стала внедрять в Швеции датскую крепостническую систему. Это вызвало в стране крестьянские восстания, к которым примкнуло также мелкопоместное дворянство, недовольное политическим засилием датских феодалов. В течение почти целого столетия продолжались крестьянские восстания, возглавляемые вождями преимущественно из мелкого дворянства. В 1520 г. датский король Кристиан II в целях укрепления своего владычества казнил



Броненосная канонерская лодка «Скьольд».

Реконструкция И. И. Черникова

Строилась в Швеции по проекту Джона Эриксона. Водоизмещение — 240 т; мощность паровой машины 17 л. с. Вспомогательный ручной привод. Скорость под машинной — 4 уз., на ручном приводе 1,75—2 уз. Длина между перпендикулярами 32 м; ширина 6,8 м; среднее углубление 2,5 м. Бронирование: пояс — 64 мм; башня — 221 мм; палуба — 19 мм. Одно 240-мм нарезное орудие

в Стокгольме представителей самых влиятельных шведских дворянских родов (это событие получило название «Стокгольмская кровавая баня»).

Однако рудокопы в Далекарлии и крестьяне подняли новое восстание против датского владычества и католической церкви. К восстанию присоединились шведские горожане, а потом и дворянство. Во главе восставших стал Густав Ваза, потомок обедневшего дворянского рода. В 1523 г. Густав Ваза, избранный королем, вступил в Стокгольм и объявил о расторжении унии с Данией.

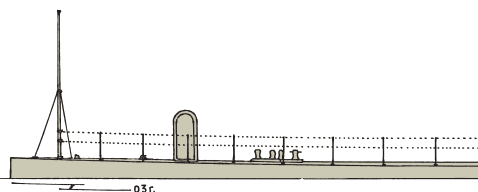
При Густаве Вазе движение Реформации распространилось и на Швецию. Король объявил себя главой шведской церкви и «национализировал» церковные земли, разделив их между короной и дворянами. Но так как крестьянские массы хотели справедливого раздела земли, Густаву Вазе пришлось с ними расправиться. Наиболее крупное восстание шведских крестьян во главе с Нильсом Дакке вошло в историю под названием движения «лесных разбойников».

Со второй половины XVI в. Швеция начала борьбу с Данией за восточное побережье Балтийского моря и в 1561 г. овладела Эстляндией. В начале XVII в. младший сын Густава Вазы Карл IX, опираясь на лютеранскую церковь, снова собрал воедино шведское государство.

В период русского Смутного времени, последовавшего за разорительной для Руси опричниной Ивана Грозного, шведы захватили старинные русские города в Ингрии (Ивангород, Ям, Копорье, Орешек) и оттеснили Московское государство от Балтийского моря. В 1629 г. они захватили Лифляндию.

Монитор «Джон Эриксон», 1865 г.

Водоизмещение — 1522 т. Длина 60,9 м; ширина 13,79 м; углубление 3,5 м. Паровая машина мощностью 380 инд. с. вращала один гребной винт, и обеспечивала скорость хода 7 уз. Бронирование: пояс 127 мм, башня 261 мм, палуба 25,4 мм. Два 381-мм гладкоствольных орудия. После реконструкции и перевооружения в 1902 г. имел на вооружении две 152-мм и две 57-мм пушки. В 1919 г. исключен из списков флота

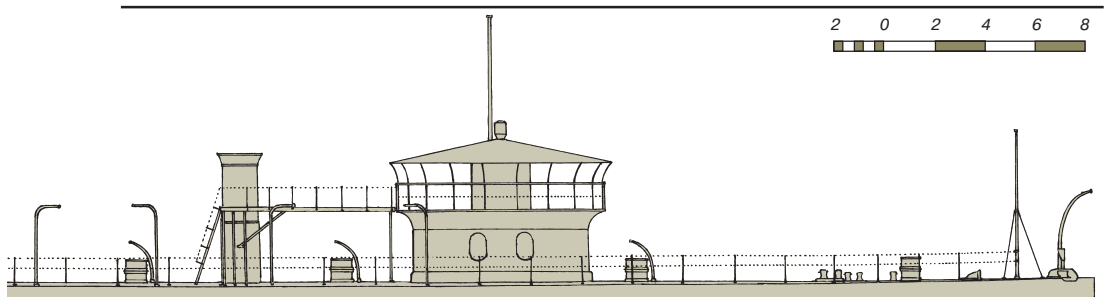


Торговые интересы на северном побережье нынешней Германии побудили Швецию принять активное участие в Тридцатилетней войне 1618—1648 гг. В результате Швеция овладела устьями Одера, Эльбы, Везера и превратилась в великую державу.

В Северной войне 1700—1721 гг. Швеция потерпела от Петра I ряд поражений на суше и на море. Попытка Карла XII проникнуть в глубь России в 1709 г. закончилась полным его разгромом в битве под Полтавой. В 1721 г. к России отошли побережья Финского и Рижского заливов, и Швеция утратила положение великой державы. Пытаясь восстановить свое господство на Балтийском море, Швеция в 1741—1743 и 1788—1790 гг. безуспешно воевала с Россией. Но это были только цветочки, потому как соседство с Россией оказалось для Швеции роковым. А тут еще наполеоновская Франция, с которой в 1805—1810 гг. также пришлось безуспешно повоевать и, потерпев поражение, лишиться Померании. В 1808—1809 гг. произошла новая война с соседней державой, и русские войска завоевали всю Финляндию, а затем, перейдя по льду через Ботнический залив, заняли Аландские острова. По условиям Фридрихсгамского договора 1809 г. вся Финляндия и Аландские острова отошли к России.

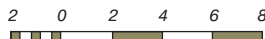
В 1810 г. наследником шведского престола стал французский маршал Бернадот, вскоре он стал фактическим правителем Швеции, а с 1818 г. — ее королем под именем Карл XIV Юхан.

В 1813 г. Швеция примкнула к России и участвовала в разгроме империи Наполеона I. В качестве вознаграждения ей разрешили присоединить к себе Норвегию. В первой половине XIX в. в Швеции ускоренными темпами развивалась промышленность. Через всю страну прошел так называемый Гёта-канал, связавший ее западное и восточное побережья, и началась активная эксплуатация пароходных линий. С 1856 г. шведы приступили к бурному строительству железных дорог. Значительно выросла и внешняя торговля. Швеция, имея довольно мощные судостроительные верфи, внесла достойный вклад в создание кораблей малого водоизмещения, обладавших малой осадкой.

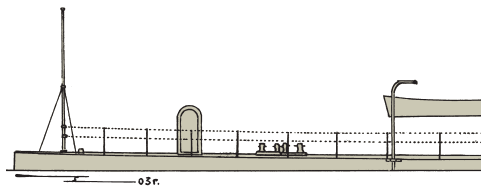


Реконструкция И. И. Черникова





*Норвежский монитор «Скорпион», 1866 г.  
Водоизмещение — 1144 т. Длина 60,9 м; ширина 13,0 м;  
углубление 3,35 м. Паровая машина мощностью  
347 инд. с., вращала один гребной винт и обеспечивала  
скорость хода 7 уз. Бронирование: пояс 127 мм, башня  
261 мм, палуба 25,4 мм. Два 254-мм нарезных орудия*

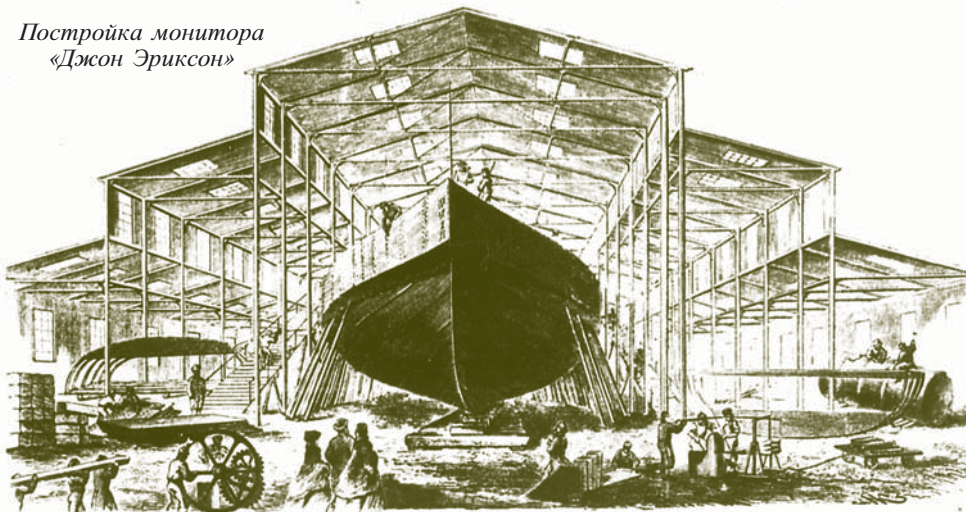


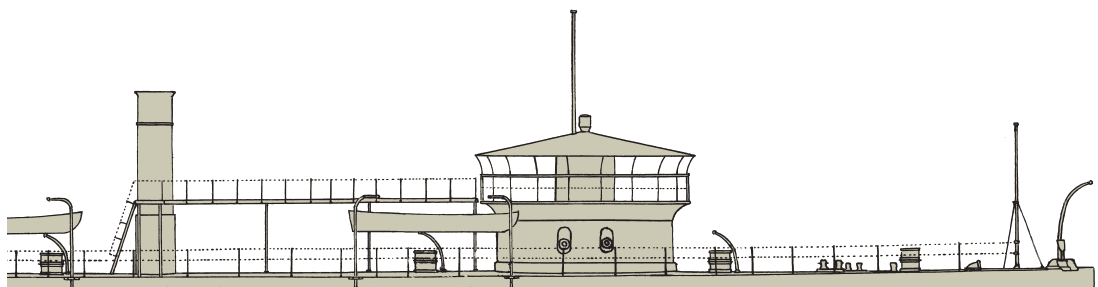
При всех достоинствах мониторов они не могли полностью удовлетворить требованиям прибрежной обороны Швеции, где ощущалась необходимость во множестве мелкосидящих броненосцев, способных прикрывать фланги сухопутных сил. В начале 1867 г. шведское правительство заказало бергзундским механическим мастерским малый броненосец «Скьольд», спроектированный знаменитым конструктором Джоном Эриксоном.

Это был необычный корабль. Его корпус как бы состоял из двух частей. Нижняя изготовлялась из железа (она находилась целиком под водой), а верхняя представляла собой подобие деревянного плотa, покрытого сравнительно тонкой броней. Будучи длиннее и шире железного корпуса, «плот» надежно защищал от повреждений руль и гребной винт. На верхней палубе располагалась неподвижная башня овальной формы, вооруженная одним 240-мм нарезным орудием.

Необычность корабля состояла и в том, что он мог приводиться в движение не только паровой машиной, но и вручную. Для этого в кормовой

*Постройка монитора  
«Джон Эриксон»*





Реконструкция И. И. Черникова

части к носу от машины располагался двойной ряд сидений для 24 человек, которые с помощью рукояток и передаточного механизма могли вращать гребной винт. Скорость при этом достигала 1,75—2 уз. (под парами — 4 уз.).

Эриксон, приславший из Нью-Йорка в дар шведскому правительству энергетическую установку для «Скьольда», считал, что ручной привод позволит монитору при появлении неприятеля начинать движение, не дожидаясь подъема паров, а также двигаться скрытно, не выдавая себя ни дымом, ни шумом машины. Ну и конечно, ручной привод предназначался для движения в критических случаях — когда израсходуется топливо или выйдет из строя двигатель.

Через два года после заказа «Скьольда» началась постройка примерно такого же корабля «Фрэнсис» с более толстой броней на башне, а потом на шведских верфях заложили еще семь двухвинтовых броненосных лодок с толщиной лобовой брони 420-мм — больше, чем у многих броненосцев тех лет!

В Первой мировой войне Швеция осталась нейтральной, получая огромные прибыли на поставках сырья, металлов и оборудования воюющим державам.

### Речные корабли Португалии. 1902—1918 гг.

**М**орская история Португалии имела немало славных страниц, и уже с XV в. началась колониальная экспансия этой державы, которая достигла своего расцвета в первой половине XVI в. Принц Генрих Мореплаватель организовал ряд морских экспедиций к западным берегам Африки; в 1420 г. португальцы открыли Мадейру, в 1441-м — Азорские острова, а затем утвердились на гвинейском берегу. При Мануэле I Счастливым (1495—1521 гг.) Португалия достигла апогея морского могущества. В 1486 г. Бартоломео Диас достиг мыса Доброй Надежды. В 1497—1898 гг. Васко да Гама открыл морской путь в Индию.

В 1503 г. экспедиция Албукерки положила начало образования колониальной империи Португалии в Ост-Индии. С 1505 г. португальцы укрепились на побережье Цейлона, в 1507-м овладели Мозамбиком, а позднее утвердились на Малакке и Яве. В 1500 г. Кабрал открыл Бразилию.

В руках португальцев сосредоточилась мировая колониальная торговля перцем, гвоздикой, сахаром и хлопком. Лиссабон стал мировым портом. Однако с 1581 по 1640 г. Португалия была подвластна Испании, и именно корабли португальского флота составили ядро Непобедимой армады, разгромленной в 1588 г. англичанами. После этого голландцы вытеснили португальцев из Ост-Индии, утвердились на Яве, овладели Малаккой, Цейлоном и заняли с 1624 г. важнейшие пункты в Бразилии. Англичане также постепенно вытеснили португальцев с побережья Индии.

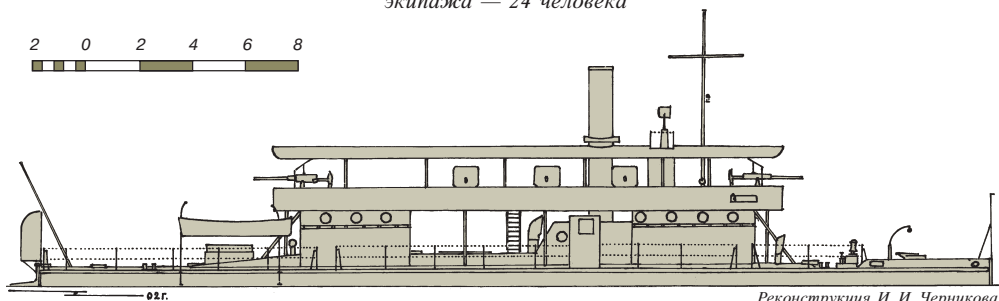
В 1640 г. с помощью Великобритании Португалия вновь обрела независимость, но потеряла, на счастье голландцев и англичан, почти все ост-индские владения. Португальское колониальное господство над Бразилией удалось восстановить в 1661 г., и опять же с помощью англичан. Поэтому с середины XVII в. ряд англо-португальских договоров устанавливал особые торговые льготы для Британии.

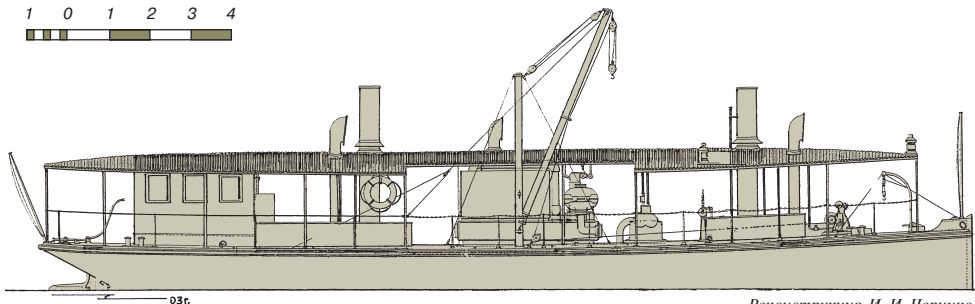
В 1822 г. в Бразилии вспыхнула революция, приведшая к ее отделению от Португалии.

В начале XX в. Португалия оказалась в полной финансовой зависимости от Англии, хотя и обладала солидными колониальными владениями в Африке и Азии. Поэтому в состав флота Португалии входили восемь речных канонерских лодок специальной постройки. Из них «Фарим», «Кашеу», «Тете» и «Сена» были построены в 1902—1904 гг. и имели водоизмещение 70 т. Все эти корабли приводились в движение кормовыми гребными колесами, развивали скорость 7—10 уз. и воору-

#### *Канонерская лодка «Макао», 1909 г.*

*Водоизмещение 95/135 т. Основные размеры: 37×6,1×0,6 м. Две паровые машины тройного расширения суммарной мощностью 250 л. с., один котел фирмы «Ярроу», два винта, скорость 12,5 уз. Артиллерийское вооружение: два 57-мм орудия, шесть пулеметов. Численность экипажа — 24 человека*





Реконструкция И. И. Черникова

*Пожарный и дезинфекционный пароход «Clayton»**для бухты Делагоа в португальской колонии Мозамбик, 1905 г.*

*Длина 21,5 м, ширина 3,96 м и углубление с полным снабжением 0,75 м. Экипаж помещался в кормовой рубке. В середине располагались дезинфекционный аппарат с принадлежностями и грузовая мачта со стрелой. Генератор газа имел запас серы в палочках, запускался в действие горящим спиртом и через особый клапан соединялся с помещением, которое требовало дезинфекции. Пожар тушился аналогичным образом*

жались одной-двумя 37-мм пушками. Они служили на африканских реках. «Тете» погибла в феврале 1917 г. на реке Замбези от взрыва парового котла, остальные исключены из списков флота между 1918 и 1945 гг. Для замены погибшей «Тете» в Англии была заказана одноименная винтовая канонерка, которая вошла в строй лишь в 1920 г.

«Патриа» построена в 1903 г. Действовала на реке Макао. В 1937 г. списана и передана Китаю, в состав флота которого входила под названием «Фу-Ю». Исключена из списков китайского флота в 1943 г. Водоизмещение 636 т. Основные размерения: 50,7×8,7×2,6 м. Суммарная мощность двух паровых машин 1775 л. с. Два винта, скорость — 16 уз. Артиллерийское вооружение: две 102-мм, шесть 47-мм, две 37-мм пушки.

«Рио-Миньо» и «Флеше» построены в 1904 и 1909 гг. соответственно на судостроительной верфи Лиссабонского военно-морского арсенала. «Рио-Миньо» служила в метрополии на реках Тахо и Миньо, что на севере Португалии (исключена из состава флота в конце 40-х гг. XX в.). «Флеше» действовала на реках в колониях, в 1937 г. списана и пошла на слом. Водоизмещение 40 т. Основные размерения: 24,5×4×0,6 м, мощность паровой машины 65 л. с., один винт, скорость — 10 уз. Артиллерийское вооружение: два 37-мм орудия, один-два пулемета. Численность экипажа — 69 человек.

Канонерская лодка «Макао» построена в 1909 г. на судостроительной верфи британской фирмы «Ярроу» и в следующем году вступила в строй. Служила в Китае (г. Макао), где в 1943 г. захвачена японцами. С 15 августа 1943 г. входила в состав японского флота под наименованием «Майко». В 1946 г. передана Китаю, в состав флота которого входила под наименованием «Ву Фен». Списана в 1968 г.

«Тете II» построена в 1918 г. на судостроительной верфи британской фирмы «Ярроу» и в 1920 г. вступила в строй. Служила на реках Макао и Замбези. В 1965 г. переклассифицирована в речной сторожевой катер, который получил тактическое обозначение Р-371 и исключен из списков флота в начале 70-х гг. XX в. Водоизмещение 100 т. Основные размеры: 23,4×6,1×0,7 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 70 л. с., один котел фирмы «Ярроу», скорость 9 уз. Артиллерийское вооружение: два 47-мм автоматических орудия, одна 37-мм пушка, один-два пулемета. Численность экипажа — 24 человека.

### Турция молодая и ее речные силы

**У** русскоязычного читателя история Османской империи связана прежде всего с многочисленными русско-турецкими войнами и славными победами отечественного оружия в XVIII—XIX вв. Нужно отметить, что к этому времени Турция уже находилась в состоянии упадка. Россия же была на подъеме, что связывалось с ее большей интеграцией в европейскую цивилизацию. Поэтому читателю будет полезно ознакомиться с краткой этнографией и культурологией Турции середины XIX в. Дело в том, что именно тогда турки приступили к освоению европейской культуры, а русские сделали это еще при Петре Великом, о чем уже было сказано выше (см. главу «Россия молодая»).

Турецкая аристократия называла себя османами, или народом Османа. Это наименование означало первоначально — люди меча, сипахи, в противоположность земледельцам — райя. Название происходило от имени основателя Османской династии — Османа. Отсюда и Османская империя. Но слово «османы» не являлось самоназванием турецкой нации. В народе бытовало другое самоназвание — муслим, а затем тюрк, турок. В турецких аристократических и официальных кругах термин «тюрк» не употреблялся. Это слово в их среде имело оскорбительное, унижительное значение, олицетворявшее собой грубость, варварство, некультурность.

Таким образом, турки-османы всегда считали себя привилегированной кастой, которая одна имела право занимать все военные и гражданские должности. Немусульмане могли вступать в эту касту только через обращение в ислам. Понятно, что османы никогда не обнаруживали большой охоты вводить в свою касту так называемую райю — как мусульман, так и немусульман — и делить с ними свои привилегии.

Османы составляли меньшинство в своей империи. В период зарождения турецкого национально-освободительного движения старое самоназвание народа «османы» заменили термином «тюрки» (турки). В частности,



термин «тюрк» и часто встречается в произведениях классиков турецкой литературы Намык-Кемаля, Шинаси и др.

На основании документальных данных, датированных 1875 г., можно принять, что в Османской империи, включая Аравию, Триполи и провинции, отрезанные после окончания Русско-турецкой войны 1877—1878 гг., жили примерно 18 млн мусульман (в том числе 13 млн османов) и 9 млн христиан.

Далеко не все мусульмане, населявшие Турцию, исповедовали суннизм по ханифитскому обряду, который являлся господствующей и официальной религией империи. Под «кызылбаши» («красноголовые» — этим прозвищем турки некогда называли персов-шиитов) понимались не только шииты, но и все сектанты, открыто исповедовавшие суннизм и тайно — другие учения, примыкавшие к официальному магометанству. Эти секты в силу заповеди, общей для них и шиитов, скрывали свои верования. Поэтому трудно сейчас определить численность шиитов и «красноголовых» в Османской империи. Мусульман-раскольников турки называли «хамушан» (безмолвные, мертвые). В Европе, благодаря соседству больших масс христианского населения, единство мусульманского правоверия сохранялось, за исключением Албании, почти неприкосновенным.

Правоверные мусульмане империи и инакомыслящие принадлежали к различным племенам, и не все говорили на одном и том же языке. Племя, в руках которого находилось политическое господство, османы, говорило на турецком наречии — османском, закреплённом литературой. В Европейской Турции они являлись по большей части владельцами городской недвижимости, чиновниками, служащими правительственных учреждений, ремесленниками или лицами свободных профессий. В Азиатской Турции значительная их часть состояла из сельских землевладельцев и хлебопашцев. В городах большинство из них входило в кланы городских собственников, промышленников, ремесленников разных цехов, чиновников и служащих. Другая их часть относилась к свободным профессиям (к ним можно причислить и духовенство). Весьма небольшое число составляли торговцы.

Не следует смешивать с османами народы тюркских племен, живших в Турции, — туркмен, татар и некоторых других. Хотя они и мусульмане, но турки на них смотрели как на райю. Большая часть их считалась «аширет», т. е. кочевыми племенами, сохранившими свою организацию. После говорящих на турецком языке наиболее многочисленной мусульманской группой являлась арабская, в которую входили потомственные арабы, в огромном большинстве (а между 1840 и 1870 гг. почти поголовно) принадлежавшие к аширет, и говорящее по-арабски население раз-

народного происхождения — преимущественно арамейского — как горожане, так и крестьяне, возделывавшие поля Сирии и Месопотамии. Официальная турецкая статистика за период 1850—1875 гг. исчисляла количество «арабских» аширет в один миллион.

В Албании, Боснии, Болгарии и на Крите османы — не кто иные, как туземцы, принявшие ислам, — говорили на шкипском, или албанском, языке, на местных славянских наречиях или по-гречески. Албанские и болгарские мусульманские писатели тех лет писали на турецком языке, христианские — на шкипском и болгарском. Только в середине XIX в. албанские мусульмане начали писать на шкипском языке, используя турецкий алфавит. А еще позже, в конце 1898 г., появился первый журнал на курдском языке.

Говорившие по-арабски разноплеменные мусульмане, обитавшие в Сирии и в области Алеппо, проявляли бóльшую склонность к торговле, нежели турки. Они, как правило, селились в городах и занимались ремеслами. Эти мусульмане-арабы долгое время игнорировали турецкий язык и турецкую литературу и предпочитали говорить, читать и писать по-арабски. До 1860 г. турки резко отграничивали их от тех, кого называли «османлылык», т. е. племенным единством османов.

К арабам примыкали мусульманские сектанты, образовавшие в Сирии небольшие республики. Они удерживались под властью Турции — скорее формальной, чем действительной — лишь силой оружия. Такowymi являлись друзы, метуали, иезиды, исмаилиты и анзари. Все они — земледельцы, выказывали особенную склонность к сельскому хозяйству, к мелким лесным промыслам и охотно занимались садоводством и огородничеством. Сектанты жили в открытой вражде с арабами-аширет равнины.

За арабами шла группа курдов, принадлежавшая по языку к иранцам, а по культуре близкая к армянам. Основная масса курдов в Эрзерумском и Диарбекирском вилайетах состояла как из кочевников, так и из ведущих оседлый образ жизни, но сохранивших древнюю племенную и родовую организацию. Они делились на три касты: торунов («благородных»), райя (вассалов-земледельцев) и заза (плебейской массы). Курды занимались скотоводством в сочетании с его мелкими подсобными промыслами (войлочным, ковровым) и земледелием и охотно кочевали как целыми родами, так и поодиночке. При соприкосновении с туркменами, если тем и другим случалось одновременно осесть на землю, они быстро ассимилировались. Курды-одиночки, селившиеся в горах или поступившие на государственную службу, отуречивались и забывали свой язык.

Лазы, грузины и черкесы — последние с 1864 г., в связи с переселением из России — значительно изменили состав османского населения.

Правда, лазы и грузины не были мусульманами, но держали себя так, как если бы принадлежали к ним. Черкесы — все мусульмане и быстро отуречивались.

Итак, османы в 1840—1870 гг. составляли меньшинство народонаселения Турецкой империи (считая мусульман и христиан).

Турецкое правительство предполагало реформировать экономику и государственное устройство империи, но не располагало персоналом чиновников, способных проводить реформы в жизнь. Для успешной замены старых, проверенных кадров требовалось вырастить и воспитать новое поколение, притом европейски образованное. Первым высшим учебным заведением стал Терджуман-одасы («Кабинет переводчиков»). Из него вышли люди, управлявшие Турцией вплоть до 1870 г.: Али-паша, Фуад-паша, Ахмед Бефик-паша, Намык-паша, Савфет-паша и др.

В то время как «Кабинет переводчиков» лишь знакомил небольшое число османов с западной культурой, органы печати начали играть первостепенную роль в перевоспитании мусульман Оттоманской империи. Честь создания турецкой прессы принадлежит французам. В 1825 г. Александр Влак основал в Смирне первую турецкую периодическую газету «Восточный зритель». Приглашенный султаном Махмудом II в Константинополь, в 1831 г. он начал издавать там «Оттоманский монитор» — официальный печатный орган правительства, выходивший сначала на французском языке. В следующем году стала одновременно с ним выходить на турецком языке «Ведомость событий», которая представляла собой перевод «Монитора». В 1843 г. французское издание, к которому враждебно относились посольства других стран, прекратило существование. Его заменили «Перечнем известий», полемической газетой, в то время как официальным правительственным органом оставалась «Ведомость событий». В 1860 г. появилась первая турецкая газета «Толкователь событий». Затем, в 1861 г., стала выходить «Картина общественного мнения» — газета либерального направления.

Одновременно с появлением газет в Турции начали формироваться политические партии. К этому же времени (между 1860 и 1863 гг.) относится основание первого ученого общества и выпуск первых периодических журналов, как научных, так и популярных. В 1861 г. возникало Оттоманское научное общество, издававшее «Научное обозрение», в 1863 г. — Литературное общество, выпускавшее иллюстрированный ежемесячник, затем появился орган, дававший военное обозрение событий.

Секуляризацию народного образования в Турции осуществили в 1846 г. К этому времени относится организация Совета, или Комиссии, по народному образованию. В 1857 г. этот Совет преобразовали в Департамент министерства.

До 1846 г. преподавание, всецело сосредоточенное в руках улемов, оставалось таким же, каким оно было во времена правления халифов. Существовало два рода школ: мектеб (начальные школы), которыми заведывали имамы кварталов, и медресе, состоявшие при больших мечетях и готовившие как слугителей культа, так и преподавателей и чиновников государственного аппарата.

Большие препятствия встретила организация среднего образования в Турции. Оба принципа, на которых оно построено во Франции — интернат и платное обучение, — противоречили духу и обычаям мусульман. Земледельцам и мелкому люду легче было устроить своих детей в школы при мечети, что освобождало их от военной службы и обеспечивало им в будущем какой-то заработок, чем хлопотать о принятии их в правительственные школы. Наконец, на уровне образования сказывалось нехватка учительского персонала.

На начальном этапе реформ, касающихся организации среднего образования в Турции, предполагалось, что каждый город, насчитывавший свыше тысячи домов, будет иметь коллеж — подготовительную школу, а главный город каждого вилайета — Императорский лицей. В действительности среднее образование давали лишь школы, подготовлявшие своих воспитанников к занятию должностей чиновников, к гражданской службе и к поступлению в казенные гражданские и военные училища. Высшее образование было преимущественно техническим. Сюда относились прежде всего Морская школа, основанная в 1852 г. и преобразованная в 1868 г.; Лесная школа, открытая в 1878 г. под руководством двух французов; Телеграфная школа, основанная в 1861 г.; Школа искусств и ремесел (420 учеников и 152 ученицы), открытая в 1874 г., Горная Императорская школа, Военно-медицинская школа (в 1873 г. выпущено 33 ученика) и Инженерно-артиллерийская школа. Больше всех других содействовала образованию в Турции Императорская медицинская школа, основанная в 1826 г.

Первоначально турки совершенно серьезно думали, что стоит их правительству провозгласить на бумаге некоторое количество реформ на европейский лад — и в их стране наступит изобилие. Однако вскоре все усиливавшийся экономический кризис привел лишь к новым займам, к Крымской войне и к появлению оппозиционного течения «Молодая Турция». Западноевропейское общественное мнение считало их представителями наиболее передовой турецкой партии. Но вскоре европейцы были потрясены, обнаружив в их лице ярых националистов и антиевропейцев. Младотурок неотступно и навязчиво преследовала мысль, что Европа ненавидит их родину. Они искренне увлекались различными политическими системами, или, скорее, революционными идеями, но никог-

да не думали перенести целиком политические учреждения Европы в свою страну.

Тем временем в стране росла оппозиция, и уже в 1864 г. она настолько усилилась, что правительство изменило закон о печати и разрешило ввоз оппозиционных газет.

В то время как в столице империи противоборство правительственному курсу носило европейские и либеральные формы, в провинции мистические секты, а заодно с ними бекташи и бабиды подают голос за религиозную реформу. С этого времени начинается ряд арабских восстаний среди сектантов — анзариев и друзов — в Северной и Южной Сирии, усмирение которых требовало от турецких властей серьезного напряжения вооруженных сил.

В период между 1840 и 1870 гг. османы составляли меньшинство среди населения империи, но с 1870 г. они постепенно стали приближаться к тому, чтобы стать большинством. Все мусульмане, приходившие из иных мест и селившиеся в Европейской Турции или Анатолии, обычно уже в первом поколении совершенно растворялись в османском населении. С 1829 г., со времени освобождения Греции, османы поглотили и ассимилировали многочисленных переселенцев: греков, сербов, хорватов, болгар, черкесов, выходцев либо из областей, которые последовательно были утрачены турками, либо из стран, завоеванных русскими. Их приток заметно усилился с 1870 г. Утрата областей, населенных по преимуществу не османами, нарушила все пропорции между различными этносами в империи.

Стремление превратить всех не османов в турецкую нацию, с одной стороны, поддерживалось политикой султана Абдул-Гамида, а с другой — встречало сопротивление как полумусульманских народов — албанцев и городских арабов (арамеев), так и чисто мусульманских, т. е. арабов-кочевников и курдов. Резня армян в 1894—1895 гг. была не единичным фактом, а частью плана политической системы, стремившейся истребить ту часть населения империи, на ассимиляцию которой уже оставалось мало надежды, и заменить ее такой, которая поддается османизации. Еще задолго до этой кровавой резни вдохновленный имперскими османскими националистами корреспондент «Британского обозрения» в Константинополе позволил себе высказывание вот какого рода: «Если бы династия Махмуда II в свое время последовала примеру Филиппа II и выгнала или истребила христиан, как это сделал сын Карла V с испанскими маврами, весь Балканский полуостров был бы ныне занят добрыми мусульманами, которые не поддавались бы влиянию Европы и энергично поддерживали бы стамбульский халифат». Этим объясняется та новая политика систематического истребления христиан, которую с такой грубой беззастенчи-



востью излагал официальный «Иттихад» («Союз»), основанный в Париже в 1868 г. младотурками. Но когда одна часть их повернула в сторону непримиримого национализма, эта либерально-оппозиционная газета примкнула к правительству, которое разделяло ее доктрину.

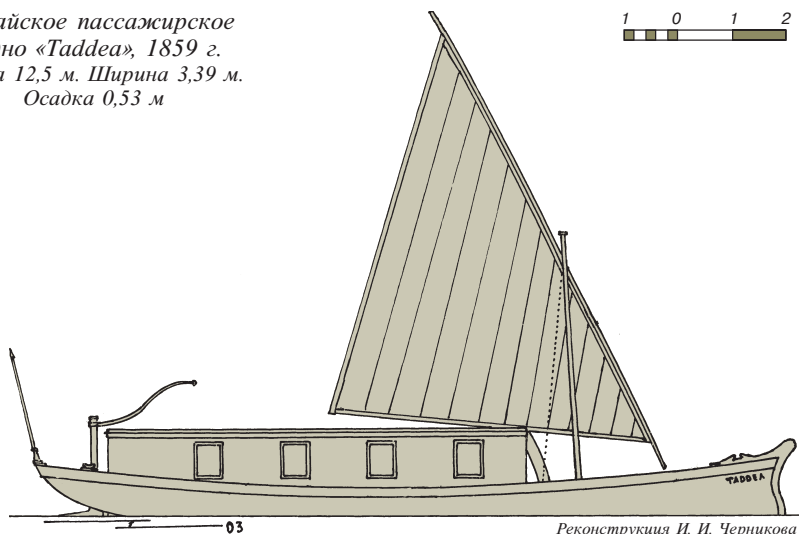
Противоположное движение, партикуляристское, с 1878 г., момента образования Албанской лиги, основанной мусульманами и христианами, угрожало османскому национализму. Противостояние мусульман, ставших во главе албанских автономистов, — явление очень значительное. В религиозном отношении Албания делилась на три различные части. Треть албанцев состояла из христиан (католиков и православных), треть — из магометан, а остальные считались независимыми (бекташи, протестанты и инакомыслящие).

События 1894—1895 гг. стали началом обширного, систематизированного и до конца продуманного плана, который в значительно больших масштабах был реализован младотурками в 1915 г. Тогда из полутора миллионов турецких армян, считая женщин и детей, турки вырезали около 950 тыс. Неожиданную поддержку в 1895 г. Абдул-Гамид получил со стороны князя Лобанова-Ростовского, русского министра иностранных дел. Русские армяне подозревались в сепаратизме, и са-



*На Дунае*

Дунайское пассажирское  
судно «Taddea», 1859 г.  
Длина 12,5 м. Ширина 3,39 м.  
Осадка 0,53 м



модержавие чувствовало себя в тот момент солидарным с Абдул-Гамидом.

Как уже указывалось выше, одна часть младотурок более или менее искренне верила в панацею «бумажных» реформ и конституций, в спасительность рабского подражания Европе и в парламентаризм. Другая, горящая революционным энтузиазмом, «вполне турецкая, вполне национальная и очень враждебная Европе именно в силу своего национализма», весьма быстро отделилась от пристрастия ко всему европейскому и от веры в конституционные реформы. Парламентаризм выглядел достаточно нелепо в стране с пятью различными языками, где население разделялось не только по племенам и языкам, но и по религиозным сообществам и профессиональным кастам. Провал, очевидный для всех с первого же собрания оттоманского парламента 1877 г., за которым вскоре последовала война с Россией, окончательно рассеял всякие иллюзии у младотурок, если они еще сохранились. «Благодарю Бога, который, среди прочих бедствий, избавил мою страну от палаты депутатов!» — так высказался в 1871 г. один из младотурок, выходя из Версальского собрания. С этого момента революционные младотурки, побуждаемые сверх того страхом перед панславистами, бросились очертя голову в омут национализма и панисламизма.

Либеральная младотурецкая партия, проявившая в конце XIX в. большую активность, не имела глубоких корней в стране. Ее решимость перевести полуфеодальную азиатскую державу в колею европейского буржуазного государства и этим спасти империю от разло-

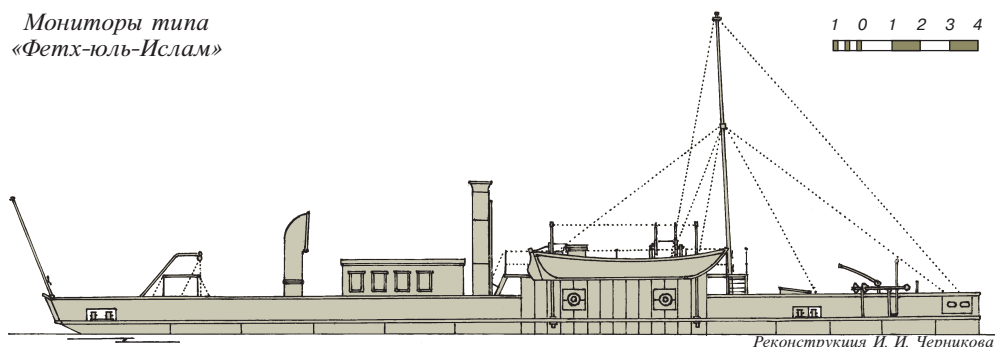
жения, себя не оправдала. Во-первых, слишком запоздало историческое дело младотурок, и европейский прессинг уже не дал им времени провести нужную реформу. Во-вторых, им не удалось ни в малейшей степени справиться с центробежными стремлениями отдельных частей империи, и разрешение страшного для существования Турции национального вопроса младотурки начали по способу свергнутого ими Абдул-Гамида, вырезая почти начисто целые народы. Сохранить целостность государства им не удалось, а сами они были сметены прочь военным поражением 1918 г.

В XIX в. Османская империя имела значительные владения в Европе, частью естественной северной границы которых служила река Дунай (турецкое название — Туна). Под турецким контролем находился весь правый берег Дуная, от его впадения в Черное море и выше по течению, до устья реки Тимок (нынешний 846-й км). Столь большая водная граница являлась причиной того, что на реке постоянно дислоцировалось значительное количество кораблей османского флота.

В 1876 г. турки дислоцировали на Дунае семь броненосцев, три вооруженных парохода и 18 деревянных судов. На кораблях стояли 62 орудия крупного калибра. Личный состав — 800 матросов. При этом турецкая флотилия значительно превосходила военно-речные силы остальных придунайских государств вместе взятых. Кроме того, имея под своим полным контролем Георгиевское и Сулинское гирла, турки могли свободно перебрасывать в дельту Дуная корабли из Черного моря. Другим путем увеличения корабельного состава флотилии могла быть мобилизация судов османской Дунайской пароходной компании.

Из речных кораблей выделялись пять мониторов типа «Фетх-юль-Ислам». Броненосцы были заложены во Франции в 1864 г., а в следующем году спущены на воду и вошли в строй для несения службы на турецких внутренних водах. «Шкодер» и «Подгориче» в 1865—1871 гг.

Мониторы типа  
«Фетх-юль-Ислам»





*Намаз в каземате броненосца*

базировались на Скадарском озере, а затем их перевели на Дунай, где постоянно несли службу остальные три корабля этого типа, распределенные по различным турецким базам на Дунае: «Семендире» в Тулче, «Фетх-юль-Ислам» в Гирсове, «Шкодер» и «Бегюртлен» в Силистрии и «Подгориче» в Видине.

Их водоизмещение составляло 335 т; длина — 30,5 м; ширина — 9,8 м при осадке 1,7 м. Две одноцилиндровые паровые машины суммарной мощностью 290 л. с. приводили во вращение два гребных винта. Наибольшая скорость достигала 8 уз. Запас угля — 20 т. Бронирование: борт 51—76 мм; каземат 12,5—76 мм. Вооружение: два 150-мм и шесть 76-мм орудий Армстронга; четыре шестовые мины. Личный состав — 50 человек (включая 10 офицеров). «Шкодер» и «Подгориче» были выведены из строя своими экипажами, захвачены 16 июля 1877 г. русскими войсками в Небуле (Никополь) и 24 сентября 1877 г. зачислены в состав Российского Императорского флота как мониторы «Систово» и «Никополь» соответственно. Они были исключены из списков кораблей русского флота 13 ноября 1889 г., после чего «Никополь» пошел на слом, а «Систово» переоборудовали в баржу № 6. Три остальных корабля этого типа в 1878 г. перешли в Турцию, где и находились до конца своей службы.





«Семендире» в 1879 г. переименован в «Мемдухийе». Мониторы выводились из строя и затем шли на слом в следующем порядке: «Бегюртлен» — в 1880 и 1886 гг.; «Мемдухийе» — в 1902 и 1909 гг. и «Фетх-юль-Ислам» в 1908 и 1909 гг.

Рушукское адмиралтейство служило единственным местом для капитального ремонта турецких кораблей на Дунае. Здесь же ремонтировали и те коммерческие суда, которые из-за полученных повреждений не могли дойти до Галаца, где имелись механические мастерские. Адмиралтейство располагалось при впадении в Дунай реки Лом. В главном здании размещались железокотельная, слесарная и литейные мастерские. Кузница и модельная мастерская находились в отдельном здании. Затем следовали склады для всех судовых и механических запасов, шлюпочный сарай, большое двухэтажное здание для размещения портовых команд и мастеровых, кран над рекой для погрузки и выгрузки судовых котлов и механизмов. Все строения связывали между собой рельсовые пути.

В период Русско-турецкой войны 1877 г. Османской речной флотилией командовал адмирал Мехмет Ариф (Ариф-паша). К этому времени в состав турецкой Дунайской флотилии входили восемь мониторов и пять канонерских лодок, а также одна вооруженная яхта, одно посыльное судно, три вооруженных парохода, один транспорт и три буксира (описание боевых действий дано в главе «Дунайские флотилии. 1827—1879 гг.»). Ниже приводятся подробные данные о турецких военных кораблях, являвшихся противниками русских в ходе речных боев на Дунае.



«Подгориче» оказался первой жертвой в войне. При обстреле румынских позиций в районе Калафата корабль был блокирован двумя минными полями по течению выше и ниже его стоянки. Монитору пришлось укрыться за островом, но румыны тайно установили мортирную батарею и начали перекидной обстрел, корректируя его по телеграфному проводу с наблюдательного поста. Семьдесят седьмой выстрел батареи взорвал погреба, и корабль затонул. Позже его восстановили, и монитор завершил карьеру в русском флоте под именем «Сисово».

Другим монитором, «Шкодер», командовал британский капитан, который сделал ряд обстрелов позиций русских и румынских войск. В апреле 1877 г. своими действиями броненосец пытался помешать постановке минного заграждения в районе Фламинда. Два русских минных катера атаковали его из засады. Но турецкий корабль, также вооруженный шестовыми минами, успешно отразил атаку катеров, которым пришлось уклониться и атаковать с другого направления, находясь под огнем монитора. Один из командиров катеров, офицер Килов, даже стрелял из револьвера по мостику. Успеха эта атака русским не принесла, но затем заговорили русские полевые пушки, заставив «Шкодер» отойти. Видимо, в этом бою отважный британский командир был серьезно ра-



*Укрепленный пост на Дунае*



*Укрепления Рушукского адмиралтейства.  
На переднем плане — монитор «Фетх-юль-Ислам»*

нен, так как в дальнейшем турецкий корабль в боевых действиях не участвовал, а позже был захвачен русскими и переименован в «Никополь».

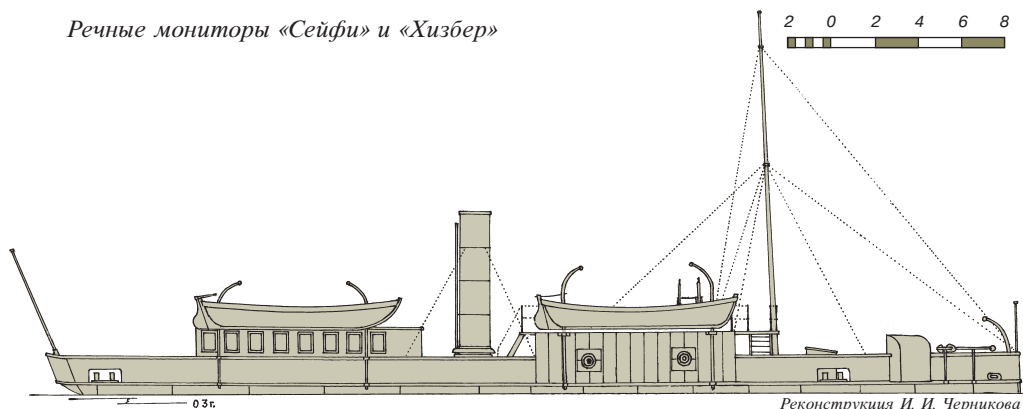
Башенные броненосцы береговой обороны «Люфти Джалиль» и «Хифз-ур-Рахман» имели водоизмещение 2540 т, длину 64,4 м, ширину 13,6 м при осадке 4,4 м. Одна горизонтальная паровая машина тройного расширения мощностью 2 тыс. л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала наибольшую скорость 12 уз. Запас угля — 300 т. Бронирование: борт — 88—140 мм; оконечности — 117 мм; орудийные башни — 127—140 мм. Вооружение: два 225-мм, два 178-мм орудия Армстронга; одно 102-мм орудие Круппа. Личный состав — 121 человек (включая 12 офицеров). Мониторы построены во Франции в 1868—1870 гг. по египетскому заказу. Корабли заложили в 1868 г. и еще в процессе постройки на стапеле, 29 августа 1868 г., передали турецкому флоту. Броненосцы спустили на воду в 1869 г., и в марте 1870 г. они вступили в строй. В дальнейшем корабли служили на Дунае, где приняли участие в боевых действиях в ходе Русско-турецкой войны. «Люфти Джалиль» 10 мая 1877 г. был потоплен во время боя у входа в Мачинский рукав Дуная русской полевой артиллерией. При этом погибли около 150 человек из числа находившихся на борту. «Хифз-ур-Рахман» прослужил до 1909 г. и был продан на слом.

Речные мониторы «Сейфи» и «Хизбер» имели водоизмещение 404 т, длину 43,9 м, ширину 9,4 м и осадку 1,6 м. Одна горизонтальная паровая



машина двойного расширения мощностью 400 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала наибольшую скорость 8 уз. Запас угля — 18 т. Бронирование: борт — 52—76 мм; палуба — 32 мм; каземат — 76—105 мм. Вооружение: два 120-мм орудия Круппа; два 178-мм орудия Армстронга; одно 102-мм орудие Круппа. Личный состав — 51 человек (включая 10 офицеров). Корабли построены по французскому проекту на турецкой верфи в Стамбуле. Броненосцы заложены в 1872 г., спущены на воду в сентябре 1873 г. и в 1876 г. переданы турецкому флоту. В дальнейшем корабли служили на Дунае, где приняли участие в боевых действиях в ходе Русско-турецкой войны. «Сейфи» потоплен в ночь

*Речные мониторы «Сейфи» и «Хизбер»*



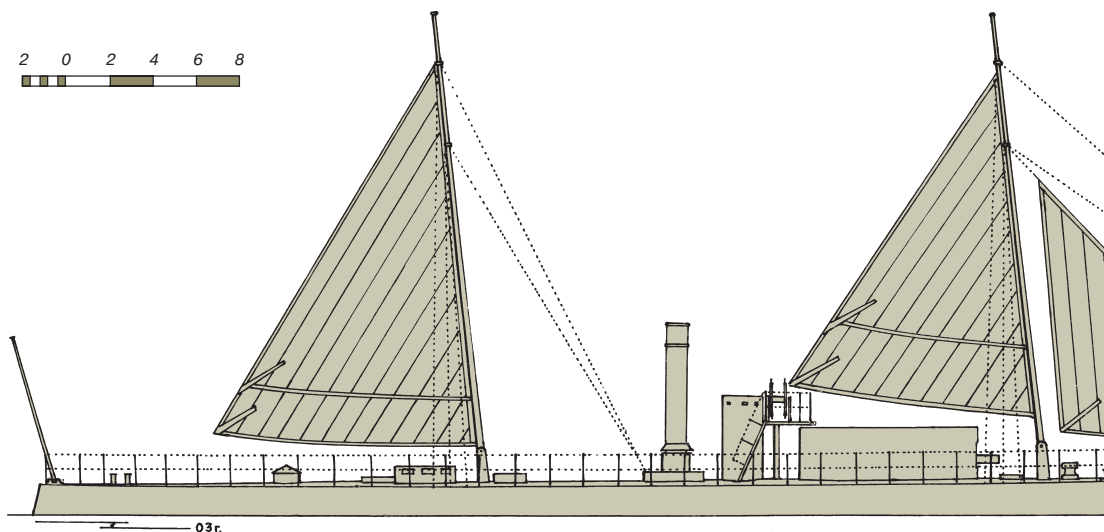
Реконструкция И. И. Черникова



с 26 на 27 апреля 1877 г. в Мачинском рукаве Дуная русскими паровыми катерами «Цесаревич» и «Ксения». «Хизбер» прослужил до 1909 г., после чего был продан на слом.

Мореходные канонерские лодки «Акка», «Варна», «Сюнне» и «Шевкет Ньюма» построены в 1859—1860 гг. в Великобритании и в августе 1859 — марте 1860 г. вошли в строй. К 1877 г. служили на Дунае. Водоизмещение — 196 т; длина — 35,4 м; ширина — 6,0 м; осадка — 2,7 м. Одна паровая одноцилиндровая машина мощностью 225 л. с. вращала один гребной винт. Наибольшая скорость достигала 8 уз. Запас угля — 20 т. Вооружение: четыре 26-фунтовых и одно 16-фунтовое орудие. Личный состав — 70 человек. «Сюнне» погибла 9 октября 1877 г., подрывшись на русской мине в районе Сюнны (Сулина), в устье Дуная. При этом утонули 27 членов экипажа. Три остальных корабля этого типа в 1878 г. перешли в Турцию, где «Варну» в 1879 г. переименовали в «Нецмифешан». Канонерские лодки выводились из строя и затем шли на слом в следующем порядке: «Акка» — в 1901 и 1903 гг.; «Нецмифешан» в 1909 г. и «Шевкет Ньюма» в 1918 и 1925 гг.

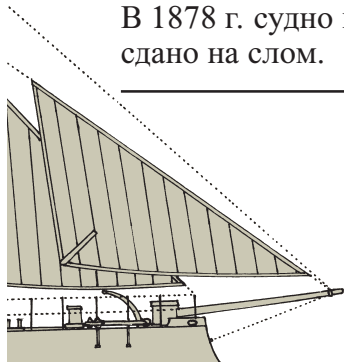
Мореходная канонерская лодка «Сейяр» построена в Стамбуле, спущена на воду в 1865 г. и в следующем году вошла в строй. К 1877 г. служила на Дунае. Водоизмещение — 276 т; длина — 39,9 м; ширина — 6,4 м; осадка — 2,8 м. Одна паровая одноцилиндровая машина вращала один гребной винт. Наибольшая скорость достигала 9 уз. Запас угля — 25 т. Вооружение — четыре 19-фунтовых орудия. Личный состав — 35 человек. В 1878 г. переведена в Турцию, где в 1909 г. выведена из строя, а затем пошла на слом.





Форт Аде-кале

Посыльное судно «Аркади» построено в 1866 г. в Великобритании по заказу правительства Конфедерации южных штатов и первоначально именовалось «Дрим». В 1865 г. судно приобрело правительство Греции и переименовало его в «Аркадион». 20 августа 1867 г. захвачено турецкими кораблями в районе Эльфаносии и в сентябре того же года вошло в состав османского флота как посыльное судно «Аркади». К 1877 г. служило на Дунае. Водоизмещение — 767 т. Длина — 78,0 м; ширина 8,0 м, осадка — 2,0 м. Одна паровая машина вращала два бортовых гребных колеса. Наибольшая скорость достигала 10 уз. Запас угля — 150 т. Вооружение — шесть 30-фунтовых орудий. Личный состав 120 — человек. «Аркади» участвовала в боевых действиях. В 1878 г. судно переведено в Турцию, где в 1896 г. списано и в 1905 г. сдано на слом.



*Неосуществленный проект малого монитора для Дуная. Водоизмещение 410 т; длина 39,93 м; ширина 9,14 м; осадка 1,6 м. Две паровых машины суммарной мощностью 200 л.с. приводили во вращение 2 гребных винта. Наибольшая скорость хода 10 уз. Запас угля 30 т. Бронирование: борт 63—76 мм; башня и боевая рубка — 76 мм. Вооружение — одна 178-мм пушка Армстронга. Предполагалось построить два корабля*





*Укрепления Силистрии*

Вооруженная яхта «Султанийе» построена в 1866 г. в Великобритании по заказу правительства Египта. Заложена в 1852 г., спущена на воду 23 декабря того же года, а в следующем году вошла в состав египетского флота под наименованием «Фейз-и-Цихат». В 1862 г. зачислена в состав турецкого флота и переименована в «Султанийе». В 1877 г. несла службу на Дунае. Водоизмещение — 2909 т; длина — 119,2 м; ширина — 9,0 м (с выносами гребных колес — 12,0 м); осадка — 4,8 м. Одна паровая двухцилиндровая машина мощностью 750 л. с. вращала два бортовых гребных колеса. Наибольшая скорость достигала 15 уз. Запас угля — 300 т. Вооружение — четыре 14-фунтовых орудия. Личный состав — 140 человек. В 1878 г. яхта переведена в Турцию. В 1910-х гг. использовалась в качестве войскового транспорта. 20 апреля 1912 г. затоплена своим экипажем в Измирском заливе, в Еникале, во избежание захвата ее итальянцами.

Вооруженный пароход «Пурсут» построен в 1847 г. в Великобритании по заказу правительства Турции. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 627 т; длина — 54,3 м; ширина — 8,6 м, осадка — 4,1 м. Одна паровая машина мощностью 482 л. с. вращала два бортовых



гребных колеса. Наибольшая скорость хода 15 уз. Вооружение — четыре-пять малокалиберных пушек. Личный состав — 45 человек. В 1878 г. пароход переведен в Турцию, где в 1883 г. списан и сдан на слом.

Вооруженный пароход «Месир-и-Бахри» построен в 1838 г. в Стамбуле. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 275 т; длина — 48,7 м; ширина — 6,7 м, осадка — 2,4 м. Одна паровая двухцилиндровая машина вращала два бортовых гребных колеса. Наибольшая скорость достигала 8 уз. Вооружение — четыре 76-мм орудия. Личный состав — 63 человека. В 1878 г. пароход переведен в Турцию, где в 1879 г. списан и сдан на слом.

Вооруженный пароход «Килич Али» построен в 1858 г. в Великобритании по заказу правительства Турции. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 484 т; длина — 51,9 м; ширина — 7,56 м; осадка — 1,8 м. Одна паровая машина мощностью 350 л. с. вращала два бортовых гребных колеса. Наибольшая скорость составляла 11 уз. Вооружение — два 33-фунтовых орудия. Личный состав — 70 человек. В 1878 г. пароход переведен в Турцию, где в 1908 г. исключен из списков флота и в следующем году продан частному владельцу. В 1924 г. корпус парохода сдан на слом.



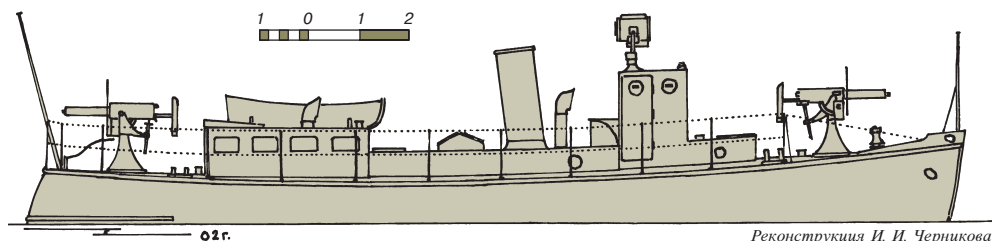
Транспорт «Фейза-и-Бахри» заложен в 1846 г. в Стамбуле и вошел в состав оттоманского флота как колесный пароходофрегат. В 1867 г. переведен в класс транспортов. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 1443 т; длина — 69,1 м; ширина 11,7 м; осадка — 5,1 м. Одна паровая машина двойного расширения мощностью 900 л. с. вращала два бортовых гребных колеса. Наибольшая скорость составляла 9 уз. Запас угля — 150 т. Вооружения не имел. Личный состав — 320 человек. В 1878 г. транспорт был переведен в Турцию, где в 1880 г. сдан на слом.

Буксир «Ислахат» заложен в 1870 г. в Стамбуле, в том же году спущен на воду, в 1871 г. вошел в состав оттоманского флота и нес службу на Дунае. Водоизмещение — 125 т; длина — 29,3 м; ширина — 6,3 м; осадка — 1,9 м. Одна паровая машина вращала два бортовых гребных колеса. Личный состав — 15 человек. В конце 1877 г. был переведен в Турцию, где в 1908 г. исключен из списков флота и в 1910 г. сдан на слом.

Буксир «Нюзхет», в 1873 г. вошел в состав оттоманского флота. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 105 т; длина — 52,4 м; ширина — 9,2 м; осадка — 1,9 м. Одна паровая машина мощностью 150 л. с. вращала два бортовых гребных колеса. В конце 1877 г. переведен в Турцию, где в 1889—1905 гг. нес службу на озере Шкодер (Скардарском). В 1909 г. исключен из списков флота и на следующий год сдан на слом.



*Укрепления Видина*



*Канонерская лодка постройки фирмы «Торникрофт»*

Буксир «Рушук» заложен в 1873 г. в Стамбуле. В 1874 г. «Рушук» спущен на воду, и на следующий год вошел в состав оттоманского флота. В 1877 г. нес службу на Дунае. Водоизмещение — 112 т, длина — 24,5 м; ширина — 5,1 м; осадка — 1,5 м. Одна паровая машина вращала один гребной винт. Наибольшая скорость достигала 10 уз. Личный состав — 15 человек. В конце 1877 г. переведен в Турцию, где в 1881 г. исключен из списков флота.

Кроме того, в состав турецкой Дунайской флотилии входили следующие вспомогательные суда: «Батум», «Кайсерийе», «Лютфийе», «Медар-и-Тевфик», «Мерсин», «Мюхревт-и-Нусрет», «Нузхетие», «Селаник», «Серафеддин», «Цаник», «Шехбаз-и-Бахри». Уже после начала военных действий в состав флотилии также вошли пароходы: «Азизийе», «Видин», «Зиштови», «Картал», «Лом», «Ниш», «Нюзхет», «София» и «Хюсейин».

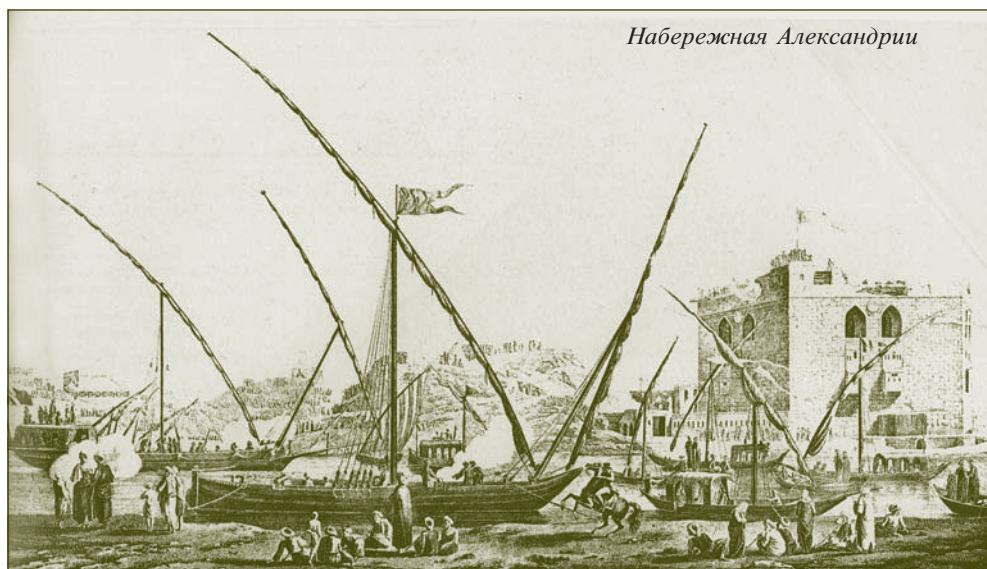
Известно, что пароход «Видин» в апреле—мае 1877 г. был потоплен русской полевой артиллерией в районе Слободзеи. Пароход «Анетте» и ряд более мелких судов 20 мая 1877 г. были захвачены русской армией в районе Фламанды еще до включения их в состав турецкой флотилии.

После окончания войны Румыния и Болгария объявили независимость и вышли из состава Оттоманской империи. Лишившись контроля над правым берегом Дуная, Турция речных кораблей длительное время не строила. И только в 1911 г. был размещен заказ на 22 канонерские лодки малого водоизмещения, которые в том же году построила известная британская фирма «Торникрофт». Канонерские лодки предназначались, главным образом, для преследования контрабандистов на мелководных реках по побережью Красного моря, Средиземного моря и Персидского залива. Этот очень удачный тип небольших речных кораблей с малой осадкой имел следующие основные размеры: длину 18,29 м; ширину 3,35 м и осадку 0,76 м. Обшивка корпуса — двойная, из тика. Надводная часть в районе машинного отделения, жилых помещений, а также рулевая рубка бронировались от пуль листами из никелевой стали. Подвод-

ная часть корпуса обшивалась медными листами. Катер приводился в движение двумя гребными винтами, которые вращали два четырехцилиндровых керосиновых мотора системы Торникрофта мощностью по 70 л. с. Скорость составляла 11,9 уз. На палубе стояли две 37-мм автоматические пушки системы «Максим». Боезапас — тысяча снарядов — хранился в помещениях для офицеров и команды. Семь таких кораблей были построены в стальных корпусах и имели осадку всего лишь 0,56 м.

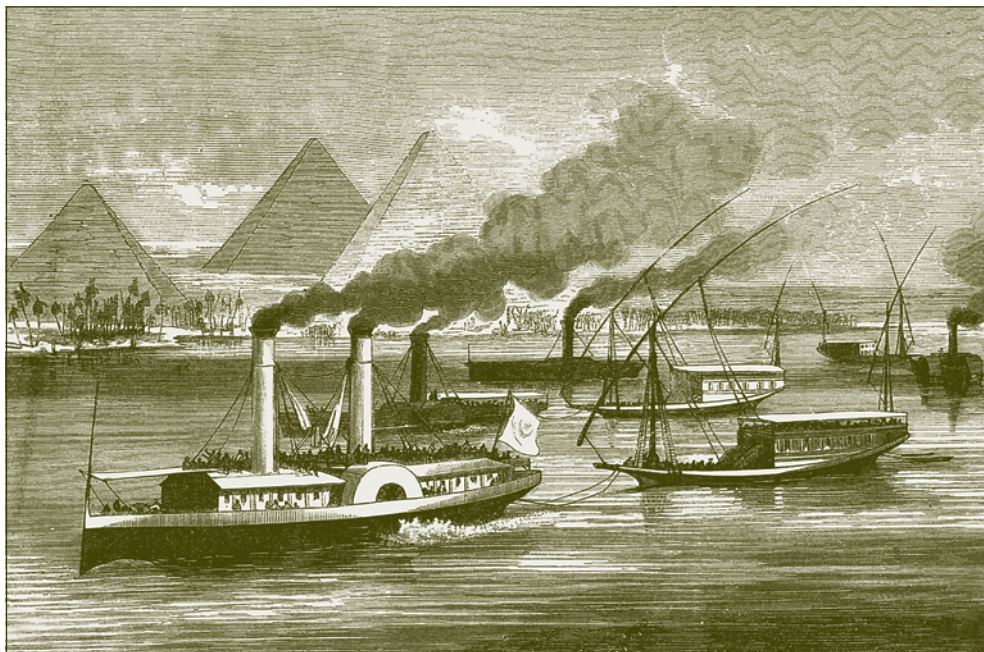
### Египет и его речной флот

**Е**гипет, покоренный турками в 1577 г., до начала XIX в. сохранял местное самоуправление мамлюкских беев, плативших султану дань через турецкого пашу в Каире. В 1798—1801 гг. Египет временно заняли французы, но потом он снова попал под власть мамлюков, грабивших и разорявших страну. Среди этих беспорядков шейхи, свергнув пашу, присланного от Порты, провозгласили в 1805 г. наместником Египта Мухаммеда-Али и вынудили Порту признать его в этом звании. Мухаммед-Али, отличавшийся редким умом и предприимчивостью, быстро упрочил свою власть, уничтожив в 1811 г. мамлюков, препятствовавших всем его нововведениям. Новый наместник Египта быстро сформировал армию европейского образца, подчинил себе Нубию и Судан, восстановил власть султана на берегах Аравии. В 20-х гг. он деятельно помогал Порте против восставших греков, но затем, видя истощение Турции после войны с Россией, в 1831 г. сам восстал против султана.



*Набережная Александрии*





*Вид реки Нил у пирамид*

Египетская армия под предводительством Ибрагима, сына Мухаммеда-Али, овладела всей Сирией и проникла уже в Малую Азию до Кютахьи (в шести переходах от Константинополя), когда дипломатическое вмешательство европейских держав и высадка русского корпуса генерала Муравьева на берегах Босфора остановили дальнейшее ее продвижение. По условиям мира 1833 г., Порта признала Мухаммеда-Али пожизненным наместником Египта, Сирии и Кандии, а сына его Ибрагима — пашой Аданской области. Однако Турция смотрела на эти уступки как на временные. В 1839 г. она возобновила войну, потерпев вновь решительное поражение.

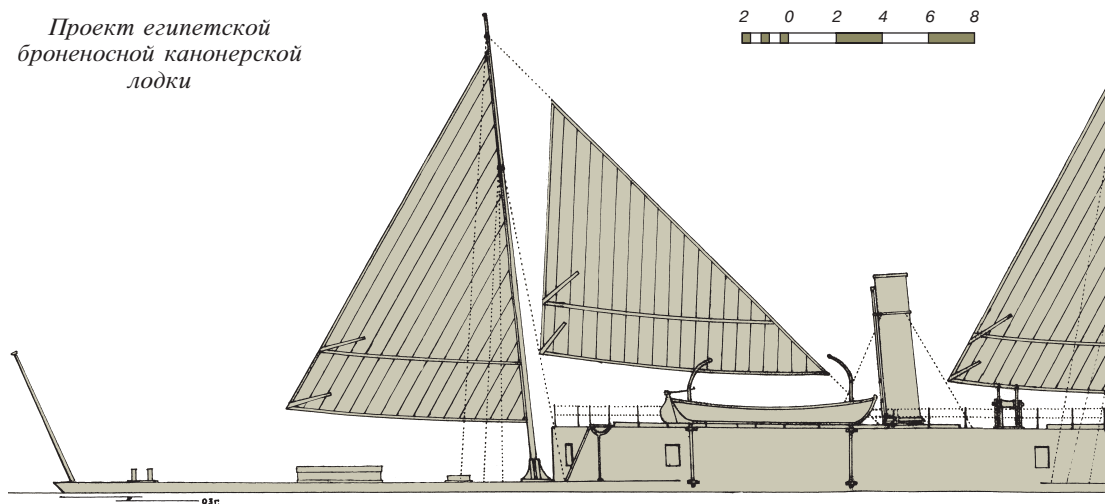
Двусмысленное отношение Египта с Портой особенно резко проявилось при сыне Ибрагима Исмаил-паше, вступившем на престол в 1863 г. Дейтельно занимаясь развитием своей армии, он стал обращаться к Порте с различными требованиями, смягчая их лишь заверениями в преданности и обязательными в восточном мире подарками. Он стал соперничать с Турцией в строительстве броненосного флота и на готовившееся в 1869 г. открытие Суэцкого канала послал непосредственно от себя приглашение европейским правительствам. Когда же в Александрийский порт неожиданно пришло турецкое судно с 600 солдатами, то их не пустили на берег.

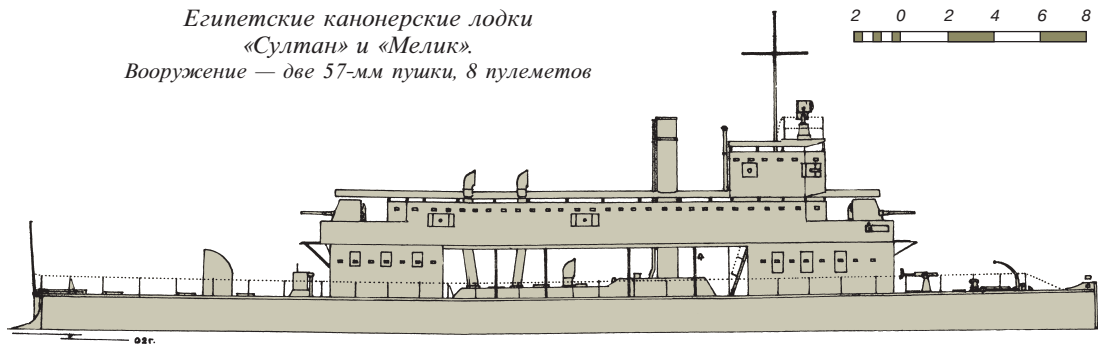
Мухаммед-Али завоевал Судан и посадил в Хартуме своего губернатора с войском. Арабские купцы торговали в Египетском Судане слоновой костью и рабами. Египетские офицеры и их войска также принимали участие в работоторговле. В 1868 г. английский путешественник сэр Сэмуэль Бекер, впоследствии Бекер-паша, посоветовал Исмаилу расширить пределы Египетского Судана, улучшить его администрацию и прекратить работоторговлю. Этот блестящий проект понравился Исмаилу, который и поручил Бекеру привести его в исполнение. С 1869 по 1875 г. египтяне заняли весь бассейн Нила до озер и образовали несколько провинций, которыми управляли европейцы, состоявшие на службе у хедива Египта.

Возрождение египетского флота после Наваринского поражения началось именно в период правления Исмаил-паши, который частично покупал корабли, а частично строил их в самом Египте. Так, в 1864 г. на Темзе проходил испытание построенный в Англии двухвинтовой броненосец «Kahigeh», предназначенный для службы на Ниле и имевший осадку 1,21 м. Броневые плиты толщиной 50,8 мм полностью защищали борт, от штевня до штевня (опускаясь на 0,61 м ниже ватерлинии), и две полукруглые артиллерийские башни в оконечностях, в которых стояло по одной 18-фунтовой длинной пушке. При водоизмещении 348 т и мощности машин 50 л. с. корабль показал скорость 9 уз. Но купленные и заказанные броненосцы в 1870 г. пришлось передать Турции. Однако уже в 1873 г. Порта признала почти полную независимость Египта.

В 1876 г. морской флот Египта состоял из 53 паровых и 77 парусных судов, с экипажами в 5360 человек. Из них 25 — военных кораблей, во-

*Проект египетской  
броненосной канонерской  
лодки*



*Египетские канонерские лодки**«Султан» и «Мелик».**Вооружение — две 57-мм пушки, 8 пулеметов*

оруженных 300 орудиями. На Ниле и в каналах плавали 58 паровых и 617 парусных судов, с экипажами в 5443 человек.

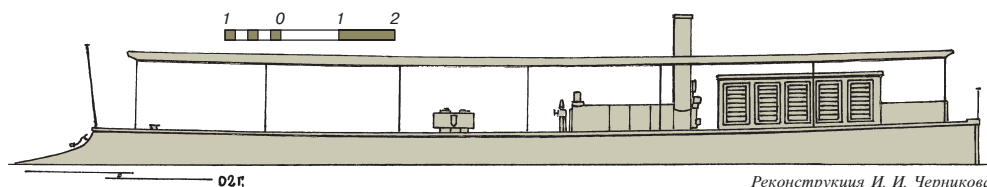
Для постройки судов служила верфь в Александрии и, кроме того, два дока. Один из них находился в Александрии — железный, плавучий, шириной 30 м, длиной 150 м, и по своей глубине погружения способный вместить самые большие суда. Другой — сухой, в Новом Суэце, длиной 140 м, шириной 30 м и глубиной 12 м. Флот комплектовался матросами из приморских жителей Египта. Офицеров готовила Александрийская морская школа. В 1873 г. в ней было семь профессоров и 40 воспитанников. Управление флотом сосредоточивалось в Морском министерстве. Морской министр имел помощника (векиля), который также носил звание управляющего Морским департаментом.

Весной 1884 г. британское военное ведомство заказало пять разборных канонерских лодок для экспедиции в верховья Нила, водоизмещением 73 т, длиной 42,67 м, шириной 6,4 м и осадкой 0,6 м. Поперечными и продольными непроницаемыми переборками корпус делился на отсеки. Две паровые машины суммарной мощностью 390 инд. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 15,1 уз. Пар вырабатывали два котла локомотивного типа. На верхней палубе стояли две рубки для десанта, с бойницами для стрелкового оружия. Между рубками был перекинут легкий мостик, на котором размещалась боевая рубка. Машинно-котельное отделение, боевая рубка и помещения для десанта бронировались 6,4-мм стальными листами. Для удобства прохода под мостами две дымовые трубы могли опускаться.



Работорговцы относились к новому режиму враждебно. Суданцы, сплошь мусульмане, ненавидели европейцев. Произошло несколько восстаний, кото-



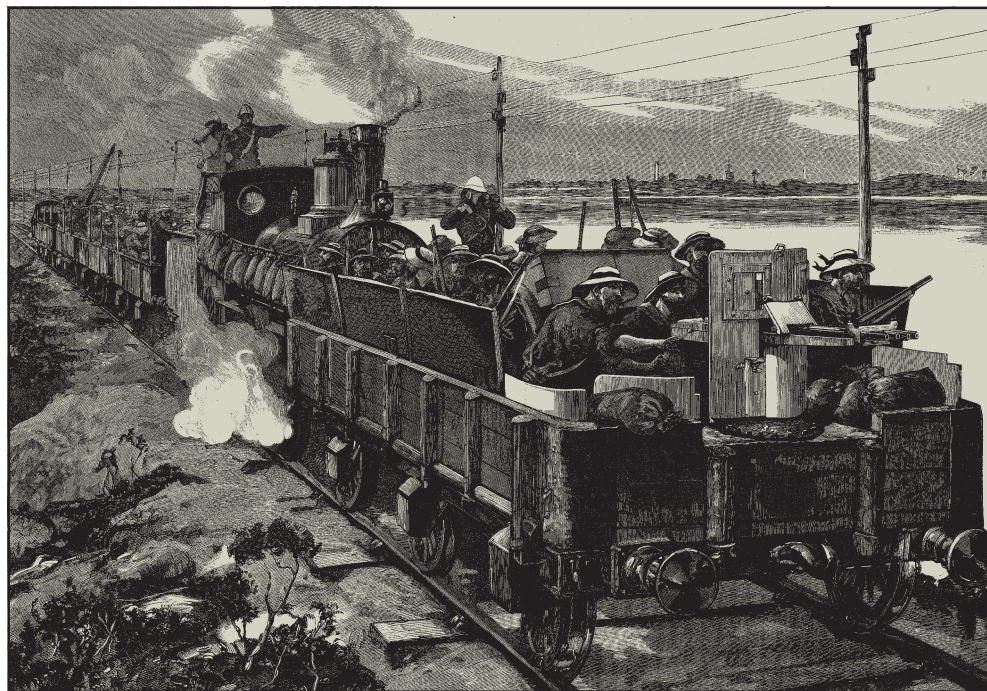


Реконструкция И. И. Черникова

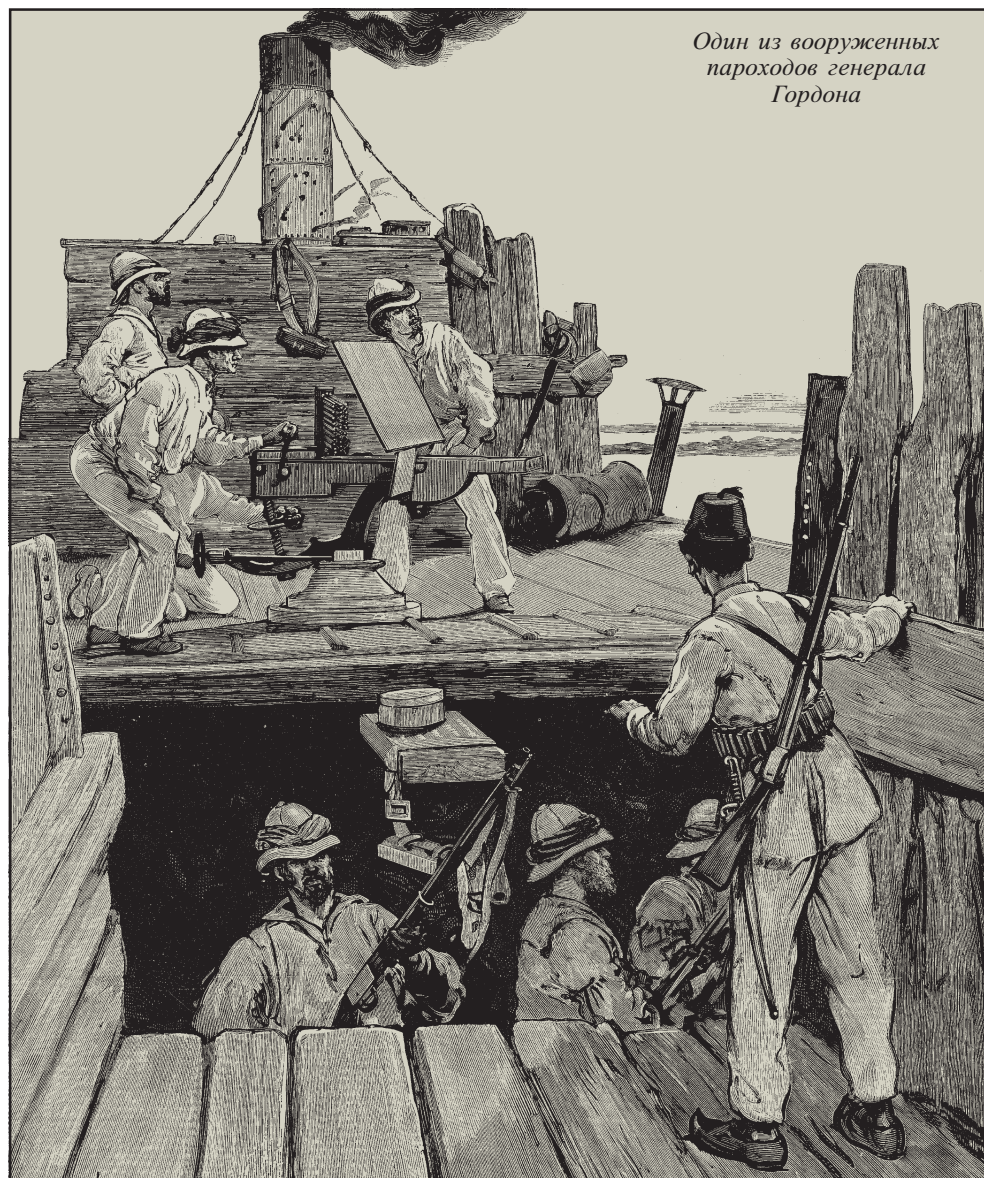
*Паровой катер дирекции Общества ирригации, 1885 г.*

*Служил для инспекционных поездок по Нилу, в районе ирригационных работ на расстоянии до 45 миль. Водоизмещение 6,7 т. Длина наибольшая 17,27 м, ширина 2,34 м и осадка 0,38 м*

рые англичане быстро подавили. В 1881 г. суданец Мухаммед Ахмет провозгласил себя божьим посланником (махди), призванным обеспечить торжество ислама на земле. В январе 1883 г. он организовал в Кордофане армию из своих сторонников, захватил столицу области и убил губернатора вместе с египетскими офицерами. Под командой английского генерала из Хартума 15 тыс. египтян выступили против него. Но махди захватил их врасплох в пустыне и перебил. Из-за дефицита в бюджете и дезорганизованной армии Египет прекратил борьбу. Английское правительство не хотело увязнуть в Судане. Оно решило временно оставить страну повстанцам, которые называли себя дервишами.



*Английский бронепоезд на разведке, 1882 г.*

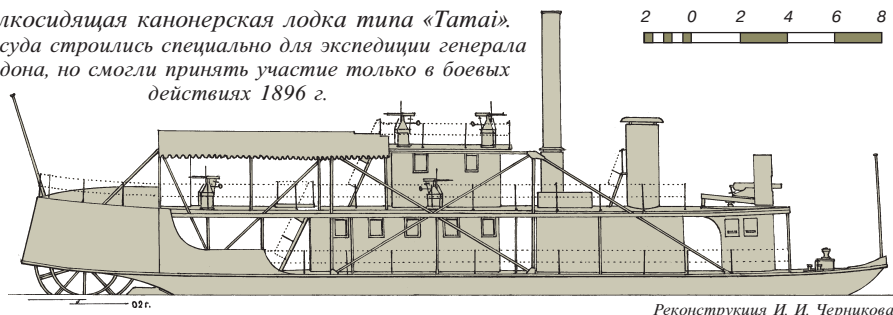


*Один из вооруженных  
пароходов генерала  
Гордона*

Английского генерала Гордона отправили в Судан с поручением вывести оттуда гарнизоны. Прибыв в Хартум, он решил попытать счастья и возобновил борьбу. Английское правительство отказалось поддерживать его. Предоставленный самому себе, Гордон выдержал в Хартуме годичную осаду. 26 января 1885 г. дервиши взяли город приступом и убили Гордона. Правительство Великобритании в конце концов



*Мелкосидящая канонерская лодка типа «Татаи». Эти суда строились специально для экспедиции генерала Гордона, но смогли принять участие только в боевых действиях 1896 г.*



*Реконструкция И. И. Черникова*

отправило на помощь Хартуму Уэльслея, но его авангард опоздал на два дня. Теперь всем Суданом владели дервиши. Англо-египетская армия ограничилась лишь охраной Египта и порта Суакин на Красном море.

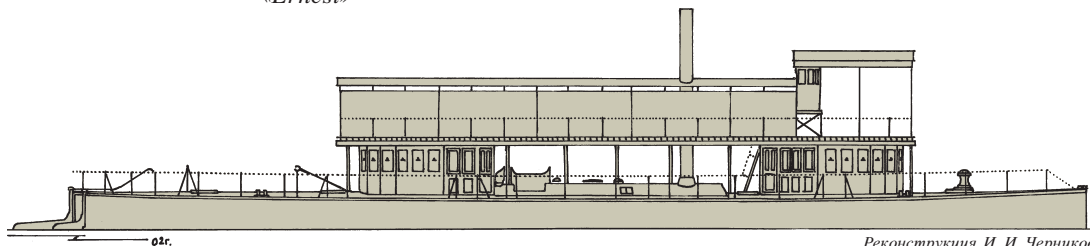
Египетская провинция Верхнего Нила (Экватория) со столицей Ладо оказалась отрезанной восстанием дервишей от остального мира. Однако она оставалась египетской и состояла под управлением австрийца Эмин-паши. Англичане опасались, как бы Эмин не вошел в соглашение с немцами, сидевшими на занзибарском побережье. Английская экспедиция под командованием Стэнли выступила из Конго и пересекла Аф-



*Одна из канонерок Нильской экспедиции*

Речная канонерская лодка типа  
«Ernest»

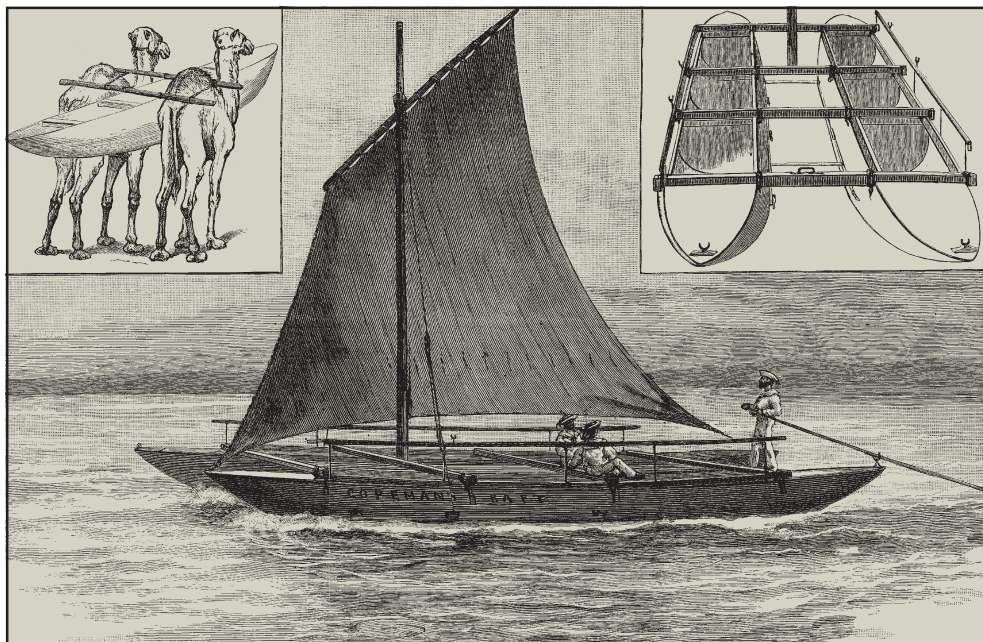
2 0 2 4 6 8



Реконструкция И. И. Черникова

рику. Под предлогом выручки Эмина из плена в 1888 г. его захватили и в 1889 г. привезли в Занзибар. Вслед за этим Англия стала опасаться занятия Верхнего Нила французами, которые двигались вверх по притокам Конго. Британия хотела оккупировать верховья Нила раньше Франции и в 1896 г. решила устроить нападение на дервишей из Египта.

Экспедиция проводилась под командованием генерала Китченера, главнокомандующего (сердара) египетской армии, и продолжалась три года. В 1896 г. сердар продолжил египетскую железную дорогу до первых порогов в Асуане. Отсюда он отправил канонерки вверх по течению до Донголы. В 1897 г. сердар соорудил железную дорогу, соединив два



Один из разборных катамаранов Нильской экспедиции





*Посадка британских войск на вооруженные пароходы для похода в верховья Нила*





*Нильская экспедиция у Вади Хальфа*

конца большой излучины реки Нила между Вади Хальфа и Абу-Гаме-дом. Перед ее конечным пунктом он занял Бербер.

В 1898 г. был нанесен решительный удар. К 20-тысячной египетской армии сердар присоединил 5 тыс. англичан оккупационного корпуса и еще 7 тыс., взятых с Гибралтара и Мальты. В сопровождении канонерок, которыми поддерживалось речное сообщение, и огромного каравана верблюдов войска поднялись вверх по течению Нила до Омдурмана, столицы махди, построенной на другом берегу, против Хартума. Дервиши

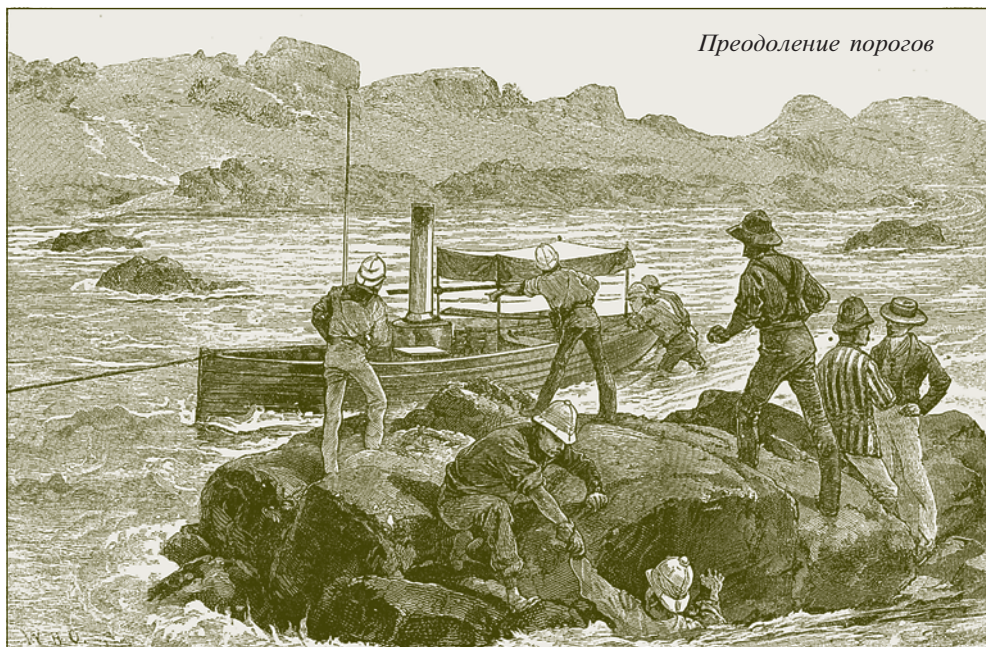


*Лагерь египетских войск в Вади Хальфа*



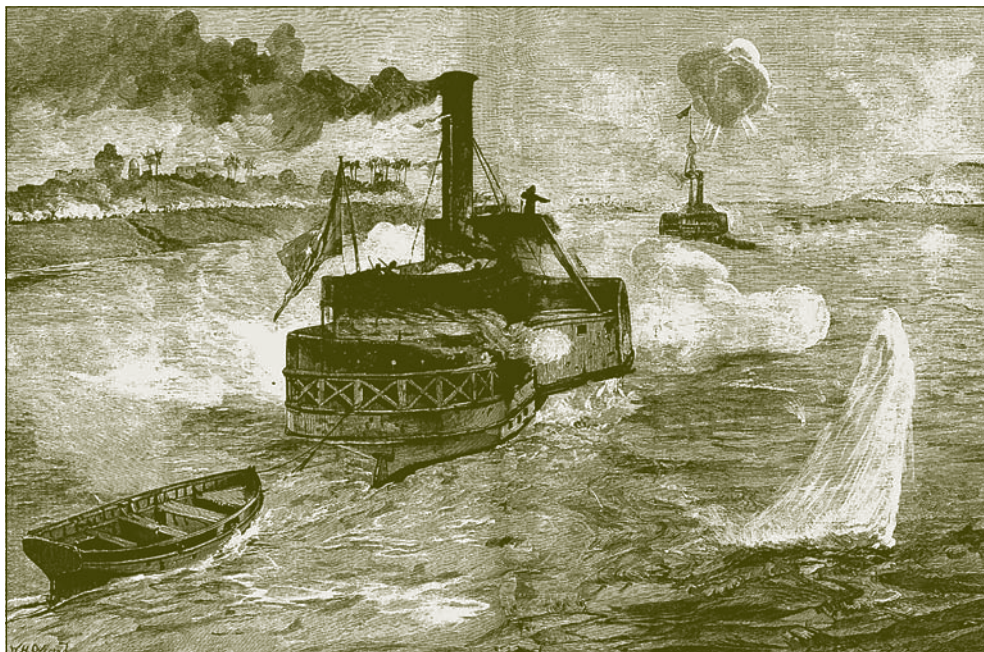


*Лагерь британских войск в Ассуане*



*Преодоление порогов*





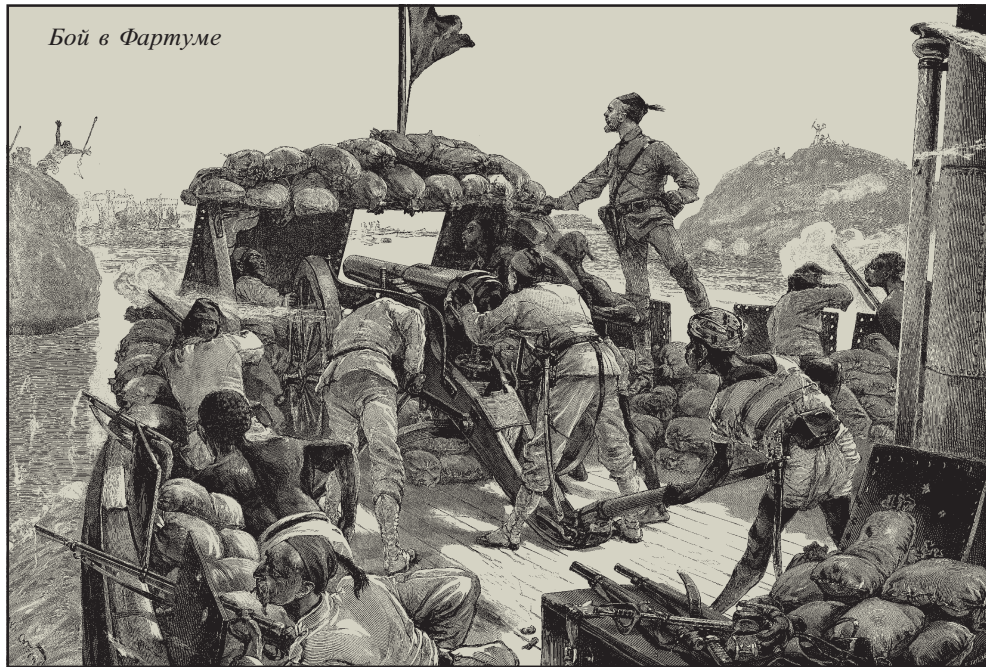
*Разведка боем в Фартуме*

в числе 100 тыс. оказали мужественное сопротивление, но быстро рассеялись под огнем скорострельных ружей и пушек. Победители предпочли прикончить раненых, а не брать в плен. После победы сердар отправился на могилу Махди, велел вскрыть его гроб и выбросить в Нил останки лжепророка.

Битва произошла 2 сентября 1898 г. Вслед за тем сердар поднялся дальше по Нилу с несколькими судами, нагруженными войсками. 19 сентября он подошел к Фашоде, которая оказалась занятой небольшим отрядом Маршана, прибывшим сюда 18 июля. Несколько позднее Франция отозвала Маршана и очистила верховья Нила.

За время с 1898 по 1900 г. Англия закончила покорение Судана. Премника махди убили, главных вождей дервишей также убили или захватили в плен. Таким образом, весь Судан был снова завоеван, но не возвращен Египту, а поставлен под совместное управление Англии и Египта. Излишки расходов на него оплачивались исключительно из египетского бюджета, а во главе управления стоял английский сердар.

Юридическое положение Египта оставалось таким же, как и до 1882 г. Англия никогда не оспаривала суверенитета Турецкой империи и не препятствовала выплате султану ежегодной дани. Она не присоединяла к себе

*Бой в Фартуме*

Египта и не объявляла официально своего протектората над этой страной. 7 июня 1902 г. английский министр иностранных дел объявил в палате общин: «Египет — государство, платящее дань султану, но занятое войсками Англии». Юридически хедив являлся главой страны. Высший представитель Англии, лорд Кромер, официально был лишь одним из европейских генеральных консулов. На деле же лорд Кромер руководил египетской политикой. Он вступил в должность в 1883 г. и с тех пор не покидал страну, получая все служебные повышения на месте. Между тем французские генеральные консулы сменялись неоднократно.

В 1892 г. послушный Тевфик умер. Ему наследовал его сын, Аббас-Хильми, родившийся в 1874 г. и воспитанный в Австрии. Совсем молодой, весьма не расположенный к англичанам, Аббас, по совету французского генерального консула, сделал попытку сменить министров и назначить офицеров по собственному выбору. Английский генеральный консул выразил протест. Франция дала хедиву совет уступить. Он повиновался и уже больше не делал попыток править самостоятельно.

Все руководство управлением теперь исходило от Великобритании. Вначале англичане считались с положением, какое приобретали иностранцы на египетской службе. Когда кто-нибудь из иностранцев уходил в отставку, его почти всегда заменяли соотечественником. Но вскоре этот образ действий изменился, особенно по отношению к французам во вре-



мена политики «булавочных уколов». В 1898 г. осталось лишь два француза, занимавших важные должности на службе у хедива: министр общественных работ и директор археологического ведомства. Армия, полиция, таможни, санитарное ведомство — все оказалось в руках небольшого количества английских чиновников, получавших хорошее жалование. Под их руководством работали все туземные чиновники.

Египетскими школами еще недавно руководили французы, и французский язык являлся главным иностранным языком в школах хедива. Сами английские чиновники говорили по-французски. Со временем школьное дело перешло к англичанам, и английский язык стал конкурировать с французским. У французов остались частные школы, главным образом школы духовных организаций, с 16 тыс. учеников, и специальное юридическое учебное заведение, которое готовило адвокатов.

Таким образом, в Египте существовали три категории европейских чиновников. Во-первых, англичане, находившиеся на английской службе, но получавшие жалованье от Египта, — то были почти исключительно



*Английские войска оставляют Донголу*

но офицеры оккупационного корпуса. Во-вторых, европейцы, состоявшие на египетской службе, среди которых с 1882 г. англичан становилось все больше и больше. В-третьих, европейцы, служившие в учреждениях и на предприятиях международного характера. С учетом всех постоянно проживавших в Египте чиновников и не чиновников всего было около 110 тыс. европейцев, из них 15 тыс. французов и 10 тыс. англичан, сверх того 5 тыс. человек оккупационного корпуса и 7 тыс. мальтийцев, тоже британских подданных.

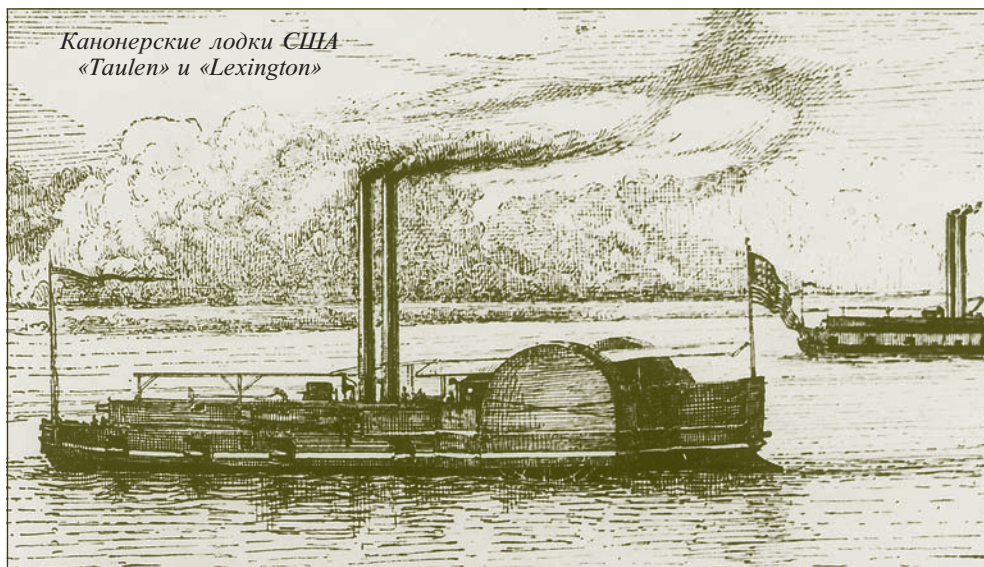
К числу важных общественных работ следует отнести строительство железных дорог, начатое в 1865 г., еще при Саиде, протяженность которых к концу XIX в. составила 2300 км рельсовых путей, принадлежавших государству, и 1500 км частных. Начатые французами при Мухаммеде-Али работы по постоянному и систематическому орошению продолжались англичанами в несравненно более крупных масштабах. Построили плотину длиной в 2 км у первых порогов, дававшую возможность задерживать и регулярно распределять потоки половодья. Орошение земель дало возможность расширить посадки двух богатейших культур: хлопка на Дельте, культивация которого началась при Мухаммеде-Али, и сахарного тростника в Верхнем Египте.

Экономическое развитие Египта принесло огромные барыши главным образом английским капиталистам. На втором месте стояли французы.

### «Гуси лапчатые» Дяди Сэма

**В**есной 1861 г. началась Гражданская война в Северо-Американских Соединенных Штатах. Сторонники «единого и неделимого» государства назывались северянами, федералистами, или унионистами, а их противники — южанами, или конфедератами. Положение федерального правительства стало сложным. Одиннадцать штатов вышли из Союза, 25 продолжали в нем оставаться. Однако в Западной Виргинии, Мэриленде, Делавэре, Кентукки и Миссури имелось много сторонников Юга. На их территориях располагалось немало плантаций, обрабатываемых рабами. Следовало ожидать, что, если флаг мятежников взвоется над Вашингтоном, власть в этих штатах перейдет в руки владельцев крупных плантаций.

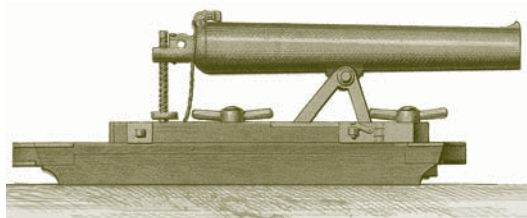
Первую речную флотилию Соединенные Штаты организовали на реке Потомак. Она состояла из небольших морских паровых судов, совершенно не приспособленных для местных условий плавания и вооруженных артиллерией, которая не могла стать серьезным противником тяжелоорудийным береговым батареям. Служба здесь была одной из самых скучных, и большую часть ночей моряки проводили в гребле на шлюп-



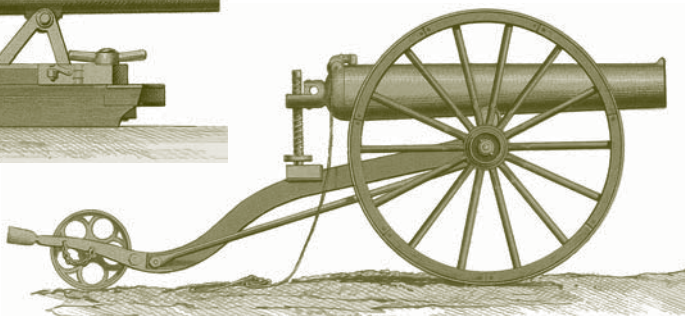
ках то вверх, то вниз по реке, преследуя контрабандистов и шпионов. Днем же пароходы подвергались опасности попасть под огонь замаскированных батарей и стрелков, скрывающихся в густых прибрежных кустарниках. Военные же «призы» их состояли из гнилых суденышек, сновавших между армиями конфедератов и северными изменниками. Существовала реальная опасность подорваться на минах, впервые примененных здесь мятежниками. В довершение всего прочего, флотилию, оперирующую неподалеку от Вашингтона, постоянно осаждали вездесущие журналисты, находившие ее далеко не в блестящем состоянии — вид у людей был какой-то сонный и помятый, а медленно двигавшиеся суда, вопреки всем предосторожностям, часто стояли на мели. Поэтому в награду за свои труды и лишения моряки получали упреки в бездействии и оскорбительные насмешки над недееспособностью Потомакской флотилии.

Следует отметить, что в первые дни войны Морской департамент много претерпел от американской прессы и общественности, так как тишина, царившая в его офисах, приводила суетливых людей к тому ошибочному заключению, что все здесь как-то сонно и безжизненно. Члены конгресса, привыкшие к громким прениям и толкотне в шумных и оживленных залах палаты представителей, думали так же. И это в то время, когда столица сотрясалась от меди армейских оркестров, когда по ее улицам браво маршировали полки и лихо цокали копыта лошадей «блестящих» офицеров, которые, обласканные улыбками и теплыми взглядами красавиц, готовы были идти не только на фронт,





*4-фунтовая пушка  
флота США  
на судовом (слева)  
и десантном лафете*



но и вообще куда угодно. Флот же, незримо, но деятельно готовившийся к неведомой для него войне на реках и к блокаде огромного побережья мятежных штатов, не мог ослепить публику таким фейерверком красок и звуков. Поэтому корреспонденты и издатели многих газет полагали, что они выносят на суд читателей очень дельные и серьезные замечания, называя секретаря флота и его сотоварищей «дремлющими в виду опасностей страны».

Несмотря на тяжкие мытарства военного времени, командование флота пришло к пониманию неизбежности постройки совершенно специфичной техники для речных условий и необходимости подготовки личного состава для действий на реках.

Характерной особенностью войны стала ожесточенная борьба за водные пути. Для штатов Среднего Запада, оставшихся верными Союзу, Миссисипи как транспортный путь имела огромное значение. Это относилось и к штату Иллинойс, где до своего избрания в президенты жил Линкольн.

Президент Соединенных Штатов Линкольн не зря называл Миссисипи «позвоночным столбом мятежа». Из одиннадцати штатов Конфедерации восемь находились к востоку и три — к западу от Миссисипи. Если бы унионистам удалось добиться господства над рекой, Конфедерация была бы разделена на две части. Три штата к западу от Миссисипи — Арканзас, Луизиана и Техас — располагали несметными стадами скота, и именно от них зависело снабжение продовольствием вооруженных сил конфедератов. Кроме того, господство на великом водном пути Америки позволяло армиям северян перебрасывать с помощью пароходов свои воинские части и снабжать их всеми видами довольствия.

Снабжение армии, производимое на виду у врага, бомбардирование укреплений и, наконец, морские сражения, разыгранные на реках, заня-

ли значительное место в истории этой войны. Благодаря этому презрительное прозвище «моряк пресной воды» превратилось для американцев в почетный титул.

Борьба на реках приняла невиданный в истории размах. Кораблестроители Нового Света интенсивно занимались созданием броненосных кораблей. Как унионисты, так и конфедераты вскоре после начала войны располагали на Миссисипи броненосными флотилиями. Кроме того, изобретательные американцы удивили весь мир тем, что впервые со времен Древней Греции вновь применили таран. Два американца: коммодор Перри, тот самый, который содействовал возвращению Японии в круговорот мировой истории, и его брат Чарльз Перри, гражданский инженер, поняли, что пришла пора вернуться к тактике галер. Паровая тяга на флоте сделала корабли еще более независимыми от ветра, чем некогда гребные суда.

С легкой руки президента Линкольна речные канонерки Соединенных Штатов стали называть «гуси лапчатые Дяди Сэма». Принимая во внимание классическое образование президента, можно предположить, что этим он хотел напомнить о тех легендарных гусях, которые когда-то спасли Рим. Что касается эпитета «лапчатые», возможно, президент учитывал технические особенности речных кораблей — большая их часть приводилась в движение гребными колесами. Наконец, Дядя Сэм — это образ, возникший в середине XIX в., в период активной массовой агитации в пользу освобождения негров от рабства, обобщенный образ типичного янки — жителя Северных Штатов, человека свободного и не приемлющего рабства. Во время Гражданской войны в Америке



*Канонерская лодка США «Тулера»  
и плавающие мортиры*

1861—1865 гг. Дядя Сэм стал символом вооруженной борьбы против рабства и даже изображался в образе Линкольна. Президент об этом знал и тем немного бравировал, часто упоминая в своих речах Дядю Сэма. Во всяком случае, прогрессивное человечество в то время вкладывало в этот символ все лучшее, что было связано с народом Северной Америки. Дядя Сэм был ненавистен рабовладельцам. В конце войны, когда победа Севера была близка и неизбежна, Линкольн был убит агентом рабовладельцев. Газеты южных штатов тогда, не скрывая восторг, писали: «Дядя Сэм умер...»

Уже через три дня после начала боевых действий правительство Соединенных Штатов подняло вопрос о создании речных флотилий. Военный департамент потребовал, чтобы ему поручили контролировать проблемы строительства броненосцев для западных рек.

7 августа 1861 г. видный специалист по речному судостроению и судостроительству инженер Джон Идс подписал контракт с генерал-квартирмейстером армии Соединенных Штатов. В соответствии с условиями контракта Идс обязывался в 65 дней разработать проект и построить семь броненосных канонерских лодок. Это был чрезвычайно смелый шаг с его стороны, так как с началом военных действий жизнь в пограничных штатах совсем замерла. Никто не знал, какой оборот примут дела, в финансовых и промышленных кругах царили недоверие и скепсис. Прокатные станы, механические, литейные и металлообрабатывающие заводы простаивали уже несколько месяцев, и рабочие искали себе занятия в более спокойных штатах. Но еще не успели высохнуть чернила на контракте,

*Броненосная канонерская  
лодка США «Луисвилле»*





*Федеральный  
бронированный войсковой  
транспорт «Крикет» —  
один из так называемых  
«тонких» броненосцев*

как множество людей были приведены в действие телеграммами из Вашингтона. Лесопилки начали одновременно заготавливать лес в штатах Кентукки, Теннесси, Иллинойс, Индиана, Огайо, Миннесота и Миссури, а пароходы, железные дороги и баржи были подряжены для немедленных перевозок. Телеграфные линии между Сент-Луисом, Питсбургом и Цинциннати часами передавали подробности заказов для заводов этих городов, касающиеся постройки двадцати одной паровой машины и тридцати пяти котлов для нового флота. Большие прокатные заводы: портсмутские в Огайо, ньюпортские в Кентукки и сент-луисский — готовили броню. Уже менее чем через две недели 4 тыс. человек круглосуточно, без праздников и выходных, работали в различных судостроительных мастерских. Через 45 дней со дня закладки было спущено с установленными котлами и машинами первое броненосное судно Соединенных Штатов «Сент-Луис», за ним быстро последовало еще шесть. Вскоре Идс закончил и восьмой броненосец, «Бентон», заложенный почти одновременно с первыми, сверх того он обратил подводную лодку неудачной конструкции в броненосную канонерку. Таким образом, в течение ста дней удалось построить целую флотилию суммарным водоизмеще-



Канонерская лодка  
США «Nipsic»



нием более 5 тыс. Однако правительство США не торопилось должным образом вознаградить эту предприимчивость. Под тем или иным предлогом платежи зачастую приостанавливались, и, наконец, набралась столь значительная сумма невыплат, что только патриотизм приятелей Идса (когда он истратил все свои собственные средства) позволил продолжить начатое дело. Кроме упоения славой, неизбежно последовавшей за успехом в этом предприятии, Идс мог утешать себя мыслью, что корабли, составлявшие в то время его собственность, вскоре с успехом овладели фортами Генри, Донельсон и № 10, расположенными на реках Теннесси, Кумберленд и Миссисипи.

6 сентября 1861 г. в Сент-Луис прибыл коммодор Фут, который принял командование Западной флотилией. В тот же день флотилия северян вышла на рекогносцировку рек Миссисипи, Теннесси и Кумберленд. Скоро команды канонерок вполне освоились с новыми условиями плавания и искусно управлялись со своими судами и пушками. Выстрелы их наводили ужас и производили опустошение в рядах неприятеля. Полевые батареи, метившие в федеральные суда, тут же сравнивались с землей, если не успевали ретироваться. Канонерки и тараны конфедератов после первых же стычек также предпочитали не показываться в пределах прямой видимости.

Продвижению армии северян в штат Теннесси препятствовали форы Генри и Донельсон, охранявшие позиции на реках Кумберленд и Теннесси. Командующий армией генерал Грант предполагал захватить эти



форты одновременным нападением: с берега — войсками, а с реки — канонерскими лодками. Бомбардировка форта Генри стала первым серьезным испытанием новых канонерок. Флотилия первоначально состояла из четырех броненосных и трех деревянных кораблей, имевших 75 пушек крупного калибра.

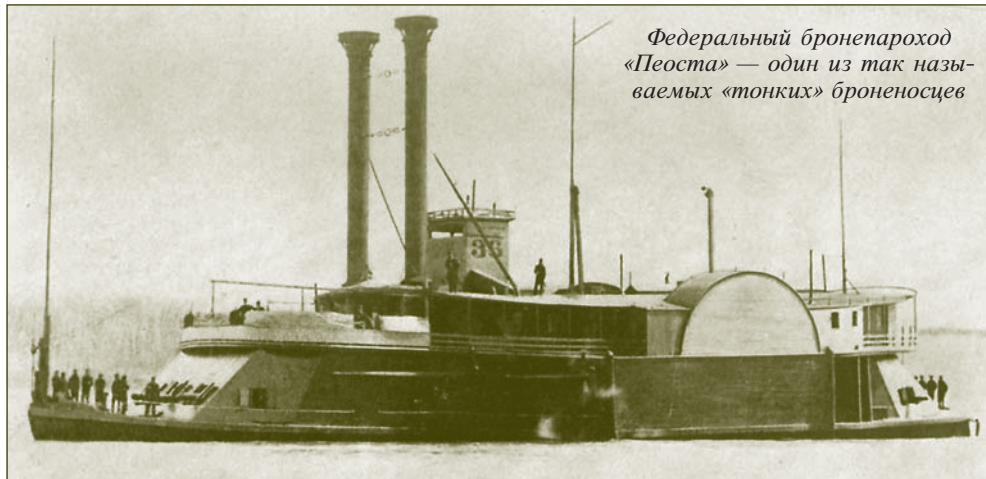
3 февраля 1862 г. федеральные канонерские лодки и транспорты с войсками вышли из Кейро в сторону форта Генри, представлявшего собой хорошо и правильно построенное укрепление, имевшее 19 тяжелых орудий и окруженное со всех сторон водой.

Ночь перед штурмом оказалась одной из самых неприятных и тягостных: сильная гроза с проливным дождем пронеслась вдоль реки, принеся с собой мрак и холод. Ветер выл в снастях, рвал одежду и пронизывал до костей. Глухие раскаты грома, зловещие вспышки молний фантастически изменили окружающий пейзаж. Но на следующее утро яркие и теплые лучи взошедшего над штатом Кентукки солнца заставили позабыть невзгоды бурной ночи, прошедшей к тому же в хлопотливых приготовлениях и в беспокойном ожидании предстоящей битвы.

Как только рассвело, флотилия снялась с якоря и строем фронта двинулась к форту. Впереди шли броненосцы, а за ними, на расстоянии одной мили, следовали деревянные канонерские лодки. Пройдя остров Пантер, моряки увидели форт, стоявший на изгибе правого берега реки. Спустя 10 мин обе стороны обменялись несколькими выстрелами. На расстоянии около 600 м флагманский, а затем и другие броненосцы



*Корвет США  
«Resaca»*



*Федеральный бронепароход  
«Пеоста» — один из так назы-  
ваемых «тонких» броненосцев*

открыли огонь из носовых пушек. Ответные выстрелы с форта оказались чрезвычайно точными: от беспрерывно сыпавшихся ядер в казематах стоял сплошной гул, и моряки убедились в прочности брони своих кораблей.

Ужасный бой продолжался немногим более часа. Несмотря на мужество и мастерство гарнизона, форт лежал в пыли и руинах. Мятежники спустили флаг.

Канонерки, как броненосные, так и деревянные, получили многочисленные повреждения. Но более всех пострадал «Эссекс». Ядро пробило его левый борт и паровой котел. Двадцать человек были убиты или сильно обварены паром. Несмотря на это, первая битва речных броненосцев против береговых батарей, защищенных сильными укреплениями, увенчалась полным успехом. Броня служила хорошей защитой против орудий неприятельских укреплений.

Вскоре после сдачи форта Генри коммодор Фут послал вверх по реке Теннесси три деревянные канонерские лодки; 6 февраля 1862 г. отряд вышел из форта Генри, а вечером следующего дня федеральные корабли пришли в Серро-Гордо, где захватили большой пароход, который вскоре переделали в броненосную канонерскую лодку. Кроме того, в Чикезо (штат Миссисипи) и Флоренции (штат Алабама) они сожгли пять пароходов противника.

Форт Донельсон по своей величине и силе значительно превосходил форт Генри и имел на вооружении более тяжелые орудия. Форт располагался на левом берегу реки Кумберленд, почти в ста милях от устья.

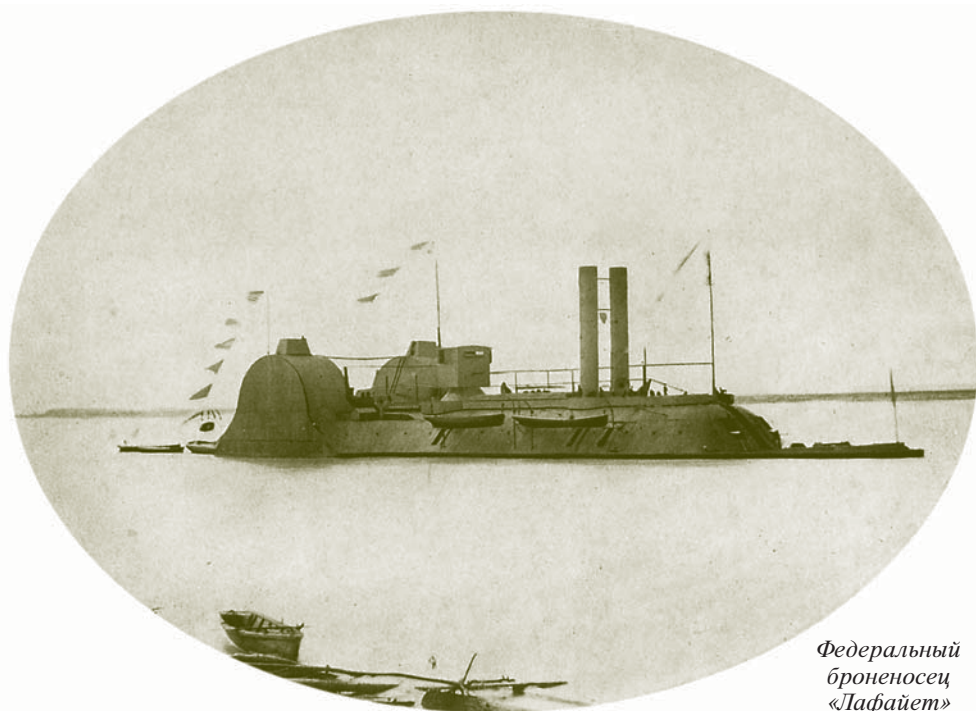
Броненосная лодка «Карандолет» подошла к противнику ранее других кораблей федеральной флотилии и тотчас начала бомбардировку

батарей, которые располагались на отлогом утесе тремя ярусами по высоте. Канонерка могла действовать только тремя носовыми орудиями, против 15 у конфедератов. Вскоре «Карандолет» получил повреждения в машине и вынужден был отступить.

14 февраля 1862 г. в 14 ч шесть федеральных канонерских лодок (из них четыре броненосные) двинулись к форту. Началась жаркая канонада.

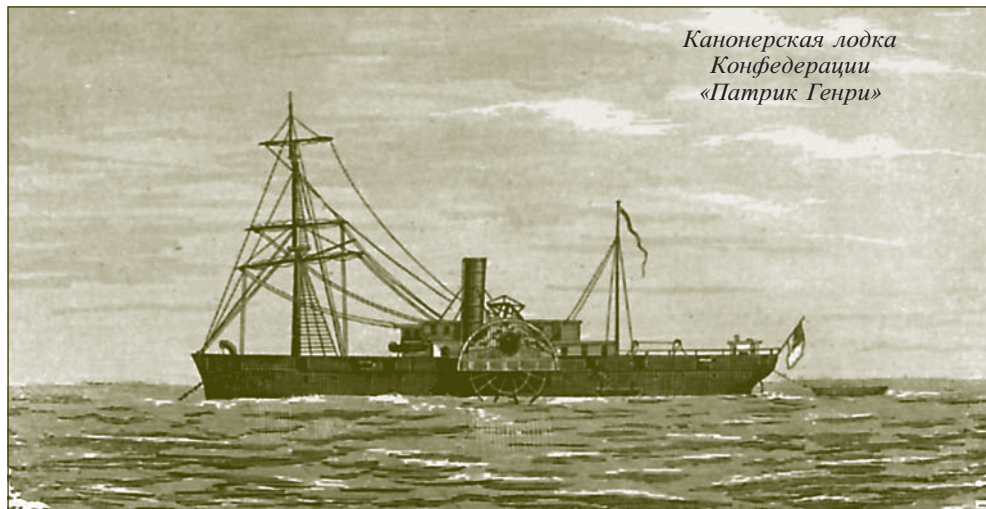
Фут рискнул приблизиться к форту Донельсон на дистанцию в 100 м. Но броня была пробита тяжелыми ядрами так же легко, как молния пробивает кору деревьев. На одном из его кораблей ядро снесло головы пяти матросам. Кроме того, одно орудие взорвалось. Две канонерки понесло вниз по реке; течение швыряло их в разные стороны, точно деревянные колоды. Но и огонь неприятеля стал заметно ослабевать. Тем не менее две другие броненосные канонерки, также сильно потрепанные, следовали за двумя первыми. После полуторачасового боя все было кончено.

Результаты боя показали, что легкая броня канонерских лодок не выдерживала ударов ядер тяжелых орудий на малой дистанции, а машины, штурвал и руль требуют лучшей защиты. Но, тем не менее, моряки убедились в превосходных качествах железной брони. Так, на «Сент-Луисе», получившем 59 попаданий, только девять человек были ранены, а во всей флотилии насчитывалось до 11 убитых и 43 раненых.



*Федеральный  
броненосец  
«Лафайет»*





*Канонерская лодка  
Конфедерации  
«Патрик Генри»*

Довольно быстро с форта Донельсон приплыли парламентареры, и по взаимной договоренности гарнизон оставил это укрепление. Взятием форта Генри и последовавшим за этим падением форта Донельсон армия и флот Соединенных Штатов прорвали северную оборонительную линию противника. С этого времени началось постепенное завоевание Юга.

Вскоре федеральной флотилии пришлось иметь дело и с речными силами южан. Рабовладельческие штаты не менее ревностно взялись за постройку броненосцев, причем начали они ее даже раньше своих противников. Дело в том, что аристократический Юг никогда не испытывал недостатка в способных и грамотных офицерах, великолепно понимавших, что победить флот Федерации можно только новыми боевыми средствами, которые сочетали бы неуязвимость, огромную ударную силу и управлялись малочисленным экипажем. Но на средства, которыми располагали конфедераты, сильный броненосный флот создать было трудно.

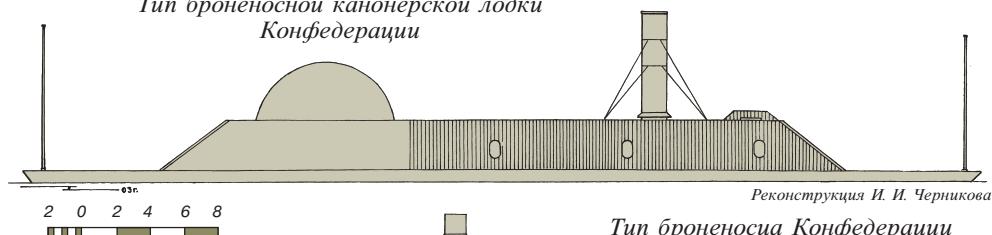
Единственными металлургическими заводами на Юге являлись мастерские Тредгара под Ричмондом, где еще сохранился небольшой штат рабочих, опытных в деле литья и проката. Постепенно соответствующие заводы были созданы еще в шести городах. В результате Конфедерация смогла лить пушки, а также изготавливать броню из железнодорожных рельсов, сплюснутых ударами молотов.

На Юге во всем чувствовалась крайняя промышленная отсталость. Добывать железо для брони и болтов было чрезвычайно трудно. В поисках этого «драгоценного» металла строители буквально рыли землю: они собирали старые рельсы, железный лом, гвозди и вскоре стали широко известны под прозвищем Железные Торговцы. Машины, как пра-

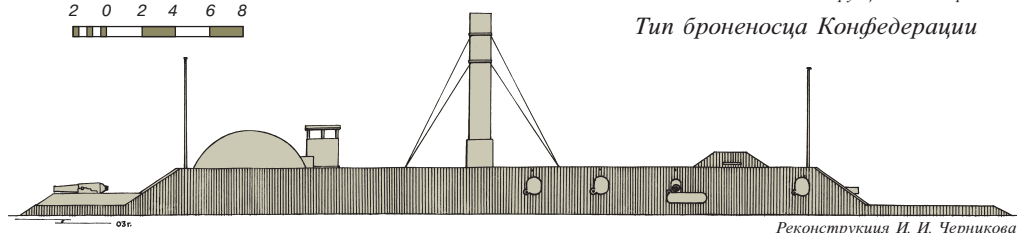
вило, снимались с отслуживших свой век маломощных пароходов, отчего конструкция броненосцев принимала иногда самые невероятные формы. Так, «Луизиана» имела один винт и два колеса, установленные в колодце посередине корпуса. На адмиралтействе города Язу строился огромный броненосный таран 94,5 м длиной и 21,4 м шириной, на котором предполагалось поставить шесть машин, четыре колесных и два винтовых движителя.

Речная флотилия конфедератов готовилась подняться вверх по Миссисипи к Сент-Луису и войти в реку Огайо. Некоторые броненосцы, строившиеся в Новом Орлеане, были почти готовы, и мятежники не сомневались, что «Луизиана» уничтожит федеральную флотилию и откроет путь к верхним притокам Миссисипи. Постройка велась с большой спешкой, и не успевали стихнуть последние удары молотков, как очередной монстр выгрел на середину фарватера, с твердым намерением ринуться в бой. Мастерские еще занимались окончательной отделкой, а артиллеристы уже обучались ведению огня из пушек, и крики: «Вколачивай гвозди № 10!» чередовались с командой: «Картуз!». За распоряжением: «Подтянуть гайки и винты» следовала команда: «Зарядить бомбой! Товсь!» Броненосцы производили потрясающее впечатление на эмоциональных южан, их грозный и суровый вид внушал уверенность в победе «правового дела». Поэтому каждый такой выход сопровождали пароходы, заполненные любопытными, желавшими воочию убедиться, как быстро будут разбиты янки. Но броненосный флот, предназначенный порождать ужас на всех морях и реках, постигла печальная участь. Многие, не вполне еще законченные корабли, сгорели на стапелях под залпами федеральных канонерок, которые мощная индустрия Соединенных Штатов поставляла значительно быстрее, чем это делал Юг.

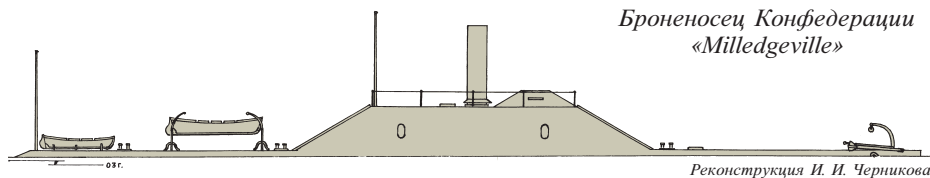
Тип броненосной канонерской лодки  
Конфедерации



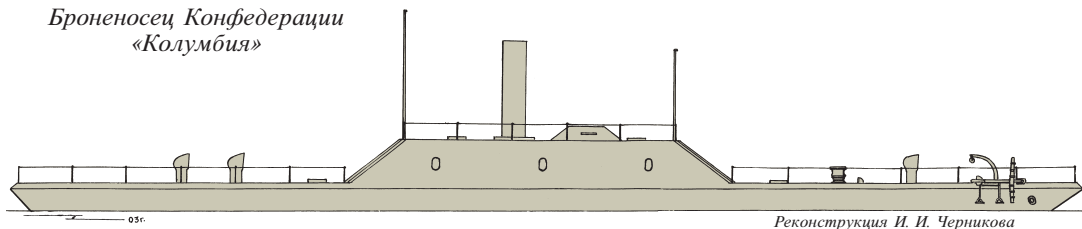
Тип броненосца Конфедерации



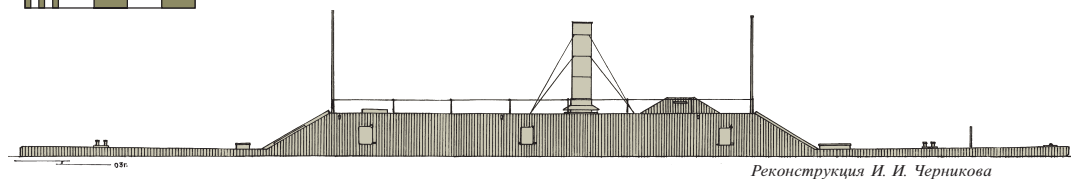




Броненосец Конфедерации  
«Колумбия»



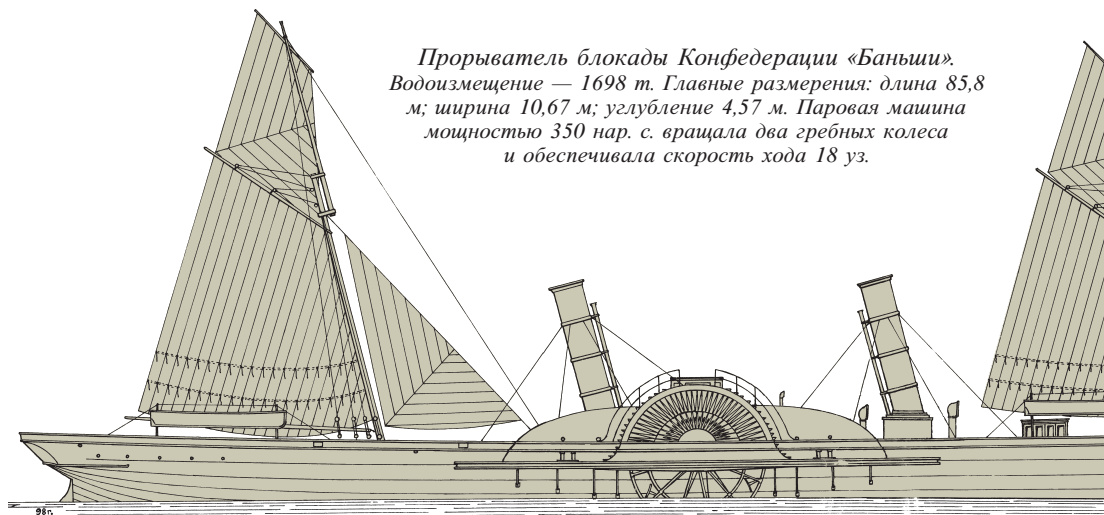
2 0 2 4 6 8

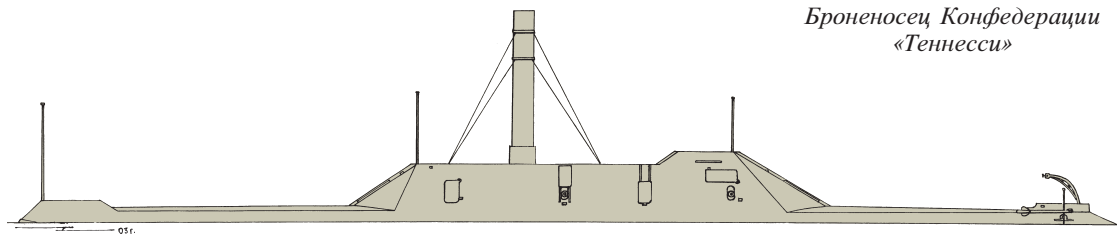
 A horizontal scale bar with markings at 2, 0, 2, 4, 6, and 8 units.


Броненосец Конфедерации «Атланта».

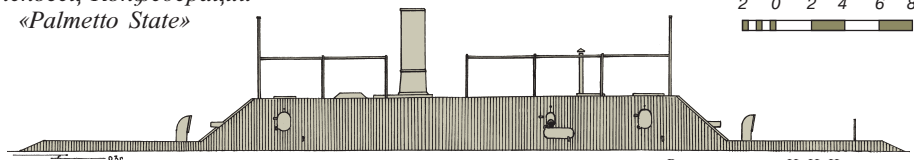
Водоизмещение — 1006 т. Главные размеры: длина 62,78 м; ширина 12,34 м; углубление 4,80 м.  
Одна паровая машина вращала один гребной винт. Бронирование: борт — 102 мм; палуба — 25,4 мм; боевая рубка — 102 мм

Прорыватель блокады Конфедерации «Баньши».  
Водоизмещение — 1698 т. Главные размеры: длина 85,8 м; ширина 10,67 м; углубление 4,57 м. Паровая машина мощностью 350 л. с. вращала два гребных колеса и обеспечивала скорость хода 18 уз.



Броненосец Конфедерации  
«Теннесси»

Реконструкция И. И. Черникова

Броненосец Конфедерации  
«Palmetto State»

Реконструкция И. И. Черникова

И вместо победоносного похода на Север объятые пламенем остовы недостроенных броненосцев медленно плыли вниз по реке.

И без того тягостное положение немногочисленного флота Конфедерации осложнялось еще и спецификой его организации. Кроме морских сил, в Южных штатах существовал и так называемый флот речной обороны, состоявший из пароходов, наспех вооруженных по распоряжению правительства прифронтовых штатов.

В стане этих «сил» царил полный разброд. Не говоря уже об отсутствии взаимопонимания, между ними постоянно происходили конфликты, всякого рода препирательства и обычная в таких случаях пикировка. Попытки объединить все суда под единым командованием натолкнулись на яростное сопротивление речников, желавших подчиняться непосредственно Морскому департаменту в Ричмонде, если они вообще были готовы кому-либо подчиняться. Речники не отличались ни дисциплиной, ни знанием дела. Каждый капитан поступал по-своему и зачастую не имел ни малейшего понятия, какие функциональные обязанности должны возлагаться на того или иного члена команды. Вооруженные пароходы, как правило, пугали мирных обывателей и домашнюю живность своей беспорядочной, но довольно частой стрельбой; заслышав шорох листа в прибрежных кустах, они сыпали во всех направлениях град картечи. Необученные артиллеристы нередко имели обыкновение одинаково плохо стрелять как по чужим, так и по своим.

Борьба на воде между речными кораблями началась с блокады укрепленного пункта южан — острова № 10, который находил-



Реконструкция И. И. Черникова



*Бой федерального фрегата «Хартфорд» с броненосцем Конфедерации «Теннесси»*

ся на реке Миссисипи, вниз по течению от Колумбуса, примерно на расстоянии 170 км. К северу от осажденного острова находилось семь канонерок унионистов. С ними в середине марта 1862 г. вступили в бой пять вооруженных пароходов Конфедерации, но сразу же выказали свою слабость. Артиллерийское вооружение кораблей мятежников не могло сравниться с артиллерией их противников, и потому еще до начала серьезного столкновения они быстро ретировались к форту Пиллоу, другой крепости конфедератов на Миссисипи, расположенной далеко к Югу.

После этого последовал почти трехнедельный обстрел острова № 10 федеральными флотом, не давший, однако, никаких результатов. Лишь голод мог сломить конфедератов. Однако если Фут хотел обложить остров № 10 с воды так же, как армейские части северян обложили его с суши, он должен был решиться провести свой флот мимо батарей крепости. Маневр удался: дважды во время ночной грозы с интервалом в трое суток четыре канонерки Фута проскользнули незаметно для батарей острова. Так как северяне не знали, куда делась неприятельская флотилия, то на случай abordaja со стороны речных сил конфедератов были приготовлены кипяток и ручные гранаты, однако пароходы мятежников

остались у форта Пиллоу, и к 7 апреля унионисты наконец со всех сторон обложили остров № 10. Гарнизону крепости ничего не оставалось, как сложить оружие. Этими действиями штат Миссури был оторван от Конфедерации, но еще не подчинен Союзу, так как партизанская война продолжалась.

В конце апреля 1862 г. из Мексиканского залива в устье Миссисипи вошла федеральная эскадра и атаковала форты под Новым Орлеаном. Командовал эскадрой адмирал Фаррагут, в распоряжении которого имелись лишь деревянные корабли. Тем не менее, форты удалось подавить более мощной, чем у конфедератов, артиллерией. Этим Фаррагут заслужил себе большую славу, ибо во всем мире еще были свежи впечатления от атаки англо-французского флота на форты Севастополя, потерпевшей неудачу, несмотря на то что 500 корабельных орудий выпустили 30 тыс. снарядов по 250 русским орудиям, ответившим лишь 16 тыс. выстрелов.

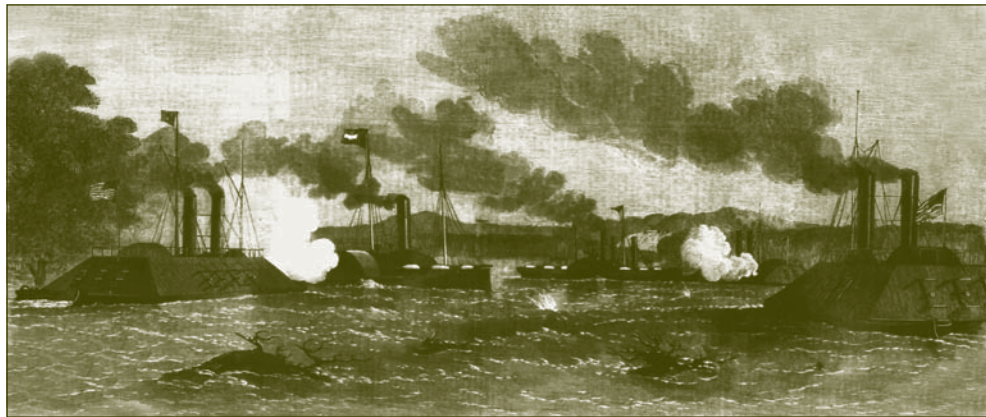
При прорыве мимо фортов мятежников машинные отделения кораблей были защищены импровизированной броней из якорных цепей, матросских коек, мешков с каменным углем, песком и мукой. Борты кораблей были выкрашены в защитный цвет.

В Новом Орлеане конфедераты безуспешно пытались применить таран «Мананас» — мрачное, невысокое и странного вида судно с карapasной палубой, из которой торчала только одна дымовая труба. Нако-

*Бой броненосца Конфедерации  
«Вирджиния» с федеральным  
фрегатом «Конгресс»*







*Сражение речных кораблей у форта Пиллоу*

нец, флот речной обороны отличился еще и тем, что во время прорыва в Миссисипи эскадры Фаррагута экипаж парохода, прикрепленного к недостроенному броненосцу «Луизиана», оказался совершенно пьян, чем впоследствии доставил немало забот военным историкам, пытавшимся понять, почему же броненосец не сдвинулся с места и не остановил янки. «Мананас» и «Луизиана» были уничтожены собственными экипажами. Уцелевшие суда флота речной обороны ушли вверх по Миссисипи к форту Пиллоу.

1 мая 1862 г. Новый Орлеан занял десант унионистов. Этот город был удален от Сент-Луиса на расстояние около 1400 км. Теперь вся огромная река принадлежала северянам, за исключением двух преград — Виксбурга и порта Хадсон. Пока здесь развевались знамена южан, между штатами Луизиана, Арканзас и Техас (к западу от Миссисипи) и основной территорией конфедератов (к востоку от этой реки) существовала регулярная железнодорожная связь. Важной стратегической целью федеральных войск стало приостановление транспортных перевозок. Однако операции на Миссисипи пришлось отложить на девять месяцев, так как Соединенным Штатам не хватало сухопутных сил для этого театра военных действий. Между тем бои на реках продолжались.

После падения острова № 10 федеральная флотилия атаковала форт Пиллоу. Поначалу эта операция протекала неблагополучно. Новый командир эскадры, Дэвис, заменивший заболевшего Фута, бросил якорь перед фортом Пиллоу. При этом он поставил корабли кормой вниз по течению, что делало их незащищенными (почти вся броня находилась в носовой части). Конфедераты воспользовались неудачным расположе-



нием кораблей Дэвиса, и 10 мая 1862 г. восемь таранов напали на флотилию северян.

Корабли мятежников шли тремя колоннами, так что дым застилал полнеба. День был солнечный, и толпы зрителей усеяли оба берега, с жадностью ожидая исхода сражения, нарядная публика валом валила на зрелище в экипажах, дилижансах и верхом. Места на предусмотрительно захваченных скамейках стоили по одному доллару и выше. Тут же развернулась шумная торговля пивом, прохладительными и горячительными напитками. Наконец противники с криком и треском сошлись на abordаж, но горячая вода, пущенная из брандспойтов, согнала людей с палуб. Пятнадцать судов завертелись в тесном пространстве. Сражавшиеся были так близко друг от друга, что, несмотря на раскаты непрерывной пальбы, даже могли переругиваться. Страсти накалились до такой степени, что одного, особенно темпераментного мятежника стукнули лотом по голове и сбросили в воду.

Результаты сражения показали явное превосходство янки на воде. Хотя суда южан имели преимущество в скорости, но обладали слабой артиллерией и броней. Конфедератам удалось нанести тяжелые повреждения двум из семи канонерок унионистов. Остальные суда Дэвиса повернулись своими бронированными носами к нападающим. Правда, они не были снабжены таранами, как неприятельская флотилия, но зато превосходили ее калибром своей артиллерии. Половина неприятельского флота менее чем за час стала небоеспособной: поврежденные суда понесло вниз по течению, где они скрылись под защитой форта Пиллоу.



*Прорыв федеральной  
эскадры мимо  
фортов Мемфиса*



*Сражение у Мемфиса 6 июля 1862 г.*

Южане прервали бой и тем самым отказались от последней попытки удержать господство над этой честью реки.

Через несколько недель на помощь Дэвису подошла федеральная эскадра из семи кораблей-таранов. Причем экипажи четырех из них были укомплектованы солдатами и офицерами армии США под командованием полковника Эллета, который весьма убедительно настаивал перед правительством на применении этого способа атаки. Для постройки таранов он выбрал самые быстроходные суда из тех, которые были в его распоряжении. Носовые и кормовые части пароходов укрепили тяжелыми шпангоутами и обили снаружи железной броней. Благодаря этому пароходы-тараны без особого вреда для себя могли выносить удары противника и в то же время пробивать борта неприятеля.

Таким образом, у конфедератов было восемь кораблей с таранами, а у унионистов только семь, но Дэвис располагал, кроме того, еще семью канонерками, огню которых противник ничего не мог противопоставить.

Получив суровый урок в предыдущем сражении, южане сделали надлежащий вывод, взорвали форт Пиллоу и бросились со всей своей флотилией в атаку на Дэвиса, чтобы, по крайней мере, недешево продать свои жизни.

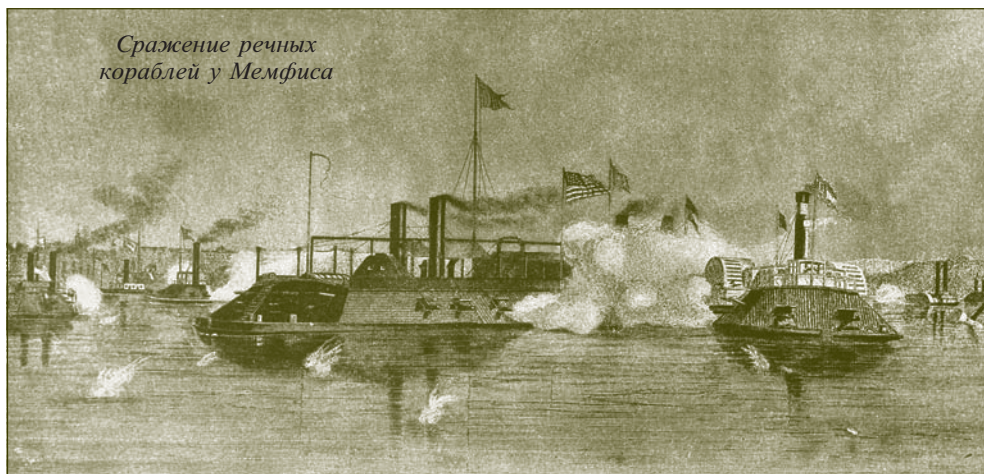
6 июля 1862 г., на рассвете, корабли Конфедерации, находившиеся у мыса Рельрода, артиллерийской пальбой встретили неторопливо спускавшиеся федеральные броненосцы. Тараны, пыхтя клубами дыма и искр, ринулись на ненавистных янки, и сражение превратилось во всеобщую свалку. Жители Мемфиса наблюдали с высоких прибрежных скал, как корабли с таранами бросались друг на друга, подобно диким зверям в смертельном бою. Густое пороховое облако вскоре скрыло подробнос-

ти битвы от зрителей, которые были бы весьма огорчены, увидев, как таран конфедератов утопил собственный же корабль. Между тем огромная толпа южан, состоящая по большей части из дам (поскольку мужчины все сражались, чему женщины в немалой степени способствовали, так как всякий, не носивший мундира, был для них трусом), с возрастающим возбуждением наблюдала за военными действиями. Даже колокольни и городские крыши были забиты народом. Вскоре один корабль южан сгорел у берега после яростного рукопашного боя с янки. Затем еще один таран взлетел на воздух от взрыва котлов, пробитых ядрами. Флагманское судно конфедератов затонуло у арканзасского берега, а его команда вплавь достигла суши и скрылась в лесу.

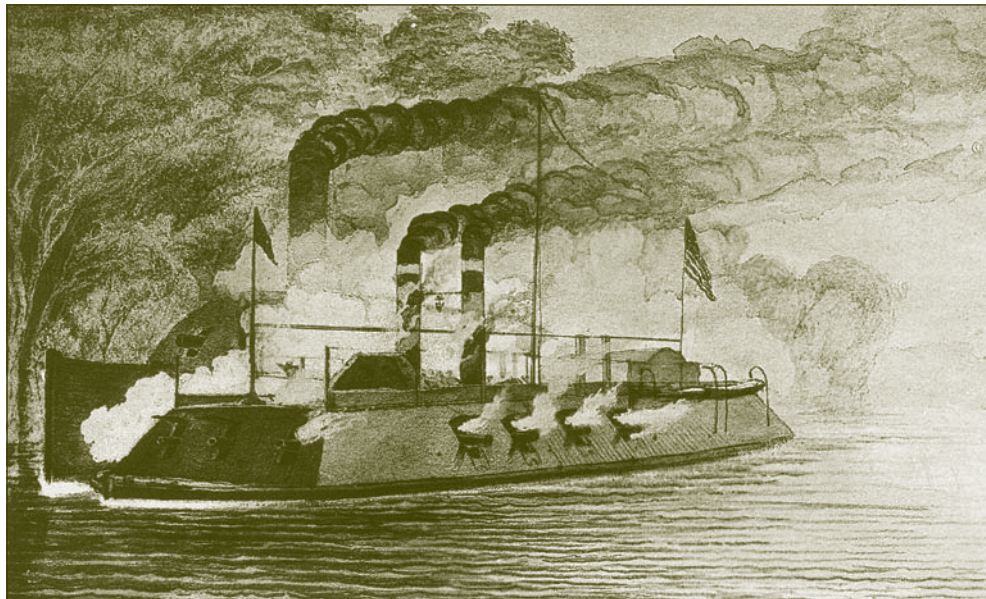
В бою четырнадцати кораблей против восьми более слабый противник был совершенно разгромлен. Сражение длилось всего 70 мин, и конфедераты потеряли убитыми и ранеными 150 человек, в то время как у унионистов был лишь один легкораненый.

Трудно вообразить более ужасную картину разрушения, сопровождаемую одновременным грохотом пушек — а их было около 600, — свистом ружейных пуль, взрывами крюйт-камер судов, разрывами котлов, пробитых ядрами, треском брони и дерева от ударов таранов и ядер. Зрителям недолго пришлось оставаться в томительном ожидании. Когда развеялся пороховой дым и прекратился грохот канонады, они обнаружили, что флот мятежников совершенно уничтожен и, следовательно, город находится в руках янки.

Битва эта положила конец существованию боевых кораблей мятежников в водах западных рек. Миссисипи, за исключением Виксберга, находилась в полном распоряжении правительства США, а на реках Кумбер-







*Бой броненосца Конфедерации «Арканзас»  
с броненосной канонерской лодкой «Каронделет»*

ленд, Теннесси и Огайо не смело плавать ни одно вражеское судно. Да и плавать теперь особо было некому. К тому времени из двух крупных бронированных кораблей, построенных по распоряжению правительства Конфедерации ее незадачливыми техниками в Мемфисе, один уже давно погиб в Новом Орлеане, а другой, будучи недостроенным, был подожжен при приближении эскадры Дэвиса. Остальные корабли были уничтожены собственными экипажами или захвачены противником.

Между тем ползли тревожные слухи о строившемся на реке Язу новом броненосце Конфедерации «Арканзас». По этой причине 15 июля 1862 г. туда вошли таран, одна броненосная и одна деревянная канонерка с тем, чтобы расстрелять корабль еще на стапеле. Дело было обычное и особых опасений не вызывало, как вдруг за лесом, окаймлявшим поворот реки, неожиданно показало свой железный лоб довольно угрюмое и грубо сработанное «чудовище», решительно спускавшееся вниз. Полосы длинного черного дыма тянулись за ним, и даже издававшие виды моряки значительно переглянулись. С федеральных судов дружно прогремел залп, но тяжелые ядра, как мячики, заскакали по покатым бокам чудовища, не произведя, правда, какого-либо видимого эффекта. В то же время убийственный ответный огонь уничтожил последние сомнения в необходимости прервать бой, канонерки развернулись и на всех парах стали

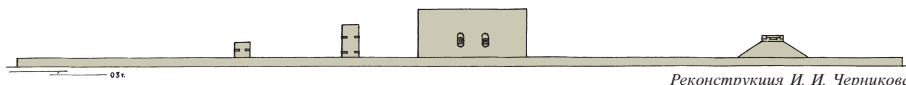
уходить. Моряки успокаивали себя тем, что такие позорные действия до этого мгновения редко марали честь флота Соединенных Штатов. Деревянная канонерская лодка юркнула в протоку, а броненосная села на мель. «Арканзас» плохо слушался руля и не сумел ударить ее тараном, но бортовым залпом сбил дымовую трубу. Некоторые матросы-северяне с перепугу бросились в воду и поплыли в сторону ближайших кустарников. «Арканзас» продолжал свой путь, гоня перед собой таран. Эту странную процессию на почтительном расстоянии замыкали две канонерки южан (и удавалось им это с большим трудом, так как, по обыкновению, машина броненосца мятежников была слишком слаба и ненадежна, а канонерки быстроходны).

В это время грозная федеральная эскадра мирно дремала под вывешенным для просушки бельем. Утро было великолепное, ясное и теплое. Легкий ветерок лениво шевелил вымпелы на стенах. В такие минуты особенно не хотелось думать о войне. Вдалеке глухо, как раскаты грома, звучали артиллерийские выстрелы, но никому не приходило в голову, что это имеет какое-то отношение к броненосцу «Арканзас». Пары в котлах поднимать не стали, и конфедераты прошествовали мимо, стараясь по возможности обменяться залпами с канонерками, одну из которых им посчастливилось утопить. Затем броненосец ушел под прикрытие фортов Виксбурга и в дальнейшем использовался там как плавбатарея.



*Стычка вооруженных пароходов  
1 января 1863 г.*

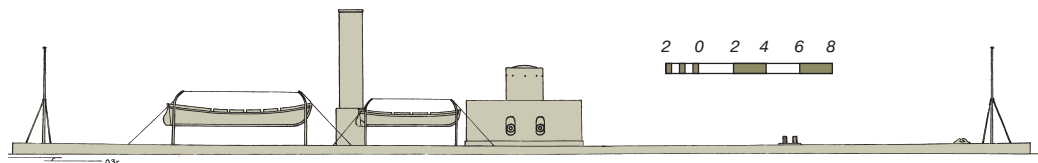




Реконструкция И. И. Черникова

### Башенный броненосец США «Монитор», 1862 г.

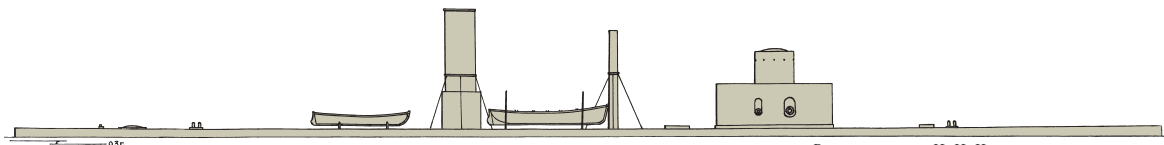
Водоизмещение 776 т. Главные размеры: длина 52,43 м; ширина 12,65 м; углубление 3,2 м. Одна паровая машина вращала один гребной винт. Бронирование: борт — 127 мм; палуба — 12,7 мм; башня — 203 мм; боевая рубка — 229 мм. Две 279-мм гладкоствольных пушки Дальгрена. Заложен в октябре 1861 г., 30 января 1862 г. спущен на воду, и 20 января сдан правительству США. Таким образом, корабль вошел в строй через 118 дней после закладки



Реконструкция И. И. Черникова

### Монитор США типа «Passaic».

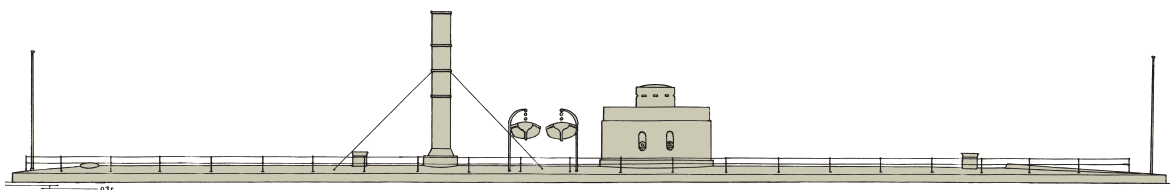
Водоизмещение 844 т. Главные размеры: длина 61,26 м; ширина 14,0 м; углубление 3,25 м. Одна паровая машина вращала один гребной винт. Бронирование: борт — 127 мм; палуба — 25,4 мм; башня — 279 мм; боевая рубка — 203 мм. Две 381-мм гладкоствольные пушки Родмана



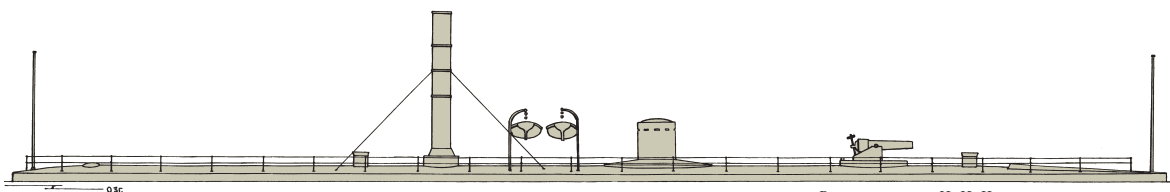
Реконструкция И. И. Черникова

### Монитор США типа «Canonicus».

Водоизмещение 1034 т. Главные размеры: длина 68,27 м; ширина 13,72 м; углубление 3,25 м. Одна паровая машина вращала один гребной винт. Бронирование: борт — 127 мм; палуба — 38,2 мм; башня — 254 мм; боевая рубка — 254 мм. Одна 381-мм гладкоствольная пушка Родмана и одна 150-фунтовая нарезная пушка Паррота



Реконструкция И. И. Черникова

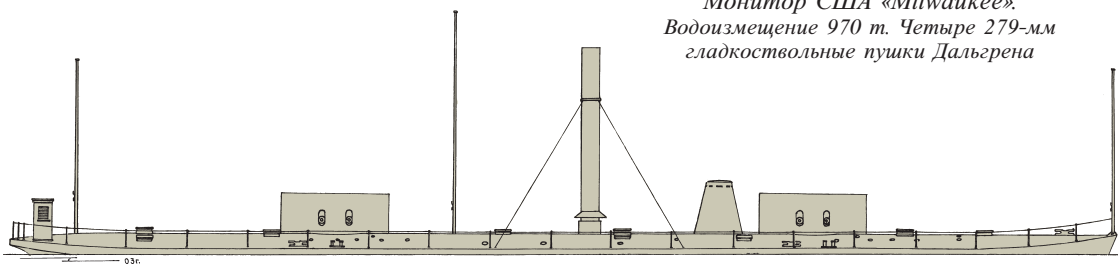


Реконструкция И. И. Черникова

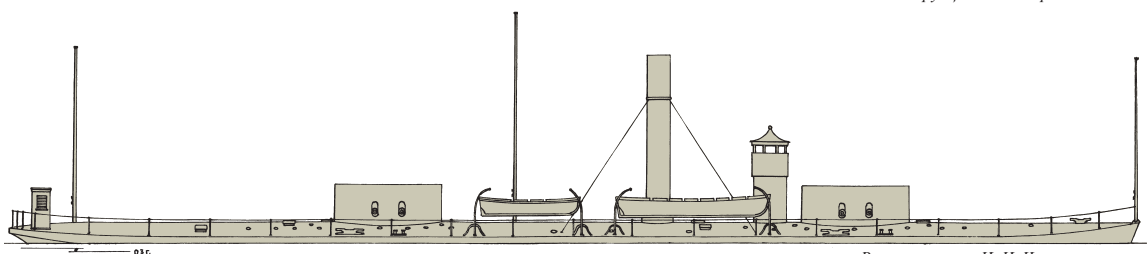
### Монитор США типа «Каско» по состоянию на 1865 г. (вверху).

Водоизмещение 750 т. Главные размеры: длина 68,58 м; ширина 13,72 м. Две паровые машины вращали два гребных винта. Бронирование: борт — 76,2 мм; палуба — 50,8 мм; башня — 254 мм; боевая рубка — 254 мм. Одна 279,4-мм гладкоствольная пушка Дальгрена и одна 150-фунтовая нарезная пушка Паррота. Ниже изображен тот же корабль, переоборудованный в минный таран

*Монитор США «Milwaukee».  
Водоизмещение 970 т. Четыре 279-мм  
гладкоствольные пушки Дальгрена*



*Реконструкция И. И. Черникова*

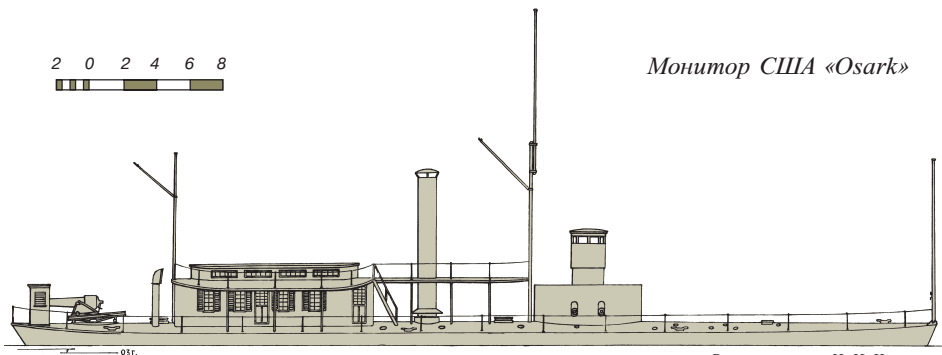


*Реконструкция И. И. Черникова*

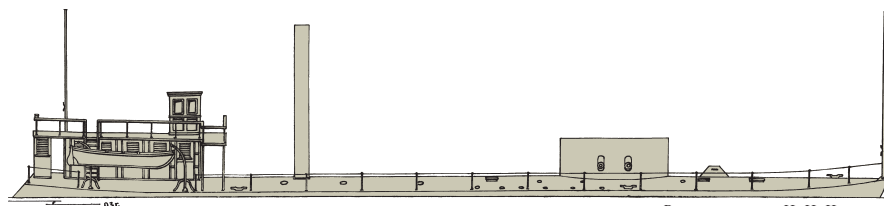
*Мониторы США «Kickaroo» и «Chickasaw».  
Водоизмещение 970 т. Главные размеры: длина 67,06 м; ширина 17,07 м; углубление 1,83 м.  
Две паровые машины вращали два гребных винта. Бронирование: борт — 76,2—152 мм;  
палуба — 19 мм; башня — 203 мм. Четыре 279,4-мм гладкоствольные пушки Дальгрена*

2 0 2 4 6 8  
■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

*Монитор США «Osark»*



*Реконструкция И. И. Черникова*



*Реконструкция И. И. Черникова*

*Мониторы США «Marietta» и «Sandusky».  
Водоизмещение 479 т. Главные размеры: длина 51,82 м; ширина 15,24 м; углубление 1,52 м.  
Бронирование: борт — 63,5 мм; палуба — 19 мм; башня — 152 мм. Две 279,4-мм  
гладкоствольные пушки Дальгрена*



*Бой башенного броненосца  
«Монитор» с «Вирджинией»*

Рано утром 2 августа 1862 г. «Арканзас» вышел из Викабурга. Офицеры и команда понимали, что идут на отчаянное предприятие, так как машина в лучшем случае могла двигать судно только вперед, и то механик не гарантировал, что ее хватит хотя бы на шесть часов кряду. Эти опасения оказались вполне обоснованными: вскоре машина встала, ее ремонт занял целый день, потом она окончательно вышла из строя. Броненосец, не имея возможности двигаться, приткнулся к берегу. При появлении федеральной канонерки команда подожгла свой корабль и скрылась в лесу. Пламя охватило всю надводную часть, прогрехотал взрыв, и воды Миссисипи навсегда освободились от несчастного «чудовища».

Таким образом, в конце 1862 г. конфедератам пришлось примириться с утратой большей части штата Теннесси, судьба которого была решена не на земле, а на воде.

Весной 1863 г. армия северян начала блокаду Викабурга. Эскадра генерала Гранта господствовала на Миссисипи. В ночь на 22 апреля корабли проследовали мимо батарей конфедератов. Последние располагали только гладкоствольными орудиями, снаряды которых не могли пробить броню военных кораблей. Однако вслед за ними шли транспортные суда, которые вели за собой на буксире баржи, груженные продовольствием и боеприпасами. На них конфедераты сосредоточили свой огонь и потопили часть транспортов.

Хотя прорыв и представлял собой рискованное предприятие, но все же, в целом, удался. Армия США надежно блокировала Викабург, справедливо считавшийся Гибралтаром Миссисипи. Лишенный подвоза про-

довольствия, в июле 1863 г. гарнизон крепости вынужден был сдать. Вскоре после этого сдался Порт-Хадсон. И теперь унионисты вновь господствовали над всем течением Миссисипи. С потерей этой реки мощь южных штатов постепенно истощалась.

Но война еще не закончилась. В штате Миссисипи северяне были недостаточно сильны, чтобы удержать от партизанских действий враждебно настроенное население. Обеспечение безопасности железнодорожного движения оказалось сизифовым трудом. Только реки являлись надежной транспортной артерией для армии, поскольку под защитой военных кораблей по ним свободно передвигались караваны паровых судов.

Во время этих событий другая часть западной речной флотилии федералистов под командованием лейтенанта Фитча осуществляла блокаду рек Кумберленд и Теннесси. Флотилия состояла из так называемых тонких броненосцев, предназначенных в основном для полицейской службы, так как южане уже не делали серьезных попыток утверждать свою власть в этих районах, но по берегам постоянно бесчинствовали мародеры, с которыми, а также с регулярными войсками мятежников, происходили ежедневные стычки. Нужно отметить, что, несмотря на отсутствие внешнего эффекта, это был самый опасный и беспокойный род боевых действий, так как канонерки подвергались огню стрелков, засевших в прибрежных кустах, или же внезапному обстрелу замаскированных батарей.

Здесь следует упомянуть об одном необыкновенном и чрезвычайно интересном эпизоде в ходе войны — о преследовании и поимке Джона Моргана, известного предводителя довольно многочисленного соедине-







*Броненосцы США атакуют форт Сомтер*

ния партизан, решившего сделать смелый набег на территорию северных штатов, расположенных по берегам реки Огайо и ее притоков. Пользуясь отсутствием федеральных войск, южане под предводительством Моргана обложили города и села большими «контрибуциями». Первоначально набеги Моргана напоминали торжественный въезд деспотичного монарха, с трепетом встречаемого своими подданными. Джон Морган делал все, что хотел и, довольный своим победоносным шествием, не особенно торопился двигаться вперед, вполне уверенный в том, что всегда успеет вторично переправиться через Огайо и скрыться в штате Кентукки. Справедливости ради нужно отметить, что Джон Морган являлся самой светлой личностью среди партизан-мятежников. Это был смелый кавалерист и веселый товарищ, оказавший огромное влияние на молодежь. Кипучий в бою и спокойный при принятии важных для дела решений, великодушный к людским слабостям, но неумолимый в вопросах дисциплины, он мог успешнее, чем кто-либо другой, сдерживать грубые страсти и дать раскрыться лучшим качествам суровых людей, составлявших его окружение. Джон Морган показал свою способность вести длительные и сложные операции, однако он больше любил приключения, принесшие ему всеобщую популярность. Наконец, как настоящий кентуккиец, он страстно обожал лошадей. Если Джон Морган мгновенно менял план очередной «экспедиции», то никто не сомневался, что

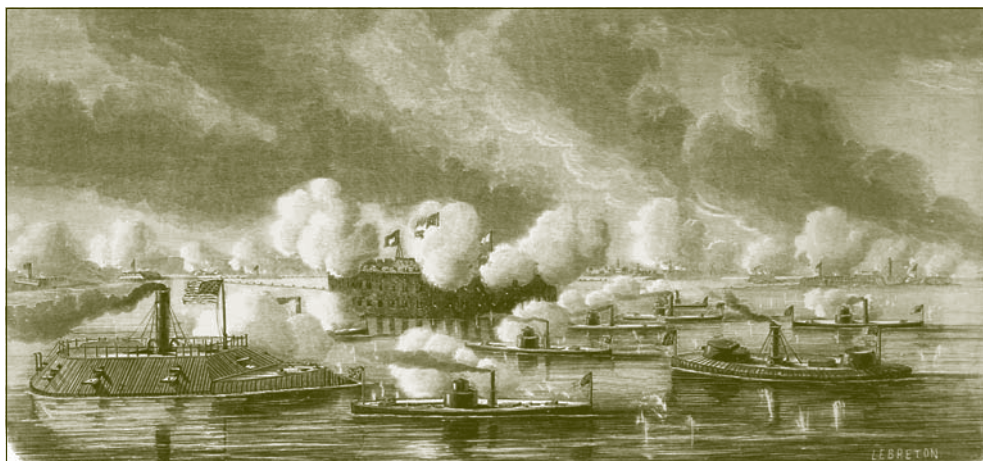


такой поворот событий давал ему шанс захватить несколько чистокровных лошадей — это была единственная слабость, которую он себе позволял. Когда Морган двинулся к реке, противодействие ему оказали тонкие броненосцы лейтенанта Фитча. С дикими воплями всадники ринулись на них, но были разогнаны картечью и бомбами, и Моргану ничего не оставалось, как направиться в верховья в надежде, что мелководье остановит канонерки. По пути его войско заметно редело как от потерь, так и от дезертирства. Положение усугублялось тем, что по пятам партизан уже следовали не вооруженные обыватели, а регулярные армейские части, так что в конце концов с бритой головой и в казенной одежде Джон Морган оказался в одном из исправительных домов штата Огайо.

Главная же обязанность флота федерации состояла в пресечении подвоза армиям мятежников всякого рода снабжения по всем судоходным рекам, притокам и озерам. Суда предпринимали ежедневные операции, которые хотя и были сами по себе довольно незначительными, но постоянно беспокоили неприятеля и истощали его силы. Запасы продовольствия конфедератов под Ричмондом, в Шило, Виксбурге и в порту Гудзон были сожжены или перевезены в лагерь северян.

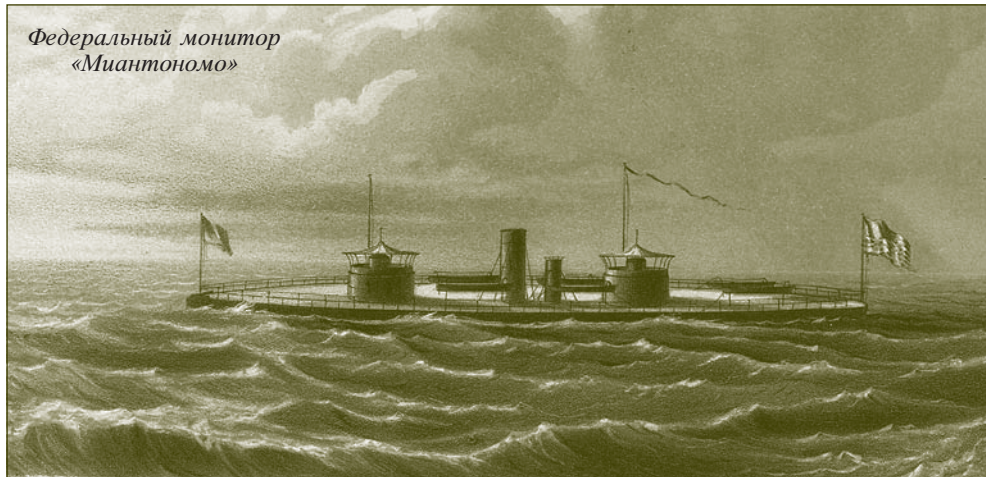
Гражданская война в Америке приняла затяжной характер. Это была война на истощение, в которой победили тугой кошелёк и многочисленные батальоны северных штатов. Федералы снабжали свою армию всем необходимым благодаря господству на реках.

Конфедераты же вознаграждались за те потоки крови, которые они проливали в бурных атаках, лишь жалкой кукурузной кашей и крохотными кусочками сушеного мяса. Пушки, выпускавшие с трудом и в малом

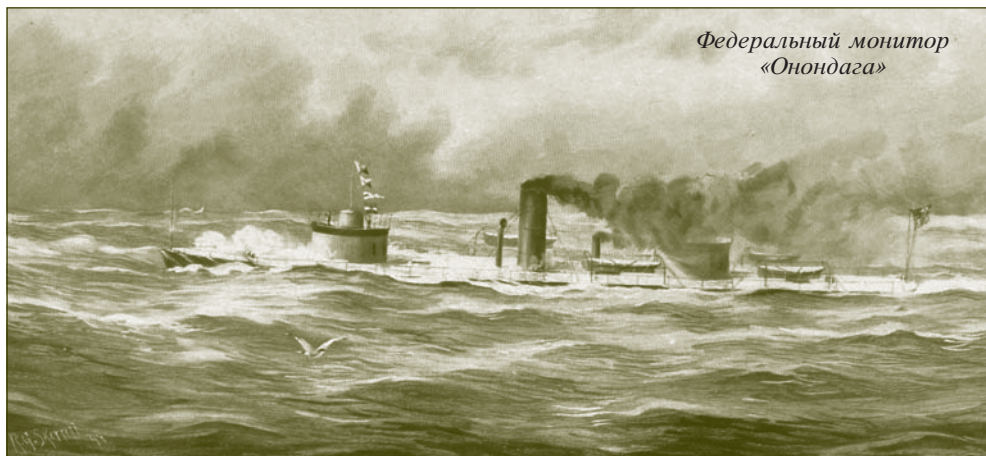


*Федеральные броненосцы атакуют форты Чарльстона*

Федеральный монитор  
«Миантономо»



Федеральный монитор  
«Онондага»



количестве импровизированными орудийными заводами, не могли противодействовать высококачественной продукции пенсильванской тяжелой промышленности.

Северные штаты имели больше возможностей для сооружения канонерских лодок, чем земледельческий Юг. Частью из-за недостатка артиллерии, а частью вследствие какого-то суеверного страха войска конфедератов, столь храбро сражавшиеся на поле боя, не выдерживали мощного огня канонерских лодок на воде.

Отмечая заслуги флота в деле победы над рабовладельцами, президент Линкольн писал: «Не надо забывать “гусей лапчатых Дяди Сэма”. Они участвовали во всех прибрежных операциях... Везде, где поверх-

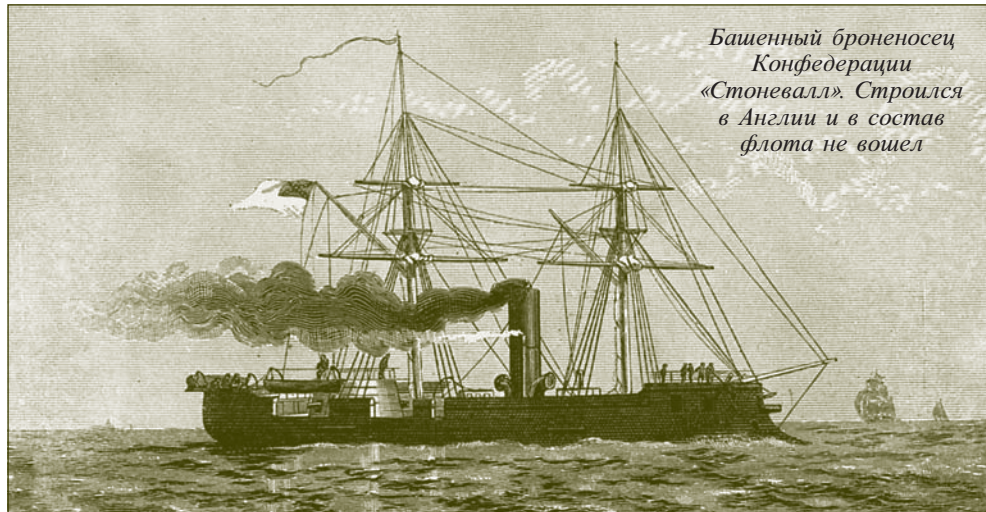
ность земли была хоть немножко мокрая, — они (т. е. моряки) появлялись там и прокладывали затем свой дальнейший путь. Спасибо всем!»

Гражданская война в США сопровождалась невиданным размахом производства технических средств и бурным расцветом технической мощи вооруженных сил. В качестве яркого тому примера можно привести широчайшее использование броненосных кораблей как на речном, так и на морском театре военных действий. Можно упомянуть ставший классическим бой двух броненосцев 8 марта 1862 г. Характерно, что южане первыми начали строительство своего «Мерримака»; северяне, которым стал известен этот факт, с невероятной быстротой (всего за сто дней) ответили проектированием и постройкой первого броненосного корабля нового башенного типа — знаменитого «Монитора».

Опыт этой войны оказал огромное влияние на развитие военно-морской техники во всем мире. Непосредственно на палубах американских







кораблей самым тщательным образом изучали технические новшества офицеры и кораблестроители русского Морского ведомства, и уже в 1863 г. Российский флот пополнился серией из десяти однобашенных кораблей прибрежного действия, построенных по проекту Эриксона — создателя «Монитора». Кроме того, с 1862 г. в русском флоте получили широкое распространение шестовые мины и минные катера, также применявшиеся как северянами, так и южанами. Несколько позже, во время Русско-турецкой войны 1877—1878 гг., это оружие прославил наш знаменитый адмирал С. О. Макаров.

### Речной флот США

**В** начале XX в. судоходство на американских Великих озерах достигло громадных размеров. Целый ряд пресноводных озер внутри Американского континента служит естественным водным путем как для внутреннего сообщения, так и для вывоза через океан продукции многих промышленных центров, расположенных на берегах озер. Этим же путем сплавлялись к реке Святого Лаврентия и дальше к океану тысячи тонн зерна разных сортов и руды. После углубления двух каналов не только самые большие речные суда, но и морские пароходы стали подниматься до наиболее удаленного от океана Верхнего озера.

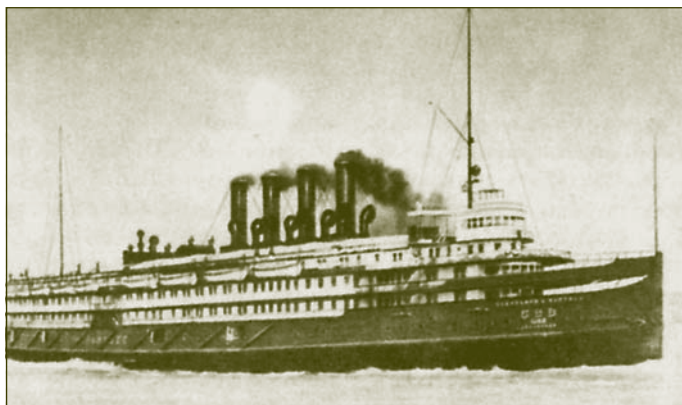
С открытием такого дешевого пути огромной протяженности спрос на транспортировку грузов пароходами значительно превысил предложение, следствием чего стал значительный подъем фрахтов. Началась



усиленная постройка судов. Создавались новые судостроительные заводы. Фрахты продолжали возрастать, что послужило поводом к спекуляции. Многие пароходы еще до окончания их постройки по несколько раз переходили от одного владельца к другому по все возрастающим ценам. Судостроительные заводы также подняли цены; несмотря на это, заказы продолжали прибывать.

Большинство новых пароходов отличались громадными размерами, имели грузоподъемность более 6 тыс. т и длину до 152,4 м. Они мало отличались от обычного типа грузовых судов тех лет, но имели выпуклую палубу. Благодаря большой вместимости трюмов и хорошим мореходным качествам эти грузовые суда оказались очень экономичными в эксплуатации. При постройке пароходов такого типа судостроители США

*Пароход «Сизэнди»,  
плававший по Великим  
озерам*



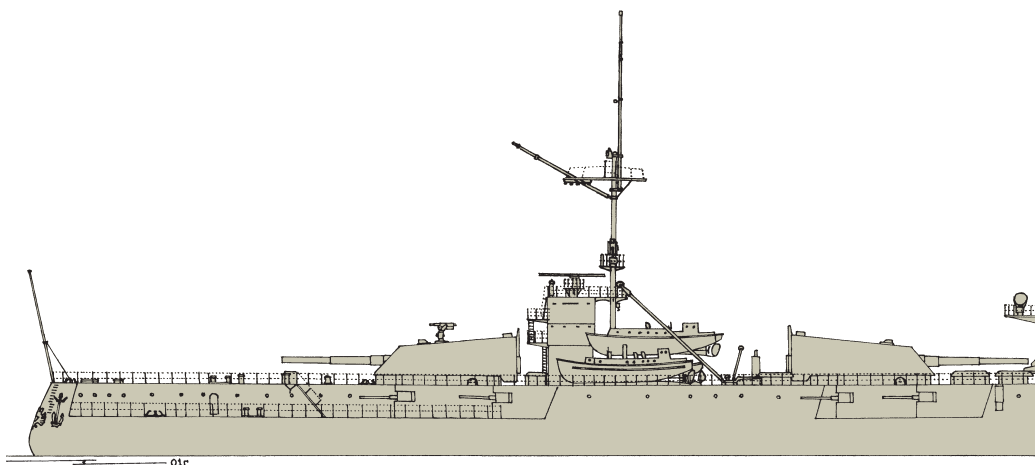
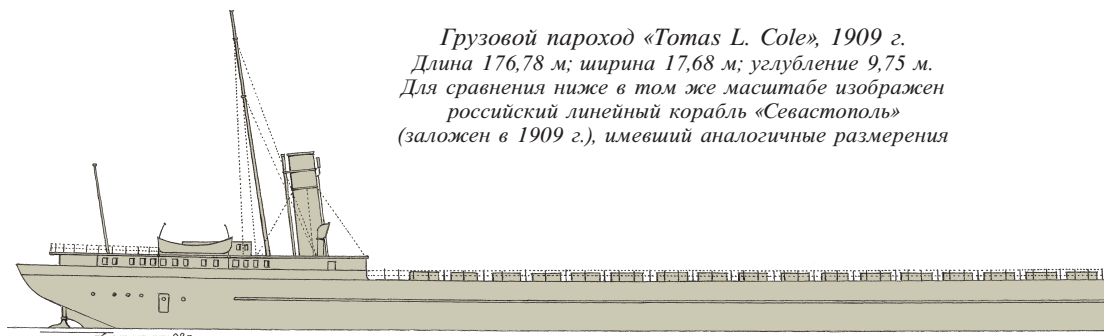


применяли простые, но эффективные технологические решения, а именно: увеличение грузоподъемности шло за счет удлинения цилиндрической вставки корпуса. В 1909 г. со стапелей на Великих озерах уже сходили пароходы, имевшие длину по ватерлинии до 176,78 м.

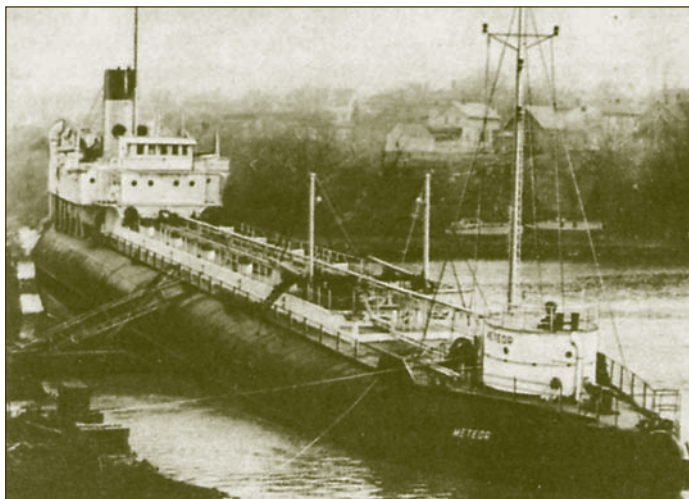
Грузовые суда, плававшие по Великим американским озерам, отличались непомерной длиной, их верхняя палуба посередине вся была изрезана на грузовыми люками. Только в носу и корме, на баке и юте, устраивались помещения для офицеров и команды. В шторм волны свободно перекатывались через верхнюю палубу, и люди, находившиеся в носовой части, не имели возможности перейти в кормовую, и наоборот. Гибель нескольких человек на пароходе подобного типа «Mataafa», потерпевшего крушение во время одного из штормов, и объяснялась именно тем обстоятельством, что люди с кормы не могли перейти на нос.

Изобретательные американцы обратили внимание на это обстоятельство и ввели на судах передаточный путь с носа на корму, состоявший из

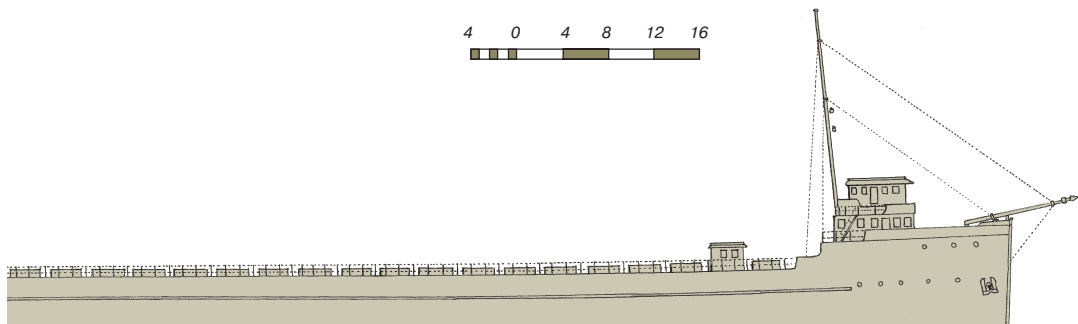
*Грузовой пароход «Tomas L. Cole», 1909 г.  
Длина 176,78 м; ширина 17,68 м; углубление 9,75 м.  
Для сравнения ниже в том же масштабе изображен  
российский линейный корабль «Севастополь»  
(заложен в 1909 г.), имевший аналогичные размеры*



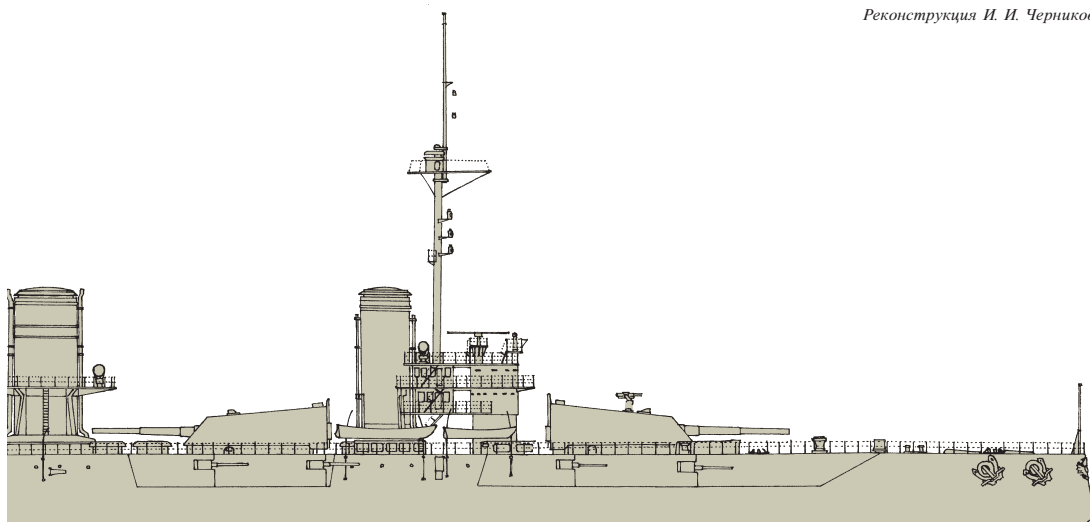
*Танкер «Метеор»,  
плававший  
по Великим озерам*



4 0 4 8 12 16

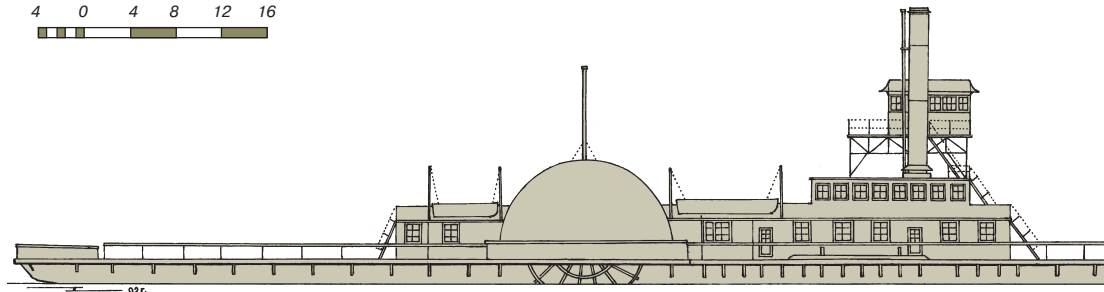


*Реконструкция И. И. Черникова*



*Реконструкция И. И. Черникова*

4 0 4 8 12 16

двойного проволочного троса с движущейся по нему тележкой. Тележка передвигалась при помощи шпилей.


О грандиозных размерах этих удивительных пароходов можно судить, сравнивая их с линейным кораблем типа «Севастополь», который в то время считался гордостью российского кораблестроения.

На американских озерах плавал также большой парусный флот. Некоторые из парусных судов достигали большого водоизмещения и имели, как правило, вооружение шхуны.

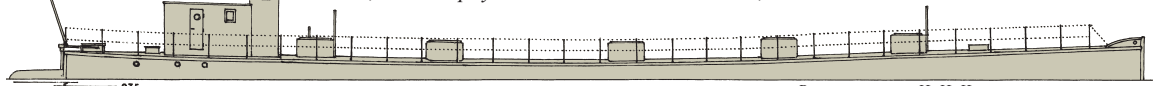
Начало XX в. ознаменовалось открытием нефтяных залежей в штате Техас. Вопрос о перевозке нефти привлек особое внимание специалистов США. Нефть в качестве топлива для паровых котлов завоевывала все большую область применения. Практика перевозки нефти по водным путям заставила американцев выработать тип стальной нефтеналивной баржи. Помимо общих требований, предъявляемых к судам, такая баржа должна была соответствовать специальным условиям, касающимся отдельных частей корпуса, подкреплений внутренних переборок и вентиляции помещений.

Судовладельцы США все отчетливее осознавали необходимость замены речных деревянных грузовых барж стальными. На реке Огайо, впадающей в Миссисипи, ежегодный грузооборот составлял 11 млн т. Во всем этом обширном районе плавало около 480 пароходов и 7 тыс. барж. В 1906 г. на реке насчитывалось несколько десятков стальных барж. Продолжительность службы деревянной баржи в среднем составляла 10 лет, а стальной — 25, зато стоимость первой составляла 40 % от стоимости второй.

2 0 2 4 6 8



Стальная баржа для перевозки нефти, 1902 г.  
Грузоподъемность 680 т; длина 45,72 м; ширина 6,4 м; углубление 0,91 м. Корпус делился на семь отсеков, из них пять — наливных



Реконструкция И. И. Черникова

*Железнодорожный паром «Solano».*

*Приводился в движение двумя боковыми колесами. Длина по палубе 129,23 м; ширина без обносов 19,76 м; углубление порожняком 1,93 м, при грузоподъемности 3549 т — 3,23 м. Машина мощностью 2000 инд. с. Корпус разделялся двумя водонепроницаемыми продольными и десятью поперечными переборками на 33 отсека*



Реконструкция И. И. Черникова

Стальные баржи на Огайо имели почти прямоугольное сечение мидель-шпангоута, длину 41,15 м; ширину 7,92 м и высоту борта 2,74 м. Грузоподъемность — около 600 т при углублении 1,83 м. При одинаковых главных размерах стальная баржа вмещала на 20 % больше груза, нежели деревянная. Практика постройки и эксплуатации стальных барж на Огайо показала их экономическую эффективность по сравнению с деревянными. К тому же стальные баржи не получали повреждений при ледоходе и уход за ними заключался лишь в ежегодной покраске. Деревянные же баржи требовали частого ремонта, особенно конопатки, причем исправление дефектов часто не давало возможности воспользоваться благоприятным моментом во время весеннего половодья, когда можно было идти с полной осадкой.

Большое внимание в США уделялось самоходным железнодорожным паромам. В Калифорнии, между Порт-Костой и Беницией, совершал рейсы самый большой в мире железнодорожный паром «Solano», перевоза поезды Южной тихоокеанской железной дороги. Паром работал как днем, так и ночью, делая от 36 до 46 переходов в сутки. За один раз он мог принять 48 больших товарных вагонов и локомотив. За год паром перевозил приблизительно 115 тыс. грузовых вагонов и 56 тыс. пассажиров.

## Бразилия и ее речной флот

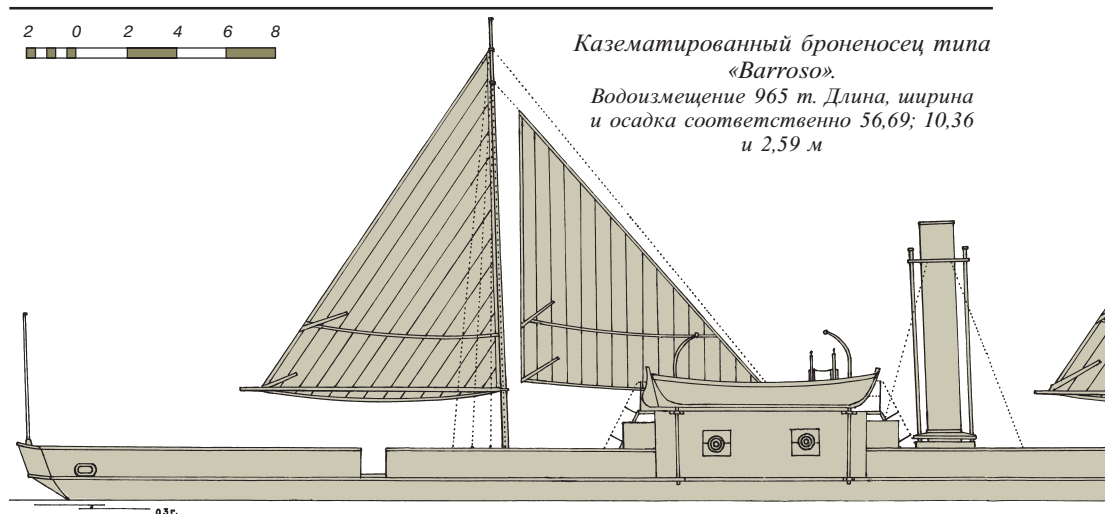
**М**орские силы Бразилии находились в ведении морского министра, которому подчинялся статс-секретариат флота (Морское министерство), где сосредоточивались все административные функции. Учреждение это состояло из трех департаментов: личного состава, материальной части и отчетности. Сверх того имелся Морской совет, существовавший с 1855 г. В его обязанности входила разработка мероприятий, направленных на развитие и совершенствование военно-морских сил. Морской совет не обладал исполнительной властью и имел только совещательные функции.

Контроль за службой всех чинов флота, как военных, так и гражданских, осуществлял генерал-инспектор, в ведении которого находились офицеры всех специальностей, матросы, морская пехота и пр. Он следил за дисциплиной в портах и за должным исполнением службы кораблями флота, находившимися как в эскадренном, так и в отдельном плавании. В военное время эти обязанности генерал-инспектора несколько менялись, потому что морской министр принимал на себя большую ответственность, посылая прямо от своего имени приказы командирам действующих отрядов. В этом случае генерал-инспектор продолжал формирование судовых команд и инспектирование их вооружения.

Личный состав в эскадрах состоял из флотских офицеров, а также из так называемых классных офицеров, т. е. административных чиновников, врачей, механиков, священников, штурманов, боцманов и квартирмейстеров. Судовые команды комплектовались, как правило, из корпуса императорских матросов, состоявшего из 30 рот общей численностью 3 тыс. человек.

Когда требовалось увеличить количество матросов, люди набирались из 17 рот новобранцев, дислоцированных в 17 основных портах империи. В этих ротах насчитывалось 1122 человека, но при полной мобилизации цифра эта увеличивалась до 3400 человек. Новобранцы обучались здесь такелажной работе, управлению парусами, десантной службе и вообще получали начальное морское образование перед поступлением на корабль.

В состав бразильского флота входил также батальон морской пехоты численностью свыше тысячи человек, которые на кораблях несли артил-





лерийскую и полицейскую службу, на берегу же служили одинаково с линейными войсками.

Число чиновников в бразильском флоте — 101 человек. Число врачей — 79, все — доктора медицины.

В Рио-де-Жанейро находился первоклассный морской госпиталь под командованием адмирала. Кроме того, на острове Говернадор, в бухте Рио-де-Жанейро, имелся госпиталь для выздоравливающих. Здесь же помещалась большая матросская богадельня. В провинциях больные моряки пользовались услугами хорошо организованных больниц.

На кораблях флота служили 133 механика. Большинство из них были иностранцами, но в 1876 г. бразильское правительство организовало училище для подготовки инженер-механиков.

Вербовка личного состава лоцманской части, портовой полиции и матросов для кораблей флота происходила исключительно по добровольному соглашению, т. е. флот Бразилии уже в те далекие времена был профессиональным. Наблюдение за маячной службой и состоянием гаваней входило в обязанности капитанов над портами. На службе состояло 338 офицеров.

В состав бразильского военно-морского флота в 1877 г. входило 70 кораблей, 55 из которых были деревянными. Кроме броненосного фрегата и двух мониторов, приобретенных в Европе, все корабли строились в Рио-де-Жанейро. Все вместе имели на вооружении 65 гладкоствольных и 72 нарезных орудий. Суммарная мощность паровых машин — 11 187 л. с.

Бразилия располагала пятью адмиралтействами, в том числе и в Лазарио (провинция Мато-Гроссо), построенном после Парагвайской войны. Адмиралтейство в Рио-де-Жанейро являлось главным и предназна-

чалось для постройки большей части кораблей бразильского флота, как парусного, так и парового, а также для изготовления почти всего боевого снабжения. Число рабочих в нем достигало трехсот человек. Адмиралтейство имело но-

вейшее для своего времени технологическое оборудо-

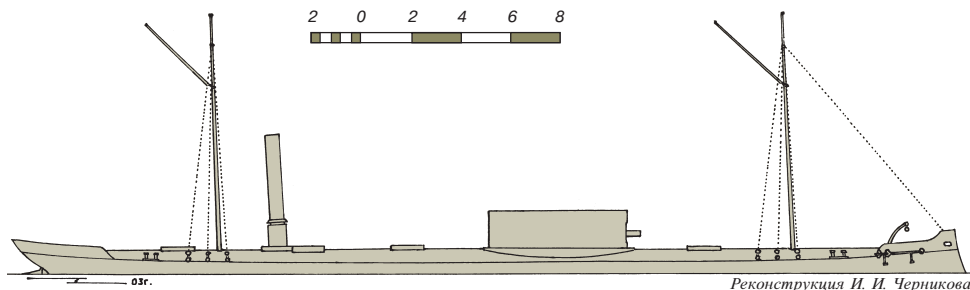
вание и могло прокатывать броневые плиты значительной толщины. Оно принимало участие в Филадельфийской международной выставке 1876 г.

Рассмотрим подробнее корабельный состав флота.

1. Три казематированных броненосных корвета типа «Barroso» были построены в 1865 г. в Рио-де-Жанейро, в преддверии Парагвайской войны. Корпус создавался для боевых действий на реках. Дно плоское,



Реконструкция И. И. Черникова



Однобашенный монитор типа «Alagoas».

Водоизмещение 337 т; длина, ширина и осадка соответственно 36,57; 8,53 и 1,52 м

нос и корма острые. Форштевень имел на вооружении таран. Руль защищался свесом. Посредине корпуса стоял квадратный каземат, в котором было прорезано восемь широких пушечных портов, по два на каждой стороне. Паровая машина, мощностью 130 нар. с., приводила во вращение один гребной винт и обеспечивала скорость 9 уз. Артиллерийское вооружение состояло из двух нарезных 150-фунтовых пушек Витворта и двух гладкоствольных 68-фунтовых. Толщина брони каземата и главного пояса — 102 мм. На крыше каземата находился ходовой штурвал. По четырем углам каземата, снаружи, располагались будки с ватерклозетами. Дымовая труба стояла впереди каземата. Мачт было две.

2. Шесть однобашенных мониторов типа «Alagoas», построенных из дерева в Рио-де-Жанейро в 1867 г., по наружной форме и подводным обводам представляли собой уменьшенный тип «Barroso», но вместо каземата стояла башня, боковые стены которой для уменьшения массы были срезаны в виде плоскостей. В артиллерийской башне находилось одно 150-фунтовое нарезное орудие Витворта, вращавшееся около дула. Круглая платформа, на которой стояла башня, вращалась вспомогательной паровой машиной. Толщина брони башни и главного пояса — 102 мм. Главная машина помещалась в кормовой части и состояла из двух отдельных механизмов, имевших по одному цилиндру суммарной мощностью 30 нар. с. Вследствие этого машины могли свободно работать лишь при полном ходе 5 уз., ибо в противном случае мотыли зачастую останавливались на мертвых точках. Корабли имели по два четырехлопастных винта. На носу и в корме стояли клюзы для якорных канатов, кабельтовов и перлиней. Площадь руля была весьма значительной. Вместо мачт на палубе стояли два сигнальных флагштока.

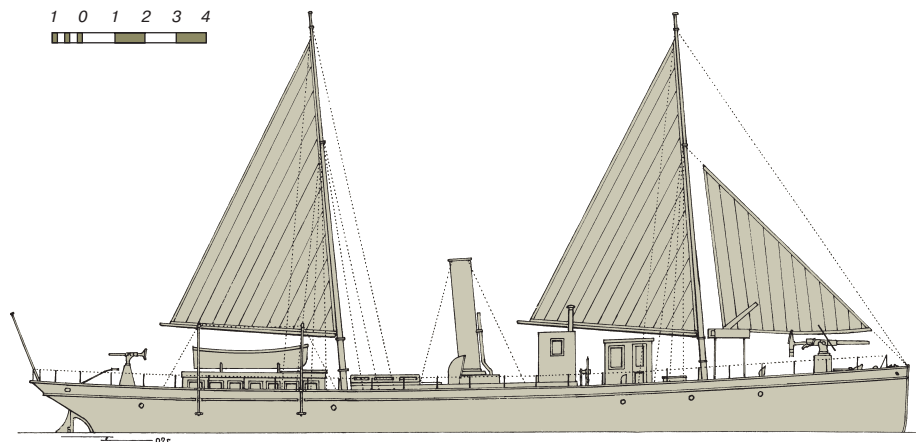
3. Два бомбардирских судна типа «Pedro Affonso» по наружному виду напоминали старинные корветы. Корпус деревянный. Водоизмещение 333 т. Длина, ширина и осадка соответственно 36,57; 7,01 и 2,13 м. Паровая машина мощностью 60 нар. с., приводила во вращение один греб-

ной винт и обеспечивала скорость 6 уз. Корпуса имели плоское дно, полные обводы носа и кормы. Полное корветское вооружение размещалось на трех мачтах и бушприте. На верхней палубе, между фок- и грот-мачтой, был прорублен восьмиугольный люк, через который могла стрелять 330-мм мортира, установленная на нижней палубе. Кроме того, корабли имели на вооружении по две 30-фунтовые каронады. Оба корабля с успехом действовали во время Парагвайской войны.

4. Казематированный броненосец «Sete de Setembro» имел водоизмещение 2145 т, длину, ширину и осадку соответственно 67,06; 14,17 и 3,73 м. Построен из дерева и спущен на воду в 1874 г. Паровая машина мощностью 400 нар. с., приводила во вращение один гребной винт и обеспечивала скорость 11 уз. Корпуса имели плоское дно и полные обводы кормы. Заостренный нос был оснащен тараном. Около четверти длины корпуса занимал каземат, в котором размещалось шесть небольших пушечных портов. Корабль имел три мачты, из них грот-мачта проходила через каземат. Дымовая труба стояла впереди каземата. Корабль выглядел внушительно и обладал хорошими мореходными качествами броненосца для эскадренного боя. Машина состояла из двух отдельных механизмов, с двумя цилиндрами каждый.

5. Два монитора типа «Javaгу» построены во Франции специально для службы на реках. Водоизмещение 3700 т. Длина, ширина и осадка соответственно 83,62; 17,68 и 3,51 м. Две паровые машины суммарной мощностью 400 нар. с. приводили во вращение два гребных винта диаметром 3 м и обеспечивали скорость 11 уз. Запас каменного угля 200 т. Корпус имел плоское дно и полные обводы кормы. Заостренный нос вооружался тараном. Корабли имели две артиллерийские башни, каждая для двух 25-тонных нарезных 260-мм орудий Витворта. Внутренний диаметр башен 6,1 м, а наружный — 8,31 м. Башни защищались броневыми плитами в 330 и 279 мм толщиной. Главный броневой пояс прикрывали 305-мм плиты. Вдоль корпуса шел железный откидной фальшборт, ограждавший светлые люки и люки схода. Над верхней палубой возвышался штормовой мостик. Позади передней башни стояла боевая рубка.

6. Корвет «Guanabara» строился из дерева по системе бразильского корабельного инженера Траяно де Корвальо. Водоизмещение 1881 т; длина, ширина и осадка соответственно 60,96; 12,55 и 4,95 м. Паровая машина мощностью 500 нар. с. приводила во вращение один гребной винт и обеспечивала скорость 13,5 уз. Корабли имели на вооружении по 11 нарезных орудий Витворта, из них два 150-фунтовых, на поворотных платформах; одно 70-фунтовое (баковое), также на поворотной платформе, и восемь 70-фунтовых на бортовых станках.



*Канонерская лодка для Амазонки (4 единицы), 1891 г.*

*Водоизмещение 33 т. Основные размерения: длина 27,43 м; ширина 4,57 м; осадка 1,5 м. Запас угля 7 т. Два винта, скорость 10 уз. Экипаж — 60 человек. Артиллерийское вооружение: одна 57-мм пушка, две двустольные картечницы Норденфельда*

7. Клипер «Parnahyba», построенный из дерева по системе Траяно де Корвальо, был аналогичен корвету «Guaabara», но с меньшим водоизмещением (732 т). Длина, ширина и осадка соответственно 51,51; 8,74 и 3,05 м. Паровая машина мощностью 150 нар. с. приводила во вращение один гребной винт и обеспечивала скорость 13,5 уз. Корабли имели на вооружении по восемь казнозарядных нарезных орудий Витворта, из них два 70-фунтовых, на поворотных платформах, и шесть 30-фунтовых на бортовых станках.

8. Фрегат «Nichteroy» построен из дерева и спущен на воду в 1862 г. Его архитектура характерна для английских кораблей XVIII в.: полные обводы носовой части и полукруглая корма с раковиной. Парусное вооружение — фрегатское, с бом-брам-реями. Водоизмещение 1791 т; длина, ширина и осадка соответственно 58,52; 8,74 и 5,49 м. Паровая машина мощностью 200 нар. с. приводила во вращение один гребной винт и обеспечивала скорость 14 уз. Имел на вооружении четырнадцать 70-фунтовых, заряжавшихся с дула, нарезных орудий, из них два — на верхней палубе и двенадцать — на нижней.

9. Корвет «Vital d' Oliveira» был построен из дерева и спущен на воду в 1867 г. Плоскостной корпус имел полные обводы оконечностей и высокоподнятый киявдегед с гальюном. Полубак и ют отсутствовали. Три мачты несли полное корабельное вооружение. Наружный вид корвета изысканностью не отличался. Водоизмещение 1402 т; длина, ширина и осадка соответственно 61,57; 10,46 и 4,57 м. Паровая машина мощностью 200 нар. с. приводила во вращение один подъемный гребной винт

и обеспечивала скорость 14 уз. Имел на вооружении четырнадцать заряжавшихся с дула орудий, из них шесть 70-фунтовых нарезных (два — на поворотных платформах и четыре — на бортовых станках) и восемь 68-фунтовых гладкоствольных.

10. Два паровых баркаса имели водоизмещение 8,5 т; длину между перпендикулярами 12,19 м и ширину 2,29 м; среднее углубление 0,84 м. Машина мощностью 8 нар. с. обеспечивала скорость 11 уз.

11. Колесный пароход «Chuу» был построен из дерева и спущен на воду в 1858 г. Корпус отличался заостренными оконечностями. Водоизмещение 83 т. Длина, ширина и осадка соответственно 30,48; 4,47 и 2,13 м. Паровая машина мощностью 50 нар. с. обеспечивала скорость 14 уз. Имел на вооружении два 32-фунтовых гладкоствольных орудия на поворотных платформах.

12. Императорская колесная яхта не могла похвастать красивым наружным видом. Высокая труба пестро раскрашивалась национальными цветами (зеленым и желтым). Длина между перпендикулярами 45,72 м; ширина 5,64 м; углубление 1,37 м. Водоизмещение 154 т. Наричательная мощность машины в 60 л. с. обеспечивала скорость 14 уз. Корпус деревянный, построенный по системе Траяно. Между кожухами колес стоял узкий мостик. Имелось две мачты.

13. Клипер «Jupiranga» был построен из дерева и предназначался для речной и прибрежной службы. Принимал участие в войне с Парагваем. Силуэт корабля отличался скошенным назад форштевнем с гальюном. Обводы корпуса подбористые, с острой носовой частью. Водоизмещение 320 т; длина, ширина и осадка соответственно 40,23; 7,52 и 2,97 м. Паровая машина мощностью 70 нар. с. вращала двухлопастной гребной винт и обеспечивала скорость 9 уз. Имел на вооружении шесть нарезных орудий, из них два 70-фунтовых на поворотных платформах (заряжавшихся с дула) и четыре 30-фунтовых на бортовых станках (заряжавшихся с казенной части). Три мачты.

14. Деревянный колесный пароход «Taguарu» специально построен во время Парагвайской войны для несения речной службы. Плоскодонный корпус имел таран для действия против шлюпок и мелких судов. Водоизмещение 168 т; длина, ширина и осадка соответственно 38,93; 5,64 и 1,37 м. Паровая машина мощностью 40 нар. с. обеспечивала скорость 10 уз. Имел на вооружении две нарезные (заряжавшиеся с дула) 30-фунтовые пушки на поворотных платформах. Три мачты.

15. Колесный пароход «Henrique Martins» имел одинаковые заостренные обводы носа и кормы. На каждой оконечности стояло по рулю. Подводная часть — очень полная, с плоским днищем. Две мачты. Строился специально для действий на реках в период Парагвайской войны. Водо-



измещение 168 т; длина, ширина и осадка соответственно 38,05; 6,83 и 0,95 м. Паровая машина мощностью 40 л. с. обеспечивала скорость 10 уз. Вооружался двумя гладкоствольными 32-фунтовыми орудиями на поворотных платформах.

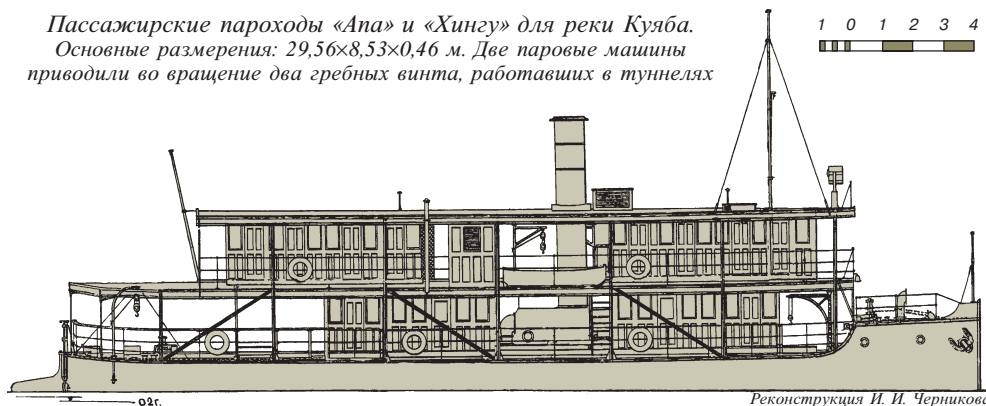
16. Вооруженный колесный пароход «Ара» строился специально для речной службы. Имел плоское днище и очень полные обводы подводной части корпуса. Водоизмещение 108 т; длина, ширина и осадка соответственно 30,48; 5,49 и 0,91 м. Паровая машина мощностью 40 л. с. обеспечивала скорость 10 уз. Имел на вооружении два гладкоствольных 32-фунтовых орудия на поворотных платформах.

В середине XIX в. корабли бразильского флота, за исключением заказанных в Европе, строились, главным образом, из дерева. Этому способствовали изобилие и превосходные качества леса в Бразилии и недостаточное развитие металлургической промышленности, несмотря на огромные залежи металлических руд и неисчерпаемые запасы топлива, как древесного, так и минерального. Бразилия изумляла современников своими природными богатствами. За двадцать пять лет вырубленные леса полностью возобновлялись.

Запас леса в бразильских адмиралтействах обычно был рассчитан на 5 лет и ежегодно пополнялся по мере потребления. Адмиралтейство в Рио-де-Жанейро располагало двумя сухими доками: Императорским и Санта-Крус, высеченным в скале на острове Дес-Кобрас, который принадлежал порту. Размеры первого из этих доков: длина 92,4 м; ширина 28,1 м и глубина 8,5 м, второго — соответственно 73,2; 16,8 и 7,0 м. В 1877 г. аналогичный док строился и в порту Мораильо.

Морское министерство имело пиротехническую лабораторию и мастерские для производства оружия и ружейных лож. Лаборатория и мастерские были построены в начале 1868 г. в городе Нитерое и размеща-

*Пассажирские пароходы «Апа» и «Хингу» для реки Куяба.  
Основные размеры: 29,56×8,53×0,46 м. Две паровые машины  
приводили во вращение два гребных винта, работавших в туннелях*



лись в десяти зданиях, расположенных на значительном расстоянии друг от друга, во избежание несчастий в случае взрыва. Склады материалов располагались отдельно. В механической мастерской находились 26 токарных станков, сток для вытягивания железной и медной проволоки, ножницы для резки латуни, несколько сверлильных станков, циркулярные пилы для дерева и металлов. Кроме того, имелось технологическое оборудование для изготовления металлических патронов, ударных и бомбовых трубок, а также электрических запалов для мин заграждения. С 1874 г. при лаборатории работала мастерская по изготовлению мин заграждения.

Оружейная мастерская была снабжена механическими строгальным и сверлильным станками и различными устройствами для обточки и полирования. При ней же работала кузница с четырьмя большими и двумя малыми горнами и сварочная печь. Все механизмы и станки приводились в движение от паровой машины. Оружейная мастерская занималась ремонтом оружия, а также, в случае необходимости, могла производить холодное и огнестрельное оружие.

Особые мастерские занимались очисткой селитры, приготовлением жирной мази для кожаной амуниции и артиллерийских принадлежностей, шили картузы и изготавливали цинковые и жестяные ящики для хранения пиротехнических предметов.

Литейная имела четыре горна для тиглей и производства необходимых металлических отливок и свинцовых ружейных пуль.

Отдельно от лаборатории, на берегу моря, располагались большие склады для хранения снарядов. Тут же находились мастерские для снаряжения бомб, изготовления картузов, пыжей и пр.

Обслуживающий персонал всех мастерских в мирное время состоял из 22 мастеров и 155 рабочих. В военное время это число удваивалось, и тогда лаборатория могла ежедневно готовить по тысяче зарядов. К этому следует добавить, что на корабли флота отпускатся по 120 зарядов на орудие.

Систему морского образования Бразилия заимствовала из Франции. Высшее морское училище базировалось на специально построенном учебном судне, которое стояло на рейде в Рио-де-Жанейро. Курс наук состоял из различных разделов математики, которые обеспечивали соответствующие знания для изучения астрономии и навигации. Кроме того, кадетам преподавали физику, химию, метеорологию, паровую механику, артиллерию, гидрографию, морскую тактику, морское право, морскую историю, французский и английский языки. Практическая часть морского дела изучалась во время ежегодных крейсерств вдоль бразильского берега или же при походах в отдаленные моря, которые иногда предпринимались с научными целями.

Подготовкой к поступлению в морское училище занимался пансион, устроенный на берегу, который впоследствии правительство Бразилии преобразовало в морскую гимназию. Здесь преподавали географию, всеобщую историю, арифметику, алгебру, рисование, а также французский, португальский и английский языки. Для подготовки матросов и солдат служила практическая артиллерийская школа, а судовых механиков и мастеров, работавших в адмиралтействах, готовило училище прикладной механики.

Кроме того, в Рио-де-Жанейро, при портовых мастерских, обучалось 250 учеников, а в провинциях Багия и Перкамбуко — сто человек. Сверх того, в столице и провинциях служили 1122 новобранца. Все эти молодые люди, кроме специальной подготовки, получали первоначальное образование.

В Рио-де-Жанейро имелась морская библиотека, в фондах которой насчитывалось 19 тыс. томов, 5200 карт и планов и 22 модели кораблей и судов. Кроме того, здесь хранилось значительное число астрономических и навигационных инструментов. Библиотека снабжала книгами все корабли и суда флота, находившиеся в походе. Библиотекарь — флотский штаб-офицер — состоял в то же время редактором морского ежемесячного журнала. В течение 1874 г. библиотеку посетило 625 человек.

По окончании трехлетнего курса в морском училище воспитанникам присваивали звания гардемарин и отправляли в дальнейшее плавание под руководством опытного капитана, в сопровождении профессоров, кото-

*Речные мониторы «Джавари», «Солимоэс»  
и «Мадейра».*

*Водоизмещение 1520 т. Основные размеры: 81,3×14,9×1,7 м. Две паровые машины суммарной мощностью 1450 л. с. приводили во вращение два гребных винта и обеспечивали скорость 9,5 уз. Запас топлива: 187 т угля и 90 т нефти. Бронирование: пояс до 76 мм, барбет — 90 мм, башня до 100 мм. Артиллерийское вооружение: две 152-мм, четыре 47-мм пушки и две 120-мм гаубицы. Личный состав — 140 человек. Корабли были заказаны Бразилией в 1912 г. британской компании «Виккерс», но из-за несвоевременной оплаты задержались в Англии на заводе «Виккерса», вплоть до начала Первой мировой войны, вошли в состав флота Великобритании*

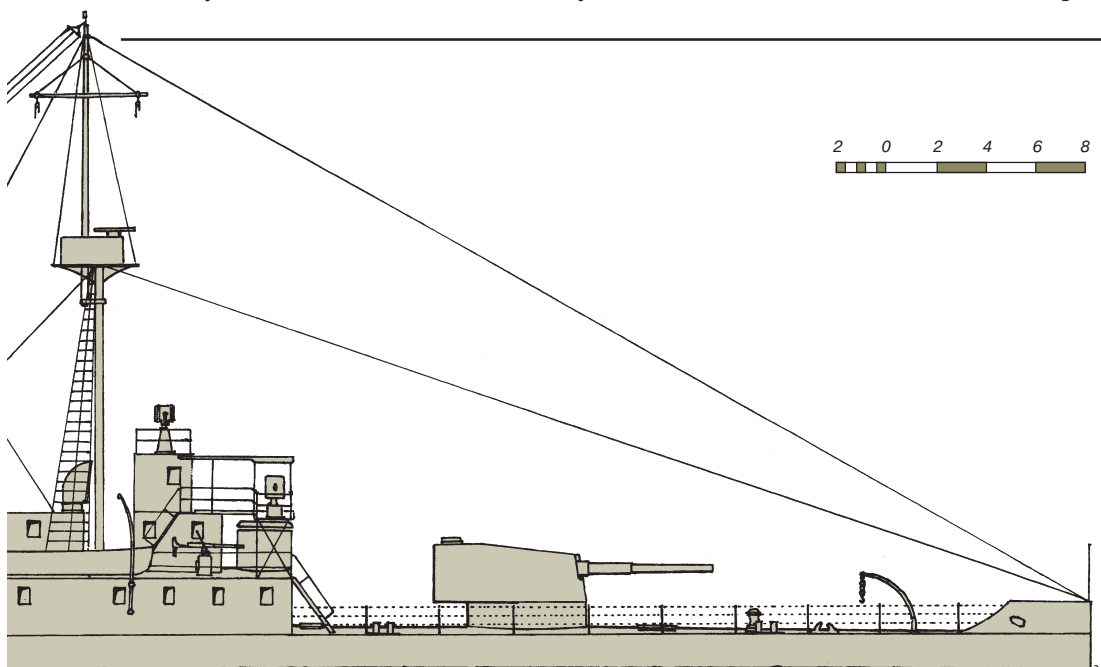


рые продолжали занятия. По возвращении из похода капитан и профессор представляли подробные отчеты о плавании, а гардемарины сдавали последние экзамены перед производством в офицеры. Начиная с 1857 г., за исключением пяти лет Парагвайской войны, гардемарины совершили несколько плаваний в Европу и Соединенные Штаты Америки. В 70-х гг. XIX в. практические плавания проходили на фрегате «Nichteroy». В 1875 г. в морском училище состояло 86 воспитанников, но по окончании курса в гардемарины произвели только восьмерых. С 1863 по 1875 гг. из училища вышло 224 гардемарина. В течение 1875 г. морское училище выдало 59 дипломов механиков.

В конце XIX — начале XX в. Бразилии из-за пограничных конфликтов с Аргентиной пришлось заняться постройкой речных кораблей. Ниже приведены описания и характеристики некоторых из них.

Речные канонерские лодки «Акре» и «Миссоеш» построены в 1904 и 1909 гг. британской фирмой «Ярроу». Водоизмещение 200 т. Основные размерения: 36,6×6,1×0,6 м. Две паровые машины суммарной мощностью 300 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 11 уз. Артиллерийское вооружение состояло из одной 88-мм гаубицы, одной 57-мм пушки и четырех пулеметов. Личный состав — 30 человек.

Речной монитор «Пернамбуко» построен в Рио-де-Жанейро, спущен на воду в 1910 г. Создавался на случай возможных боевых действий про-



Реконструкция И. И. Черникова

тив Аргентины. Однако пограничные раздоры, сопровождавшиеся взаимными претензиями, вскоре улеглись, поэтому бразильцы даже не приступили к строительству второго монитора того же типа — «Мараньяо». Окончательная достройка «Пернамбуко» заняла почти 20 лет. Его водоизмещение 470 т. Основные размерения: 44,5×7,4×1,6 м. Две паровые машины суммарной мощностью 800 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 11 уз. Бронирование: пояс — до 170 мм, башни — до 152 мм, палуба — до 102 мм, боевая рубка — 89 мм. Артиллерийское вооружение состояло из трех 120-мм пушек и 10 пулеметов. Личный состав — 60 человек. Исключен из состава флота в 1948 г.

### Парагвайские речные войны . 1865—1870 гг.

**Н**е успела еще закончиться на полях сражений США жестокая и продолжительная борьба северных федералистов против южных конфедератов, как в Южной Америке начиналась не менее отчаянная и затянувшаяся война Парагвая против Бразилии и Аргентинской Республики. В этой кровопролитной борьбе, происходившей на берегах широких и полноводных рек, корабли и морская артиллерия сыграли весьма значительную роль. Из Бразилии река Парана течет между Республикой Парагвай и территорией Аргентины, пока не впадает в залив Ла-Плата. Река доступна для судов с небольшой осадкой и принимает в себя массу притоков, причем правый ее приток под названием Парагвай также судоходен. На берегах и в водах этих двух рек и произошли кровопролитные сражения между Парагваем, с одной стороны, и Бразилией, Аргентиной и Уругваем — с другой.

Политике Парагвая нельзя дать однозначную оценку, и нужно отметить, что судьба этой страны представляет собой далеко не самую мрачную страницу в кровавой истории государств Латинской Америки. Парагвай получил независимость в 1811 г., и первоначально ему повезло больше, чем остальным бывшим испанским колониям в Америке.

При диктаторе Х. Франсиа (1814—1840 гг.) народ Парагвая наслаждался миром, пребывая при этом словно в отупении и полном равнодушии к таким общечеловеческим ценностям, как свобода и прогресс. Негры по-прежнему оставались рабами. Индейцы и метисы прозябали в невежестве и выражали покорность властям. Отрабатывая государственную барщину, насильно вербуемые в милицию, люди продолжали жить в неведении об остальном мире, от которого Парагвай был изолирован политикой всеобщего подозрения диктатора Франсиа, поскольку тот закрыл доступ иностранцам в свои пределы. Натуралист Бонплац, рискнувший проникнуть в Парагвай для изучения его девственной природы,



в течение нескольких лет держался в стране в качестве пленника. Внешняя торговля целиком находилась в руках Франсиа и строго им регламентировалась. Кроме того, глава государства объявил свою собственную «естественную» монополию на большую часть продуктов земледелия. Промышленность и сельское хозяйство развивались лишь в той мере, какая виделась ему целесообразной. Белое население, опутанное сетями полицейского шпионажа, страдало от безответственности и произвола государственных служащих. Сам Франсиа вел уединенный и аскетический образ жизни, круг его внеслужебного общения состоял из личного брандшвермана и секретаря. Каждую ночь в своем дворце он спал в другой комнате, дабы сбить с толку могущих на него покушаться убийц. Впрочем, он искренне любил свою родину и желал счастья парагвайцам, но намерен был создавать это счастье сам и по своему разумению.

Замечательно, но этот преемник и продолжатель дела иезуитов слыл вольтерянцем и глубоко презирал священников, как и весь католический культ. Диктатор умер 20 сентября 1840 г., в восьмидесятилетнем возрасте. После непродолжительного периода анархии Парагвай вручил власть двум консулам. Один из них, Карлос Антонио Лопес, племянник Франсиа, в 1844 г. добился неограниченной власти.

Лопес отличался сравнительно прогрессивными взглядами и начал с того, что положил конец самоизоляции страны. Он пригласил в числе прочих несколько инженеров-евреев из Австрии. Один из них, Ф. Винер де Моргенштерн, став в 1847 г. командующим парагвайским флотом, впоследствии участвовал в сражениях с могущественным флотом Бразильской империи. Лопес завязал дружеские отношения с Соединенными Штатами, Францией, Англией, Сардинией и в 1857 г. открыл свои пристани для их кораблей и торговых судов. В 1848 г. Лопес особым указом распустил католические миссии и освободил индейцев от деспотической власти иезуитов.

Однако, несмотря на эти политические нововведения, Парагвай еще длительное время славился своей дикостью и «неиспорченностью» нравов. Католическое духовенство продолжало оставаться всемогущим именно в области «просвещения». Так, в 80-х гг. XIX в. Парагвае избили до смерти одного школьного учителя, осмелившегося заявить своим ученикам, что Земля вертится вокруг Солнца и что жизнь на ней существовала намного раньше тех времен, о которых говорит Библия.

В 1854 г. национальный конгресс снова избрал Лопеса президентом на 10 лет. Незадолго до смерти Лопес назначил вице-президентом своего сына Солано. Конгресс 26 октября 1862 г. послушно утвердил выбор президента.

Солано Лопесу в то время исполнилось 36 лет. Он уже при отце занимал пост военного и морского министра. Этот странный человек, исто-

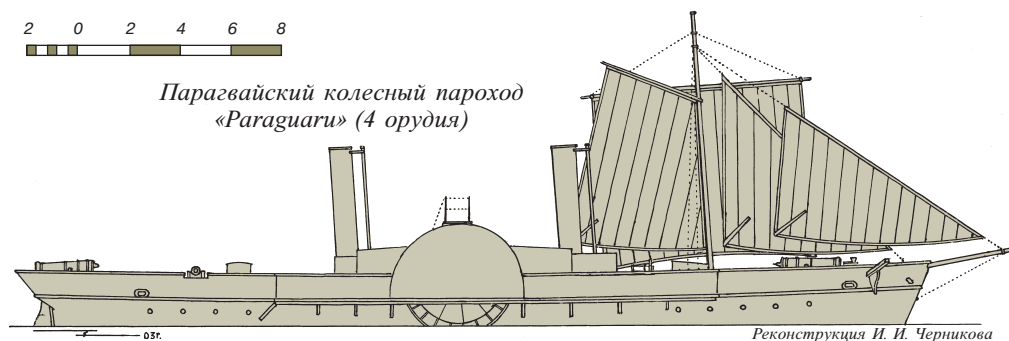
рия жизни которого напоминает главы авантюрного романа, задумал играть в Южной Америке роль Наполеона. Он организовал большую, но плохо вооруженную армию, состоявшую наполовину из испанцев, наполовину из индейцев.

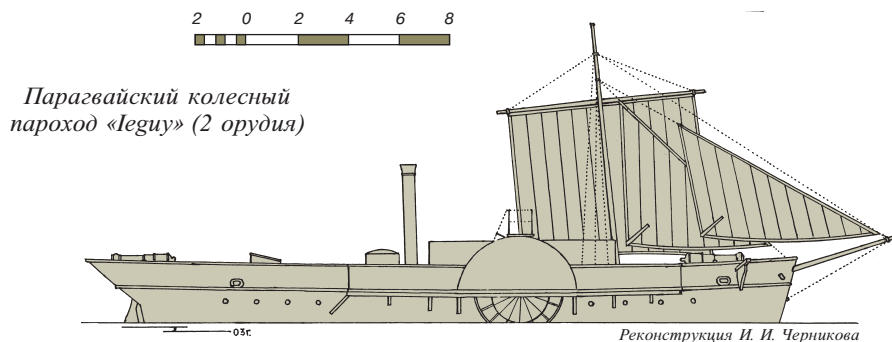
Взаимные территориальные претензии трех республик и одной империи, расположенных на берегах Ла-Платы, а также постоянное стремление Аргентины и Бразильской империи расширить свои территории за счет Парагвая, сделали неизбежным кровавое столкновение.

Солано Лопес боялся подвергнуться нападению первым. Поэтому он развязал войну, захватив в ноябре 1864 г. бразильский пароход, на борту которого находился губернатор провинции Матто Гроссо. Затем, во главе 10-тысячного войска, диктатор занял южную часть провинции Матто Гроссо, вслед за чем стал одерживать победу за победой. Парагвайцы захватили бразильские форты Корумба и Донрадо, дошли до Куйабы, взяли аргентинский город Корентес и захватили два бразильских судна.

Эта решительная политика весьма импонировала политически корректному конгрессу Парагвая, который произвел Лопеса в маршалы. Однако доблестные победы парагвайского оружия объединили противников Лопеса, и 6 мая 1865 г. Бразилия, Уругвай и Аргентина заключили тройственный союз, в целях уничтожения, как тогда говорили, «свиного и бесчеловечного тирана Парагвая».

Диктатор Парагвая собрал эскадру из девяти небольших речных пароходов. Из них «Тагуагу» (шесть орудий), «Paraguari» (четыре орудия), «Iguarey» (пять орудий), «Ирогу» (четыре орудия), «Margues de Olinda» (четыре орудия) и «Iegu» (два орудия) были колесными, а «Salto Oriental» (четыре орудия), «Ibera» (четыре орудия) и «Pirabebe» (одно орудие) — винтовыми. Вооружение этой флотилии состояло из гладкоствольных пушек древнейших образцов и зачастую со свистами от ржавчины. Механиками служили как правило англичане, которых позже рас-





стреляли или замучили до смерти по приказу господина, которому они служили так храбро и верно.

Действительно, Парагвай во время войны представлял собой настоящий ад, превосходивший своими ужасами самые мрачные фантазии Данте.

В начала 1865 г. весь флот Бразилии состоял из 40 деревянных пароходов с артиллерийским вооружением общей численностью около 250 орудий.

Аргентина вовсе не имела кораблей, кроме двух деревянных, наполовину сгнивших речных пароходов.

Бразильская эскадра покинула Рио-де-Жанейро в конце апреля 1865 г. и отправилась в Монтевидео. При этом офицеры и матросы совсем не проявляли желания сражаться. Действительно, начиная с адмирала Тамандаре, командующего флотом, главным стремлением всех было как можно дольше не встречаться с парагвайцами. При уходе из Буэнос-Айреса общее моральное состояние было очень подавленным. Иностранные офицеры держали пари на то, что бразильцы уже не вернуться назад. Морякам потребовалось 42 дня на переход от Буэнос-Айреса до передовой линии, расстояние между которыми составляло всего несколько сотен миль удобного плавания вверх по реке Паране. 10 июня грозный флот бросил якорь близ устья Риачуэло, притока Параны, где мог подвергнуться обстрелу парагвайцев. Хотя бразильцы знали, что неприятель близко, но не приняли никаких мер предосторожности.

11 июня 1865 г. произошло морское сражение при Риачуэло, выразившееся в стычках деревянных кораблей, без участия броненосцев. Парагвайская флотилия стояла у левого берега реки Параны, близ впадения в нее мелкой речки Риачуэло. На берегу, позади судов, парагвайцы построили на невысоком утесе сильную земляную батарею с 23 гладкоствольными 68-фунтовыми орудиями и 80-фунтовыми гаубицами. Кроме того, между пароходами стояли шесть несамоходных плоскодонных

шаланд, вооруженных каждая одним 68- или 80-фунтовым орудием на поворотной платформе. Палубы этих шаланд позволяли людям укрываться под ними, рангоута они не имели. Суммарно парагвайцы имели 60 орудий на судах и 23 на берегу. Команда судов и шаланд вместе с подкреплением пехоты составляла около 2 тыс. человек, орудийной прислуги — тысяча человек, итого — 3 тыс. бойцов.

Бразильская флотилия состояла из девяти кораблей: колесный корвет «Amazonas» (восемь орудий); винтовой корвет «Jeguitinhonha» (восемь орудий); винтовые канонерские лодки «Mearim» (шесть орудий), «Beberibe» (восемь орудий), «Iguatemy» (шесть орудий), «Araguary» (шесть орудий), «Ipiranga» (восемь орудий), «Paranahyba» (шесть орудий), «Belmonte» (шесть орудий). Итого 62 орудия, часть из них — гладкоствольные 32-фунтовые, остальные 68-фунтовые нарезные. Личный состав этих кораблей с приданными несколькими взводами пехоты насчитывал около тысячи человек.

Между тем парагвайцы скрытно установили несколько орудий в лесу и приготовились к коварному нападению. Их отряд из восьми пароходов получил от Лопеса приказ спуститься вниз по реке, мимо бразильских кораблей, затем повернуть и «неожиданно» взять их на абсордаж. Такой план исключал возможность внезапного нападения, но в Парагвае это считалось пустяками по сравнению с желанием перечить маршалу, хотя парагвайские пароходы даже не имели абсордажных крюков. 11 июня, рано утром, они стали спускаться вниз по реке. Бразильцы, разумеется, спали, и их можно было брать «тепленькими». Но неповиновение Лопесу каралось смертью, и парагвайцы на всех парах предусмотрительно прошли мимо. Разбудив мирно дремавшего неприятеля, пароходы повернули «все вдруг» и стали подниматься вверх по течению.

На девяти бразильских кораблях, пришедших сюда под флагом адмирала Баррозо, стояло 59 орудий, которые в несколько минут могли уничтожить своих противников. Но, видимо, brave парагвайцы ничего не ведали о современной европейской технике. Подойдя ближе, они открыли жаркий огонь из своих гладкоствольных пушек, несколько ядер которых попало в корвет «Jeguitinhonha». Намереваясь бежать, бразильский корабль сел на мель, и стрелки парагвайской батареи стали расстреливать его команду. Бразильцам пришлось покинуть корабль и сжечь его.

Между тем три парагвайских парохода окружили и взяли на абсордаж канонерку «Paranahyba». «Taguaru» напал слева, «Salto» — справа, «Marguez de Olinda» — сзади и высадил на бразильский корабль свою абсордажную команду. На палубе завязалась кровавая битва. В этой схватке перевес наметился на стороне нападавших, отбросивших команду канонерки на нос своего судна. Бразильские матросы, оставшиеся в ма-

лом числе, начали прыгать за борт. При этом 28 бразильцев погибли в рукопашной схватке, а 20 прыгнули за борт и утонули. Командир одного из парагвайских кораблей также погиб. Однако адмиральский корабль «Amazonas» и канонерка «Belmonte» неожиданно выручили «Paranahyba» и прогнали парагвайцев, которым также пришлось броситься в воду, чтобы не пасть под ударами. Более 80 человек погибли в этой жестокой битве, вся палуба канонерки была залита их кровью.

После этого «Amazonas», не обращая внимания на град снарядов парагвайской артиллерии, устремился на «Marguez de Olinda» и пустил его ко дну, а затем, ударив носом «Salto» и «Taguagu», также утопил их.

Но и убийственный огонь парагвайцев нес смерть и разрушение бразильским кораблям. Канонерка «Belmonte», пробитая 37 ядрами, спаслась от потопления, лишь выбросившись на мель. Бразильская канонерка «Iguatemy» в общей свалке так изрешетила своими снарядами парагвайский пароход «Paraguagu», что команда его покинула и победители сожгли корабль.

Другие бразильские канонерские лодки при обстреле батареи Риачуэло и шаланд сбили несколько пушек с этой батареи и потопили один из понтонов. В этот момент «Amazonas», отделавшись от трех противников, пошел на парагвайский адмиральский корабль «Taguagu», который отступил.

Парагвайцы пострадали сильнее. В самом начале сражения гранатой пробило котлы на колесном пароходе «Jejuí», и судно это понесло течением; оно отдало якорь несколько ниже, тогда бразильцы направили на него свои орудия и потопили. У «Olinda» и «Salto Oriental» снаряды бразильской артиллерии пробили котлы, пароходы потеряли ход, и течением их посадило на мель. Один котел «Taguagu» был разбит 68-фунтовым ядром, но он мог кое-как двигаться с помощью другого.

Четыре парагвайских парохода, находившиеся еще на ходу, наконец удалились. Флагманский корабль парагвайского флота «Taguagu», возглавив остатки разбитой эскадры («Iguagu», «Ipora» и «Iberia»), стал подниматься вверх по реке, оставив бразильцам пять непотопленных шаланд. Бразильцы, имевшие семь гораздо более грозных кораблей, дали им уйти и последовали за ними на почтительном расстоянии. При этом, так как два парагвайских парохода имели сильные повреждения, адмиралу Баррозо стоило довольно больших трудов держаться позади них.

За эту «блестящую» победу Баррозо получил титул барона (хотя он прятался во время сражения в своей каюте и вышел из нее не раньше, чем битва закончилась). Само сражение впоследствии увековечили в наименовании бразильского броненосца «Riachuelo». Потери парагвайцев составили около тысячи человек и четыре парохода, тогда как бра-



зильцы кроме двух пароходов потеряли около трехсот человек. Впоследствии парагвайцы сняли с «Jeguitinhonha» легкие орудия, которые с чисто бразильской предосторожностью победители оставили незаклепанными.

Бразильцы вскоре удалились вниз по реке Гойа, так как парагвайцы установили батарею из 32-фунтовых орудий на позиции у Беллависты, ниже Риачуэло. Вскоре из Буэнос-Айреса пришла броненосная эскадра во главе с командующим флотом адмиралом Тамандаре.

К деревянным бразильским кораблям в течение войны присоединились свыше 20 речных броненосцев небольшого водоизмещения. Половина из них, водоизмещением до 1500 т, были защищены 114-мм броней, имели артиллерийское вооружение, состоявшее на каждом корабле из четырех 178-мм и четырех 68-фунтовых нарезных орудий, установленных в каземате. Другая половина кораблей — одно- или двухбашенные мониторы, имевшие на вооружении от двух до четырех орудий. Шесть однобашенных речных мониторов, каждый с одним 178-мм орудием в неподвижной башне, завершали список флота.

Но бездействие продолжалось. Один раз, однако, четыре бразильских корабля поднялись вверх по Паране и появились на виду жалких остатков одной из армий Лопеса, переправлявшихся через Парану на маленьких лодках. Наблюдавшие за разворачиванием событий европейцы решили, что парагвайцам грозит неминуемая гибель. Не имея кораблей для прикрытия, они после поражения пребывали в расстройстве и в удрученном состоянии. Но, ко всеобщему удивлению, бразильцы пустились в бегство, уходя вниз по реке от невооруженных пароходов и солдат в лодках.

Противники Лопеса, имея броненосные корабли, вооруженные современной европейской артиллерией, отличались редкой нерешительностью и нерасторопностью. Целыми неделями их броненосный флот мог бомбардировать форт, в котором имелось всего одно орудие. Бразильцы могли сыпать градом картечи по всем направлениям, слышав шелест листьев в лесу, стрелять без разбора, как по чужим, так и по своим. А когда однажды с ними поравнялась парагвайская лодка, то они сочли себя погибшими и обратились в бегство. Бразильцы и аргентинцы постоянно избирали для своих атак самые сильные парагвайские позиции и считали делом чести никогда не преследовать разбитого неприятеля. В результате война, которая могла быть окончена в пять месяцев, растянулась на пять лет, и, таким образом, Лопес окончательно разорил Парагвай.

Весной 1866 г. соединенные усилия флота и армии союзников были перенесены в верховья Параны. И наконец-таки доблестному адмиралу

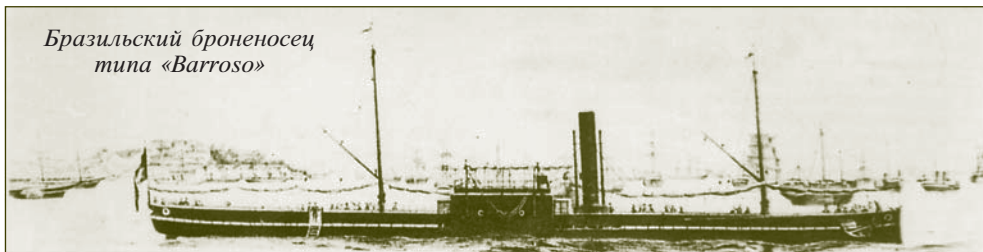
Тамандаре пришлось думать о сражении. При нем находились три казематированных броненосца («Tamandare», «Barroso», «Rio de Janero»), вооруженных каждый шестью нарезными пушками, и монитор «Bahia», вооруженный двумя 178-мм нарезными орудиями в одной башне. Вход в верхнее течение реки Параны защищали мощные батареи крепости Итапиру.

21—22 марта 1866 г. несколько бразильских кораблей пошли на разведку и поднялись по реке выше Итапиру. При этом каждый раз их обстреливала артиллерия с форта. Позднее несколько кораблей заняли удобную позицию для атаки форта Итапиру. 25-го утром шаланда, подобная бывшим при Риачуэле, показалась внезапно под самым фортом и, под его прикрытием, начала обстреливать бразильский адмиральский корабль (маленький колесный пароход «Ара»). Все корабли бразильской эскадры направили свой огонь против этого наглого противника. Но перестрелка оказалась бесполезной, бразильцам не удалось попасть в низкосидящее судно столь малых размеров. Только к вечеру броненосный корвет «Tamandare» загнал шаланду под огонь стрелков, скрытых в лесах, который ее и уничтожил. Через день бразильцам удалось пустить ко дну три другие шаланды, после этого эскадра продолжила свои разведывательные походы в верхнем течении реки. Каждый раз корабли успешно обстреливались с форта.

27 марта броненосцы вместе с многочисленными деревянными кораблями и судами отчаянно сражались против одной парагвайской плоскодонной лодки, вооружение которой состояло всего лишь из одной 203-мм гладкоствольной пушки. И на этот раз бразильские моряки выказали удивительную бездарность. Ядра и гранаты их артиллерии сыпались повсюду, но только не по лодке. Наконец лодку потопили, но только после того как она успела наделать много вреда. Одно из ядер парагвайцев ударило в косяк пушечного порта бразильского броненосца «Tamandare» и разлетелось на части, которые, попав в каземат, убили 23 человека и ранили 15. Из офицеров корвета остался в живых только один.

Парагвайцы занимали остров Редемцион, лежавший против форта Итапиру. Этот остров, при содействии кораблей флота, бразильская

*Бразильский броненосец  
типа «Barroso»*



бригада взяла в ночь с 4 на 5 апреля и установила здесь артиллерийскую батарею.

После пятидневной взаимной бомбардировки форт сильно пострадал из-за возвышенного положения бразильской батареи. Парагвайцы пытались взять его приступом, но безуспешно. Отряд кораблей продолжал бомбардировку форта, который удалось очистить только благодаря наступлению бразильской армии 26 апреля 1866 г. Таким образом, это грозное укрепление пало от соединенных усилий флота и армии.

Удивительно, что этот грозный парагвайский форт Итапиру, стоявший при слиянии Параны с Парагваем, две недели задерживал продвижение бразильского отряда кораблей адмирала Тамандаре, имея на вооружении всего одно 12-фунтовое нарезное орудие. Броненосные корабли с ужасным грохотом бомбардировали это укрепление, но никак не могли ни попасть в орудие, ни ранить кого-либо из прислуги. Зато они изрядно снабдили парагвайцев железом, запас которого у последних сильно истощился. Так что бразильские гранаты парагвайцы переплавляли в ядра или же заряжали ими трофейные пушки. Итапиру со временем пал, но его единственную пушку парагвайцы увезли с собой.

Союзной армии теперь приходилось действовать в болотистой местности, густо поросшей кустарником, против парагвайской крепости Хумаита, возвышавшейся над Параной. Ниже, у Курупаити и Куруцу, и выше, у Тимбо, находились вынесенные вперед укрепления, которые легко могли быть взяты флотом при содействии армии. Вместо этого, однако, 11 месяцев ушло на пустую бомбардировку, а парагвайцы тем временем спускали на неприятеля брандеры и плавучие мины.

1 сентября бразильская эскадра перешла из Параны в реку Парагвай для нападения на большой укрепленный лагерь парагвайцев при Хумаити. Этот лагерь защищали две передовые батареи: Курупаити и Куруцу. Эту последнюю построили наспех, в момент приближения бразильских кораблей, в лесу, на берегу реки. Батарея Куруцу имела на вооружении две 68-фунтовые, четыре 32-фунтовые, одну 24-фунтовую пушку и пять полевых орудий. Моряки о ней ничего не знали. Поэтому, когда корабли проходили 2 сентября против мыса Куруцу, то их врасплох встретил залп из 12 орудий.

С броненосным корветом «Rio de Janero» случилось то же, что и с броненосцем «Tamandare» при Итапиру: 68-фунтовый снаряд разорвался у косяка порта, осколки убили и ранили несколько человек. Корвет продолжил свой путь вверх по реке, но наткнулся на парагвайскую мину и потонул вместе с командиром и большей частью команды. Кроме того, парагвайская артиллерия вывела из строя «Ivahy», пробив ядром его котлы.

Бразильский флот сильно пострадал. Стальные снаряды 68-фунтовых пушек батареи Куруцу пробивали корабельную броню. Плавучая бомбарда пошла ко дну, пробитая снарядом с парагвайской батареи, и одна канонерка вышла из строя из-за разбитой машины.

2 и 3 сентября бразильский флот продолжал упрямо бомбардировать форты, хотя и с весьма ничтожными результатами. После этого бразильцы высадили пехоту, находившуюся на кораблях, и взяли батарею штурмом. Неприятель заклинил свои орудия и удалился, захватив с собой пять полевых пушек. Таким образом, береговая батарея, с успехом и длительное время сопротивлявшаяся огню броненосной эскадры, быстро сдалась под напором пехоты.

Укрепленная позиция Курупаити, находившаяся между Куруцу и Хумаити, была еще грознее Куруцу. Река Парагвай здесь сужалась до 500 м и заграждалась прочными сваями, оставлявшими свободный проход только посередине. Проход этот окружали мины, а позади него стояли шаланды с 68-фунтовыми пушками на поворотных платформах, позволявших стрелять и по реке, и по берегу.

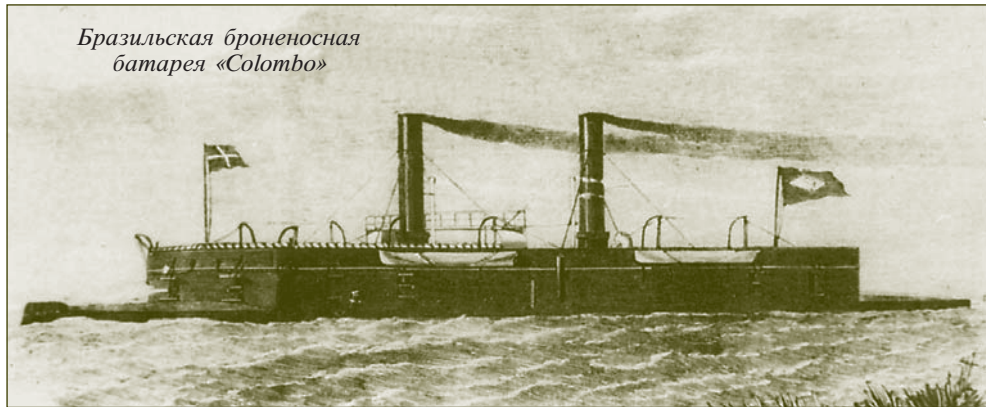
Сама батарея имела на вооружении 56 пушек 68-фунтового и 32-фунтового калибра, а также два ракетных станка. Однако только 30 орудий могли обстреливать реку. Укрепленная позиция опиралась на длинный двойной вал, впереди которого были разбросаны волчьи ямы, палисады, засеки и рвы. По концам вала стояли блокгаузы с легкой артиллерией.

22 сентября, около полудня, началась атака с берега союзной 20-тысячной армии бразильцев и аргентинцев. С реки работала артиллерия бразильской эскадры из восьми броненосцев, трех деревянных корветов, двух бомбард, трех плоскодонных шаланд, нескольких канонерок и миноносков. Трем броненосцам («Brasil», «Tamandare» и «Barroso») удалось благополучно прорваться через проход и атаковать крепость с верхнего течения реки.

Бомбардировка, начатая 22 сентября, продолжалась несколько недель. В некоторые дни бразильцы выпускали по укреплению до 4 тыс. ядер и гранат, не убив при этом ни одного человека и не сбив ни одного орудия. Парагвайцы успешно отбили все атаки, и армии союзников пришлось отступить, оставив 4 тыс. убитых и раненых. Броненосная эскадра, выдержавшая огонь батареи и имевшая несколько сильно поврежденных кораблей, также ретировалась, сбив всего лишь три орудия на батарее. Это было слабым утешением, учитывая те огромные затраты и жертвы, которые понесла эскадра в этой атаке.

К счастью для Бразилии, в декабре 1866 г. Тамандаре заменил более деятельный и предприимчивый адмирал Игнацио. 15 августа 1867 г. адмирал Игнацио, не надеясь уже овладеть батареями, решил повторить смелый

*Бразильская броненосная  
батарея «Colombo»*



маневр Фаррагута, прорваться под огнем батарей Курупаити и атаковать Хумаити. Оставив у Куруцу деревянные корабли, он с девятью броненосцами, двумя бомбардами и одним посыльным судном снялся с якоря. Подойдя к батарее, Игнацио приказал закрыть все пушечные порты и дать полный ход машинам. Прорыв удался, только броненосец «Colombo» потерял винт, перебитый 68-фунтовым снарядом, но «Silvado» подал ему буксир под обстрелом 56 орудий батареи и быстро отшел в безопасное место.

Проход совершился без особых приключений, но, к несчастью, командир «Tamandare» не вовремя приказал открыть один из портов, броненосец еще находился в сфере обстрела неприятеля. Только успели поднять ставню, как снаряд ударил о косяк порта (это уже стало своеобразной печальной традицией), убил двух человек, ранив десятерых, а самому командиру оторвало руку.

Пройдя мимо парагвайских орудий, бразильцы исправили поврежденные корабли и стали ждать. А парагвайцы тем временем перетаскивали орудия из Курупаити выше по реке. Таким образом, бразильским кораблям пришлось дважды прорываться мимо одних и тех же орудий. В этой стычке с батареями маленький монитор «Alagoas» получил повреждения от 180 снарядов, а в «Tamandare» попало 120 снарядов, при этом несколько плит брони было смещено.

Придя и став против Хумаити, бразильская эскадра 19 февраля 1868 г. вновь начала бомбардировать крепость. Эта осада продолжалась несколько месяцев. Корабельные орудия безуспешно обстреливали заграждения из цепей, поддерживаемых понтонами, расставленными поперек реки. Бразильским артиллеристам удалось уничтожить лишь некоторые понтоны и часть заграждения.

Между тем к отряду броненосных кораблей, состоявшему из шести броненосных корветов, среди которых были «Tamandare», «Barroso»,



«Brasil», «Bahia» и «Kerval», присоединились три небольших монитора: «Para», «Rio Grande» и «Alagoas», снабженные таранами. При водоизмещении 340 т углубление их достигало 1,52 м. Каждый монитор был вооружен 60-фунтовой пушкой Витворта в поворотной башне. Толщина плит броневоего пояса достигала 114 мм и 152 мм у башен. Этим кораблям для соединения с эскадрой пришлось в ночь на 13 февраля прорываться у Курупаити. «Rio Grande» получил вмятины из-за попадания двух 68-фунтовых снарядов в броню.

Прилив dokonчил разрушение уже поврежденного бомбардировкой заграждения. Решено было прорваться под огнем крепости с частью броненосцев, на которые возложили довершение полной блокады крепости, вооруженной 180 орудиями, по большей части 68-фунтового калибра. Но, между прочими, имелись и 120-фунтовые пушки. Таким образом, боевая мощь крепости вчетверо превосходила предыдущее укрепление.

Прорывающийся отряд состоял из трех броненосных корветов («Barroso», «Bahia», «Tamandare») и трех мониторов. Корабли снялись с якоря в ночь с 18 на 19 февраля. Неприятель заметил это и тотчас зажег большие костры на берегу, освещая этим реку для удобства прицеливания, но также и для затруднения работы лоцманов и рулевых.

В 3 ч 35 мин первая пара кораблей («Barroso» и «Rio Grande») подошла к Хумаити, а в 4 ч 20 мин благополучно миновала все батареи, и неприятельские выстрелы более не достигали цели.

Второй паре не повезло, снаряд перебил буксирный канат. Корвету «Bahia» пришлось одному продолжить свой путь. Монитор «Alagoas» течение снесло к шести прочим корветам, стоящим на якоре ниже Хумаити и усиленно обстреливавшим из всех пушек батареи для поддержки проходящих броненосцев. Там он собрался с силами продолжить путь, но, подойдя к батареям, потерял управление и опять вернулся назад. Третья попытка также сорвалась, на этот раз из-за боевых повреждений машины, которую пришлось ремонтировать под сосредоточенным огнем всех орудий Хумаити. Четвертый прорыв удался, и монитор пришел в безопасное место в 6 ч 30 мин, т. е. на два часа позже прибытия буксировавшего его корвета.

В это время прорвалась и третья группа. В борт «Tamandare» попал снаряд крупного калибра. Повреждения корпуса вызвали огромную течь, так что трюмные едва успевали выкачивать воду. Несмотря на это, часть топок котлов все же была залита. Но корвет с буксиром прошел за Хумаити.

Однако опасность еще не миновала, так как выше Хумаити, на берегу реки Чако, парагвайцы установили другую батарею, из 12 орудий большого калибра и шести броненосцам пришлось средь бела дня пройти

перед этим неожиданным препятствием. Повторяя меры, принятые при Курупаити, бразильцы задраили порта и прошли как можно быстро, несмотря на противное течение, под градом снарядов. Два корабля первой группы прорвались примерно в 7 ч 45 мин. «Bahia» и корабли третьей группы подошли часом позже.

Монитор «Alagoas», отставший на два часа от всего отряда, пришел один в 9 ч 25 мин к батарее Чака, с которой на него сосредоточили весь огонь. За несколько минут в его броню и башню парагвайцы выпустили подряд до 40 крупных снарядов. Однако корабль продолжил свой путь, и парагвайцы, негодуя, что от них ускользает последняя жертва, собрали около 20 шаланд и бросились на абордаж монитора. «Alagoas» таранил и потопил три шаланды, три другие подвергались той же участи от снарядов. Скоро монитор оказался вне зоны обстрела и в 11 ч пришел в Тюи. Но сильная течь в корпусе вынудила его выскочить на мель.


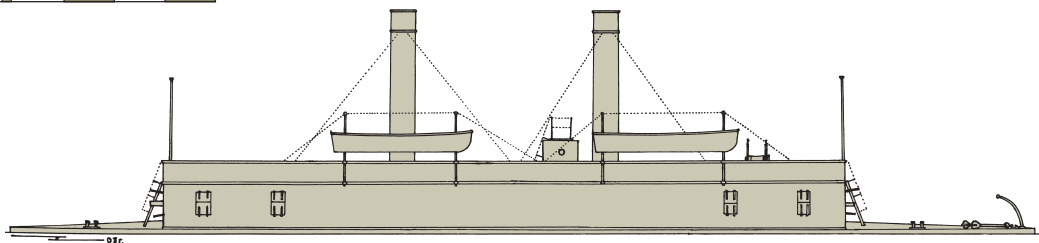
Несмотря на значительные повреждения кораблей, экспедиция вполне удалась и своей смелостью напомнила подвиги адмирала Фаррагута при Мобиле и Новом Орлеане. Прорвавшись мимо Хумаити, корабли двинулись вверх по реке, к столице Парагвая — Асунсьону. Невзирая на повреждения, отряд благополучно поднялся до Асунсьона и мог бы взять его, но, по обыкновению, ушел прочь.

Бразильцы затем укрепились выше Хумаита, в Тайи; здесь 1 марта 1868 г. парагвайцы произвели очень смелое нападение на корабли противника. Около трехсот человек на 24 лодках, вооруженные саблями и ручными гранатами, с дикими воплями и молодецкой отвагой атаковали броненосцы «Herbal» и «Cabral». Застав большую часть экипажа спавшей на палубе, парагвайцы всех перебили. Оставшиеся в живых заперлись внут-

#### *Бразильские броненосные батареи «Colombo» и «Cabral».*

*Построены в Англии в 1866 г. специально для Парагвайской войны. Водоизмещение 927 т. Длина, ширина и осадка соответственно 48,77; 10,82 и 2,89 м. Артиллерийское вооружение — восемь 70-фунтовых нарезных орудий Витворта. Толщина брони каземата и главного пояса — 114 мм. Покатые палубы в оконечностях защищались 63-мм железными плитами. Две паровые машины суммарной мощностью 400 л. с. вращали два 4-лопастных гребных винта и обеспечивали скорость 5 уз.*

2 0 2 4 6 8

Реконструкция И. И. Черникова

ри кораблей; два других броненосца, услышав пальбу, подошли и очистили палубы абординированных кораблей картечью и гранатами, при этом жертвами обстрела стали не только парагвайцы, но и бразильцы.

Совершенно так же 10 мая парагвайцы попытались напасть враспloh на «Barroso» и «Rio Grande». Действия обеих сторон разворачивались по старому сценарию. Парагвайцы перебили большую часть экипажа «Rio Grande», а остальные заперлись внутри. Пока парагвайцы пытались взломать решетки, закрывавшие люки, подошел «Barroso» и уничтожил картечью всех находившихся на палубе.

После этого боевые действия речных кораблей прекратились. 24 июля 1868 г. парагвайцы оставили Хумаита, а Лопес бежал к границе между Ангостурой и озером Ипора. Сюда же устремился и флот, а с тыла появилось высадившееся войско. Лопес потерпел страшное поражение и бежал в дикую местность, находившуюся в северной части Парагвая.

После падения Хумаити вся бразильская эскадра, состоявшая из 16 броненосцев, пошла вверх по реке до Асунсьона, куда скрылись остатки парагвайской армии. Там ей пришлось иметь дело с двумя новыми батареями при Ангостуре, расположенными на небольшой высоте. Положение осложнялось тем, что в том месте река суживалась до 320 м, а значит, корабли вынужденно находились ближе к берегу. Но орудий было меньше, чем при Хумаити, да и по калибру они уступали. Поэтому броневая защита вполне обеспечила кораблям неуязвимость от неприятельских снарядов.

Почти каждый день происходили перестрелки между броненосцами и батареями. Корабли хотя и выдерживали без значительных повреждений удары парагвайских снарядов, но не смогли остановить стрельбу артиллерии противника.

Несколько раз корабли поднимались по реке выше батареи и снабжали свои войска провизией или же поддерживали их действия. При этом броненосцы получили лишь мелкие повреждения. Так, 8 сентября 1868 г. «Silvado» получил два попадания 150-фунтовыми снарядами, сбившими каждый по одной бронеовой плите, но не пробившими борта.

1 октября, после довольно оживленной перестрелки, батареи замолкли. Адмирал Игнацио счел возможным подвинуть вперед деревянные суда и выслал корвет «Belmonte». Увидев легкоуязвимого противника, батарея открыла огонь, и корвет с двумя пробоинами поспешил назад.

26 ноября 1868 г. броненосец «Brasil» с двумя другими броненосцами конвоировал шаланды с припасами. Корабли несколько раз проходили перед батареями. «Brasil» получил значительное число попаданий 68-фунтовыми снарядами, оставлявшими только неглубокие отпечатки, и пять 150-фунтовыми снарядами, более серьезно повредившими брону; один из них даже пробил плиту насквозь и остался в борту.

6 декабря все броненосцы участвовали в сухопутном сражении обеих армий и обстреливали с дальних дистанций батареи при Ангостуре.

В этой войне броненосный флот боролся только против артиллерии береговых батарей. Тем не менее, его содействие оказалось очень ценным для армии. Однако следует признать, что корабли особенно отличались своими оборонительными качествами. Обладая хорошим артиллерийским вооружением, тем не менее броненосцы не смогли нанести серьезного ущерба сухопутным батареям.

1868 г. стал особенно неудачным для Парагвая, эскадра которого была разбита бразильским флотом. Союзники заставили Лопеса отступить от Гумаиты к Тебимари и Тимбо. Его войско, которое он успел создать почти заново, потерпело поражение под Ангостурой, причем неприятелю достались 16 орудий и тысяча пленных. Оставшаяся без прикрытия столица вскоре пала. Но Лопес не сдавался. Даже теперь он не хотел сложить оружие.

В августе 1869 г. близ Карагуатри бразильская армия снова разбила маршала Лопеса. В марте 1870 г., напрягая последние силы, собрав остатки конницы и пехоты и получив подкрепление из 5 тыс. индейцев, диктатор Парагвая начал сражение на берегах Аквидабана. Здесь 15 марта бразильская кавалерия разбила наголову парагвайское войско. Покинутый своими солдатами, маршал пытался убежать, но был убит.

Эта злополучная война губительно отозвалась на побежденной стране. В Парагвае на 1857 г. насчитывалось около 140 тыс. жителей. А к 1870 г. от этого оставалась лишь шестая часть населения, главным образом, женщины и дети. Парагвай был совершенно разорен. Пришлось заново организовывать правительство и принимать новую конституцию, которая в точности повторяла Северо-Американскую (президент, избираемый на три года, вице-президент, сенат и палата депутатов, всеобщее избирательное право). 2 октября 1869 г. в Парагвае провозгласили уничтожение рабства.

Окончательный мирный договор с Бразилией, заключенный в январе 1872 г., определил новую границу между обоими государствами.

Оценка этой страшной войны современниками была далеко не однозначной. Так, некоторые английские аналитики с большим раздражением отзывались о неспособности бразильцев овладеть современными военными технологиями. Видимо, это было не совсем так. Русские моряки, сразу после окончания войны, на месте изучавшие организацию и боевой опыт флота Бразильской империи, отзывались о бразильцах уважительно (см. главу «Бразилия и ее речной флот»). Дело в том, что европейскую публику тех лет шокировала и «свирепая нежность» парагвайских батальонов. В вооруженных силах Парагвая национальная рознь

отсутствовала вовсе. Бойцы сражались с одинаковой отчаянностью, так как в случае их бегства с поля боя, согласно приказу главнокомандующего, с немилосердной жестокостью расстреливали каждого десятого. За отсутствие современной техники Парагвай заплатил большой кровью, равно как и за слепую преданность своему вождю.

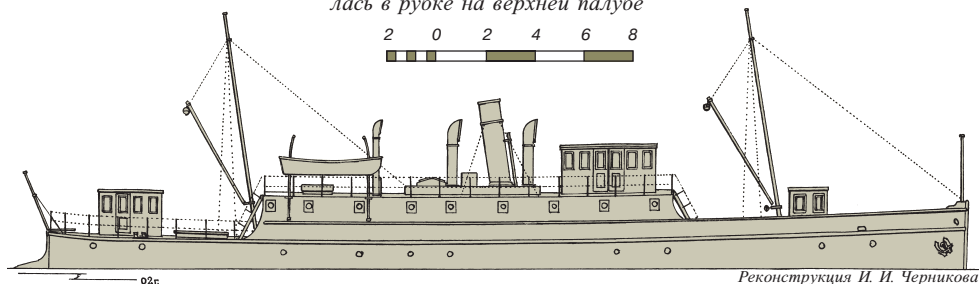
## Речной флот Аргентины

**А**ргентинская Республика по площади в пять раз превышала Германскую империю, но судоходной в ней считалась только река Ла-Плата, которая в устье имела вид залива, шириной от 50 до 300 км. Вплоть до Монтевидео по Ла-Плате ходили океанские пароходы. Выше, до Буэнос-Айреса, фарватер загромождали илистые отмели, так что в этот порт приходили суда с углублением не более 6,5 м. По Паране до Росарио и Санта-Фе плавали суда с осадкой, не превышающей 6 м. В начале XX в. путем проведения землечерпательных работ с трудом удавалось справляться с огромной массой грунтовых осадков, которые несли в своем быстром течении воды Параны и ее притоков, Парагвая и Уругвая, впадающие в Ла-Плату. Несмотря на это, такие работы велись и в Росарио, и в Санта-Фе.

Еще далее в глубь страны ходили плоскодонные пароходы: чем выше, тем меньшего размера. Почти все речные грузопассажирские суда принадлежали пароходной компании Николая Михановича и совершали рейсы между Монтевидео и Буэнос-Айресом по Ла-Плате, по Уругваю


### Пароход «Saychegue».

Принадлежал к серии однотипных судов, заказанных Аргентиной британскому заводу «Forrest» и предназначенных для плавания по Рио-Негро. Основные размеры: длина между перпендикулярами и ширина соответственно 38,1 и 7,01 м. Масса механизмов и стального корпуса — 60 т. Две паровые машины тройного расширения, суммарной мощностью 180 инд. с. и один котел системы «Ярроу» приводили в действие два гребных винта, вращавшихся в общем туннеле. Скорость 10,7 уз. На пароходе имелись два грузовых трюма, каждый с одной паровой лебедкой для погрузки и выгрузки. Носовая лебедка, кроме того, приводила в движение при помощи бесконечной цепи брашпиль, служивший для подъема якоря и швартовки судна. Пассажирские и офицерские каюты располагались в палубной надстройке. Комфортабельная столовая на 30 человек помещалась в рубке на верхней палубе

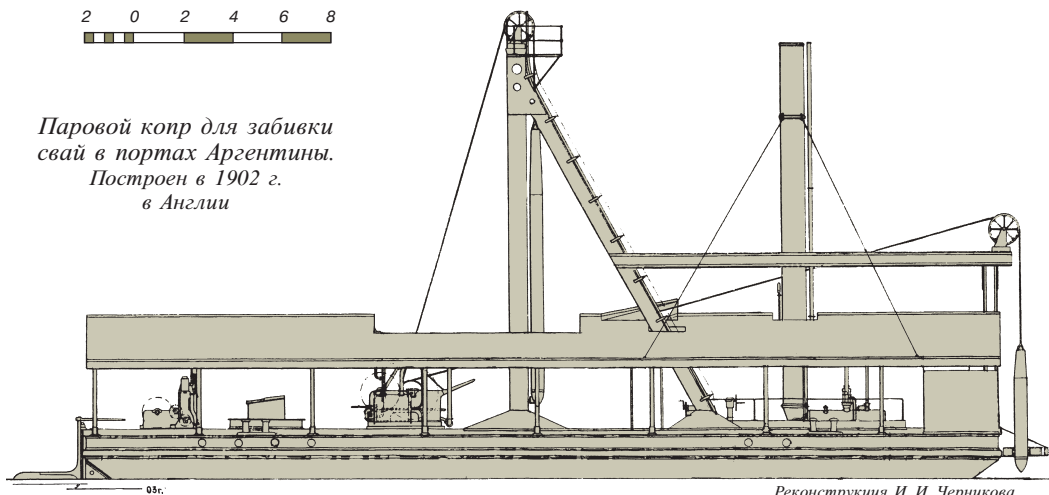




2 0 2 4 6 8



*Паровой копр для забивки  
свай в портах Аргентины.  
Построен в 1902 г.  
в Англии*



*Реконструкция И. И. Черникова*

на 500 км вверх до Сальто, по Паране до Посадаса и по Парагваю от Корриентеса вверх на тысячу км через Асунсьон до Корумбы в Бразилии. Общая длина этого судоходного пути составляла около 3 тыс. км.

Дальнейшее развитие речных путей в Аргентине признавалось невыгодным, так как строительство железных дорог обходилось там сравнительно дешево, окупалось быстрее и велось на частные английские капиталовложения.

### **Речные канонерские лодки Республики Перу. 1875—1902 гг.**

**Д**ревнее государство Перу была страной индейской культуры инков, и в 1532—1533 гг. его завоевали испанские конкистадоры во главе с Писарро. Благодаря исключительному богатству благородных металлов Перу стало своеобразной приманкой для конкистадоров и ареной кровавой борьбы за раздел добычи.

Вице-королевство Перу в Лиме, учрежденное в 1544 г., явилось оплотом Испании в Южной Америке. Здесь осела колониально-чиновная испанская знать. Двор вице-королевства своим блеском и роскошью зачастую затмевал королевский двор в Мадриде.

Лима стала также одним из центров испанского миссионер-



ства. Испанцы, захватив громадную часть индейских общинных земель, ввели систему жалования земель с припиской к ним туземцев, а немногочисленная знать инков растворилась в колониальной испанской верхушке. Закрепощенные индейцы испытывали тяжкий гнет, а их восстания жестоко подавлялись.

Цитадель испанской колониальной знати, бюрократии и инквизиции, Перу последним из южноамериканских государств было освобождено от испанской власти в 1824 г.

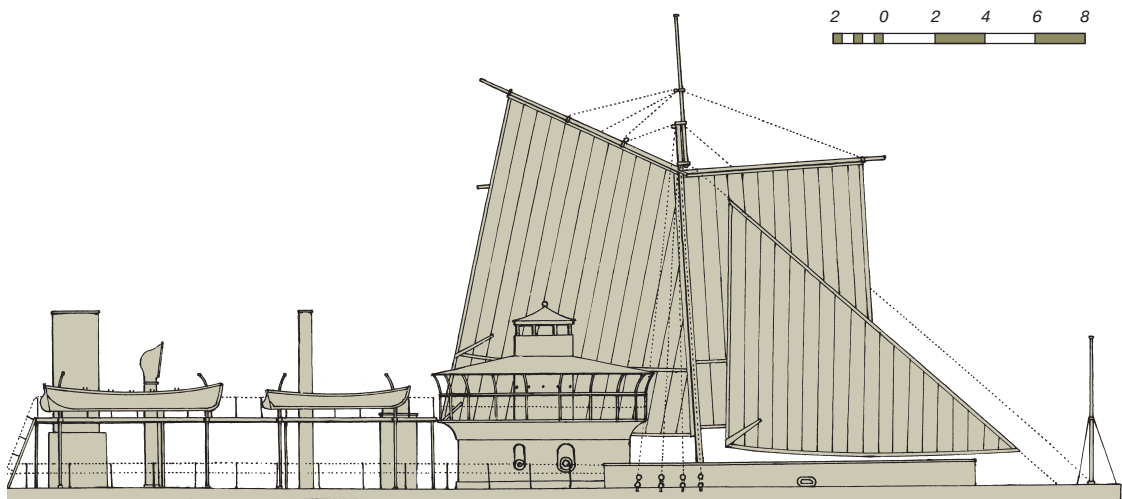
После кратковременных диктатур венесуэльца Боливара (до 1826 г.) и боливийца Санта-Круса (1836—1839 гг.) и временных объединений с Колумбией и Боливией, завершившихся войнами с этими странами, в Перу наступил период быстро сменявших одна другую местных креольских военных диктатур. С диктатурой маршала Кастильи (президент 1845—1851 и 1855—1862 гг.) в Перу началось внедрение иностранного промышленного капитала (преимущественно английского), строительство железных дорог, предоставление концессий. Разработка богатейших залежей селитры на тихоокеанском побережье привела к Тихоокеанской войне 1879—1884 гг. между Перу и Боливией, с одной стороны, и Чили — с другой.

Эта война, в которой Перу потеряло провинцию Тарапаку, оставила неизгладимый след в экономике страны. Из-за этой войны возник во-

*Монитор «Atahualpa» по состоянию на 1868 г.*

*Бывший монитор США «Cataicba». Водоизмещение 1034 т.*

*Главные размеры: длина 68,27 м; ширина 13,72 м; углубление 3,25 м. Бронирование: борт — 127 мм; палуба — 38,2 мм; башня — 254 мм; боевая рубка — 254 мм. Одна 381-мм гладкоствольная пушка Родмана, и одна 150-фунтовая нарезная пушка Паррота*



*Реконструкция И. И. Черникова*

прос о провинциях Такиа и Арика, спор о которых между Перу и Чили тянулся 45 лет. Вопрос удалось разрешить только при помощи США в июне 1929 г., в результате Такиа была возвращена Перу, а Арика отошла к Чили.

Перу участвовало в Первой мировой войне на стороне Антанты, и в 1919 г. представитель этого государства подписал Версальский мирный договор.

Ниже приведены характеристики канонерских лодок Амазонской речной флотилии Республики Перу.

«Икитос» построена в 1875 г. во Франции по заказу перуанского правительства. В 1896 и 1936 гг. прошла модернизации. По некоторым данным, в 1941 г. носила наименование «Родригес», а после 1951 г. — тактический номер KF-18. В 1967 г., после 92-летней службы, корабль исключен из списков флота. Водоизмещение 50 т. Основные размеры: 23,4×3,6×1,2 м. Паровая машина. Скорость 7,5 уз. Артиллерийское вооружение: одна 47-мм пушка системы «Виккерс», четыре 37-мм. В 1955 г. — две 37-мм пушки, две 20-мм пушки системы «Мадсен», два 12,7-мм зенитных пулемета.

«Сан-Паулу» и «Чагапанос» построены в 1902 г. в Германии по заказу перуанского правительства. «Сан-Паулу» впоследствии переименован в «Коронель Портильо», а после 1951 г. носил тактический номер KF-17. В 1959 г. исключен из списков флота. «Чагапанос» пошел на слом в 1945 г. Водоизмещение 50 т. Основные размеры: 24,4×4,9×1,2 м. Паровая машина. Скорость 7 уз. Артиллерийское вооружение: две 47-мм системы «Виккерс», две 37-мм пушки, два 12,7-мм зенитных пулемета.

«Напо» построена в 1920 г. на судостроительной верфи британской фирмы «Ярроу» в Скотстауне по заказу перуанского правительства. После 1951 г. носила тактическое обозначение KF-16. Исключена из списков флота в 1980 г. Водоизмещение 57/100 т. Основные размеры: 32×5,5×0,9 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 250 л. с., один котел фирмы «Ярроу». Скорость хода 12 уз. Артиллерийское вооружение: две 37-мм, две 20-мм пушки системы «Мадсен», четыре 47-мм пушки системы «Виккерс», четыре 12,7-мм зенитных пулемета. Экипаж — 22 человека.

«Америка» построена в 1904 г. на судостроительной верфи британской фирмы «Трэнмер Бэй Девелопмент К°» в Биркенхеде по заказу перуанского правительства. После 1951 г. имела тактический номер KF-15. В 1983 г. исключена из списков флота и установлена в качестве корабля-музея в Икитосе (главная база перуанской Амазонской речной флотилии). Водоизмещение 240 т. Основные размеры:

40×5,9×1,4 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 350 л. с. Скорость 14 уз. Артиллерийское вооружение: две 65-мм пушки системы «Шнейдер», четыре 47-мм системы «Виккерс», две 40-мм, четыре 20-мм системы «Мадсен»; четыре 12,7-мм зенитных пулемета. Экипаж — 26 человек.

Кроме того, в период с 1934 по 1950 г. перуанское правительство построило для Амазонской речной флотилии еще четыре корабля этого класса.

## Дунайский бассейн

### Дунай в военной истории Европы

**Д**унай — вторая по величине (после Волги) река в Европе. Он образуется от слияния двух шварцвальдских речек, Бригах и Бреге, течет через всю Центральную Европу и впадает в Черное море. Общая длина реки 2848 км, площадь бассейна — 810 132 кв. км. В своем начале Дунай протекает по территории Германии. От устья реки Савы река прорезала Австро-Венгрию почти поперек и далее, до румынского города Силистрии, являлась границей между Сербией и Болгарией, с одной стороны, и Австро-Венгрией и Румынией — с другой. Ниже Силистрии Дунай течет по Румынии, а от устья Прута его Килийский рукав (Килийское гирло) до конца Первой мировой войны обозначал границу между Румынией и Россией.

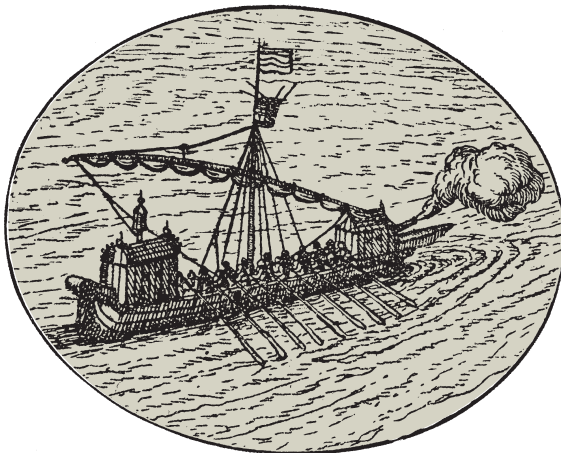
На западе долина Дуная отделена узким отрогом Шварцвальда от долин правых притоков Рейна. Малая высота этого водораздела позволяла переходить из одной долины в другую. С древнейших времен и до наших дней этим путем пользовались многочисленные армии: вестготы, вандалы, Атила со своими гуннами, кельты, армия Карла Великого, крестоносцы; немецкие и австрийские войска проходили здесь во Францию, французские армии (в Тридцатилетнюю войну и во время войн за испанское и австрийское наследство) — в Германию. Наконец, неоднократно и в разных направлениях пересекали эти горы армии императора Наполеона.

Глубина Дуная возле Ульма 1,52 м, возле Ингольштадта — 2,44 м. Судходство в принципе возможно уже от Ульма, хотя многочисленные мели и пороги сильно его стесняли. В своем течении река образует много островов. Постройка армейских наплавных мостов ниже Регенсбурга сильно затруднялась большой скоростью течения и шириной реки. Местами наиболее удобных переправ воспользовались: у Ульма и Донауверта — Густав Адольф в 1632 г., Людвиг Баденский и Евгений Савойский в 1704 г., эрцгерцог Карл в 1796 г., Мюрат и Султ в 1805 г.; у Линца



и Маутерна — курфюрст Карл Альберт Баварский в 1741 г. и отряд Кутузова в 1805 г.; у Тульна — герцог Карл Лотарингский в 1683 г.; у Вены — Мюрат в 1805 г. и Наполеон в 1809 г.

Через ущелье, называемое Венгерскими Воротами, Дунай выходит на Венгерскую равнину, разделенную на две части Средневенгерским хребтом. Сквозь Баконский лес река прорывается и течет узкой лесистой долиной между городами Грань и Вайцен. Рус-



*Дунайская галера XV в.*

ло Дуная, протекающего по равнине до города Базиаша, извилистое, а течение медленное. Весенние разливы здесь весьма велики. В некоторых местах уровень в реке мог повышаться на 12—15 м, в связи с чем вода затопляла многочисленные острова и низменную долину. Ширина реки у Пресбурга составляла 350 м, у Грана — 450 м, у Будапешта — 640—1010 м, у Землины — 1200 м. Глубина менялась от 34 до 53 м. Устройство наплавных мостов средствами понтонных частей здесь было крайне затруднено, а ниже Будапешта просто невозможно — понтоны не выдерживали напора течения и порывов ветра. Наиболее удобные пункты для переправ имелись у Пресбурга (Бианки в 1809 г. и австрийцы в 1866 г.), Коморна (эрцгерцог Иоанн в 1809 г.), Грана (Ракоци в 1706 г. и венгры в 1849 г.), Вайцена и Будапешта (герцог Карл Лотарингский в 1686 г.), Дуна и Фельдвара (венгры в 1705 г.), Петервардеи у Белграда (курфюрст Максимилиан Эммануил Баварский в 1688 г. и Евгений Савойский в 1717 г.) и у Панчева (Евгений Савойский в 1697 г.).

У Базиаша долина Дуная сжимается с юга Восточно-Сербскими горами, а с севера — Карпатами, образуя извилистую теснину Клиссуру, длиной 128 км, окаймленную покрытыми лесом обрывами. Ширина реки здесь составляет 149—256 м. Самым узким здешним местом является ущелье Казан с так называемыми Железными Воротами (ниже Орсовы). Глубина реки в этом месте достигает 50 м, течение очень быстрое. От порогов, стесняющих судоходство, русло было очищено лишь в начале XX в. От устья реки Савы до Железных Ворот стратегическое значение Дуная огромно; он прикрывал Сербию со стороны Австро-Венгрии, а на участке от Орсовы до устья реки Тимока — со стороны Румынии.



Братислава. XVIII в.

Ниже Орсовы Дунай течет по Нижнедунайской равнине, простирающейся на севере до Лесных Карпат (Трансильванских Альп), а на юге — до предгорий Балкан. Река на этом участке разветвляется на бесчисленные рукава, образуя болотистую, труднопроходимую, широкую долину с крутыми берегами высотой 32—85 м. Ширина реки 960—1814 м, глубина местами достигает до 30,5 м. В начале прошлого века здесь существовал только один железнодорожный мост, у Черновод.

Этот участок Дуная, от Орсовы до дельты, был очень хорошо освоен русскими военными, так как играл роль серьезного препятствия во всех русско-турецких войнах. Русские войска переправлялись через него много раз: ниже Кладова (в 1809 г. отряд Исаева), у острова Ольмар (в 1810 г. отряд графа Цукато), у Груи (в 1811 г. отряд графа Воронцова), у Лом-Паланки (в 1811 г. отряды Энгельгарда и Репнинского), у Рахова (в 1773 г. отряд Уварова и в 1829 г. отряд Гейсмара), у Никополя (в 1812 г. отряд Булатова по льду), у Зимницы (в 1812 г. отряд Булатова по льду и в 1877 г. дивизия Драгомирова), у Петрошан (в 1811 г. отряд Маркова), у Рушука (обратные переправы в 1810 г. отряда графа Каменского и отряда князя Кутузова в 1811 г.), у Мавродина (в 1773 г. отряды Репнина и графа Салтыкова), у Туртукая (в 1733 г. Суворов дважды; в 1774 г. граф Салтыков; в 1810 г. отряд Засса и в 1811 г. отряд Грекова), у Силистрии (обратные переправы отряда графа Каменского в 1810 г. и отряда князя Паскевича в 1854 г.), у Калороша (в 1812 г. отряд Гартинга), у Гуробал (в 1774 г.

отряды Румянцева и Глебова, а также обратные переправы отрядов Румянцева и Потемкина; в 1774 г. опять отряд Румянцева), у Линкорешти (в 1774 г. отряд князя Репнина), у Гирсова (в 1771 г. отряд Якубовича; в 1773 г. обратные переправы отрядов Глебова и Долгорукова; в 1774 г. отряд Суворова; в 1854 г. отряд Зурова и в 1877 г. отряд охотников), у Браилова (в 1771 г. отряд Милорадовича; в 1774 г. отряд графа Каменского; в 1854 г. отряд князя Горчакова; в 1877 г. отряд Циммермана), у Галаца (в 1791 г. отряд князя Репнина; в 1809 г. отряды атамана Платова и князя Прозоровского; в 1812 г. отряд графа Ливена; в 1854 г. отряд Лидерса; в 1877 г. отряд Жукова), у Исаки (в 1771 г. отряд Вейсмана; в 1791 г. отряд князя Голицына; в 1809 г. отряд Засса).

У Измаильского Чатала начинается дельта Дуная. В Черное море Дунай впадает тремя рукавами: Килийским, Сулинским и Святого Георгия. Первый и последний разветвляются на несколько второстепенных рукавов (гирл). Судходными являются только Килийский и Сулинский рукава. Все пространство дельты Дуная представляло собой болотистую, изобилующую озерами низину и являлось серьезным препятствием на путях из Бессарабии и Добруджи. Форсирование дельты было возможно лишь в западной ее части. Через Килийский рукав переправлялись у Сапунова (в 1828 г. отряд Рудзевича), а также у Измаила (в 1791 г. отряд Кутузова и в 1854 г. отряд Ушакова). Через рукав Святого Георгия можно было переправляться у Тулчи (в 1770 г. отряд Мекноба; в 1771 г. отряд





Вейсмана трижды; в 1773 г. отряд Клячко; в 1809 г. отряд Гартинга и в 1812 г. отряд Тучкова).

Судоходство на Дунае, как уже упоминалось выше, начиналось около Ульма, пароходы ходили от Дунавверта, морские суда могли подниматься до Браилова. По условиям Парижского мира 1856 г., в Галаце была учреждена Международная Дунайская комиссия для регулирования свободного судоходства. Берлинским конгрессом 1878 г. судоходство было разрешено для всех государств на протяжении от Орсовы до устья. Стационарам великих держав разрешалось подниматься не выше Галаца. Боевые корабли, за исключением легких судов речной полиции и таможенной стражи, не имели права ходить ниже Железных Ворот.

В начале XX в. на Дунае, кроме австро-венгерских, имелись следующие крепости и укрепления: в Германии — Ульм и Ингольштадт; в Сербии — устаревшие укрепления Белграда; в Болгарии — укрепления Видина, Никополя, Рушук и Силистрии, которые, вопреки постановлениям Берлинского конгресса, были значительно усилены; в Румынии, также вопреки постановлениям Берлинского конгресса, были построены предмостные укрепления у Черновод и укрепления у Галаца, имевшие назначение контролировать низовья Дуная.



*Сулинское гирло Дуная*

Бассейн Дуная издавна представлял собой очень пеструю по национальному составу картину и постоянно являлся ареной военных столкновений народов, населявших его берега. Идея создания Дунайской флотилии возникла еще в древние времена у римлян. При императоре Траяне (53—117 гг. н. э.) 325 кораблей бороздили воды Дуная. Речные флотилии имели здесь франки и болгары. При первом короле Венгрии Стефане Святом (997—1038 гг.) был также построен Дунайский флот, который поддерживался преемниками Стефана и неоднократно с успехом участвовал в войнах того времени — вплоть до покорения Венгрии турками в 1526 г. Австрия создала свою речную флотилию при императоре Фердинанде I (1503—1564 гг.). Естественно, что Турция также имела здесь речные силы.

Русские флотилии действовали на Дунае во время многочисленных войн России с Турцией: в 1768—1774 гг. — 36 кораблей; в 1789—1791 гг. — 92 корабля; в 1806—1807 гг. — 48 кораблей; в 1809—1811 гг. — 85 кораблей; в 1827—1829 гг. — 44 корабля; в 1853—1854 гг. — 31 корабль; в 1877—1878 гг. — 46 кораблей. Но особенно грандиозные речные силы были развернуты в период Первой мировой войны — 231 корабль, вспомогательные и транспортные суда.

В результате Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. на берегах Дуная появились два независимых государства — Болгария и Румыния, которые также завели свои речные флотилии. При этом Россия «от щедрот душевных» подарила Болгарии весь корабельный состав имевшейся здесь русской флотилии. Особенно впечатляла румынская флотилия, которая по боевой мощи уступала только австро-венгерским речным силам. В 1882 г. Румыния заключила с Австро-Венгрией военное соглашение. В соответствии с договоренностями в случае войны с Россией румынская флотилия находилась бы в оперативном подчинении у австро-венгерской Дунайской флотилии. Однако на практике получилось совсем наоборот, и в Первую мировую войну румынская флотилия вошла в состав русской Дунайской флотилии. Германия на Дунае речных сил не имела и только в период Первой мировой войны завела небольшую импровизированную флотилию из моторных катеров и двух вооруженных пароходов.

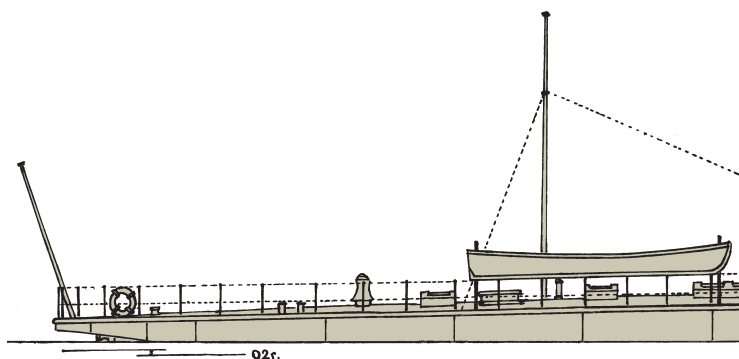
### Австрийская флотилия на Дунае

**А**встрия создала речную флотилию еще при императоре Фердинанде I (1503—1564 гг.). По почину победителя турок принца Евгения Савойского (1663—1736 гг.) строительству речных сил на Дунае уделялось особенное внимание. При императрице Марии Терезии флотилия имела довольно сильный корабельный состав, но ничем особенным себя не проявила и несла лишь охранную службу на границе с Турци-

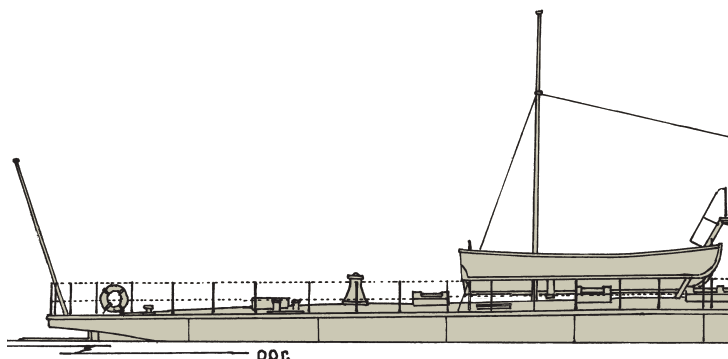


ей. В начале XIX в., во время войн с Францией, отдельные отряды этой флотилии появились на Рейне, итальянских озерах (Гарда, Лаго-Маджоре) и венецианских лагунах. При этом значение собственно дунайского ядра флотилии падало. Так, в 1861 г. флотилия лагуны и озера Гарда состояла из пяти пароходов, одной канонерской лодки и одного понтона. В это же время в состав самой Дунайской флотилии входили всего лишь два парохода и две канонерские лодки. В 1865 г. речную флотилию упразднили, а устаревшие речные корабли и суда продали. На следующий год,

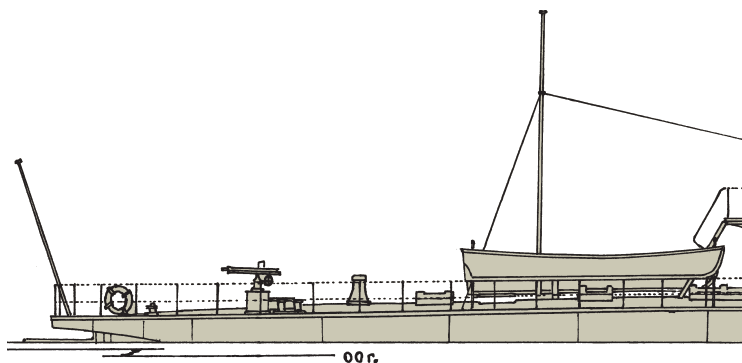
*Мониторы  
«Марош» и «Лейта»  
по состоянию на 1876 г.*



*Мониторы «Марош»  
и «Лейта» по состоянию  
на 1877 г.  
Мостик удлинен в корму,  
на крыльях мостика  
установлены по бортам две  
25-мм четырехствольные пушки*

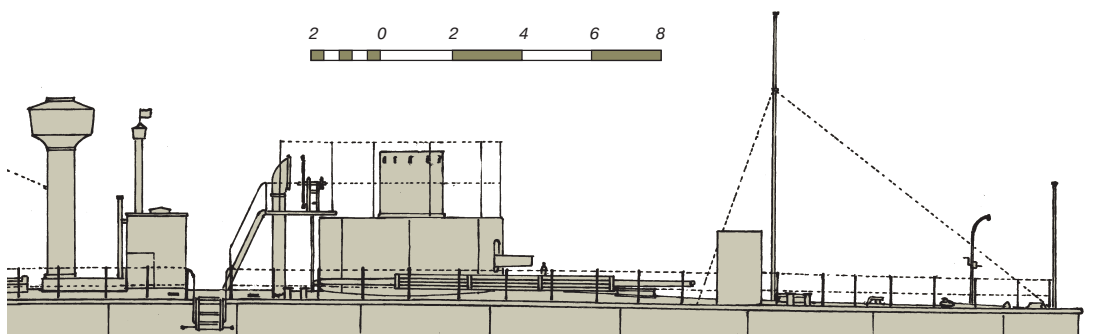


*Мониторы «Марош»  
и «Лейта» по состоянию  
на 1878 г. (в период оккупации  
Боснии и Герцеговины).  
На верхней палубе, в кормовой  
части, установлены по бортам  
еще две 25-мм четырех-  
ствольные пушки*

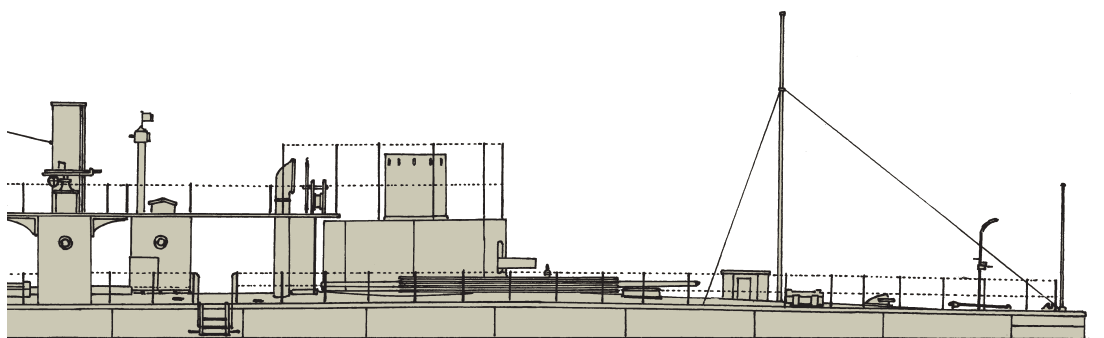


во время неудачной для Австрии войны с Пруссией и подавления очередных венгерских «беспорядков», это обстоятельство дало о себе знать и вынудило наспеш вооружать торговые пароходы и баржи.

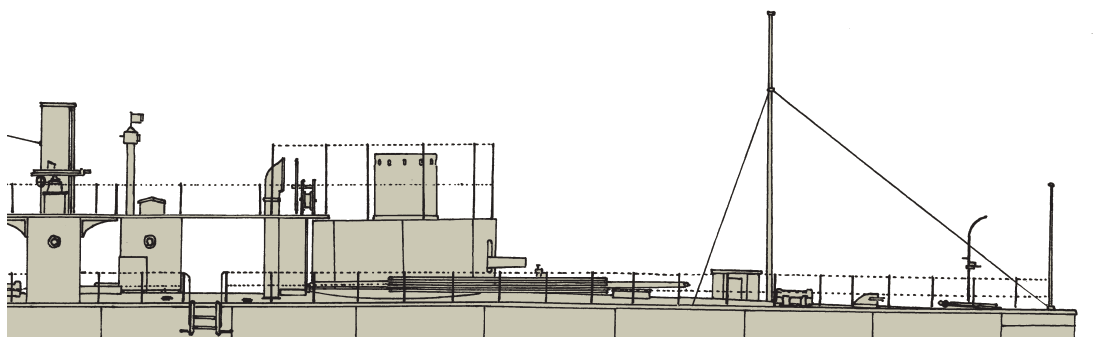
Опыт этой войны привел Австрию к решению воссоздать флотилию, но к этому империя смогла приступить только после устранения внутренних неурядиц, т. е. после оформления политической сделки с Венгрией в 1867 г. Через год была начата постройка двух мониторов, а в 1871 г. в Будапеште спустили мониторы «Лейта» и «Марош».



Реконструкция И. И. Черникова

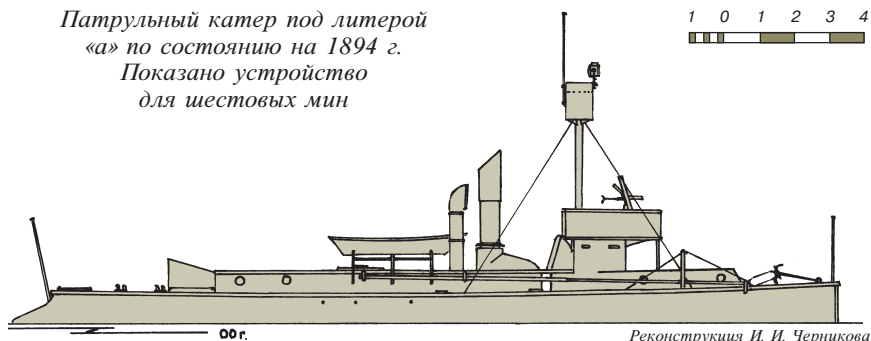


Реконструкция И. И. Черникова



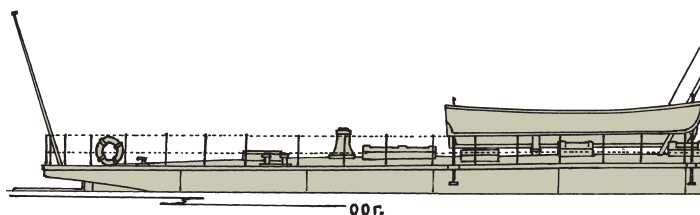
Реконструкция И. И. Черникова

*Патрульный катер под литерой  
«а» по состоянию на 1894 г.  
Показано устройство  
для шестовых мин*



Водоизмещение каждого корабля составило 305 т при осадке 1,09 м. Скорость на тихой воде — 8 уз., запас угля — 20 т, артиллерийское вооружение — две 150-мм казнозарядные нарезные пушки в башне. Толщина брони: борта 45 мм, палубы 19 мм, боевой рубки и башни 63 мм. В 1878 г., при оккупации Боснии, когда австрийские войска форсировали Саву у Турецкого замка, монитор «Марош» получил боевое крещение. Корабль, действуя совместно с двумя полевыми батареями, спас свои войска от поражения.

В 1884 г. при Военном министерстве Австро-Венгрии работала специальная комиссия, состоявшая из морских офицеров. Комиссия тщательно исследовала течение и фарватеры Дуная, высоко оценила боевые характеристики австрийских речных мониторов и высказалась за постройку еще четырех кораблей такого же класса. Однако лишь в 1892 г. были спущены на воду два новых монитора «Шамош» и «Кёрёш». Водоизмещение кораблей достигло 440 т при осадке 1,19 м. Скорость на тихой воде — 10 уз., запас угля — 40 т. Артиллерия главного калибра состояла из двух 120-мм пушек, размещенных в одноорудийных башнях. Кроме того, на спардеке располагались две 70-мм пушки с длиной ствола в 42 калибра и два 8-мм пулемета на переносных станках. На «Кёрёше» 120-мм орудия системы и производства завода Крупша имели картузное зарядание. Все остальные орудия на обоих кораблях были конструкции и производства завода «Шкода» и имели более совершенное



патронное зарядание. Бронирование: борт — 50 мм, палуба — 19 мм, башни и боевая рубка — 75 мм ( на «Шамоше» — 50 мм).

В 1893 г. корабельный состав флотилии пополнился патрульным катером под литерой «а» постройки английской фирмы «Торникрофт». Водоизмещение — 30 т, мощность паровой машины — 200 л. с., скорость на тихой воде — 11 уз. Вооружение: один пулемет и две шестовые мины. Катер мог выполнять посыльную и разведочную службу и был выведен из строя перед самым началом Первой мировой войны.

В 1894 г. мониторы «Лейта» и «Марош» прошли модернизацию. На них установили новые трехцилиндровые машины и котлы миноносного типа, изготовленные германским заводом «Шихау». Артиллерия также была значительно модернизирована и состояла из одной 120-мм патронной пушки на гидравлическом станке с углом возвышения в 30°. Кроме того, на боевой рубке установили 8-мм пулемет, а на крыльях мостика — две 47-мм пятиствольные пушки Гочкиса. Несмотря на то что к этому времени главный калибр «Кёрёша» уже морально устарел, на модернизации его артиллерии решили сэкономить, и корабль весь свой век прослужил со старыми пушками.

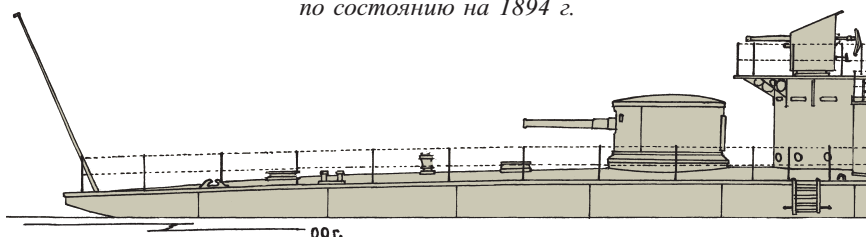
В июне 1904 г. австрийский министр торговли опубликовал сообщение о том, что работы по постройке новых каналов Дунай—Одер, Дунай—Молдава, Дунай—Одер—Эльба и Дунай—Одер—Висла должны быть закончены к 1921 г. При этом в период с 1904 по 1912 г. правитель-



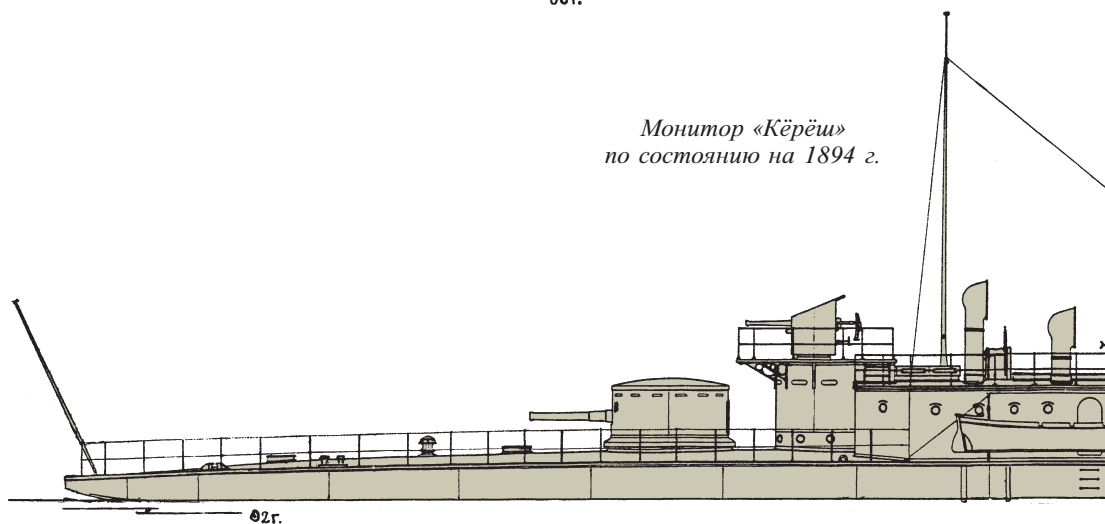
*Мониторы «Марош» и «Лейта»  
по состоянию на 1893 г.*

*Устаревшая башенная артиллерия  
заменена одной 12-см пушкой. На  
крыльях мостика установлены по бор-  
там две 47-мм револьверные пушки за  
броневыми щитами, а на крыше бое-  
вой рубки — пулемет. Фок-мачта обо-  
рудована опускающимся в шахту бое-  
вым наблюдательным постом*

*Монитор «Шамош»  
по состоянию на 1894 г.*



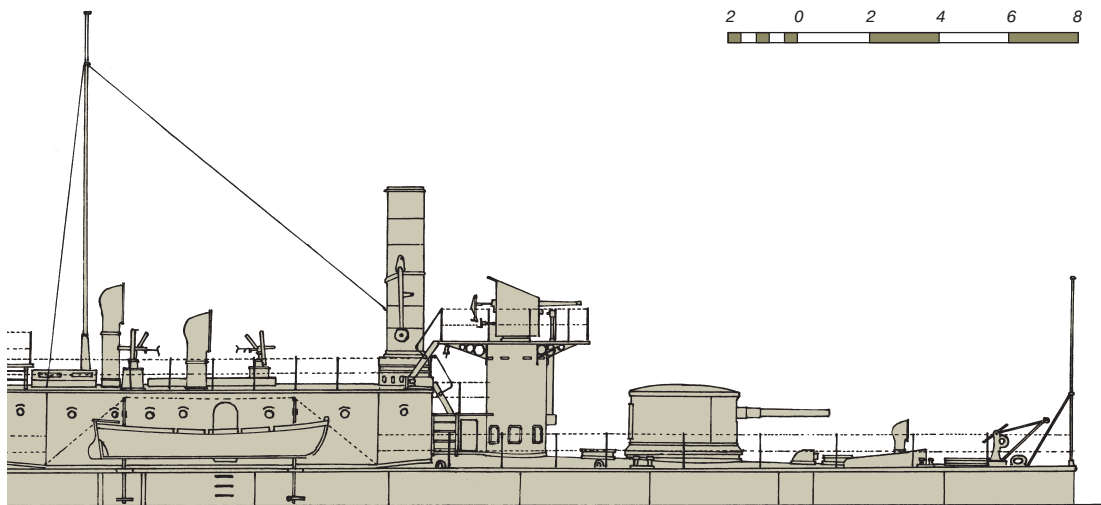
*Монитор «Кёрёш»  
по состоянию на 1894 г.*



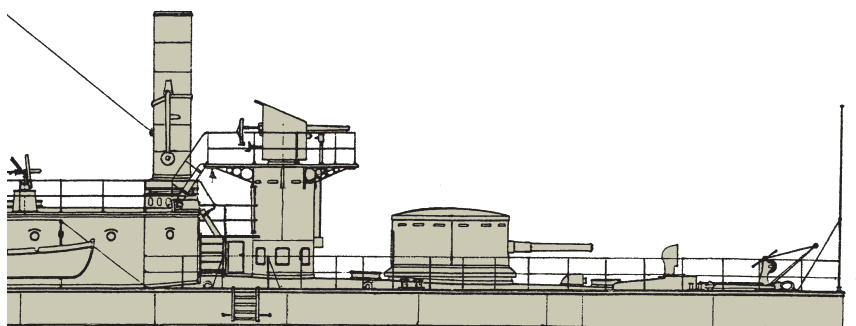
ство Австро-Венгрии планировало канализировать реку Молдаву в Праге, участок Эльбы от Мельника до Кенигрца, провести часть канала Дунай—Одер, от Вены до каменноугольного бассейна Остра, соединить канал Дунай—Одер с Вислой при Кракове.

В 1904 г. на заводе «Данубиус» в Новом Пеште спустили два новых монитора «Бодрог» и «Темеш». Водоизмещение этих кораблей достигало 443 т, при осадке — 1,20 м. Скорость на тихой воде — 13 уз., запас угля — 62 т. Артиллерия главного калибра состояла из двух 120-мм скорострельных пушек с длиной ствола в 35 калибров, размещенных в од-





Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

ноорудийных башнях с углом обстрела  $250^\circ$ , и одной 120-мм гаубицы с углом обстрела  $330^\circ$  — на палубной установке за щитом. Вспомогательный калибр составляли две 47-мм автоматические пушки и один 8-мм пулемет, прикрытые щитами. Бронирование: борт — 40 мм, палуба — 25 мм, башни и боевая рубка — 50 мм.

Особенность конструкции кораблей заключалась в том, что их винты в целях увеличения диаметра располагались в особых туннелях — так, чтобы на стоянке они были погружены в воду только по гребной вал. Верхняя же часть лопастей находилась над поверхностью воды. Но на

ходу туннель заполнялся водой и работа винтов становилась более эффективной. Благодаря увеличению диаметра винтов (и, соответственно, площади лопастей) по сравнению с предыдущими проектами удалось значительно увеличить скорость кораблей.

В качестве минного вооружения все мониторы снабжали шестовыми минами, поскольку глубина реки и извилистое русло значительно затрудняли применение торпед. Шестовые мины могли использоваться также для разрушения искусственных препятствий и минных заграждений. Все мониторы имели только по две машины и по два гребных винта. Вследствие своей малой осадки они могли ходить по верховьям Дуная до германского города Пассау, а по реке Саве — до Сисака и Бемеш-Брода. Корабли также ходили по рекам Драве и Тисе. Железные Ворота, несмотря на высокую скорость течения, мониторы проходили легко. Таким образом, корабли флотилии имели довольно большой район действия.

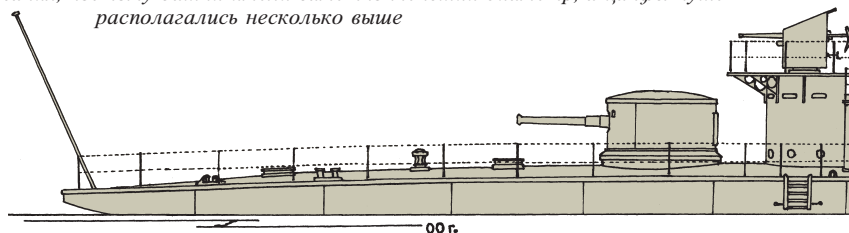
Кроме этих кораблей, предназначавшихся для борьбы с пехотой и артиллерией противника, в 1906—1909 гг. в состав речной флотилии вошли семь быстроходных патрульных катеров для разведки и посыльной службы. Из них четыре были построены английской фирмой «Ярроу», а остальные на частном австрийском заводе в Линце, но с двигателями американской фирмы «Стандарт». Керосиновые двигатели внут-

*Монитор «Кёрёш» по состоянию на 1900 г.  
Установлен опускающийся в шахту боевой  
наблюдательный пост*



*Монитор «Шамош» по состоянию на 1900 г.*

*Боевой наблюдательный пост опущен в шахту, дымовая труба — завалена. Хорошо видны отличия в конструкции артиллерийских башен: на «Шамоше» установлены более совершенные 120-мм пушки патронного заряжания, поэтому башни имели заметно меньший диаметр, а цапфы пушек располагались несколько выше*



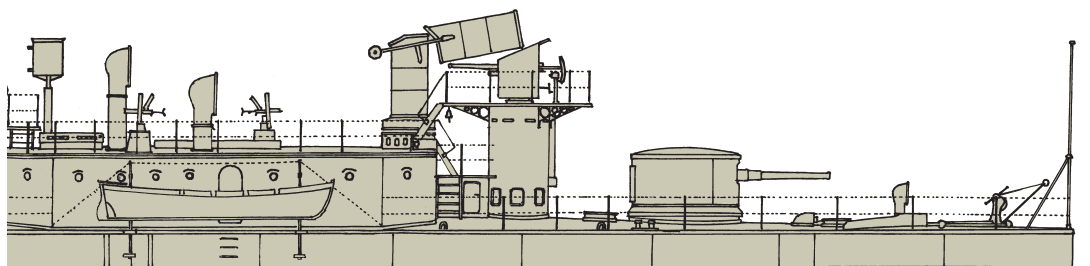
ренного сгорания сообщали катерам скорость от 14 до 21 уз. Вооружение: один-два пулемета, одна 37-мм пушка и шестовые мины.

Таким образом, к 1910 г. Австро-Венгрия имела на Дунае шесть мониторов и восемь патрульных катеров. При этом монитор с одним или двумя патрульными катерами составляли боевую единицу, две единицы — боевую группу, или отряд, два отряда — дивизион. Перед флотилией ставились следующие задачи: охрана главного речного фарватера и важнейших притоков реки Дунай; постановка и траление мин; охрана речных переправ; переправа войск и сопровождение войсковых колонн, движущихся вдоль берега; бой с речными силами противника; прорыв его речных заграждений и обстрел неприятельского берега.

Действия кораблей Дунайской флотилии зависели от времени года и уровня воды. Зимой, когда на короткий период реки покрывались льдом, возможность маневрирования исключалась вовсе. Осенью, когда уровень воды значительно падал, действия мониторов также затруднялись, даже несмотря на их сравнительно небольшое углубление. Главная база флотилии находилась в Будапеште, где корабли и зимовали.



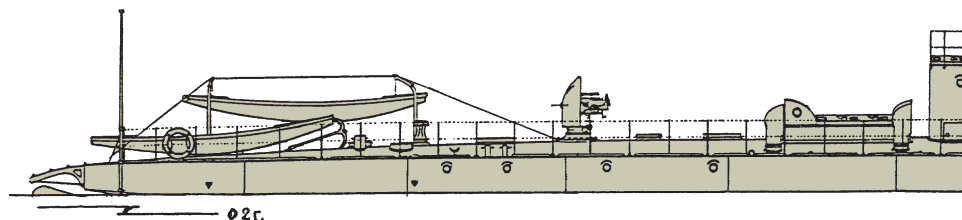
Реконструкция И. И. Черникова



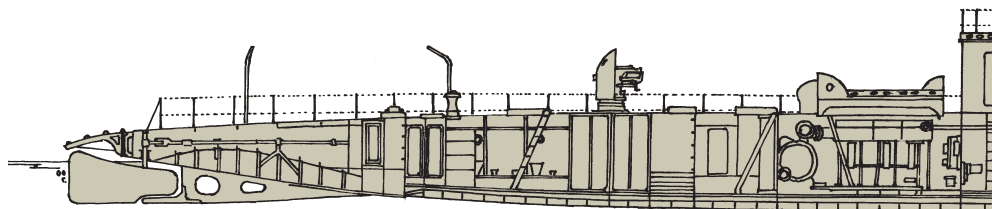
Реконструкция И. И. Черникова

Все эти особенности эксплуатации и боевого применения речных кораблей требовали специальной подготовки личного состава. Моряки Дунайской флотилии сначала получали общефлотскую подготовку. Экипажи речных кораблей, укомплектованные флотом, получали дополнительное специальное военное образование в Морской школе г. Будапешта.

Ежегодно мониторы производили артиллерийские учения на специально оборудованном выше Будапешта полигоне. Стрельбы велись на ходу, преимущественно на небольшие дистанции, по щитам, расставленным на берегу на различных расстояниях и высотах. Кроме того, проводились тренировки по разрушению искусственных речных препятствий и совместные учения с частями армии. Анализ войсковых учений показал, что австро-венгерская Дунайская флотилия обладает всего двумя мониторами («Темеш» и «Бодрог»), которые могут оказать в бою существенную помощь сухопутным войскам. Их четыре 120-мм пушки с длинной ствола 35 калибров были способны вести артиллерийский бой на дальних дистанциях. Особую роль играли две 120-мм гаубицы, так как при стрельбе по крутым склонам довольно часто приходилось вести перекидной огонь. У остальных кораблей все 120-мм пушки уже устарели и от них не приходилось ждать особой пользы. Мелкокалиберная артил-

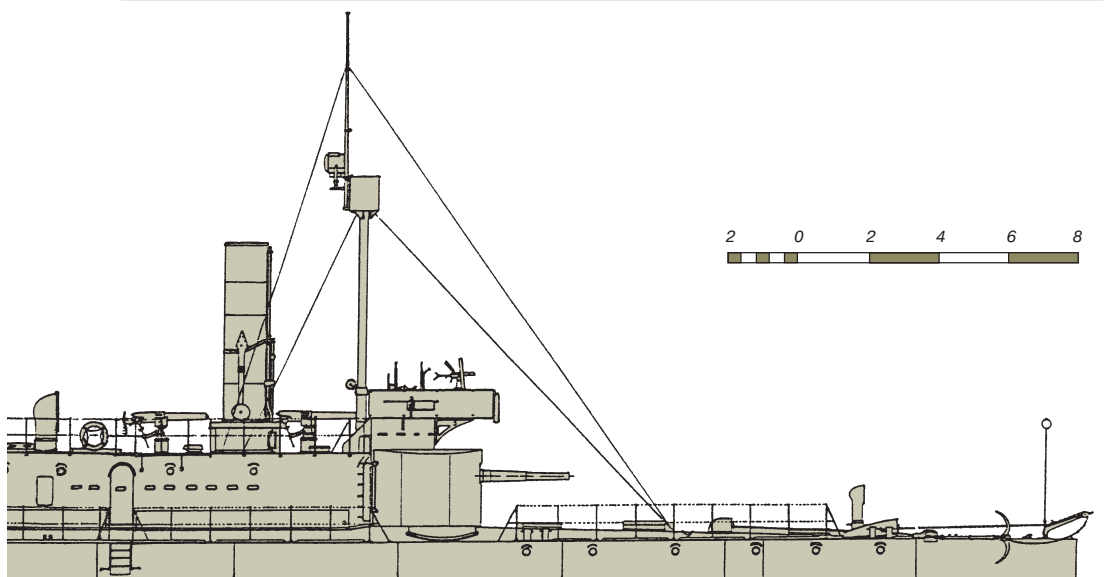


*Мониторы типа «Темеш» по состоянию на 1904 г.  
На продольном разрезе (внизу) боевой наблюдательный пост опущен  
в шахту, дымовая труба завалена*

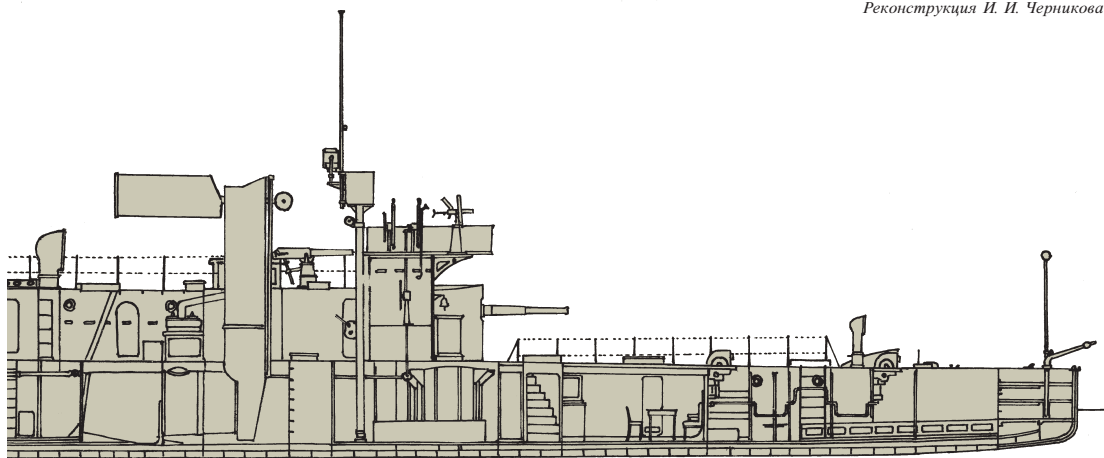


лерия мониторов также не могла состязаться с современными полевыми орудиями.

К началу Первой мировой войны австро-венгерская речная флотилия справедливо считалась одной из сильнейших в мире. По боевой мощи ее превосходила только Амурская флотилия России. Перед началом Первой мировой войны корабли флотилии прошли некоторую модернизацию, которую хорошо иллюстрируют нижеприведенные чертежи. Кроме того, на все мониторы и канонерские лодки австро-венгерской Дунайской флотилии установили радиотелеграфы, и это зна-



Реконструкция И. И. Черникова



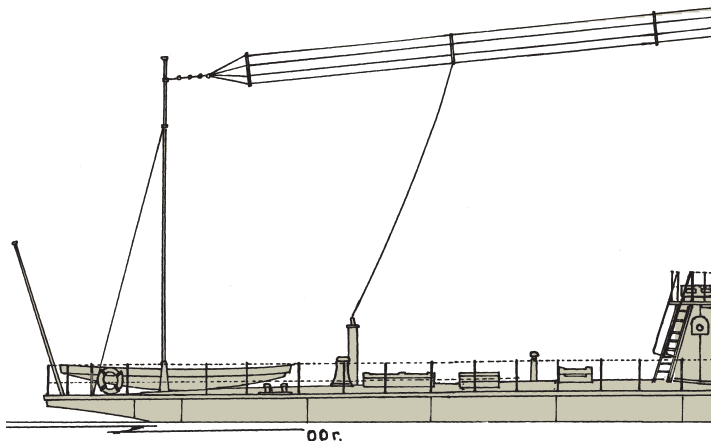
Реконструкция И. И. Черникова



### Монитор «Марош»

по состоянию на 1915 г.

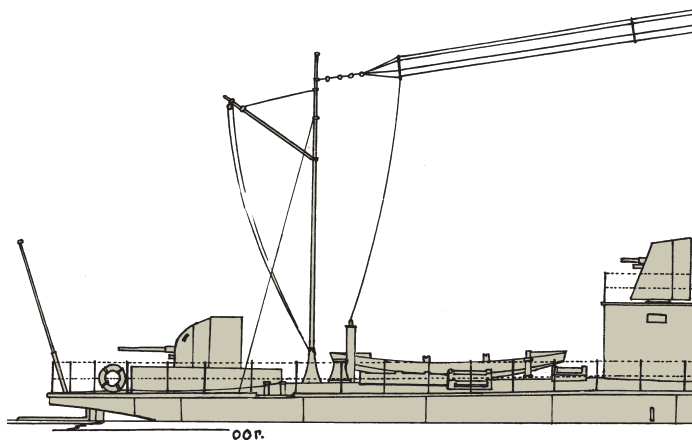
На крыше боевой рубки и крыльях мостика установлены три 66-мм гаубицы с длиной ствола 18 калибров. Площадь броневой защиты 66-мм орудий значительно увеличена. Три 8-мм пулемета стояли в рубке на верхней палубе и могли переноситься с борта на борт, для этого имелось шесть амбразур со стационарными станками. В носовой части, для повышения мореходности, установлен фальшборт. Конструкция антенны приемно-передающей радиостанции хорошо видна из приведенного чертежа



### Монитор «Лейта»

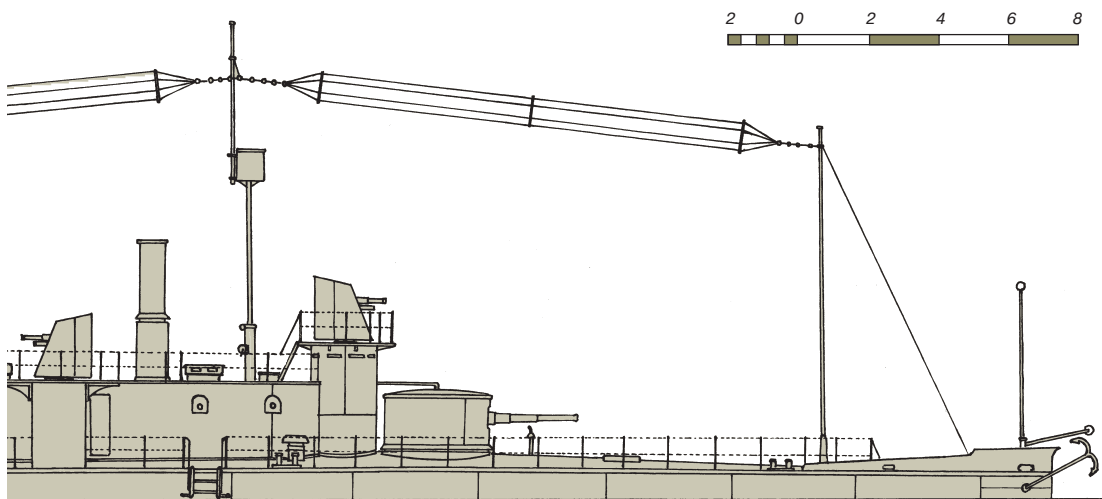
по состоянию на 1915 г.

В корме установлена 66-мм пушка с длиной ствола 45 калибров, а на крыше палубной рубки — 66-мм гаубица с длиной ствола 18 калибров. Три пулемета размещались в бронированных башенках, из них один — на крыше боевой рубки, другой — на крыше палубной рубки, и третий — в боевом наблюдательном посту. В носовой части для повышения мореходности установлен фальшборт. Конструкция антенны приемно-передающей радиостанции аналогична монитору «Марош»

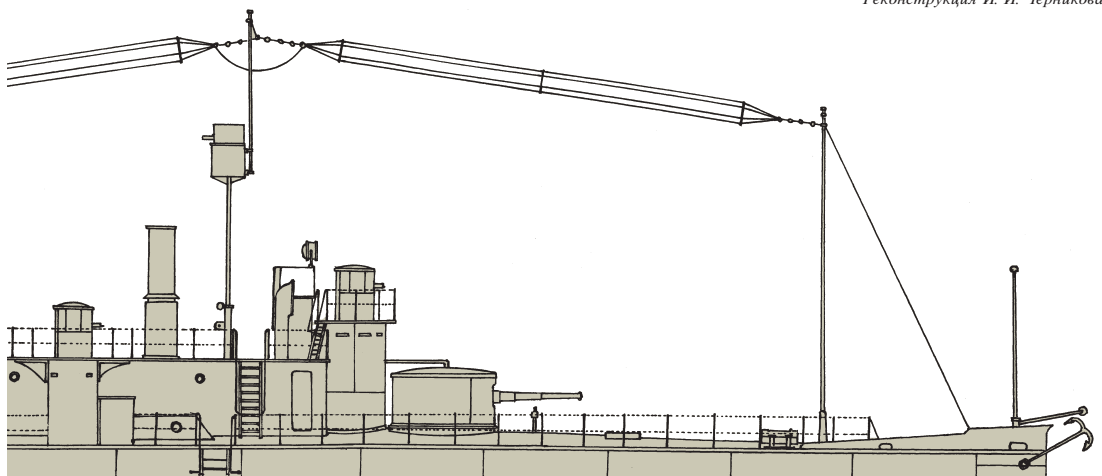


чительно повысило эффективность управления речными боевыми соединениями.

В состав флотилии еще продолжали входить два монитора типа «Лейта» 1872 г. постройки. В 1894 г. эти уже тогда устаревшие корабли прошли настолько кардинальную модернизацию, что об этом необходимо сказать подробнее. На них полностью заменили энергетическую установку, применив паровые машины и котел германских миноносцев типа «Шихау». Две вертикальные паровые машины тройного расширения с рабочим давлением 13 атмосфер приводили во вращение два трехлопастных гребных винта диаметром 1250 мм. На испытаниях 1 ноября 1894 г.



Реконструкция И. И. Черникова

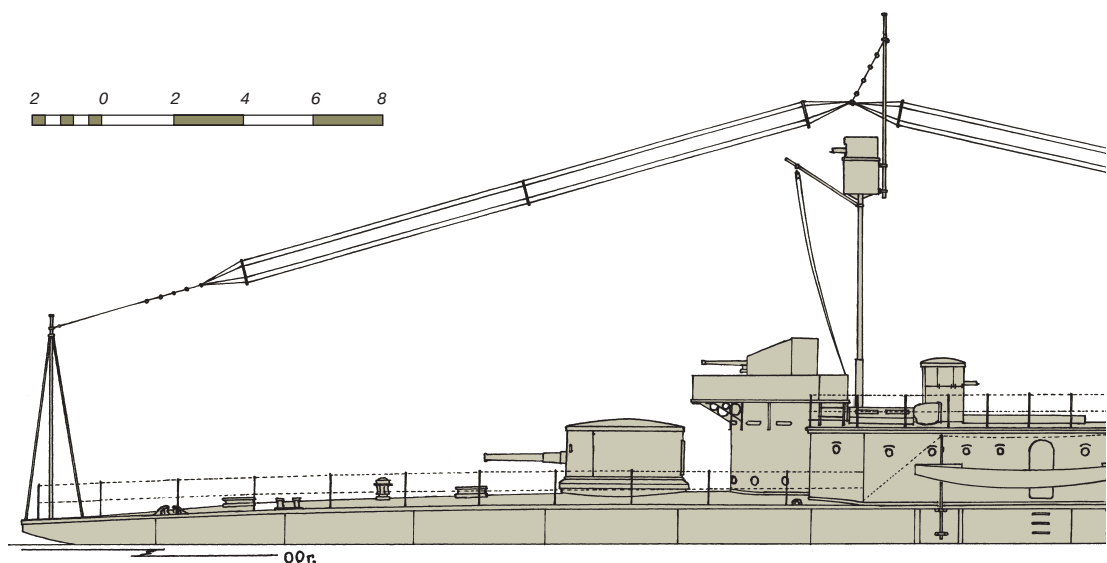
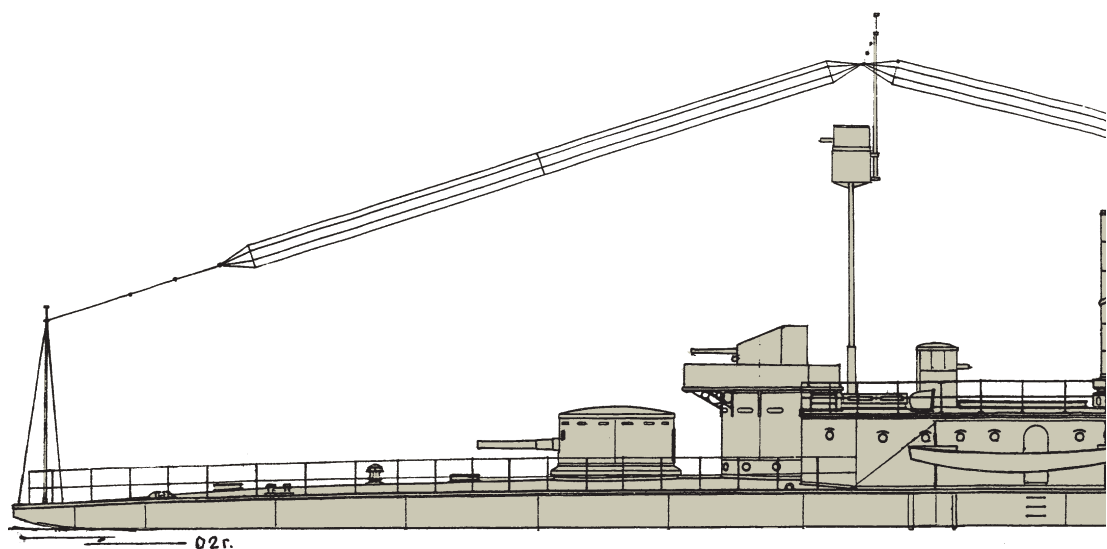


Реконструкция И. И. Черникова

машины развили мощность 700 инд. с., а корабли показали скорость 8,3 уз. Артиллерийское вооружение тоже значительно изменилось, теперь в него входили одна 120-мм башенная пушка с длиной ствола 35 калибров, две 47-мм пятиствольные пушки Гочкиса, один 8-мм пулемет и один прожектор диаметром 350 мм. Толщину бронирования палубы увеличили до 25,4 мм.

Боевая деятельность кораблей типа «Лейта» началась лишь в 1914 г., для «Лейты» это был обстрел 23 сентября предполья около Шабца. 3 октября тяжело поврежденный сербской полевой артиллерией корабль отвели на длительный ремонт в Митровац. В 1915 г. вспомогательную

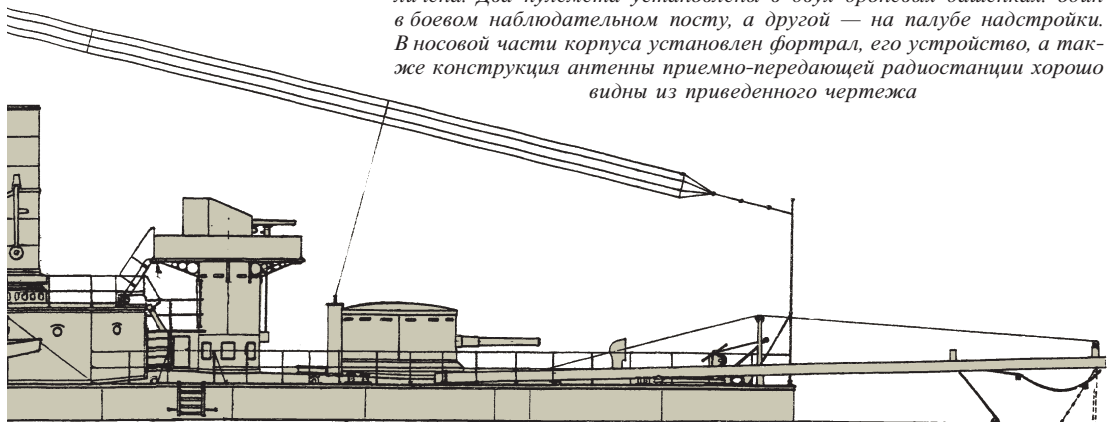
артиллерию кораблей значительно усилили. На монитор «Лейта» установили одну 66-мм пушку с длиной ствола 45 калибров; одну 66-мм гаубицу с длиной ствола 18 калибров и три пулемета. «Марош» получил три 66-мм гаубицы с длиной ствола 18 калибров и три пулемета. В 1916 г. «Лейта» участвовала в боях под Зимницей, обстреливала понтонный мост под Излазем и отражала атаки под Фламандой. В 1917 г. монитор действовал под Браиловом, Мачином, Турну-Северином. В апреле 1918 г.



корабль разоружили и исключили из списков флота. 21 марта 1919 г. монитор вместе с «Марошем» вошел в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики, при этом получив новое, на венгерский манер, наименование — «Лайта». В мае—июне 1919 г. оба корабля отличились в знаменитом «Северном походе» Венгерской Красной Армии против Чехословакии. В 1920 г. «Лайту» оборудовали под плавучий понтон. В этом виде он плавал еще в 1980—1981 гг. в районе Будапешта

*Монитор «Шамош» по состоянию на 1916 г.*

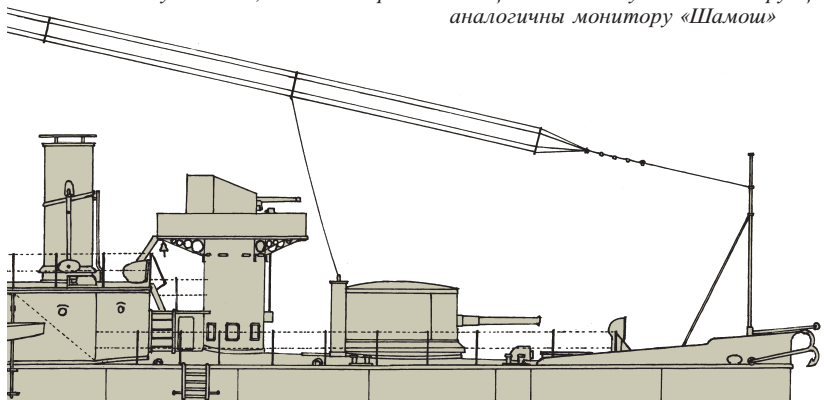
*Паровые котлы заменены новыми, и дымовая труба несколько сдвинута в корму. Площадь броневой защиты 66-мм пушек значительно увеличена. Два пулемета установлены в двух броневых башенках: один в боевом наблюдательном посту, а другой — на палубе надстройки. В носовой части корпуса установлен фортрал, его устройство, а также конструкция антенны приемно-передающей радиостанции хорошо видны из приведенного чертежа*



Реконструкция И. И. Черникова

*Монитор «Кёрёш» по состоянию на 1917 г.*

*Паровые котлы заменены новыми, и дымовая труба несколько сдвинута в корму. В носовой части для повышения мореходности установлен фальшборт. Количество и расположение пулеметов, а также броневая защита 66-мм пушек и конструкция антенного устройства аналогичны монитору «Шамош»*



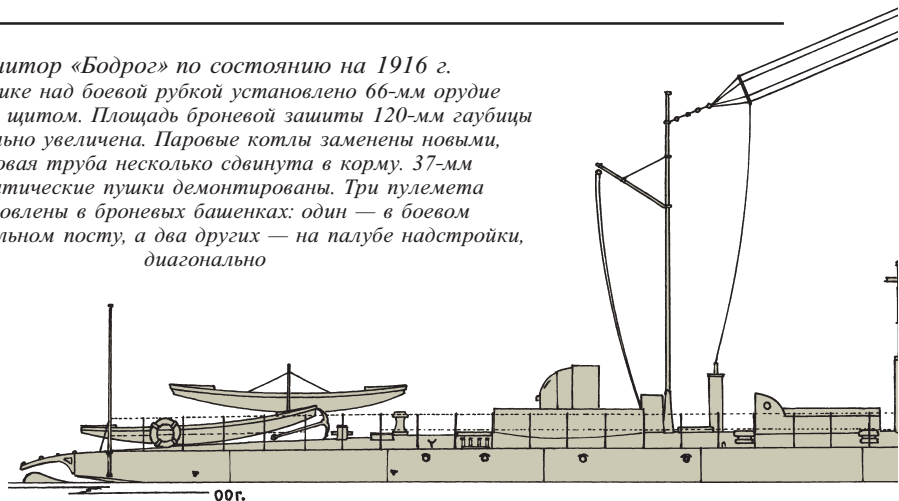
Реконструкция И. И. Черникова

под наименованием FK-201 и служил для углубления и расчистки фарватера.

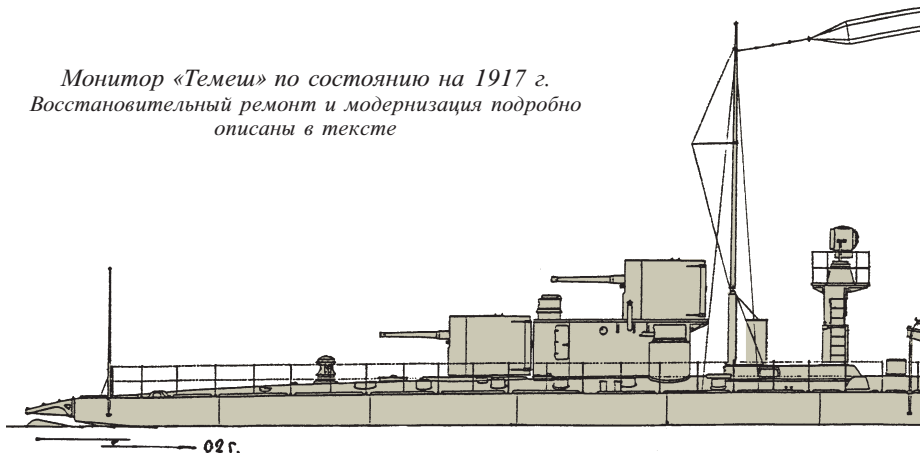
В 1914—1915 гг. мониторы «Шамош» и «Кёрёш» активно участвовали в боевых действиях против Сербии. 23 апреля 1915 г. английские паровые катера безуспешно атаковали «Кёрёш», ошибочно сообщив о его потоплении. После окончания Первой мировой войны «Кёрёш» передали Югославии и переименовали в «Мораву». «Шамош» в апреле 1918 г. был разоружен, но 21 марта 1919 г. его вновь ввели в строй. Корабль вошел в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики и в мае—июне того же года участвовал в «Северном походе» Венгерской Красной Армии против Чехословакии. В 1920 г. его переоборудовали в понтон.

*Монитор «Бодрог» по состоянию на 1916 г.*

*На мостике над боевой рубкой установлено 66-мм орудие за броневым щитом. Площадь броневой защиты 120-мм гаубицы значительно увеличена. Паровые котлы заменены новыми, и дымовая труба несколько сдвинута в корму. 37-мм автоматические пушки демонтированы. Три пулемета установлены в броневых башенках: один — в боевом наблюдательном посту, а два других — на палубе надстройки, диагонально*

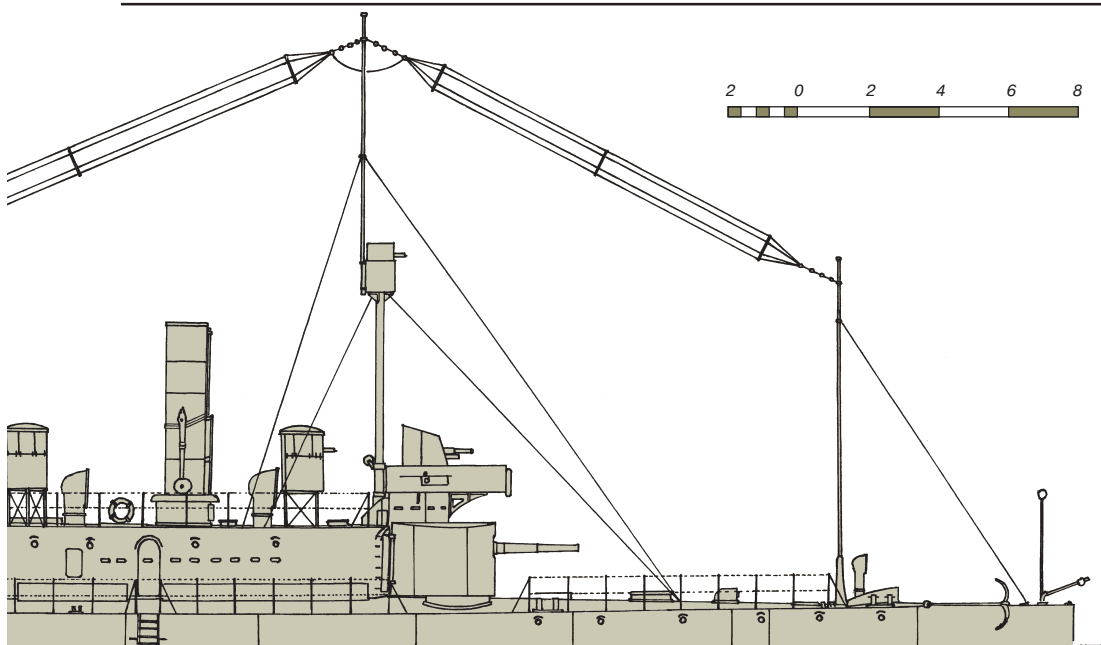


*Монитор «Темеш» по состоянию на 1917 г.  
Восстановительный ремонт и модернизация подробно описаны в тексте*

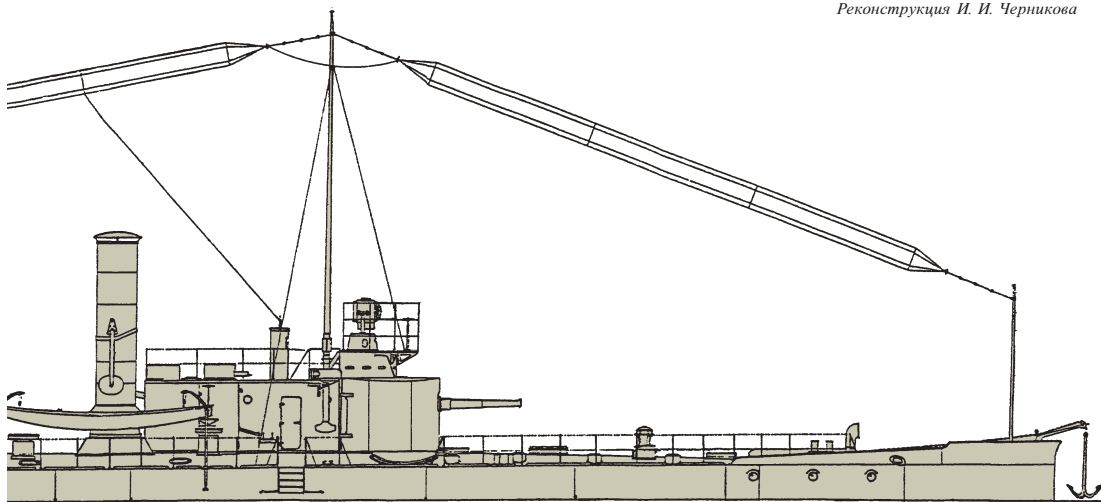




Мониторы типа «Темеш» (1902 г.) являлись родоначальниками всех последующих типов дунайских мониторов. Для своего времени это были очень удачные корабли, не имевшие аналогов в мире. Впервые на речных броненосных кораблях, специально для обстрела гористых берегов и закрытых целей, была установлена 120-мм гаубичная артиллерия, наличие которой стало характерным признаком для всех последу-



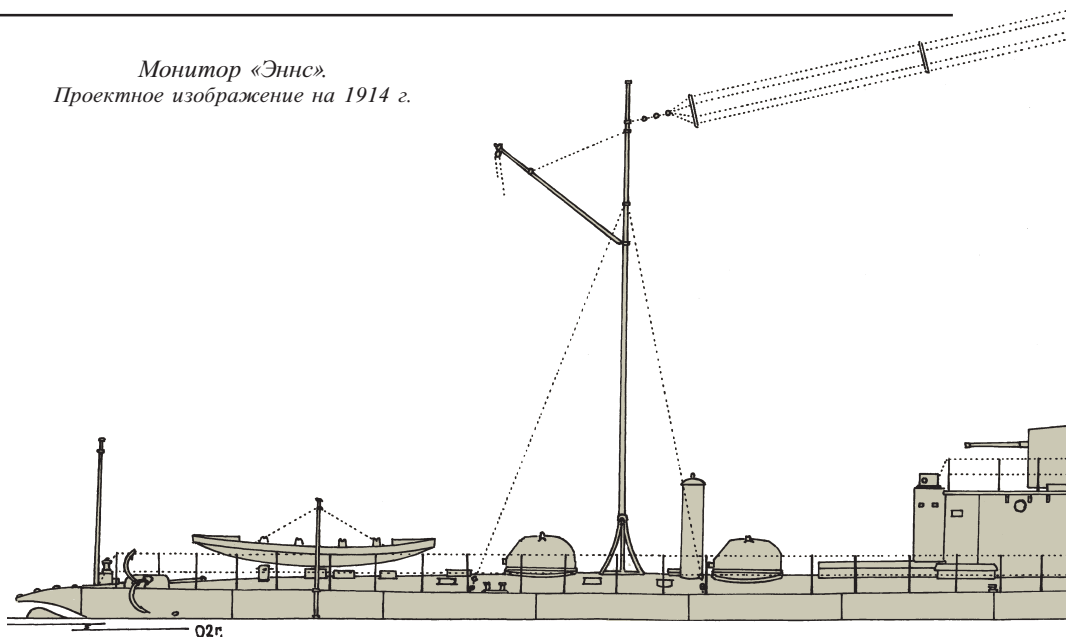
Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

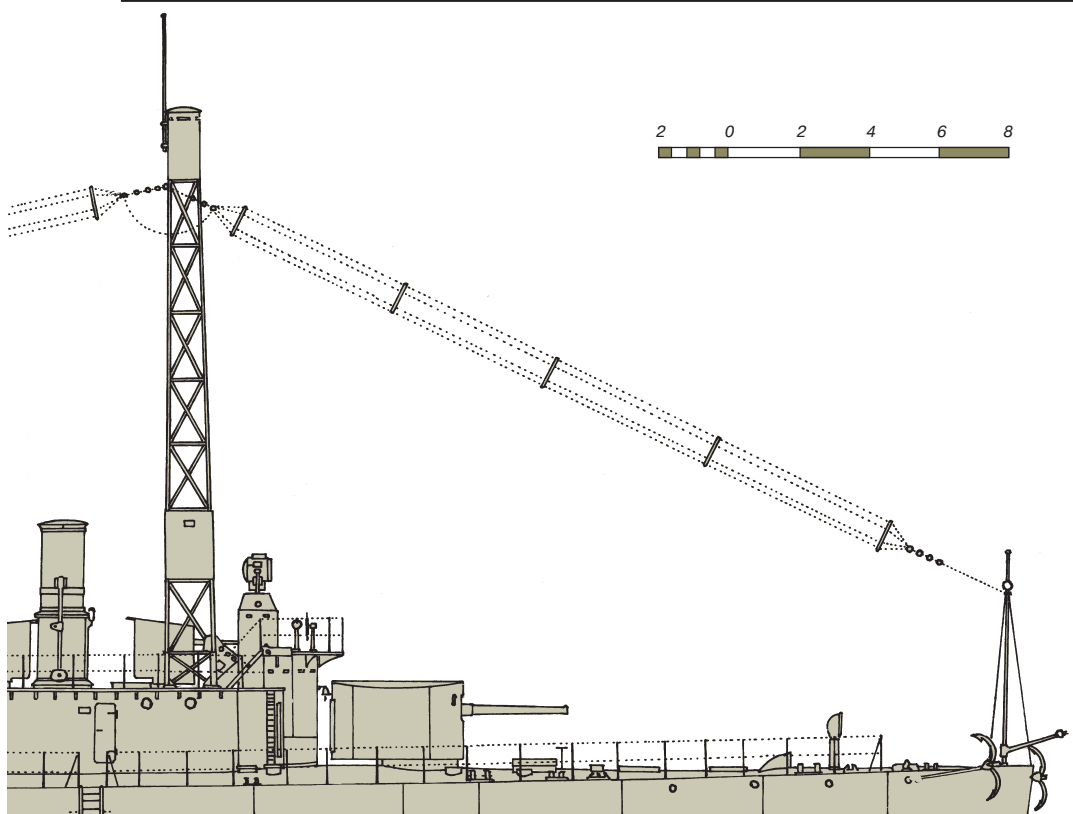
ющих типов дунайских мониторов. Сосредоточение всех 120-мм пушек в носовой части корпуса говорило о том, что боевое столкновение с кораблями вероятного противника предполагалось решительным и скоротечным. При этом артиллерийская дуэль из-за существенного ограничения маневра на фарватере могла вестись только на носовых курсовых углах. При отступлении корабль мог отстреливаться всего лишь одной 120-мм пушкой (120-мм гаубица не в счет, она могла действовать только на короткой дистанции). Кроме того, две пушки в одноорудийных башнях позволяли одновременно обстреливать оба берега. А такая необходимость в условиях войны на реках могла возникнуть довольно часто. К недостаткам подобного размещения артиллерии, кроме упоминавшегося выше слабого огня на кормовых курсовых углах, следует отнести несколько уменьшенные (по сравнению с кораблями типа «Кёрёш») углы обстрела артиллерии главного калибра. Боевой наблюдательный пост с прожектором для удобства прохода под мостами мог опускаться в шахту. Отсутствие запасного командного пункта нужно признать как ухудшение конструктивных и тактических данных по отношению к предыдущему типу кораблей. Наличие бортовых иллюминаторов улучшало условия обитаемости экипажа, но ослабляло броневую защиту. Кроме того, отсутствие бронирования борта в носовой части могло иметь такие же последствия, как у кораблей типа «Кёрёш».

*Монитор «Эннс».  
Проектное изображение на 1914 г.*



Восьмью водонепроницаемыми переборками корпус мониторов делился на девять отсеков. Непосредственно за форпиком располагалось помещение команды, с находившимися здесь же ручным приводом брашпильей, цепными ящиками и провизионными камерами. В третьем отсеке размещались кают-компания, каюты офицеров и командира, в четвертом — подбашенное отделение с погребами боезапаса. Устройство и компоновка машинного и котельного отделений были аналогичны типу «Кёрёш». В седьмом отсеке находились жилые помещения офицеров и унтер-офицеров, а также погреб боезапаса 120-мм гаубицы, в восьмом — помещение команды, в девятом — ахтерпик и шкиперские запасы.

Корабли типа «Темеш» были построены на судостроительной верфи «Данубиус Шенишен-Хартман АГ» в Будапеште. «Темеш» заложили 30 января 1903 г., спущен на воду он был 26 марта следующего года. Корабль вступил в строй и вошел в состав флотилии 15 мая 1905 г. В Первую мировую войну оба монитора активно участвовали в боевых действиях против Сербии. 23 октября 1914 г. «Темеш» подорвался на рус-

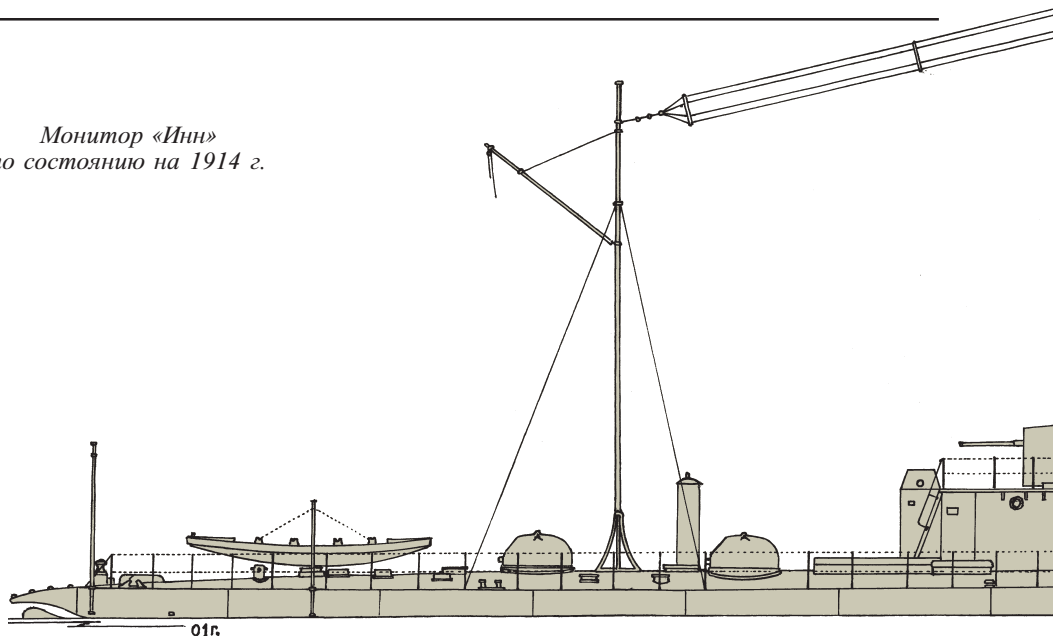


Реконструкция И. И. Черникова

ской mine и затонул в районе острова Грабовичи на реке Саве. 27 июня 1916 г. он был поднят и отбуксирован в Будапешт. После капитального ремонта и модернизации монитор вновь был спущен на воду и вторично вступил в строй 23 апреля 1917 г. При этом корпус корабля удлиннили на 2,6 м, а его водоизмещение возросло до 470 т. Вновь спроектированная и изготовленная боевая рубка имела толщину стенок 40 мм, на ее крыше располагался бронированный дальномерный пост, и тут же имелись два люка для эвакуации личного состава. Вооружение корабля значительно усилилось; 120-мм пушечная артиллерия осталась без изменения, но в кормовой части вместо 120-мм гаубицы установили две 9-см универсальные пушки с длиной ствола в 45 калибров, размещенные в одноорудийных башнях. Здесь же находился запасной командный пункт. Четыре пулемета также размещались в башенках. Броневую защиту борта несколько усилили, заменив плиты с иллюминаторами на сплошные, без отверстий под иллюминаторы. Для улучшения обитаемости экипажа в жилых помещениях были устроены палубные иллюминаторы с высокими броневыми комингсами.

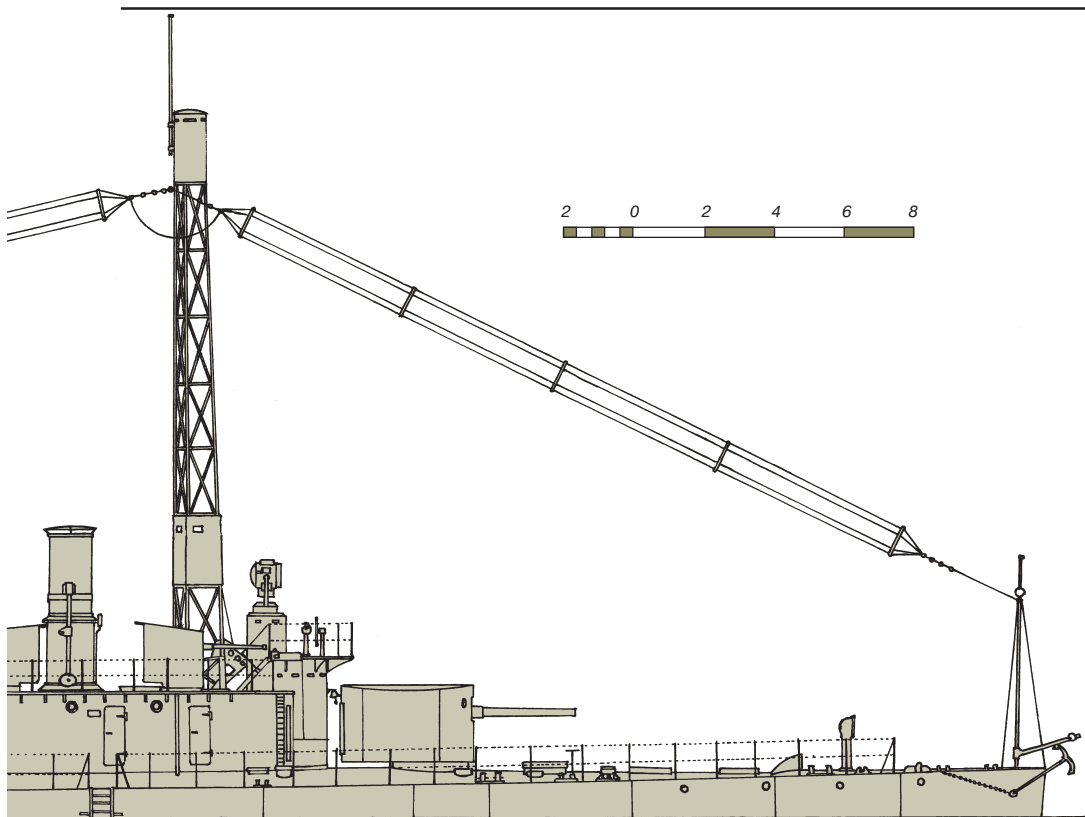
31 декабря 1918 г. оба корабля типа «Темеш» были интернированы в Нови-Саде правительством Югославии и после ремонта вошли в состав ее речной флотилии. «Темеш» получил наименование «Дрина», а «Бодрог» — «Сава». 15 апреля 1920 г. «Темеш» передали Румынии, корабль вошел в состав ее Дунайской флотилии под наименованием «Ардеал».

*Монитор «Иин»  
по состоянию на 1914 г.*



В 1929 г. он прошел капитальный ремонт и модернизацию. 28 августа 1944 г. монитор был захвачен в низовьях Дуная советскими войсками и 10 ноября того же года вошел в состав советской Дунайской флотилии под наименованием «Бердянск». 28 февраля 1948 г. выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой. 12 января следующего года отнесен к подклассу речных мониторов. 3 июля 1951 г. «Бердянск» исключен из списков судов флота и возвращен Румынии. Впоследствии под наименованием М-207 до 1959—1960 гг. корабль входил в состав Военно-морских сил Румынии, после чего был разоружен и сдан на слом.

Мониторы типа «Эннс» по компоновке и внутреннему расположению отсеков очень напоминали корабли типа «Темеш», однако по составу артиллерийского вооружения и конструктивным особенностям главной энергетической установки значительно отличались от них. Прежде всего, в три раза увеличилось количество 120-мм гаубиц, а из-за установки в одноорудийных башнях их живучесть значительно усилилась. Путем улучшения баллистических характеристик (за счет удлинения

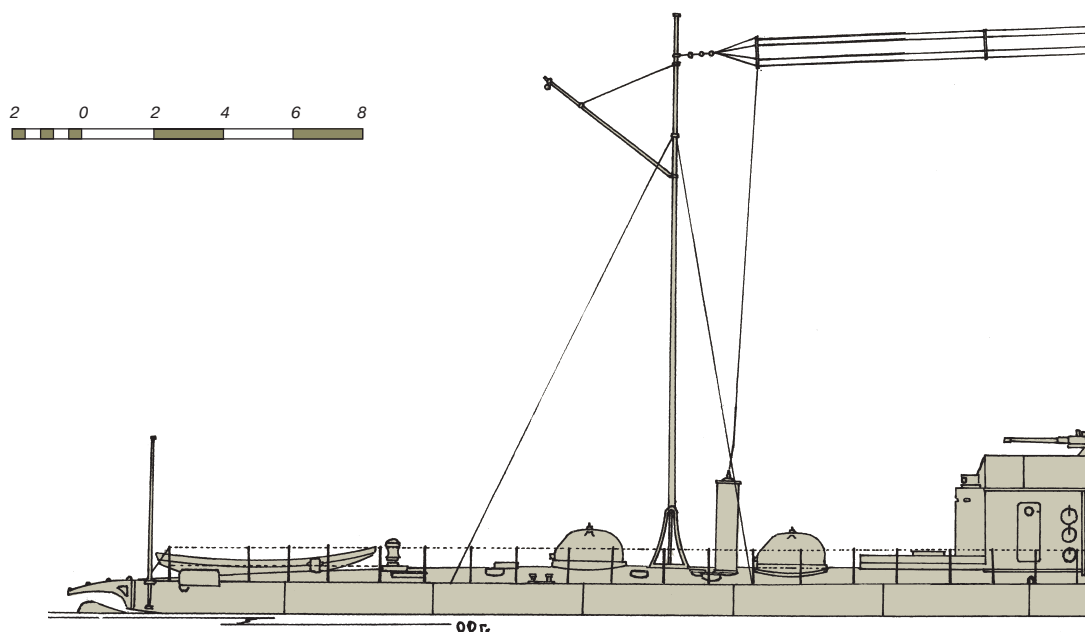


Реконструкция И. И. Черникова



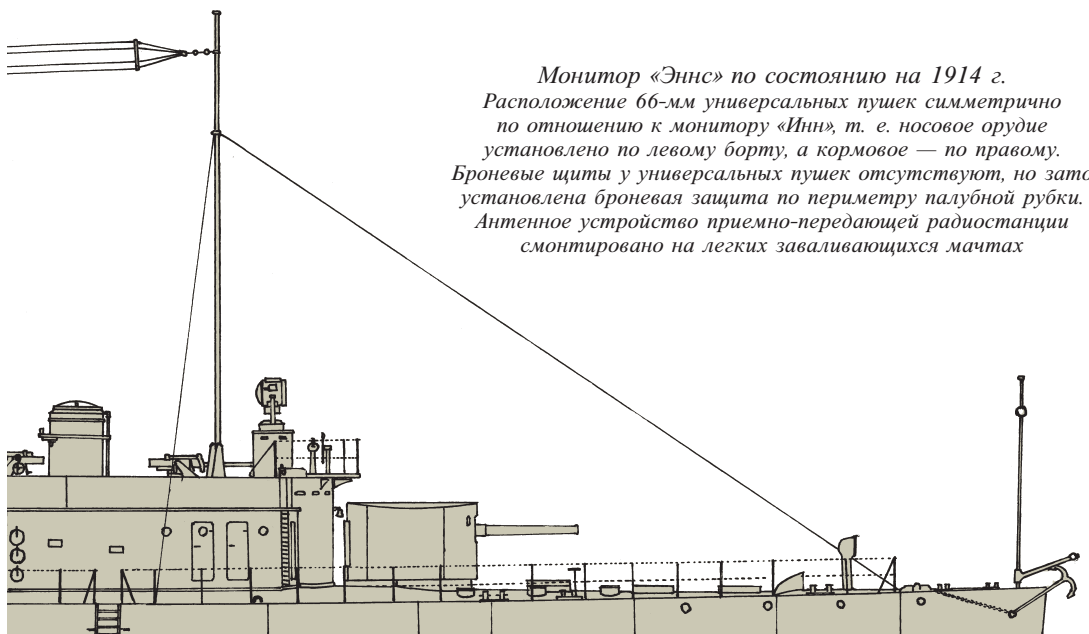
ствола до 45 калибров) мощность 120-мм пушек также возросла. Размещение двух пушек в одной башне несколько увеличило углы обстрела артиллерии главного калибра, но исключало возможность одновременного обстрела обоих берегов. Однако при этом уменьшался вес броневой защиты, так как масса одной двухорудийной артиллерийской башни куда меньше массы двух одноорудийных. Кроме того, следует признать удачной установку двух мощных 66-мм универсальных пушек с длиной ствола в 45 калибров. На крыше боевой рубки был устроен бронированный дальномерный пост с прожектором. Запасной командный пункт размещался в кормовой части надстройки. Характерной чертой корабля являлась огромная заваливающаяся мачта с постом корректировщика наверху. Впоследствии, с учетом опыта боевых действий, от этих громоздких мачт пришлось отказаться, так как они демаскировали корабль. Иллюминаторов в бортовой броне не было, но в носовой части броневая защита борта отсутствовала — так же, как и у типа «Кёрёш».

Непотопляемость кораблей, по сравнению с предыдущими проектами, повысилась, поскольку количество непроницаемых переборок возросло до десяти, а количество отсеков — до одиннадцати. При этом на протяжении от третьей до восьмой непроницаемой переборки имелись двойные борта. Назначение и внутреннее размещение в первом, втором и третьем отсеках соответствовало таким же отсекам на кораблях типа

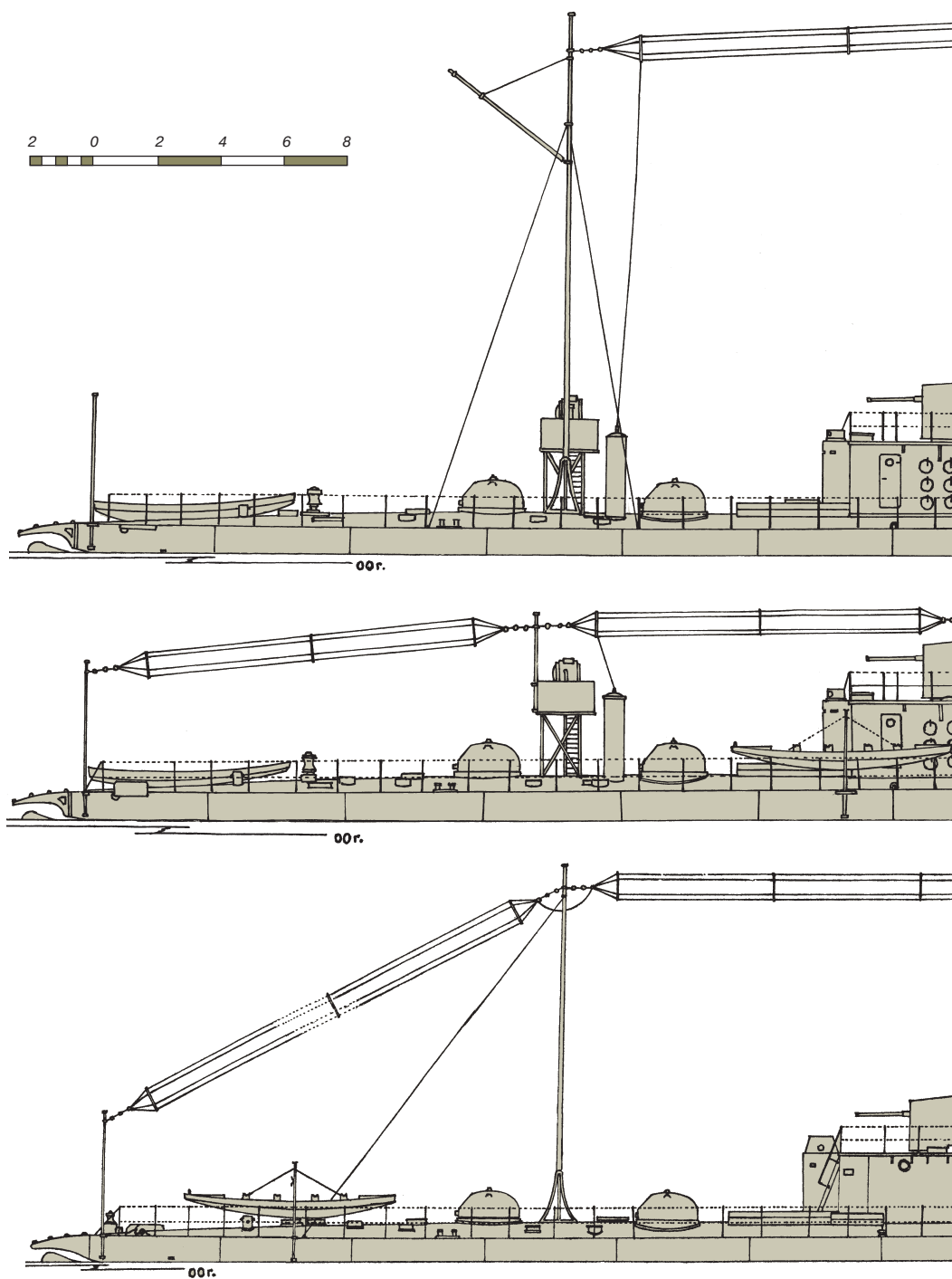


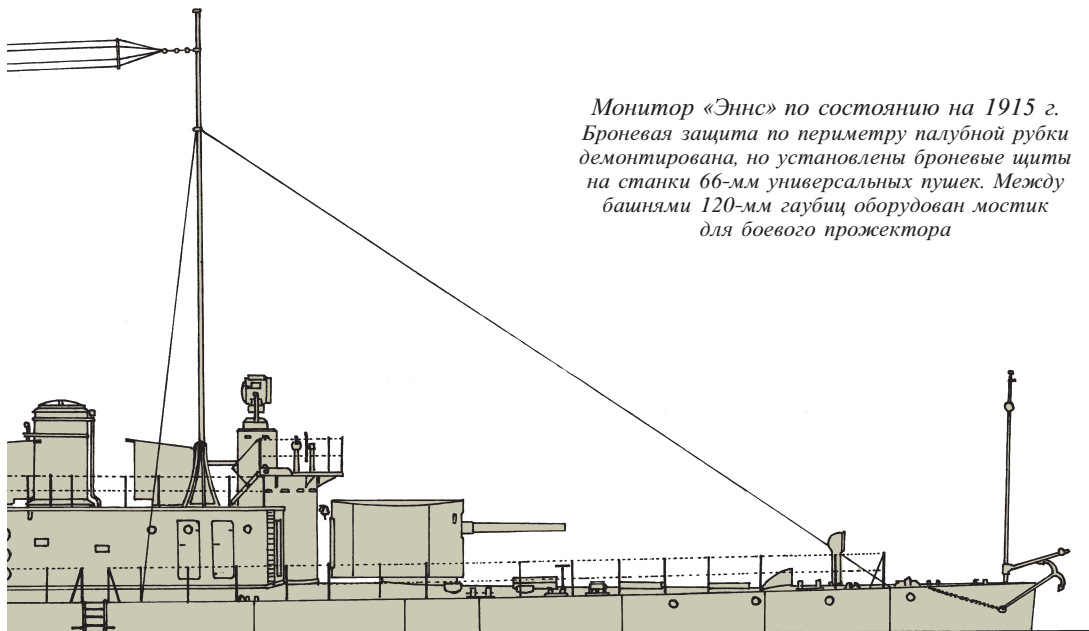
«Кёрёш» — за исключением того, что подбашенное отделение пушек главного калибра на типе «Эннс» размещалось в третьем отсеке, а погреб боезапаса — в четвертом. Расположение машинного и котельного отделений было аналогично типу «Темеш», за исключением того важного обстоятельства, что на типе «Эннс» стояли котлы системы «Ярроу» с нефтяным отоплением. Конструкция нефтехранилища, расположенного в пятом отсеке, не отвечала требованиям противопожарной безопасности и непотопляемости корабля, так как огромная площадь свободной поверхности жидкого топлива (от борта до борта) в случае получения крена могла даже опрокинуть корабль на глубокой воде, а при возгорании затрудняла бы борьбу с пожаром. В восьмом отсеке располагались подбашенные отделения и погреба боезапаса двух 120-мм гаубиц, в девятом — жилые помещения офицеров и команды, а также подбашенное отделение и погреб боезапаса кормовой 120-мм гаубицы. В десятом отсеке складировались различные провизионные запасы, а в одиннадцатом находился ахтерпик и хранились шкиперские запасы.

Монитор «Эннс» был заложен в 1912 г. на судовой верфи «Стабилименто Техничко Триестино» в Линце, спущен на воду в сентябре 1914 г., а 17 октября 1914 г. вступил в строй и вошел в состав Дунайской флотилии. «Инн» заложили в ноябре 1913 г. на верфи «Ганц унд Компани Данубиус» в Будапеште, спущен он был 25 февраля 1915 г., а вступил в строй



*Монитор «Эннс» по состоянию на 1914 г.  
Расположение 66-мм универсальных пушек симметрично  
по отношению к монитору «Инн», т. е. носовое орудие  
установлено по левому борту, а кормовое — по правому.  
Броневые щиты у универсальных пушек отсутствуют, но зато  
установлена броневая защита по периметру палубной рубки.  
Антенное устройство приемно-передающей радиостанции  
смонтировано на легких заваливающихся мачтах*





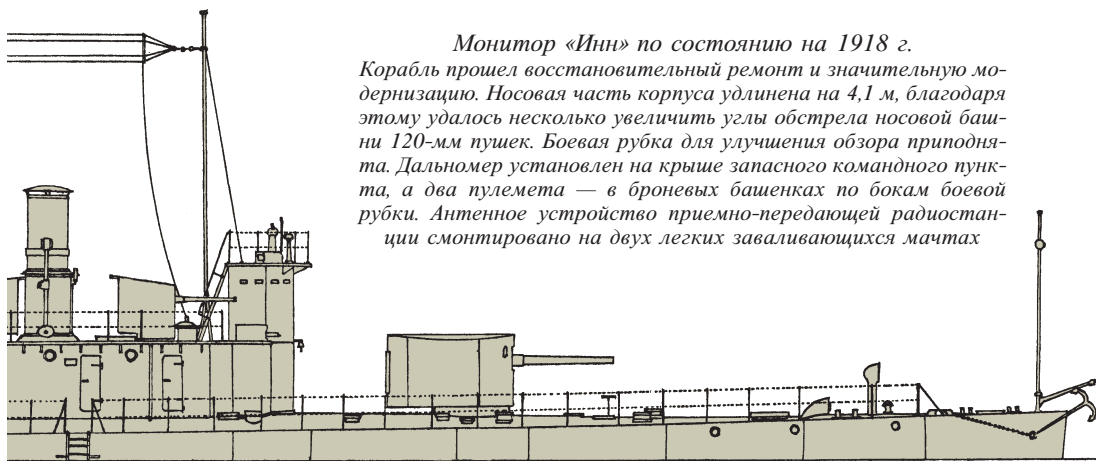
*Монитор «Энс» по состоянию на 1915 г. Броневая защита по периметру палубной рубки демонтирована, но установлены броневые щиты на станки 66-мм универсальных пушек. Между башнями 120-мм гаубиц оборудован мостик для боевого прожектора*

*Реконструкция И. И. Черникова*



*Монитор «Энс» по состоянию на 1917 г. Легкие заваливающиеся мачты демонтированы. Антенное устройство смонтировано на флагштоках и на очень малой высоте. Это, безусловно, сокращало радиус действия радиостанции, но увеличивало возможности маскировки корабля*

*Реконструкция И. И. Черникова*



*Монитор «Инн» по состоянию на 1918 г. Корабль прошел восстановительный ремонт и значительную модернизацию. Носовая часть корпуса удлинена на 4,1 м, благодаря этому удалось несколько увеличить углы обстрела носовой башни 120-мм пушек. Боевая рубка для улучшения обзора приподнята. Дальномер установлен на крыше запасного командного пункта, а два пулемета — в броневых башенках по бокам боевой рубки. Антенное устройство приемно-передающей радиостанции смонтировано на двух легких заваливающихся мачтах*

*Реконструкция И. И. Черникова*

11 апреля 1915 г. Мониторы типа «Эннс» активно участвовали в боевых действиях Первой мировой войны на Дунае. 22 сентября 1917 г. «Инн» подорвался на mine в 14 км от города Браилова и затонул. 18 ноября 1917 г. корабль был поднят и отбуксирован в Будапешт, где прошел восстановительный ремонт и модернизацию. 31 декабря 1918 г. «Эннс» был интернирован в Нови-Саде правительством Югославии и под наименованием «Драва» вошел в состав ее речной флотилии. Монитор «Инн» 21 марта 1919 г. перешел под контроль Венгерской Советской Республики, 13 апреля его переименовали в «Уйсвидек», а 19 июля он был вновь спущен на воду под наименованием «Маркс», вторично вошел в строй и до 1 августа 1919 г. входил в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики. В ноябре 1919 г. корабль интернировало в Нови-Саде правительство Югославии, но в состав ее флота он официально не входил, а 15 апреля 1920 г. был передан Румынии и получил наименование «Бессарабия». Прошел капитальный ремонт и модернизацию в 1942—1943 гг. 27 августа 1944 г. сдался советским частям в низовьях Дуная и 10 ноября 1944 г. включен в состав советской Дунайской флотилии. Участвовал в боевых действиях Великой Отечественной войны (Венская наступательная операция 16 марта—15 апреля 1945 г.). 28 февраля 1948 г. выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен в Кислицах на отстой. 12 января 1949 г. перечислен в подкласс речных мониторов, а 3 июля 1951 г. исключен из состава флота в связи с возвратом Румынии. Впоследствии под наименованием М-206 до 1960 г. входил в состав Военно-морских сил Румынии, после чего был разоружен и сдан на слом.

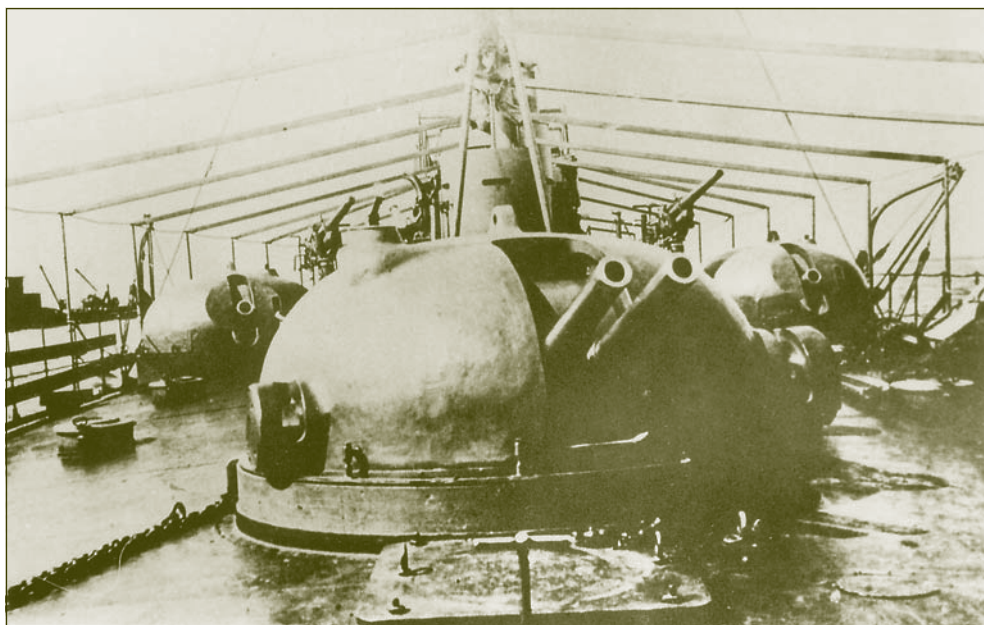
Мониторы типа «Сава» являлись последними и самыми совершенными кораблями австро-венгерской речной флотилии. Их броневая защита ничем не отличалась от кораблей типа «Эннс», а состав артиллерийского вооружения претерпел незначительные изменения. Однако в результате лучшей компоновки при размещении артиллерийских башен несколько увеличались углы обстрела, в связи с чем значительно повысилась эффективность корабельной артиллерии. Такой результат был достигнут благодаря удлинению корпуса корабля, посредством чего удалось увеличить расстояние между боевой рубкой и носовой двухорудийной 120-мм башней. В кормовой башне, вместо 120-мм гаубицы, были установлены две 66-мм универсальные пушки с длиной ствола 26 калибров. При этом саму башню для увеличения углов обстрел пришлось сдвинуть несколько в корму.

Нужно отметить, что за счет применения универсальных пушек с меньшей длиной ствола несколько снизилась эффективность борьбы с самолетами противника по сравнению с мониторами типа «Эннс». Ко-



личество пулеметов осталось таким же, как и на предыдущем типе, но все они размещались в броневых башенках, благодаря чему удалось увеличить углы обстрела. Габариты боевой рубки были увеличены, а надстройки, наоборот, уменьшены. На крыше рубки монтировались броневая башенка для дальномера и два люка с броневыми крышками для спешной эвакуации личного состава. Запасной командный пункт размещался далеко в корме, между тремя башнями, благодаря этому удалось значительно улучшить обзор через визиры в броневых стенах.

Количество водонепроницаемых переборок и отсеков осталось таким же, как и на кораблях типа «Эннс», но назначение отсеков и их внутренняя планировка претерпели некоторые изменения в связи с перемещением подбашенных отделений и погребов боезапаса 120-мм двухорудийной башни в носовой части и 66-мм двухорудийной в кормовой части корабля. Самое значительное изменение в конструкции корпуса касалось размещения и хранения жидкого топлива. В пятом отсеке располагались пять цилиндрических цистерн, а в междубортном пространстве котельного отделения — две цилиндрические цистерны. Таким образом, не только повышалась пожарная безопасность монитора, но и сокращалась площадь свободной поверхности жидких грузов (приблизительно в семь раз). Тем самым повышалась непотопляемость корабля, но,



*Монитор «Темеш II». Впереди – двухорудийная башня для двух 66-мм универсальных орудий, за ней – башни 120-мм гаубиц и 47-мм пушки Гочкиса*

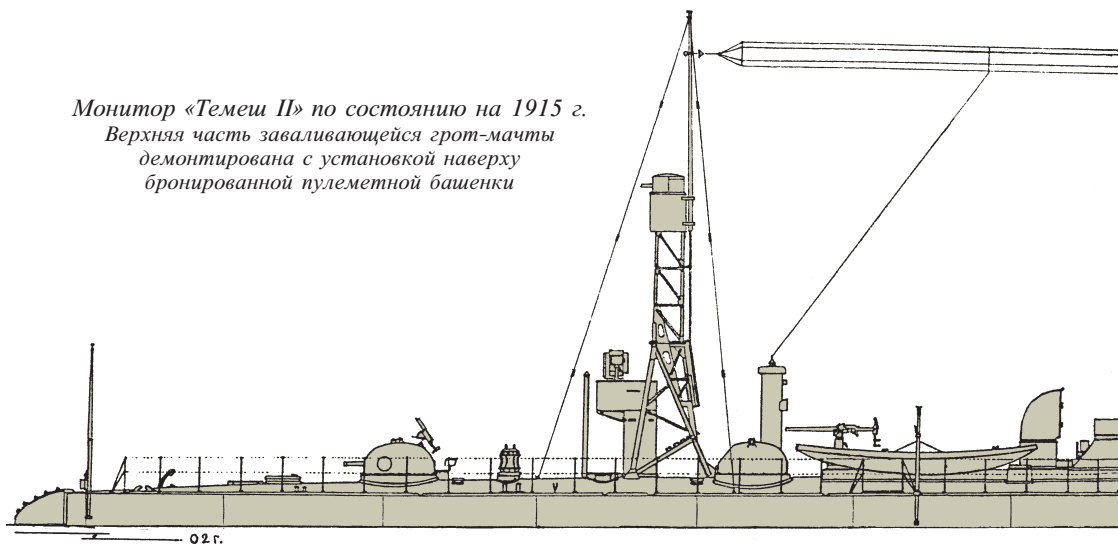
*Монитор «Сава» по состоянию на 1915 г.*

*Обратите внимание на громоздкую  
и тяжеловесную конструкцию заваливающейся  
грот-мачты с боевым наблюдательным постом  
наверху*



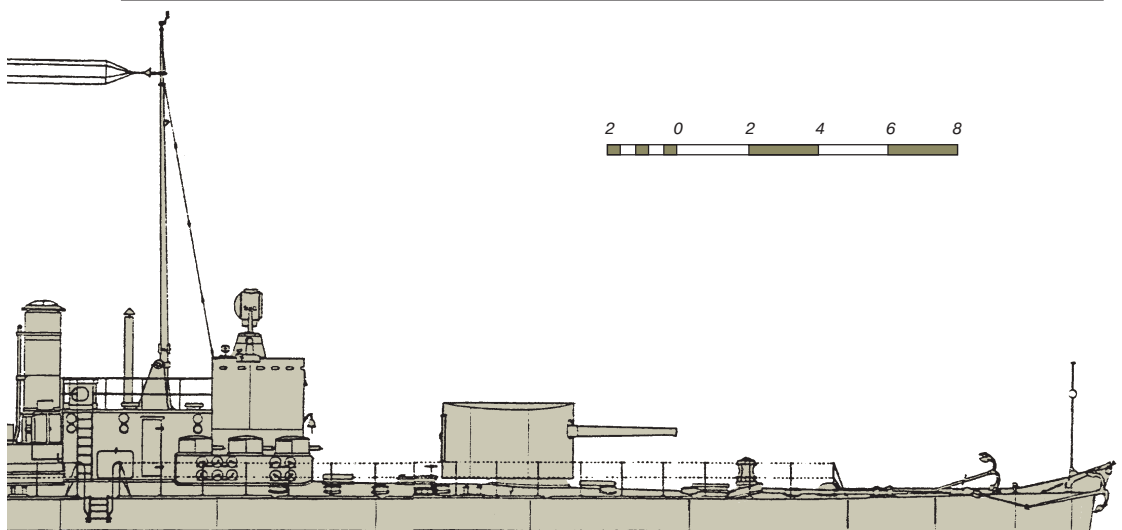
*Монитор «Темеш II» по состоянию на 1915 г.*

*Верхняя часть заваливающейся грот-мачты  
демонтирована с установкой наверху  
бронированной пулеметной башенки*

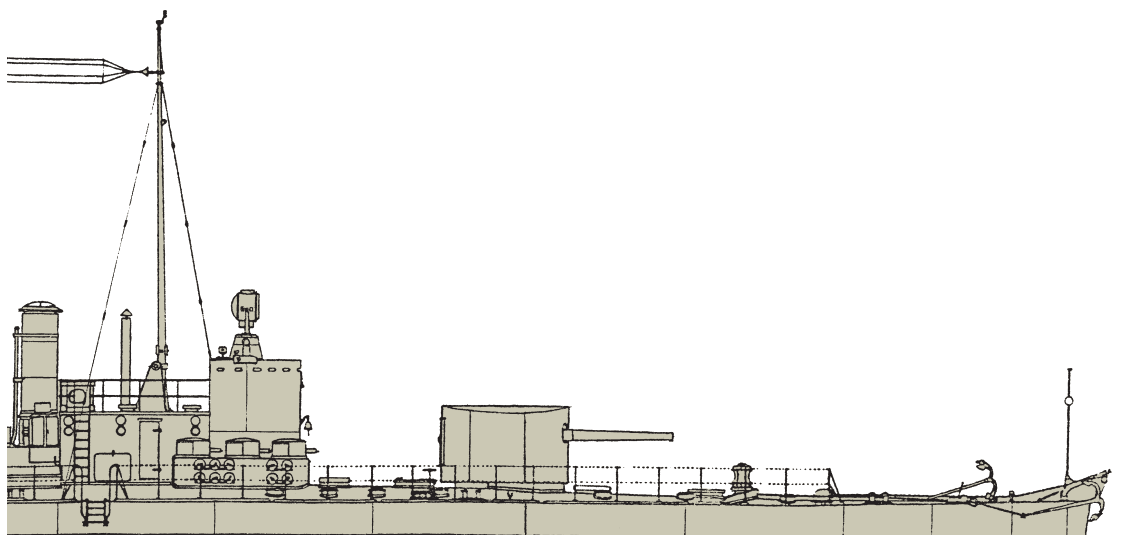


с другой стороны, количество отсеков с двойным бортом сократилось с пяти до трех, а вот это обстоятельство уже не способствовало повышению непотопляемости — наоборот, ее ухудшало. Но, несмотря ни на что, нужно признать, что мониторы типа «Сава» были очень хорошими кораблями.

Тип «Сава» являлся представителем наиболее мощных речных артиллерийских кораблей на Дунае. Оба корабля были заложены в 1914 г.,



Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

строились на стапелях верфи «Стабилименто Технико Триестино» в Линце и на следующий год спущены на воду («Сава» спущен 31 мая и 15 сентября 1915 г. вошел в состав Дунайской флотилии). Монитор «Босна» вошел в строй 9 июля 1915 г. и первоначально получил наименование в честь погибшего «Темеша», но после того как последний 9 мая 1917 г. был поднят, его опять переименовали. 31 декабря 1918 г. оба корабля были интернированы в Нови-Саде правительством Югославии и включены в состав ее военно-морских сил: «Сава» под наименованием «Соче», а «Босна» — «Вардар». 15 апреля 1920 г. «Саву» передали Румынии, где он получил наименование «Буковина». В 1936—1937 гг. монитор «Буковина» прошел капитальный ремонт и модернизацию. 27 августа 1944 г. он капитулировал перед советскими войсками после того, как сел на мель в районе Силистрии на Дунае. 10 ноября под наименованием «Измаил» корабль был включен в состав советской Дунайской флотилии, а 28 февраля 1948 г. выведен из ее боевого состава, законсервирован и поставлен в Кислицах на отстой. 12 января 1948 г. он был отнесен к подклассу речных мониторов, а 3 июля 1951 г. исключен из состава флота в связи с возвратом Румынии. Впоследствии под наименованием М-205 до 1960 гг. корабль входил в состав румынских военно-морских сил, после чего разоружен и сдан на слом.

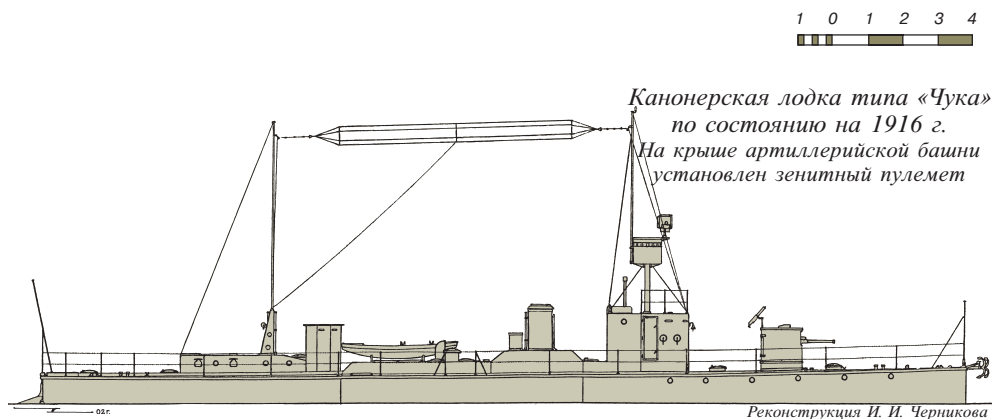
В состав австро-венгерской Дунайской флотилии входили также артиллерийские корабли, официально причисленные к классу посыльных судов, или патрульных катеров, однако по основным тактико-техническим характеристикам и прежде всего по количеству и калибру артиллерийских стволов они больше соответствовали речным канонерским лодкам.

Речные канонерские лодки типа «Чука» строились в 1915—1916 гг. на верфи «Ди Эрсте Донау Дампфшиффарт Гезельшафт» в Будапеште. Их устройство и конструкция хорошо видны из приведенных чертежей. Корпус делился одиннадцатью водонепроницаемыми переборками на двенадцать отсеков. Водонепроницаемые двери, или горловины, в водонепроницаемых переборках отсутствовали (в отличие от мониторов); таким конструктивным решением непотопляемость кораблей типа «Чука» значительно повышалась. Сразу за форпиком, во втором и третьем отсеках, размещались жилые помещения команды, подбашенное отделение и погреб боезапаса единственной одноорудийной башни канонерской лодки. В четвертом отсеке, имевшем непосредственное сообщение с боевой рубкой, располагалось помещение офицеров. В пятом находились три цистерны с запасом жидкого топлива. В шестом стоял паровой котел системы «Ярроу» с нефтяным отоплением, в седьмом — две вертикальные трехцилиндровые паровые машины и все вспомога-

тельные машины, насосы и механизмы. В восьмом отсеке находились три цистерны для запаса нефти, в девятом — помещение радиотелеграфа, в десятом — кают-компания, в одиннадцатом — запасы провизии и в двенадцатом — ахтерпик и шкиперские запасы. На крыше боевой рубки монтировался опускавшийся в шахту боевой наблюдательный пост, с прожектором, а к кормовой стенке боевой рубки примыкал камбуз. В кормовой части корпуса, на верхней палубе, между машинным отделением и каютой радиотелеграфа, размещался запасной командный пункт.

Канонерские лодки типа «Чука» были заложены на стапелях в 1915 г. под литерными обозначениями «i» и «k». Корпус корабля «i» спустили на воду 6 декабря 1915 г. В 1916 г. оба корабля вошли в строй и названы соответственно «Фогаш» и «Чука». С марта по 24 июня 1919 г. канонерские лодки входили в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики. В мае—июне 1919 г. канонерка «Фогаш» участвовала в известном «Северном походе» Венгерской Красной Армии против Чехословакии, с 18 ноября того же года находилась под контролем Великобритании. 14 мая 1921 г. канонерка «Фогаш» была передана Австрии и вошла в состав ее Дунайской флотилии, но 21 декабря 1922 г. была исключена из списков судов флота, 6 октября 1927 г. куплена Венгрией и вновь вошла в состав ее речной флотилии под наименованием «Гедоло». «Чука» в 1920 г. получила венгерское наименование «Сефок», в 1929 г. ее обменяли на австрийскую канонерскую лодку «Барш». В 1935 г. «Гедоло» была разоружена, но в 1941 г. вновь введена в строй и летом 1944 г. потоплена в Уйпеште советской авиацией.

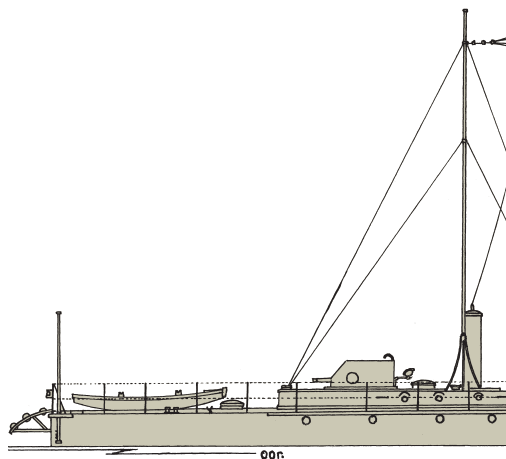
Канонерские лодки типа «Вельс» были оригинальными речными кораблями с паротурбинной энергетической установкой и строились Бу-



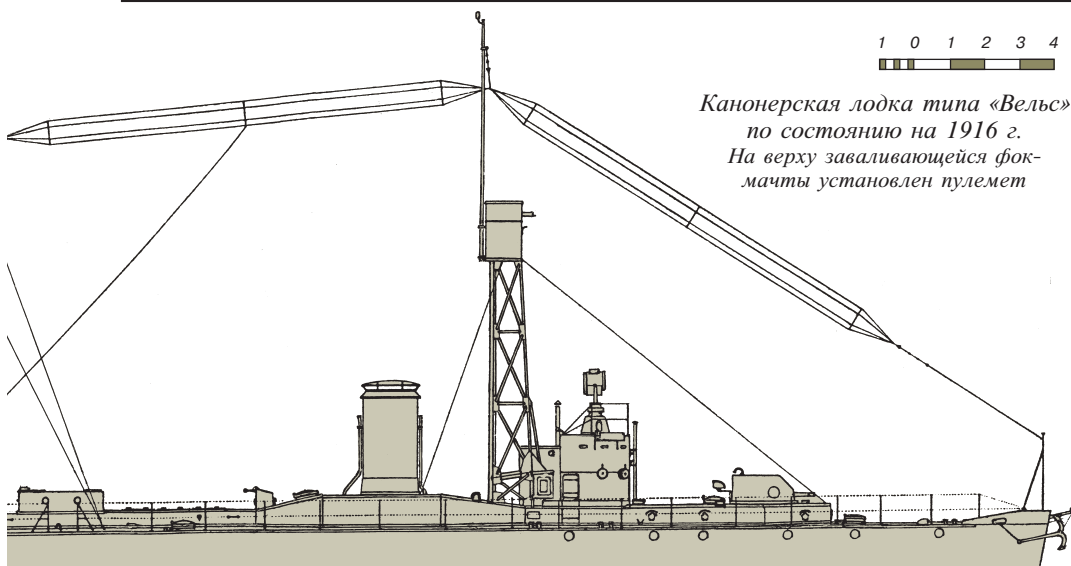


дапештским заводом «Данубиус» в 1915—1916 гг. Их устройство и конструктивные особенности показаны на приведенных чертежах. Артиллерийское вооружение состояло из четырех 66-мм универсальных орудий с длиной ствола в 26 калибров, расположенных в двухорудийных башнях. На крыше боевой рубки размещалась бронированная башенка дальномера. Около рубки стояла заваливающаяся в корму мачта, с пулеметной башенкой на марсе. Для возможности завала мачты дымовая труба была сдвинута на левый борт. Запасной командный пункт располагался в корме, между дымовой трубой и фок-мачтой, и был сильно утоплен в корпус. На «Визе» заваливающуюся мачту убрали, а пулеметную башню установили на крыше запасного командного пункта.

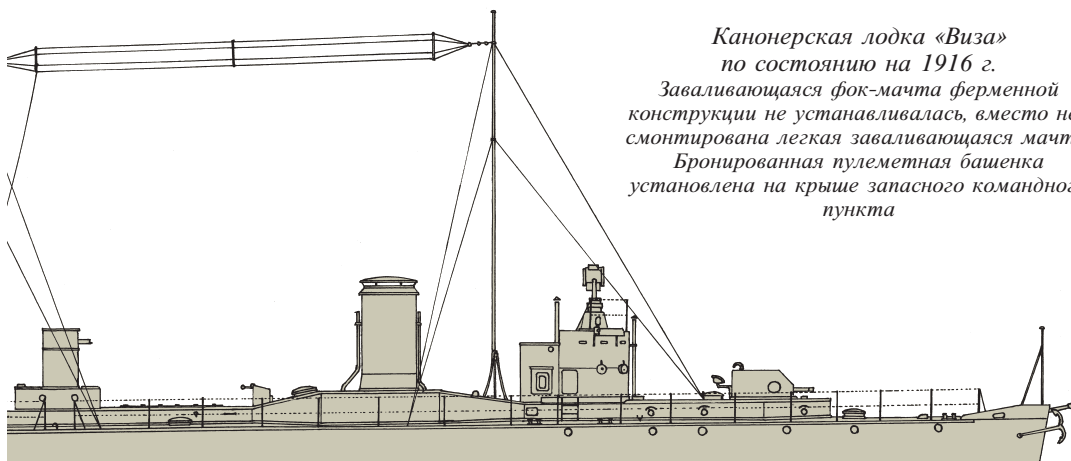
Десятью водонепроницаемыми переборками корпус корабля делился на одиннадцать отсеков, сообщение между которыми отсутствовало, т. е. в каждый отсек можно было попасть только через люк в верхней палубе. И лишь между котельным и турбинным отделениями стояли две водонепроницаемые двери, причем их комингсы (пороги) лежали выше конструктивной ватерлинии. Это, безусловно, повышало непотопляемость канонерской лодки. Сразу же за форпиком находилось помещение для команды с лебедкой для подъема четырехрогого якоря с цепным ящиком. В третьем отсеке размещались подбашенное отделение и погреб боезапаса, в четвертом — каюты офицеров и кают-компания, посредством трапа отсек сообщался с боевой рубкой. В пятом отсеке находились четыре прямоугольные цистерны для нефти. Их наибольшая ось располагалась вдоль корпуса корабля, тем самым значительно уменьшался момент инерции свободной поверхности жидкого топлива, что способствовало повышению остойчивости и непотопляемости, особенно при повреждении бортовых цистерн. В машинном отделении размещались две паровые турбины «Кертисс-АЕГ-Ганц», а в котельном два паровых котла системы «Ярроу». В восьмом отсеке находились запасной командный пункт, каюта радиотелеграфа и еще четыре цистерны для жидкого топлива, в девятом — подбашенное отделение, погреб боезапаса и помещение команды, в десятом — провизионные запасы и в одиннадцатом — ахтерпик и шкиперские запасы.



Корабли типа «Вельс» заложили в 1915 г. на стапелях верфи «Ганц унд Компани Данубиус» в Будапеште под литерными обозначениями: «l», «m», «n», «o». 22 октября 1915 г. была спущена на воду канонерская лодка «l», 14 марта 1916 г. она вошла в строй и была зачислена в состав Дунайской флотилии, а 22 марта того же года получила наименование «Вельс» («Сом»). Остальные три корабля спустили на воду в 1916 г., они вошли в строй и получили наименования соответственно 28 марта («Компо») и 28 апреля («Виза» и «Барш»). В 1918 г. речные канонерские лодки использовались на Черном море в качестве тральщиков. 31 декабря 1918 г.



*Канонерская лодка типа «Вельс»  
по состоянию на 1916 г.  
На верху заваливающейся фок-  
мачты установлен пулемет*



*Канонерская лодка «Виза»  
по состоянию на 1916 г.  
Заваливающаяся фок-мачта ферменной  
конструкции не устанавливалась, вместо нее  
смонтирована легкая заваливающаяся мачта.  
Бронированная пулеметная башенка  
установлена на крыше запасного командного  
пункта*

канонерка «Вельс» была передана Югославии и переименована в «Брегалницу», но с 18 ноября 1919 г. корабль, как и «Барш», находившийся в Австрии, поступил под контроль Великобритании. С марта 1919 г. «Компо» и «Виза» входили в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики, просуществовавшей всего 133 дня в течение весны и лета 1919 г. Затем, с лета 1919 г. по 15 апреля 1920 г., эти две канонерские лодки находились под контролем Великобритании. 23 ноября 1920 г. «Виза» и «Вельс» были переданы Венгрии. На следующий год «Вельс» официально зачислили в состав венгерской речной флотилии под наименованием «Сегед». 14 мая 1921 г. «Компо» и «Барш» были переданы Австрии, но в строй не вводились. В 1923 г. «Виза» вошла в состав венгерской флотилии под наименованием «Кечкемет». 6 октября 1927 г. Венгрия купила у Австрии лодку «Компо», после чего корабль поставили на ремонт в Дьере. 15 мая 1929 г. он вступил в строй и вошел в состав Дунайской флотилии под наименованием «Дьер».

В 1929 г. Венгрия купила у Австрии «Барш», который после ремонта также вошел в состав флотилии под названием «Байя». В 1945 г. канонерские лодки участвовали в боях против частей Советской Армии и кораблей советской Дунайской флотилии. 8 мая 1945 г. американские войска захватили на территории Австрии лодки «Сегет» и «Дьер» (в Винсдорфе) и «Кечкемет» (в Линце). В 1949 г. канонерские лодки были проданы компании СТЕГ для разборки на металл и в следующем году пошли на слом.

Канонерские лодки типа «Штёр» отличались от типа «Вельс» только наличием артиллерии с более мощными баллистическими характеристиками. Два 75-мм универсальных орудия с длиной ствола в 30 калибров располагались в одноорудийных башнях. При этом водоизмещение и мощность главной энергетической установки увеличились незначительно. Устройство и конструктивные особенности кораблей хорошо иллюстрируют приведенные чертежи. Количество водонепроницаемых переборок, число отсеков, конструктивные особенности и внутреннее размещение в отсеках полностью соответствуют типу «Вельс», за исключением изменений, связанных с размещением новых артиллерийских систем, машин, котлов и вспомогательных механизмов. Как и на канонерской лодке «Виза», на кораблях типа «Штёр» вместо заваливающейся фок-мачты установлена обычная, так называемая сухая. Пулеметная башенка также размещалась на крыше запасного командного пункта.

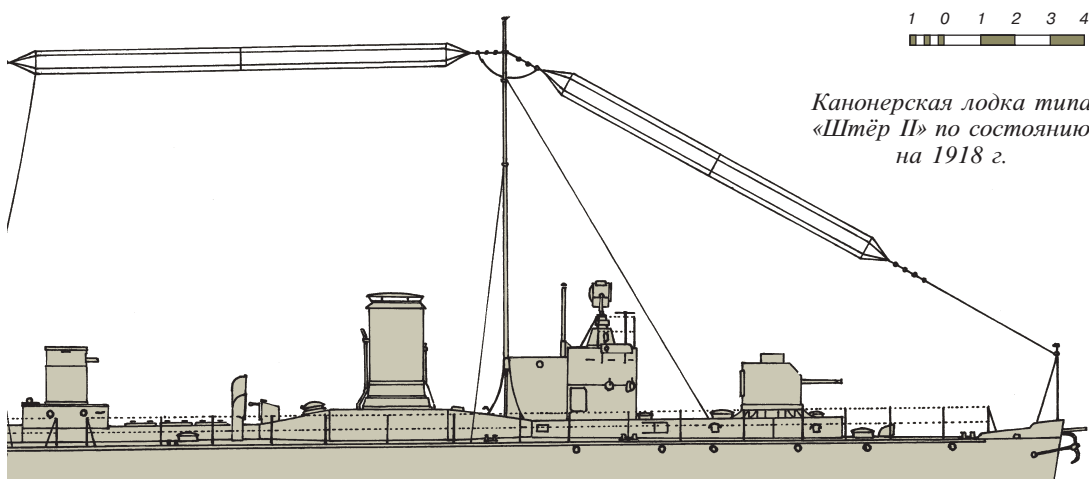
Три канонерские лодки типа «Штёр» были заложены в 1916 г. на стапелях Будапештской верфи «Ганс унд Компани Дану-



биус» под литерными обозначениями «р», «q» и «g». Однако третий корабль так и не был достроен. 27 февраля того же года корпуса канонерских лодок «q» и «р» спустили на воду. На следующий год они получили наименования «Штёр» («Осетр») и «Лахс» («Лосось») соответственно и в августе 1918 г. вошли в состав австро-венгерской Дунайской флотилии. В январе 1919 г. оба корабля вошли в состав венгерской флотилии и получили наименования соответственно «Комаром» и «Посонь», с марта по 24 июня 1919 г. входили в состав Дунайской флотилии Венгерской Советской Республики, затем, до 18 ноября 1919 г., находились под контролем Великобритании. 23 ноября 1920 г. «Посонь» передали Венгрии, и она вошла в состав ее Дунайской флотилии под наименованием «Дебрецен». 14 мая 1921 г. «Комаром» была передана Австрии и переименована обратно в «Штёр», но в строй не была введена. 6 октября 1927 г. ее вновь купила Венгрия, в 1929—1930 гг. лодка прошла в Будапеште ремонт и модернизацию и в 1930 г. вошла в состав Дунайской флотилии под наименованием «Дебрецен». 25 ноября 1944 г. потоплена советской противотанковой артиллерией у острова Качаш (1620-й км Дуная, район Будапешта). В 1946 г. «Дебрецен» подняли и на следующий год сдали на слом в советской военно-морской базе Измаил.

Для речной флотилии Австро-Венгрии помимо мониторов и канонерских лодок строились также малые бронированные и патрульные катера, вооруженные только пулеметами.

Патрульный катер под литерой «а» — паровой одновинтовой, конструкции и постройки английской фирмы «Торникрофт», его общая компоновка хорошо видна из чертежа на с. 452. Четырмя водонепроницае-



Канонерская лодка типа  
«Штёр II» по состоянию  
на 1918 г.

мыми переборками корпус катера делился на пять отсеков. В носу, за таранным отсеком, располагалось помещение команды на шесть постоянных (с рундуками) и шесть подвесных коек, здесь же находились складной стол и нижняя часть боевой рубки, несколько утопленная в помещение команды. В боевой рубке имелись штурвал, переговорные трубы и машинный телеграф. На крыше рубки стоял 8-мм пулемет производства завода «Шкода» и располагался боевой наблюдательный пост, с прожектором. При проходе под мостами, а также в целях маскировки пост мог опускаться. На верхней палубе имелось необходимое оснащение для вооружения катера двумя шестовыми минами. В машинно-котельном отделении находились: паровой котел локомобильного типа, вертикальная двухцилиндровая паровая машина, угольные ямы, паровой трюмный насос-донка и вентилятор с паровым приводом для форсирования тяги котла. В жилом кормовом отсеке размещалось офицерское помещение с двумя диванами (они же спальные места), складным столом, шкафом для одежды и ватерклозетом; за легкой переборкой находились камбуз и галюн для команды. В ахтерпике хранились шкиперские запасы. 23 августа 1915 г. катер под литерой «а» был исключен из списков флотилии.

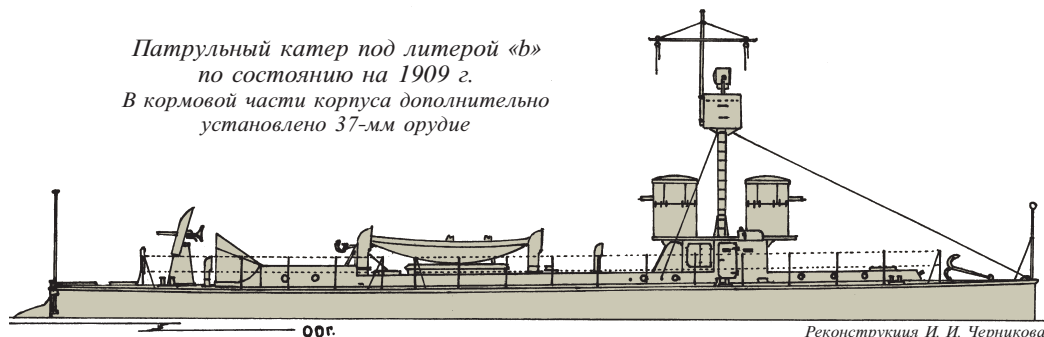
Патрульный катер под литерой «b» построен на верфи «Ганс унд Компани Данубиус» в Будапеште и вошел в строй и в состав флотилии в 1906 г. Семью так называемыми глухими (т. е. без горловин) водонепроницаемыми переборками корпус делился на восемь отсеков. Сразу за форпиком, во втором и третьем отсеках, располагалось помещение команды. В четвертом отсеке, в трех цистернах, хранились запасы керосина для двух реверсивных двигателей внутреннего сгорания системы «Даймлер», установленных в пятом отсеке. В шестом отсеке — офицерское помещение, в седьмом — запасы провизии и в восьмом — ахтерпик и шкиперские запасы. На крыше боевой рубки были установлены две пулеметные башенки и опускавшийся в шахту боевой наблюдательный пост, с прожектором.

Патрульные катера под литерами «с» и «d», построенные на верфи в городе Листенау, вошли в строй и были зачислены в состав флотилии 3 июня 1909 г. На них устанавливались реверсивные бензиновые двигатели внутреннего сгорания производства американской компании «Стандарт». Катера имели несколько увеличенные размеры и водоизмещение. В остальных элементах их конструкция аналогична катеру «а», что хорошо видно из приведенного чертежа. 9 сентября 1914 г. катер «d» был затоплен своим экипажем на реке Саве у Панчева, а 15 мая 1915 г. катер «с» потоплен сербской артиллерией недалеко от Белграда.

Патрульные катера под литерами «е», «f», «q» и «n» строились по проекту английской фирмы «Ярроу». В начале января 1908 г. фирма

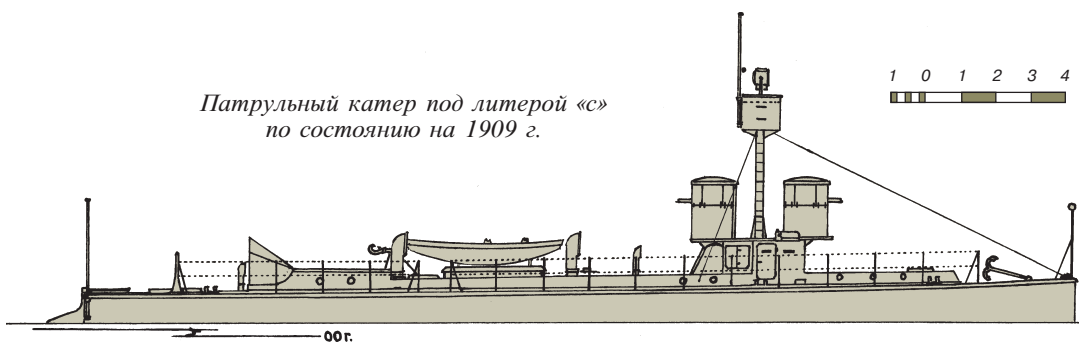


Патрульный катер под литерой «b»  
по состоянию на 1909 г.  
В кормовой части корпуса дополнительно  
установлено 37-мм орудие

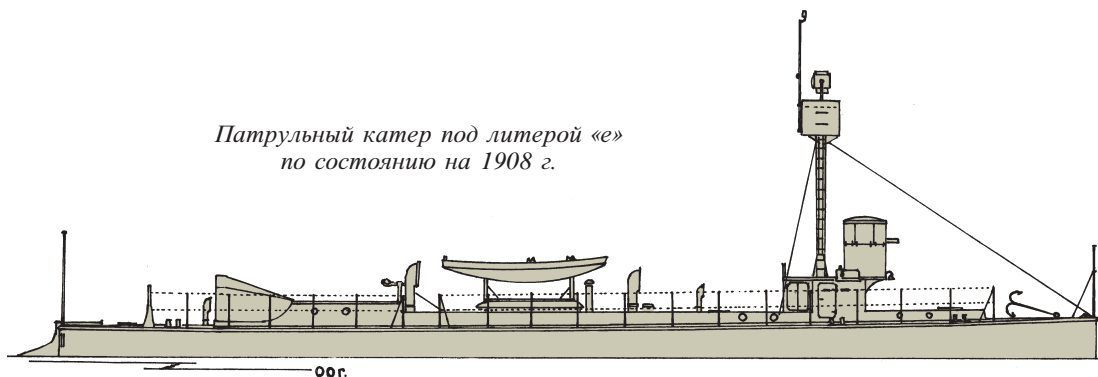


Реконструкция И. И. Черникова

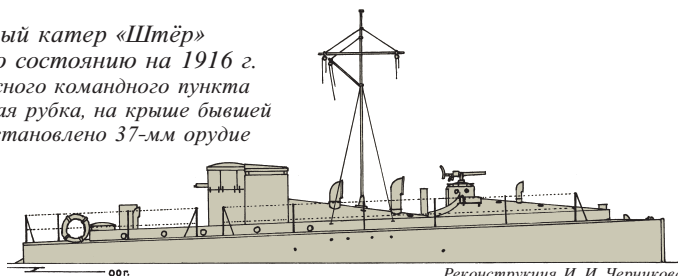
Патрульный катер под литерой «с»  
по состоянию на 1909 г.



Патрульный катер под литерой «e»  
по состоянию на 1908 г.



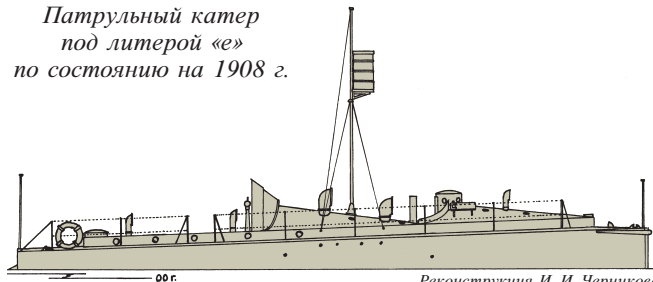
Патрульный катер «Штёр»  
(бывший «f») по состоянию на 1916 г.  
На месте запасного командного пункта  
оборудована боевая рубка, на крыше бывшей  
боевой рубки установлено 37-мм орудие



Реконструкция И. И. Черникова

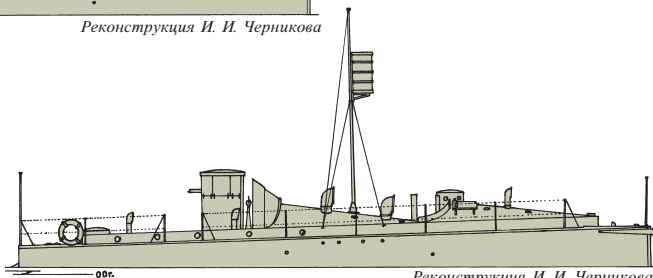
*Патрульный катер  
под литерой «е»  
по состоянию на 1908 г.*

1 0 1 2 3 4  
■ ■ ■ ■ ■ ■



Реконструкция И. И. Черникова

*Патрульный катер  
под литерой «g»  
по состоянию на 1909 г.  
На крыше кокпита в корму  
от запасного командного  
пункта, установлена  
бронированная пулеметная  
башенка*



Реконструкция И. И. Черникова

«Ярроу» сдала заказчику катера «е» и «f», затем, в течение 1909—1910 гг., завод «Данубиус» в Будапеште достроил два других катера. Их конструктивные особенности хорошо видны из приведенных чертежей. Корпус катеров собирался из оцинкованной стали. Жизненно важные части защищались 5-мм броней. Пятью водонепроницаемыми переборками корпус делился на шесть отсеков. За форпиком располагался жилой отсек для команды с койками для двух человек, имевший вход в боевую рубку. В машинном отделении стояло пять четырехцилиндровых керосиновых двигателя мощностью по 70 эффективных сил, работавших на три гребных винта. При этом каждый бортовой винт приводился в движение двумя четырехцилиндровыми двигателями, расположенными один за другим. Пятый двигатель был подключен к среднему валу и работал только на задний ход. Для вентиляции машинного отделения, кроме четырех вытяжных вентиляторов-дефлекторов, имелся еще и центробежный вентилятор. В четвертом отсеке располагалось помещение

*Вооруженный пароход (минный заградитель) «Балатон»  
по состоянию на 1915 г.*

*Водоизмещение 230 т. Две 66-мм, две 47-мм пушки и два пулемета в башенках;  
30 мин заграждения. Бронирование: боевая рубка, пулеметные башенки  
и артиллерийские щиты. Разоружен 28 декабря 1917 г.*



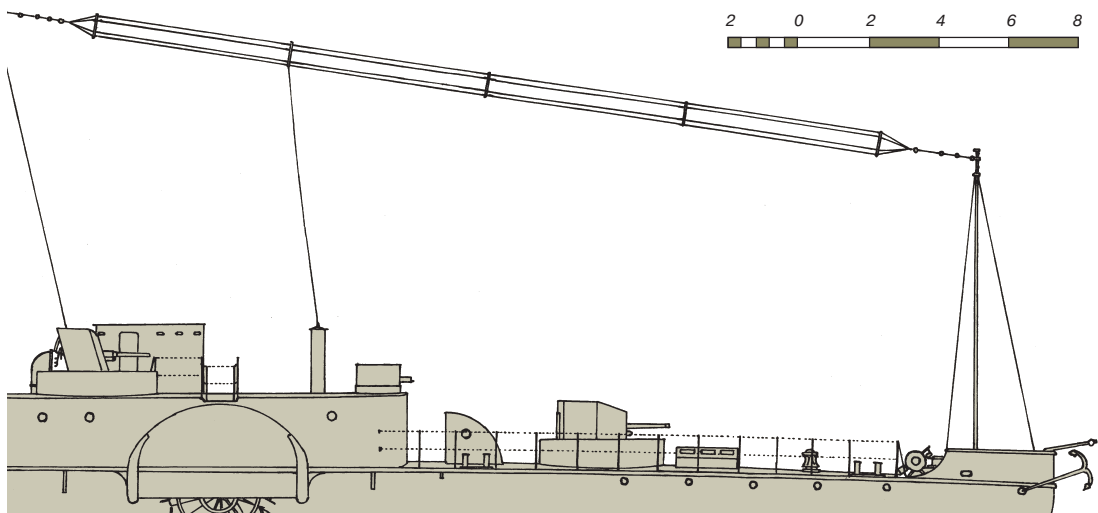
для команды с койками для четырех человек. Посредине катера стояла мачта с постом для наблюдателя, в кормовой части корпуса, на верхней палубе, располагался запасной командный пункт.

Катер «е» исключили из списков флота еще в 1913 г. 9 сентября 1914 г. катер «q» был затоплен своим экипажем у Панчева, два оставшихся активно участвовали в боевых действиях в ходе Первой мировой войны. В 1916 г. катера «f» и «n» переименовали соответственно в «Штер» и «Лакс», а в 1917 г. — в РМ-1 и РМ-2. В том же году они были перевезены на Адриатическое море, и их дальнейшая судьба неизвестна.

Помимо кораблей специальной постройки с началом Первой мировой войны в состав австро-венгерской Дунайской флотилии вошли довольно многочисленные самоходные и несамоходные суда дунайского речного флота. Так, в августе 1914 г. в состав флотилии были зачислены транспорт «Траун» и мобилизованное госпитальное судно «Трайзен».

В феврале 1915 г. корабельный состав флотилии пополнился вооруженным пароходом «Балатон» и тральщиком «Хегиялья».

Вооруженный пароход «Балатон» был заложен в 1913 г. на верфи «Ганс унд Компани Данубиус» в Будапеште как речной колесный буксирный пароход венгерской судоходной компании «Мадьяр Киралы Фолиам эс Тенгерхайсзаци Вегинитаршашаг». Основные размерения корпуса: длина — 54 м, ширина — 7 м, ширина с кожухами колес — 14,27 м и осадка — 1,1 м. Водоизмещение 230 т. Два паровых котла с угольным отоплением и наклонная паровая машина двойного расширения обеспечивали скорость на тихой воде 10,2 уз. В конце 1914 г. пароход был



Реконструкция И. И. Черникова

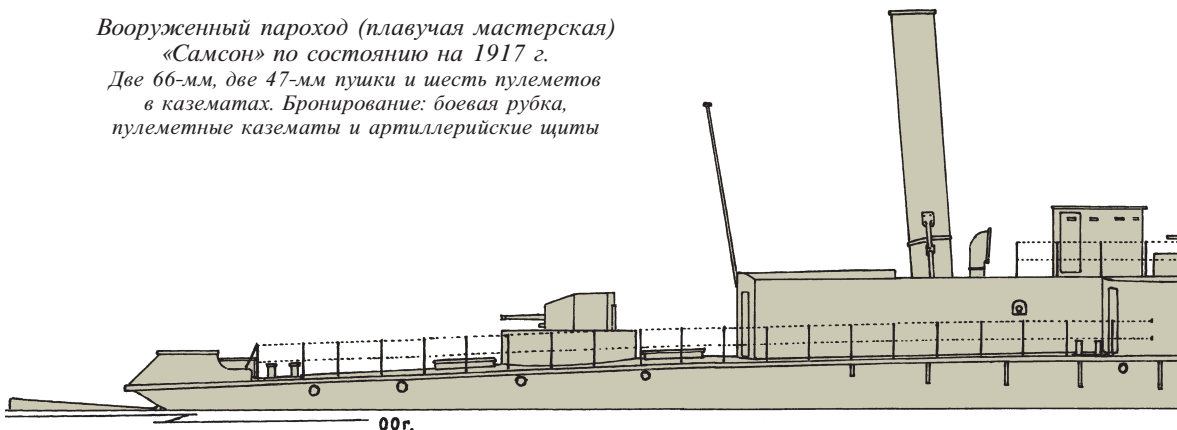
мобилизован, после этого начались работы по его переоборудованию и вооружению. На верхней палубе установили две 70-мм пушки, а на кожуховых каютах — две 47-мм пушки и два 8-мм пулемета в броне-вых башенках. Боевая рубка, орудия и сухопарники паровых котлов защища-лись противопульной броней. Кроме того, на судне установили все не-обходимое оборудование для проживания команды в составе 48 человек (из них три офицера).

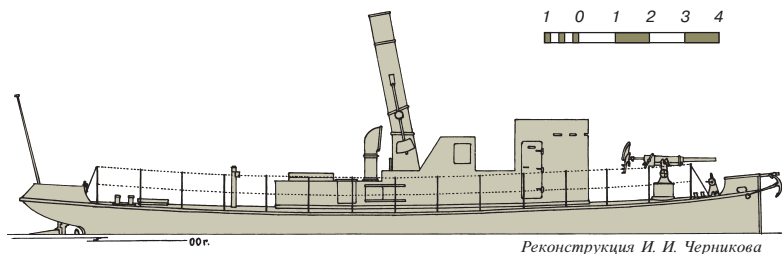
23 февраля 1915 г. вооруженный пароход «Балатон» вошел в состав Дунайской флотилии, в 1916 г. на нем дополнительно установили обо-рудование для постановки мин заграждения, а также тральное оборудо-вание. Интересно отметить, что на верхней палубе корабля хранилось 30 русских мин заграждения, каждая массой 1,2 т (с якорем и выюшкой минрепа). 28 декабря 1917 г. пароход был разоружен и возвращен преж-нему владельцу, а в следующем году передан Югославии. С 1919 г. па-роход находился под контролем Великобритании, а в 1921 году был пе-редан Венгрии и вошел в состав ее Дунайской флотилии как учебное судно «Бадачонь». В 1945 г. судно было захвачено в Австрии армейски-ми частями США, в 1949 г. продано компании СТЕГ для разборки на металл и в следующем году пошло на слом.

К началу 1917 г. в состав флотилии вошли следующие вооруженные пароходы: «Альмос», «Хелене», «Уна», «Ваг», «Шолоноц», «Шигли-гельт» и «Самсон». Состав и расположение артиллерийского вооруже-ния, а также численность команды вооруженного парохода «Самсон» были такими же, как и на «Балатоне», только пулеметы размещались не в башенках, а в бортовых казематах. Вооруженный пароход «Самсон» также являлся и плавучей мастерской — со всем необходимым для это-го оборудованием.

*Вооруженный пароход (плавучая мастерская)  
«Самсон» по состоянию на 1917 г.*

*Две 66-мм, две 47-мм пушки и шесть пулеметов  
в казематах. Бронирование: боевая рубка,  
пулеметные казематы и артиллерийские щиты*



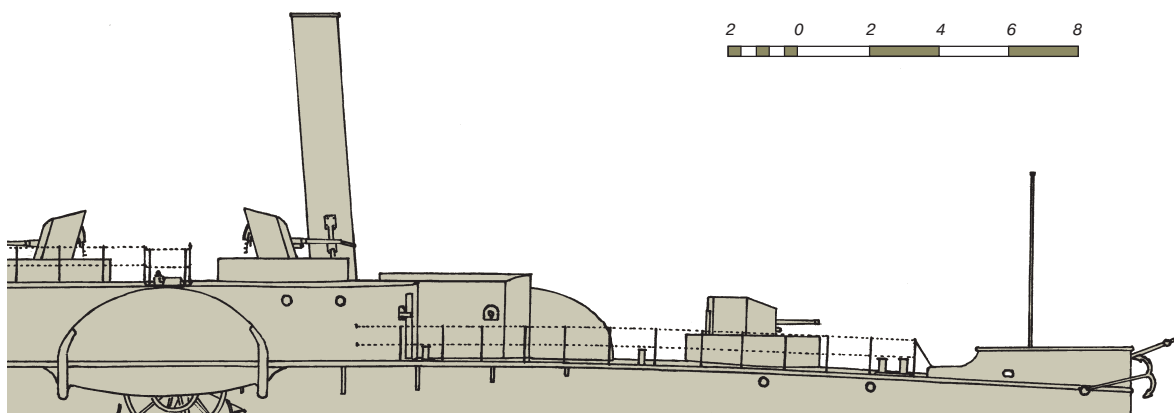


Реконструкция И. И. Черникова

*Речные тральщики «Байо» и «Боски» по состоянию на 1915 г.  
Одна 47-мм пушка. Бронирование: боевая рубка*

Минный заградитель «Тулин», до мобилизации — самоходная баржа того же наименования, имел экипаж численностью в 68 человек (из них 3 офицера). В трюме хранились мины самых различных систем: шесть французских, 35 русских, 50 плавучих и 57 мин с якорями. На палубе надстройки стоял всего один 8-мм пулемет.

Речной тральщик «Хегиялья» был построен в 1908 г. верфью «Шлик-Николсон Верфт» в Уйпеште как речной одновинтовой пароход для судоходной компании «Франценканал Дампфшиффартс Гезельшафт». При водоизмещении 80 т пароход имел следующие основные размерения: длина — 21,5 м, ширина — 4 м и осадка — 1,1 м, мощность паровой машины 120 эффективных сил. В конце 1917 г. был мобилизован и прошел необходимое переоборудование, связанное с установкой трального и артиллерийского вооружения — одного 66-мм орудия с длиной ствола 18 калибров и одного 8-мм пулемета. В 1920 г. тральщик вошел в состав венгерской речной флотилии. 22 ноября 1944 г. подорвался на mine и погиб на Дунае в 8 км выше Комарома.



Реконструкция И. И. Черникова



С начала 1917 г. в состав флотилии входили: тральщики «Байо» и «Боски» водоизмещением по 30 т, вооруженные каждой одной 47-мм пушкой, расположенной в носовой части корабля; две баржи-тральщика, пять противоминных плотов и два паровых баркаса, также для выполнения тральных работ.

В том же, 1917 г. в состав флотилии вошли следующие вспомогательные суда: госпитальное судно «Эрцгерцог Франц Фердинанд», яхта командира флотилии «Хебе», четыре моторные лодки (экипаж — пять человек, вооружение — один 8-мм пулемет), штабной пароход «Хелене», буксирные пароходы «Ахиллес» и «Пусташек», одна жилая брандвахта, одна плавучая пристань, три буксира, четыре грузовых судна, грузовой пароход «Лелек», пароход для местных сообщений «Белене», шесть моторных катеров и жилая баржа.

Госпитальные суда Дунайской флотилии обслужили во время войны 75 тыс. больных и раненых. В нарушение международных норм и законов они довольно часто подвергались обстрелу. «Элизабет» и буксир «II» наскочили во время перехода на мины и потерпели тяжелые аварии.

В 1918 г., пользуясь развалом в России, австро-венгерской флотилии удалось захватить на Дунае русскую подводную лодку малого водоизмещения и увести из Одессы шесть речных бронированных катеров.

Три подводные лодки типа 27-В были построены по заказу Военного ведомства России в 1915 г. на Невском заводе в Санкт-Петербурге. Они отличались рядом прогрессивных технических решений. Так, в качестве двигателя надводного хода использовался дизель, а в качестве источника питания электромотора — никелевые щелочные аккумуляторы системы Эдисона, более легкие, компактные и безопасные в эксплуатации, чем применявшиеся на русских субмаринах кислотные элементы.

В 1916 г. подводную лодку № 3 перевезли по железной дороге в дельту Дуная. Здесь корабль оперировал в течение двух лет, сначала в составе Экспедиции особого назначения, а затем в Галацком отряде русской Дунайской флотилии. 3 марта 1918 г., после заключения Брестского сепаратного мира, подводную лодку № 3 в неисправном состоянии захватила румынская речная флотилии. Затем она попала в австро-венгерскую Дунайскую флотилию, где ее безуспешно пытались ввести в строй. В 1921 г. лодка пошла на слом.

Однако наиболее ценным приобретением оказались два из четырнадцати катеров-разведчиков, строившихся по заказу русского Военного ведомства на Одесском судостроительном заводе К. О. Ревенского». 12 апреля 1918 г. оба катера были захвачены в Одессе и уведены на Ду-



най. Кроме того, австрийцы захватили и увели четыре катера-разведчика, построенных в Петрограде финской компанией «Бюро Вега».

Эти катера отличали прекрасно сбалансированные тактические элементы вооружения, конструктивной защиты, скорости и углубления. Катера стали самыми мелкосидящими кораблями австро-венгерской Дунайской флотилии. Инженерам империи, несмотря на их высокую техническую культуру проектирования и строительства кораблей флота, а также на богатые исторические традиции создания именно речных кораблей, не удалось разработать ничего подобного. Безусловно, среди патрульных катеров флотилии катера-разведчики русского Военного ведомства являлись самыми грозными боевыми единицами, очень живучими и наиболее мобильными, если учесть их наименьшую осадку. При установке радиостанции эффективность боевого использования катеров значительно возростала.

В 1918 г., уже в составе венгерской флотилии, два катера постройки «Бюро Вега» получили наименования «Мария» и «Магда». 1 мая 1930 г. их переименовали, присвоив соответственно названия «Гусар» и «Тюзер». В 1941 г. «Гусар» погиб в результате внутреннего взрыва, вызванного халатностью экипажа. «Тюзер» в 1944 г. ушел по Дунаю в Германию, и его дальнейшая судьба неизвестна. Один катер фирмы Ревенского также служил у венгров под наименованием «Гонвед». Два катера «Бюро Вега» и один фирмы Ревенского служили в составе австрийской полицейской флотилии.

## Речные силы России на Дунае

**Е**стественным следствием Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. стало стремление содействовать поддержанию дружественных отношений между Россией и придунайскими славянскими народами, а значит, и развитию торговли с ними. Ярким выразителем этой идеи являлся князь Юрий Гагарин, один из пароходов которого в 1881 г. начал совершать рейсы между Одессой, Измаилом, Килией и Рени. В 1883 г. был образован торговый дом «Князь Юрий Гагарин и К°», которому правительство России, придавая судоходству по Дунаю государственное значение, признало целесообразным назначить субсидию в размере 58 270 рублей в год как поименную плату за рейсы, продолженные до Систова.

В 1886 г. предприятие это преобразовали в Акционерное общество Черноморско-Дунайского пароходства, просуществовавшее вплоть до 1 сентября 1903 г. За весь почти двадцатилетний период деятельности этого общества дела его пребывали в довольно печальном положении. С одной стороны, крайне стесненное в средствах, оно не могло надлежащим образом оборудовать пароходные сообщения, а с другой — в силу обстоятельств ему пришлось ступить на путь ожесточенной конкуренции с давно существовавшими и щедро субсидировавшимися своими правительствами дунайскими пароходствами: австрийским, венгерским и румынским. Конкуренция эта выражалась, главным образом, в непрерывном понижении фрахтов, что делало Общество все более и более убыточным.

Общество Черноморско-Дунайского пароходства в 1888 г. увеличило свой основной капитал с первоначальной суммы в 65 тыс. рублей до 1,2 млн, а в 1891 г. вновь выпустило акции на 1 млн 40 тыс. рублей. Этот последний выпуск акций полностью приобрело правительство России.

В конце XIX в. единственным русским пароходством на Дунае, который перекрещивали вдоль и поперек флаги почти всех наций, являлось Общество Черноморско-Дунайского пароходства. Несмотря на то что общество считалось чисто коммерческим, отношение к нему служило верным показателем направления политики в недавно получивших независимость придунайских государствах. Как только в той или иной стране брали верх русофобские тенденции, отечественные судоводители терпели разные притеснения и даже обиды. Так, во времена зависимости от Турции Болгария пользовалась только австрийскими товарами, и даже русский керосин доставлялся сюда не на русских пароходах. Но вот политика изменилась, и болгарские торговцы вновь стали устанавливать более тесные сношения с русскими, а перевозка керосина, как сообщал «Одесский листок», перешла к Черноморскому пароходству «из загребистых лап австро-венгерцев».

Иначе обстояло дело в Румынии. После вхождения в Тройственный союз отношение ее к русскому пароходству становилось все более дерзким. Стоило только где-нибудь вспыхнуть эпидемии, как Румыния применяла к России самые крутые карантинные меры. Румынские власти прилагали все усилия, чтобы затруднить деятельность Общества, оказывая в то же время всяческую протекцию пароходам других стран, особенно австро-венгерским. Так, было выдвинуто заведомо невыполнимое требование снести в течение трех дней склады Общества в Сулине, и только благодаря энергичному вмешательству русского посла для сноса этих сараев был дан более долгий срок.

Положение дел Общества не улучшалось, и уже в 1899 г. цена его акций упала с 250 до 150 рублей, с одновременным выпуском новых акций на 342 тыс. рублей, которые тоже целиком взяла на себя казна. Это были, однако, не единственные пожертвования правительства. В 1898 г. Общество безвозмездно получило 340 тыс. рублей на покупку парохода для вновь открытой линии Батуми—Галац, учрежденной для сбыта за границу керосина и смазочных масел. Во время обратных рейсов в Батуми пароход брал австрийский и румынский лес, перевозившийся в больших количествах на иностранных судах из Галаца в Батуми.

Независимо от единовременных субсидий на поддержание и развитие деятельности Черноморско-Дунайского пароходства, правительство продолжало нести ежегодные расходы в виде выдававшейся Обществу поименованной платы, которые первоначально составляли всего лишь 58 270 рублей в год, а к 1898 г. достигли 313 180 рублей в год.

Однако все эти потуги ни к чему не привели. И в 1902 г. правительство России пришло к выводу о нецелесообразности дальнейших затрат «ввиду очевидного и неустранимого дефекта в его [т. е. Общества] организации, заключавшегося в том, что предприятие это, нося характер предприятия частного, оперировало в последние годы, главным образом, на чужие средства — на средства казны». В связи в этом летом 1903 г. в ведение казны было принято имущество ликвидированного Общества Черноморско-Дунайского пароходства, а с 1 сентября 1903 г. начало действовать вновь учрежденное Русское Дунайское пароходство.

Перед ликвидацией Общество Черноморско-Дунайского пароходства содержало срочные рейсы по следующим линиям: Одесско-Измайльской, Одесско-Вилковской, Одесско-Корабийской, Корабийско-Кладовской и Рени-Кладовской и, наконец, Батум-Галацкой с заходом в Ризе и Трапезунд. Русское Дунайское пароходство, согласно «высочайше утвержденному» 10 июня 1903 г. Положению о нем, должно было ежегодно в течение навигации совершать:

1) три раза в неделю почтово-товарно-пассажирские рейсы из Одессы в Вилково, Килию, Измаил и Рени через Килийский рукав и обратно, с обязательным заходом в те же порты;

2) два раза в неделю буксирно-грузовые рейсы из Одессы в Вилково, Килию, Измаил и Рени через Килийский рукав и обратно, с обязательным заходом в те же порты, причем при невозможности прохода через Килийский рукав рейсы по линии Одесса—Рени могли совершаться и через Сулинский рукав Дуная;

3) ежедневно рейсы между Рени, Галацем, Исакчей, Тулчей и Измаилом;

4) два раза в неделю буксирно-грузовые рейсы из Рени в Галац, Браилов, Гирсово, Черноводы, Силистрию, Ольтеницу, Туртукай, Журжево, Рушук, Систово, Зимницу, Тур-Магурелли, Никополь, Сомовит, Корабию, Бекет, Рахово, Лом-Паланку, Видин, Калафат, Грюю, Радуетац, Турну-Северин и Кладово, из Кладова обратно в Рени, с обязательным заходом в те же порты;

5) грузовые перевозки по реке Прут.

Сверх того, пароходству предоставлялось право совершать товарно-пассажирские рейсы из Батуми в Галац с заходом в Ризе и Трапезунд и обратно, совершать другие, какие оно признает полезными, рейсы между Одессой и Рени, а также по Дунаю и Пруту.

Начав свою деятельность в сентябре 1903 г., Русское Дунайское пароходство прежде всего обратило внимание на повышение качества судового состава и организацию хлебных перевозок по реке Прут. Пароходство продало малосильные, изношенные и совершенно неудовлетворяющие своему назначению пароходы «Русь», «Измаил» и «Черногория», а затем и пароход «Князь Гагарин», стоявший на Батум-Галацкой линии. Пароходство поставило на эту линию пароход «Моряк», прекрасно оборудованный, вместимостью в 1500 т.

Затем на линию Одесса—Рени, продолженную до Галаца, пароходство поставило новый, прекрасно оборудованный и оснащенный всеми удобствами пароход «Русь», который благодаря 14-узловой скорости свободно совершал по этой линии три рейса в неделю.

Летом 1907 г. пароходство приобрело для этой же линии большой, еще более комфортабельный, оснащенный электричеством, снабженный пылесосами и другими приспособлениями пароход «Великий князь Александр Михайлович». Судно, построенное в том же году в Мальме, при мощности машин в 3000 инд. с. развивало скорость до 18 уз. При вместимости 1481,94 регистровых тонны оно имело 132 места для пассажиров 1-го класса, 30 мест для пассажиров 2-го класса и до 500 мест 3-го класса, из которых 40 крытых.



Правительство России придавало важное значение организации перевозок зерна из припрутской Бессарабии. Дело в том, что лишенные удобных путей сообщения производители хлеба в этом районе находились в полной зависимости от иностранных экспортеров, которые скупали у них почти весь урожай и направляли его в Сулин. Русское Дунайское пароходство открыло в собственных, вновь построенных каменных зданиях на реке Прут — в Кагуле, Леове и Фальчи — агентства и оборудовало там зернохранилища и пакгаузы для складирования зерна и товаров, а также привлекло солидные банки для выдачи товаропроизводителям ссуд под зерно.

Для перевозки зерна пароходство поставило на реку Прут 38 мелко-сидящих барж, для буксировки которых приобрело мелкосидящий буксир «Прут» и небольшой пароход «Патриот». Этими пароходами и отчасти волами баржи тянулись вверх, вниз же по течению баржи шли самосплавом и отчасти буксировались волами. Доставляемый таким образом с Прута в Рени хлеб направлялся далее в Одессу.

Чтобы иметь возможность доставлять хлеб по назначению, а также перевозить из портов Дуная в Одессу и обратно другие грузы, пароходство приобрело четыре морские баржи грузоподъемностью по 900 т, а для буксировки их купило мощный морской буксир «Вилково». В 1912 г. грузовой флот увеличился еще на семь стальных морских барж.

В Одессе Русское Дунайское пароходство в районе Нового Мола купило место у Азовского пароходства, где выстроило новое собственное здание для агентства и пакгаузы для складирования товаров. Для усиления перевозок по Добруджской линии (Рени—Галац—Исакча—Тулча и Измаил) сюда был поставлен быстроходный товарно-пассажирский пароход «Бессарабец», который и поддерживал здесь ежедневное сообщение.

Таким образом, перед началом Первой мировой войны Русское Дунайское пароходство организовало и совершало следующие рейсы:

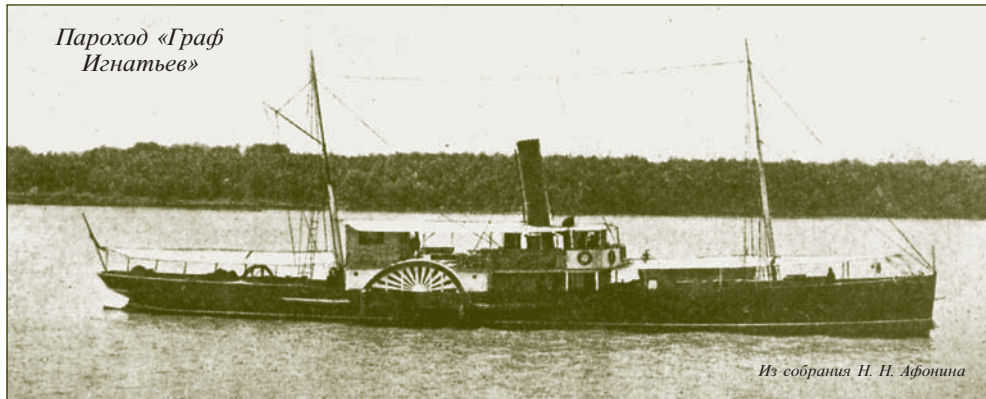
1) четыре раза в неделю почтово-товарно-пассажирские рейсы пароходами «Великий князь Александр Михайлович» и «Русь» из Одессы в Галац через Вилково, Килию, Измаил и Рени через Килийский рукав Дуная и обратно;

2) еженедельное беспересадочное и бесперегрузочное товарно-пассажирское сообщение из Одессы в болгарский порт Систово на Дунае и обратно пароходом «Болгария»;

3) ежедневные товарно-пассажирские рейсы пароходом «Бессарабец» между Рени, Галацем, Тулчей, Исакчей и Измаилом;

4) не менее двух раз в неделю буксирно-грузовые рейсы из Одессы в Рени через те же порты на пароходах «Вилково» и «Румыния»; на этой же линии работали до 20 барж суммарной грузоподъемностью до 12 500 т;

*Пароход «Граф  
Игнатъев»*



*Из собрания Н. Н. Афонина*

5) два раза в неделю буксирно-грузовые рейсы во все дунайские порты от Рени до Кладова и обратно, на этой линии стояли пароходы «Святой Сергей», «Белград», «Сербия» и «Граф Игнатъев»; кроме того, для транспортировки в Сербию керосина здесь работали шесть наливных барж;

6) грузовые перевозки зерна по Пруту на 39 мелкоосидающих баржах, буксируемых частью буксирами «Патриот» и «Прут» и частью воловьей тягой;

7) рейсы по Батум-Галацкой линии пароходом «Моряк» с заходом в Ризэ, Трапезунд, Варну и Бургас;

8) два рейса в неделю между Одессой и Николаевом пароходами «Великий князь Александр Михайлович» и «Русь»;

9) грузовые перевозки зерна из Аккермана в Одессу.

Наконец, Русское Дунайское пароходство имело свои агентства в Москве, Киеве, Варшаве, Лодзи и за границей: в Марселе, Гамбурге и Бремене.

С началом Первой мировой войны Россия вновь развернула свои речные силы на Дунае. Так, в августе 1914 г. старший лейтенант Волковицкий по приказу начальника морского Генерального штаба сформировал отряд для постановки минных заграждений на реках Саве и Дунае, чтобы обеспечить переправы сербской армии. Несмотря на свою малочисленность (44 человека) и крайне скромное вооружение, отряд свою задачу успешно выполнил и добился выдающихся результатов. На минном заграждении 10 октября 1914 г. погиб монитор австро-венгерской Дунайской флотилии «Темеш». Затем отряд выставил минное заграждение у Железных Ворот на Дунае и заблокировал мощную речную флотилию противника.

В августе 1914 г. в целях доставки вооружения, боеприпасов и снаряжения для сербской армии была сформирована Экспедиция особого назначения. Русскому Дунайскому обществу, часть пароходов и барж которого имели на вооружении артиллерию и пулеметы, эту задачу уда-

лось успешно выполнить. Причем полугодовой опыт перевозок по Дунаю показал, что провозоспособность судов Экспедиции оказалась гораздо больше приемной способности сербского порта в Прахове, а также вывозной способности железнодорожной ветки из Прахова внутрь Сербии. В дальнейшем суда Экспедиции занимались перевозкой русских воинских частей, действовавших в Румынии, а также эвакуацией раненых.

Корабельный состав Экспедиции особого назначения был следующим:

- 1) пароход «Румыния» (три 75-мм, четыре 47-мм пушки и два пулемета);
- 2) пароход «Граф Игнатъев» (три 75-мм, четыре 47-мм пушки и два пулемета);
- 3) пароход «Сербия» (одна 75-мм, две 47-мм пушки и два пулемета);
- 4) пароход «Белград» (водоизмещение 470 т; длина 55 м; ширина 12 м; осадка 1,2 м; мощность машины 550 л. с., грузоподъемность 273 т; две 47-мм пушки и два пулемета);
- 5) пароход «Святой Сергей» (две 47-мм пушки и два пулемета);
- 6) баржа № 904 (одна 75-мм пушка);
- 7) моторный катер «Гидроплан» (один пулемет);
- 8) пароход «Бессарабец» (одна 47-мм пушка и один пулемет);
- 9) пароход «Аграфена» (две 75-мм пушки);
- 10) пароход «Тирасполь» (две 47-мм, две 37-мм пушки и один пулемет);
- 11) пароход «Мстислав Удалой» (две 47-мм пушки);
- 12) пароход «Ксения» (две 75-мм, три 47-мм пушки и два пулемета);
- 13) пароход «Прут» (одна 47-мм пушка и один пулемет);



*Пароход  
«Бессарабец»*



*Из собрания Д. М. Васильева*

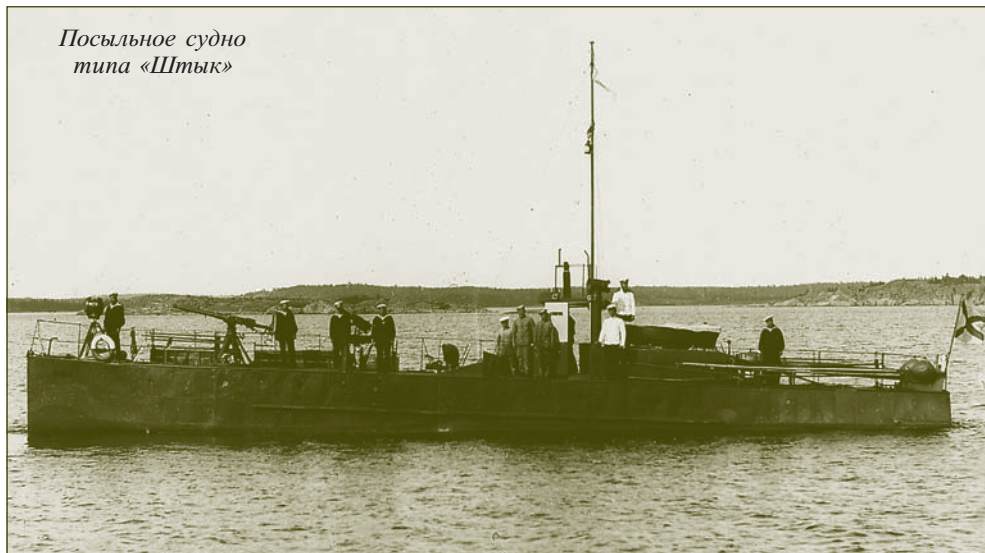
14) пароход «Одесса» (водоизмещение 202,3 т; длина 28,3 м; ширина 5,4 м; осадка 1,6 м; мощность машины 240 л. с.; в феврале 1918 г. оставлен на Дунае и захвачен румынскими войсками);

15) бронекатера «Кинжал» и «Сабля» (по одной 76,2-мм пушке и одному пулемету).

Кроме того, в состав Экспедиции особого назначения входили:

1) пароходы «Адмирал Катерининов», «Амалия», «Бессарабец», «Вилково», «Воевода Путник», «Гардап» (сербский), «Гардемарин Майер», «Ге-

*Посыльное судно  
типа «Штык»*



*Посыльные суда типа «Штык»  
в Севастополе, март 1915 г.*



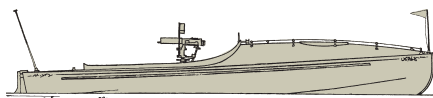
нерал Радовский», «Данилевский», «Диамантиди», «Дунай», «Евгения», «Епископ Досифей», «Жанетта», «Лазарь Кирыак», «Моряк», «Никола Пашич», «Николас», «Олимпиада», «Патриот», «Русь», «Таково» (сербский), «Тирасполь», «Тургенев», «Фратели Мендль», «Цурлик», «Шевченко»;

2) катера «Циклоп» и «Гидроплан»;

3) баржи «Александра», «Бабушка», «Валентина», «Екатерина», «Елена», «Елизавета», «Женя», «Ксения», «Любовь», «Наталья», «Светлана», «Сестра Мирра», «София»;

*Катер «Гидроплан».*

*Длина 9,15 м; ширина 1,83 м; осадка 0,31 м.  
Двигатель мощностью 32 л. с. вращал один гребной  
винт. Один пулемет*

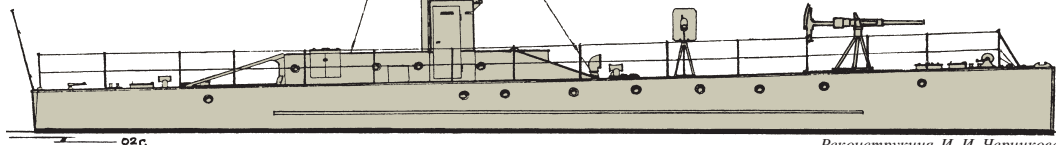


*Реконструкция И. И. Черникова*



*Посыльные суда «Кинжал», «Рапира», «Сабля»  
и «Штык».*

*Водоизмещение 23,5 т; длина 22,0 м; ширина 3,1 м;  
осадка 0,61 м; два двигателя суммарной мощностью  
200 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали  
скорость 14,5 уз. Одна 47-мм пушка и один пулемет*



*Реконструкция И. И. Черникова*



4) баржи № 10, 20, 22—31, 41—46, 51 (греческая), 52, 54—56, 90, 308—310, 312—314, 521, 522, 605, 606, 619, 620 (сербская), 718, 817, 901, 902, 022, 045, 025/Д, 028/Д, 30/Д, 37/Д, 61/Д, 67/Д;

5) подчалки № 02—09, 011, 012, 014—021, 023—028, 030, 031, 033—041, 042-«Анна», 043-«Вова», 044-«Туся», 046-«Ростик», 051-«Сережа»;

6) понтоны № 4, 6, 8, 51, 61—67, 69—76, 78—82.

Суммарная грузоподъемность судового состава Экспедиции позволяла перевезти одновременно 20 тыс. человек с полным вооружением и снабжением.

В состав Экспедиции особого назначения входила также береговая артиллерия: четыре 299-мм береговые пушки образца 1867 г.; шесть 152-мм орудий с длиной ствола 45 калибров; четыре 152-мм пушки образца 1877 г.; семь 152-мм полевых мортир образца 1877 г.; четыре 107-мм пушки образца 1877 г.; одна пулеметная рота (12 пулеметов).

Кроме вольнонаемных команд пароходов и барж Русского Дунайского пароходства личный состав Экспедиции составляли: 503 человек Морского ведомства и 116 — Военного ведомства, а также 84-я и 85-я крепостные рабочие роты ополченцев (244 и 249 человек соответственно) и 476-я пешая Херсонская дружина — 297 человек.

2 декабря 1916 г. в состав Экспедиции вошли часть катеров Пинской речной флотилии, перевезенных на Дунай по железной дороге. Кроме этого, в самом начале войны был сформирован отдельный отряд обороны дунайских гирл. В состав этого формирования вошли различные речные минно-артиллерийские отряды Черноморского флота, служба связи, а также мостовые и боновые отряды русской армии. К августу 1916 г. на Дунае сконцентрировались мощные речные силы русских: отряды канонерских лодок, плавбатарей и боевых катеров. Румыния к этому вре-



*Гидросамолет М-9*

*Из коллекции Г. Ф. Петрова*

мени уже являлась союзницей России, и корабли ее Дунайской речной дивизии также входили в состав русских речных отрядов.

Для объединения командования речными и морскими силами на Дунае 14 апреля 1917 г. приказом начальника Морского штаба Верховного главнокомандующего за № 203 в состав Дунайской речной флотилии вошли все русские и румынские боевые и плавучие средства. 5 июля 1917 г. командование флотилией принял вице-адмирал Ненюков. К этому времени русская Дунайская флотилия включала в себя следующие отряды:

1) Галацкий отдельный отряд (под командованием лейтенанта Шмидта): подводная лодка № 3; отряд румынских миноносцев (№ 1, 2, 5, 7 и «Налука»); станции мин Уайтхеда № 1 и 2; батарея из двух 152-мм орудий; морское минное заграждение; станция донных мин;

2) Дунайский отряд (генерал-майор Борк): 115-я пехотная дивизия (12 батальонов, 36 орудий и 55 пулеметов); 20-й Донской казачий полк (шесть сотен, одно орудие и 10 пулеметов); четыре 107-мм, четыре 229-мм и восемь 152-мм орудий; восемь 76,2-мм зенитных, четыре 57-мм береговых и десять 76,2-мм полевых орудий.

3) отдельный отряд в Рени (капитан Каменецкий): тральщик «Юлия»; речной заградитель «Одесса»; станция донных мин № 1; станции мин Уайтхеда № 3 и 4; морское минное заграждение; канонерские лодки, вооруженные 152-мм орудиями;

4) отряд на озере Кугурлуй: самоходные баржи, вооруженные 152-мм орудиями;

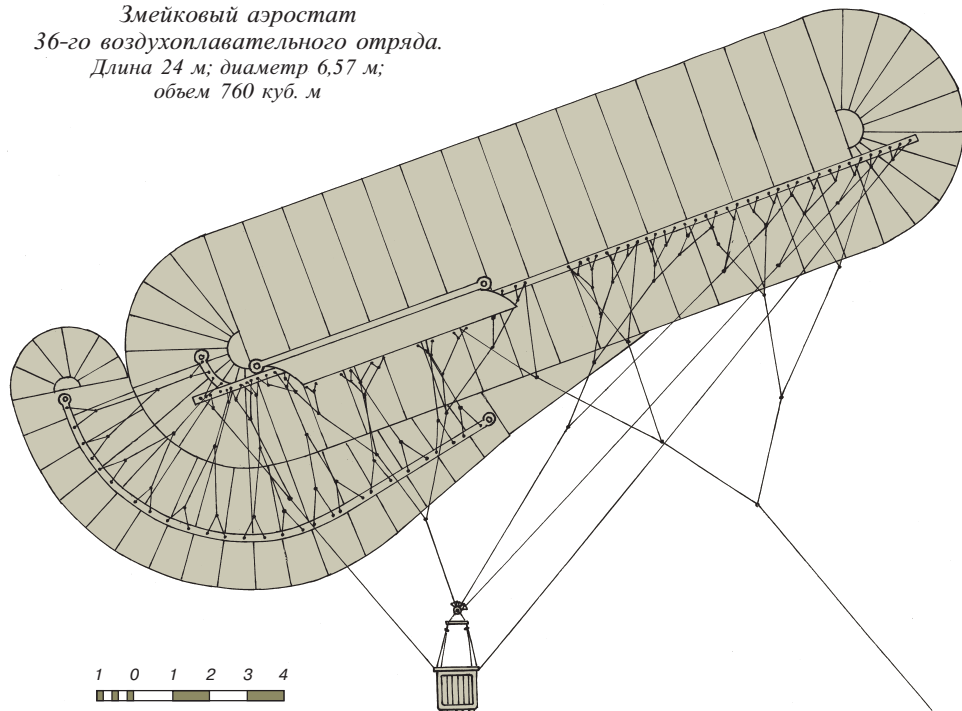
5) отряд гирл Дуная (контр-адмирал князь Трубецкой): отдельная Балтийская морская дивизия (12 батальонов, 48 пулеметов); пятьдесят два 76,2-мм полевых орудия; одно 120-мм береговое, восемнадцать 76,2-мм зенитных орудий; 22-я Измаильская пограничная бригада (четыре пешие, четыре конные сотни, один пулемет); 1-я Севастопольская крепостная рота; 4-я подрывная минная рота; 36-й воздухоплавательный отряд и 6-й авиационный отряд в Измаиле;



*Змейковый аэростат*

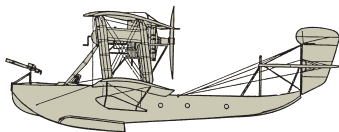
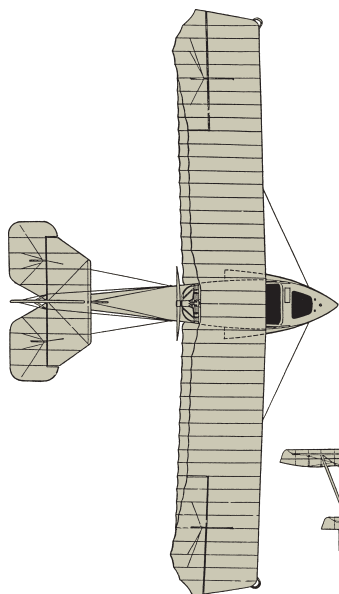
*Из коллекции Г. Ф. Петрова*

*Змейковый аэростат  
36-го воздухоплавательного отряда.  
Длина 24 м; диаметр 6,57 м;  
объем 760 куб. м*

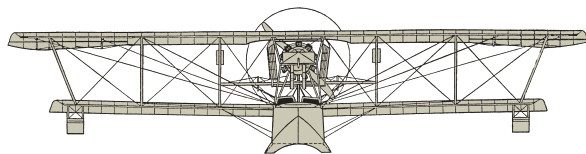


98г.

Реконструкция И. И. Черникова



*Гидроаэроплан М-9 6-го авиационного отряда.  
Длина 9 м; размах крыльев 16 м;  
полетный вес 1540 кг; мощность двигателя 150 л. с.;  
скорость 110 км/ч; потолок 3000 м;  
дальность полета 192 км; экипаж — два человека;  
один пулемет; 150 кг бомб*

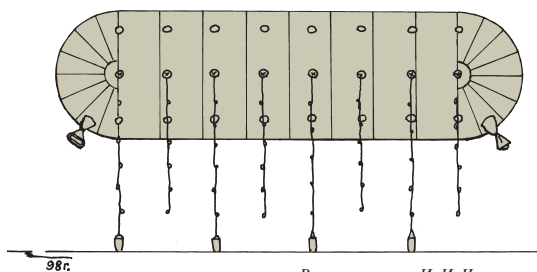


Реконструкция Г. Ф. Петрова

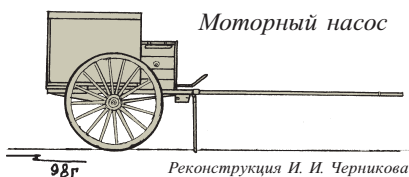
1 0 1 2 3 4



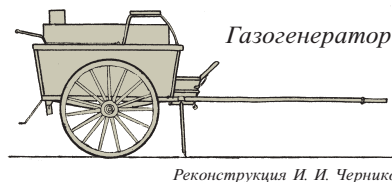
Газгольдер объемом  
100 куб. м



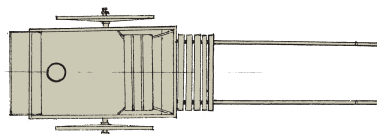
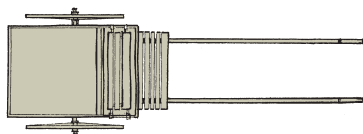
Реконструкция И. И. Черникова



Моторный насос

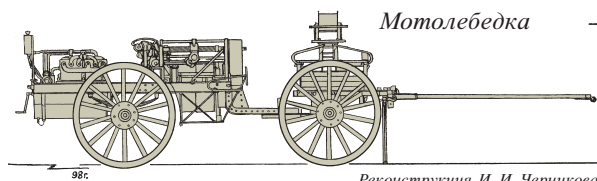


Газогенератор

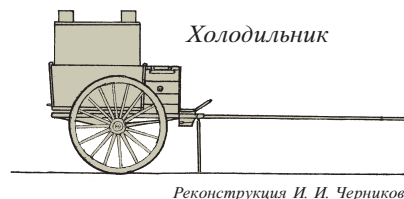


Агрегаты для обеспечения полетов змейковых  
аэростатов, смонтированные на повозках

1 0 1 2

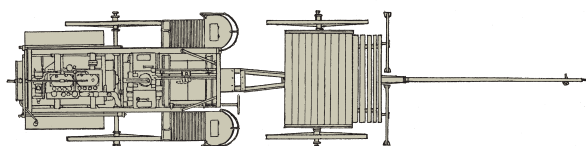



Мотолебедка

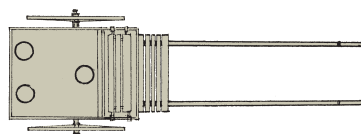


Холодильник

Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова



*Канонерские лодки К-1, К-2, К-3, К-4 и К-5.*

*Водоизмещение 255 т; длина 45,72 м; ширина 7,15 м; осадка 1,22 м. Два двигателя суммарной мощностью 100 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 5,3 уз. Одна 152-мм пушка. Личный состав — 18 человек*



Реконструкция И. И. Черникова

*Канонерская лодка К-6.*

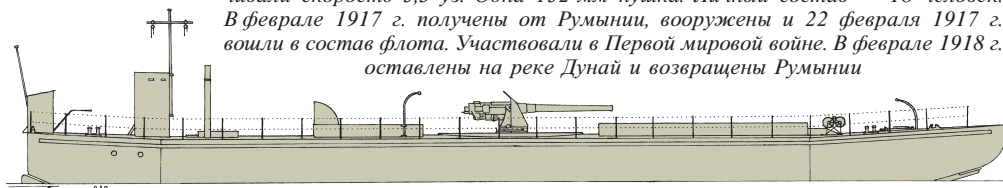
*Водоизмещение 255 т; длина 45,72 м; ширина 7,15 м; осадка 1,22 м. Два двигателя суммарной мощностью 100 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 5,3 уз. Личный состав — 18 человек. 28 марта 1918 г. захвачена австро-германскими войсками в Одессе, дальнейшая судьба неизвестна*



Реконструкция И. И. Черникова

*Канонерские лодки К-7; К-9; К-10; К-12 и К-13.*

*Водоизмещение 255 т; длина 45,72 м; ширина 7,15 м; осадка 1,22 м. Два двигателя суммарной мощностью 100 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 5,3 уз. Одна 152-мм пушка. Личный состав — 18 человек. В феврале 1917 г. получены от Румынии, вооружены и 22 февраля 1917 г. вошли в состав флота. Участвовали в Первой мировой войне. В феврале 1918 г. оставлены на реке Дунай и возвращены Румынии*



Реконструкция И. И. Черникова

6) русский флот (капитан 1 ранга Гезехаус): мореходные и речные канонерские лодки; плавбатареи с 203- и 152-мм орудиями; 10-й дивизион партии траления; станции донных мин № 2 и 3; катера-истребители; боновая партия;

7) отряд Сулинского канала (лейтенант Реймерс): четыре самоходные баржи с 152-мм орудиями;

8) отряд Георгиевского рукава (подпоручик Аренс): броневые катера и посыльные суда;

9) румынский флот (командор Скорда): мониторы, миноносцы, канонерские лодки, паровые и моторные катера, минный отряд, партия траления, плавбаза флота.

Но в таком виде Дунайская флотилия просуществовала всего полгода, до известных трагических октябрьских событий 1917 г.

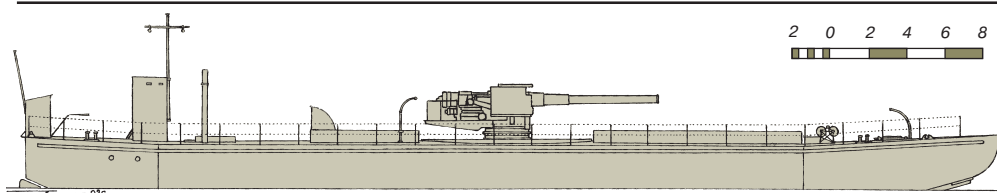
Наиболее интересным типом канонерских лодок Дунайской флотилии считаются корабли, переоборудованные из самоходных десантных барж, так называемых болиндеров. Все они в феврале 1917 г. вошли в со-



*Канонерская лодка К-1 на Дунае, 1917 г.*

став флота, участвовали в Первой мировой войне, а в январе 1918 г. экипажи канонерских лодок перешли на сторону советской власти.

Канонерка К-2 в феврале 1918 г. была захвачена румынскими войсками на реке Дунай, остальные (К-1, К-3, К-4 и К-5)— австро-германскими войсками в Одессе 28 марта 1918 г. В ноябре 1918 г. К-1 и К-3 находились в руках белогвардейцев, а с декабря 1918 г. — англо-французских интервентов, с апреля 1919 г. вновь входили в состав белогвардейского флота

*Реконструкция И. И. Черникова*

#### *Канонерские лодки К-14 и К-16.*

Водоизмещение 255 т; длина 45,72 м; ширина 7,15 м; осадка 1,22 м. Два двигателя суммарной мощностью 100 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 5,3 уз. Одна 203-мм пушка. Личный состав — 18 человек. В феврале 1917 г. получены от Румынии, вооружены и 22 февраля 1917 г. вошли в состав флота. Участвовали в Первой мировой войне. В феврале 1918 г. К-14 оставлена на реке Дунай и возвращена Румынии. 28 марта 1918 г. К-16 захвачена австро-германскими войсками в Одессе, дальнейшая судьба неизвестна

#### *Канонерские лодки К-8, К-17, К-18 и К-19.*

Водоизмещение 255 т; длина 45,72 м; ширина 7,15 м; осадка 1,22 м. Два двигателя суммарной мощностью 100 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 5,3 уз. Одна 152-мм пушка. Личный состав — 18 человек

*Реконструкция И. И. Черникова*

(К-3 имела тактический номер Б-3). 18 ноября 1920 г. К-1 затоплена врангелевцами у Евпатории, при эвакуации из Крыма. В ноябре 1920 г. Б-3 захвачена красными и в декабре 1920 г. временно включена в состав Действующего отряда (ДОТ) Морских сил Черного моря (МСЧМ). Впоследствии сдана Главводу. Дальнейшая судьба К-4 и К-5 неизвестна.


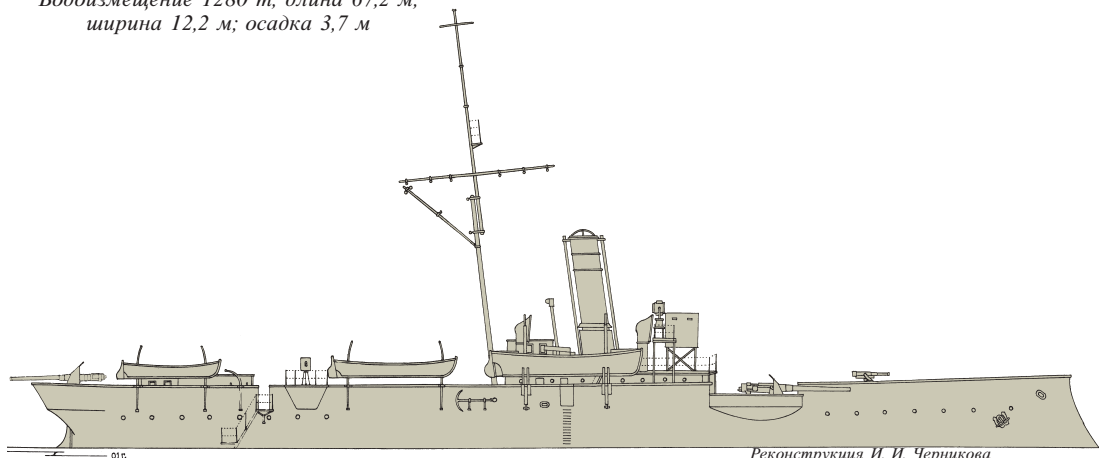
Канонерские лодки К-8, К-17, К-18 и К-19 28 марта 1918 г. захвачены австро-германскими войсками в Одессе. В ноябре 1918 г. К-8 и К-17 — у белогвардейцев, а с декабря 1918 г. — у англо-французских интервентов. С апреля 1919 г. вновь входили в состав белогвардейского флота (под тактическими номерами соответственно Б-1 и Б-4). 18 ноября 1920 г. при эвакуации из Крыма Б-4 затоплена врангелевцами у Евпатории. 14 ноября 1920 г. канонерская лодка Б-1 захвачена красными и 27 ноября 1920 г. в качестве болиндера зачислена в состав ДОТ обороны Крымского полуострова МСЧМ. 25 ноября 1921 г. затонула во время шторма в Севастопольской бухте, но вскоре была поднята и вновь введена в строй. 12 апреля 1924 г. передана Морпогранохране ОГПУ. Впоследствии входила в состав плавсредств дивизиона подводных лодок МСЧМ. Дальнейшая судьба К-18 и К-19 неизвестна.

Приведенный список канонерских лодок, переоборудованных из самоходных десантных барж, неполон. В документах РГАВМФ упоминается о 22 баржах, предполагавшихся к вооружению 152-мм пушками. Кроме того, на двух баржах были установлены восемь 75-мм зенитных пушек, и по одной барже было переоборудовано в плавучий склад боезапаса, плавмастерскую и плавучий лазарет.

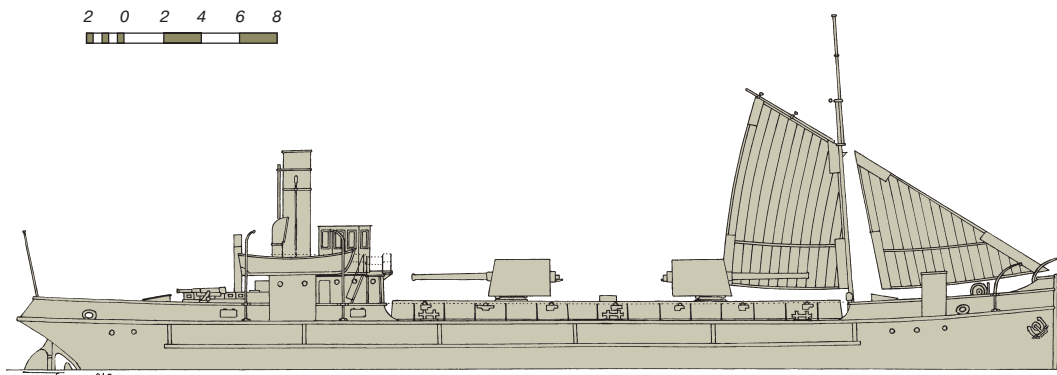
*Канонерские лодки «Донец»,  
«Терец» и «Кубанец».*

*Водоизмещение 1280 т; длина 67,2 м;  
ширина 12,2 м; осадка 3,7 м*

2 0 2 4 6 8

*Реконструкция И. И. Черникова*



Канонерская лодка К-15.

Реконструкция И. И. Черникова

Осадка 1,19/2,31 м. Паровая машина вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 5,99 уз. Две 152-мм пушки и две 57-мм зенитные пушки. Личный состав — 66 человек. Бывшая грунтоотвозная шаланда «Казатин». В феврале 1917 г. мобилизована, вооружена и 6 июня 1917 г. вошла в состав флота. Участвовала в Первой мировой войне. В январе 1918 г. перешла на сторону советской власти. 28 марта 1918 г. захвачена австро-германскими войсками в Одессе. В ноябре 1918 г. — у белогвардейцев, а с декабря 1918 г. — у англо-французских интервентов. С апреля 1919 г. вновь входила в состав белогвардейского флота и именовалась «Кавказ». 14 ноября 1920 г. угнана врангелевцами в Константинополь и 29 декабря 1920 г. интернирована Францией в Бизерте

В рамках судостроительной программы 1885 г. по чертежам канонерской лодки «Манджур» было построено шесть кораблей, различавшихся между собой главными механизмами, конструкцией дымовых труб, парусностью и общей компоновкой помещений. «Запорожец» и «Черноморец» в 1911 г. исключили из списков флота и сдали на слом.

18 ноября 1913 г., возвращаясь после очередного средиземноморского плавания в Севастополь, «Уралец» выскочил на камни и 1 декабря 1913 г. был разрушен прибоем.

Главные механизмы «Терца» и «Кубанца» составляли две горизонтальные паровые машины двойного расширения суммарной мощностью по контракту 1500 инд. с. «Терец» на приемных испытаниях развив мощность 1657 инд. с., а «Кубанец» 1522 инд. с. Механизмы изготовила шведская фирма «Мотала». Паровые котлы (по четыре на корабле) — системы Бельвилля и производства Николаевского судостроительного завода. На канонерской лодке «Донец» стояли две горизонтальные паровые машины тройного расширения производства английской фирмы «Nepiir», развившие на приемных испытаниях суммарную мощность 1819 инд. с.

Наибольшая скорость по контракту — 13 уз. На приемных испытаниях корабли показали следующую скорость: «Терец» — 13,7 уз.; «Донец» — 13,3 уз.; «Кубанец» — 13,75 уз. Нормальный запас топлива 210 т угля, усиленный — 240 т. Дальность плавания: 1250 миль

(12,5 уз.)/ 2100 миль (6 уз.). Личный состав: 10 офицеров, два кондуктора и 125 матросов.

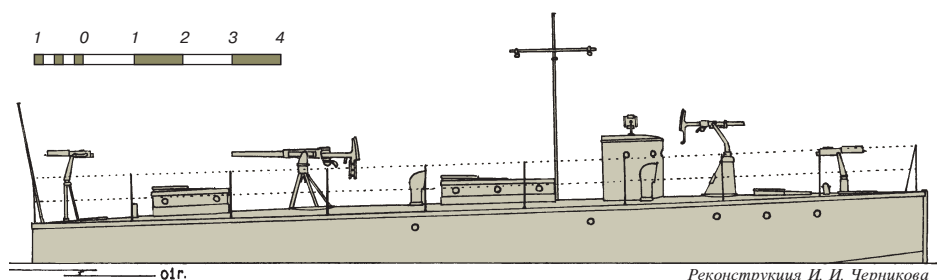
Артиллерийское вооружение на 1914 г.: две 152-мм пушки с длиной ствола 45 калибров (дальность стрельбы 60 кабельтовых, скорострельность четыре выстрела в минуту, боезапас — 180 выстрелов на ствол); одна 120-мм с длиной ствола в 45 калибров (дальность стрельбы 55 кабельтовых, скорострельность пять выстрелов в минуту, боезапас — 182 выстрела); две 75-мм с длиной ствола в 50 калибров (дальность стрельбы — 40 кабельтовых, скорострельность восемь выстрелов в минуту, боезапас по 290 унитарных снарядов); четыре 47-мм пушки; два 7,62-мм пулемета, один прожектор диаметром 75 см. Радиотелеграф мощностью 2 кВт («Telefunken» образца 1908 г.), радиус действия — 200 миль.

Канонерские лодки «Донец», «Терец» и «Кубанец» периодически входили в состав эскадры Средиземного моря и в состав Практической эскадры Черного моря. В 1891 г. корабли участвовали в комплексных океа-

*Быстроходные катера № 311, 312, 313, 314 и 315.*

*Водоизмещение 14,5 т; длина 18,29 м; ширина 3,05 м; осадка 0,81 м. Три авиационных двигателя суммарной мощностью 525 л. с. вращали три гребных винта и обеспечивали скорость 24 уз.*

*Одна 47-мм пушка, одно 37-мм универсальное орудие и два зенитных пулемета*

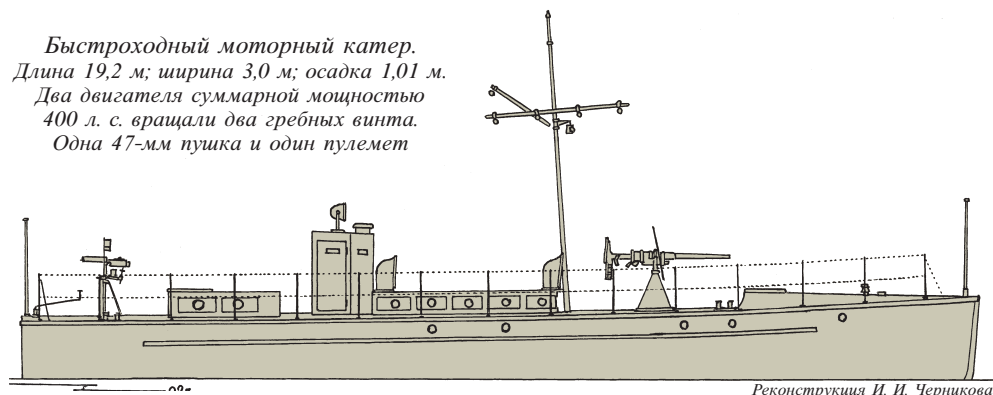


*Быстроходный моторный катер.*

*Длина 19,2 м; ширина 3,0 м; осадка 1,01 м.*

*Два двигателя суммарной мощностью 400 л. с. вращали два гребных винта.*

*Одна 47-мм пушка и один пулемет*





*Сторожевые катера  
№ 311 и 318*



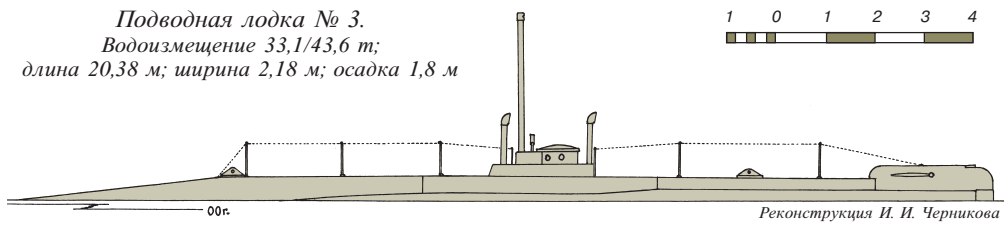
*Сторожевые катера  
№ 311 и 312  
в Измаиле*

нографических исследованиях. В 1895 г. «Терец» совершил визит в Тулон (Франция). Корабли прошли капитальный ремонт корпуса и механизмов в 1900 г. на Черноморском заводе в Николаеве, с заменой огнетрубных котлов на водотрубные, рангоута и настила верхней палубы. Кроме того, были установлены грузовые стрелы для мин. С 1901 г. использовались в качестве учебных кораблей. В 1912 г. канонерские лодки прошли повторный капитальный ремонт и перевооружение в Севастопольском порту. В период Первой мировой войны входили в состав отряда охраны северо-западного побережья Черного моря. 16 октября 1914 г. «Донец» потоплен в Одессе турецким миноносцем, но в декабре поднят и после ремонта вновь введен в строй. С августа 1916 г. — в составе Дунайской флотилии. 18 января 1918 г. корабли перешли на сторону советской власти. В марте 1918 г. корабли сданы в порт на хранение. 1 мая 1918 г. захвачены германскими интервентами в Севастополе, в ноябре — белогвардейцами, а в декабре — англо-французскими интервентами. С апреля 1919 г. входили в состав морских сил Юга России. В мае 1919 г. «Донец» затонул во время шторма у Тендровской косы. 28 ноября 1921 г. поднят и сдан в порт на хранение.



Подводная лодка № 3.  
Водоизмещение 33,1/43,6 т;  
длина 20,38 м; ширина 2,18 м; осадка 1,8 м

1 0 1 2 3 4

Канонерская лодка «Терец» 8 марта 1920 г. в бою с бронепоездом Рабоче-Крестьянского Красного Флота получила сильные повреждения и вышла из строя. 23 августа 1920 г. «Кубанец» был затоплен белогвардейцами при эвакуации Темрюка. 14 ноября 1920 г. «Терец» включен в состав морских сил Черного моря и в 1921 г. прошел капитальный ремонт корпуса и механизмов. В 1921 г. красные подняли «Кубанец» и в качестве сторожевого судна включили в состав плавсредств судоподъема Севастопольского порта. В 1923—1924 гг. корабль прошел капитальный ремонт. С 17 декабря 1923 г. находился во временном подчинении черноморской партии Экспедиции подводных работ особого назначения. С 26 октября 1926 г. «Терец» находился в Севастопольском порту на долговременном хранении. В 1931 г. был разоружен, затем передан черноморской партии Экспедиции подводных работ особого назначения и использовался как плавучий склад-мастерская. В 1938 г. корабли разобрали на металл.

В период строительства подводных лодок типа «Барс» Военное ведомство, учитывая опыт Русско-японской войны, заказало три лодки малого тоннажа для обороны приморских крепостей. Их можно было, не разбирая, перевозить по железной дороге с одного театра военных действий на другой. Большой боевой ценности они не имели из-за малой мореходности и автономности.

Главные механизмы: дизель мощностью 50 л. с., электродвигатель — 35 л. с. Скорость: надводная — 8,0 уз., подводная — 6,0 уз. Запасы топлива 1,3 т (соляр), емкость аккумуляторной батареи (150 элементов) — 10 А·ч. Дальность плавания при нормальном запасе топлива — 150 миль (8 уз.)/ 180 миль (6 уз.). Личный состав: один офицер и семь матросов. Торпедное вооружение: два 457-мм торпедных аппарата. Боезапас — две торпеды.

Предельная глубина погружения — 40 м.

Подводная лодка № 3 осенью 1915 г. была перевезена по железной дороге из Петрограда в Одессу и вошла в состав Дунайской флотилии Черноморского флота. В период Первой мировой войны подводная лодка несла позиционную и дозорную службу на подходах к устью Дуная. 18 января 1918 г. вошла в состав советского ЧФ. 12 марта

1918 г. оставлена в неисправном состоянии в районе Рени на Дунае, где и захвачена австрийскими войсками и включена в состав ВМС Австро-Венгрии. В строй не вводилась и в 1921 г. разобрана на металл в Венгрии.

### Дунайская дивизия Румынии

**В** 1868 г. Румыния, еще находясь в составе Османской империи, содержала и комплектовала небольшую Дунайскую флотилию, состоявшую из двух колесных пароходов, «Румыния» и «Стефан Чекмаре», и шести канонерских лодок.

В начале Русско-турецкой войны 1877—1878 гг., формально все еще будучи в вассальной зависимости от Турции, Румыния передала в состав русской Дунайской флотилии паровую канонерскую шлюпку «Фульд-журул» (получившую наименование «Великий князь Николай»), паровой баркас «Рандурика» («Царевна»), паровой катер «Дакишт», а также вооруженные пароходы «Румыния» и «Стефан Чекмаре». После окончания войны румыны получили государственную независимость, а заодно и свои корабли.

С 1882 г. между Австро-Венгрией и Румынией действовал секретный военный договор, по одному из условий которого румынские речные корабли и соединения могли передаваться в состав имперской Дунайской флотилии.

Инициатива организации румынского пароходства по Дунаю всегда исходила от правительства, которое уже в 1890 г. для удешевления перевозки румынской соли в Сербию приобрело маленький караван из не-



*Румынские саперы наводят переправу через Дунай, 1877 год*

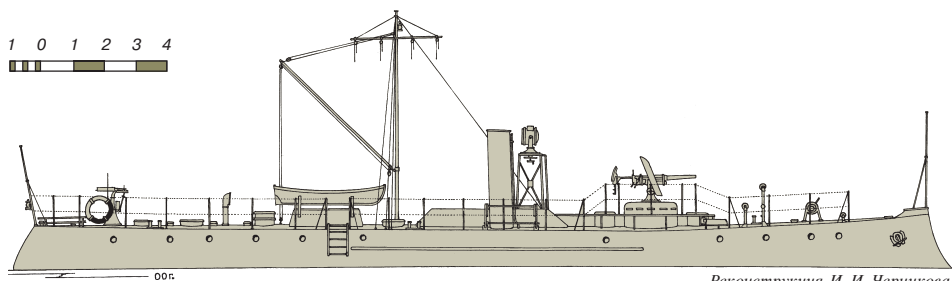
скольких старых судов. Из этой так называемой Соляной флотилии вскоре образовалось видное пароходное предприятие, подчинявшееся Министерству торговли. Румынское пароходство в конце XIX в. уже имело собственные верфи для постройки новых речных судов и располагало 46 буксирами, пятью большими транспортными судами для грузовых перевозок по Нижнему Дунаю, четырьмя колесными и двумя винтовыми пароходами для перевозки пассажиров и почты. Румынское пассажирское движение по Дунаю началось в 1894 г., когда два маленьких колесных парохода «Святой Георгий» и «Калугарени» стали совершать рейсы между Рушуком и Журжевом. Неожиданный успех этого предприятия побудил румынское правительство приобрести и значительно расширить верфи австрийского Дунайского пароходного общества в Турну-Северине и установить пассажирские рейсы между Браиловом и Галацем, так как на Нижнем Дунае давно ощущалась потребность в усилении средств сообщения. С этой целью министерство купило новый пассажирский пароход «Ориан» и построило на верфи в Турну-Северине большой колесный пароход, названный в честь старшего сына наследного принца «Принципеле Король».

Морское ведомство Румынии входило в состав Военного министерства. Его возглавляли адмирал, имевший должность командующего флотилией, и генерал-инспектор по морской части, который непосредственно подчинялся военному министру. Всеми делами, касающимися Морского ведомства, в Военном министерстве занималась особая, так называемая 5-я дирекция, состоявшая из двух бюро и канцелярии. Вместе с этим при министерстве имелся совещательный морской комитет, под председательством командующего флотилией, состоявший из четырех членов: начальников Морской и Дунайской дивизий, директора морского арсенала и начальника 5-й дирекции. Штаб командующего флотилии базировался в Галаце.

В состав Морского ведомства входили: штаб флота, Дунайская дивизия, Морская дивизия, транспортная служба, депо экипажей, арсенал и центральный склад боевых припасов, а также депо обмундирования и снабжения.

В 1907—1908 гг. в состав румынских речных сил на Дунае входило уже свыше тридцати кораблей различных классов и типов (мониторы, канонерские лодки, миноносцы и миноноски, паровые катера, один полицейский пароход и семь моторных полицейских лодок). Численность личного состава Дунайской дивизии — так румыны называли свою речную флотилию — возросла до 65 офицеров и 1212 нижних чинов. В Галаце располагался морской арсенал флотилии.

Активная флотилия в составе Дунайской дивизии состояла лишь из кораблей новейшей постройки, а именно: четырех мониторов и восьми



Сторожевые катера: «Капитан Никола Ласкар Богдан», «Капитан Романо Михаил», «Лейтенант Калинеску Димитрий», «Майор Ене Константине», «Майор Гиураску Димитрий», «Майор Николае Григорий Иван», «Майор Сонту Гиорге», «Капитан Марицинеану Вальтер» по состоянию на 1906 г.

Водоизмещение 51 т. Главные размеры: длина 30,38 м; ширина 3,96 м; углубление 0,8 м. Три паровых машины суммарной мощностью 550 л. с. вращали три гребных винта и обеспечивали скорость хода 18 уз. Артиллерийское вооружение: одна 47-мм пушка и один пулемет

сторожевых катеров. Личный состав флотилии — 41 офицер и 584 нижних чинов.

К службе речной обороны были причислены:

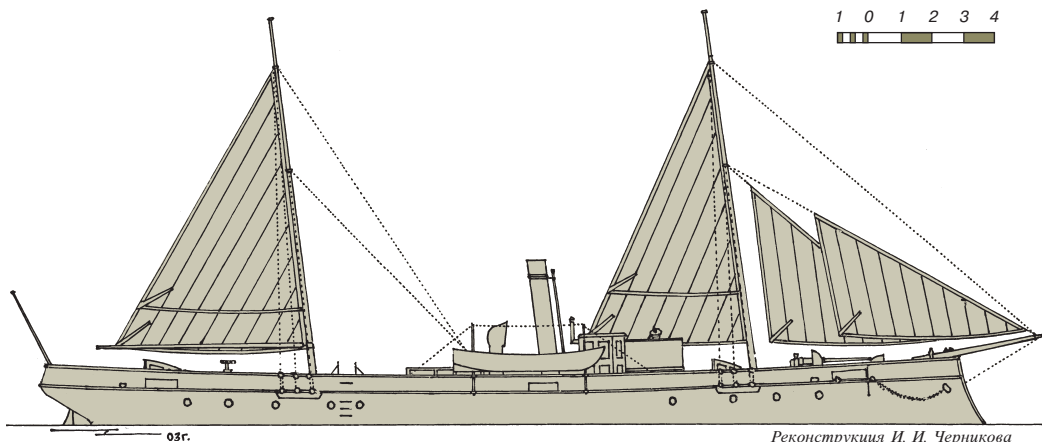
- 1) минный транспорт «Александр Челбун»;
- 2) четыре минных катера («Рындурика», «Граничерул», «Пандурул» и «Ботерашул»);
- 3) четыре минных понтона;
- 4) шесть моторных лодок;
- 5) пять барж («Т. Северин», «Калифат», «Т. Магуреле», «Черноводы» и «Тулча»);
- 6) шесть 75-мм орудий Норденфельда;
- 7) четыре береговых 210-мм орудия;
- 8) три фотоэлектрические станции;
- 9) три радиотелеграфные станции (в Черноводах, Калараше и Журжеве).

Личный состав — 9 офицеров и 220 нижних чинов.

В транспортной службе числились:

- 1) канонерские лодки «Сиретул», «Быстрица» и «Ольтул»;
- 2) канонерские шлюпки «Опанец», «Рахово» и «Смырдин»;
- 3) канонерские шлюпки «Арджерул», «Тротушул», «Телеорман» и «Ведя»;
- 4) канонерская лодка «Фульджерул»;
- 5) шлюпка «Сантинела»;
- 6) транспорт.

Личный состав транспортной службы включал 11 офицеров и 197 нижних чинов.



*Речные канонерские лодки «Быстрица», «Ольтул» и «Сиретул».*

*Главные размерения: длина 30,5 м; ширина 14,1 м; углубление 1,85 м.*

*Паровая машина мощностью 360 л. с. приводила во вращение один винт.*

*Артиллерийское вооружение: одна 57-мм пушка Норденфельда, одна четырехствольная 12,7-мм митральеза, одна 50-мм пушка и семь пулеметов*

К береговым службам относились:

1) мастерская в Галаце для ремонта кораблей и судов, при мастерской имелся плавучий док грузоподъемностью не более 400 т;

2) склады мин и боеприпасов в Галаце, Черноводах, Журжеве, Турну-Северине и в Корабии;

3) рота-депо в Галаце, куда зачислялись все нераспределенные по кораблям и службам офицеры и нижние чины, рота эта служила резервом для укомплектования личным составом кораблей и частей Дунайской дивизии.

Личный состав береговой службы — 5 офицеров и 112 нижних чинов.

При ежегодном призыве новобранцев на флот набирались преимущественно жители местностей, прилегающих к берегам Дуная, и Черноморского побережья: рыбаки и судо-рабочие — словом, люди, привычные к воде. Нижние чины служили 19 лет: на действительной службе — четыре, в бессрочном отпуску — три, в резерве — два года и в ополчении — десять лет. Обучение рекрутов и подготовку по специальностям производили в депо экипажей, которое делилось на четыре роты: марсовых, рулевых, минеров и артиллеристов. На должности кочегаров и машинистов брали тех, кто до службы занимался этим делом на берегу или на пароходах, плававших по Дунаю.

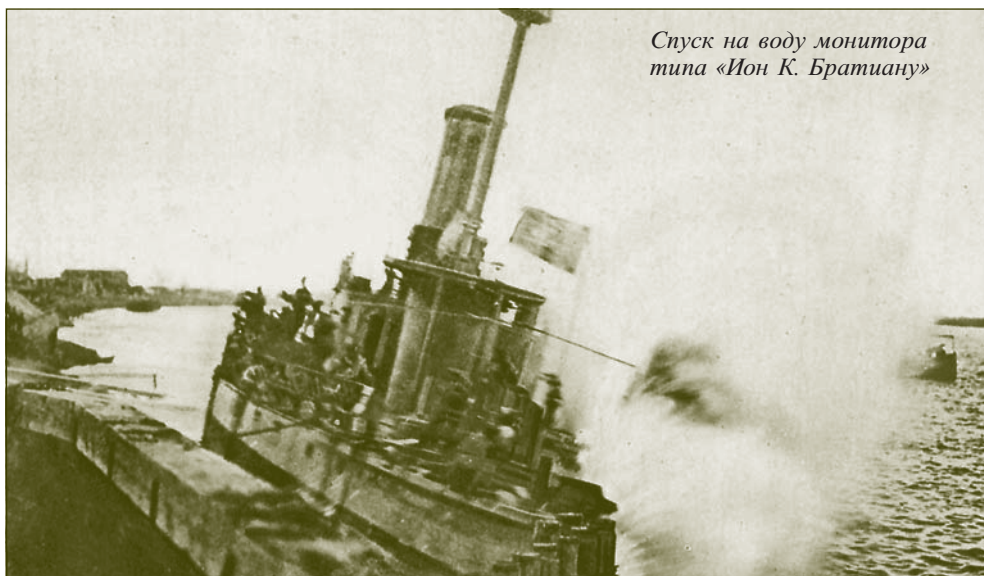
Для производства в унтер-офицеры требовалось окончить кадровую школу или школу помощников механиков и мэтров, прослужив предва-



рительно шесть месяцев в звании капрала (из них три месяца на борту корабля или вспомогательного судна). Морские офицеры проходили предварительное обучение в так называемой военной школе. Молодые люди поступали в эту школу в возрасте от 12 до 13 лет. Кроме военных дисциплин, программа обучения здесь была приблизительно такой же, как и во французских лицеях. По достижении 18—19-летнего возраста ученики военной школы держали экзамен, после сдачи которого они переходили в офицерскую школу.

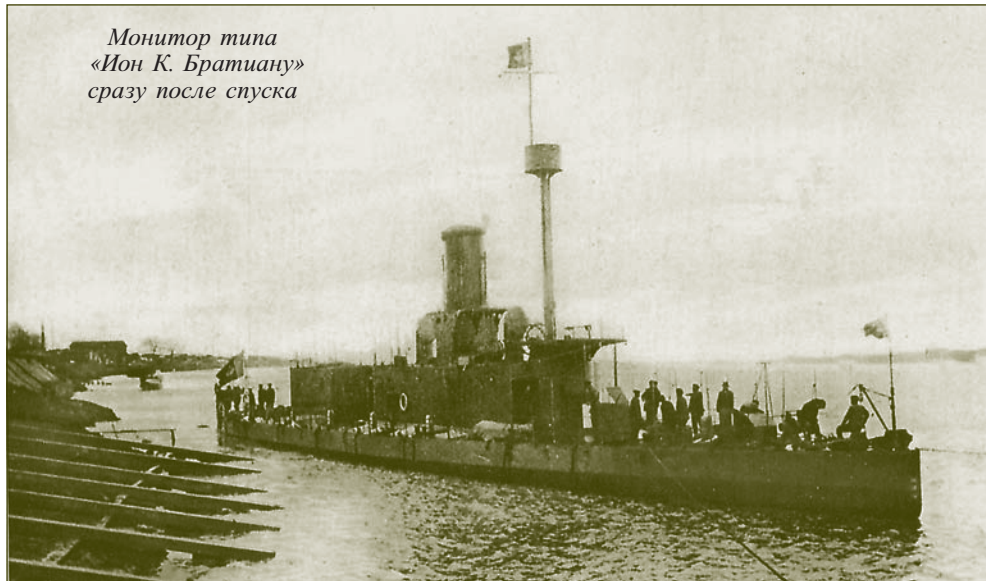
Существовали две офицерские школы: одна в Крайове, другая в Браилове, и в каждой из них имелось по два отдела (первый — кавалерийский, второй — артиллерийский и инженерный). Из числа воспитанников второго отдела, проявивших наибольшую склонность к математическим наукам, для дальнейшего обучения набиралось от шести до восьми морских офицеров в год, которые проходили курс артиллерийских и военных наук вместе со своими товарищами, предназначавшимися для службы в армии. Но специальные морские науки они изучали отдельно при школе, и преподавали эти предметы только морские офицеры.

После двух лет обучения в офицерской школе воспитанники держали экзамен и производились в подпоручики флота, которые назначались в плавание на учебный парусный бриг «Мирча», имевший вспомогательную паровую машину. В конце года плавания подпоручики флота назначались в качестве учеников на государственные пароходы Румынии. Наконец, после двух лет плавания, они получали звания мичманов,



*Спуск на воду монитора  
типа «Ион К. Братиану»*

*Монитор типа  
«Ион К. Братиану»  
сразу после спуска*

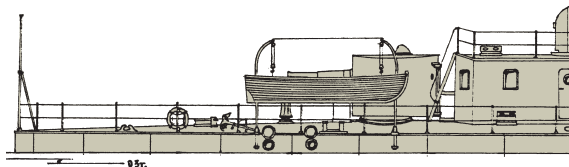


нашивки на рукава с двумя галунами и распределялись на корабли румынского флота.

Офицерский состав флота мог комплектоваться из унтер-офицеров, окончивших военную школу, и из молодых людей, получивших образование в морских заведениях за границей. Офицеры, не имевшие специального морского образования, в обязательном порядке проходили обучение в так называемой аппликационной школе, куда командировались на два года подпоручики, прослужившие один год на кораблях и судах флота. Кроме того, существовала морская школа механиков, которая готовила помощников механиков и имела штат в 45 воспитанников.

Никто не производился в следующий чин, не проплавав предварительно определенного срока на кораблях и судах флота и не выдержав установленных экзаменов. Такой порядок производства существовал вплоть до чина полковника флота (мичман, лейтенант, капитан, капитан-командор, подполковник, полковник, адмирал). Общее число офицеров флота в 1908 г. достигало 285 человек, которые пользовались в Румынии репутацией людей, обладавших солидными познаниями, а кроме того, такими качествами, как решительность и расчетливость.

В 1906 г. правительство Румынии ассигновало на надобности флота 12 млн 750 тыс. франков. Большая часть этой суммы пошла на оплату



строительства четырех мониторов и восьми минных катеров для Дунайской дивизии. Самые мощные корабли флотилии — четыре речных монитора типа «Ион К. Братиану» — строились по судостроительной программе 1899 г. на заводе «Стабилменто Текнико Триестино» (город Линц, Австрия). В разобранном виде корпуса мониторов доставлялись в Румынию, где их окончательно собирали на верфи города Галаца, затем спускали на воду и достраивали на плаву.

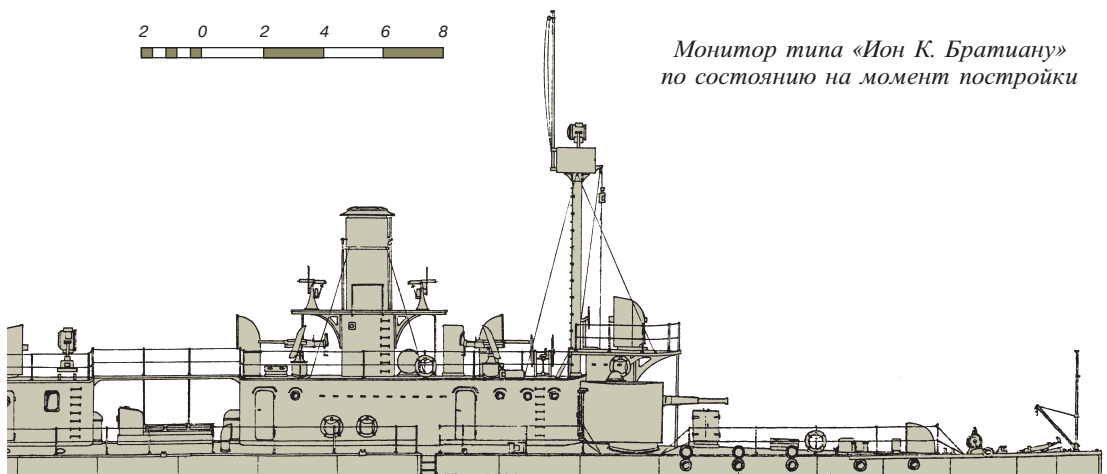
При проектировании кораблей в качестве прототипа использовался австрийский проект мониторов типа «Темеш». Но, по сравнению с прототипом, румынские мониторы получили значительно более мощное артиллерийское вооружение и конструктивную защиту. При этом пришлось пойти на увеличение осадки, так что румынские речные мониторы имели некоторые навигационные ограничения при действии в верховьях Дуная, т. е. в пределах Австро-венгерской империи.

Компоновка машинно-котельного отделения румынских кораблей, расположение боевой рубки, носовых артиллерийских башен и передней палубной рубки были такими же, как и на мониторах типа «Темеш». В кормовой части стояли башня 120-мм пушки и кормовая рубка, на которой находились 120-мм гаубица и прожектор. Вторая гаубица размещалась на крыше боевой рубки. На крыше носовой рубки стояли четыре 47-мм пушки Гочкиса, а на легком мостике дымовой трубы — два 6,5-мм пулемета. Носовая и кормовая рубки соединялись переходным мостиком.

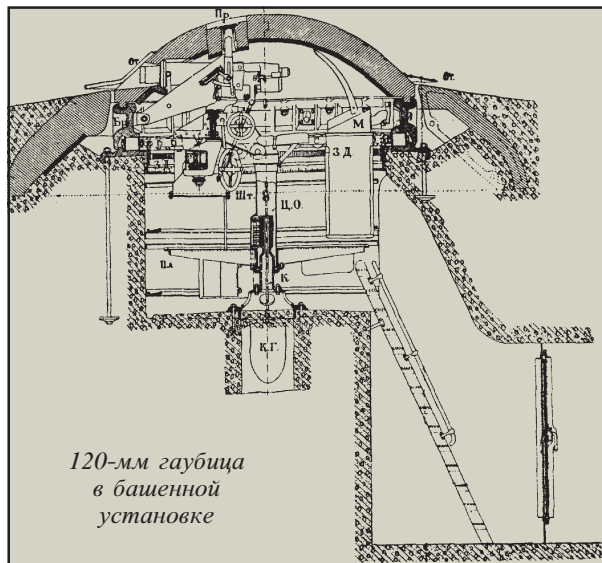
Первоначально планировалось строительство серии из восьми кораблей. Но из-за финансовых сложностей программу пришлось сократить

2 0 2 4 6 8

*Монитор типа «Ион К. Братиану»  
по состоянию на момент постройки*



*Реконструкция И. И. Черникова*



вдвое. Речные мониторы называли в честь румынских моряков—участников Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. (в Румынии ее называют Румыно-турецкой войной 1877—1878 гг.).

В 1909 г. столицу Австро-Венгрии, город Вены, посетил румынский король Карл, который имел продолжительные переговоры с начальником австро-венгерского Генерального штаба фон Хотцендорфом и управляющим морскими

делами монархии графом Монтекукколи. При этом стороны договорились, что в случае военных действий румынская флотилия на Дунае перейдет в подчинение австрийского командования.

Кроме Морского ведомства обороной Дуная занималось также и Военное министерство Румынии, которое своими силами и средствами оборудовало несколько прибрежных укреплений.

После сближения Румынии с Германией и Австро-Венгрией в 1882 г. ее западные и северные границы не укреплялись. Оборонительные сооружения строились только на границе с Россией (Серетская линия и Черноводы), а также вокруг Бухареста как столицы страны и главной базы действующей армии. Граница с Болгарией была хорошо обеспечена отсутствием постоянных переправ и наличием мощных кораблей Дунайской флотилии.

Линия реки Серет, протяженностью около 85 км, контролировала нижнее течение Дуная, перекрывая все пути из Молдавии, через Валахию, к Бухаресту, а также на базу румынской армии и Дунайской флотилии — Галац—Фокшани. Линию эту построили еще в начале 90-х гг. XIX в., по проекту прусского военного инженера, генерала Шумана. Форты на ней отсутствовали, а стояли лишь группы бетонных батарей с артиллерийскими броневыми башнями. Серетская линия состояла из трех укрепленных лагерей у городов Фокшани, Галац и у деревни Нама-лоассы, лежавшей на берегу реки Серет.

Фокшанский укрепленный лагерь прикрывал участок от Серета до Одобешских гор. Он состоял из 15 бетонно-броневых батарей и несколь-



ких полевых батарей, расположенных вокруг города, в 3—6 км от его центра, преимущественно на правом берегу реки Путны. Укрепления располагались в три линии. Первая состояла из 41 батареи 37-мм скорострельных пушек на броневых лафетах Шумана, вторая — из 17 батарей 53-мм скорострельных пушек в скрывающихся броневых башнях и третья — из 15 батарей (по одной 120-мм пушке и по две 120-мм мортиры в каждой). Кроме того, недалеко от деревни Выртишкой, в 2 км южнее Одобешти, стояла четырехорудийная батарея 120-мм скорострельных гаубиц в бронированных башнях.

На вооружении Фокшанской позиции состояло 358 орудий, из них: двести девятнадцать 37-мм; девяносто 53-мм; пятнадцать 120-мм пушек; тридцать 120-мм мортир и четыре 120-мм гаубицы.

Укрепления Галаца являлись правым флангом Серетской линии, имели то же назначение — контролировать нижнее течение Дуная и состояли из трех линий. Первую (противоштурмовую линию) составляли трех-



37-мм пушка Гочкиса (вверху) и 53-мм пушка в бронированных каретках Шумана



орудийные батареи, с установленными на них подвижными броневыми башнями (так называемые шумановские каретки) для 53-мм скорострельных пушек, вторую (магистральную линию) — батареи со скрывающимися башнями для 53-мм скорострельных пушек. Все постройки — бетонные. Третью линию (в 500 м за второй) — батареи с большими броневыми башнями для 120-мм пушек и мортир. Суммарное число орудий галацкой позиции — 192, из них: сто пятьдесят 53-мм и сорок два 120-мм.

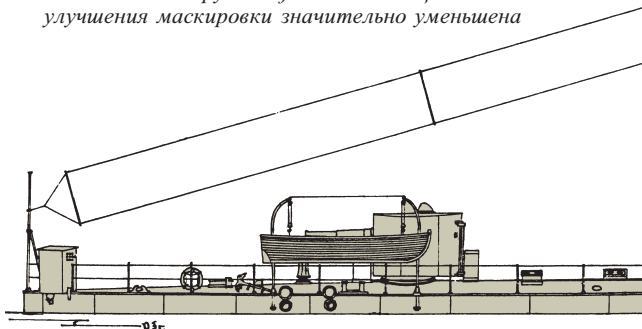
Согласно 52-й статье Берлинского трактата, запрещалось укреплять берега Дуная, поэтому румыны проводили эти работы тайно. Так, в случае начала боевых действий в черте Галаца предполагалось возвести три батареи для обстрела русла Дуная и подступов со стороны озера Братеш, под прикрытием этой артиллерии поперек Дуная можно было заложить две линии минных заграждений. На восточной окраине Галаца планировалось установить от шести до десяти 120-мм орудий. При этом во дворе военной тюрьмы уже стояли двенадцать 150-мм орудий, а восточнее Галаца, на берегу Дуная, два 210-мм орудия Крупша. Для организации обороны перешейка между озером Братеш и Дунаем в Галаце хранился запас из 15 броневых башен для 37-мм скорострельных орудий.

В 1912 г. румыны на Циглинских высотах левого берега Дуная, у Галаца, построили батарею из двух 152-мм пушек, стоявших в ямах глубиной 4 м. Боезапас, по 150 снарядов на ствол, хранился в бетонированных погребках. Для приведения в боевую готовность оставалось только прорыть амбразуры, после этого пушки могли обстреливать Дунай поперек течения.

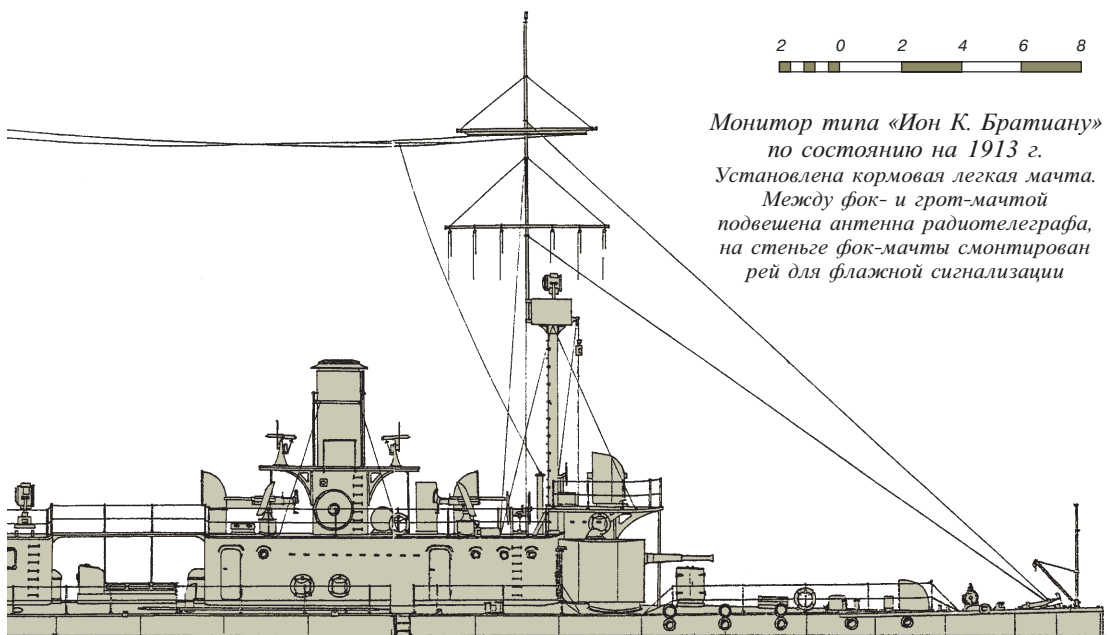
Укрепления Намолоассы состояли из восьми групп батарей, расположенных в две линии. В первой линии находились 53-мм скорострельные пушки (по три на батарею), укрытые в скрывающихся броневых баш-



*Монитор типа «Ион К. Братиану» по состоянию на 1916 г. Кормовая рубка, заодно с 120-мм гаубицей и гот-мачтой, демонтированы. Высота дымовой трубы и фок-мачты в целях улучшения маскировки значительно уменьшена*



нях, а во второй (в 500 м за первой) 120-мм гаубицы в броне-вых башнях (по две на батарее). Кроме того, в состав первой линии укрепле-ний входили полевые батареи, люнеты и редуты, огибавшие полукру-гом высохшую низину Балта, который считался наиболее удобным под-ступом к Черноводскому мосту со стороны Добруджи. Линия эта тянулась до озера Кикерлени со стороны правого фланга и до озера Тибрини — на левом фланге.

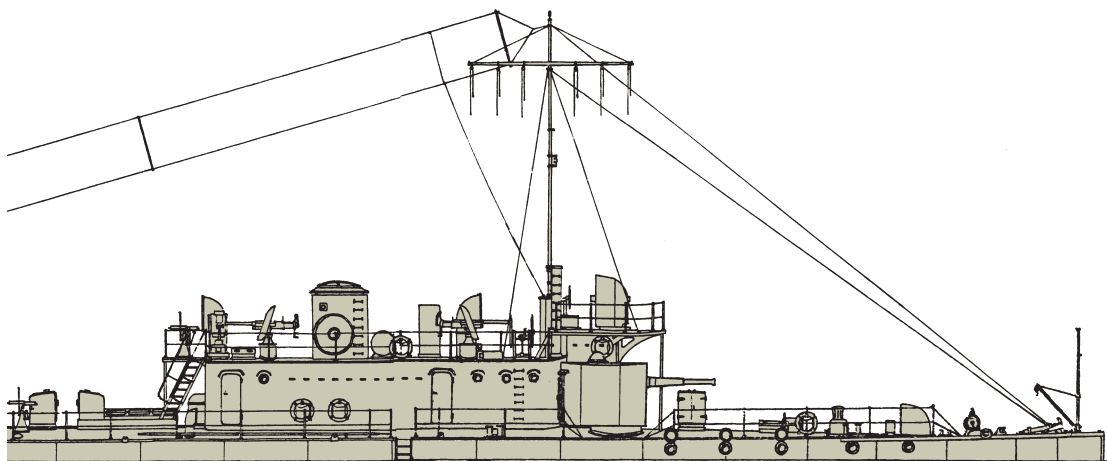


*Монитор типа «Ион К. Братиану» по состоянию на 1913 г.*

*Установлена кормовая легкая мачта.*

*Между фок- и грот-мачтой подвешена антенна радиотелеграфа, на стеньге фок-мачты смонтирован рей для флажной сигнализации*

*Реконструкция И. И. Черникова*



*Реконструкция И. И. Черникова*

Во второй линии летом 1906 г. были построены три бетонных форта, на две роты каждый. Кроме того, на самом берегу Дуная, выше моста, стояла кинжальная батарея для прикрытия минных заграждений, которые предполагалось заложить в случае необходимости в две линии.

Постоянного артиллерийского вооружения черноводские укрепления не имели, необходимое количество орудий для них могло комплектоваться из укреплений Бухареста и линии Фокшани—Галац. Примерный состав гарнизона черноводских укреплений мог состоять из пяти-шести батальонов пехоты и двух-трех рот крепостной артиллерии.

Мониторы «Ион К. Братиану» и «Ласкар Катарджиу» заложили на стапелях в 1906 г., спустили на воду и ввели в строй в 1907 г.; «Михаил Когэлничану» и «Александр Лаховари» — соответственно на год позже. Корабли имели следующие тактико-технические характеристики: водоизмещение стандартное 560 т, полное 680 т и наибольшее 750—800 т; наибольшая длина 64,5 м; наибольшая ширина 10,3 м; осадка нормальная 1,6 м, наибольшая — 1,8 м. Две вертикальные паровые машины тройного расширения суммарной мощностью 1800 л. с. работали на два гребных винта и обеспечивали кораблю наибольшую скорость 14 уз., а экономическую — 12 уз. Два паровых котла системы «Ярроу» отапливались углем, наибольший запас которого составлял 60 т.

Артиллерийское вооружение состояло из трех 120-мм орудий системы «Шкода» с длиной ствола 35 калибров, двух 120-мм гаубиц системы «Шкода» с длиной ствола 10 калибров, четырех 47-мм пушек и двух пулеметов калибром 6,5 мм. На рубке и мостике стояли два 600-мм прожектора. Бронирование: бортовой пояс — 75 мм, главная палуба — 25—75 мм, стены рубки — 60—75 мм, крыша рубки — 50 мм и орудийные башни — 50—75 мм. Численность экипажа — 100 человек.

С 1907 по 1918 г. корабли типа «Ион К. Братиану» входили в состав Дунайской дивизии. В 1915—1916 гг. мониторы прошли капитальный ремонт и незначительную модернизацию, суть которой хорошо видна из приведенных чертежей. В 1917 г. корабли оперативно подчинялись русской Дунайской флотилии, в 1918 г. находились под контролем Австро-Венгрии, а в 1918—1920 гг. — под контролем Великобритании. В первой Балканской войне Румыния оставалась нейтральной, но во второй выступила против Болгарии, что позволило ей расширить свою территорию за счет присоединения Силистрии. С началом Первой мировой войны Румыния поддерживала страны Антанты, однако официально объявила войну Австро-Венгрии и Болгарии только 27 августа 1916 г., но вскоре потерпела сокрушительное поражение на суше.

С началом боевых действий все более подтверждалась плохая стойкость в боях румынских солдат и офицеров. Русские офицеры отмечали

недостаточный объем военно-технических знаний румын, хвастливость и нежелание пользоваться опытом находившихся в Румынии многочисленных офицеров союзных армий. Румыны откровенно боялись болгарской армии и не верили в стойкость своих вооруженных сил.

Наиболее боеспособным соединением румынского флота была Дунайская дивизия. Главные силы ее состояли из четырех довольно мощных мониторов, каждый из которых имел водоизмещение в 680 т, вооруженный тремя 120-мм пушками, двумя 120-мм гаубицами, четырьмя 47-мм пушками и двумя 6,5-мм станковыми пулеметами. Бронирование борта, артиллерийских башен и боевой рубки достигало 75-мм. Легкий дивизион состоял из канонерских лодок (каждая водоизмещением по 110 т, вооруженная двумя 57-мм пушками и четырьмя 6,5-мм станковыми пулеметами), пяти миноносков, восьми сторожевых катеров и четырех шлюпов. Для текущего и капитального ремонта кораблей и судов имелись верфи и мастерские в Браилове и Галаце.

### Независимая Болгария и ее речные силы

**В**скоре после окончания войны за освобождение Болгарии назначенный управлять княжеством русский генерал князь Дондуков-Корсаков созвал в Тырнове народное собрание, разработавшее конституцию независимой Болгарии. Текст ее приняли 16 апреля 1879 г. Когда зашла речь о выборе князя Болгарии, генерал Дондуков объявил, что русский император поддерживает кандидатуру принца Александра



Баттенберга, молодого человека 22 лет, прусского офицера, племянника русской императрицы. Болгары сочли нужным подчиниться желанию «царя-освободителя» и 27 августа 1879 г. единогласно избрали Баттенберга в князья независимой Болгарии.

После этого Дондуков-Корсаков начал хлопотать перед русским правительством о формировании болгарского флота на Дунае и разрешении задерживать, по его выбору, некоторые из кораблей и судов флота, находившихся на Дунае, которые, вслед за оккупационными войсками, также возвращались в Россию.

Выбор пал на пароход «Опыт», сидящий в воде всего на 0,61 м и способный ходить по самым мелководным протокам Дуная, на пароход «Взрыв», как самый сильный и удобный для буксировки «шлепов» (местное название барж, заимствованное у австрийцев). Кроме того, были выбраны два маленьких парохода «Горний Студень» и «Порадим». Эти паровые суда и положили начало болгарской флотилии.

В состав флотилии вошли еще семь лучших паровых катеров. В то же время князь ходатайствовал перед своим правительством о том, чтобы подарить Болгарии шхуну «Келасуры», оставленную в начале войны в Неаполе. Русское правительство, не отказывавшее ни в чем Болгарии, сделало и этот очень ценный подарок.

Вместе с паровыми судами и еще некоторыми баржами в распоряжение болгарской флотилии поступили Рушукский порт и адмиралтейство, которое до войны служило единственным местом для ремонта турецких кораблей на Дунае. Адмиралтейство не отличалось большими размерами, но вмещало, как в миниатюре, все необходимое для благоустроенного порта и позволяло производить даже капитальные работы. Адмиралтейство с мастерскими располагалось на обоих берегах капризной и извилистой речки Лом, при ее впадении в Дунай.

При эвакуации порта турки повредили некоторые станки, но не настолько, чтобы их нельзя было исправить. И действительно, сразу же после занятия русскими войсками Руцука благодаря щедро отпускаемым деньгам Инженерного ведомства жизнь в адмиралтействе закипела по-прежнему.

Первые годы существования независимого болгарского княжества ознаменовались большими смутами. Вина в этом падала, главным образом, на русских военных, державших Болгарию под своей назойливой опекой. Беспрекословным подчинением болгары должны были расплачиваться за кровь, пролитую русскими солдатами.

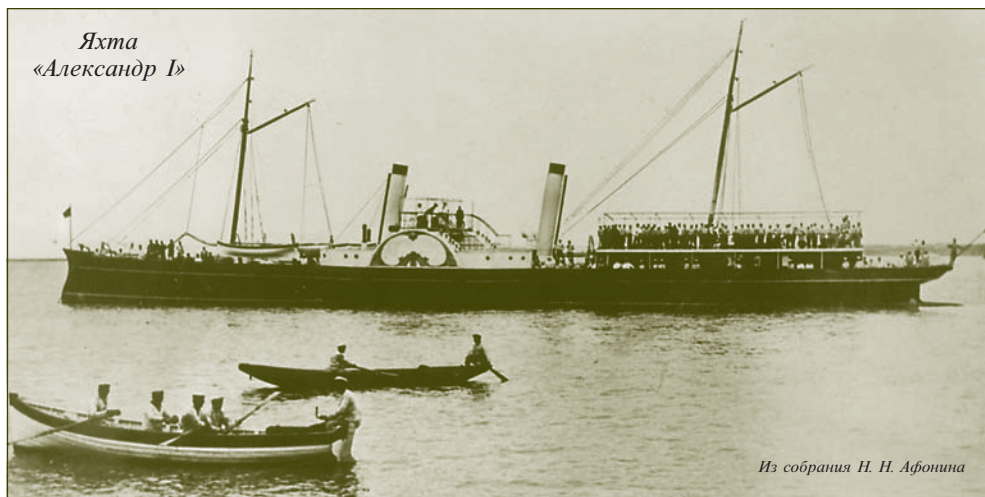
В Петербурге думали, что покорности от болгар добиться будет трудно. Их считали за полуварваров, не способных распоряжаться своими судьбами. Между тем среди болгар уже имелось немало людей до-



вольно образованных. Об этом можно было судить по составу Учредительного собрания в Тырнове, где ожидали увидеть лишь неотесанных крестьян. Однако в действительности половина депутатов говорили по-французски и по-немецки. Кроме того, при турецком господстве болгары пользовались довольно широкими правами общинного самоуправления. Так что они оказались вполне подготовленными к участию во внутриполитической жизни страны. Наконец, многие уроженцы Болгарии окончили университеты в Румынии, России, Германии, Франции. Некоторые имели даже ученые степени. Эти люди стремились играть активную роль в жизни освобожденной родины и не могли долго мириться с мыслью, что они — лишь орудие для исполнения чужеземной воли.

Среди болгар наметились два разных течения: консервативное и либеральное. Одни считали свой народ склонным к заговорам и уважающим только силу. Поэтому свободу ему предполагалось давать только в малых дозах и подчинить его мощной центральной власти. Эти сторонники сильной власти, именовавшие себя консерваторами, вначале вполне сходились с представителями русской власти во взглядах на создание новой Болгарии. Но скоро русское вмешательство оказалось не и по душе консерваторам, которые с 1879 г. взяли своим девизом «Болгария для болгар».

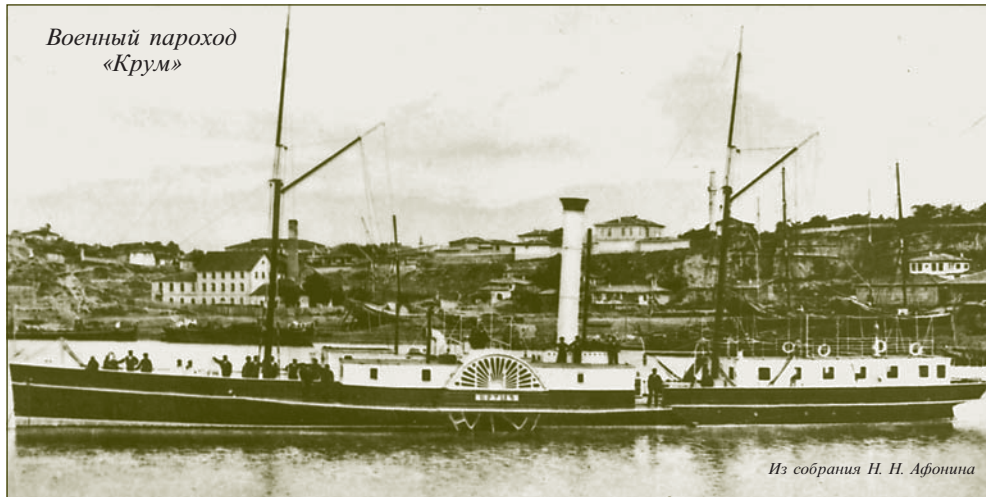
Когда русские военные поняли, что консерваторы желают видеть в лице Александра Баттенберга суверенного государя, а не просто царского наместника, они стали поддерживать либеральную партию. Эта партия состояла из тех, кто во времена турецкого владычества жил в изгнании. Являясь сторонниками парламентского режима, они требовали точного соблюдения конституции. В 1882 г. партия раскололась из-за вопроса о русском влиянии. Часть ее членов считала вполне законным, что Россия имеет опреде-



*Яхта  
«Александр I»*

*Из собрания Н. Н. Афонина*

Военный пароход  
«Крум»



Из собрания Н. Н. Афонина

ленное влияние на политическую жизнь страны, в то время как многие уже не желали «ни русского меда, ни русского жала» и считали своим долгом бороться за независимость своей родины. Русофильское ядро либеральной партии вскоре раздробилось в результате личного соперничества.

Болгарией управляли русские генералы Ремлинген, Соболев и Каульбарс, стремившиеся к тоталитарному контролю. Армия уже находилась в руках русских офицеров. Теперь генералы требовали принятия русских законов, русских школьных программ и передачи важных работ, в частности, постройки железных дорог, русским предпринимателям. Встревоженные консерваторы убедили князя Баттенберга не уступать этим требованиям. В ответ на это, выполняя волю Александра III, Соболев и Каульбарс стали разрабатывать план свержения князя. Однако Баттенберг опередил противников, организовав коалиционное правительство, в состав которого вошли и либералы, и консерваторы. Намерения России не оправдались, и в 1882 г. русским генералам и офицерам пришлось покинуть Болгарию.

Несмотря на эти бурные события, в начале XX в. Болгария считалась главным союзником России на Балканах.

Болгарская речная флотилия подчинялась Военному министерству, в котором имелось особое отделение, ведавшее делопроизводством по флотской части. К маю 1907 г. в состав флотилии входили: яхты «Александр I» и «Крум», транспорт «Симеон Великий», парусный корабль «Асен»; четыре баржи; четыре паровых катера и четыре миноноски. В Руссуче и Варне находились мастерские для мелкого ремонта кораблей и судов, а также школы для подготовки машинистов и минеров.

Личный состав флота состоял из 54 офицеров, 64 чиновников и врачей и 1142 нижних чинов. Начальником флота числился офицер французско-

го флота, служивший по контракту в чине капитана 1 ранга. Офицеры получали образование в морских училищах Кронштадта и Триеста, а практическое плавание проходили в Ливорно, Англии и на судах русского Добровольного флота. Нижние чины набирались из жителей приморских и придунайских местностей Болгарии. Срок службы составлял три года.

Ситуация резко изменилась в 1913 г. Поражение во второй Балканской войне сблизило болгарского царя Фердинанда I со странами Тройственного союза. В конце концов, 14 октября 1915 г. Болгария вступила в Первую мировую войну на стороне Германии и Австро-Венгрии.

К началу войны Болгария располагала крайне немногочисленной и слабой речной флотилией, в состав которой входили сторожевые катера «Борис» и «Стефан Караджа», построенные еще в 1876 г. в Швеции по заказу Главного инженерного управления России как паровые катера «Бавария» и «Мотала». В мае 1879 г. они были переданы Болгарии, вошли в состав ее Дунайской флотилии и использовались в качестве сторожевых катеров и минных заградителей. В 1887 г. катера получили новые наименования — «Борис» и «Стефан Караджа» соответственно. С 1889 г. «Стефан Караджа» временно входил в состав болгарского Черноморского флота, но вскоре был возвращен Дунайской флотилии. С 19 августа 1909 г. оба катера входили в состав судов армейской понтонной роты в Никополе, в 1913 г. возвращены Дунайской флотилии и 2 июля 1913 г. затоплены своими экипажами в устье реки Русенский Лом во избежание захвата румынскими войсками. В августе того же года болгары подняли катера, отремонтировали и использовали в качестве сторожевых. С мая 1919 г. катера временно находились под контролем Антанты, но в декабре 1919 г. возвращены Болгарии и переданы Русенскому портовому управлению, а в 1920 г. —



*Пароход «Симеон Великий»,  
1887 г.*

*Из собрания Н. Н. Афонина*

Дунайской полицейской службе. «Борис» в 1933 г. переименован в «Раковский». В 1938 г. катера сдали на слом. Водоизмещение 43 т. Размещения: 14,7×3,38×1,8 м. Грузоподъемность — 3 т, или 60 человек.

«Борис», бывший речной буксирный пароход, в октябре 1915 г. передан своим владельцем в состав Дунайской флотилии. В мае 1919 г. пароход возвращен владельцу. Водоизмещение 40 т. Размещения: 16×3×1,3 м. Паровая машина мощностью 60 л. с.

«Болгария I» и «Болгария II», речные буксирно-грузовые пароходы, построены в 1914 г. по заказу болгарского правительства в Будапеште. 25 ноября 1914 г. вошли в состав болгарской речной флотилии. В январе 1915 г. пароходы переданы Австро-Венгрии.

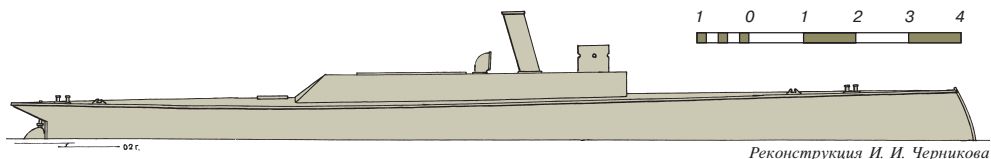
«Васил Левски» и «Христо Ботев» построены в 1877—1878 гг. на заводе Д. Ф. Бреда в Санкт-Петербурге как миноноски «Черепаша» и «Бычок». С 1 августа 1879 г. вошли в состав Черноморского флота. 2 июня 1884 г. корабли исключили из списков Российского Императорского флота и передали в состав болгарской Дунайской флотилии. В 1887 г. переименованы в «Васил Левски» и «Христо Ботев» соответственно. В связи с угрозой захвата румынскими войсками, затоплены своими экипажами 2 июля 1913 г. в устье реки Русенский Лом. В августе того же года миноноски подняты болгарами и после ремонта вновь введены в строй. В дальнейшем использовались как сторожевые катера. С мая 1919 г. временно находились под контролем Антанты, но в начале декабря 1919 г. возвращены Болгарии и вошли в состав судов Дунайской полицейской службы. В 1930 г. пошли на слом. Водоизмещение 16/20 т. Основные размещения: 18,84/18,3×2,32×0,61/1,0 м. Паровая машина

*Паровой катер  
«Стефан Караджа», 1887 г.*



*Из собрания Н. Н. Афонина*





*Миноноски «Бычок» и «Черепаха», 1878 г.*

*Водоизмещение 20 т. Длина 18,3 м; ширина 2,32 м; осадка 0,61/1,1 м. Паровая машина мощностью 220 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 13 уз. Две шестовые мины. Личный состав — 9 человек*

мощностью 220 л. с., скорость 16 уз. (29,6 км/ч). Одно 37-мм орудие, две шестовые мины. Команда — 12 человек.

«Варна», бывший речной колесный буксирный пароход Русского Дунайского пароходства «Белград». Построен в 1896 г., 14 октября 1915 г. захвачен в Лом-Паланке болгарским сторожевым катером «Борис». Временно использовался портовым управлением под именем «Лом», но в том же году передан Дунайской флотилии и под наименованием «Варна» использовался в ее составе как буксирно-транспортное, спасательное и десантное судно. 15 августа 1919 г. пароход передан Франции. Дальнейшая судьба неизвестна. Водоизмещение 450 т/273 брт. Основные размерения 55×12×1,2 м. Паровая машина мощностью 550 л. с. Одно 37-мм орудие.

«Герман», бывший бельгийский пароход Русенского сахарного завода, 1 марта 1917 г. конфисковали и передали болгарской Дунайской флотилии. Использовался в транспортных целях. Водоизмещение 128 т. Основные размерения: 26×6,4×2 м. Паровая машина мощностью 350 л. с. вращала один гребной винт.

*Миноноска «Левски»*





«Зора», бывший речной пароход частного владельца, в годы Первой мировой войны входил в состав Дунайской флотилии.

«Ида», бывший речной буксирный пароход швейцарской фирмы «Маркус Пинкас эт Сье», в июне 1918 г. был арендован болгарским правительством и передан Дунайской флотилии. 6 октября 1918 г. возвращен прежнему владельцу. Водоизмещение 35 т. Основные размеры: 20×4,4×1,4 м. Паровая машина мощностью 135 л. с.

«Нацул Попов», бывший речной пароход фирмы «Алтимирский», интернированный 14 октября 1915 г. в Румынии и затопленный на следующий год румынскими войсками, позднее поднят немцами, отремонтирован и 27 апреля 1918 г. передан в состав Дунайской флотилии. С мая 1918 г. временно находился под контролем Антанты, но 24 декабря 1920 г. передан Министерству железных дорог Болгарии. Водоизмещение 100 т.

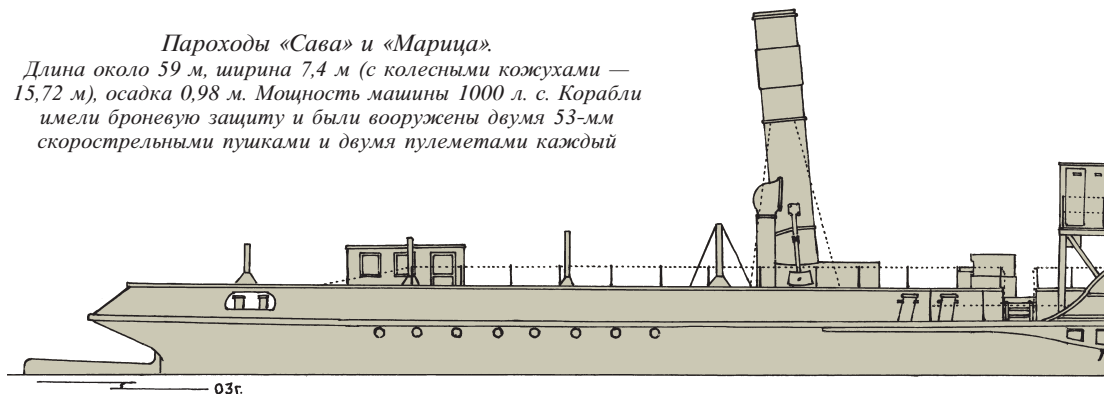
«Любен Каравелов», бывший румынский пароход «Раймонд» Джурджевского сахарного завода, захваченный там 27 ноября 1916 г. болгарскими войсками, позднее вошел в состав Дунайской флотилии. В мае 1919 г. пароход возвращен прежнему владельцу. Водоизмещение 20 т. Основные размеры: 16×3,5×1,3 м. Паровая машина мощностью 60 л. с.

«Оряхово», бывший австро-венгерский речной пароход «Тереза», интернированный румынами в июле 1914 г., 5 сентября 1916 г. захвачен болгарскими войсками в Бекете и вошел в состав Дунайской флотилии под наименованием «Оряхово». 25 февраля 1917 г. возвращен прежнему владельцу. Водоизмещение 140 т.

«Росица», болгарский речной буксирный пароход, достроенный в 1904 г. в Фиуме (Австро-Венгрия), в октябре 1915 г. передан частным владельцем в состав Дунайской флотилии и использовался там в транспортных целях. С мая 1919 г. временно находился под контролем Антанты, но в 1921 г. возвращен прежнему владельцу. Эксплуатировался еще в 1981 г. Водоизмещение 32 т. Основные размеры: 17,7×3,7×1,8 м. Паровая ма-

#### *Пароходы «Сава» и «Марица».*

*Длина около 59 м, ширина 7,4 м (с колесными кожухами — 15,72 м), осадка 0,98 м. Мощность машины 1000 л. с. Корабли имели броневую защиту и были вооружены двумя 53-мм скорострельными пушками и двумя пулеметами каждый*



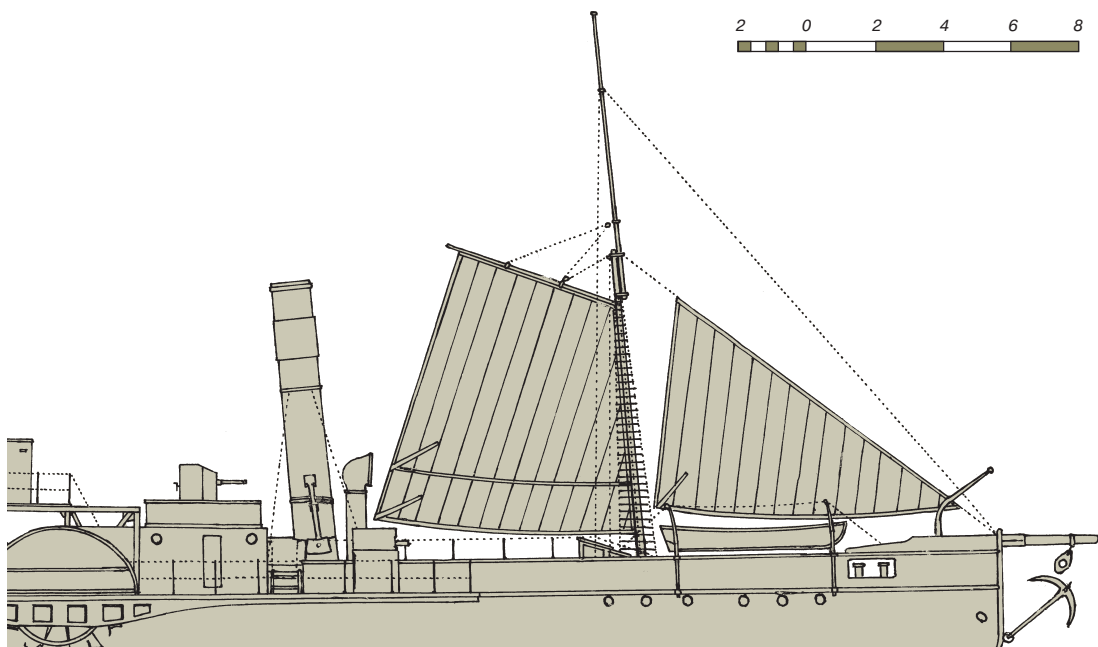
шина мощностью 85 л. с. обеспечивала скорость 8 уз. (14,8 км/ч). Запас топлива — 5,5 т угля. Личный состав — шесть человек.

Кроме того, в состав Дунайской флотилии входило не менее 30 речных самоходных барж различного назначения, в том числе: «Видан», «Лом», «Марица», «Свищов»; четыре баржи Русского Дунайского пароходства, захваченные болгарами вместе с пароходом «Белград»; 12 румынских барж, захваченных вооруженным пароходом «Варна» в Калафате 27 августа 1916 г.; 10 австрийских барж, взятых в аренду у австрийского пароходства «Ди Эрсте Донау Дампфшиффарт Гезельшафт» (две из них — «Анверс» и «Вардар» — погибли, подорвавшись на минах после сентября 1918 г.).

Известно также, что в мае 1919 г. болгарская Дунайская флотилия имела в своем составе 50 кораблей и судов.

### Речные силы Германии на Дунае

**Р**асполагая тремя канонерскими лодками на реках Китая, германский флот не позаботился о создании кораблей для борьбы на реках и внутренних озерах родного отечества. Поэтому перед началом Первой мировой войны прусскому Военному министерству пришлось создавать Добровольный корпус моторных катеров, который входил в состав войсковых обозов германской армии. Мобилизованные



Реконструкция И. И. Черникова

моторные катера в отдельных районах боевых действий сводились во флотилии. Так в течение Первой мировой войны появлялись такие флотилии по мере необходимости на Боденском озере, у Мемеля, на Висле, Дунае и во Фландрии. Корабельный состав флотилий состоял из частновладельческих моторных катеров, некоторые из которых имели противопульное бронирование. Постоянное вооружение отсутствовало, и на катера по мере надобности принимали пулеметные команды.

7 и 8 октября 1915 г. германские части 4-го резервного корпуса форсировали Дунай у Дунадомбо и Кевавара. Здесь в первый раз на Дунае действовали германские речные силы, взятые из состава Вислинской флотилии и перевезенные по железной дороге, а именно: 20-я флотилия катеров (№ 19, 62, 66, 72, 73, 75, «n», «d» и пулеметная команда в составе четырех пулеметов) и 21-я флотилия катеров (№ 47, 53, 57, 69, «s» и «t») под общим командованием лейтенанта Шиллинга фон Каннштадта.

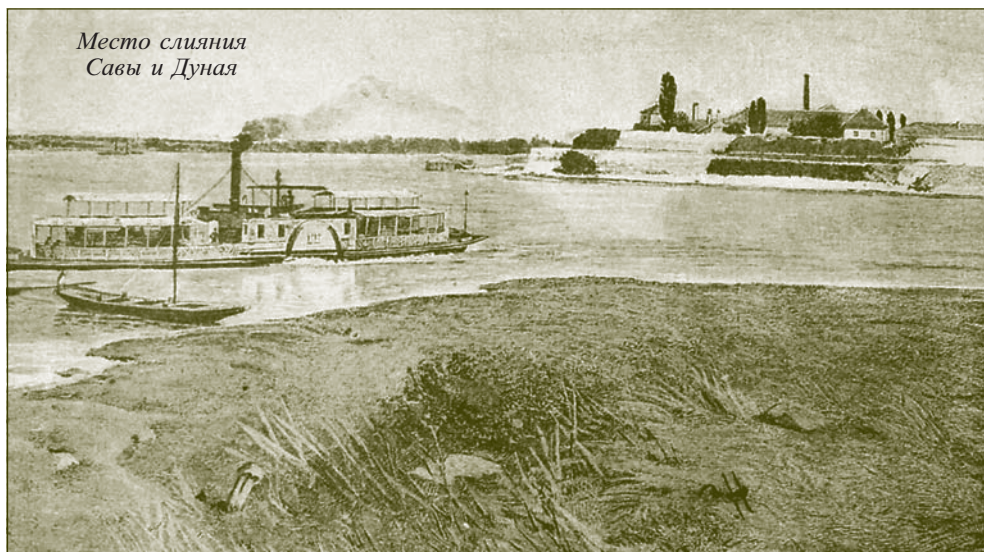
С ноября 1916 г. по январь 1917 г. в качестве речных сил действовала Дунайская Императорская германская полуфлотилия. Она обороняла мосты и обеспечивала безопасность рыболовства, а также несла службу по ограждению фарватеров и обеспечению ночного освещения на Нижнем Дунае. Полуфлотилия состояла из бронированной речной канонерской лодки «Вейшель», вооруженной 75-мм гаубицей и двумя пулеметами, и колесных пароходов «Сава» и «Марица», специально построенных Баварским Ллойдом для работы на Дунае.

### Речные силы Сербии

**К**огда разразилась Первая мировая война, Сербия не имела выхода к морю. Однако фронт между старыми врагами — Австро-венгерской империей и молодым Сербским королевством — омывался тремя мощными реками: Дриной на западе, Дунаем и Савой на севере. Австро-Венгрия располагала мощной речной флотилией. Ее мониторы, вооруженные 120-мм орудиями, могли влиять на операции по всему фронту, за исключением широкой, но неглубокой Дрины.

Маленькая и бедная Сербия не могла разориться на строительство кораблей аналогичных классов и типов, не говоря уже о том, что она не располагала достаточно подготовленными кадрами для управления этой сложной боевой техникой. Свою первую транспортную речную фирму Сербия создала только в 1890 г. В то время страна располагала лишь одним речным судном — пассажирским пароходом «Делиград», который являлся государственной собственностью с 1862 г.

В меру своих скромных возможностей сербское правительство старалось наладить внутренние пути сообщения. По закону «О регулирова-



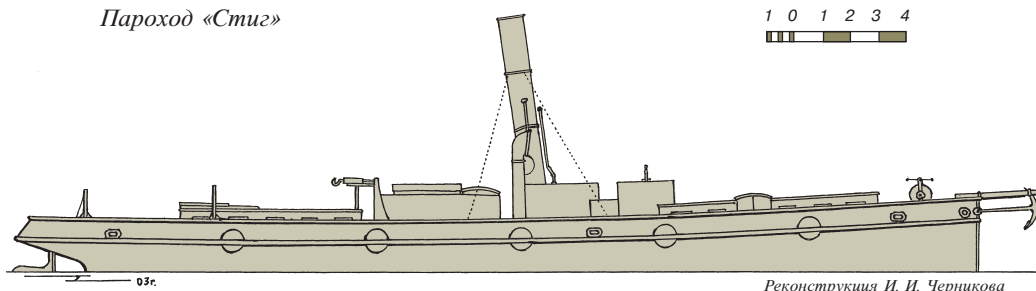
нии вод» от 18 декабря 1905 г. общий надзор за речным транспортом осуществлял министр внутренних дел. На основании того же закона при министерстве действовало особое гидротехническое отделение, которое разрабатывало проекты организации судоходства по рекам Сербии. Гидротехническое отделение состояло из одного инженера-гидротехника и десяти его помощников.

В 1907 г. все движимое имущество Сербской пароходной компании, состоящее из пароходов, буксиров, деревянных и железных несамоходных судов, равно как и деревянных понтонов, оценивалось в 4 077 380 динаров. Компания поддерживала пассажирское и грузовое сообщение по сербскому Дунаю, Саве, а также регулярное грузовое сообщение между Белградом, Будапештом и Веной. Компания имела верфь в Белграде, на которой проводились ремонт пароходов и постройка барж, понтонов и даже буксирных пароходов.

В 1914—1918 гг. корабли под сербским флагом (красная, синяя и белая полосы, с белым двуглавым орлом по центру) курсировали не только по Дунаю, но и по Адриатическому и Эгейскому морям.

Однако основную роль в боевых действиях на Дунае сыграли союзники. В конце августа 1914 г. отряд русских моряков появился на реке Саве и установил там первую торпедную батарею и 12 мин заграждения. За ним вскоре последовали английская и французская группы, доставившие торпеды и морские орудия. Русские сосредоточили свои усилия на минировании и были в этом очень успешны, потопив австрийский монитор «Темеш». Наиболее важный узел на Дунае — Железные Ворота —

Пароход «Стиг»



защищали русский вооруженный пароход «Тирасполь» и два посыльных судна, переброшенных с Амурской флотилии.

Кроме того, британская экспедиция, возглавляемая вице-адмиралом Траубриджем, безуспешно пыталась торпедировать мониторы противника. Торпедные батареи, установленные на суше, так и не добились успеха, но британскому сторожевому катеру под командованием лейтенант-командера Керра удалось нанести незначительный урон австрийцам. Это большое паровое судно, имевшее на вооружении торпедный аппарат, 22 апреля 1915 г. напало на австрийские мониторы, стоявшие в Земане. Двумя годами позже британский Наградной суд вынес решение о выдаче денежных призов командиру, офицерам и команде за уничтожение австрийского монитора «Кёрёш». На самом деле австрийский корабль даже не получил повреждений. Очередная атака, последовавшая 17 мая, также не увенчалась успехом. Обе атаки британского катера, якобы действовавшего (по непроверенным сведениям) под сербским флагом, стали единственной речной операцией, предпринятой с сербской стороны.

Известно также, что вооруженный буксирный пароход «Стиг», принадлежавший сербской армии, обеспечивал противовоздушную оборону маленького сербского порта в Прахове.

Когда в октябре 1915 г. Болгария напала на Сербию, сербам пришлось затопить «Стиг» из-за невозможности прорваться к румынскому порту Корабия.

### Бои на Дунае

**Д**ля войны с Сербией Австро-Венгрия выделила 5-ю и 6-ю армии, а также части ландштурма для действий в Сирмии и Банате. Командовал соединением генерал Оскар Поттиорек. В 1914 г. Дунайская флотилия дислоцировалась в соответствии с планом развертывания австро-венгерских сил, разработанным еще до войны. Командовал флотилией капитан 3 ранга Олаф Вульф. На реке Саве находился



отряд кораблей, который базировался на Брод и состоял из мониторов «Марош», «Лейта» и патрульного катера «h». Ему были приданы мобилизованное госпитальное судно «Трайзен» и транспорт «Траун». В Панчеве на Дунае находилась база патрульных катеров «d» и «g».

24 июля, т. е. за неделю до начала войны, флотилия получила первую боевую задачу: подготовить переправочные средства на Саве и Дунае. Главные силы флотилии в составе мониторов «Темеш», «Бодрог», «Кёрёш», «Шамош», патрульных катеров «b», «c», «f», а также вспомогательных кораблей — госпитального судна «Кульпа», пароходов «Ахиллес» и «Банханс» — к 26 июля 1914 г. сосредоточились в Землине. В тот же день савская группа мониторов собралась в Нови-Бречке. Патрульный катер «h» нес службу по охране в районе переката Рача.

В ночь с 28 на 29 июля, через несколько часов после объявления войны, корабли флотилии варварски обстреляли жилые кварталы Белграда и таможню. На следующий день они вели огонь по Топчидеру и крепости Калимегдан. Разведывательные действия патрульных катеров сопровождались многочисленными столкновениями с сербскими армейскими подразделениями.

30 июля дунайская группа мониторов, под проводкой тральщика «Алькотману», неудачно пыталась провести в реку Саву караван из четырех буксиров с баржами. На тральщике погибли капитан и рулевой, пароходу с большим трудом удалось уйти назад, в Землину. После этого австрийцы стали бронировать рулевые рубки на своих торговых пароходах. 31 июля патрульные катера «d» и «g» конвоировали караван буксиров и барж из Панчева в Землину. На катерах часто выходили из строя моторы. Из-за этого они неоднократно оказывались в тяжелом положении, но, несмотря на многочисленные попадания пуль и осколков, людских потерь не имели.

На мониторы савской группы легла задача по обеспечению переправы 5-й армии, наступавшей через Митровицу—Ярак—Шабац. Это зада-

Схема границы между  
Австро-Венгрией  
и Сербией



ние они с успехом выполнили 12—14 августа при взятии Шабаца, подавив артиллерийским огнем две сербские полевые батареи. До начала сентября крупных боев в районе Белграда более не происходило. Мониторы дунайского отряда вели ежедневную и безуспешную борьбу с хорошо укрытыми сербскими батареями, главным образом для отвлечения огня на себя. Иногда корабли заставляли молчать отдельные орудия, однако это стоило непомерно большого расхода боеприпасов.

В начале августа русское Морское министерство срочно выслало в Сербию мины заграждения, катера и плавучие средства для переправы через реки сербских армейских частей. Эту операцию успешно выполнила так называемая Экспедиция особого назначения, ее корабельный состав подробно описан в главе «Речные силы России на Дунае».

24 августа сербы разбили австро-венгерские части на Саве. Последним пришлось спасаться бегством и снова переправляться у Шабаца, но уже в обратном направлении. «Победоносная карательная прогулка» не удалась. Сербской армии досталось большое число оставленных артиллерийских орудий — вполне исправных и с огромным запасом снарядов. Австрийцы, потерпев тяжелое поражение, спаслись от окончательного разгрома только благодаря эффективной артиллерийской поддержке кораблей Дунайской флотилии. Пока уровень воды позволял действовать мониторам, сербы на форсирование Дуная не решались. Когда вода в реке упала, войсковые части сербов стали решительно переправляться через Саву и Дунай. Падение уровня воды было столь велико, что австрийским кораблям на Саве пришлось остаться выше переката в Раче.

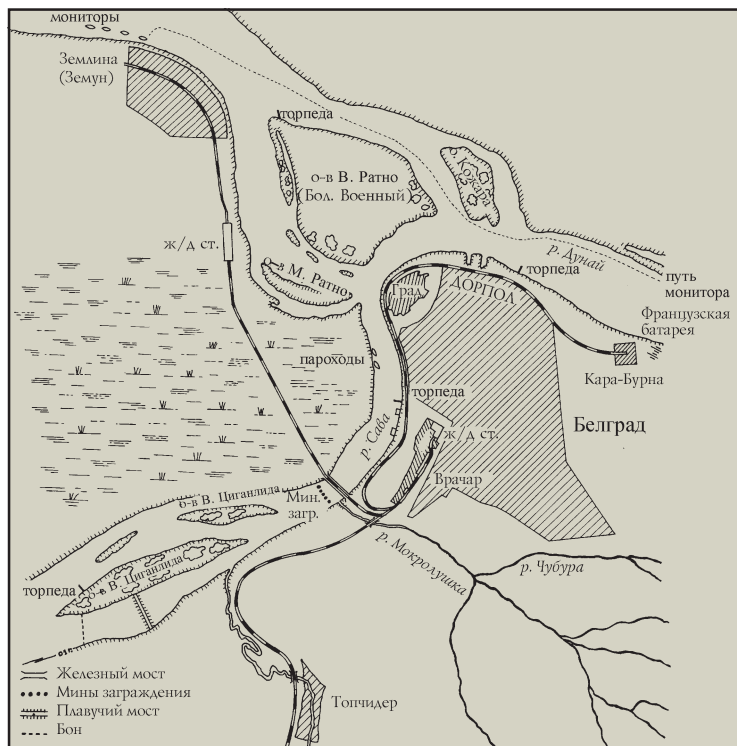
Базировавшиеся в Землине главные силы флотилии из-за мелководья не могли быть использованы в полной мере. Мониторы, поодиночке и совместно, производили обстрел сербских позиций. При этом дело неоднократно доходило до ожесточенных артиллерийских дуэлей.

27 августа, пользуясь падением уровня воды в Саве, русские моряки взорвали торпедой ворота шлюза Славучского канала, вода из канала ушла, и два стоявших там монитора сели на мель. В течение недели они не могли сдвинуться с места. В ночь с 7 на 8 октября мониторы оказали сопротивление начавшейся у Землины переправе сербских войск. Однако это не помогло, и австро-венгерские части продолжали поспешный отход.

9 сентября сербы переправились через Дунай и без боя заняли город Панчево. Перед отходом австрийцы загроздили устье реки Темеш, на которой стоит Панчево, затопленными баржами. Но при этом из-за невозможности выхода им пришлось взорвать собственные патрульные катера «d» и «g». В тот же день мониторы прикрывали отход своих войск

*Карта минной  
и артиллерийской  
обороны Белграда  
в 1914 г.*

Реконструкция  
И. И. Черникова



от Землины. Один из офицеров, заменивший убитого наводчика 66-мм орудия, получил пулевое ранение в ногу. Причиной ранения оказалась недостаточная защита артиллерийского расчета щитами. Частые ранения подобного рода заставили командование Дунайской флотилии изменить конструкцию щитов 66-мм пушек и 120-мм гаубиц. А пулеметы стали устанавливать только в бронированных башенках.

В это время войска генерала Поттиорека повторили вторжение в Сербию через Дрину и Саву. На этот раз совместным действиям кораблей флотилии и армейских частей мешало мелководье. Мониторы с трудом маневрировали выше переката Рача, где они 8—9 и 14—15 сентября обеспечивали переправы частей 5-й армии. Наступавшие в Сирмии сербские войска потерпели поражение и отошли обратно. При этом для переправ выбирались места, недоступные для мониторов по уровню воды. Корабли флотилии возобновили обстрел Белграда, 14 сентября под огнем мониторов взлетел на воздух склад боеприпасов у Калимегдана.

17 сентября мониторы савской группы с огромным трудом, касаясь днищами грунта, прошли перекат Рача, поднялись до Ярака и оказали поддержку переправлявшимся там войскам генерала Крауса. Вплоть

до 23 октября отряд мониторов на реке Саве поддерживал огнем левый фланг армии. Для его усиления корабли Дунайского дивизиона дважды с жестокими боями прорывались в Саву. Первый раз это произошло 19 сентября. Монитор «Бодрог» и тральщик «Андор» прорвались мимо Белграда, получив по несколько несущественных попаданий. Одновременно для поддержки переправы у Цыганского острова в Саву прорвались монитор «Темеш», патрульный катер «b» и тральщик «Батташек». Капитан тральщика, несмотря на угрозу расстрела, не пошел в Саву, а повернул в западную протоку Дуная. Отряд продолжил поход без тральщика и успешно прорвался туда и обратно, потеряв на мониторе «Темеш» одного матроса убитым, двух тяжело и одного легко раненными. Пули прошли через оружейные амбразуры, а две пробili легкие броне-вые листы.

22 сентября патрульный катер «f» доставил в Белград парламентарера с предложением сдать город. Ответом был огонь сербов по Землине. «Бодрог» получил в тот день подводную пробоину, но справился с ее заделкой и провел борьбу за непотопляемость своими силами. Корабль продолжал вести бой и заставил молчать плохо замаскированную сербскую батарею. 25 сентября 120-мм снаряд пробил палубную рубку на мониторе, но корабль прервал огонь лишь на время выгрузки раненых. Благодаря героическому сопротивлению сербов дела у австрийцев шли очень туго. Поэтому Олафа Вульфа сняли с должности командующего флотилией и понизили в звании.

28 сентября начался подъем воды в Саве, и по предложению уже капитан-лейтенанта О. Вульфа туда были направлены два монитора. В этот же день население и гарнизон Землины под влиянием панических слухов о сербских партизанах бежали в Бановец. Корабли прикрывали их бегство.

29 сентября мониторы «Темеш», «Кёрёш» и патрульный катер «b» под общим командованием О. Вульфа двинулись в Шабач. Впереди отряда шел тральщик «Андор». Монитор «Шамош» поддерживал прорыв отряда в Саву. «Бодрог» остался в районе Землины. В устье Савы отряд попал под сильный ружейный огонь, ведшийся из крепости Калимегдан и зданий Белграда. Отряд шел не отвечая. Огонь с кораблей открыли только при подходе к мосту, после этого в дело вступила сербская артиллерия. «Темеш» получил несколько попаданий снарядов, одним из которых было сбито 66-мм орудие. «Кёрёш» также получил одно попадание. В 20 ч 45 мин корабли прошли мост и в 21 ч 30 мин остановились у острова Бежанье. Здесь австрийские моряки подняли мачты с радиоантеннами, которые оказались перебитыми. «Бодрог» на вызов не отвечал. В это время сербские прожекторы нащупали корабли, и полевая

батарея у Банова Брдо открыла по ним огонь. «Андору» пришлось задержаться для очистки трала, и О. Вульф решил следовать дальше без него. У острова Цыганский было тихо, но у устья Колубары корабли опять попали под ружейный огонь, сопровождавший их до Шабаци.

Мониторы на Саве активно участвовали в боях за Шабач, непрерывно (нередко даже ночью) находились под обстрелом, корректируя свой артиллерийский огонь с помощью привязного аэростата. Мониторы «Бодрог» и «Шамош» оставались на Дунае и несли дозорную службу.

К концу сентября австрийцам удалось остановить сербско-черногорское наступление в Боснии. Во время этих боев от огня сербских батарей получил тяжелые повреждения и вышел из строя монитор «Лейта». У него сбили часть орудий и повредили прямым попаданием боевую рубку, при этом погибли все находившиеся в ней. Корабль отвели на ремонт в Славонскую Митровицу.

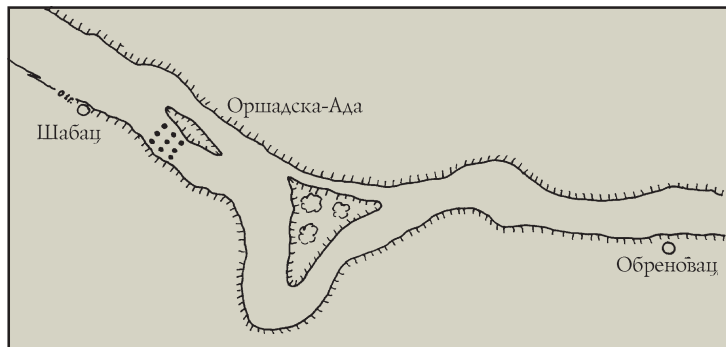
2 октября командование австрийской флотилией принял капитан 1 ранга К. Люcich. В течение октября бои шли главным образом на Саве.

23 октября саперы обнаружили у Митровицы первую русскую дрейфующую мину. В целях защиты от таких мин борта мониторов стали прикрывать сетями и рамами из брусьев. Флотилия располагала некоторым числом тральщиков. Однако для организации тральных работ на всем протяжении пограничных рек тральщиков явно не хватало и боевым кораблям приходилось рисковать. Первым погиб «Темеш».

23 октября 1914 г., около 3 ч, монитор «Темеш» взорвался на минном заграждении, установленном русским морским отрядом в районе Шабаци. Мины ставились с плоскодонных рыбацких лодок. Между двух лодок оборудовался настил, на который устанавливалась одна мина. Монитор, с флагманом на борту, напоролся кормой на одну из таких мин. Силой взрыва выбросило правую носовую башню, пламенем охватило часть погребов. Команда правой и левой башен и боевых погребов погибла. Броневую палубу выпучило и едва не заклинило дверь боевой рубки. От взрыва корму завернуло набок. Попыткам удержать корабль на плаву помешал ружейный огонь сербов с берега. Оставшихся в живых трех офицеров и 48 матросов снял патрульный катер «b». Всего из команды монитора погиб 31 человек, но офицеры спаслись все, так как на момент взрыва они находились на верхней палубе и мостике. Корабль затонул на небольшой глубине, так что рубка и мачта торчали из воды. У сербов эта победа вызвала большой подъем духа.

Гибели «Темеша» можно было избежать при лучшей организации службы наблюдения и связи. Австро-венгерские армейские части очень часто обстреливали свои корабли и даже усиливали огонь, если корабли показывали флаг или включали огни. Именно таким образом была





*Схема минного поля у Оршадска-Ады, на котором погиб монитор «Темеш»*

*Реконструкция И. И. Черникова*

сорвана первая разведка места гибели «Темеша», так как огонь австрийских сухопутных частей встревожил сербов. Наоборот, сербские рыбацьи лодки, которые накануне ночью были замечены на месте гибели «Темеша», не привлекли внимания австрийцев, их не обстреляли и даже не доложили об этом.

Печальная судьба «Темеша» заставила впоследствии вооружить все корабли флотилии вынесенными вперед фортралями со своеобразными «граблями» для поиска и подъема мин.

24 октября к флотилии присоединился недавно построенный монитор «Эннс», вооруженный двумя 120-мм пушками с длиной ствола в 45 калибров. Благодаря этому у флотилии появилась возможность эффективно бороться с морскими пушками среднего калибра, установленными в бетонных казематах на берегу. В тот же день, после артиллерийской дуэли на дистанции 10 км, монитор заставил замолчать трехорудийную французскую 148-мм батарею, установленную в фабричном квартале Белграда.

В конце октября началось наступление австро-венгерских войск по всему фронту, 1 ноября сербы оставили Шабач. Через день корабли флотилии достигли места гибели монитора «Темеш». Спустившись (под проводкой тральщика «Андор») ниже Шабача, мониторы «Кёрёш» и «Марош» поддерживали огнем свои наступавшие войска, нанеся отступавшим сербам тяжелые потери.

Вечером 3 ноября, обследуя фарватер в районе гибели «Темеша», тральщик «Андор», толкая перед собой баржу с тралом, обнаружил русскую мину. Взрыв мины потопил баржу. По звуку взрыва сербы открыли ружейный и артиллерийский огонь. Однако монитор «Кёрёш» быстро подавил батарею. «Андор», освободившись от обломков трала, ушел назад. Корабль получил много повреждений, в том числе и от обломков трала. Попытки армейских саперов протралить заграждение из-за сильного течения успеха не имели.

Бои в Боснии затихли. На фронте 6-й армии высвободилась значительная часть задействованных там сил, и 5 ноября австрийцы начали третью битву на Дрине. К 11 ноября 5-я австрийская армия при содействии мониторов продвинулась вдоль по Саве и овладела Мизарскими высотами к югу от Шабаца. Австро-венгерские войска, развивая наступление, 15 ноября заняли Вальево. При этом корабли флотилии принимали участие в боях у устья Колубары, Панчева и Гороски. Затем флотилии пришлось заняться очисткой фарватера от мин, которые приходилось по одной вытаскивать на берег, так как другие способы траления оказались непригодными. С 14 ноября тральные работы возглавлял «Андор».

22 ноября мониторы «Кёрёш», «Марош» и «Лейта», следуя за тральщиками, смогли принять участие в боях на подступах к городу Обреновац, который пал 26 ноября. Здесь выявилась потребность иметь на берегу артиллерийские корректировочные посты, связанные с мониторами телефонными линиями. Сербь окружили один такой пост. Его личный состав был частью перебит, а частью попал в плен.

В дальнейшем движение флотилии вниз по Дунаю вновь остановилось, так как ниже Обреноваца обнаружилось еще одно заграждение. Предполагалось наличие заграждений у Остружницы и Белграда. Начались тральные работы, а мониторы все это время стояли на якоре у Остружницы.

1 декабря возникли слухи об очищении сербами Белграда, и на следующий день австро-венгерские войска заняли город. После этого началось разведочное траление Савы и Дуная до Панчева. Выше моста Землина—Белград удалось вытралить 11 русских шаровых мин.

6 декабря корабельный состав флотилии пополнился двумя вооруженными пароходами, «Альмос» и «Самсон». На следующий день закончилось траление. Раздельно действовавшие отряды кораблей Дунайской флотилии объединились и сосредоточились у Белграда. Корабли приступили к поддержке левого фланга имперских войск, упиравшегося в Дунай у Грочка.

Однако успех австрийцев был недолговременным. 3 декабря начались бои на фронте Горный Милованец—Аранжеловец. На следующий день сербы обрушились на правый фланг австрийских армий у Вальева. Австрийцы стремительно откатывались по всему фронту и 8-го отступили на линию реки Колубары. 10 декабря 1914 г. начался отход от Грочка, на следующий день мониторы «Шамош», «Марош» и патрульный катер «п» ушли на Саву для обеспечения отхода 15-го австрийского корпуса у Новосела. 14 декабря 5-я армия уже отступала обратно через Саву у Шабаца. Переправу обеспечивали мониторы «Шамош» и «Марош». На сле-

дующий день корабли уничтожили средства переправы и приняли на борт арьергарды.

15 декабря австро-венгерские войска оставили Белград. Дунайская флотилия сдерживала огнем натиск сербов и уничтожала переправочные средства. Чтобы помешать русским ставить мины заграждения в оставленных районах, по ночам туда высылали патрульные катера.

Вторую половину декабря обе стороны использовали на отдых и перегруппировки сил. Сербия получила техническую помощь от союзников. Прибыли английские, французские и русские офицеры с тяжелой артиллерией, прожекторами, минами, торпедами, паровыми и моторными катерами и самолетами. Минную оборону возглавил английский контр-адмирал Трубридж. Ниже Железных Ворот Дунай охраняли русские вооруженные пароходы, а также минные и боновые заграждения.

Австрийцам удалось обнаружить минные заграждения на Саве (Мишанские высоты, Остружницы, управляемое минное заграждение у Белграда, торпедную батарею в устье Савы, у Белграда), на Дунае (управляемое заграждение и торпедную батарею у Белграда, минное заграждение и торпедную батарею около Винчи).

27 декабря русский морской отряд взорвал мост Землина—Белград и заградил проход по Саве. Наступила зима, все австрийские корабли ушли на ремонт в Будапешт. У Землины остались «Бодрог», патрульный катер «b» и вооруженный пароход «Альмос».

Кампания 1914 г. показала чрезвычайно важное значение Дунайской флотилии. Поэтому, кроме спешной достройки монитора «Иинн», на стапелях в Линце столь же спешно заложили два новейших монитора типа «Сава», а также шесть речных канонерских лодок. Были куплены и вооружены шесть пароходов для траления и минных постановок.

Этим закончилась неудачная для Австро-Венгрии первая сербская кампания. Австрийцы объясняли свое поражение отвлечением значительных сил в Галицию, на русский фронт. Из-за этого сербы якобы получили численный перевес над австрийскими войсками. Благодаря такому исходу кампании рухнули расчеты стран Центрального блока овладеть дунайским водным путем и таким образом обеспечить непосредственную связь с Турцией, остро нуждавшейся в получении технической помощи.

Несмотря на неудачу первой сербской кампании, для империи она имела одно весьма благоприятное последствие. Сербские войска оказались настолько истощены, что в продолжение всего 1915 г. не могли возобновить наступление и перейти линию Дунай—Сава. Это позволило Австро-Венгрии перебросить часть сил в Карпаты, где решалась судьба русско-австрийской кампании этого года. Против Сербии стояли только части ландштурма и Дунайская флотилия.

В первые месяцы 1915 г. корабли флотилии большей частью находились на верфях Будапешта, где ремонтировались, частично модернизировались и поочередно доковались.

Монитор «Шамош» после ремонта, произведенного в Брчко, стал на зимнюю стоянку в Броде на Саве. Монитор «Бодрог», патрульный катер «b» и госпитальное судно «Кульпа» несли сторожевую службу у Землины. В середине февраля мониторы «Эннс» (под командованием капитан-лейтенанта О. Вульфа), «Марош», вооруженный пароход «Самсон» и госпитальное судно «Трайзен» были посланы к Землине. Их дозорная служба протекала без значительных событий.

24 февраля корабельный состав Дунайской флотилии пополнился вооруженными пароходами «Балатон» и «Ваг», а через день вошли в строй тральщики «Байя» и «Баска». 1 марта в главную базу флотилии Петроварадин прибыли мониторы «Бодрог», «Кёрёш», а также вооруженные пароходы «Альмос», «Балатон» и «Ваг», тральщик «Андор» с речным минным отрядом и госпитальное судно «Кульпа».

С этого времени корабли Дунайской флотилии несли сторожевую службу у Землины дивизионами. Свободные корабли уходили для отдыха в Карловцы. Пребывание там использовалось и для проведения больших учений, в которых особое участие принимал речной минный отряд под командованием капитан-лейтенанта Рудмана, усиленный двумя саперными мотоботами. Позднее были предприняты промеры и начались землечерпательные работы в притоке Дуная — на Темеше. Таким образом, удалось создать судоходный путь для кораблей и судов малого водоизмещения, находящийся вне пределов досягаемости сербской артиллерии, сосредоточенной в Белграде.

Точная разведка взорванного железнодорожного моста Землина—Белград, проведенная саперными и флотскими офицерами, показала, что мониторам невозможно пройти в Саву.

24 марта монитор «Шамош» вышел с зимней стоянки из Брода на Саве в Брчко для несения сторожевой службы на Саве. В тот же день корабельный состав флотилии усилился вооруженным пароходом «Хелене».

Тем временем подвоз боевых припасов стал для Турции вопросом жизненно важным, так как от этого зависел исход боев в Дарданеллах. Румыния предусмотрительно закрыла свои железные дороги для Австрии и Германии, хотя формально она еще сохраняла союзнические отношения с этими странами. Поэтому 30 марта была предпринята очередная неудачная попытка перебросить боеприпасы по Дунаю. Пароход «Белград» с грузом боеприпасов, под командованием капитан-лейтенанта Виктора Бесця должен был прорваться у Белграда, воспользовав-

шись дождливой, штормовой погодой. Под прикрытием мониторов «Эннс» и «Бодрог» в 21 ч 30 мин пароход вышел из Землины и удачно прошел Панчево, не обнаруженный сербскими прожекторами. Так как артиллерия в Белграде молчала, то в 23 ч мониторы повернули обратно к месту якорной стоянки.

Однако предприятие окончилось полным провалом; сразу же ниже Винчи пароход обнаружили. После обстрела сербскими батареями он загорелся и взлетел на воздух. Командир, оба помощника и большая часть команды погибли. Только восемь человек достигли вплавь левого берега и были спасены своей береговой охраной. Нескольких человек, добравшихся до правого берега, сербы взяли в плен.

Позднее австрийская агентурная разведка установила, что русские морские отряды надежно защитили артиллерией средних калибров все сербское побережье, особенно около переправ. Кроме того, фарватер прикрывали минные поля и торпедные батареи. Проход 330-километрового участка между Белградом и болгарской границей, на который в мирное время потребовалось бы около 13,5 ч, стал совершенно невозможен — принимая во внимание сосредоточенный артиллерийский огонь, а также минную и торпедную опасность. В низовьях Дуная к тому времени уже свободно ходили вооруженные русские пароходы. Поэтому от дальнейших попыток доставки по Дунаю боеприпасов в Турцию пришлось на некоторое время отказаться.

Для того чтобы вызывать огонь сербских батарей на себя и предостеречь корабли флотилии от повреждений, в ночь с 9 на 10 апреля была сделана попытка поставить на якорь ложный монитор. Этот «корабль» построили на верфи Дунайской пароходной компании из бревен, досок и парусины, придали ему боевую окраску, и издали он имел вид монитора. Для усиления мистификации команда из добровольцев время от времени разводила огонь в топке. Нужно отметить, что у сербов агентурная сеть разведки действовала намного эффективнее, чем у австрийцев, поэтому они заранее знали о провокации и не стали стрелять по ложному противнику. Однако позднее сербские артиллеристы начали колебаться, видят ли они перед собой настоящий или ложный монитор. Благодаря этому австрийские корабли стали обстреливать гораздо меньше. Так, 10 апреля монитор «Эннс» неожиданно атаковал артиллерийские позиции восточнее Калимегдана, не встретив противодействия сербов.

В это время появился новый враг в виде аэропланов французских военно-воздушных сил, ограничивавшихся поначалу только разведывательными полетами. Учитывая это, австрийское Управление морских сил начало вооружать новые корабли Дунайской флотилии зенитными орудиям, в том числе и монитор «Инн», который под командованием капи-



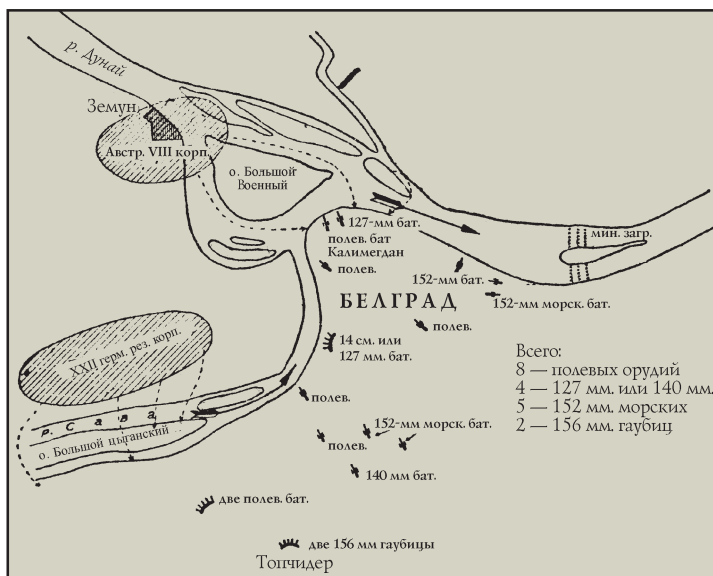
тан-лейтенанта Лотаря Лешановского 12 апреля пришел в Петроварадин. Корабль остался там для того, чтобы принять участие в противовоздушной обороне этой крепости и города Уйвидек. Монитор «Эннс» выполнял такую же задачу в Землине.

12 апреля флотилия пополнилась новым тральщиком «Балатон» под командованием капитан-лейтенанта запаса Франца Грейпеля. Монитор «Шамош» и вооруженный пароход «Уна» участвовали в учениях на Саве, имевших целью отработку совместных действий с войсками при обороне предмостного укрепления в Брчко.

В ночь на 23 апреля бесшумно двигавшийся английский паровой катер попытался атаковать мониторы на якорной стоянке у Землины. Но патрульный катер флотилии быстро обнаружил его и тотчас открыл огонь. Англичане были вынуждены преждевременно выпустить торпеду и повернули обратно. Торпеда взорвалась у глинистого берега Дуная, а так как монитор «Кёрёш» после этого переменял место стоянки, то у английских моряков создалось впечатление, что этот корабль они утопили, за что английский Наградной суд присудил призовые деньги командиру катера.

Для того чтобы в случае повторения такого нападения имела возможность отрезать катеру путь отступления, флотилии были приданы саперные катера под командованием капитана Франца Ваничека, которые укрывались в кустах ниже места якорной стоянки и должны были закрыть путь отступления пропущенному вперед торпедному катеру.

Схема укреплений  
Белграда в 1915 г.



Кроме того, подход к мониторам преграждался боном. Но англичане на новую атаку так и не решились.

В ночь на 28 апреля монитор «Кёрёш», находясь в дозоре, был безрезультатно забросан бомбами с самолета. На следующий день четыре французских самолета безуспешно пытались бомбить корабли на якорной стоянке у Землины. Огнем зенитной артиллерии один самолет был поврежден. 15 мая сербская артиллерия потопила патрульный катер «с».

В связи с ростом корабельного состава служба Дунайской флотилии была организована подивизионно. Вторым дивизионом мониторов командовал капитан 3 ранга Чарлз Мазьон. Минной партией руководил капитан-лейтенант Георг Риттер фон Цвирковский, который был прикомандирован к флотилии как офицер разведывательной службы.

Летние месяцы протекали для кораблей Дунайской флотилии в несении дозорной службы и обеспечении противовоздушной обороны у Землины, Уйвидека и Брчко на Саве. Речной минный отряд постоянно вел борьбу с русскими минными заграждениями, занимался разведкой и другими мелкими операциями. Вооруженные пароходы несли речную полицейскую службу. Так как сербские батареи обстреливали каждый корабль, заходивший в зону их огня, то на месте стоянки у Землины с 19 сентября стали использовать ложный патрульный катер.

Между тем против сербов подготавливалось совместное наступление австро-венгерских и германских вооруженных сил. Намерение по-



*Французская  
корабельная  
пушка в Сербии*

*Железные Ворота, близ которых  
австрийские и германские войска в 1915 г.  
форсировали Дунай и вторглись в Сербию*



ставить Сербию на колени и открыть путь к Константинополю уже в конце весны 1915 г. стало осуществимым в связи с вступлением Италии в войну на стороне стран Антанты. Из-за этого события позиции Болгарии и Румынии оставались крайне неопределенными.

К осени положение несколько изменилось в пользу держав Центрального блока — главным образом, из-за вступления Болгарии в войну на стороне Австро-Венгрии и Германии. Благодаря этому появлялись новые возможности по налаживанию коммуникаций с Турцией, которая являлась слабейшим звеном коалиции. Однако, пока Сербия по-прежнему контролировала Дунай, ни о каком полноценном снабжении Турции не могло быть и речи. Учитывая серьезность положения, инициативу взяла в свои руки Германия, которая выделила для решения этой проблемы 4-й, 10-й и 12-й резервные корпуса. Верховное командование на Сербском фронте перешло к генерал-фельдмаршалу фон Макензену. В это же время на Дунае появилась небольшая германская флотилия из 33 моторных катеров, приданных отдельным войсковым подразделениям. В ее состав вошла полуфлотилия из двух вооруженных пароходов и бронированной канонерской лодки «Вейксель».

Новое наступление на Сербию предполагалось начать в октябре. План операций предусматривал форсирование Дрины, Савы и Дуная. Так как на Дунайскую флотилию, которой командовал капитан 1 ранга Карл Люших, возлагались большие задачи, то ее корабли стояли в готовности

у Земуна и Уйвидека, а корабельный состав получил ценное пополнение в виде недавно введенного в строй монитора новейшего типа «Сава». Кроме того, в составе флотилии вновь находился поднятый, прошедший капитальный ремонт и модернизацию монитор «Темеш».

4 октября речной минный отряд начал тралить фарватеры в предполагавшихся для переправы местах. Сербь на этот раз были лучше, чем прежде, готовы к борьбе за переправы. В их распоряжении имелись английские и французские 127-, 148- и 152-мм морские пушки, установленные в бетонированных казематах и специально предназначавшиеся для борьбы с мониторами.

Операции на Саве и на дунайском участке Паланки—Базиас начались утром 6 октября. Монитор «Шамош» (капитан-лейтенант Эдуард Канковский), вооруженный пароход «Уна» (капитан-лейтенант Метцгер), тральщики «Арад» и «Фултон», а также два паровых парома еще 5 октября после обеда вышли из Брчко. В Брезовополье к ним присоединился третий паром. Так как во время похода оба тральщика потерпели аварию и вынуждены были повернуть обратно, то свой дальнейший путь отряд продолжал без них. У брода Рача начался ружейный обстрел. В ответ с кораблей раздалось несколько выстрелов из легких орудий. Один паром сел на мель у Равнье. 6 октября утром отряд кораблей благополучно прибыл в Ярак, выбил с места высадки сербское береговое охранение и тотчас начал переправу войск. Бой продолжался до 16 ч. «Шамош» сдерживал сербов орудийным огнем на одном фланге высадившихся войск, «Уна» — на другом.

После того как австрийские войсковые подразделения окопались, корабли вместе с паровым паромом пошли вниз и в 17 ч 40 мин достигли Мишарского брода. Здесь они попали под беглый и меткий огонь двух сербских 80-мм морских орудий, ведшийся с дистанции всего 800 м. Одновременно корабли накрыл шрапнельный огонь полевой батареи с Мишарских высот. Вскоре корабельная артиллерия подавила сербские батареи, но монитор и пароход также получили повреждения. Часть барбетной брони кормовой 120-мм башни «Шамоша», а также бортовая броня у провизионного погреба были разбиты. Осколки гранат перебили оба штуртроса и ранили двух человек. Один снаряд попал в надстройку, его осколки ранили кочегара и повредили паропровод и переговорные трубы. На вооруженном пароходе был выведен из строя один из пулеметов. Управляясь машинами, «Шамош» добрался до прикрытия Кленовачка-Ада и там своими средствами исправил повреждения. После этого корабли пошли дальше.

В 23 ч 40 мин группа, остановившись ненадолго у Прогара, продолжила путь к следующей переправе. Австрийцам удалось повсюду пода-



вить боевые посты сербов, так что в 3 ч ночи началась беспрепятственная переправа имперских войск.

В то же время началась самая трудная и длительная часть наступательных операций — штурм Белграда. Уже вечером 5 октября речной минный отряд Дунайской флотилии протралил обе протоки вдоль Большого военного острова и мин не обнаружил. Все патрульные катера встали ниже по течению от места переправы и возле устья Савы. Из них четыре катера в течение ночи были выведены из строя сербской артиллерией.

В ночь с 6 на 7 октября австро-германские войска успешно закончили переправу и с рассветом начали ожесточенный бой с упорно сопротивлявшимися сербами. Первоначально в бою участвовали мониторы «Бодрог» и «Марош» (командир — капитан-лейтенант Бублай). За ними последовали мониторы «Сава», «Кёрёш» (капитан-лейтенант Родинис) и «Лейта» (капитан-лейтенант Шуберт). Последним двум удалось вступить в сигнальную оптическую связь с высадившимися войсками и таким образом корректировать свой огонь в соответствии с требованиями армейских подразделений. «Кёрёш» получил при этом попадание снарядом большого калибра, пробившим дымовую трубу. Однако это не снизило боеспособности монитора.

После обеда сражавшиеся корабли сменили мониторы «Темеш», «Инн» и «Эннс» (капитан-лейтенант Топиль), шедшие под флагом



*Фельдмаршал фон Маккензен принимает парад австрийских войск в венгерском городе Версека 7 октября 1915 г.*





командующего Дунайской флотилии. Все трое вели интенсивный огонь по сербским батареям. Переправившиеся войска оказались в критическом положении. Первую помощь в эти тяжелые минуты им оказали мониторы, которые хотя и не могли подавить сербские батареи, но частично отвлекали на себя огонь артиллерии. Несмотря на жестокий сосредоточенный огонь сербов, корабли не вышли из сражения до самого вечера. Лишь благодаря поддержке флотилии боевой дух переправившихся войск остался несломленным, и они удержали за собой занятые позиции. В продолжение ночи артиллерийский бой не возобновлялся, и следующие штурмовые батальоны пошли вниз по Дунаю под прикрытием патрульных катеров «f» и «n».

Утром следующего дня положение австро-венгерских войск продолжало оставаться тяжелым, сербы теснили их артиллерийским огнем. Напряжение борьбы возросло, казалось, что боевые средства сербов за ночь только усилились. Флотилия поддерживала левый фланг переправившихся войск. Вскоре вышел из строя «Марош». На одной из позиций у Врачара корабль получил попадание в палубную рубку. При этом загорелся бензин, было убито и тяжело ранено несколько человек. Чтобы потушить пожар, монитор вышел из боя, но его боеспособность не пострадала.

«Энс» удачно обстреляла 148-мм батарея у Топчидера, добившись уже четвертым выстрелом попадания в носовую часть ниже ватерлинии. По счастливой случайности снаряд не взорвался, хотя и вызвал большое поступление воды в погреб боезапаса 120-мм снарядов и по-



мещения штаба. Корабль продолжал свой путь до тех пор, пока не вышел из зоны огня батареи, затем повернул к берегу и выбросился на мель. «Лейта» и «Кёрёш», несмотря на сильный огонь сербских батарей, приблизились к монитору и передали свои ручные помпы и материалы для заделки пробоины. При этом корабли продолжали вести артиллерийский бой.

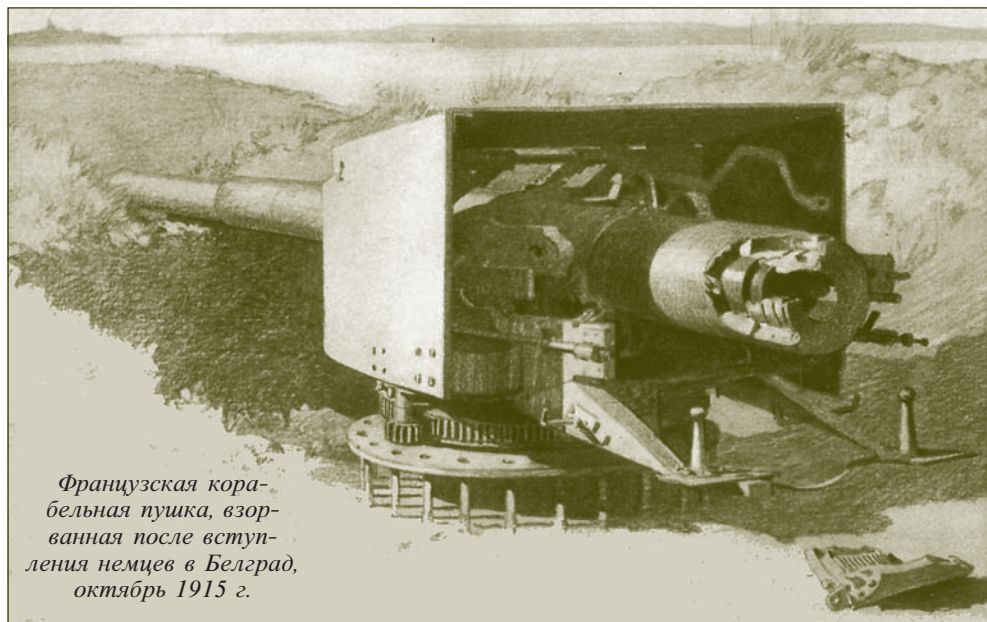
От этой же 148-мм батареи пострадал и монитор «Темеш» (капитан-лейтенант Вульф), следовавший в кильватере у «Эннса». Корабль развернулся и попытался атаковать батарею, но, несмотря на большой ход и зигзагообразный курс, батарея быстро пристрелялась и добила попадания в кормовую палубную рубку монитора еще до того, как он открыл огонь. Граната разорвалась недалеко от запасного командного пункта, убив шестерых и ранив девять человек. При этом снаряд вывел из строя рулевое управление, паропровод, радиостанцию и пробил осколками днище корабля и переборку погреба боезапаса. Командиру ничего не оставалось, как вывести корабль из боя и при помощи еще работавших машин отвести его как можно дальше из сферы обстрела и выбросить на отмель, чтобы затушить пожар и заделать пробоину. Это удалось выполнить без новых попаданий, несмотря на то что незащищенный монитор неоднократно накрывался огнем сербской артиллерии.

Тотчас после получения донесения о происшедшем командующий Дунайской флотилии послал мониторы «Сава» (капитан-лейтенант Меусбургер) и «Инн» для поддержки находившихся в бою кораблей

и потребовал введения в бой всей тяжелой сухопутной артиллерии. В конце концов 148-мм орудия крепости Топчидер удалось уничтожить попаданием из 305-мм мортиры. «Сава» и «Инн» (командир дивизиона капитан 3 ранга Мазьон) немедленно вступили в бой. В это время командующий флотилией пошел на моторном катере к «Темешу», приткнувшемуся к отмели у западного берега острова Рейер и находившемуся под обстрелом батарей Топчидера. «Сава» немедленно открыл по ним меткий огонь, а вооруженному пароходу «Самсон» (капитан-лейтенант запаса Фердинанд Шрамм) удалось взять тяжело поврежденный монитор на буксир и вывести его в тыл. В это время «Эннс» находился в Рейерской протоке, и лишь с наступлением темноты вооруженному пароходу «Альмос» (капитан 1 ранга запаса Рудольф фон Пайер) удалось вывести его на буксире.

Поддержка флотилией армейских подразделений не исчерпывалась только артиллерийским огнем. Весьма существенную роль сыграла возможность улучшить связь с высадившимися частями с помощью корабельных радиостанций, что было использовано в полной мере. В тот день мониторы не выходили из боя до вечера.

Потери Дунайской флотилии за эти дни оказались очень большими, но огонь корабельной артиллерии существенно поддержал высадившиеся войска. Утром 9 октября австро-германские войска, усиленные переправленными ночью подкреплениями, взяли Белград.



*Французская корабельная пушка, взорванная после вступления немцев в Белград, октябрь 1915 г.*

7 и 8 октября германские части 4-го резервного корпуса форсировали Дунай у Дунадомбо и Кевавара. Переправочные средства обслуживали 205 человек австро-венгерского морского отряда под командованием капитан-лейтенанта Алоиза Шторка, а также саперы на гребных паромах. Здесь в первый раз на Дунае были применены германские речные вооруженные силы, взятые из состава Вислинской флотилии и перевезенные по железной дороге, а именно: 20-я флотилия катеров (№ 19, 62, 66, 72, 73, 75; «п», «d» и пулеметная команда в составе четырех пулеметов) и 21-я флотилия катеров (№ 47, 53, 57, 69; «s» и «t») под общим командованием лейтенанта Шиллинга фон Каннштадта.

Одновременно с этой операцией монитор «Шамош», вооруженный пароход «Уна» и многочисленные минные и вспомогательные суда поддерживали действия австрийских армейских частей на Саве и обстреливали сербские позиции у Ярака. В дальнейшем эти корабли принимали участие в операциях у Дреноваца, Мизарфурта, Прогара, Шабаца, а также в атаке Липарских высот.

Утром 10 октября мониторы «Бодрог» и «Марош» вышли за тральщиком «Балатон» (капитан-лейтенант запаса Франц Грейпель) для поддержки левого фланга войск, наступавших на Липарские высоты. На следующий день сербские войска оставили высоты. Этим самым Австрия и Германия решили важнейшую стратегическую задачу, открыв себе свободный проход в Турцию.

Позднее, с продвижением австро-германских войск в глубь Сербии, задачи флотилии свелись к очистке фарватеров Дуная и Савы от минных заграждений. Для речного минного отряда началась тяжелая работа по тралению и уничтожению минных полей. Тральные работы сильно затруднялись продолжавшимся несколько дней штормовым ветром. Усиленный двумя маленькими пароходами, «Ордои» и «Футаир», отряд обезвредил на Дунае и Саве следующие заграждения:

- 1) беспорядочно поставленное заграждение из русских гальваноударных мин у острова Грабовце на Саве (месте гибели монитора «Темеш»);
- 2) заграждение из таких же мин у Остружицы на Саве;
- 3) английское управляемое минное заграждение в судоходной протоке (под железнодорожным мостом Землина—Белград);
- 4) русское управляемое заграждение на реке Саве, под Белградом;
- 5) русское гальваноударное минное заграждение на Саве, под Белградом, с источником тока на берегу;
- 7) двойное минное заграждение из французских шаровых мин в рукаве Дуная, под Белградом;
- 8) большое минное поле из русских гальваноударных мин в рукаве Дуная, у местечка Винча;



9) три русские управляемые мины в протоках между островами у румынской протоки Гура-Вай;

10) бревенчатый бон у нижнего выхода из протоки Гура-Вай, импровизированные мины, скомбинированные из зарядных отделений торпед и взрывателей;

11) двойное минное заграждение из русских гальваноударных мин на Дунае, у Кладужницы;

12) двойное заграждение выше Клодова из русских управляемых мин большого типа.

Из торпедных батарей австрийским морякам удалось обнаружить и обезвредить:

1) английскую трехтрубную торпедную батарею у белградского железнодорожного моста;

2) английский торпедный аппарат на берегу Дуная, в фабричном квартале Белграда;

3) русскую трехтрубную торпедную батарею у местечка Винча.

После взятия Белграда австрийские речные корабли были разделены в соответствии с местными потребностями. Госпитальное судно «Трайзен» обслуживало транспортировку раненых из Белграда в Уйвидек. Утром 9 октября вооруженные пароходы «Самсон» и «Альмос» (капитан-лейтенант запаса Пайер) отвели на буксире мониторы «Темеш» и «Эннс» для постановки в док и восстановительного ремонта в Будапеште. Вооруженный пароход «Хелене» (капитан 3 ранга Мисц) и патрульные катера «f» и «h» прикрывали переправы у Белграда, которые осуществлялись тремя паровыми паромами.

Вода в Дунае стала быстро подниматься. Воспользовавшись этим и не глядя на минную опасность, 14 октября вооруженные пароходы «Альмос», «Хелене» и «Ваг» (капитан-лейтенант Роинский) прорвались из Панчева в Дунадомбо, чтобы принять участие в переправах немецких частей.

Первый дивизион мониторов — «Иин», «Бодрог» и «Марош» — остался в Землине. Второй дивизион — «Сава», «Кёрёш» и «Лейта» — 16 октября ушел в Панчево. Так как речной минный отряд уже потратил фарватеры в минных полях, то 17 октября из Землины в Семендрию был отправлен понтонный мост. Из Землины до Панчева в голове каравана шел патрульный катер «h», а от Панчева — 2-й дивизион мониторов с тральщиком «Балатон» в голове. Состоявший примерно из 60 пароходов и буксиров конвой беспрепятственно прибыл к месту назначения. На обратном пути 2-й дивизион поддержал стык австро-венгерского и германского флангов, которые под прикрытием огня мониторов связались между собой посредством дозоров. «Марош» и патрульный катер «h» 19 октября сопровождали второй понтонный мост



Схема минного  
поля у Железных  
Ворот

Реконструкция И. И. Черникова



из Землины в Панчево. Отсюда конвоирование перешло ко 2-му дивизиону мониторов.

20 октября командование Дунайской флотилии ушло с 1-м дивизионом мониторов в Семендрию, а 2-й дивизион был направлен для прикрытия моста в Молдову. Тылы флотилии расположились в Кеваваре.

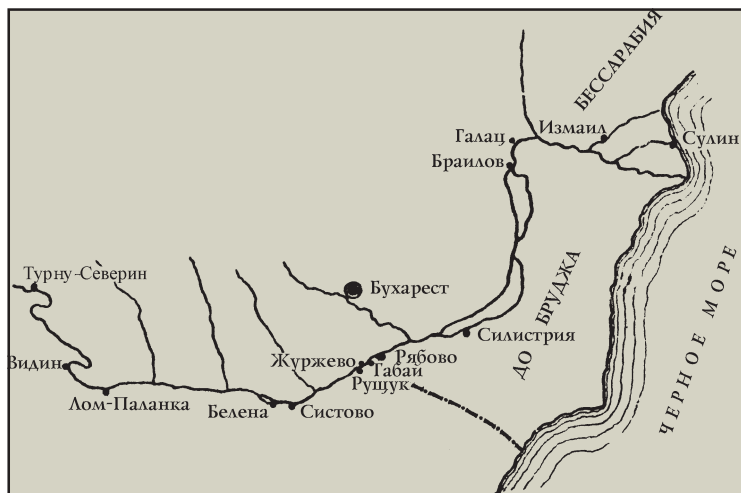
Между тем 1-я болгарская армия после сильных боев перешла через реку Тимок и 23 октября достигла Дуная у Прахова. В тот же день германские 420-мм мортиры открыли свой разрушительный огонь по сербским береговым батареям. Три дня спустя австрийские, венгерские, германские и болгарские силы соединились при Брза-Паланке. Сербы отошли в глубь страны.

26 октября капитан-лейтенант Цвирковский, принявший командование «Хелене», повел часть речного минного отряда (маленькие пароходы «Нуиль» и «Тисца Кальман») в Орсову и тотчас приступил к работам по расчистке заграждения в Железных Воротах.

29 октября вся Дунайская флотилия сосредоточилась в Орсове. После того как речной минный отряд освободил от мин проход вдоль сербского берега, из Орсовы смог выйти первый транспорт с боевыми припасами для Болгарии и Турции. Караван проследовал в Лом-Паланку, а русские вооруженные пароходы вынуждены были отойти в румынские порты. Мониторы «Бодрог» и «Кёрёш» остались в качестве охраны в болгарском порту Лом-Паланка.

Между тем австро-венгерские речные корабли «Шамош» и «Уна» выполнили свои задачи на Саве. После этого монитор «Шамош» ушел в Будапешт для ремонта, а вооруженный пароход «Уна» остался у переката Мишар для производства минно-тральных работ.

Так как перевозка боеприпасов для Турции по железной дороге была затруднена недостатком вагонов, то 2 ноября в Систово и Рушук, под прикрытием «Савы», «Альмоса» и «Самсона», прошли шесть буксиров с караваном барж. В последующие дни было проведено еще несколько конвоев.



*Схема реки Дунай  
на территории  
Румынии  
и Болгарии*

В первой половине 1916 г. боевые действия на пограничных реках не велись. Корабли Дунайской флотилии прикрывали тылы союзной Болгарии, а также оказывали психологическое давление на Румынию. Кроме того, флотилия занималась созданием береговых укреплений на болгарско-румынской границе, в районе Добруджи.

Двурушническая политика Румынии, вкупе с усилиями стран Антанты втянуть ее в войну на своей стороне, заставила австро-венгерское верховное командование сосредоточить корабли Дунайской флотилии в речных портах Болгарии. Так, в Лелеке и Рушук стояло по дивизиону мониторов.

К этому времени в состав австрийской флотилии вошли очень ценные корабли сравнительно небольшого водоизмещения: «Вельс», «Барш», «Компо», «Виза», «Штер», «Лахс», «Фогаш» и «Чука». Хотя они числились патрульными катерами, но фактически это были речные канонерские лодки. При водоизмещении до 140 т корабли имели на вооружении довольно мощную башенную артиллерию или из двух 75-мм, или из четырех 66-мм пушек, броню от 6 до 10 мм. Взамен выбывшего из строя парохода «Андор» речной минный отряд получил моторную баржу «Туллин». После того как в Рушук вошло в строй госпитальное судно «Кульпа», был разоружен пароход «Трайзен». Пароход «Хебе» стали использовать как штабное судно. В феврале 1916 г. в состав флотилии вошли германские сторожевые корабли «Вейксель», № 66 и 72 и «d». Совместно с австро-венгерскими кораблями и несколькими болгарскими паровыми баркасами они несли сторожевую службу.

Сравнительно мирная обстановка дала возможность вплотную заняться капитальным и текущим ремонтом речных кораблей, систематиче-

ским обучением команд, минными и тральными учениями, а также проведением учебно-боевых походов.

Румыния еще только начинала завязывать дружеские отношения с Антантой. Несмотря на создавшуюся напряженность между нею и блоком центральных держав, транспорты боеприпасов и снабжения для Болгарии и Турции совершали перевозки по Дунаю беспрепятственно — точно так же, как беспрепятственно шли перевозки хлеба из Румынии в Германию и Австро-Венгрию. Однако вскоре даже румынам стало ясно, что победа стран Антанты не за горами. Только в союзе с Антантой Румыния могла осуществить свою давнишнюю мечту о присоединении Семиградия (т. е. Трансильвании), входившей тогда в состав Венгрии.

Эти тревожные для Австрии события потребовали срочной организации в Белянской протоке (выше Систова) оперативной базы флотилии. В конце июля здесь сосредоточились все предназначенные для снабжения баржи — с боевыми припасами, нефтеналивные, угольные и продовольственные. Необходимые войсковые переправочные средства прибыли на Дунай несколькими железнодорожными эшелонами и также стояли в Белянской протоке.

13 августа флотилия вместе с приданными ей сухопутными батареями и прожекторными взводами перешла в оперативное подчинение фельдмаршала фон Макензена. Германские моторные катера ушли — частично к Орсову, частично в оперативную базу. В районе Кладова остался только вооруженный пароход «Альмос» (капитан 3 ранга резерва Штрудтгоф) вместе с канонерскими лодками «Штер» и «Лахс». Монитор «Марош», вооруженные пароходы «Хелене», «Ваг» и «Уна» несли сторожевую и вахтенную службу в Белянской протоке. Находившиеся под Рушуком мониторы продолжали тактические учения, разведывательные походы и минно-тральные учения. Эта интенсивная деятельность очень встревожила румын, они повысили бдительность и увеличили число береговых постов. 18 августа для усиления собственной обороны флотилия выставила минное заграждение, которое охранялось полевой батареей.

Во второй половине августа политическая ситуация заметно обострилась, и недавние союзники начали активно формировать оборонительный фронт. Однако на Дунайском фронте (протяженностью около 400 км, пересеченном возвышенностями, оврагами и реками) австрийцы и немцы имели возможность сосредоточить довольно незначительные силы, носившие характер легкой пограничной охраны. В этих условиях большее оперативное значение приобрели военно-речные силы, состоявшие из австро-венгерской Дунайской флотилии и Императорской германской флотилии моторных катеров на Дунае, подчиненной офицеру морского Генерального штаба капитану 1 ранга Бене.

Австро-венгерской речной флотилии противостояла румынская дунайская дивизия. Главные силы ее состояли из четырех довольно мощных мониторов, каждый из которых имел водоизмещение в 680 т, был вооружен тремя 120-мм пушками, двумя 120-мм гаубицами, четырьмя 47-мм пушками и двумя 6,5-мм станковыми пулеметами. Бронирование борта, артиллерийских башен и боевой рубки достигало 75 мм. Легкий дивизион состоял из канонерских лодок (каждая водоизмещением 110 т, вооруженная двумя 57-мм пушками и четырьмя 6,5-мм станковыми пулеметами), пяти миноносков, восьми сторожевых катеров и четырех шлюпов. Для текущего и капитального ремонта кораблей и судов имелись верфи и мастерские в Браилове и Галаце.

Россия имела на Дунае 11 вооруженных пароходов и первоначально не собиралась увеличивать корабельный состав своих речных сил. Дело в том, что русский Генеральный штаб последовательно отстаивал ту точку зрения, что Румыния устраивает Россию только в качестве нейтрального государства, но отнюдь не в качестве ненадежного союзника. И действительно, вскоре на территорию Румынии пришлось вводить значительный контингент русских войск, а также нести большие материальные расходы по усилению не готовых к войне румынских вооруженных сил. Точно так же смотрели на своего недавнего союзника и в германском Генеральном штабе. Ненадежная, но нейтральная Румыния вполне устраивала не только русских, но и немцев, которым формирование Румынского фронта не давало ничего, кроме головной боли.

Боевые действия, как это ни странно, первыми начали румыны. Видимо, у них просто сдали нервы. 27 августа ровно в 21 ч Румыния объявила войну двуединой монархии. Уже через полчаса хорошо укрытый румынский миноносец пустил торпеду по стоявшему у Рушука флагманскому кораблю австро-венгерской флотилии, монитору «Босна». Торпеда попала в одну из находившихся поблизости морских барж, груженную бензином и углем. Взрывом баржу разорвало пополам, и она затонула. Это исключало дальнейшее пребывание кораблей флотилии на открытом рейде у Рушука. Речной минный отряд получил приказ поставить минные заграждения ниже Рушука и боновое заграждение у западного входа в Белянскую протоку.

Первый дивизион мониторов взял под охрану базу в Белянской протоке. Часть грузовых и вспомогательных судов ушла в Беляны. Второй дивизион мониторов («Бодрог», «Кёрёш», «Шамош», «Лейта» и канонерские лодки «Фогаш», «Чука», «Виза», «Барш», «Компо» и «Вельс») защитил себя от возможных торпедных атак, поставив впереди баржи и заняв наиболее удобные позиции для обстрела Журжева. Болгария к этому времени войну Румынии еще не объявила.

Рано утром 28 августа корабли австро-венгерской флотилии обстреляли портовые сооружения Журжева. Вскоре пламя охватило нефтяные цистерны, вокзал и береговые склады. Часть румынских барж была потоплена. В ответ румынские батареи обстреляли Рушук, корабли не пострадали, но городу был нанесен ущерб. Это повлекло за собой вступление в войну нейтральной и продолжавшей колебаться Болгарии. Австрийские мониторы пошли вверх по реке, а канонерские лодки отбуксировали к нижнему входу в гавань Рушука захваченные румынские баржи. Здесь их и затопили. Во время похода к румынскому берегу орудийным огнем удалось потопить два румынских сторожевых корабля, покинутых своими командами. Затем канонерские лодки начали траление фарватера для прохода мониторов. Около полудня дивизион мониторов уничтожил артиллерийским огнем румынский минный заградитель «Розарио».

В ответ на эти активные действия австрийской флотилии румынская Дунайская дивизия ограничилась лишь постановкой у Калимока минного и бонового заграждения. Благодаря этому австрийская флотилия не смогла спуститься по Дунаю и поддерживать продвигавшиеся в Добруджу австро-германо-болгарские войска. Однако эти же заграждения закрыли для румынских кораблей и судов выход вверх по Дунаю. Румыны пытались атаковать корабли австрийской флотилии самолетами, а также огнем средней и легкой артиллерии. Такие нападения на Белянскую протоку имели место 5, 18 и 25 сентября. Но на австрийских кораблях эти атаки встретили с восторгом — как долгожданную возможность потренироваться в управлении огнем и отработке огневой дисциплины. Ни обстрелы румынской артиллерии, ни бомбометание с самолетов не причинили кораблям никакого вреда.

1 октября австро-венгерская флотилия получила возможность принять участие в боевых действиях. В этот день утром румынские войска перешли через Дунай у Ряхова, и флотилия получила приказ уничтожить переправы. Условия погоды и местности не благоприятствовали проведению операции. Тем не менее командование флотилией двинуло готовые к выходу корабли в прорыв. Под вечер вышли вниз канонерские лодки «Виза», «Барш» и «Компо». Но с наступлением темноты погода еще более ухудшилась, шторм с дождем достиг такой силы, что корабли вынуждены были неоднократно становиться на якорь, несколько раз теряли друг друга в темноте, а канонерка «Компо» один раз даже села на мель. Только в половине второго ночи корабли добрались до Лелека. Мониторы же смогли сняться с якорей только в 2 ч ночи, когда видимость несколько улучшилась.

Первыми у Ряхова появились канонерские лодки «Виза» и «Барш». Несмотря на жестокий огонь румынской артиллерии, австрийские корабли



дали наибольший ход, подошли почти вплотную (на 200 м) к мосту и открыли беглый огонь по переправлявшимся войскам. Румыны в панике разбежались, однако огонь их полевых батарей усилился, и оба корабля получили многочисленные повреждения. Тем не менее они отошли только около 9 ч утра, когда расстреляли весь боезапас.

Два часа спустя мониторы «Бодрог», «Кёрёш» и канонерская лодка «Вельс» подошли к острову Табан, где их тотчас обстреляли румынские батареи. Мониторы приблизились на 3 км к наплавному мосту и открыли по нему огонь, постоянно меняя место. Этот неравный бой с румынскими батареями продолжался несколько часов. «Бодрог» получил пять попаданий, выведших из строя электрогенератор и орудийные башни. Кораблю пришлось уйти для исправления повреждений под прикрытие острова Табан. «Кёрёш» продолжал бой и получил 12 попаданий. При этом один из снарядов пробил палубу в корме и разорвал паровую магистраль. Два других румынских снаряда попали в боевую рубку и наполнили ее удушливыми газами. Окутанный паром, лишенный управления монитор снесло к румынскому берегу. Только после перекрытия магистрали корабль с большим трудом удалось снова вывести на фарватер. С наступлением темноты мониторам пришлось отойти к Лелеку.

На рассвете следующего дня румынские войска у Ряхова начали отступать. Отход прикрывался значительно усиленной артиллерией. Поэтому мониторы в продолжение всего дня не смогли больше приблизиться к мосту. Австрийцам пришлось ограничиться пуском дрейфующих мин, а под занавес пустить по течению пустую баржу. В результате понтонный мост разорвался в нескольких местах, и большей части переправившихся румынских войск (всего их было три бригады) отступление на свой берег удалось отрезать. Румынские мониторы так на горизонте и не появлялись. Таким образом, австрийская флотилия своими активными действиями оказала решающее влияние на ход событий и заставила румын отказаться от дальнейшего проведения операции, успех которой уже обозначился. Переправившиеся румынские войска понесли большие потери и почти поголовно попали в плен. Фельдмаршал фон Макензен в своем приказе очень лестно отметил боевые успехи флотилии.

23 октября флотилия обеспечивала переправу Дунайской армии у Систова.

По мере победоносного продвижения австро-германских войск на восток и овладения ими Валахии флотилия также занимала один за другим речные порты Румынии, очищала Дунай от заграждений и освобождала его для имперского судоходства. Одновременно с этим корабли флотилии проводили многочисленные разведывательные операции. Мо-

ниторы принимали участие во взятии Журжева, Фламанды, Греко-Прунда, Казiorеале и Пуэни. Достигнув Калимоцкого заграждения, флотилия приступила к его ликвидации и к 30 декабря закончила эти работы.

Поскольку в декабре 1916 г. на Дунае наступило затишье, а корабли австро-венгерской флотилии и германские моторные катера нуждались в ремонте, то значительная часть флотилии была отправлена обратно в империю. В Турну-Северин на ремонт пришли «Темеш», «Бодрог», «Кёрёш», «Виза», «Барш» и «Компо». 24—25 декабря на зимнюю стоянку в Будапешт были возвращены «Инн», «Сава», «Шамош», «Лейта», «Вельс» и «Самсон».

В начале 1917 г. германские и австро-венгерские части беспрестанно преследовали разбитые румынские армии, и лишь с вступлением в бой русских подкреплений положение изменилось. На участках у Буцеу и Рымникул-Сарат произошли жестокие бои, после которых русские и румынские войсковые части вынуждены были отойти за предмостные укрепления у Браилова, Намолоаза и Фокшан. К 19 января румыны и русские повсюду были отброшены за реку Серет. Попытки русских отвлечь внимание австро-германских войск боями на Молдавском и Карпатском фронтах успеха не имели.

После этих боев румынская армия оказалась настолько разбитой и деморализованной, что ее полностью пришлось заменить русскими частями. С помощью французских офицеров она была частично реорганизована и снова направлена на фронт.

К началу 1917 г. речной минный отряд под командованием капитана 3 ранга Цвирковского под прикрытием вооруженных пароходов «Хелене» и «Ваг» был выслан для траления водных путей по Дунаю. Несмотря на необыкновенно высокий уровень воды в реке и исключительно суровые зимние условия плавания, отряду удалось протралить фарватеры вплоть до Журжева, где 2 января австрийские моряки установили минное заграждение.

21 января австро-венгерские мониторы «Бодрог» и «Кёрёш» под командованием капитан-лейтенанта Козьмы Бема прибыли в Браилов, где приступили к охранной службе. Начавшийся ледостав воспрепятствовал смене этой группы кораблей. Лишь в середине марта наступила оттепель, начался ледоход, а вместе с этим для Дунайской флотилии наступил очередной активный период. В течение следующих недель боевые действия свелись к отдельным огневым налетам русской дальнобойной артиллерии на дозорные корабли и к отражению атак разведывательной и бомбардировочной авиации.

9 мая в состав австрийской флотилии вошел недавно построенный монитор «Босна».

В конце июня русские моряки установили в Галаце две 152-мм пушки и вынудили канонерские лодки прекратить базирование на Гецет. После этого все боевые корабли и вспомогательные суда флотилии сосредоточились в Браилове. В Гецете остался лишь наблюдательный пост.

В дальнейшем флотилия практически ничем себя не проявила — при полном господстве русских на Черном море все низовья Дуная (до Браилова включительно) были, безусловно, доступными для миноносцев, тральщиков, десантных судов и канонерских лодок Черноморского флота. Все эти корабли заведомо уступали австрийским по броневой защите. Зачастую они ее и вовсе не имели, за исключением орудийных щитов и противоосколочного бронирования боевых рубок. Но у них на вооружении стояли 75-, 102-, 120-, 130-, 152- и 203-мм пушки с длиной ствола 50—60 калибров, т. е. артиллерия австрийских кораблей явно уступала русской по баллистическим характеристикам. На четырех новейших австрийских мониторах имелось всего лишь восемь 120-мм пушек с длиной ствола 45 калибров. На остальных шести кораблях стояло десять устаревших 120-мм пушек с длиной ствола 35 калибров. Таким образом, русские могли расстреливать австрийцев вне пределов досягаемости их артиллерии. Кроме того, к этому времени в низовьях реки уже имелись довольно значительные русские речные силы. Для объединения командования речными и морскими отрядами на Дунае 14 апреля 1917 г. приказом начальника Морского штаба Верховного главнокомандующего за № 203 в состав русской Дунайской флотилии были включены все русские и румынские боевые корабли и вспомогательные суда.

Таким образом, русская Дунайская флотилия по своей боевой мощи явно превосходила австро-венгерскую, боевое расписание которой на тот момент состояло из нижеперечисленных кораблей.

1-й дивизион мониторов: 1-й отряд — «Босна», «Эннс», патрульный катер «Фогаш»; 2-й отряд — «Сава», «Инн», патрульный катер «Чука».

2-й дивизион мониторов: «Бодрог», «Кёрёш», «Шамош», «Лейта» и корабль особого назначения «Марош».

Отряд канонерских лодок — «Вельс», «Барш», «Компо», «Виза»;

Отряд вооруженных пароходов: 1-я группа — «Альмос», «Хелене»; 2-я группа — «Уна», «Ваг»; 3-я группа — «Шолонш», «Шиглигельт».

Отделение речной минной службы: минный транспорт «Балатон», минный транспорт — моторная баржа «Тулин», тральщики «Вайо» и «Баски», две баржи-тральщика, пять противоминных плотов, два паровых баркаса.

Плавучие средства: вооруженный спасательный пароход «Самсон», госпитальное судно «Эрцгерцог Франц Фердинанд», штабной пароход «Хебе», буксирные пароходы «Ахиллес» и «Пушташек».

Плавучая база: одна жилая баржа, одна пристань, три буксира, четыре грузовых судна, грузовой пароход «Лелек», пароход местной службы «Белене».

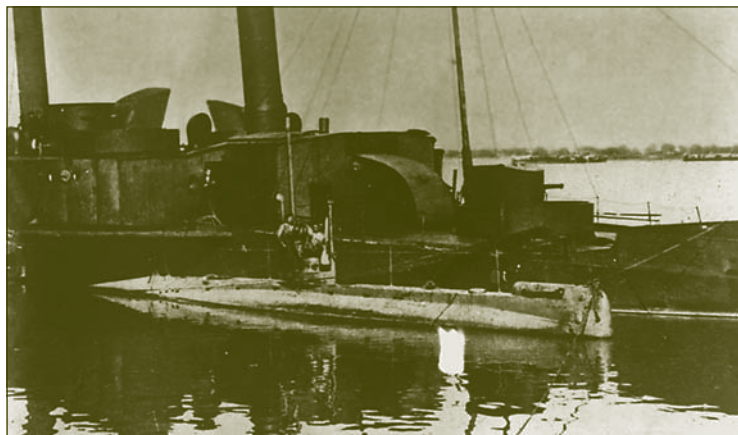
Однако участь России решалась не только боеспособностью ее вооруженных сил, тем более на отдаленном фланге огромного фронта. Началась очередная русская смута. Россия, находясь на стороне победителей, внезапно потеряла все. Союзники уже соглашались на то, чтобы Черноморский флот взял столь желанные для России черноморские проливы. Армия и флот технически вполне были подготовлены для успешного выполнения этой операции.

22 сентября 1-й дивизион австрийских мониторов совершал переход из Черновод в Браилов. В связи с туманом и низким уровнем воды отряд шел с интервалом в тысячу метров между кораблями. Когда около полудня первые три монитора пришли в Браилов и уже окончили швартовку, было получено известие, что монитор «Инн» с командующим флотилией на борту взорвался на mine и утонул в 14 км выше Браилова. В 11 ч 45 мин под носовой частью корабля произошел сильный взрыв. Над правым бортом на высоту мачты поднялся столб воды. Вся носовая оконечность как будто поднялась вверх, а затем тотчас ушла под воду. Корабль затонул у левого берега реки буквально в течение несколько минут. Почти всей команде, в большинстве вышедшей на верхнюю палубу, удалось спастись. Много людей было выброшено за борт взрывом, но их сразу же подобрала спущенные шлюпки. Погибли только начальник штаба Дунайской флотилии капитан 3 ранга Ферстер (в своей каюте) и телеграфист. Старший лейтенант Герхард Грейс, хотя и был подброшен силой взрыва к подволоку своей каюты, выплыл через заполнившийся водой офицерский коридор и успел через выходной люк подняться на верхнюю палубу.

Командир 1-го дивизиона мониторов немедленно вышел к месту трагедии на своем флагманском корабле «Босна» с частью речного минного отряда и медицинской помощью. В кратчайший срок команду «Инна» удалось спасти. Работы по подъему монитора развернулись незамедлительно.

В последнюю четверть 1917 г. деятельность Дунайской флотилии была очень ограниченной. 3 декабря в командование флотилией вступил контр-адмирал Виктор Викергаузер. Так как русская армия к этому времени развалилась и Советская Россия начала сепаратные переговоры о мире «без аннексий и контрибуций», то австро-венгерская флотилия стала полной хозяйкой на Дунае.

Новый 1918 г. Австро-Венгрия начала мирными переговорами с Россией и Румынией. Между частями русской и румынской армий дело доходило до явного разрыва. Начались даже стычки с применением ору-



---

*Захваченная  
австрийцами  
на Дунае русская  
подводная лодка  
№ 3 у борта  
вооруженного  
парохода (плавучей  
мастерской)  
«Самсон»*

---

жия. 20 января буквально в виду Браилова, занятого австро-венгерскими войсками, произошло кровавое столкновение между бывшими союзниками по Антанте. 5 марта Румыния подписала все условия перемирия, и необходимость в военном решении вопроса отпала. После этого Дунайская флотилия занималась лишь минно-тральными работами и обеспечивала безопасность плавания транспортных судов по Дунаю.

17 марта монитор «Темеш» захватил в Рени пароходы Русского Дунайского пароходства: «Бессарабец», «Одессу», «Сом» и «Гардемарин Маер», из них два последних были переоборудованы в тральщики «I» и «II».

В это время германский Генеральный штаб вовсю занимался формированием украинских войсковых частей, которые отличались очень слабой дисциплиной. Ежедневно мародеры нападали на различные склады и слабо охраняемые железнодорожные станции. Так как южная часть России пересекалась мощными судоходными реками, которые в то время являлись важными путями сообщения, то у австро-германского командования возникла мысль прикрыть перевозки по рекам кораблями Дунайской флотилии. Перед ними ставились чисто полицейские задачи: удерживать в подчинении местным украинским властям коренное население, силой подавлять любые попытки помешать перевозкам, а также охранять от разграбления пристани и береговые склады.

28 марта командующий флотилией приказал капитану 3 ранга Олафу Вульффу сформировать и возглавить отряд кораблей для похода в Черное море. В состав отряда вошли мониторы «Босна», «Бодрог», «Кёрёш» и «Шамош». Дивизион тральщиков состоял из канонерских лодок «Барш», «Вельс», «Компо» и «Виза», а также вспомогательных тральщиков «I» и «II». Командир дивизиона тральщиков лейтенант Виктор Шмидт имел свой флагманский корабль — «Бессарабец» с буксируемой нефтеналив-



ной баржей. База с запасами находилась на пароходе «Одесса» и буксируемой угольной барже.

Отряду была поставлена задача дойти до Одессы, а оттуда двинуться вверх по речным системам Днестра и Буга. Это потребовало специальной подготовки речных кораблей, обладавших низкой мореходностью из-за их малой осадки и незначительной высоты надводного борта. На судостроительных заводах и вновь оборудованной плавучей мастерской немедленно приступили к соответствующим работам. Они, главным образом, заключались в закреплении по-походному всего инвентаря (в первую очередь боезапаса), в установке кампасов и водоопреснителей — для обеспечения работы машин при плавании в соленой воде.

При тралении низовьев Дуная 8 апреля погиб на mine вспомогательный тральщик «I», из 23 членов экипажа спаслись только семь человек. После происшедшей трагедии уцелевший тральщик «II» был исключен из состава тральных групп, так как его осадка была недопустимо велика для подобного рода работ.

9 апреля командующий флотилией провел в Сулине смотр отряда. К этому времени из состава отряда, кроме вспомогательных тральщиков «I» и «II», были выведены канонерские лодки «Компо» и «Виза». Утром следующего дня отряд вышел из Сулина. Так как пароход «Одесса» с баржей давал очень малый ход, то «Бодрог» взял обоих на буксир. В Днестровском лимане минная опасность отсутствовала. Для австрийцев это был первый случай, когда плоскодонные речные корабли с малым запасом плавучести вышли в море. Опыт удался, и в 19 ч последний из кораблей отряда ошвартовался в Карантинной бухте города Одессы, где и предполагал остаться вплоть до полного разоружения его беспокойного населения.

19 апреля монитор «Шамош» в сопровождении группы канонерских лодок вышел вверх по Днепру в Херсон. Несмотря на волнение и четырехбалльный ветер, корабли в тот же день прибыли к месту назначения. Поступившие сведения о беспорядках в Николаеве вынудили отправить один монитор и в этот порт. На рассвете 21 апреля «Кёрёш» вышел туда и в тот же день стал нести службу стационара. Буксиры «Бессарабец» и «Одесса» обеспечивали перевозки из Одессы в Сулин.

Между тем обстановка на Украине отличалась крайней двусмысленностью. Строгие меры, предпринятые германским командованием в целях наведения хоть какого-нибудь правопорядка, а особенно суровые законы о военных поставках даже легальной украинской прессой комментировались исключительно резко и озлобляли местное население. Последнее держалось неизменно враждебно и вело себя вызывающе. Высшие австрийские начальники получали угрожающие письма. Украинское правительство практически не имело реальной власти над стра-



---

*Монитор «Бодрог»  
в Одессе*

---

ной, а начальство на местах отличалось крайней беспомощностью. 1 мая по всей Украине намечались грандиозные социалистические демонстрации. Так как власти Одессы объявили, что не в состоянии применить оружие в случае каких-либо выступлений, то с их согласия 29 апреля австро-германские части приступили к разоружению горожан.

Корабли флотилии прикрывали эту операцию в наиболее опасном рабочем квартале в северной части города — на Пересыпи. Морская авиация Австро-Венгрии и Германии производила разведку над городом и в море. 30 апреля разоружение закончилось без особых происшествий, и 1-е Мая трудящиеся отпраздновали без нарушений общественного порядка.

Однако стоянка отряда в Одессе была отнюдь не безопасной. В один из вечеров на часового у монитора «Босна» было совершено нападение. Матроса безуспешно пытались забросать камнями, нападавших удалось отогнать только силой оружия.

5 мая корабли флотилии начали покидать негостеприимную Одессу. «Бессарабец» с баржей на буксире направился в Сулин. «Одесса», ведя на буксире баржу с запасами топлива, пошла на Херсон. «Босна», «Барш» и «Вельс» вышли несколько позже. «Бодрог» остался в Одессе в качестве стационара. В 19 ч все австрийские корабли сосредоточились в Херсоне, где стояло большое количество украинских кораблей бывшей русской Дунайской флотилии, ныне поднявших украинские флаги. Они пытались оказать слабое и беспорядочное сопротивление, а затем начали уходить вверх по Днепру. Но этому помешал заградительный огонь австро-венгерского отряда кораблей. Украинские команды разбежались, и на бывших русских кораблях были подняты австро-венгерские военноморские флаги.

15 мая отряд кораблей в составе монитора «Босна», канонерских лодок «Барш» и «Вельс» начал разведывательные походы по Днепру. Австрийцы сразу же справедливо отметили прекрасную судоходную обстановку на русских реках, что вполне позволяло обходиться без лоцманов даже совершенно незнакомым с условиями плавания офицерам Дунайской флотилии. В отличие от навигационной, военно-политическая обстановка в прибрежных населенных пунктах отличалась крайней неопределенностью и запутанностью. Из остатков различных частей русской армии здесь были организованы украинские полки и дивизии, которые имели на вооружении артиллерию, броневые автомобили и пулеметы. Слабые австро-венгерские гарнизоны не доверяли этому «войску» и не чувствовали себя в безопасности. Понятно, с какой радостью они приветствовали каждый приход кораблей Дунайской флотилии.

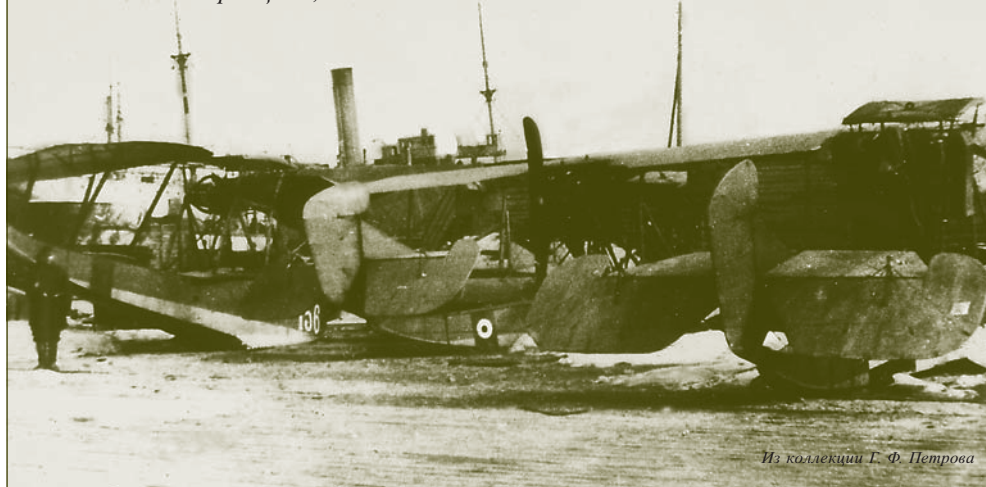
20 мая командир 12-го корпуса генерал Браун поставил перед моряками задачу разработать план похода вверх до Екатеринослава. Замысел отличался чрезвычайной смелостью, так как до этого ни один корабль не поднимался вверх по Днепру через пороги, расположенные между Екатеринославом и Александровском. Вечером на монитор «Босна» явились два лоцмана, Михаил Павлович Третьев и Павел Гаврилович Колбаса. Оба очень обстоятельно разъяснили предстоящие трудности похода и выразили сомнение в пригодности боевых кораблей для этих целей. Поэтому решили послать на форсирование порогов только канонерскую лодку «Барш». Корабль вышел в поход утром следующего дня.

Уже на первом участке, от якорного места до подхода к порогам, доверие к лоцманам укрепилось. В дальнейшем оно переросло в уважение, так как те показали безукоризненное знание мест и особенностей течения. Лоцманы могли назвать любой камень в реке. В свою очередь, мощь главной энергетической установки, которую корабль развил в очень короткий срок, также произвела заметное впечатление на местных жителей, привыкших, главным образом, спускать плоты по течению.

Район порогов представлял собой красивейшую картину. С обеих сторон обступали высокие скалистые берега, местами покрытые пышной растительностью. Канонерская лодка должна была пробраться между скал, которые, казалось, запирали всё течение реки. Железнодорожный мост выше места якорной стоянки — изящный образец строительного искусства — был взорван большевиками (или кем-то еще) посередине реки. За мостом, выше по течению, располагался Татарский брод. Вид его был обманчив. Ничто не указывало на то, что здесь еще с древнейших времен существовала удобная переправа.

Порожистый участок реки российское Министерство путей сообщения тоже пыталось сделать судоходным, однако результаты этой

*Гидросамолеты М-9, захваченные  
в Одессе австрийцами, 1918 г.*



*Из коллекции Г. Ф. Петрова*

попытки оказались скромнее, чем на Дунае. Правда, австрийцы отмечали, что на Днепре фарватер запутаннее, а скорость течения значительно больше. Камни, скалы и песчаные банки не полностью перекрывали всю реку в порогах, оставляя извилистые проходы. При проходе порогами управление кораблем требовало полного внимания всего личного состава. Первый порог — Явленный — канонерская лодка «Барш» преодолела без всяких затруднений. За ним следовал порог Вольный с коротким каналом, обложенным каменной кладкой и с очень извилистым проходом. Здесь лоцманы пожелали, чтобы офицеры корабля сначала осмотрели проход с каменной перемычки, полагая, что вид бушующей воды произведет на них соответствующее впечатление.

Канонерская лодка подошла к нижнему концу дамбы, офицеры вышли на нее, однако ничего нового для себя не открыли. Те же Железные Ворота, но в уменьшенном виде. Этот порог удалось пройти без происшествий, так же как и следующий за ним — Будиловский.

При подходе к Вольницкому проходу лоцманы явно забеспокоились. Они несколько раз повторяли вопрос, может ли корабль идти задним ходом, потому что в следующем пороге, если его не удастся преодолеть, развернуться на обратный курс невозможно. Их успокоили, сказав, что корабль по желанию одинаково хорошо ходит как передним, так и задним ходом, а также может держаться на месте против течения. Несмотря на эти заверения, лоцманы захотели снова повторить маневр остановки корабля для показа офицерам прохода.

Эти длительные разговоры и назойливая предупредительность двух украинцев стали раздражать австрийцев, и командир положил им конец, приказав идти через пороги полным ходом. Проход удался, однако для преодоления расстояния в 660 м потребовалось шесть минут, в то время как на проход Железных Ворот, которые почти в три раза длиннее (2133 м), обычно тратили семь. Австрийцы призадумались.

Следующий порог, Ненасытец, по единогласному утверждению местных жителей, был самым трудным и самым быстрым. Подход к нему проходил через мелководье. После сильного падения в этом пороге, ниже его, течение Днепра было довольно медленным, оседание растворенных во взбаламученной воде частиц грунта создало множество разбросанных по руслу банок и островов. По утверждению лоцманов, рев порога был слышен за много миль. В действительности оказалось не совсем так, но все-таки на значительном расстоянии от порога было видно, что скорость воды в нем заметно больше, чем во всех уже пройденных местах. После мелководья началось хаотическое нагромождение отдельных скал, часть которых удавалось определить только по бурунам, но их было трудно заметить, потому что свежий ветер рябил поверхность воды.

Но ничто не могло сбить ориентировку лоцманов. По мере приближения к порогу Ненасытец уже можно было разглядеть два ревущих перепада, которые имели вид ясно различимых ступеней. Под этими ступенями клочкотала, вращалась и пенилась вода. Кочегаров и турбинистов предупредили о необходимости проявить предельное внимание, и корабль самым полным ходом вошел в проход. По взволнованной воде прошли без особого труда. Но, взойдя на уступ издали казавшейся спокойной воды, «Барш» сразу остановился. Мощность машины была доведена до наивысшего предела, корабль весь дрожал, кричал, но стоял на месте. Не удалось продвинуться вперед ни на сантиметр. Тогда лоцманы с большим удовлетворением объявили, что следующая ступень будет еще труднее, и австрийцам пришлось отказаться от дальнейшего пути вперед.

Теперь предстояло выйти из узкого прохода, не ударившись корпусом об окаймлявшие его камни. Командир и рулевой прекрасно управлялись с кораблем. Вскоре проход во всю свою длину снова был перед канонерской лодкой. Наступил самый трудный момент — поворот на обратный курс. Справа, слева и сзади угрожающе высились скалы, через которые вел узкий проход, и только за скалами располагалось широкое место, где можно было развернуть корабль. Трижды канонерская лодка пыталась пройти задним ходом, но свежий ветер каждый раз ставил «Барш» поперек течения, после чего снова приходилось давать передний ход, чтобы заставить корабль слушаться руля. Четвертая попыт-



ка едва не удалась, но корабль не подчинялся рулю даже несмотря на самый полный ход машины. А слева по носу ему уже угрожал надводный камень, так что командиру снова пришлось командовать «полный назад». Машины тотчас дали самый полный назад, и корабль остановился. Но в этот угрожающий момент помог счастливый случай: левая носовая скула получила два толчка от удара о подводные камни. Эти толчки имели достаточную силу, чтобы развернуть «Барш» вновь против течения. Теперь он стоял совершенно правильно, чтобы пройти перекат задним ходом, если скорость будет достаточной, чтобы уравновесить боковое давление ветра. Это удалось, разворот также прошел гладко, и корабль был спасен. Из всех отсеков поступили донесения: «Все в порядке, дно сухо, ни одной вмятины». На мостике облегченно вздохнули. У Алексеевска встали на якорь для обеда. Затем пошли вниз по течению и вечером без всяких задержек прибыли в Александровск.

«Шамош» хорошо послужил в качестве стационара в Херсонском порту, организовав приведение в порядок захваченных кораблей и судов для использования их в целях траления. Из захваченных моторных катеров два бронированных катера-разведчика русского Военного ведомства впоследствии отлично служили в дивизионе тральщиков австро-венгерской Дунайской флотилии. Украинцы пытались захватывать некоторые баржи с военным имуществом и выставять на них своих часовых, но достаточно было одного появления монитора и словесного требования, чтобы имущество немедленно переходило во владение более сильного.

Одновременно монитор «Кёрёш» обеспечивал работу Николаевского порта, 22 мая корабль вышел вверх по реке Буг для помощи в организации комендатур и обеспечения их безопасной деятельности, а также изучения возможностей судоходства. 25 мая монитор снова вернулся в Николаев.

28 мая генерал-фельдмаршал фон Маккензен на мониторе «Темеш» совершил инспекционную поездку по Дунаю, спустившись по течению до Браилова и далее до Сулинского гирла. Во время похода фельдмаршал решил многие вопросы, связанные с организацией судоходства и речной полиции на Нижнем Дунае и в его устьях.

1 июня 1918 г. все корабли отряда сосредоточились в Херсоне — за исключением «Бодрога», который продолжал службу стационара в Одессе. В ночь на 14 июня монитор «Кёрёш» выходил в устье Буга для оказания помощи севшему на мель буксиру с двумя баржами. Так как вода быстро падала, то удалось спасти только баржи, перевозившие германский военный обоз. 18 июня корабль перешел в Вознесенск на Буге, там он простоял несколько недель, прикрывая перевозки украинской и австро-венгерской артиллерии и боеприпасов.

1 июля «Кёрёш» принимал участие в разоружении населения в районе Дмитриевска на Буге. При этом монитору пришлось ночью перевезти войска из Вознесенска и усилить их своими отделениями пулеметчиков. В тот же день «Вельс» обеспечивал разоружение населения Верхне-Тарасовской, которая слыла большевистским гнездом. Затем он участвовал в военных реквизициях в городках между Никополем и Александровском. «Барш» 2 июля выходил из Херсона вверх по реке для артиллерийской поддержки Никопольского гарнизона.

Экипажи всех кораблей соревновались в отправке на родину посылок с дешевыми продуктами из благодатной Украины. Они в течение долгого времени экономили на положенных к выдаче продуктах, в особенности на мясе, и, получая сэкономленные деньги на руки, высылали на них посылки домой. Обильнее всех снабжали свои семьи прижимистые далматинцы. Конец июля и август прошли спокойно.

Для выяснения возможности прохода кораблей вверх по Ингулу моторные шлюпки с монитора «Кёрёш» провели промер фарватеров до Вознесенска включительно. В это же время «Вельс» поднялся по рукаву Днепра до Алешек. Во время подготовки операции по обследованию Днестра пришел приказ верховного командования вернуть весь отряд Вульфа в Браилов на Дунае. Эта новость достаточно сильно огорчила команды кораблей, так как большинство из них желало зазимовать на сытой Украине, а также поучаствовать в довольно безопасных действиях против местных «воров и бандитов».

Монитор «Бодрог» был отправлен в поход до Каховки для изучения нижнего течения Днепра, откуда он возвратился 31 августа. Канонерские лодки в последний раз сходили вверх по рекам для сбора продовольствия.

На рассвете 4 сентября плавучая база «Одесса» с угольной и нефтеналивной баржами на буксире направилась в Одессу. Немного позднее вышли канонерские лодки, которые к обеду того же дня благополучно достигли Одессы. Мониторы пришли 6 сентября. Затем до утра 10 сентября все корабли ожидали хорошей погоды. Вечером следующего дня отряд соединился в Рени, где нес службу стационара монитор «Эннс». Утром 12 сентября корабли отряда в сомкнутом строю вышли по Дунаю из Рени и к обеду прибыли в Браилов. К этому времени командующим Дунайской флотилии являлся командор Раткович.

12 сентября монитор «Сава» зашел в Сулин для ремонта в румынском плавучем доке. Через три дня ремонт закончился. Несмотря на внешнюю предупредительность румынских инженеров, во всем замечалась скрытая ненависть. Это требовало повышения бдительности, тем более что в Браилове взорвался и затонул буксир, груженный кукурузным зерном.

Заклучение перемирия с Бухарестом вызвало в Болгарии сильное недовольство, так как ей не удалось получить назад от Румынии всю Добруджу, захваченную Румынией во время последней Балканской войны, а возврат лишь половины обещанного был сочтен за ущемление национального достоинства. Возбуждал недоверие и тот факт, что германские этапные войска не покидали освобожденных от Румынии бывших болгарских территорий. Широкие массы болгарского народа считали, что страна обманута блоком центральных держав, и были утомлены войной. Вскоре обнаружилась резкая перемена настроений правительства Болгарии по отношению к своим недавним союзникам.

15 сентября 1918 г. между Вардаром и Черной началось наступление французских дивизий. На участке Ряхово—Доброполье французы прорвали болгарский фронт, в войсках началась паника, за которой последовало отступление. 3 октября царь Фердинанд отрекся от престола, а его наследник царь Борис объявил о демобилизации болгарской армии и сдаче оружия Антанте. Австро-Венгерским и германским войскам пришлось уходить обратно и отказаться от завоеванного с такими большими жертвами Дунайского пути.

Дунайская флотилия вновь получила оперативное задание — обеспечивать переход своих войск через Дунай. Флотилия прикрывала отход балканских частей и их переправы через реку у Сулина, Рени, Браилова, Гиургиу, Цимнеции, Корабии, Лом-Паланки и Калефатеа. При этом происходили только небольшие бои.

29 октября все корабли собрались в Уйвидеке, одновременно сюда пришли известия о развале Австро-Венгерской империи. В соответствии с императорским указом австро-венгерский Флот открытого моря вместе с гаванями и портами передавался Югославскому национальному совету, а Дунайская флотилия — Венгрии. Каждый из матросов и офицеров получал право свободного выбора нового отечества после законной передачи им своего заведования.

Эта новость произвела сильное впечатление на матросов и офицеров. В команды кораблей флотилии входили представители всех народов бассейна реки Дунай, из них около половины составляли венгры. Матросы других национальностей в передаче речных сил Венгрии видели нарушение своих прав. Только южные славяне не скрывали своего удовлетворения, потому что им достался значительно более ценный Флот открытого моря.

Однако из разговоров офицеров со славянской частью личного состава выяснилось, что экипажи сохраняют полное законопослушание. За четыре года боевой службы команды настолько сжились, что готовы были разделить судьбу своих кораблей в дальнейших боях и походах. Судя по

всему, сербы в состав экипажей не входили (хотя среди артиллеристов мониторов и упоминаются лица южнославянских национальностей), потому как в дальнейшем корабли флотилии еще некоторое время вели борьбу с сербскими разьездами и даже обстреливали Белград.

31 октября монитор «Бодрог» выскочил в тумане на мель у Визницы. Спасательный пароход «Самсон» и другие мониторы не смогли снять плотно севший корабль. Потребовались дополнительные средства от Дунайского пароходства. Утром 1 ноября монитор начали стаскивать два мощных буксирных парохода. В это время хорошо замаскированная сербская батарея открыла по ним огонь и добилась двух попаданий еще до того, как «Бодрог» смог начать ответный обстрел. Буксиры обрубili канаты и начали отступать. В этот момент к месту боя подошла канонерская лодка «Барш» и открыла огонь по месту предполагаемого расположения батареи. Пароход «Вулкан» от полученных пробоин начал тонуть и выбросился на отмель у острова Гуйя. Пароход «Самсон» конвоировал до Землины другой буксир, «Дунай», который также не справился с прибыванием воды и выбросился на мелководье. Через сутки монитору «Бодрог» опять пришлось отражать нападение сербской артиллерии. Когда выяснилось, что надежд на его спасение нет, командир корабля ночью переправил экипаж на венгерский берег, где он через Панчево вернулся в Будапешт.

1 ноября все корабли и суда флотилии собрались в Уйвидеке. Тыловые склады флотилии в Мохаче были захвачены и позднее разграблены хорватами. Это событие вынудило командора Ратковича, хорвата по национальности, сдать командование флотилией следующему по старшинству, капитану 2 ранга Вульффу, который был венгром. В соответствии с полученными распоряжениями членам команд не венгерской национальности была предоставлена возможность отправиться по домам. Однако югославы продолжали поход до Вуковара, а немцы и чехи — до самого Будапешта. Флотилия шла под прежним, австро-венгерским флагом из-за наличия на кораблях, кроме венгров, также чехов и немцев. Лишь 6 ноября, при входе в Будапешт, были подняты венгерские флаги. Немцы и чехи сошли с кораблей и отправились в Вену. Деятельность флотилии на этом закончилась, а ее корабельный состав взяли под свой контроль страны Антанты. По условиям Версальского договора корабли разделили, с одной стороны, между Румынией и Югославией (которым достались лучшие — по три монитора), а с другой — между Австрией и Венгрией (получивших по две канонерских лодки и по одному патрульному катеру).

# Первая мировая

## Война моторов

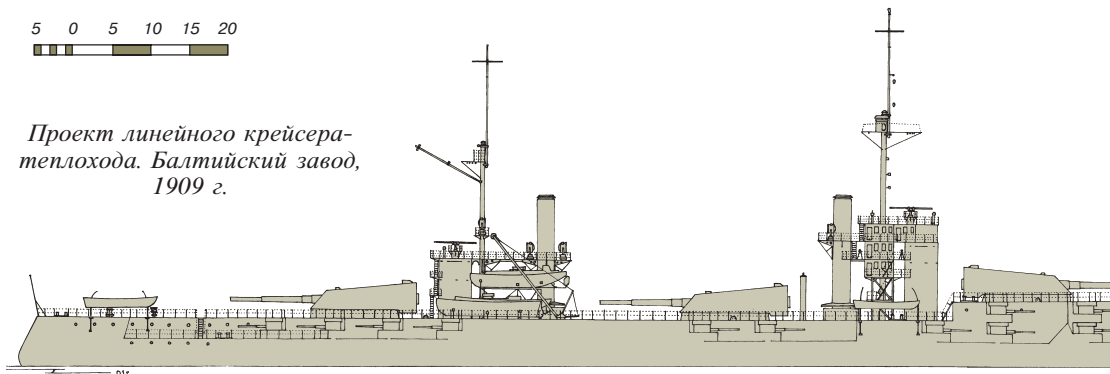
**Н**ачало XX в. ознаменовалось широким применением двигателей внутреннего сгорания. Нужно отметить, что в то время Россия занимала самые передовые позиции в деле внедрения этого принципиально нового типа двигателей на корабли и суда флота. Это уже упоминавшиеся выше первые в мире бронекатера типа «Штык» и речные мониторы типа «Шквал». Такие бесспорные достижения способствовали тому, что технические новации русских инженеров зачастую опережали свое время.

В качестве примера можно привести неосуществленные проекты Балтийского завода, который оказался наиболее подготовленным к строительству кораблей с принципиально новым типом энергетических установок. Так, инженеры-балтийцы, уже имевшие положительный опыт проектирования и строительства речных артиллерийских кораблей-теплоходов для Амурской флотилии, в 1909 г. предложили проект линейного крейсера-теплохода. Принимая во внимание высокий авторитет завода, можно полагать, что при поддержке Морского министерства это предложение вполне могло стать реальностью. Дело в том, что в 1916 г.,

5 0 5 10 15 20



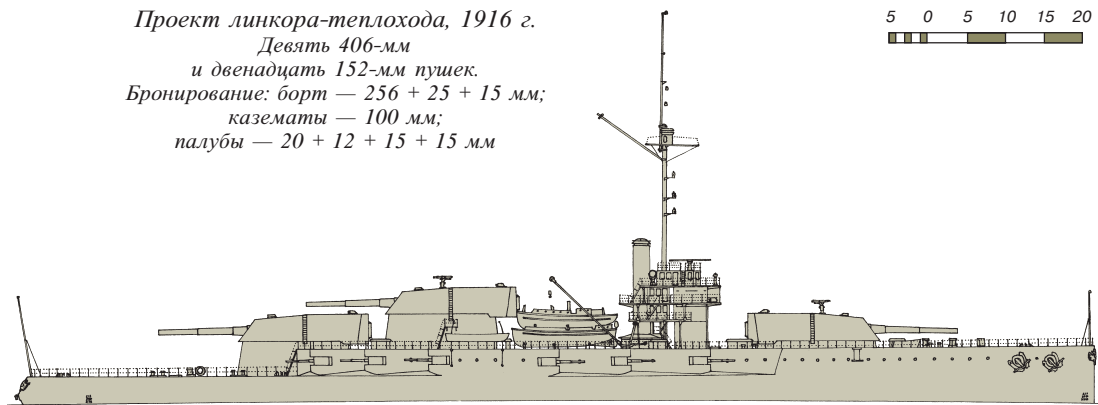
*Проект линейного крейсера-теплохода. Балтийский завод, 1909 г.*





*Проект линкора-теплохода, 1916 г.  
 Девять 406-мм  
 и двенадцать 152-мм пушек.  
 Бронирование: борт — 256 + 25 + 15 мм;  
 казематы — 100 мм;  
 палубы — 20 + 12 + 15 + 15 мм*

5 0 5 10 15 20

Реконструкция И. И. Черникова

т. е. в самый разгар войны, Морской технический комитет разработал проект линейного корабля-теплохода с 406-мм артиллерией главного калибра. В это же время Балтийский завод освоил производство дизельных двигателей для подводных лодок.

Однако глобальные планы петроградских инженеров, в связи с политическими событиями 1917 г., имели довольно скромное завершение. В январе 1921 г. балтийцы получили наряд на строительство первого в мире тепловоза конструкции профессора Я. М. Гаккеля, который выполнили только к августу 1924 г.

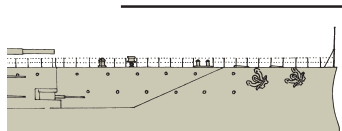
Но строительство кораблей-теплоходов малого и среднего тоннажа в России велось довольно успешно.

Начавшаяся Первая мировая война показала, что эксплуатация рек в военном отношении не только желательна, но и необходима, так как во фронтовых условиях они являлись идеальными путями сообщения, особенно в периоды распутицы. При проводке караванов требовалась их охрана для пресечения попыток неприятеля препятствовать движению грузов. Кроме того, владение рекой давало возможность фланговых обстрелов противника и т. д.

Сложившаяся оперативная обстановка на фронте потребовала дополнительной мобилизации на Висле и Немане пароходов и катеров, часть которых вооружили мелкокалиберными пушками и пулеметами. У немцев и австрийцев также появились вооруженные пароходы и катера, но до прямых столкновений между пароходами противников дело не доходило.

Русские вооруженные пароходы производили обстрел немецких позиций и батарей.

Учтя боевой опыт первого года войны, Главное военно-техническое управление России (ГВТУ) приняло решение о строительстве бронированных катеров,



Реконструкция И. И. Черникова

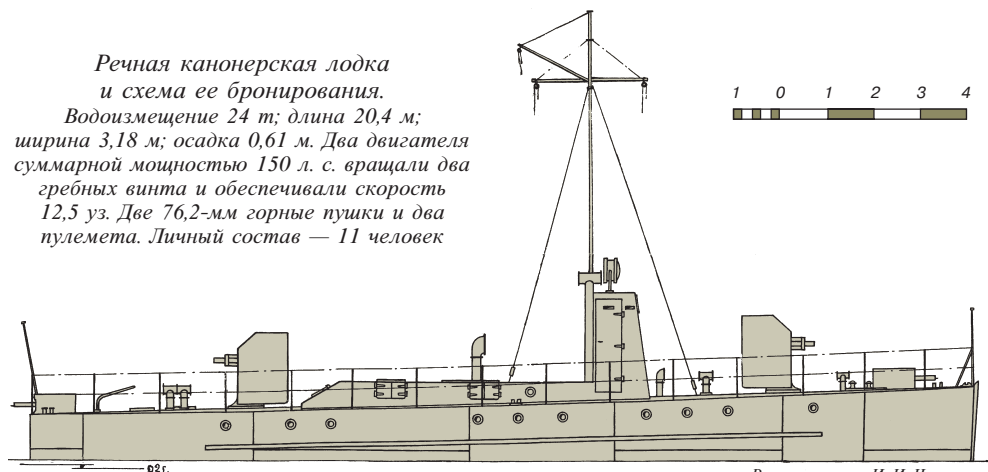
способных действовать на реках, подобно бронированным автомобилям и поездам на шоссейных и железных дорогах. 17 января 1915 г. подполковник И. И. Неговский по этому поводу послал запрос в Главное управление Генерального штаба (ГУГШ) и в Ставку Верховного главнокомандующего. Телеграммой от 5 апреля того же года Ставка уведомила ГВТУ о крайней желательности создания специальных речных флотилий и усиления плавучих средств понтонных батальонов. Для этого предлагалось осуществить следующие два мероприятия:

1) для действий в важнейших в военном отношении речных районах (Неманском, Бобро-Наревском и Вислинском) создать три речных броневых отряда;

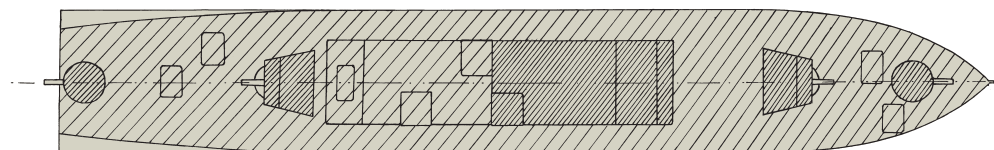
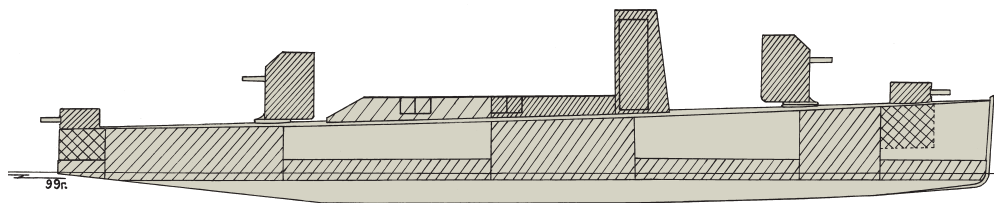
*Речная канонерская лодка  
и схема ее бронирования.*

Водоизмещение 24 т; длина 20,4 м;  
ширина 3,18 м; осадка 0,61 м. Два двигателя  
суммарной мощностью 150 л. с. вращали два  
гребных винта и обеспечивали скорость  
12,5 уз. Две 76,2-мм горные пушки и два  
пулемета. Личный состав — 11 человек

1 0 1 2 3 4



Реконструкция И. И. Черникова



3,5 мм

4 мм (внутри отсека)

5 мм

6 мм

*Проект речной канонерской лодки  
по программе 1917 г.*

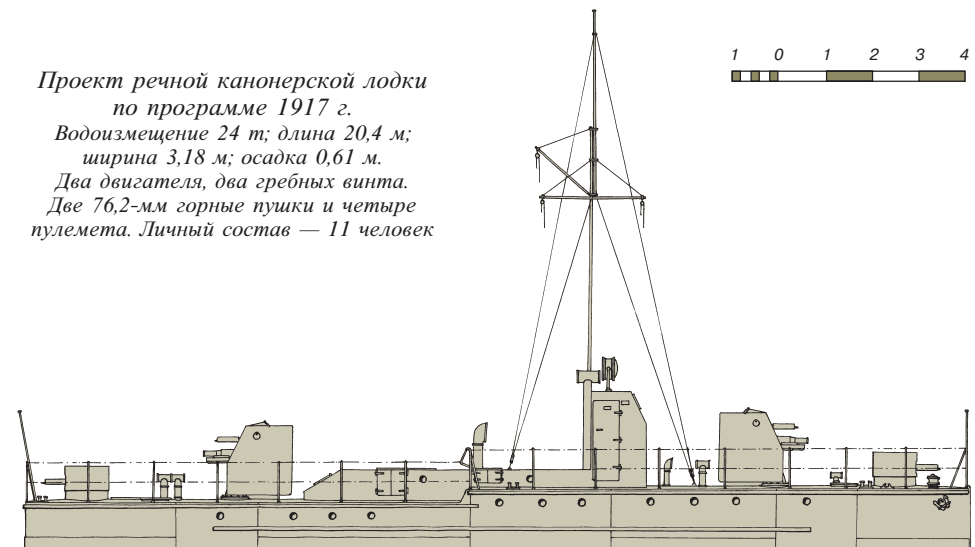
*Водоизмещение 24 т; длина 20,4 м;*

*ширина 3,18 м; осадка 0,61 м.*

*Два двигателя, два гребных винта.*

*Две 76,2-мм горные пушки и четыре  
пулемета. Личный состав — 11 человек*

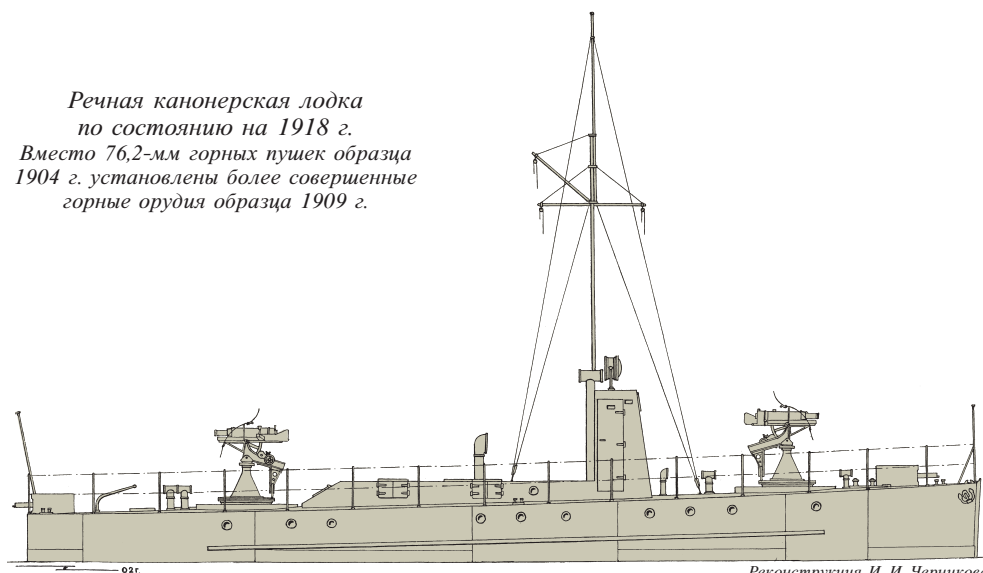
1 0 1 2 3 4

*Реконструкция И. И. Черникова*

*Речная канонерская лодка  
по состоянию на 1918 г.*

*Вместо 76,2-мм горных пушек образца  
1904 г. установлены более совершенные  
горные орудия образца 1909 г.*

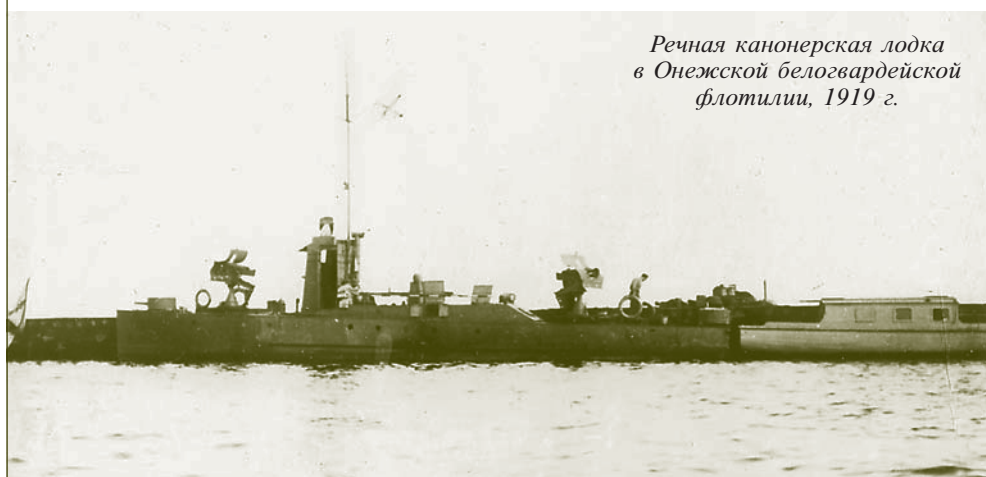


*Реконструкция И. И. Черникова*

2) придать каждому понтонному батальону две моторные лодки (всего 30 лодок).

После нескольких совещаний ГУГШ окончательно определило состав речного бронированного отряда: три канонерские лодки; шесть катеров-разведчиков; по шесть дозорных и посыльных катеров, а также четыре шлюпки-тральщика с подвесными двигателями.

*Речная канонерская лодка  
в Онежской белогвардейской  
флотилии, 1919 г.*



Постройка легких бронированных моторных кораблей в то время считалась большим новшеством не только в России, но и за границей. В качестве прототипа имелся только проект посыльного судна типа «Штык», уже осуществленный Морским министерством в 1909 г. Предстояло в короткий срок тщательно изучить имеющуюся техническую документацию, после чего разработать шесть новых проектов. После этого предстояло организовать строительство 105 кораблей и судов, подготовить соответствующих специалистов и произвести формирование речных броневых отрядов. Все вышеуказанные работы ГУГШ требовало закончить ранней осенью 1915 г., т. е. за четыре-пять месяцев, предполагая использовать эти отряды еще в текущем году.

20 апреля 1915 г. штабс-капитан Симонов в спешном порядке приступил к эскизному проектированию речных кораблей, которое успешно выполнил через полтора месяца. Размеры и конструкции всех судов позволяли перевозить их по железной дороге. Так, специально для этого речная канонерская лодка имела легкосъемную боевую рубку. Наиболее сложным вопросом при проектировании стало бронирование, так как требовалось сохранить осадку в 0,61 м (наибольшая для рек русского сухопутного фронта). Удачным конструированием удалось забронировать корабли в зависимости от степени важности защищаемого объекта и наиболее вероятного угла встречи пули с броней. При этом применялась хромоникелевая сталь 6,5 и 4—3,5 мм толщиной, которая не пробивалась остроконечной пулей русской пехотной винтовки Мосина с дистанции соответственно 150, 200 и 500 шагов.

Схема бронирования речной канонерской лодки, характерной для всех речных кораблей Военного ведомства, предполагала наличие броневого

пояса шириной 381 мм вдоль ватерлинии (из которых 254 мм располагались над водой) и покрытие броней жизненно важных частей. Что же касается открытых лодок понтонных батальонов, то они имели только броневой пояс толщиной 4 мм (вследствие их малого тоннажа и необходимости соблюсти наименьший вес при перевозке на стандартных шестиконных повозках). Бензиновые баки, мотор и пулемет прикрывались броней толщиной 5,5 мм.

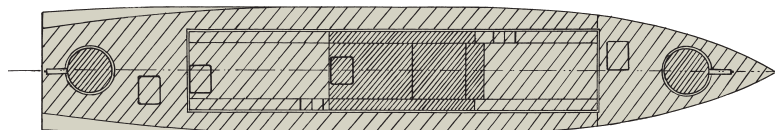
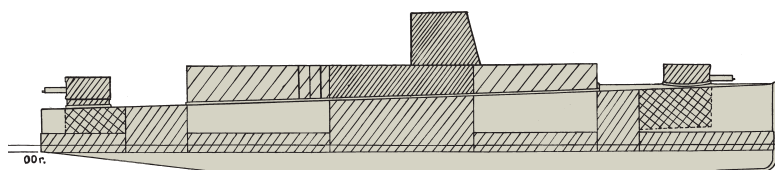
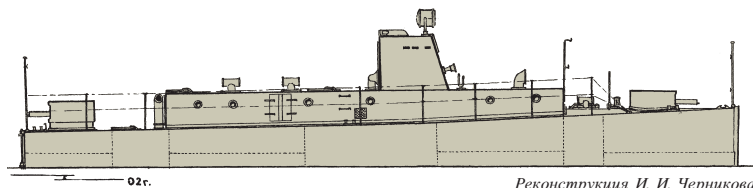
Конструкцию кораблей речных броневых отрядов можно разделить на четыре типа. Из них речная канонерская лодка и бронированный катер-разведчик являлись наиболее мощными боевыми единицами, обладали одинаковой компоновкой и имели все необходимое для проживания команды. Носовой отсек разделялся платформой, на которой помещалась тумба для пулемета. Под платформой находились шкиперские запасы (на канонерке, кроме того, и цистерна для топлива). Носовой патронный погреб имел стеллажи боезапаса (100 снарядов на орудие и 6300 патронов на пулемет).

В командном помещении размещались койки, обеденный стол, откидные скамьи, шкаф для одежды и пирамида для винтовок. Нижние койки — постоянные с выдвижными ящиками, а верхние — подвесные. Рулевая рубка располагалась в передней части машинного кожуха. В рубке со всех сторон имелись визирные отверстия, закрываемые броневыми задвижками. Лицевой лист сверху был подъемным. Крыша рубки служила площадкой для установки прожектора.

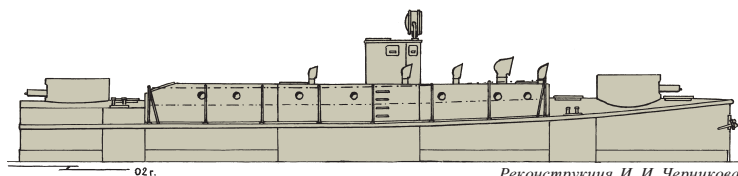


*Сторожевые суда Онежской флотилии Красной Армии, 1919 г.*

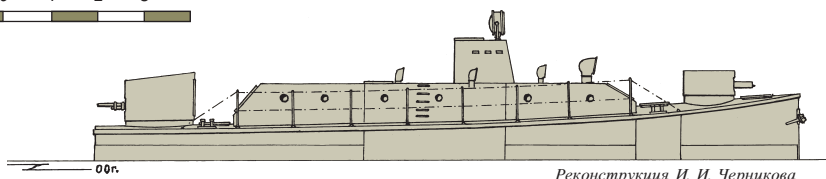




Бронированный катер-разведчик фирмы «Бюро Вега» и схема его бронирования.  
Водоизмещение 15 т; длина 16,01 м; ширина 2,75 м; осадка 0,61 м. Два двигателя суммарной мощностью 90 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 11,5 уз. Два пулемета.  
Личный состав — 7 человек



Бронированный катер-разведчик завода К. О. Ревенского.  
Водоизмещение 17,9 т; длина 15,24 м; ширина 3,05 м; осадка 0,69 м. Два двигателя суммарной мощностью 110 л. с. вращали два винта. Два пулемета. Личный состав — 7 человек



Проект бронированного катера-разведчика по программе 1917 г.  
Осадка 0,61 м. Два двигателя, два гребных винта. Одна 37-мм пушка и один пулемет

В оборудование боевой рубки входили ручной штурвал, машинный телеграф, переговорные трубы и телефон (для связи с машинным отделением и погребами), а также электрическая звонковая сигнализация в машину, к пушкам и пулеметам.

Моторное отделение вмещало два главных и один вспомогательный двигатель с электрогенератором (который обеспечивал освещение катера, зарядку аккумуляторов, а также работу радиостанции). Двигатели работали на бензине или керосине. Кроме того, имелась одна общая трюмная и противопожарная помпа с приводом от вспомогательного мотора. Тут же находились расходные цистерны для топлива и масла, а также верстаки-шкафы для инструментов и принадлежностей. Топливо в расходные цистерны перекачивалось двумя ручными помпами. Крыша машинного кожуха для удобства монтажа и ремонта двигателей выполнялась легкоъемной.

Между машинным отделением и отделением офицера располагались гальюн команды и камбуз, который вмещал керосиновую кухню «Примус», стол с ящиками для провизии и посуды, а также полку для мелких принадлежностей.

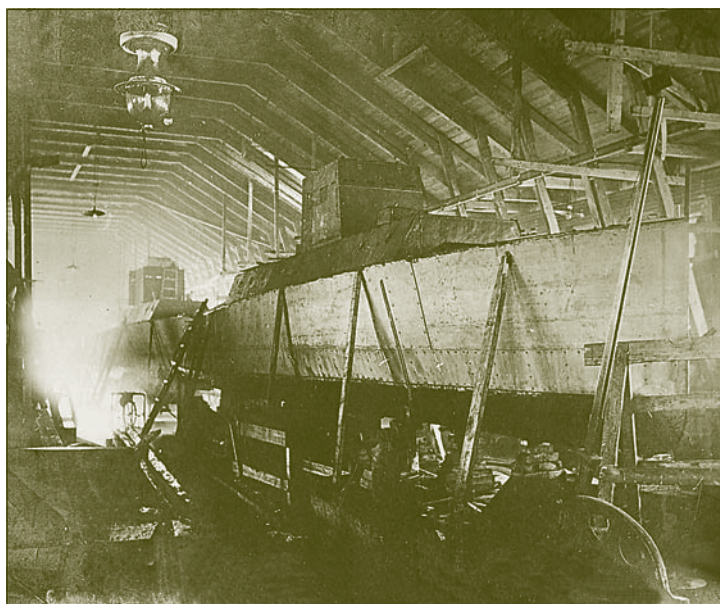
Офицерское помещение состояло из гальюна и каюты, где располагались: платяной шкаф, шкаф для документов и штурманского инструмента, диван, письменный стол, кресло. Кроме того, предусматривалось место установки полевой радиостанции с радиусом действия 266 км.

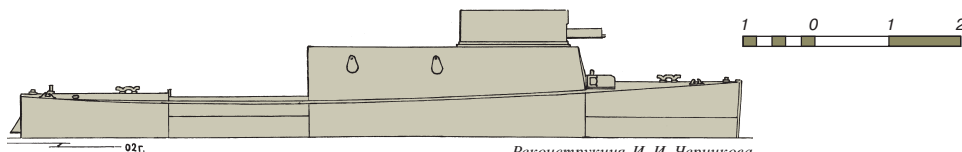
Кормовой патронный погреб имел устройство, аналогичное носовому, но на катере-разведчике здесь же располагалась и топливная цистерна.

---

*Постройка катеров-разведчиков на Петроградской верфи фирмы «Бюро Вега»*

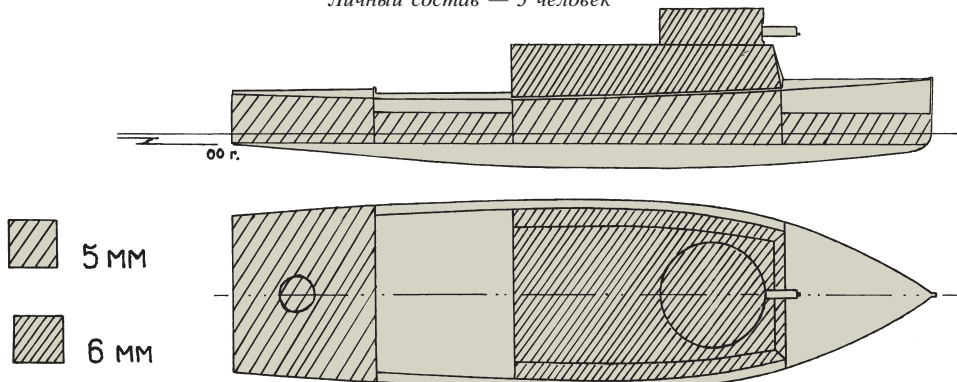
---





Реконструкция И. И. Черникова

*Дозорный катер и схема его бронирования.*  
 Водоизмещение 6,5 т; длина 9,15 м; ширина 2,44 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 80 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость 11 уз. Один пулемет.  
 Личный состав — 5 человек



Кормовой отсек канонерки кроме пулемета вмещал две цистерны для топлива и румпельное отделение. Во всех переработках имелись водонепроницаемые люки для подачи через них патронов, снарядов из одного погреба в другой. Они также позволяли под защитой бронированной палубы свободно перемещаться по отсекам. На катере-разведчике предусматривалась установка легкоъемного речного трала.

Таранный отсек дозорного катера служил для размещения шкиперских запасов и имел доступ из полностью бронированной рубки, где стояли: штурвал, пулемет и двигатель, снабженный дистанционным управлением от штурвала. Реверсивный двигатель оборудовался электрическим зажиганием, стартером и системой освещения. В передней части каюты имелись смотровые отверстия с подвесными ставнями, а по бортам и в корме прорезались бойницы, закрываемые ставнями и оборудованные стойками для стрельбы. Для защиты личного состава от осколков брони пулеметная башня и рубка изнутри оклеивались плотным обивочным войлоком. В кокпите и по бортам каюты размещались рундуки с откидными крышками-сиденьями. В полностью бронированном кормовом отсеке помещались оцинкованные топливные цистерны.

Открытая бронированная лодка предназначалась для разведки, дозорной и сторожевой службы, буксировки мостовых паромов и подручных материалов, а также для поддержки десанта, нападения на неприятель-



Бронекатера на Дунае, 1917 г.

ские мосты. Она перевозилась на стандартной шестиконной повозке, имевшей откидной ролик (для облегчения спуска и подъема). Винт работал в туннеле, который обеспечивал наименьшую осадку и защиту винта от поломок. Корпус и дельные вещи изготавливались из оцинкованной стали. Для облегчения веса лодки при ее транспортировке на повозке бензиновые баки, руль сектора и прочее снаряжение демонстрировались и перевозились отдельно.

Корпус открытого разъездного катера набирался из разных сортов дерева, гладкая обшивка, настилка палубы и вся отделка были из красного дерева на медном креплении. Палубные бимсы, шпангоуты и стрин-

#### Бронированная саперная лодка.

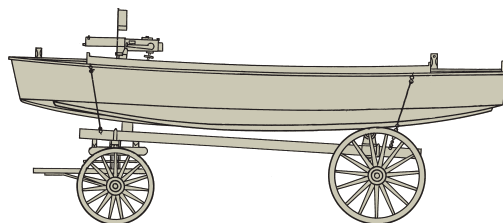
Водоизмещение 1,6 т; длина 7,32 м;

ширина 1,98 м; осадка 0,56 м.

Двигатель мощностью 20—30 л. с.

вращал один гребной винт

и обеспечивал скорость 8,5—9 уз. Один пулемет. Личный состав — 3 человека

Реконструкция  
И. И. Черникова

#### Разъездной катер.

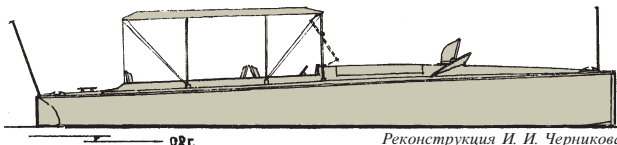
Главные размерения: длина 7,95 м;

ширина 2,54 м; углубление 0,62 м.

Двигатель мощностью 40 л. с.

вращал один гребной винт и

обеспечивал скорость хода 16 уз.



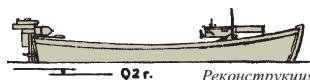
Реконструкция И. И. Черникова

#### Шлюпка-тральщик.

Водоизмещение 0,87 т. Главные размерения: длина 3,66 м;

ширина 1,37 м; углубление 0,43 м. Подвесной двигатель

мощностью 1,5 л. с. Один пулемет

Реконструкция  
И. И. Черникова

гера — из ясеня. Моторный фундамент — дубовый с продольными и поперечными днищевыми укреплениями. Все оковки и соединительные болты фундамента — из оцинкованного железа. Полы устилались линолеумом с медными планками на швах. В моторном отсеке располагался четырехцилиндровый четырехтактный бензино-керосиновый двигатель системы «XX век», имевший электростатер, зажигание, аккумуляторную батарею и автоматическую смазку. Двигатель охлаждался забортной водой посредством помпочки, действовавшей от мотора. Перевод на задний ход осуществлялся реверсивной муфтой.

Шлюпка-тральщик — обычный двухвесельный ял, оборудованный подвесным двигателем. На носу имелась площадка, приспособленная для установки пулемета на пехотном станке системы Соколова.

6 июня 1915 г. ГВТУ представила проекты в Военный совет, который одобрил их и отпустил из Военного фонда 2 млн 496 тыс. рублей на постройку материальной части трех речных броневых отрядов. Из 20 запрошенных фирм 17 или отказались, или запросили невероятные цены при 8—10-месячных сроках постройки. Несмотря на столь неблагоприятные условия, штабс-капитану Симонову все же удалось весьма выгодно разместить почти все заказы в России. И 15 июня того же года заводы уже приступили к постройке речных кораблей и судов.

Так как в то время легкие судовые моторы в России не изготавливались, то их приобретали за границей. Кроме того, учитывая перегруженность отечественных судостроительных и механических заводов срочными военными заказами, 18 дозорных катеров и 30 бронированных лодок пришлось заказать американской фирме «Муллинс и К°».

Речные корабли Военного ведомства строили следующие заводы России:



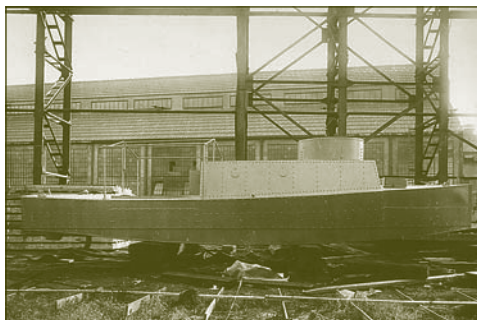
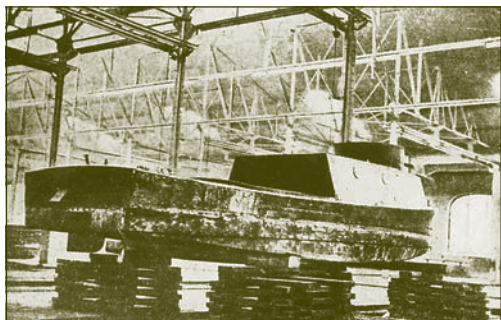
Из собрания С. Ю. Гордеева

---

*Развездной катер  
на фронте,  
май 1918 г.*

---



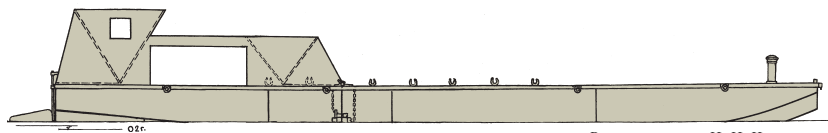


*Постройка и испытания дозорных катеров, заказанных в США*

- 
- 1) акционерное общество «Беккер и К<sup>о</sup>» в Ревеле (Таллин) — девять канонерских лодок;
  - 2) одесский судостроительный завод К. О. Ревенского — 14 катеров-разведчиков;
  - 3) техническая контора «Бюро Вега» в Петрограде — четыре катера-разведчика;
  - 4) Абоская яхтенная верфь — 12 лодок-тральщиков;
  - 5) гельсингфорсский торговый дом «О. Н. Николаев», который купил и укомплектовал 18 посыльных катеров.

Через три месяца после заказа речных кораблей и судов ГВТУ начало создавать 12 тяжелых мостовых моторно-пontonных парков. В состав каждого из них входили: 61 моторный понтон с соответствующим мостовым имуществом, один минный и один служебный катер. В совокупности получался огромный флот из 796 судов, для одновременной перевозки которого требовалось более тысячи железнодорожных платформ.

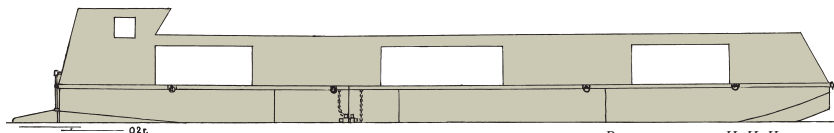
Моторный понтон по проекту подполковника И. И. Неговского являлся плоскодонным разборным судном самых простых обводов. Кормовая и носовая части крепились друг к другу при помощи клинового соединения. В корме размещались двигатель и цистерны для топлива и



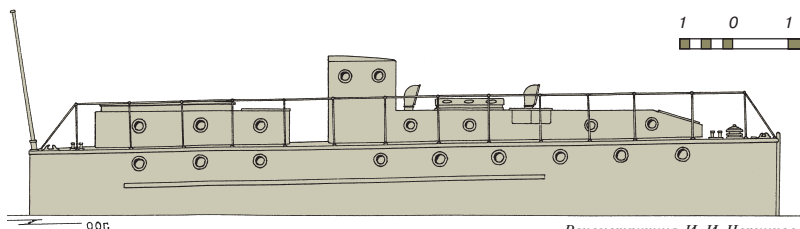
Реконструкция И. И. Черникова

**Моторный понтон.**

Водоизмещение 20,0 т; длина 14,24 м; ширина 2,75 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 35—40 л. с. вращал один гребной винт. Личный состав — 5 человек



Реконструкция И. И. Черникова

**Моторный понтон —  
плавающая мастерская**

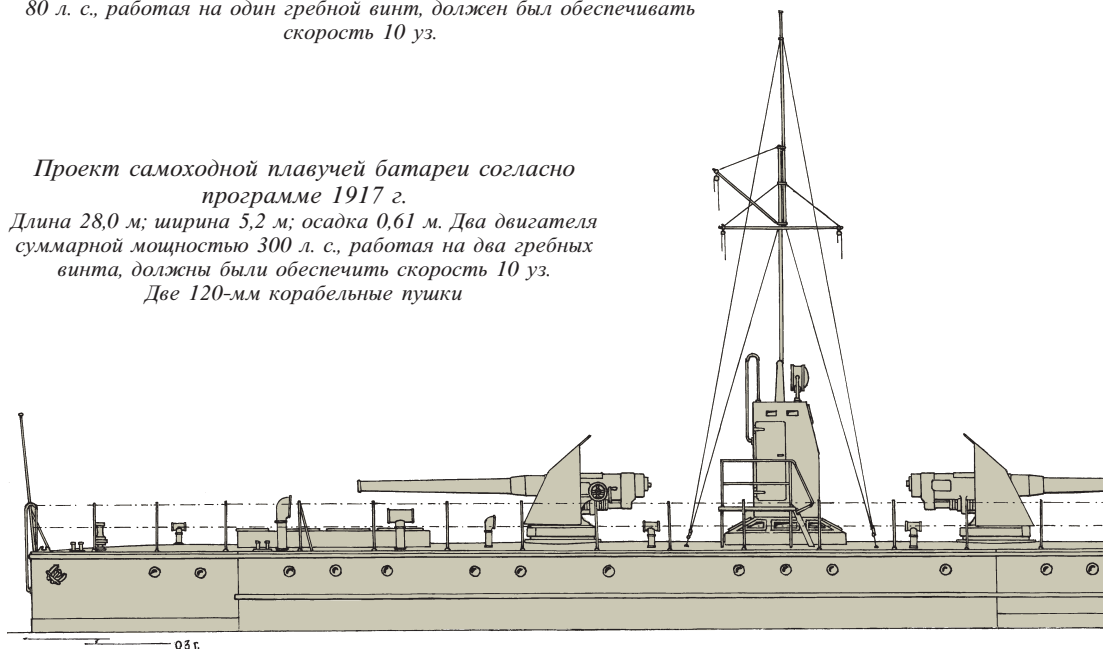
Реконструкция И. И. Черникова

**Проект санитарного катера по программе 1917 г.**

Длина 14,0 м; ширина 2,75 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 80 л. с., работающий на один гребной винт, должен был обеспечивать скорость 10 уз.

**Проект самоходной плавучей батареи согласно  
программе 1917 г.**

Длина 28,0 м; ширина 5,2 м; осадка 0,61 м. Два двигателя суммарной мощностью 300 л. с., работающие на два гребных винта, должны были обеспечить скорость 10 уз.  
Две 120-мм корабельные пушки



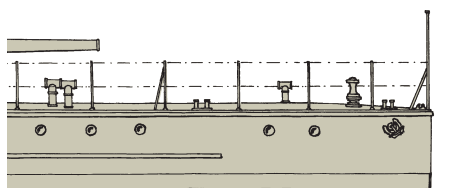
смазки. Понтон мог транспортировать 70 пехотинцев или 5-тонный автомобиль на мостовой устое.

Постройкой тяжелых мостовых парков занимались следующие заводы: Севастопольская верфь РОПиТа, завод Латяева под Нижним Новгородом, Лехтониemi и Таипаль в Ваккузе (Финляндия), Коломенский, Сормовский, а также Петроградская верфь легкого финляндского пароходства.

Несмотря на исключительную занятость Ижорского завода, поставляющего броню для речных катеров, все корабли могли быть готовы уже в сентябре 1915 г. Однако из-за резко изменившейся обстановки на Западном фронте необходимость в спешной постройке отпала. Поэтому срок готовности 12 недостроенных кораблей перенесли на март следующего года, когда предполагалось получить и 12 тяжелых мостовых парков (в состав которых временно должны были войти бронекатера ГВТУ). Этим самым давалась некоторая передышка судостроительным заводам, и без того перегруженным срочными военными заказами.

Так как комплект тяжелого мостового парка возрос до 73 судов разного назначения, то поддержание их в постоянной исправности стало возможно лишь при наличии специальной мастерской, оборудованной подобно малым плавучим мастерским Морского министерства.

Мастерская монтировалась на стандартном самоходном понтоне и могла обеспечить вполне надежный и быстрый ремонт корпусов судов. Источником энергии являлся двигатель понтона, от которого, через ременную передачу, приводился в движение генератор постоянного тока. Получаемая электроэнергия направлялась к распределительной доске, а затем к электромоторам — на освежительную сеть. Электромотор, установленный в носовом полупонтоне, приводил в движение компрессор. Сжатый воздух по магистральным трубопроводам передавался в стационарный коллектор, а оттуда — для непосредственного питания пневматических инструментов: сверлильных машинок, молотков для клепания, обрубки, чеканки, развальцовки и пр. Два переносных коллектора обеспечивали работы пневматическим инструментом вне понтона. Имелась специальная пневматическая пила для подрезки свай и т. п.

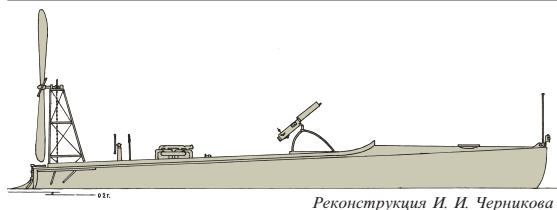


Реконструкция И. И. Черникова

Кроме того, в инвентарь понтона-мастерской входили инструменты и оборудование для кузнечных, плотничьих и слесарных работ. Съемный парусиновый тент защищал механическое оборудование от атмосферных осадков. В апреле 1917 г. петроградская техническая контора «П. К. Броуди» получила

заказ на 12 плавучих мастерских, который полностью выполнила через шесть месяцев.

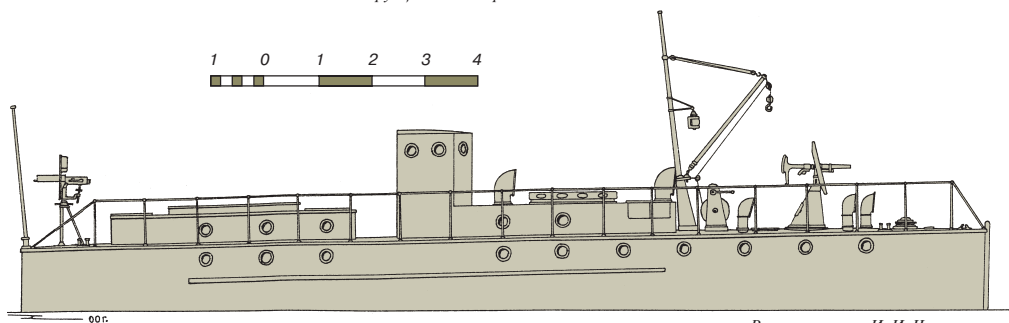
К 19 марта 1916 г. вошли в строй: четыре катера-разведчика, 18 посыльных катеров и 12 шлюпок-тральщиков. Кроме того, в Петроградском порту стояли 18 дозорных катеров, доставленных из Америки. Из них № 1 и 16 оставили в Петрограде, при запасном моторном батальоне



Реконструкция И. И. Черникова

*Проект глиссера по программе 1917 г.*

Длина 9,45 м; ширина 1,44 м; осадка 0,27 м. Авиационный двигатель мощностью 220 л. с., вращая пропеллер, должен был обеспечивать скорость 25 уз. Один пулемет. Личный состав — 3 человека



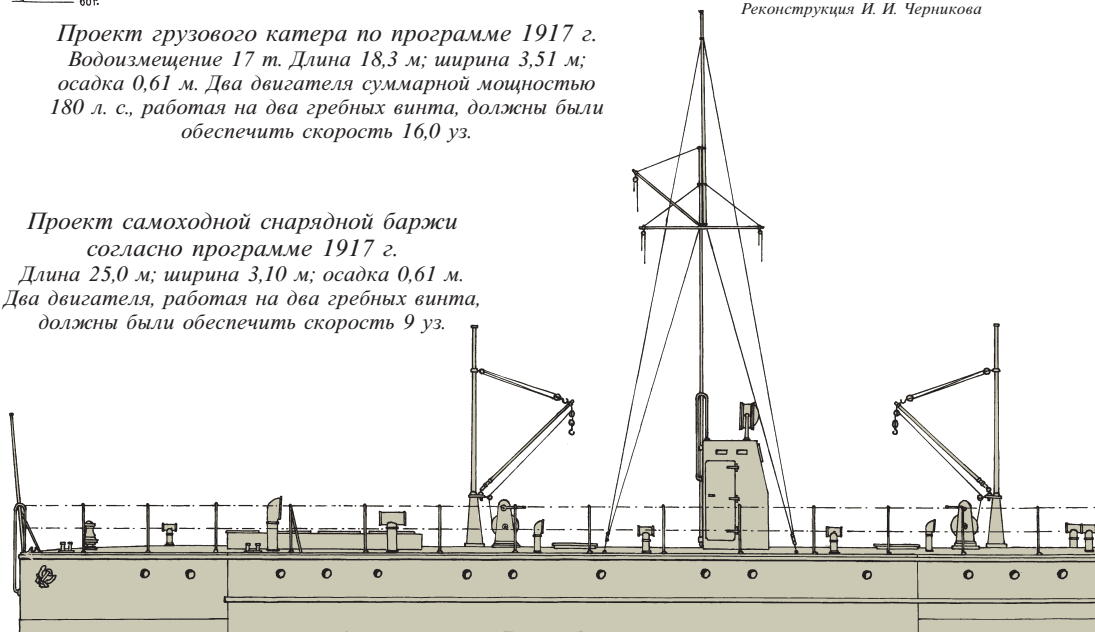
Реконструкция И. И. Черникова

*Проект грузового катера по программе 1917 г.*

Водоизмещение 17 т. Длина 18,3 м; ширина 3,51 м; осадка 0,61 м. Два двигателя суммарной мощностью 180 л. с., работая на два гребных винта, должны были обеспечить скорость 16,0 уз.

*Проект самоходной снарядной баржи согласно программе 1917 г.*

Длина 25,0 м; ширина 3,10 м; осадка 0,61 м. Два двигателя, работая на два гребных винта, должны были обеспечить скорость 9 уз.

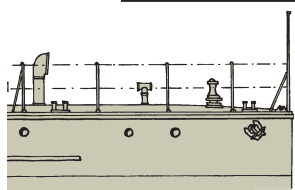




для организации подготовки личного состава. В период с 26 мая по 11 июня для усиления Пинской речной флотилии 12 дозорных катеров отправили в Мозырь. А в ноябре 1916 г. их перебросили в Дунайскую флотилию, где они воевали до 20 января 1917 г., т. е. до полного замерзания гирл Дуная.

Начало 1917 г. ознаменовалось формированием Онежской, Волхов-Ильменской и Волжско-Селигерской речных флотилий, куда и начал поступать корабельный состав ГВТУ. Кроме того, в 1916—1917 гг. создавались или уже вошли в строй следующие озерные и речные флотилии: Сайменская, Пейенская, Тавастгуская, Сатакундская, флотилия реки Ая, Чудская, Неманская, Рижская, Урмийская и Ванская. Это требовало резкого расширения корабельного состава, и ГУВТ разработало вторую программу постройки речных кораблей (осуществленную лишь частично). Предвидя новые заказы, фирма «Муллинс и К<sup>о</sup>» начала спешную заготовку деталей для 30 дозорных катеров. Однако ГВТУ, имея возможность сравнивать катера русской и американской постройки, нашло, что последние значительно уступают по своим боевым качествам. Поэтому все заказы были размещены в России, выполнение основной части которых взяли на себя Коломенский и Сормовский заводы.

Дополнительно заказывались: речные канонерские лодки, дозорные катера (одна 37-мм пушка и один пуле-



Реконструкция И. И. Черникова



мет в башне), шлюпки-тральщики, разъездные катера и плавучие мастерские. Кроме того, проектировались новые классы кораблей, из них самой мощной являлась самоходная плавучая батарея, вооруженная двумя 120-мм морскими орудиями (боезапас — 25 выстрелов на ствол). Каждой плавбатарее полагалась самоходная снарядная баржа с 400 выстрелами в погребах. Плавбатарея и снарядная баржа защищались противопульной броней по ватерлинии, а также у погребов боезапаса, в убежищах для прислуги и боевых рубках. Глиссеры — наиболее быстроходные суда флотилии — предназначались для несения службы связи. Наливные баржи для перевозки жидкого топлива и смазочных масел проектировались на базе самоходного понтона тяжелого мостового парка. Посыльно-санитарные катера имели две постоянные и две откидные койки для раненых, перевязочную каюту и каюту медицинского персонала. Служебно-грузовые катера, хотя и предназначались для перевозки тяжестей в тылу флотилий и отрядов, но их конструкция позволяла устанавливать одну 37-мм пушку и один пулемет.

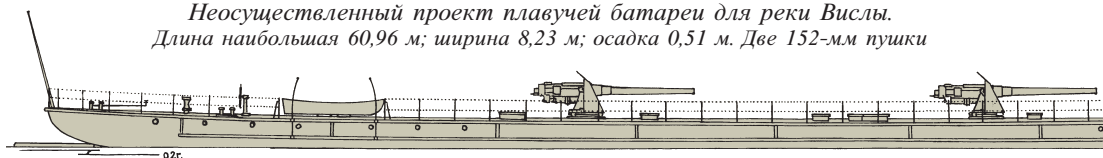
### Вислинская флотилия. 1914—1915 гг.

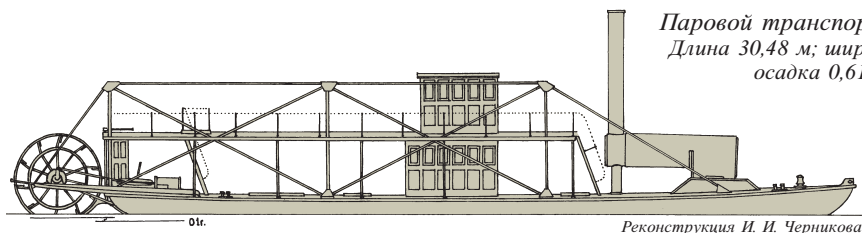
**Р**усское Военное ведомство располагало необходимым количеством пароходов и катеров в Новогеоргиевском речном военном порту, который обслуживал Вислинскую и Наревскую речные минные роты.

К 1 августа 1914 г. в их состав входили:

- 1) в Наревскую речную минную роту — паровые паромы «Десант» и «Поспешный», паровые катера №: 1, 3 и 5, десять гребных катеров;
- 2) в Вислинскую речную минную роту — транспорт «Висла», паровые паромы «Мостовой» и «Заботкин», паровые катера № 2 и 4, десять гребных катеров, одна угольная баржа;
- 3) в 1-ю саперную роту (срочная переправа) — паровой паром «Михаил»;
- 4) в резерв — пароход-ледокол «Варшава», паровые паромы: «Резерв», «Заборовский», «Крахоткин» и «Докукин», паровые катера «Сапер» и «Разведчик», две моторные лодки.

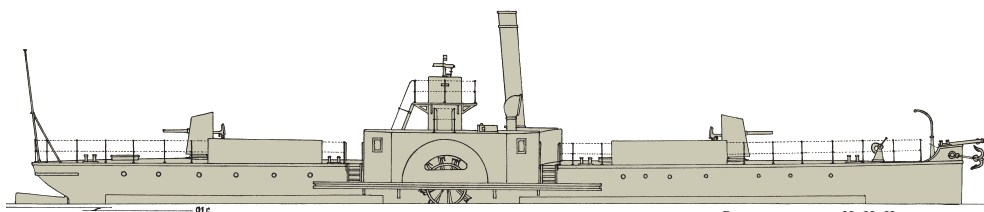
*Неосуществленный проект плавучей батареи для реки Вислы.  
Длина наибольшая 60,96 м; ширина 8,23 м; осадка 0,51 м. Две 152-мм пушки*





Паровой транспорт «Висла».  
Длина 30,48 м; ширина 3,05 м;  
осадка 0,61 м

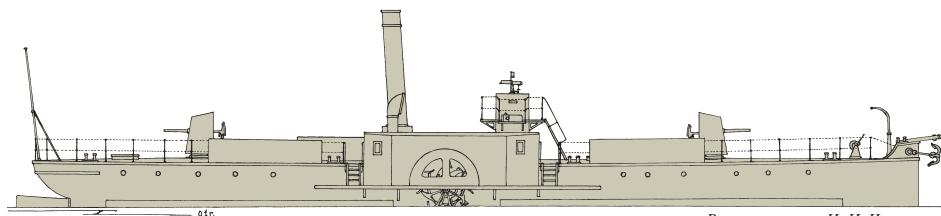
Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

#### Вооруженный пароход «Венера».

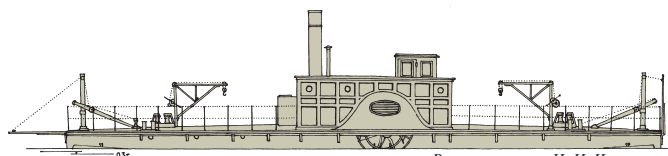
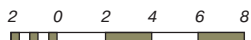
Длина 38,1 м; ширина 4,27 м; осадка 0,761 м. Машина мощностью 80 л. с. вращала два бортовых гребных колеса. Бронирование: борт, боевая рубка, брустверы и траверсы — 5—6 мм. Две 47-мм пушки и один пулемет. За броневыми брустверами в носовой и кормовой частях могли располагаться 33 человека десантников. 18 августа 1915 г. захвачен германской армией в Ковно



Реконструкция И. И. Черникова

#### Вооруженный пароход «Ярославна».

Длина 36,27 м; ширина 4,27 м; осадка 0,61 м. Паровая машина вращала два бортовых гребных колеса. Бронирование: борт, боевая рубка, брустверы и траверсы — 5—6 мм. Две 47-мм пушки и один пулемет. За броневыми брустверами в носовой и кормовой частях могли располагаться 33 десантника. 18 августа 1915 г. захвачен германской армией в Ковно

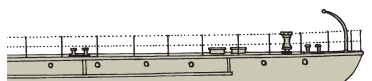


Реконструкция И. И. Черникова

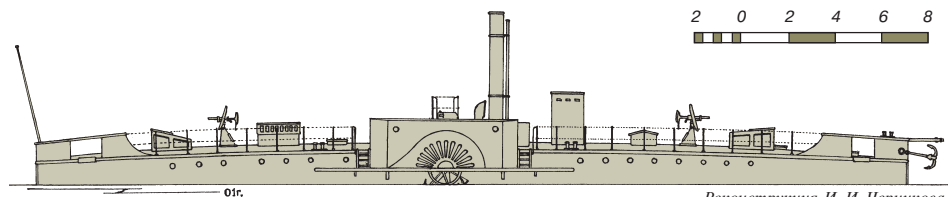
#### Паровой паром (минный заградитель)

#### Новогеоргиевской крепости.

Длина 25,6 м; ширина 7,95 м; осадка 0,51 м. На чертеже носовая сходня условно показана поднятой



Реконструкция И. И. Черникова



*Бронированный пароход «Ивангород».*

*Длина 37,19 м; ширина 4,72 м; осадка 0,61 м. Паровая машина вращала два бортовых гребных колеса. Две 37-мм пушки. Личный состав — 34 человека. Бывший бронированный австрийский пароход «Тынец» был затоплен при отступлении частей австрийской армии из Сандомира, 10 ноября 1915 г. поднят с грунта морской командой старшего лейтенанта Аверкиева, 25 декабря того же года переименован в «Ивангород». После восстановительного ремонта участвовал в боевых действиях. 9 мая 1916 г. взорван при эвакуации крепости Ивангород*

Кроме того, к порту приписали такие мобилизованные у частных владельцев, как «Варшава», «Звезда», «Курьер», «Плоцк», «Полька», «Варта», «Венера», «Комета», «Краков», «Кратер», «Куявяк», «Приятель публики», «Гетман», «Колосс», «Вилянов», «Кракусъ», «Сокол», «Наревский минер», «Плотчанин», «Граф Фюрстенберг», «Анна-Луиза», «Ванда», «Варшава», «Висла», «Новогеоргиевск», «Князь Иосиф», «Марс», «Спарт», «Меркурий», «Маврикий», «Лех», «Гонец», «Вавель». Пароходы использовались при перевозке войск, боеприпасов и необходимого снабжения.

Три парохода на Висле, семь на Немане и восемь моторных катеров передали 1-му и 2-му отдельным батальонам Гвардейского экипажа, которые занимались в основном постановкой мин заграждения.

Краткое описание боевых действий на этом театре дано в главе «Речные силы Германии в Восточной Пруссии».

В сентябре 1915 г. военная обстановка на Западном фронте резко изменилась, так как Германия перебросила сюда часть сил из Франции. Всю тяжесть военных действий несла на себе русская армия, которой пришлось оставить значительную территорию и отойти на рубеж Западная Двина—Полесье. Поэтому речные отряды на Висле и Немане прекратили свое существование, а личный состав с вооружением и имуществом перебросили на формирование Пинской флотилии.

### **Рижские речные силы. 1915—1917 гг.**

**В** мае 1915 г. по инициативе командующего 5-й армией для содействия русским войскам, оперирующим в Рижском укрепленном районе, вдоль реки Западная Двина и реки Аа Курляндской губернии начал создаваться речной отряд. Перед этим армейским формированием ставились следующие задачи: войсковая разведка, охрана мостов, десантные и противодесантные операции, поддержка частей артил-

лерийским огнем, обеспечение переправ, доставка снабжения и осуществление связи.

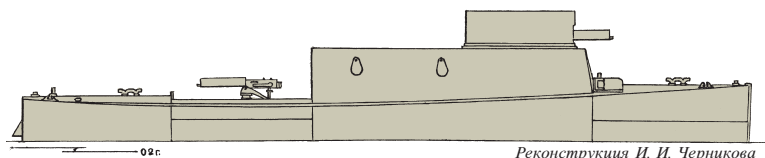
26 мая 1916 г. взвод дозорных катеров № 8, 9, 10 и 11, при двух офицерах и 54 солдатах, был отправлен в распоряжение 5-й армии. Катера прибыли в Двинск 29 мая и базировались на Двинскую Погулянку. Вооружение катеров усилили еще одним пулеметом на станке Виккерса.

29 августа катер № 8 погиб от попадания 152-мм неприятельского снаряда, пробившего бронированную рубку и, не разорвавшись, — противоположный борт у ватерлинии. Катер перевернулся и затонул у острова Глудан. При этом двое солдат были убиты, а двое ранены. Остальная команда выплыла на берег, доставив туда же раненых. В ночь с 9 на 10 сентября катер подняли и ночью 11 сентября перевели в Двинскую Погулянку. Впоследствии катер отправили на ремонт в Петроград; ремонт был закончен только к 27 сентября 1917 г.

Формирование Рижской флотилии Морского ведомства началось 17 июля 1917 г. (командующий флотилией — капитан 2 ранга В. Г. Антонов). Личный состав — 110 человек (из них четверо составляли штаб флотилии). Бронирование пароходов осуществлялось 8—12-мм стальными листами.

Корабельный состав флотилии:

1) бронированный винтовой пароход «Новгород» (бывший «Агата») с двумя 75-мм пушками и двумя пулеметами;



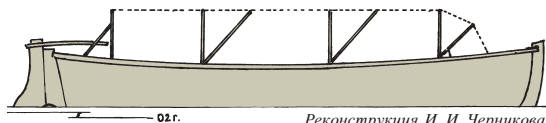
Реконструкция И. И. Черникова

Дозорные катера 5-й армии № 8, 9, 10 и 11.

Водоизмещение 6,5 т; длина 9,15 м; ширина 2,44 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 80 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость 11 уз. Один пулемет в башне и еще один в кокпите, установленный на станке Виккерса. Личный состав — семь человек

Моторный катер под литерой «Д».

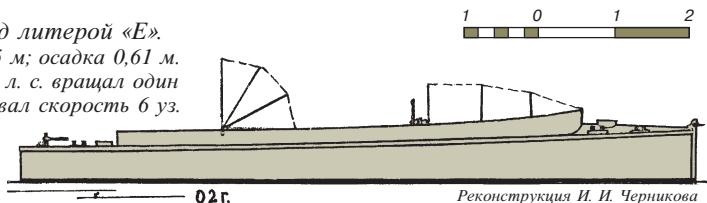
Длина 8,8 м; ширина 2,13 м; осадка 0,65 м. Двигатель мощностью 12 л. с. вращал один гребной винт



Реконструкция И. И. Черникова

Моторный катер под литерой «Е».

Длина 6,9 м; ширина 2,15 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 8 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость 6 уз.



Реконструкция И. И. Черникова

2) винтовой пароход «Псков» (бывший «Наш») с двумя 75-мм пушками и одним пулеметом;

3) бронированный колесный пароход «Колывань» (бывший «Дален») с двумя 57-мм зенитными пушками и одним пулеметом;

4) транспорт-теплоход № 1 (бывший «Курземнекс») с одним ручным пулеметом;

5) транспорт-теплоход № 2 (бывший «Лелупнекс») с одним ручным пулеметом;

6) шесть моторных катеров (по одному ручному пулемету): «А» (бывший «Лилли»); «Б» (бывший «Надя»); «В» (бывший «Танго»); «Г» (бывший «Болиндер»); «Д» и «Е», присланные из Кронштадта.

Кроме того, были одна четырехорудийная 75-мм железнодорожная батарея и три морских наблюдательных поста.

Зимой 1916—1917 гг. Рижская речная флотилия подчинялась коменданту Усть-Двинской крепости. 21 и 22 августа 1917 г. флотилию эвакуировали из Риги, а корабельный состав передали Рижской флотилии второго формирования (командующий — капитан 2 ранга Д. Д. Нелидов).

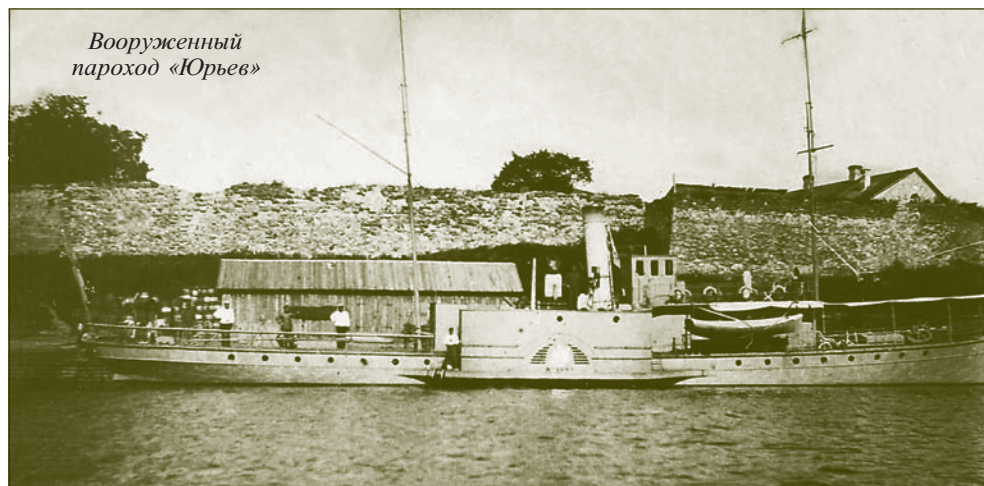
Нужно отметить, что, кроме Рижской речной флотилии на Западной Двине, в районе расположения 12-й армии, для обслуживания переправ и речных брандвахт действовали еще 15 паровых катеров и две моторные лодки.

### Чудская озерная флотилия. 1915—1917 гг.

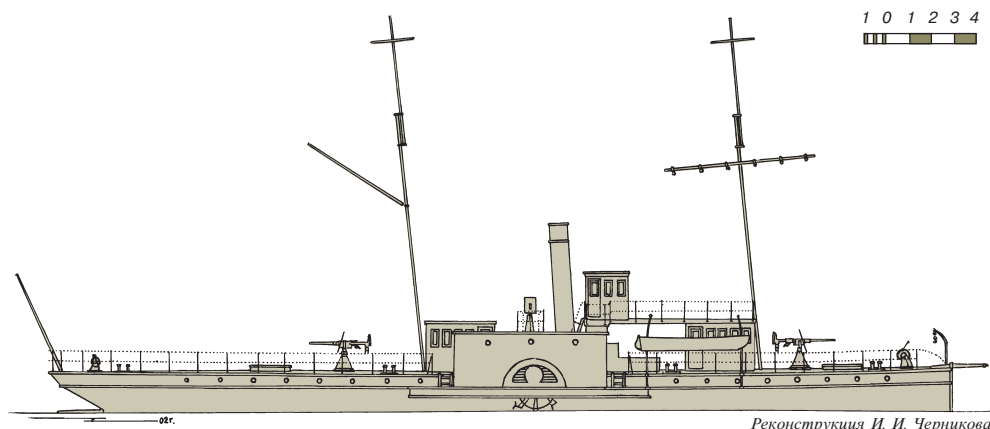
**Ф**лотилия была создана в августе 1915 г. по инициативе Военного ведомства для укрепления позиций 6-й армии на дальних подступах к Петрограду. Работы по вооружению и бронированию пяти мобилизованных пароходов производил Адмиралтейский завод. Кроме того, в состав флотилии входили один паровой и два моторных буксира, семь моторных катеров и четыре лодки.







Вооруженный пароход «Великая княгиня Ольга».  
Водоизмещение 115 т; длина 27,43 м; ширина 4,88 м; осадка  
1,52 м. Паровая машина мощностью 200 л. с. вращала один  
гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз. Бронирование:  
борт, боевая рубка и орудийные щиты. Две 57-мм пушки,  
два пулемета и один прожектор. Грузоподъемность 16,4 т



Вооруженный пароход «Юрьев».

Водоизмещение 110 т; длина 38,1 м; ширина 5,49 м; осадка 0,91 м. Паровая машина мощностью  
120 л. с. вращала два бортовых гребных колеса и обеспечивала скорость 10 уз. Бронирование:  
борт, боевая рубка и орудийные щиты. Две 47-мм пушки, два пулемета и один прожектор.  
Радиотелеграфная станция

*Паровой катер «Ермак».*

Водоизмещение 30 т; длина 17,53 м; ширина 3,35 м; осадка 1,52 м. Паровая машина мощностью 75 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз. Бронирование: боевая рубка и орудийные щиты.

Одна 37-мм пушка, один пулемет



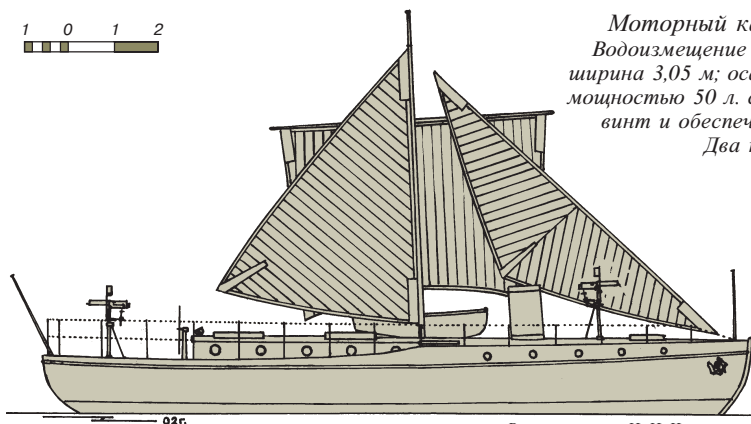
Реконструкция И. И. Черникова

1 0 1 2

*Моторный катер «Мотылек».*

Водоизмещение 20 т; длина 15,74 м; ширина 3,05 м; осадка 1,22 м. Двигатель мощностью 50 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость 8 уз.

Два пулемета



Реконструкция И. И. Черникова

Вооруженный пароход  
«Цесаревич Алексей»





*Вооруженный пароход  
«Великая княгиня Ольга»*

Штат флотилии: 11 офицеров и 250 матросов.

База располагалась в северной части бухты Раскопель и состояла из пристани, мастерской, радиостанции мощностью 2 кВт, погреба боезапаса (тысяча выстрелов на орудие), казармы на 120 человек, хлебопечкарни, бани и прочих хозяйственных построек. Вдоль побережья была развернута сеть наблюдательных постов, оборудованных телефонной связью.

Начальник флотилии — контр-адмирал Коломейцев.

### **Сатакундская и Сайменская озерные флотилии**

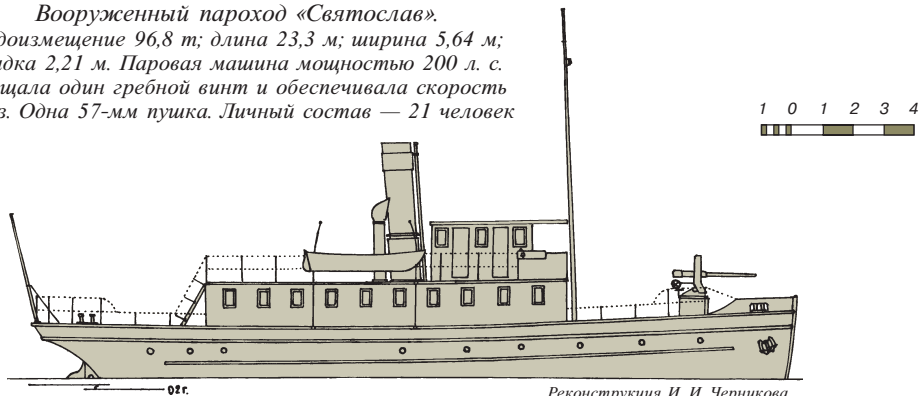
**В** марте 1916 г. Военное ведомство России вновь создало Сатакундскую флотилию, в состав которой первоначально входило четыре посыльных судна (вооруженные пароходы), два парохода, шесть моторных катеров и подрывная партия. Для перевозки войск предполагалось использовать баржи грузоподъемностью 60 т, вмещавшие каждая роту солдат с обозом или 60 лошадей с повозками (батальонный обоз). Кроме того, в состав флотилии предполагали ввести четыре катера-разведчика, построенных в Петрограде для Военного ведомства.

3 октября 1916 г. на посыльные суда были установлены четыре 57-мм пушки. Кроме того, на вооружении флотилии имелись 100 револьверов системы «Наган» (при штатной численности личного состава 240 человек) и подрывные патроны.

База флотилии располагалась в порту Сатакунда и включала казарму для береговой команды, гараж, мастерские, здание управления флотилии, склад для бензина и нефти, а также пристань для пароходов и погрузки войск.

*Вооруженный пароход «Святослав».*

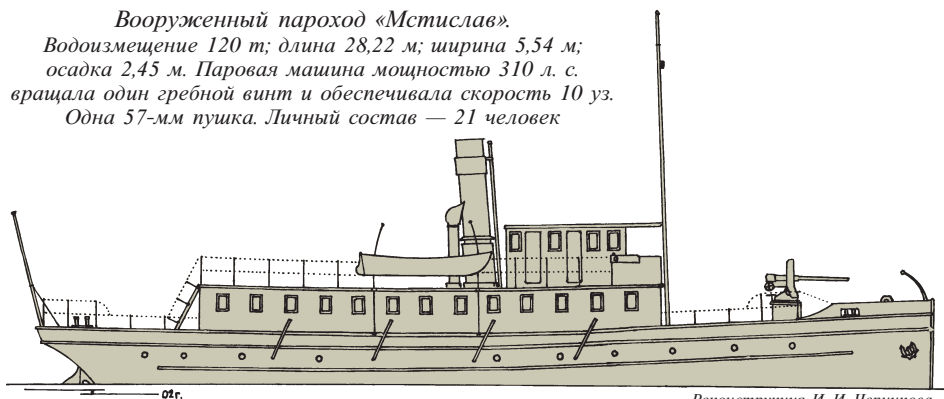
*Водоизмещение 96,8 т; длина 23,3 м; ширина 5,64 м; осадка 2,21 м. Паровая машина мощностью 200 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз. Одна 57-мм пушка. Личный состав — 21 человек*



Реконструкция И. И. Черникова

*Вооруженный пароход «Мстислав».*

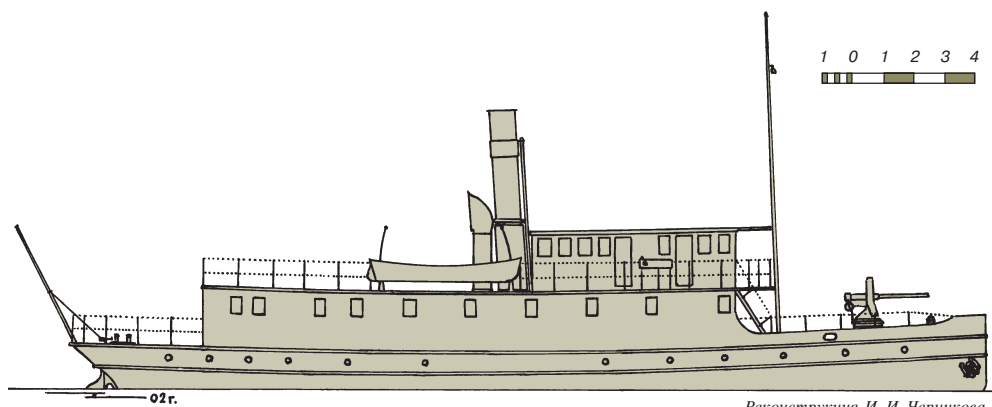
*Водоизмещение 120 т; длина 28,22 м; ширина 5,54 м; осадка 2,45 м. Паровая машина мощностью 310 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз. Одна 57-мм пушка. Личный состав — 21 человек*



Реконструкция И. И. Черникова

*Вооруженный пароход «Мстислав»  
(бывший пассажирский пароход  
ледокольного типа «Куру»)*



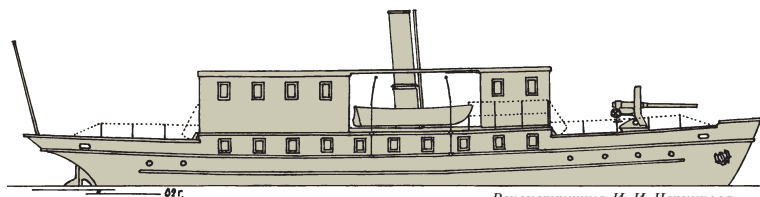


*Вооруженный пароход «Всеслав».*

*Водоизмещение 146,5 т; длина 28,83 м; ширина 6,15 м; осадка 2,65 м.*

*Паровая машина мощностью 315 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз.*

*Одна 57-мм пушка. Личный состав — 21 человек*



*Вооруженный пароход «Ярослав».*

*Водоизмещение 89,2 т; длина 21,3 м; ширина 4,87 м; осадка 1,5 м. Паровая машина мощностью 75 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 10 уз.*

*Одна 57-мм пушка. Личный состав — 21 человек*

*Вооруженный пароход «Всеслав» (бывший  
пассажирский пароход «Похиола»)*

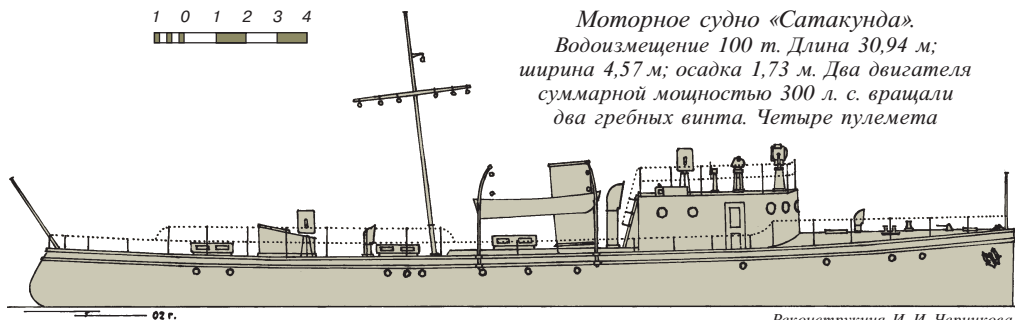




1 0 1 2 3 4



*Моторное судно «Сатакунда».  
Водоизмещение 100 т. Длина 30,94 м;  
ширина 4,57 м; осадка 1,73 м. Два двигателя  
суммарной мощностью 300 л. с. вращали  
два гребных винта. Четыре пулемета*



*Реконструкция И. И. Черникова*

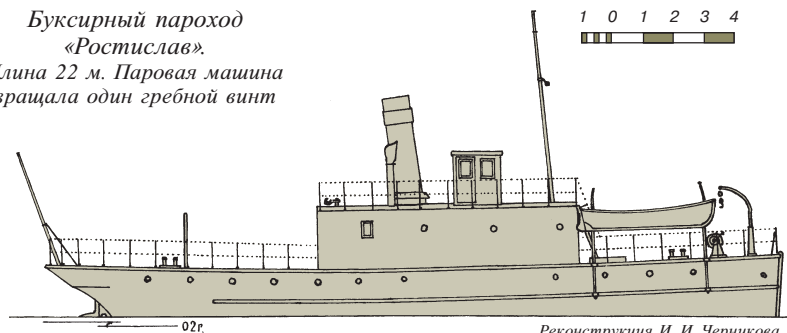


*Моторное судно «Сатакунда»  
(бывшая яхта великого князя  
Кирилла Владимировича  
«Мелитта»)*

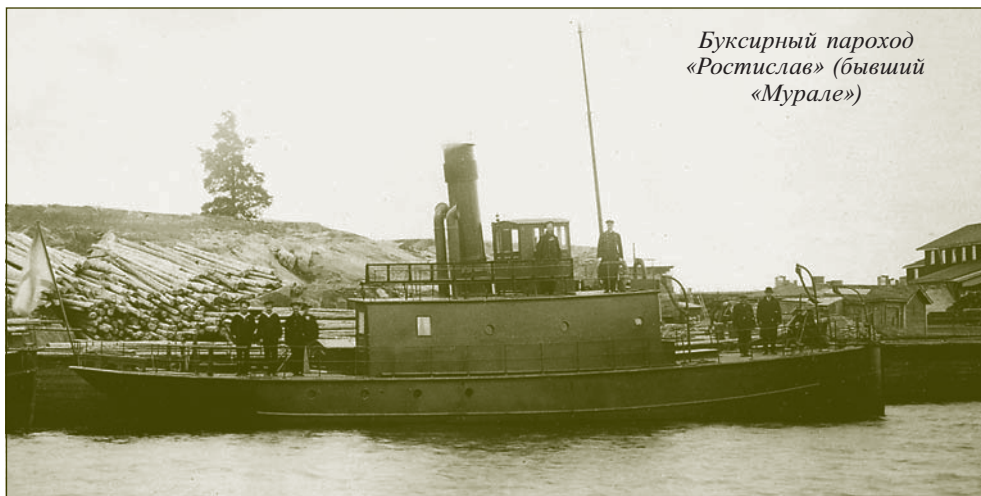


*Буксирный пароход «Вячеслав» (бывший «Неси-ярви») мог буксировать четыре баржи  
грузоподъемностью по 60 т. У борта стоит моторный катер «Быстрый»*

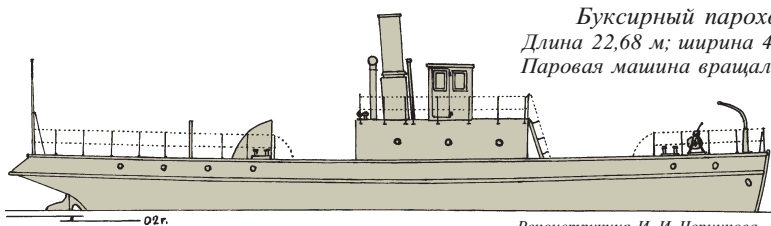
Буксирный пароход  
«Ростислав».  
Длина 22 м. Паровая машина  
вращала один гребной винт



Реконструкция И. И. Черникова



Буксирный пароход  
«Ростислав» (бывший  
«Мурале»)



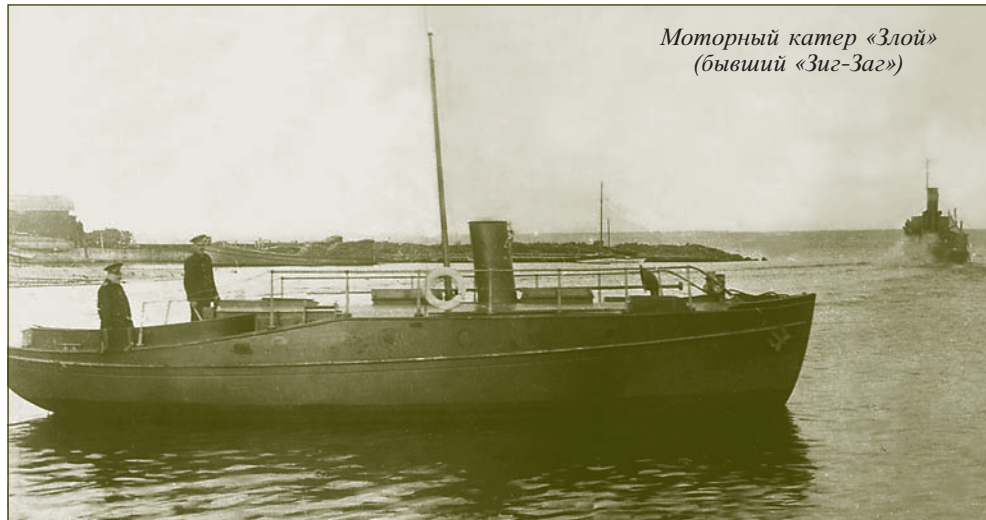
Буксирный пароход «Вячеслав».  
Длина 22,68 м; ширина 4,75 м; осадка 1,43 м.  
Паровая машина вращала один гребной винт

Реконструкция И. И. Черникова

Буксирный пароход «Святогор».  
Длина 18,3 м; ширина 4,5 м; осадка 1,5 м.  
Паровая машина вращала один гребной винт

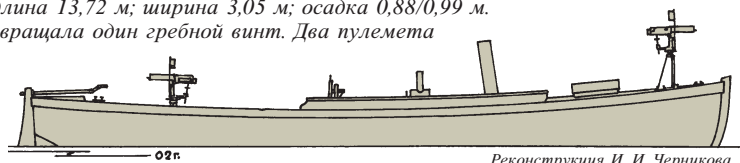


Реконструкция И. И. Черникова

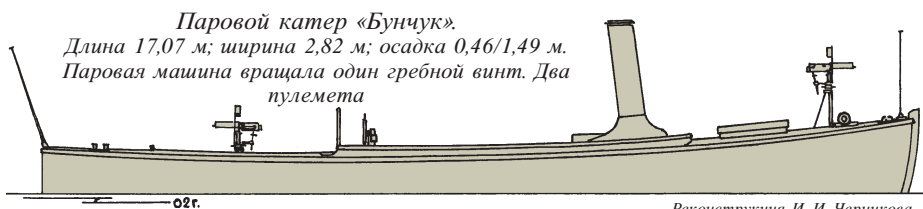


Моторный катер «Злой»  
(бывший «Зиг-Заг»)

Паровой катер «Петергоф».  
Водоизмещение 11 т; длина 13,72 м; ширина 3,05 м; осадка 0,88/0,99 м.  
Паровая машина вращала один гребной винт. Два пулемета

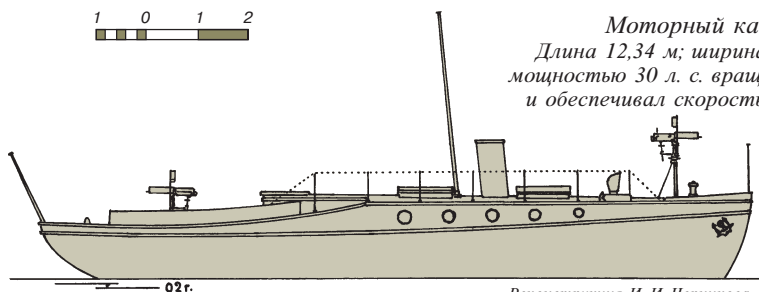


Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

1 0 1 2

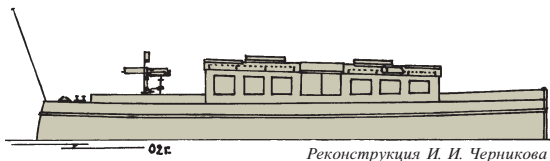


Моторный катер «Злой».  
Длина 12,34 м; ширина 3,28 м. Двигатель  
мощностью 30 л. с. вращал один гребной винт  
и обеспечивал скорость 8 уз. Два пулемета

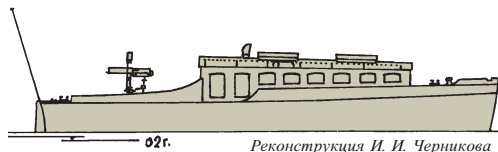
Реконструкция И. И. Черникова

*Моторный катер «Потешный».*

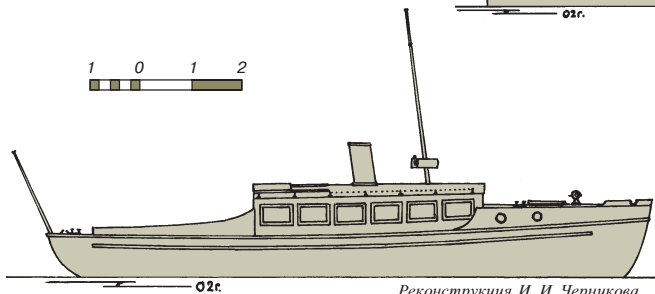
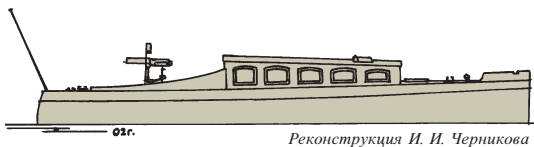
Длина 10,36 м; ширина 1,93 м.  
Двигатель мощностью 15 л. с. вращал  
один гребной винт и обеспечивал  
скорость 10 уз. Один пулемет

*Моторный катер «Ловкий».*

Длина 9,22 м; ширина 2,13 м. Двигатель  
мощностью 15 л. с. вращал один гребной  
винт и обеспечивал скорость 10 уз. Один  
пулемет

*Моторный катер «Наяда».*

Длина 10,82 м; ширина 2,13 м. Двигатель  
мощностью 15 л. с. вращал один гребной  
винт и обеспечивал скорость 10 уз. Один  
пулемет

*Моторный катер  
«Пограничник».*

Длина 9,82 м; ширина 1,57 м.  
Двигатель мощностью 15 л. с.  
вращал один гребной винт  
и обеспечивал скорость 10 уз.



Отряд вооруженных пароходов, действовавших на озере Пюхе-ярви.  
Вооруженный пароход «Ярослав» (бывший «Пюхе-ярви») стоит в глубине. Буксирный пароход  
«Святогор» (бывший «Тавастгус»). Моторный катер «Потешный» (бывший «Аллан») стоит  
на первом плане. Моторный катер «Пограничник» (бывший «Аймо») стоит между пароходами



*Буксирный пароход «Ростислав» и вооруженные пароходы  
«Мстислав», «Святослав» и «Всеслав» в Сатакундском  
порту, располагавшемся в бухте Карталахти, на озере  
Неси-ярви*



*Пароходы и баржи  
Сатакундской флотилии  
на зимовке в 1916—1917 гг.*



Летом 1917 г. судовой состав флотилии несколько увеличился.

24 июля 1917 г. Сатакундскую флотилию ликвидировали, и на Сайменскую озерную систему, во вновь созданную флотилию, были переведены девять офицеров, 80 матросов, четыре больших моторных катера, четыре 57-мм пушки с 400 снарядами, шкиперское имущество, а также запасы нефти и бензина. Сайменская озерная флотилия была создана Военным ведомством в феврале 1917 г. Судовой состав флотилии только начал комплектоваться, а база находилась на станции Вуоксеннаска Выборгской губернии. Имелась железная баржа для хранения угля, бензина и керосина.

Из состава Сатакундской флотилии сюда перевели: моторное судно «Сатакунда»; паровые катера «Петергоф» и «Бунчук»; моторные катера «Злой» и «Наяда». На месте были мобилизованы и вооружались штабной пароход «Осмо» (четыре 76,2-мм полевые пушки образца 1902 г., восемь пулеметов) и моторное судно «Диез» (четыре 37-мм зенитные пушки и четыре пулемета). Кроме того, предполагалось получить 28—30 бронекатеров.

### Урмийская и Ванская озерные флотилии. 1916—1917 гг.

**31** января 1916 г., в соответствии с приказом начальника Штаба Верховного главнокомандующего на Кавказском фронте, началось формирование Урмийско-Ванской озерной флотилии. Главное назначение флотилии на озере Урмия заключалось в подвозе фуража и провианта частям русской армии, двигавшимся в Персию, а на озере Ван — в оказании содействия артиллерийским огнем Бакинскому отряду. В короткий срок армейские саперы построили пристани,



*Пристань Панд. Слева: буксир «Ялама», катер «Сапер» и две стальные баржи. Справа: катер «Пластун»*



*Землянка, в которой размещались  
радиостанция, офицерская комната  
и канцелярия*

мастерские, склады, а также соорудили жилые и служебные помещения в землянках и войлочных юртах.

Однако основная трудность заключалась в перевозке из России необходимых кораблей и судов. Дело в том, что на озере Ван до войны находились только катер «Стрелок» и несколько деревянных барж. Но дело упрощалось тем, что к берегу выходила железнодорожная ветка. На озере Урмия судов вообще не было, и их пришлось перевозить гужевым транспортом и на выюках. При этом корпуса судов и их машины пришлось разбирать на узлы и детали массой до 492 кг.

Личный состав по штату составил: пять офицеров и 70 матросов и унтер-офицеров. Корабельный состав: по два катера на каждом озере и по десять парусных туркменских лодок. К концу года корабельный состав значительно усилился, поэтому флотилию пришлось разделить на две самостоятельные.



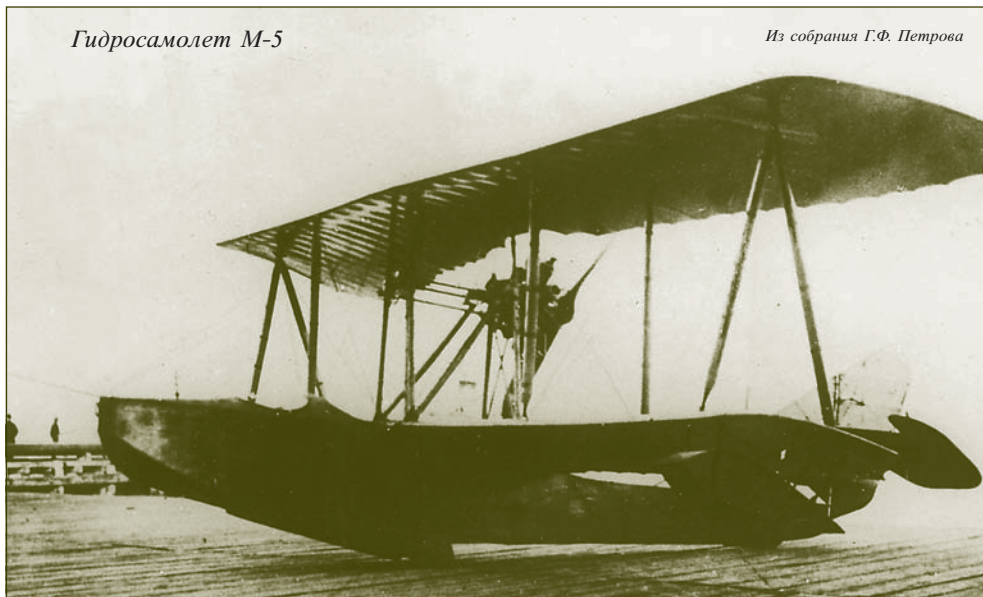
*Сборка «Сормовца» и юрты  
для рабочих. На подводах подвозят  
узлы и детали стальных барж*



*Лагерь Всероссийского  
земского союза*

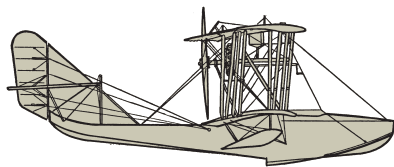
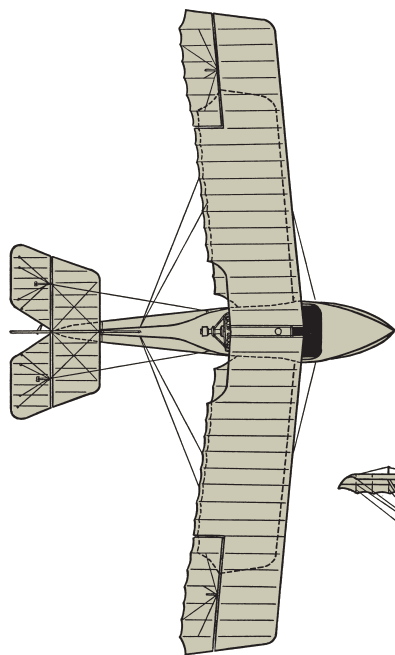
3 января 1917 г. начальником Урмийской озерной флотилии был назначен капитан 2 ранга Дмитрий Иванов. Штат флотилии: три офицера, 110 матросов и унтер-офицеров. В состав флотилии входили следующие моторные буксирные катера и баржи: «Телеграф» (длина 18,29 м; мощность 200 л. с.; скорость 15 уз.; одна 37-мм пушка, один пулемет), привезенный из Петрограда; «Стрелок» (55 л. с.); «Драгун» (40 л. с.); «Казак» (40 л. с.); «Разведчик» (10 л. с.); «Кречет» (160 л. с.); деревянная баржа «Шахэ» грузоподъемностью 246 т; три туркменские лодки грузоподъемность по 8,3 т каждая. Буксировкой барж занимались только «Стрелок» и «Драгун», остальные обстреливали берег.

Кроме этого, на озере занимались перевозкой грузов и раненых суда Всероссийского земского союза, паровые буксирные катера и баржи:



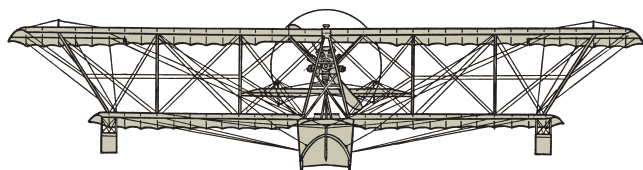
*Гидросамолет М-5*

*Из собрания Г.Ф. Петрова*



*Гидроаэроплан М-5.*

*Длина 8,82 м; размах крыльев 13,62 м; полетный вес 960 кг; мощность двигателя 100 л. с.; скорость 105 км/ч; потолок 3300 м; дальность полета 210 км; экипаж — два человека; один пулемет*



*Реконструкция Г. Ф. Петрова*

«Генерал Чернозубов» (30 л. с.); «Юрий» (30 л. с.); «Генерал Юденич» (20 л. с.); «Георгий» (20 л. с.); «Николай» (20 л. с.); девять железных барж грузоподъемностью от 73,8 до 82 т; одна железная санитарная баржа на 200 коек, а также суда Тавризской железной дороги: моторный буксирный баркас «Инженер Трескинский» (100 л. с.); деревянная баржа «Сережа Трескинский» грузоподъемностью 492 т; две деревянные баржи грузоподъемностью 57,4 т каждая и одна малая деревянная санитарная баржа на 40 коек.

Начальником Ванской озерной флотилии являлся капитан 2 ранга Ратманов. Штат флотилии: шесть офицеров, 117 матросов и унтер-офицеров. В корабельный состав флотилии входили: паровой катер «Стрелок» (две 47-мм пушки, один пулемет); моторный катер «Знаменщик» (одна 75-мм пушка, один пулемет); моторный катер «Сапер» (25 л. с.; одна 37-мм пушка, один пулемет); моторный буксир «Ялама» (92 л. с.; одна 75-мм пушка, один пулемет); моторный катер «Пластун» (25 л. с.; две 47-мм пушки); паровой буксир «Сормовец» (160 л. с.; две 47-мм пушки); моторная шлюпка (10 л. с.); железная баржа речного типа грузоподъемностью 164 т; три деревянные баржи грузоподъемностью 41 т каждая; одна деревянная баржа для перевозки раненых.

28 июня 1917 г. Ванская флотилия была усилена двумя гидросамолетами и летчиками Бакинской школы морской авиации.

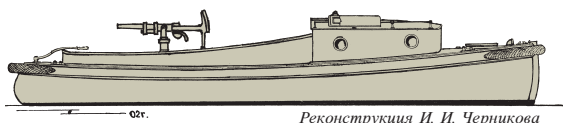


## Пинский речной отряд

**Р**усские речные силы начали боевые действия на реке Пине еще осенью 1915 г., когда сюда из крепости Ивангород перебросили часть катеров Вислинской флотилии. Флотилия создана в феврале 1916 г., с тем чтобы нести сторожевую и разведывательную службу, а также минировать реку и охранять железнодорожные мосты. К концу марта флотилия была полностью укомплектована офицерами (12 чел.), матросами и унтер-офицерами (477 чел.). Начальник флотилии — капитан 1 ранга де Ливрон.

Личный состав размещался в плавучих казармах, на четырех пристанях-баржах. Кроме того, имелись плавучая мастерская, офицерский плавучий барак, лазарет и хлебопекарня. База флотилии располагалась на разъезде Пхов в Мозыре, а передовая база — на разъезде Припять.

К июню 1916 г. корабельный состав флотилии включал 47 катеров, роту гребных судов (шестивесельные ялы и вельботы), четыре одноорудийных

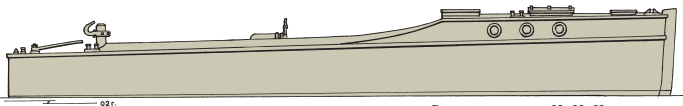


Реконструкция И. И. Черникова

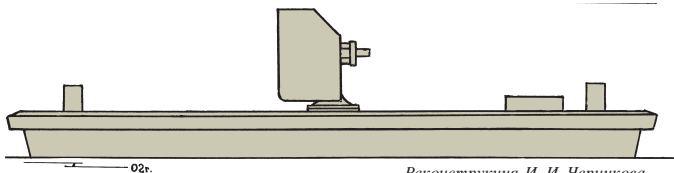
*Моторные катера «Сом»,  
«Белуга» и «Палтус».*

*Длина 7,62 м; ширина 2,13 м; осадка  
0,61 м. Двигатель мощностью 16—  
20 л. с. вращал один гребной винт.  
Одна 37-мм пушка*

*Моторный катер «Моряк».  
Водоизмещение 6,5 т; длина  
9,8 м; ширина 1,8 м; осадка  
0,45 м. Двигатель мощностью  
48 л. с. вращал один гребной  
винт. Личный состав —  
шесть человек*



Реконструкция И. И. Черникова

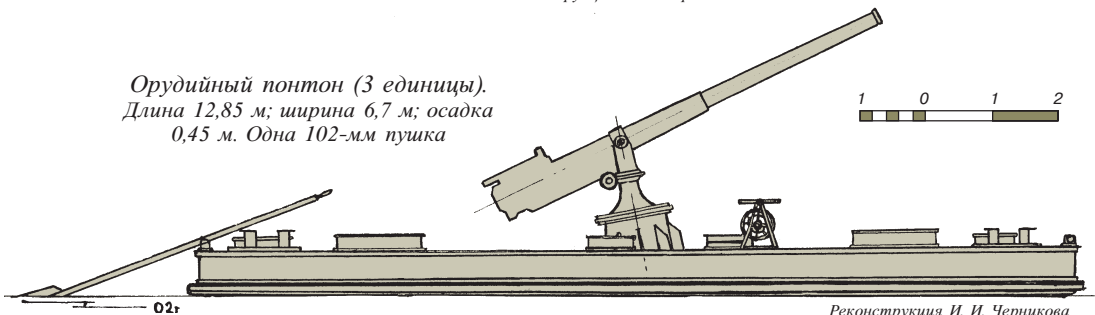


Реконструкция И. И. Черникова

*Орудийный понтон  
(1 единица).*

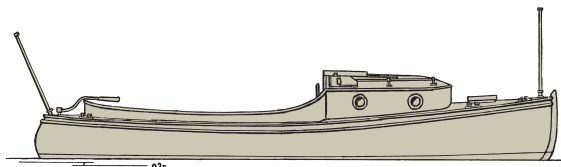
*Длина 9,15 м; ширина 4 м;  
осадка 0,5 м. Одна 76,2-мм  
горная пушка*

*Орудийный понтон (3 единицы).  
Длина 12,85 м; ширина 6,7 м; осадка  
0,45 м. Одна 102-мм пушка*



Реконструкция И. И. Черникова

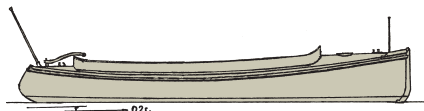




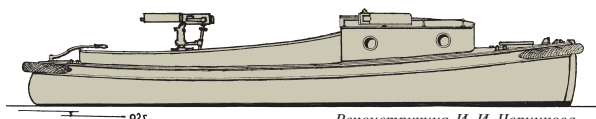
Реконструкция И. И. Черникова

*Моторный катер «Стрела».*  
Длина 7,92 м; ширина 1,98 м; осадка  
0,63 м. Двигатель мощностью  
35 л. с. вращал один гребной винт

*Моторная лодка «Сарнов».*  
Длина 5,49 м; ширина 1,52 м; осадка  
0,55 м. Двигатель мощностью 5,5 л. с.  
вращал один гребной винт



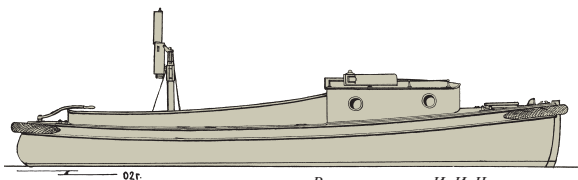
Реконструкция И. И. Черникова



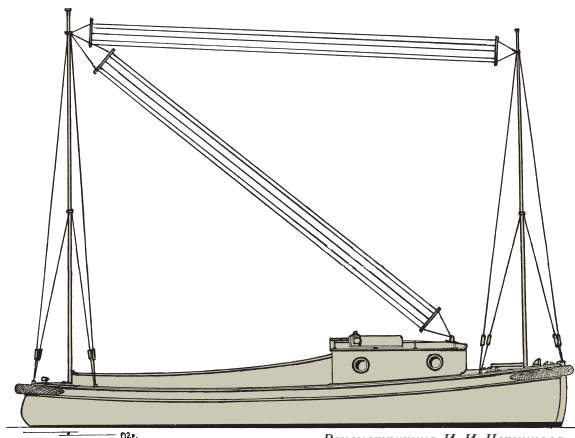
Реконструкция И. И. Черникова

*Моторный катер «Линь».*  
Длина 7,32 м; ширина 2,13 м;  
осадка 0,53 м. Двигатель  
мощностью 10—12 л. с. вращал  
один гребной винт.  
Один пулемет

*Моторный катер «Окунь».*  
Длина 7,32 м; ширина 2,13 м;  
осадка 0,53 м. Двигатель  
мощностью 10—12 л. с. вращал  
один гребной винт. Один пулемет



Реконструкция И. И. Черникова

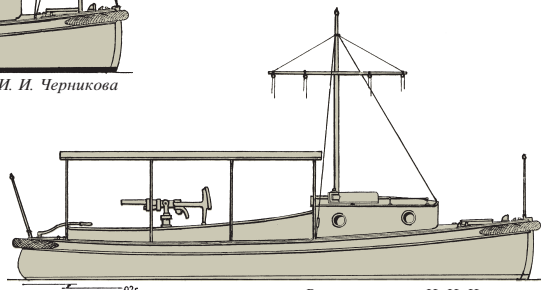


Реконструкция И. И. Черникова



*Моторные катера  
«Крокодил»  
и «Кайман».*  
Длина 7,62 м; ширина 2,13 м; осадка  
0,61 м. Двигатель мощностью 20 л. с.  
вращал один гребной винт.  
Одна радиостанция

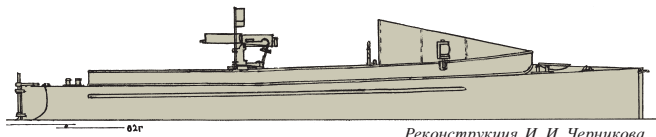
*Моторные катера  
«Пескарь», «Вьюн» и «Язь».*  
Длина 7,62 м; ширина 2,13 м;  
осадка 0,61 м. Двигатель  
мощностью 16—20 л. с. вращал один  
гребной винт. Одна 37-мм пушка



Реконструкция И. И. Черникова

*Моторный катер  
«Кашалот».*

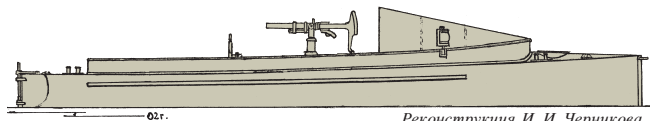
Длина 8,53 м; ширина 1,73 м; осадка 0,41 м. Двигатель мощностью 35 л. с. вращал один гребной винт. Один пулемет



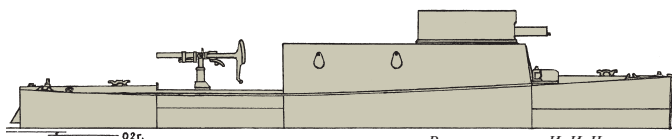
Реконструкция И. И. Черникова

*Моторный катер «Кит».*

Длина 8,56 м; ширина 1,62 м; осадка 0,38 м. Двигатель мощностью 16 л. с. вращал один гребной винт. Одна 37-мм пушка



Реконструкция И. И. Черникова



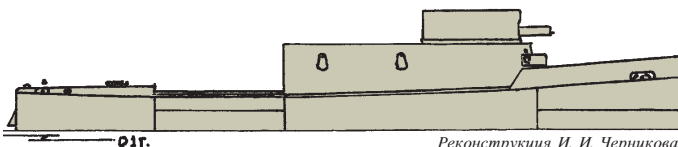
Реконструкция И. И. Черникова

*Дозорные бронекатера  
№ 3, 4 и 6.*

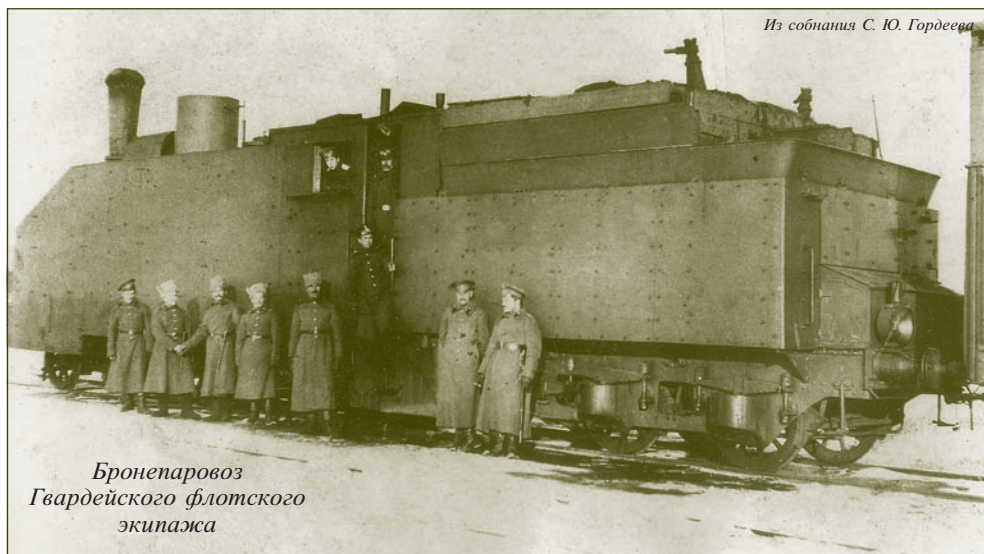
Водоизмещение 6,5 т; длина 9,15 м; ширина 2,44 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 80 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость 11 уз. Один пулемет, одна 37-мм пушка. Личный состав — 6 человек

*Дозорные бронекатера  
№ 5, 17 и 18.*

Водоизмещение 6,5 т. Длина 9,15 м; ширина 2,44 м; осадка 0,61 м. Двигатель мощностью 80 л. с. вращал один гребной винт и обеспечивал скорость хода 11 уз. Один пулемет. Личный состав — 5 человек



Реконструкция И. И. Черникова



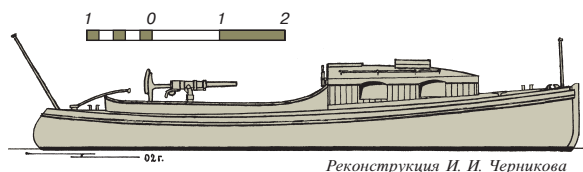
*Бронепаровоз  
Гвардейского флотского  
экипажа*

понтон и буксирный пароход «Сокол». В ноябре 1916 г. часть катеров отправили по железной дороге на Дунай, в распоряжение начальника Экспедиции особого назначения. 2 декабря 1916 г. все катера благополучно спустили на воду в городе Рени (Румыния).

### Речной отряд на озере Мястра

**О**тряд создан 9 октября 1916 г. по инициативе командующего 1-й армии. Комплектовался морским полком особого назначения. Начальник отряда — лейтенант Ольшевский.

Корабельный состав: два моторных катера, вооруженных каждый одной 37-мм пушкой (моторы и орудия прикрывались противопульными



*Моторный катер (2 единицы).  
Длина 7,62 м; ширина 2,18 м; осадка  
0,61 м; мощность двигателя 14 л. с.;  
скорость 13 уз. Артиллерийское  
вооружение: одна 37-мм пушка*

щитами); два гребных катера (по одному пулемету). Кроме того, имелось шестнадцать 8-весельных и шестнадцать 6-весельных катеров общей грузоподъемностью свыше 600 человек.

### Прутская флотилия

**Р**ека Прут — левый приток Дуная, начинается на северо-восточном склоне Карпат, далее протекает через Буковину. Большая часть течения реки составляла границу между Бессарабией и Румынией. Впадает в Дунай, ниже города Галаца, в Румынии. Длина русла 845 км. Течение извилистое и быстрое, глубина незначительная. В верхнем течении был возможен только сплав. Судоходен на протяжении 270 км, а для мелких судов — около 500 км.

*Пароход «Патриот»*



*Из собрания Р. Грегора*



Условия плавания по реке Прут были чрезвычайно сложными. Так, летом 1907 г. одесские газеты сообщали о сильном обмелении Прута. В Кагуле, Фальче и Леове застряли подчалки Русского Дунайского пароходства, сидевшие в воде всего на 0,61 м. Пароход «Патриот» и теплоход «Прут» стояли в Рени, не имея возможности войти в Прут.

Прутская флотилия была создана 12 февраля 1917 г. по инициативе русского Военного ведомства и включала русские и румынские плавучие средства. Начальник флотилии — старший лейтенант Азаров. В судовый состав флотилии вошли четыре парохода, 26 барж больших и шесть барж малых (так называемых прутских). Флотилия выполняла перевозки для нужд 6-й армии Румынского фронта и просуществовала недолго.

## Речные корабли Франции на европейском театре

**Н**аступление мощных немецких армий через Бельгию и Шампань в направлении Парижа уже на первом этапе войны вынудило командование французской армии усилить свою полевую артиллерию плавучими батареями, вооруженными мощными корабельными пушками. Высокая мобильность этих кораблей позволяла им относительно быстро появляться в местах угрозы и неожиданно уничтожать живую силу, артиллерийские батареи и транспортные коммуникации противника. Еще в 1914 г. французский флот успел оборудовать самоходные и несамоходные баржи, на которые устанавливалось по одному 138,6-мм орудию.

Дополнительно к плавучим батареям уже в начале 1915 г. французские корабельные инженеры для действий на судоходных реках и каналах разработали три проекта канонерских лодок. Их габариты позволяли проходить под мостами и через все шлюзы. Однако окончательно для постройки на верфях в Лоране и Бресте было принято только два типа, различавшихся прежде всего вооружением.



На восьми кораблях первого типа, построенных в июле 1915 г., в носовой части корпуса стояло по одному 138,6-мм орудию образца 1898 г. с дальностью стрельбы 15 км, а на корме — два 47-мм орудия, впервые на французском флоте конструктивно приспособленных для ведения огня по самолетам, и два пулемета.

Четыре корабля второго типа имели на носу и корме по одному 100-мм орудию с дальностью стрельбы до 13,5 км, а два 47-мм орудия и пара пулеметов стояли в центральной части корпуса. Оба типа кораблей снабжались прожектором и радиотелеграфом, а их экипаж, кроме трех офицеров, насчитывал еще 20 нижних чинов матросов и старшин.

Конструкция корпуса и основные размеры для обоих типов были одинаковыми: длина и ширина — 28,5 и 5 м соответственно. Водоизмещение канонерских лодок несколько различалось: первый тип — 110 т, а второй — 180 т. В соответствии с этим осадка первого типа равнялась 1,2 м, а второго — 1,85 м. Габаритная высота кораблей обоих типов над поверхностью воды, с заваленными мачтой и трубой, не превышала трех метров. Это обеспечивало свободный проход по всем внутренним водным путям Франции и Бельгии. Орудийные щиты, боевая рубка, погреба боезапаса, машинное и котельное отделения защищались 20-мм стальными листами.

На всех 12 канонерских лодках пришлось установить по две паровые машины, предназначенные для одновинтовых речных буксиров. Поэтому



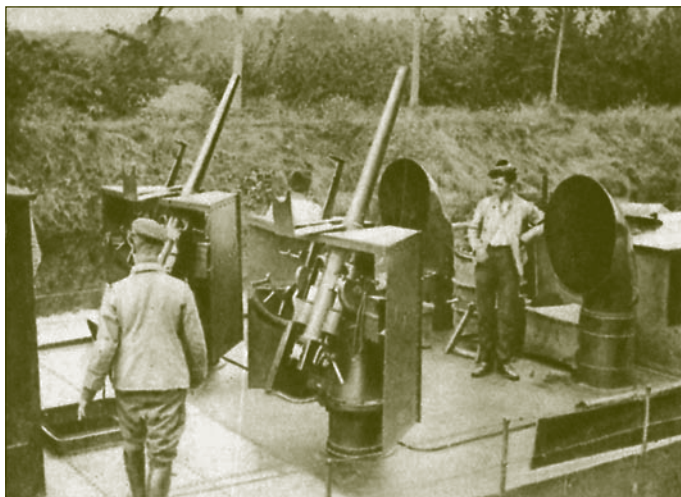
*Канонерская лодка под Соммой, сентябрь 1916 г.*



---

*47-мм зенитные  
пушки на палубе  
канонерской лодки*

---



работа двух винтов с одинаковым направлением вращения не обеспечивала необходимой маневренности, а скорость достигала всего лишь 7 уз. (по проекту — 9 уз. для кораблей первого типа и 10 — для второго).

Речные канонерские лодки не имели официальных названий и обозначались порядковыми буквами латинского алфавита.

Корабли принимали активное участие в боях на каналах и реках Бельгии и Шампани — на Уазе, Сомме, Изере, Эне и Марне. Несмотря на непосредственное участие в районах самых тяжелых боев, была потеряна только одна канонерская лодка — «С», которая затонула на Сомме 16 июля 1916 г., пораженная 150-мм немецким снарядом. Однако уже через восемь дней ее подняли и вновь ввели в строй.

Четыре несамоходные плавучие батареи (1914 г. постройки) приняли участие в боях под Верденом на реке Мец и на каналах в 1916 г. Две из них — «Жан Гуин» и «Эльзас-Доррэн» — были уничтожены своими экипажами в период немецкого наступления на этом фронте.

Кроме того, в литературе встречаются упоминания о том, что две плавбатарей с 164,7-мм орудиями в 1915 г. на каналах Марна—Рейн и Марна—Эна принимали активное участие в артиллерийской поддержке наступления французских войск. Третий корабль этого типа в том же году успешно обстреливал с канала Лоо в Бельгии батареи мощных немецких 380-мм дальнобойных орудий, бомбардировавших Дюнкерк.

В 1916 г. французы ввели в строй еще три плавучие батареи, поддержавшие очередное наступление в Шампани и получившие на вооружение еще более тяжелые орудия: «Марсель» и «Жанна д'Арк» — по 194-мм и «Саверн» — 240-мм. Тяжело поврежденный немецкими снарядами 12 июня 1918 г. «Марсель» был списан и заменен новой плавбатареей «Марсель II».

Еще в конце 1917 г. командованию французского флота пришлось вывести в резерв речные канонерские лодки, так как возникла острая необходимость перевести их экипажи на эскортные корабли и охотники за подводными лодками. При этом два корабля затонули во время их буксировки морем в Шербур. Однако в начале 1918 г. четыре канонерские лодки первого типа опять вошли в строй. Кораблям присвоили наименования «Эна», «Марна», «Уаза», «Сомма», и они вошли в состав Рейнской флотилии. Перевооруженные в 1920—1922 гг. (вместо 138,6-мм они получили 75-мм орудия), они несли службу до 1930 г. Остальные канонерские лодки были списаны еще 4 ноября 1918 г.

### Речные силы Германии в Восточной Пруссии

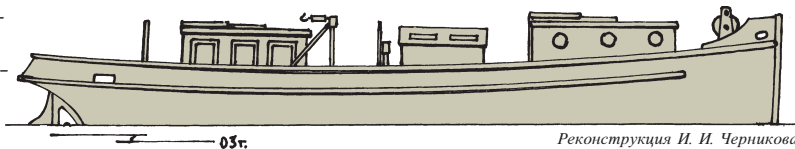
**В**осточная Пруссия перед Первой мировой войной не имела на своем побережье морских гарнизонов. Хотя Эльбингская верфь Шихау и строила миноносцы, однако пребывание команд германского флота в Эльбинге и Пилау было лишь временным. При этом для обороны крепостей Пилау и Кенигсберг, так же как и портов Эльбинг и Мемель, имелись лишь сухопутные части. На реках Прегель и Неман и связывающих их водных путях даже в военное время не предусматривалось взаимодействия с флотом.

С началом войны германская армия, которая сама обладала судовыми средствами, сформировала отряд судов крепости Кенигсберг. В состав отряда вошли 22 паровых буксира и 28 моторных катеров. Капитаны судов и технический персонал вначале принимались на службу по вольному найму, тогда как вооруженная часть команды комплектовалась из военнослужащих.

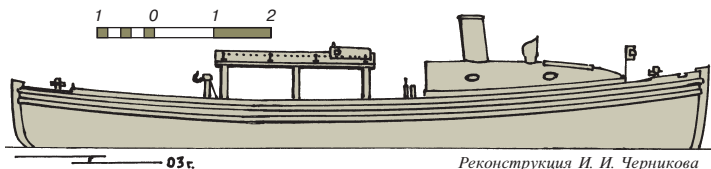
Отряд делился на четыре флотилии. В Кенигсберге находилась Фришгафская флотилия, состоявшая из пяти пароходов и одного моторного катера, в гавани Кранца — Куришгафская флотилия в таком же составе судов. Прегельская флотилия, состоявшая из семи пароходов и одного моторного катера, дислоцировалась в Кенигсберге, в Тапиау и Лабиау. В тех же гаванях стояла флотилия моторных катеров, состоявшая приблизительно из 20 единиц. В качестве вооружения судов предусматривались пулеметы, которые всякий раз предоставлялись сухопутными войсковыми частями. Только много позже удалось получить от флота в виде постоянного артиллерийского вооружения отряда судов десять автоматических и десять револьверных 37-мм пушек.

В конце августа и в начале сентября 1914 г. крепостной отряд судов принял участие в первых боях с русскими частями, которые продвинулись до реки Деймы, связывавшей реку Прегель с Куришгафом. Русские

Один из моторных буксирных катеров германских саперных батальонов



Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

Один из катеров Добровольческого корпуса моторных катеров

не могли достаточно быстро продвигать за сухопутными частями свои речные корабли. Это облегчило германским пароходам и катерам ведение операций на реке Дейме и на коротком канале, соединяющем реку Дейму с дельтой Немана в обход Куришгафа. С 26 августа и до середины сентября 1914 г. буксиры и моторные катера у Лабиау принимали участие в боевых операциях.

Кранцбекская флотилия под командованием лейтенанта Клейзера на пароходах «Феникс» и «Шварпорт» вела разведку в юго-восточном участке Куришгафа и обстреливала из пулеметов деревни, занятые русскими. Русские также обстреливали пароходы, но без значительных потерь. Потом флотилия преследовала по Неману русские части, отступавшие после контрнаступления Гинденбурга, и устраняла обнаруженные там речные преграды. Немаловажное значение имели и водные перевозки, тем более после взрыва моста через реку Дейму, временно прервавшего сообщение по железной дороге Кенигсберг—Тильзит.

В октябре 1914 г. речные бои возобновились. Два парохода и пять моторных катеров были приданы Восточной флотилии Добровольческого корпуса моторных катеров, которая в составе шесть катеров также действовала на Немане. 25 октября флотилия произвела набег на русскую территорию из Тильзита. У Георгиевска немцы вступили в бой с вооруженными пароходами Гвардейского флотского экипажа Балтийского флота. Вскоре последовали и другие атаки. В начале декабря наступившие морозы сделали невозможными дальнейшие речные бои, и Восточная флотилия покинула Восточную Пруссию.

В продолжение зимы 1914/15 г. германский крепостной отряд судов при помощи ледокола поддерживал сообщение на реках Прегель, Дейме и Немане. Кроме того, на реке Прегель мог действовать ледокол, который строился в Кенигсберге для Управления Рижского порта. В ноябре его зачислили в состав крепостного отряда судов под наименованием «Гинденбург». Этот первый морской корабль отряда первоначально имел

на вооружении две 37-мм револьверные пушки, и 30 марта 1915 г. он перешел по морю от Пилау до Мемеля.

Весной 1915 г., в период наступления германской армии, крепостной отряд укомплектовал боевую флотилию. Она состояла из двух пароходов, «Тильзит» и «Герольд», защищенных легкой броней из листовой стали и вооруженных каждый двумя револьверными пушками. Кроме того, восемь моторных катеров имели на вооружении частично пулеметы и частично тралы.

Остальные суда крепостного отряда в апреле и мае 1915 г. занимались перевозкой германских войск из Тильзита на русскую территорию, в Юрьев на Немане. Суммарно удалось перевести 20 тыс. человек, 3 тыс. лошадей и снабжение. Иногда на пароходах и баржах перевозилось от 2 тыс. до 3 тыс. человек в день.

Германская боевая флотилия первоначально базировалась на Юрьев, откуда она двинулась вместе с армейскими частями вверх по течению Немана. Дозорные суда искали боевого контакта с русскими пароходами и войсками и обвеховывали фарватер для продвигавшейся вперед флотилии. Мосты и минные заграждения также продвигались вперед. После нескольких столкновений с русскими 9 августа флотилия перенесла свою базу в Ильгово. Еще во время немецкого наступления при взятии Вильно (на полпути до Ковно) началась отправка в тыл больших запасов лесных материалов русской армии, захваченных в качестве трофеев.

Затем германские части взяли русскую крепость Ковно. 18 августа 1915 г. два парохода и несколько моторных катеров германской флотилии вошли в Ковно. Там они смогли захватить покинутые в спешке русские вооруженные пароходы «Ярославна» и «Венера», а также шесть пароходов и боевые припасы.

Этим закончились речные бои на Немане. Германский отряд судов крепости Кенигсберг перешел в ведение главнокомандующего Восточным фронтом и прослужил вплоть до окончания войны. С 1917 г. он назывался судовым отрядом главнокомандующего Восточным фронтом и осуществлял перевозки по водным путям бассейна реки Неман огромных партий лесных материалов. При эвакуации Восточного фронта немцы спасли всю материальную часть отряда судов.

Корабельный состав отряда судов главнокомандующего Восточным фронтом вскоре послужил ядром для речной флотилии, которую весной 1919 г. создал Восточно-Прусский добровольческий корпус. Являясь подразделением Морской станции Балтийского моря, в оперативном отношении флотилия подчинялась командованию дивизии, расположенной в Восточной Пруссии.

20 марта 1919 г. в Лабиау начала свою службу 1-я полуфлотилия речной флотилии, в состав которой вошли несколько моторных катеров. Позднее она получила от флота пять тральщиков: FM-10, FM-14, FM-30, FM-32 и FM-36 (водоизмещение 170 т; осадка 1,3—1,4 м; одно 53-мм орудие и две револьверные пушки). В Тильзите из речных пароходов и моторных катеров организовали 2-ю полуфлотилию. В Кенигсберге для защиты порта из моторных катеров образовали 3-ю полуфлотилию.

В октябре 1919 г. германская речная флотилия была расформирована.

### Германская флотилия на озере Танганьика

**31** июля 1914 г. командир гидрографического судна «Меве» приступил к исполнению обязанностей старшего морского начальника в Восточной Африке. Немецкие моряки разоружили свое судно и 8 августа затопили его в гавани Дар-эс-Салама, в водах Индийского океана. Команда «Меве» в составе семи офицеров и 95 матросов по железной дороге отправилась на конечную станцию Кигома, расположенную в середине восточного побережья озера Танганьика. Личный состав «Меве» предназначался для укомплектования немецких пароходов, плававших по этому озеру, восточный берег которого принадлежал немцам. 30 августа командир «Меве», капитан 3 ранга Цюммер, прибыл со своей командой в Кигому и принял командование германскими морскими силами озер Танганьика и Киву.

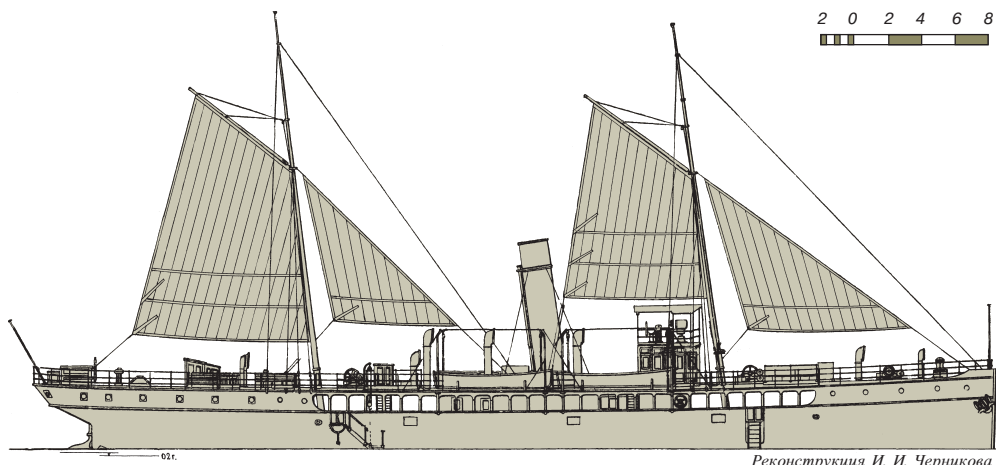
До этого к 12 августа германский пароход «Гедвиг фон Виссман» водоизмещением 20 т был переоборудован в канонерскую лодку, с помощью которой хотели уничтожить единственный плавающий по озеру бельгийский пароход «Александра Делькоммуне» водоизмещением 90 т.

Немецкие моряки привезли с собой все вооружение, состоявшее из четырех 37-мм револьверных пушек и двух 88-мм орудий с боезапасом по 200 выстрелов на ствол. Это составило солидное подкрепление германской артиллерии в Восточной Африке, которая на начало войны располагала полудюжиной устарелых полевых 76-мм пушек образца 1873 г. Из них четыре, служившие для ритуальных салютов в Дар-эс-Саламе, получили упряжку мулов и доблестно провоевали вплоть до окончания войны.

На Танганьiku перевезли также по железной дороге два промерных катера с «Меве» и моторный катер железнодорожной компании с бензиновым двигателем «Бенц». Кроме того, на озере имелся моторный катер с керосиновым двигателем «Петер». В середине октября 1914 г. туда же перебросили с моря казенный германский пароход «Кингами», водоиз-







*Британские грузопассажирские пароходы «Winifred» и «Sybil» для озера Виктория (протекторат Уганда на границе с Танганьикой) по состоянию на 1902 г. Грузоподъемность 150 т. Главные размеры: длина 53,34 м; ширина 8,84 м; углубление 1,83 м. Две машины суммарной мощностью 500 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость хода 10 узлов. Запас топлива — 20 т*

После прибытия 105-мм орудий «Кенигсберга» мастерские в 1915 г. произвели их установку на берегу, а также оборудовали дальномерные посты и посты управления. Кроме того, мастерские сконструировали и изготовили передвижные лафеты для 37-мм револьверных пушек, которые позволяли применять их и в качестве зенитных орудий.

С мая по август 1915 г. в окрестностях озера Танганьика крупные военные действия на берегу происходили у Бисмарксбурга, а с сентября по декабрь 1915 г. — возле Урунди. В остальное время на озере Танганьика происходили лишь морские операции против бельгийских, а впоследствии и английских озерных сил.

Вооруженные силы Германии на побережье, по сравнению с силами противников, соотносились как 1:5. И в таком же соотношении союзники имели превосходство в полевой артиллерии. На озере, наоборот, у союзников имелись лишь бельгийский пароход «Александра Делькоммуне», два пароходных катера «Нетта» и «Дикстес», моторный катер «Ведетте» и много стальных гребных шлюпок. Главным опорным пунктом для этих судов служила хорошо оборудованная гавань у устья реки Лукуга, на юго-запад от Кигомы, приблизительно на середине бельгийской озерной границы.

На английском, узком участке побережья, расположенном против Бисмарксбурга, находились лишь слабые сухопутные части силой около одной роты. Их подкрепляли бельгийские войска из числа 15-тысячной армии, находившейся в Конго.



*105-мм орудие крейсера «Кенигсберг»,  
установленное на сухопутной позиции в районе Килиманджаро*

Значительное превосходство бельгийской армии, и особенно в полевой артиллерии, ограничивало действия немцев только охраной своих границ. А это было возможно только при установлении морского господства на озере Танганьика. Тот из противников, который владел озером, получал возможность неограниченных перевозок по воде войск и снабжения. На первом этапе войны союзники держались пассивно, и немцы воспользовались этим для укрепления своего побережья и оборудования судоремонтной базы.

12 августа 1914 г. германские морские силы Танганьики, состоявшие всего лишь из вооруженного парохода «Гедвиг фон Виссман», энергично начали поиски единственного бельгийского парохода «Александра Делькоммуне». Ввиду большой протяженности озера (по длине — около 350 миль) и незначительной скорости немецкого парохода, развивавшего скорость всего от 6 до 7 уз., старшему лейтенанту Хорцу удалось встретить «Делькоммуне» лишь 23 августа, на высоте Пала, у бельгийского побережья.

Во время происшедшего между ними боя более быстроходный бельгиец уклонился и ушел к Лукуге, где и укрылся под защитой береговых батарей, вооруженных многочисленными 76- и 47-мм пушками. Несмотря на то что 37-мм орудия германского корабля имели наибольшую дальность стрельбы в 2400 м, он продолжал бой в пределах артиллерийской дальности бельгийских батарей, обстреливая преимущественно «Дель-

коммуне». В течение двухчасового боя бельгиец получил значительное количество попаданий в котельную установку, и тяжело поврежденный корабль выбросился на берег. «Гедвиг» маневрированием искусно уклонялся от артиллерийского огня и получил пробоину только в кормовом флаге. Добившись решительного успеха, немецкие моряки прервали бой и вернулись в Кигому.

Между тем от местных жителей поступили сообщения, что бельгийцы вновь спустили свой пароход на воду. 4 октября 1914 г. «Гедвиг», буксируя вооруженный 88-мм пушками плот, в сопровождении парового катера и моторного катера «Петер», вышел в озеро на север, по направлению на Барак. В это же время второй паровой катер искал «Делькоммуне» на юге, в направлении Альбертвила.

Ранним утром следующего дня «Гедвиг» с плотом на буксире дошел до северной оконечности полуострова Убвари. Высланный вперед на разведку моторный катер «Петер» при проходе мимо Барака попал под ружейно-пулеметный обстрел, на что с катера отвечали из восьми винтовок. Подошедший буксир с плотом открыли беглый огонь по хорошо приметным позициям противника. Были замечены хорошие попадания.

На обратном пути к буксиру подошел посланный в разведку на юг паровой катер и сообщил, что «Делькоммуне» находится в Альбертвиле. «Гедвиг» с плотом пошел в Альбертвиль, чтобы попытаться снять с мели бельгийский пароход, а в случае неудачи взорвать. Подход к Альбертвилю был спланирован на поздний вечер, чтобы приблизиться незаметно для противника. Скорость с плотом на буксире составляла 1—2 уз. Около 22 ч 30 немецких десантников, с офицером на паровом катере и шлюпкой на буксире, отвалили к берегу. Бельгийская рота, находившаяся в Альбертвиле, располагалась полукругом около вытасщенного на берег судна. Несмотря на это, десант прошел незамеченным мимо постов и приблизился вплотную к кораблю, который защищался от волны невысоким земляным валом. Германские моряки взорвали машину и кочегарку динамитными патронами. Поднялась тревога, и им пришлось прорываться под напором превосходящих сил противника. Благодаря темноте и панике у бельгийцев, немцам удалось уйти без потерь. «Гедвиг» с плотом вернулся к Кигому, а паровой катер получил приказ в течение следующей ночи определить состояние «Делькоммуне». Повторная ночная разведка в составе одного офицера и восьми матросов показала, что в результате взрыва отошли лишь отдельные листы обшивки. Разведка попала под перекрестный огонь, но все же вернулась без потерь.

Для отвлечения внимания противника от Альбертвиля немцы провели разведку боем бельгийских позиций возле Увиры, в северной части

Танганьики. Германские сухопутные войска поддерживал командующий озерными силами на «Гедвиге», с артиллерийским плотом на буксире и двумя паровыми катерами. Немцам не удалось взять хорошо укрепленную позицию.

22 октября 1914 г. «Гедвиг» с плотом еще раз приблизился к Альбертвиллю. «Делькоммуне» уже была на плаву под защитой 76-мм батарей, которые открыли огонь с дистанции 4 тыс. м. Немецким артиллеристам приходилось экономить снаряды, и они начали отвечать лишь с 2300 м, когда противник стал хорошо виден. Плот успел подавить сопротивление бельгийских батарей и начал обстрел неприятельского корабля. Из перехваченных сообщений бельгийского радио немецкие моряки впоследствии узнали, что «Делькоммуне» получила 46 попаданий и уничтожен.

В начале ноября командующий флотилией получил сведения, что на английском участке побережья должны находиться два малых парохода, которые в течение нескольких лет стояли без употребления. 18 ноября «Гедвиг» и «Кингами» обнаружили у Китуны вытасченный на берег малый английский пароход «Гудныйос». При обследовании выяснилось, что его корпус и котел совершенно проржавели. Поэтому немцы взорвали пароход и находившиеся рядом с ним две стальные шлюпки.

19 ноября экспедиция нашла вытасченный на берег у Казакалavy и сохранившийся в очень хорошем состоянии пароход «Сесиль Род», у которого оказалось только несколько вмятин в днище. Этот участок английские войска не контролировали, так как место было заражено сонной болезнью\*. Работы по стаскиванию парохода начались в тот же день, но противник ночью атаковал немецкие посты. В наступлении участвовали одна бельгийская и одна английская роты с двумя пулеметами. После продолжительного боя противник отступил, но немцам пришлось оставить всякую мысль о спуске парохода на воду и взорвать его.

5 февраля немцы благополучно спустили на воду пароход «Гетцен», который при водоизмещении 1200 т имел длину 67 м, ширину 10 и осадку 2,3 м, развивая скорость 9 уз. Это был самый крупный корабль, когда-либо плававший на озере. Команда парохода состояла из 40 членов, одновременно он мог перевозить до тысячи человек.

Далее германские озерные силы вели набеговые операции, обстреливая побережье союзников. В марте 1915 г. немцы установили одно из 88-мм орудий батарейного плота на канонерскую лодку «Адьютант», ранее захваченную у англичан.

---

\* Сонная болезнь — инвазионное заболевание в тропической Африке. Симптомы: лихорадка, сонливость и др. Вызывается трипаномой, передается при укусах мухи цеце.





*Англичане уничтожают заросли кустарника в районе своего склада  
близ озера Танганьика*

В конце марта из перехвата сообщений бельгийского радио немецкому командованию стало известно, что англичане намерены доставить из Капштадта на Танганьiku два моторных катера и с их помощью начать оспаривать у Германии господство на озере.

Одновременно в эфире шли разговоры об усиленной достройке бельгийского парохода «Барон Данис» водоизмещением 800 т, сборка которого прервалась в начале войны, но все узлы и детали были доставлены в Конго. Этот пароход мог стать серьезным противником для «Гетцена». Разведки, произведенные «Кингами» вдоль побережья, никаких результатов не дали. Место постройки удалось обнаружить благодаря радиоперехватам; оно оказалось в маленькой протоке реки Калемне, южнее Лукуги.

9 июля пароход «Гетцен» вступил в строй, его первоначальное вооружение состояло из одной 88-мм пушки, снятой с батарейного плота, и двух 37-мм револьверных орудий. В августе 1915 г. огневая мощь парохода значительно возросла. В его носовой части ремонтная база установила одно 105-мм орудие, перенесла 88-мм пушку на корму и 37-мм орудия на надстройку в средней части корабля.

Ввиду начавшейся операции против английского побережья флотилии на некоторое время пришлось заняться переброской немецких войск на южный берег озера. При этом сроки операции значительно сократи-



*Озеро Танганьика. Местные жители пытаются столкнуть с песчаной банки британский моторный катер «Мими»*

лись благодаря большой вместительности «Гетцена» и лихтерам, которые буксировала каждая из канонерок. В это же время с помощью «Гетцена» удалось стащить и потопить на глубокой воде подорванный английский пароход «Сесиль Род». Корабли флотилии в конце августа перевезли обратно высаженный на английской территории отряд, а затем высадили и вернули обратно крупный германский отряд, оперировавший в устье реки Русиси.

К концу 1915 г. англичане доставили на Танганьiku моторные катера «Туту» и «Нами», вооруженные 76-мм пушками последнего образца и развивавшие скорость до 15 уз. Первой жертвой этих новейших боевых единиц стала канонерская лодка «Кингами», которая с 40 матросами крейсера «Кенигсберг» занималась поиском бельгийского парохода «Барон Данис».

О гибели «Кингами» немцы узнали из английских газет. 26 декабря 1915 г. рано утром британцы обнаружили «Кингами», входившую малым ходом в бухту Губва. Английские моторные катера «Нами» и «Туту», которые только за день до этого прошли сдаточные испытания, и бельгийские катера «Петта» и «Дикс Топес» под командованием капитана 2 ранга флота Великобритании Симпсона немедленно вышли из Лукуги для уничтожения противника. Около 11 ч 30 мин значительно более быстроходные английские корабли настигли «Кингами», пытавшуюся уйти в озеро. Британцы открыли огонь с дистанции 3 тыс. м и быстро

пристрелялись. На этом расстоянии 37-мм орудия «Кингами» не доставали противника.

Первое попадание пришлось в легкобронированную рулевую рубку, убило рулевого унтер-офицера и тяжело ранило командира корабля. Вторым попаданием убило вступившего в командование штурмана. Третьим попаданием убило трех негров. К 12 ч на корабле из белых остались в живых только машинист и рулевой, которые, видя бесполезность дальнейшего сопротивления, сдались.

Корабль в сравнительно исправном состоянии британцы привели в Лукугу. Германское командование не знало подробностей этой первой победы английских быстроходных катеров. По ложным донесениям своих шпионов оно полагало, что канонерская лодка «Кингами» затоплена у Лукуги огнем береговых батарей. Поэтому 8 февраля 1916 г. для сбора сведений о судьбе «Кингами» к Лукуги пошла канонерская лодка «Гедвиг». Здесь германский корабль атаковали английские катера. После непродолжительного боя немецкие моряки утопили свою канонерскую лодку. Об этом сражении командующий флотом узнал лишь в середине февраля из сообщений бельгийского радио, равно как и о прибытии английских катеров на озеро.

«Гедвиг фон Виссман» в 7 ч обнаружил два катера противника и пошел с ними на сближение, но вскоре сзади них показались еще два силуэта, в том числе один пароход. Германский корабль отвернул и пошел к мысу Кабаго, где было условлено рандеву с «Гетценом». Между тем противник быстро приближался и открыл огонь с дистанции 8 тыс. м. Дальность стрельбы носового орудия немецкой канонерки (английской 47-мм пушки, захваченной в реке Руфиджи) составляла около 3200 м, а кормовой 37-мм револьверной пушки — всего 2400 м. Сначала противник, несмотря на чрезмерный расход снарядов, вплоть до 12 ч не достиг ни одного попадания. «Гедвиг» затруднял ему стрельбу, уклоняясь от залпов на зигзаге. Около 12 ч германский корабль подошел к мысу Кабаго, но «Гетцена» там не оказалось, так как он занимался срочными перевозками в другом месте. Вскоре канонерская лодка получила попадание в сухопарник парового котла. Осколки сорвали арматуру, вызвали пожар дров, пропитанных нефтью, и вследствие утечки пара «Гедвиг» остановился. Личному составу германского корабля удалось спастись частично на шлюпке, частично на спасательных поясах. После подрыва канонерской лодки она затонула на большой глубине.

Потеря «Кингами» и «Гедвига фон Виссмана» подорвала германское могущество на озере Танганьика. Кроме паровых катеров у немецкого командования остался только пароход «Гетцен», который не в состоянии был обеспечить контроль и перевозки по всему озеру. К тому же он,

несмотря на свое сильное артиллерийское вооружение, имел очень высокие и совсем незащищенные борта и недостаточное количество поперечных переборок, которые не обеспечивали ему непотопляемости при получении боевых повреждений.

С другой стороны, немцам приходилось ожидать, что в ближайшее время английские моторные катера и вступивший в строй бельгийский пароход «Барон Данис» перейдут к активным действиям. Попытаться удержать морское господство на озере германское командование могло только путем переброски туда находившихся на реке Руфиджи канонерских лодок «Вами» и «Адъютант».

Наступил момент, когда противники, ожидая подкреплений, избегали стычек, и «Гетцен» сравнительно спокойно занимался перевозками грузов и переброской войск.

В мае 1916 г. по приказу командования германской армии с «Гетцена» сняли и передали на фронт 88-мм и 105-мм пушки. Пароход в исправном состоянии стоял на якоре в гавани Кигомы и отражал воздушные налеты британских гидроаэропланов.

21 июня 1916 г., при начавшейся эвакуации германских войск, «Гетцен» затопила своя же команда. Собиравшийся на стапеле «Адъютант» немцы вывели из строя, расколов корпус жаром сложенных под ним козлов. Прикрывавшую отступление канонерскую лодку «Вами» команда взорвала в последнюю минуту.

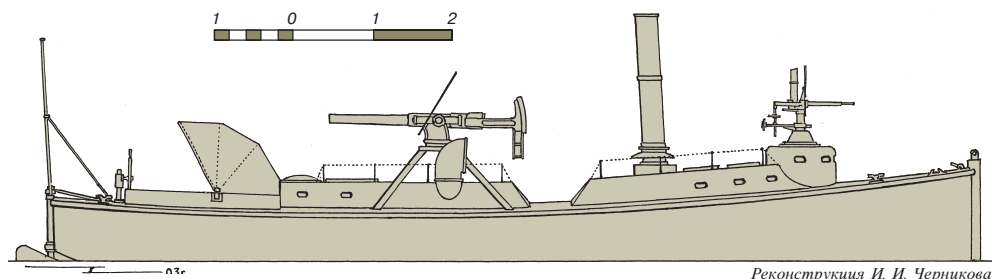
На этом и закончилась боевая деятельность германской флотилии на озере Танганьика.

### Английские корабли на реке Руфиджи

**В** начале Первой мировой войны германский крейсер «Кенигсберг» вышел из Дар-эс-Салама с намерением охотиться за коммерческими судами, и 6 августа 1914 г. ему удалось потопить у Сокотры английский пароход «Сити оф Винчестер». Вслед за тем предполагалось, что корабль примет участие в нападении германских сил на Момбасу, но близость английских крейсеров не позволила выполнить это намерение. 2 октября «Кенигсберг» вывел из строя и потопил в Занзибаре канонерскую лодку «Пегасус», после чего английские крейсера загнали его в реку Руфиджи.

Германскому кораблю удалось пробраться вверх по реке достаточно далеко, чтобы оказаться вне досягаемости артиллерии британских крейсеров, обладавших большим углублением. Кроме того, «Кенигсберг» был замаскирован зеленью, привязанной к трубам и мачтам и скрывавшей его местонахождение со стороны моря. Английские корабли безус-



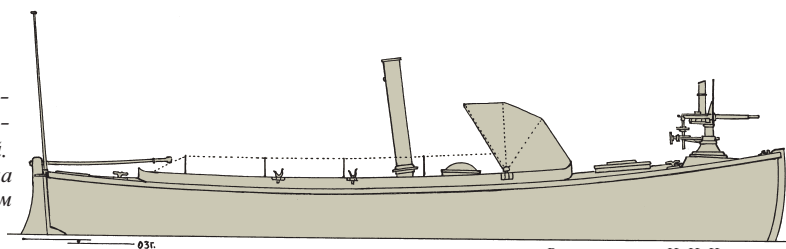


Реконструкция И. И. Черникова

*Корабельный паровой катер, вооруженный полуавтоматической пятиствольной картечницей и 47-мм пушкой Гочкиса.*

*Борт в районе машинно-котельного отделения, колпаки кокпита и боевой рубки защищались противопульной броней. Длина 11,65 м; ширина и осадка соответственно 2,6 м и 1,15 м*

*Корабельный паровой катер, вооруженный полуавтоматической пятиствольной картечницей. Длина 9,3 м; ширина 2,29 м; осадка 0,76 м*



Реконструкция И. И. Черникова

пешно пытались добраться до «Кенигсберга» вверх по реке Руфиджи. Вскоре английский десант благополучно высадился в Танге, 4 ноября 1914 г. началось наступление, но атака города успеха не имела. Встреченные сильным огнем, недавно сформированные, необстрелянные части, недостаточно сильно поддержанные с моря артиллерией кораблей, не выдержали и отступили.

Адмиралтейство Великобритании сочло необходимым прежде всего заблокировать крейсер и для этой цели затопить угольщик в устье рукава реки, в котором стоял «Кенигсберг». 6 ноября пришел вспомогательный крейсер, доставивший гидроаэроплан, который точно установил местоположение противника.

С рассветом 10 ноября угольщик вошел в реку под конвоем вооруженного парохода «Duplex» и паровых катеров английских кораблей. Катера имели артиллерийское вооружение и противопульную защиту. При входе в реку они попали под сильный огонь пулеметов и скорострельных пушек, подавить который корабельной артиллерии не удалось. Однако угольщик все-таки дошел до назначенного места и был затоплен. Команды угольщика и катера благополучно вернулись, понеся ничтожные потери. Первая часть операции закончилась успешно: «Кенигсберг» удалось запереть, но оставалась вторая, более трудная — уничтожить германский крейсер,



*Тяжело поврежденный артиллерийским огнем британских мониторов «Кенигсберг» был взорван своим экипажем*

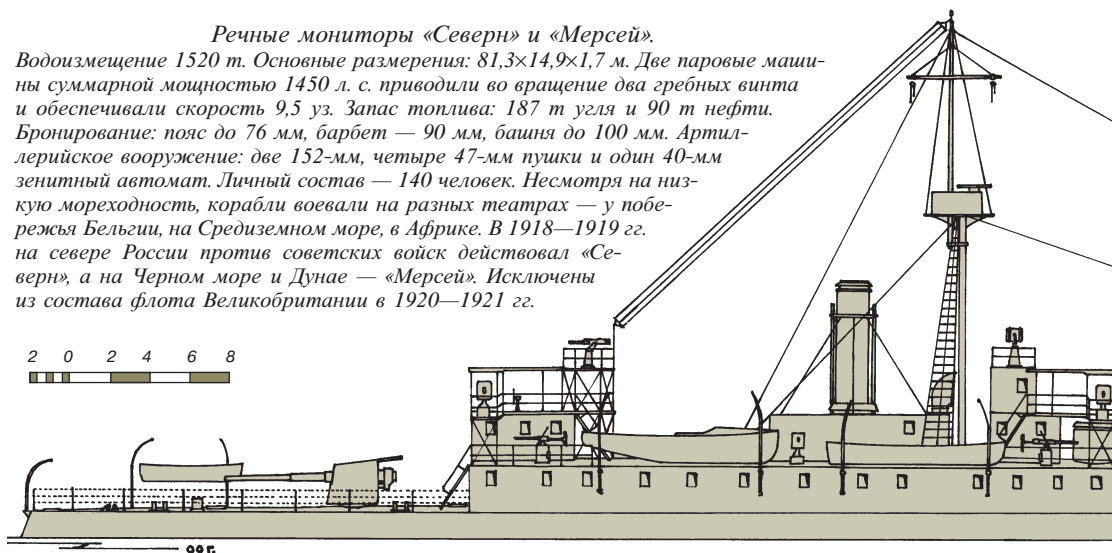


что оказалось нелегко. Он стоял в реке далеко от моря, за пределами досягаемости артиллерии британских кораблей, и был скрыт такими высокими джунглями, что с канонерок совершенно не был виден.

Гидроаэроплан для бомбежки не годился, свободных войск также не было, и британцам оставался один выход — караулить крейсер, не давая

#### *Речные мониторы «Северн» и «Мерсей».*

Водоизмещение 1520 т. Основные размеры: 81,3×14,9×1,7 м. Две паровые машины суммарной мощностью 1450 л. с. приводили во вращение два гребных винта и обеспечивали скорость 9,5 уз. Запас топлива: 187 т угля и 90 т нефти. Бронирование: пояс до 76 мм, барбет — 90 мм, башня до 100 мм. Артиллерийское вооружение: две 152-мм, четыре 47-мм пушки и один 40-мм зенитный автомат. Личный состав — 140 человек. Несмотря на низкую мореходность, корабли воевали на разных театрах — у побережья Бельгии, на Средиземном море, в Африке. В 1918—1919 гг. на севере России против советских войск действовал «Северн», а на Черном море и Дунае — «Мерсей». Исключены из состава флота Великобритании в 1920—1921 гг.



возможности немцам очистить реку от заграждения. Положение оказалось далеко не благоприятное, и конца ему не предвиделось.

И только на следующий год положение спасли речные мониторы «Северн» и «Мерсей», которые утром 4 июля 1915 г. вошли в реку и открыли огонь. «Кенигсберг» немедленно ответил, ведя стрельбу залпами из пяти орудий с высокой скорострельностью и точностью. «Мерсей» получил два попадания, при этом четыре человека его команды были убиты и столько же ранено. Так как германский корабль окружали джунгли, корректировщики на аэропланах с большим трудом отмечали попадания снарядов. В начале боя крейсер получил пять попаданий, но после шестичасового огня мониторов с аэропланов донесли, что «Кенигсберг» продолжает стоять на месте. Вслед за тем на нем разорвался залп британских кораблей, и крейсер загорелся. Тем не менее он продолжал стрелять из одной пушки с короткими интервалами, но под конец совершенно прекратил огонь. 11 августа британцы повторили атаку и окончательно разрушили «Кенигсберг».

### Бои в Камеруне в 1914 г.

**П**еред началом Первой мировой войны Германия имела в своей колонии Камерун всего лишь 170 военнослужащих европейцев и 2 тыс. туземцев, включая и полицию. Против этих сил англичанам предстояло организовать экспедицию из состава пограничных западноафриканских войск, находившихся под командованием генерала Доббеля.

Вопрос о том, смогут ли принять участие в экспедиции французы, находился под большим сомнением. Дело в том, что немецкая граница проходила очень близко к главному пути сообщения французов с областью озера Чад, что представляло серьезную угрозу.

Английские военные в соответствии с планом, разработанным еще за несколько лет до начала войны, мобилизовали три колонны из состава нигерийских сил.

Вскоре французы изменили свои намерения. В Дакаре они располагали 2 тыс. сенегальцев при шести орудиях, готовых к отправке в Марокко. Этими довольно внушительными для африканских условий силами и решили воспользоваться французы.

Поэтому на совместном совещании в британском Адмиралтействе 15 августа 1914 г. был



Реконструкция И. И. Черникова

принят следующий план кампании. Британская колония Нигерия выставила 1700 человек при десяти орудиях, Сьерра-Леоне — 600 человек. В Нигерии, кроме того, приступили к формированию речной флотилии.

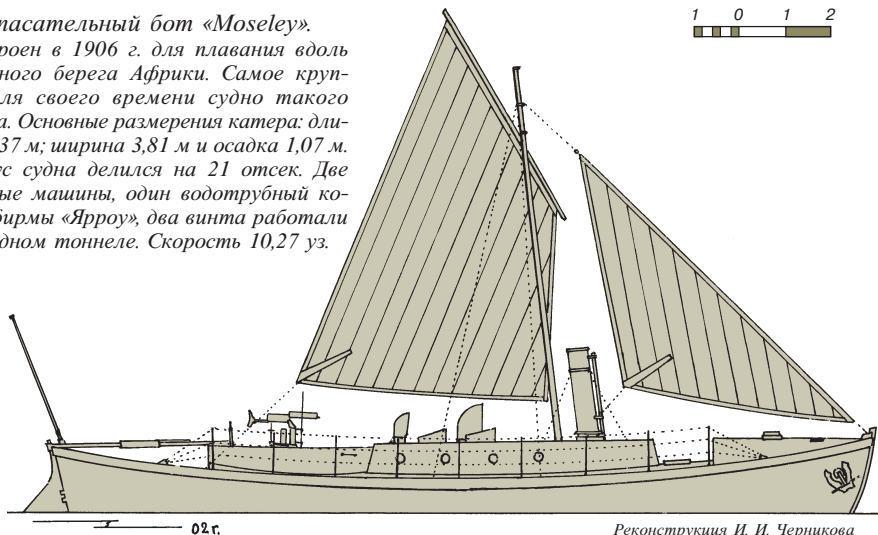
5 сентября 1914 г. в состав нигерийской флотилии вошли восемь судов: «Ivy» — яхта правительства Нигерии; «Moseley» — паровой спасательный бот; «Vampire» и «Vigilant» — посыльные суда; «Baldys» и «Walrys» — буксиры; «Alligator» и «Crocodile» — моторные катера. Через десять дней прибыли вооруженные буксирные пароходы «Porpoise» и «Remys».

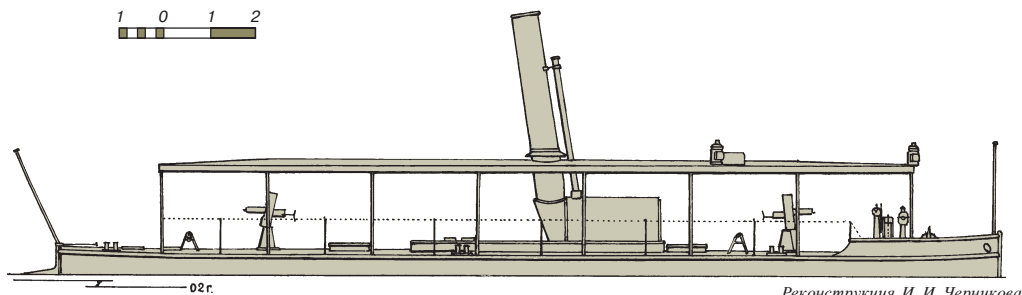
10 сентября англичане приступили к устройству временной базы для флотилии, после этого корабли произвели тщательный осмотр всех многочисленных бухт и заливчиков лимана. Осмотр представлял изрядный риск, так как немецкие солдаты часто открывали огонь с извилистых берегов. Яхта «Ivy» вела охрану работы по очистке фарватера, чему немцы упорно старались помешать. Так, канонерскую лодку «Dwarf» таранил германский вооруженный пароход «Нахтигаль». Результат для немцев получился плачевный. Как только корабли разошлись, «Нахтигаль», объятый пламенем, потонул, а «Dwarf», хотя и с большой пробоиной, благополучно дошел до Суеллаба, где был быстро отремонтирован.

Рано утром 26 сентября часть британской флотилии с передовыми ротами пошла вверх по реке Лунгаси с целью высадить войска в Мбенге. При этом два транспорта с главными силами остались в устье реки в ожидании результатов. Две роты в 6 ч 30 мин утра высадились для захвата деревни Янсоки, расположенной напротив Питти, а третья рота на вооруженных буксирах «Remys» и «Porpoise» отправилась для овладения

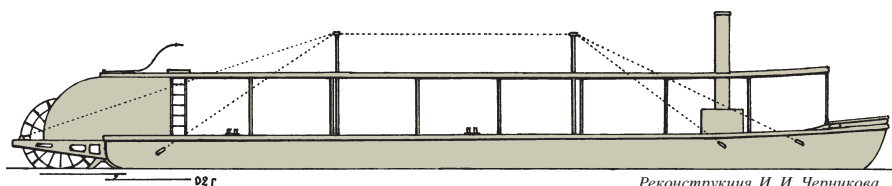
#### *Спасательный бот «Moseley».*

*Построен в 1906 г. для плавания вдоль западного берега Африки. Самое крупное для своего времени судно такого класса. Основные размеры катера: длина 17,37 м; ширина 3,81 м и осадка 1,07 м. Корпус судна делился на 21 отсек. Две паровые машины, один водотрубный котел фирмы «Ярроу», два винта работали в одном тоннеле. Скорость 10,27 уз.*





*Паровой катер Королевской Нигерийской компании «Rose» по состоянию на 1901 г. Главные размеры: длина 20,42 м; ширина 3,96 м; углубление 0,46 м. Две паровые машины суммарной мощностью 74 л. с., вращали два гребных винта, и обеспечивали скорость хода 8,33 уз. Установлены два пулемета*



*Паровой катер (каное) Королевской Нигерийской компании по состоянию на 1897 г. Главные размеры: длина 19,2 м; ширина 2,74 м; углубление 0,61 м. Грузоподъемность — 2 т*

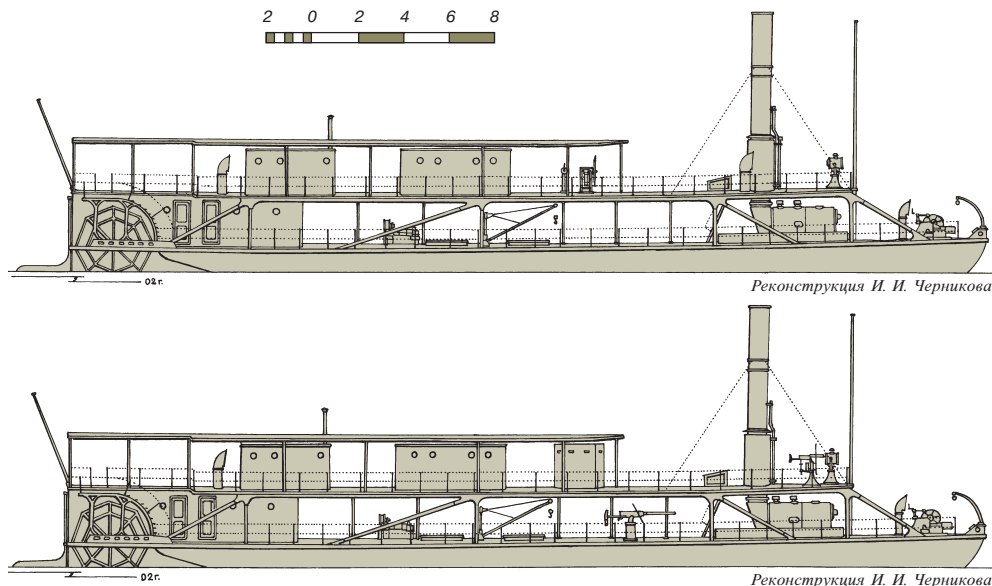
окопами у Питти. Немцы встретили буксиры сильным огнем, для подавления которого потребовался почти час времени. Однако удалось высадить десантную партию, уничтожившую затем телефонную связь противника. Дальнейшее продвижение было приостановлено сильнейшим огнем из пулеметов, искусно скрытых за поваленными деревьями, и десантной партии пришлось отступить.

Из Мбенги пришли также неутешительные вести: болота оказались совершенно непроходимыми, невозможно было дойти даже до деревни Мбенга, и роты пришлось отозвать. Таким образом, казалось, что первая попытка наступления английских войск закончилась полным провалом.

Однако германский губернатор и комендант города уже покинули Дуалу, а их заместители, видимо, не помышляли о дальнейшем сопротивлении. 27 сентября утром послышались сильные взрывы, мачта радиотелеграфа рухнула, вслед за этим над губернаторским домом немцы подняли белый флаг.

Сухопутные части получили приказание немедленно войти в город и к вечеру Дуала, Бонабери и окрестные местечки сдались на милость победителя.

В плен попала рота немцев, и союзникам досталась богатая добыча. Подвижной железнодорожный состав неприятель успел увести, но



Реконструкция И. И. Черникова

Реконструкция И. И. Черникова

*Пароходы Королевской Нигерийской компании «Empire» и «Liberty»  
по состоянию на 1897 г.*

*Главные размеры: длина 41,75 м; ширина 8,23 м; высота борта 1,83 м; углубление 0,66 м. Запас угля — 15 т. Пятью поперечными и двумя продольными переборками в районе машинно-котельного отделения корпус делился на восемь отсеков. Ниже изображен вариант вооружения этих пароходов в случае их мобилизации. Установлены две 57-мм пушки, два пулемета и прожектор. Штурвал защищен боевой рубкой*

в гавани остались восемь пароходов компании «Верман» и Гамбург-Американской линии — почти все в исправном состоянии, с ценными грузами и полным запасом угля — и несколько мелких судов, катеров, канонерская лодка и яхта губернатора. Общий тоннаж захваченных судов составил около 30 тыс. т. Два затопленных парохода, землечерпалку и плавучий док удалось поднять. За исключением радиостанции и подвижного железнодорожного состава, налицо имелось все, что требовалось для устройства базы и дальнейших операций.

С захватом порта и уничтожением радиотелеграфа, с точки зрения морских интересов, экспедицию можно было считать законченной. Однако вскоре выяснилось, что сопротивление немцев внутри страны будет серьезнее, чем на побережье. Германские войска в то время твердо верили, что на главном театре они быстро и победоносно закончат войну и что союзники за это время не успеют продвинуться далеко от берега.

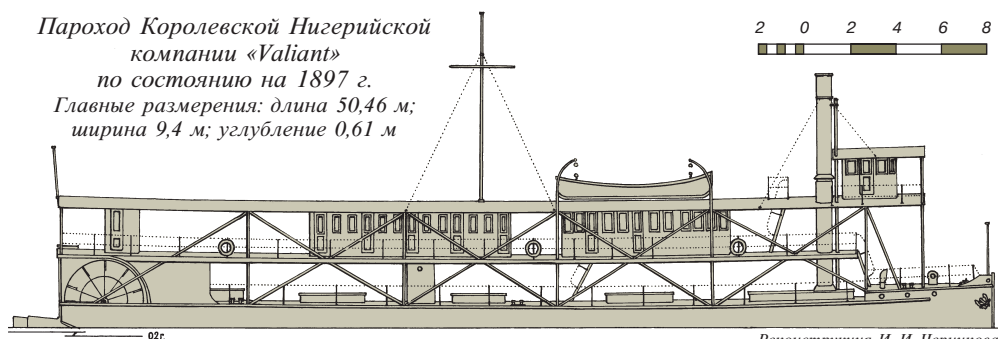
И действительно, события на других участках Камерунского фронта для союзников по Антанте в дальнейшем развивались неудачно, и разведывательные операции успеха не имели.



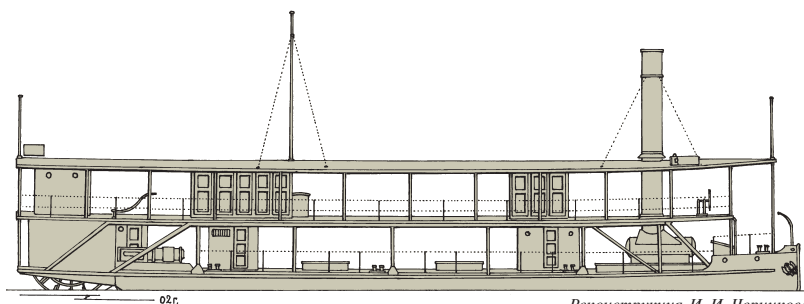
Колонне, наступавшей на Гару из Ела, пришлось отступить с серьезными потерями. Колонна из Гросс-Ривер 25 августа захватила Нссанканд близ северной железной дороги, но уже 6 сентября спешно отступила под давлением переброшенных из Дуалы превосходящих германских сил, потеряв два орудия, шесть пулеметов и понеся значительные потери убитыми, ранеными и пленными.

Создалось положение, при котором союзникам пришлось думать уже не о дальнейшем наступлении, а о возможности нападения германских войск на Калабар. Вся обстановка показывала, что необходимо вести

*Пароход Королевской Нигерийской  
компании «Valiant»  
по состоянию на 1897 г.  
Главные размеры: длина 50,46 м;  
ширина 9,4 м; углубление 0,61 м*



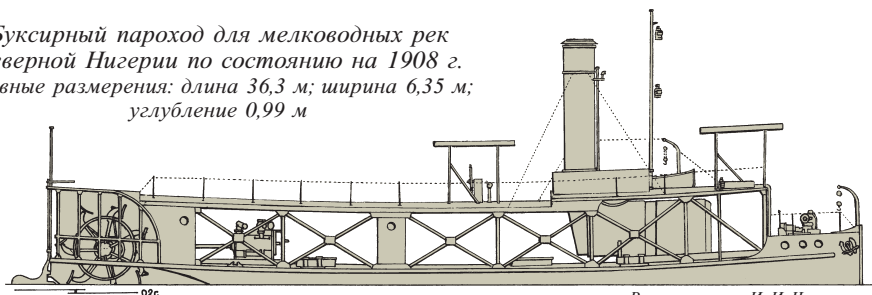
Реконструкция И. И. Черникова



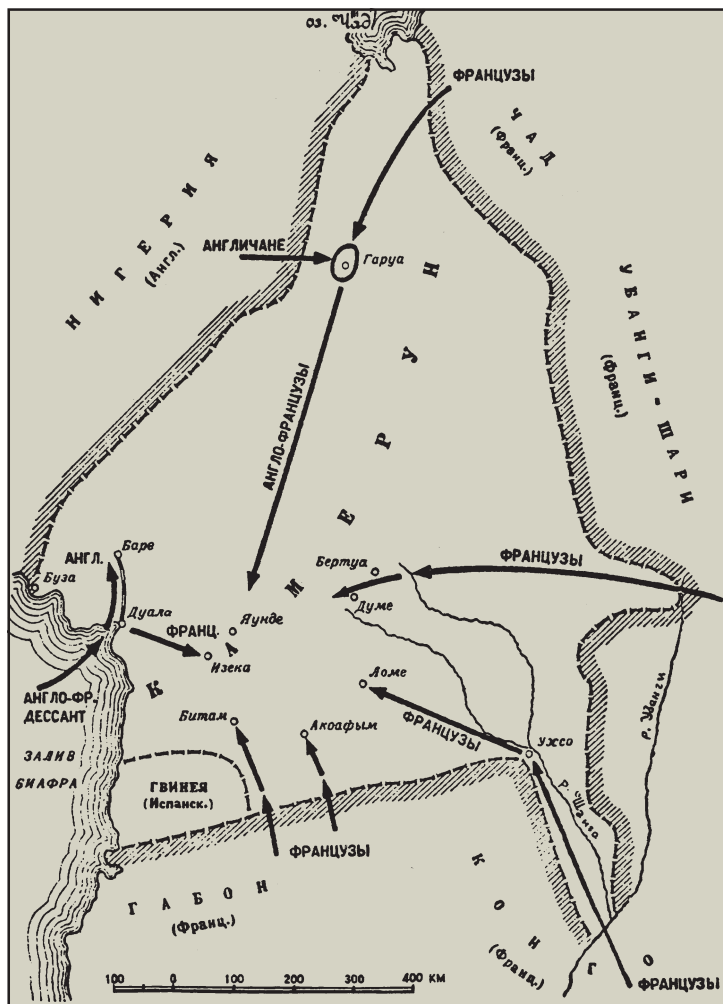
Реконструкция И. И. Черникова

*Пароход Королевской Нигерийской компании «Raven» по состоянию на 1904 г.  
Главные размеры: длина 33,06 м; ширина 6,35 м; углубление 0,75 м*

*Буксирный пароход для мелководных рек  
Северной Нигерии по состоянию на 1908 г.  
Главные размеры: длина 36,3 м; ширина 6,35 м;  
углубление 0,99 м*



Реконструкция И. И. Черникова



*Боевые действия  
в Камеруне  
в 1914—1916 гг.*

медленное и настойчивое наступление вглубь, пользуясь естественными путями сообщений, т. е. реками.

Немцы, пополнив свои части командами оставленных пароходов, отступили по северной железной дороге из Бонабери, по реке Дуале или Вури на Убасси.

Британский генерал Доббель решил начать немедленное наступление и приказал французам оттеснить неприятеля за реку Лунгаси. Через несколько дней немцам пришлось отступить через мост, но в дальнейшем французы просили у англичан прислать полевые пушки, а также шлюпки с морской пехотой для действий на реке. Просьбу немедленно удовлетворили, и 6 октября сенегальцы стремительной атакой овладели

мостом и укрепились на противоположном берегу. В западном направлении флотилия очистила от неприятеля Тико и другие пункты на путях к Виктории. Вся дельта и лиман между Бимбией и рекой Лунгаси находились в руках союзников. В день захвата моста хорошо вооруженный разведывательный отряд совместно с захваченной немецкой канонеркой, переименованной в «Sokoto», пошел вверх по реке для овладения Убасси, но был встречен таким сильным огнем, что ему пришлось отступить.

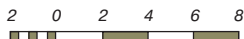
В это самое время французские корабли, а также яхта «Ivy» несли дозорную службу на побережье, попутно действуя против второстепенных германских портовых городов.

Дела камерунской экспедиции несколько улучшились. Английская колонна из Майдугари соединилась с французами. Затем, при поддержке примерно 500 европейцев и туземцев с двумя орудиями, удалось вытеснить германские силы из всего района озера Чад. Но у Мора немцы занимали сильно укрепленную позицию, и французский командующий отрядом решил остановиться и ждать подкреплений. Стало ясно, что окончательное завоевание колонии потребует немало времени, так как немцы по мере нажима на побережье уходили в глубь страны.

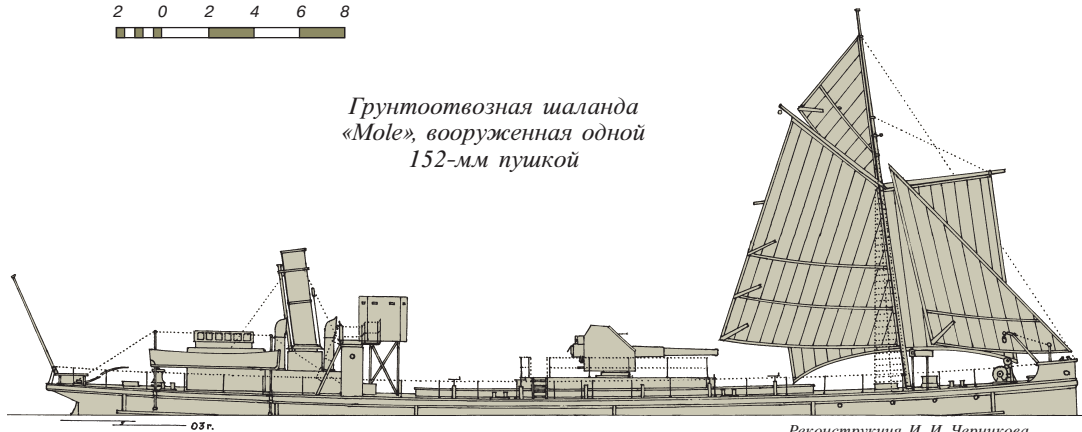
12 октября 1914 г. новая соединенная колонна отправилась из Дуалы вверх по реке с целью овладеть Убасси. Войска высаживались на обоих берегах. Результат получился прекрасный — 14 ноября город удалось взять почти без потерь. Оставив гарнизон, флотилия возвратилась в Дуалу. В это время «Bruix» и «Surprise» бомбардировали порты Катпо и Криби, но десанта не высаживали и, закончив обстрел, пошли на север, в реку Нуонг, где встретили яхту «Ivy». «Ivy» уже произвела высадку и разрушила телефонную станцию, но главной ее целью было обследование реки Санаги для предстоящей операции против Едеа. План этой операции намечался в следующем виде.

Французы продвигаются от моста Япома вдоль линии железной дороги, а два отряда флотилии с союзными войсками наступают с юга и юго-запада. Лихтер «Mole», вооруженный 152-мм пушкой, вооруженные буксиры «Remus», «Sir Frederik», «Porpoise» и посыльное судно «Vigilant» идут вверх по реке Санаге до слияния обеих рек у местечка Лобеталь. Отсюда главные силы численностью в тысячу штыков французской пехоты и такого же числа носильщиков отправляются по реке Нуонг на шести транспортах под конвоем «Cumberland», «Dwarf» и «Surprise».

Навигационные затруднения очень замедляли движение флотилий, но план операции имел одно очень важное преимущество — немцы не ожидали появления серьезных сил с этой стороны. Отряд тронулся в путь 20 октября, после того как северная железная дорога была перерезана небольшим разведывательным отрядом, отправленным захватить Мак.



*Грунтоотвозная шаланда  
«Mole», вооруженная одной  
152-мм пушкой*



*Реконструкция И. И. Черникова*

22 октября, после всевозможных затруднений при движении по реке, главным образом навигационного характера, главные силы заняли Дехане и на следующее утро начали наступление на Едеа. Колонна, вышедшая из Кваква и задержанная на пути серьезным сопротивлением противника, отступила, эвакуировав своих раненых в Дуалу. 23 октября она сделала вторичную попытку и заняла Лобеталь. Одновременно с этим колонна из Япома начала наступление вдоль линии железной дороги. На следующее утро колонна из Санага также прибыла в Лобеталь и начала наступление вдоль обоих берегов реки.

В полдень 26 октября раздались орудийные выстрелы в Лобетали. Немцы, узнав о неожиданном появлении на реке канонерских лодок, настолько растерялись, что быстро отступили по железной дороге на восток, к Яунде.

Теперь союзники стали готовиться к захвату Буеа и северной железной дороги. Но так как уровень воды в реке быстро падал и в скором времени сообщение на реке могло прекратиться вовсе, пришлось временно убрать гарнизон из Убасси, что и было выполнено 9 ноября. Оставили лишь небольшой сторожевой пост на слиянии рек Дибамбы и Вури, в 12 милях ниже Убасси. Пока происходило все это, «Ivy» и «Vigilant» обследовали все маленькие порты между Криби и Кампо, высаживая десантные партии для уничтожения телефонных линий.

Эти действия почти не встречали сопротивления, так как немцы оставили побережье и ушли в глубь страны. Однако они быстро возвращались обратно, как только исчезала непосредственная угроза. Операции против Виеа предполагалось начать 10 ноября, причем большие надежды возлагались на помощь флота, так как предыдущая операция показала, насколько ценно такое содействие.

10 ноября 1914 г. начал выполняться тщательно разработанный план против Буеа. Так же, как и при удачной операции против Едеа, наступление предполагалось вести тремя колоннами с той лишь разницей, что в данном случае все войска были британскими. Французы заняли Япома и Едеа, а главная колонна английских войск в составе почти тысячи человек должна была следовать водой до Тико, ближайшего пункта Дуальской водной системы от Буеа, куда ей оставалось бы пройти около 12 миль. Вторая колонна выступала из Суса на Северной железной дороге на запад к реке Минго, где ее ожидали корабли флотилии. Оттуда, наступая совместно с флотилией до Мрунди, она должна была подойти на линию наступления главной колонны. Третья колонна также должна была двинуться из Суса и проследовать по Северной железной дороге до Муюка (в 30 милях от Буеа) на линии германского отступления.

Кроме этих задач, флотилия имела еще и другие обязанности, из которых главная заключалась в захвате порта Виктория и выходящей на берег узкоколейки из Буеа, а также в производстве демонстрации на севере, перед портом Бибунди, с целью принудить неприятеля отступить к Северной железной дороге.

Операция началась 10 ноября этой демонстрацией, произведенной канонерской лодкой «Dwarf». Два следующих дня лодка обследовала два маленьких порта выше Виктории, а ночью 12 ноября стала на якорь совместно с транспортом у Бибунди. В этот же день главная колонна совместно с флотилией, которая имела два 152-мм орудия с крейсера «Cumberland», начала наступление на Тико. Две другие колонны также вышли, и в течение дня колонна майора Роуза встретила флотилию, во главе которой шла захваченная в Мбонго германская канонерка «Sokoto». Наступая по обоим берегам реки совместно с флотилией, вторая колонна расположилась на ночлег в Дионго. Одновременно с началом движения колонн вооруженная яхта «Ivy», два посыльных судна и транспорт с морской пехотой под конвоем французского крейсера вышли из Суеллаба в Викторию.

13 ноября канонерка «Dwarf» своими шлюпками и шлюпками с транспорта произвела демонстрацию высадки десанта. Дав время тревоге распространиться, с наступлением темноты командир лодки послал людей на берег перерезать телефонные провода. Все эти действия вызвали нужный эффект, так как позднее выяснилось, что распространились слухи о состоявшейся высадке значительных сил.

В Виктории не встретилось никаких затруднений. С рассветом «Ivy» с отрядом подошла и предложила немедленно сдаться, угрожая в противном случае через час начать бомбардировку. Последовал отказ, и все корабли начали обстрел Виктории и соседнего порта Бота. Под прикры-



тием огня с кораблей морская пехота высадилась и без сопротивления заняла Бота, откуда повела наступление на Викторию в 10 ч 30 мин. Окопы, окружавшие город, оказались никем не занятыми, и через час-другой город был в руках англичан. Железная дорога оказалась в целостности и сохранности, равно как и большое количество подвижного состава. Следующий день прошел в очистке берега от фугасов и в восстановлении судоходных портовых знаков.

Еще до высадки в Бота главные силы флотилии выбили неприятеля из Тико, и этот пункт английские войска также заняли без сопротивления. На реке Минго происходило примерно то же самое. В Мпунду немцы, не вступая в бой с флотилией, отступили, так что третья колонна в тот же день смогла начать движение для соединения с главной колонной, вышедшей с рассветом 14 ноября из Тико. В то время как морская пехота устраивалась на Виктории, обе колонны встретились. Неприятель был сбит с толку и деморализован сложностью плана операции, выполненной с такой быстротой. В результате к 15 ноября удалось не только занять Буеа, но и овладеть силами 3-й колонны Муюка.

Англичане были готовы к дальнейшему наступлению в глубь страны, но у французов дело обстояло не столь благоприятно. Немцы вновь заняли территорию между морем и Едеа, включая Дехане и местечко Ебеа, близ устья реки Локинде. Для согласованных действий на обоих флангах союзникам надлежало предварительно очистить эту территорию. Одна французская колонна должна была наступать из Едеа на Дехане, где к ней присоединялось вооруженное судно, поднявшееся вверх по реке Нуонг. Вторая французская колонна высаживалась в Лонги и шла на Ебеа. Одновременно с ее движением флотилия с английской морской пехотой наступала на Ебеа по реке Локинди. После окончания маневра французские прибрежные силы должны были двинуться к порту Криди, являвшемуся административным центром округа, и занять его под прикрытием канонерской лодки «Dwarf» и яхты «Ivy». Разведка, произведенная «Ivy» 19 и 20 ноября вплоть до Дехане, показала, что как Дехане, так и Ебеа заняты значительными силами неприятеля, но что река, несмотря на сильное падение уровня воды, доступна самым крупным судам флотилии.

26 ноября операция началась, 27-го флотилия вошла в реку Локинди, и в течение дня французская прибрежная колонна высадилась в Лонги, но двигаться дальше не смогла, так как было получено сообщение, что колонна, наступавшая из Едеа, отброшена выше Дехане. Прибрежная колонна не решалась идти вперед на Ебеа до производства тщательной рекогносцировки района Лонги. Англичане никогда не производили береговых операций таким образом, предпочитая внезапность нападения разведке. Французское же командование не проводило резкой грани между



береговыми и обычными сухопутными операциями, так что британскую Нионгскую флотилию пришлось отозвать и часть ее отправить вверх по реке Локинди, чтобы ускорить дело. Затруднений при вытеснении неприятеля и прибрежных постов флотилия не встретила, один из постов был ею занят, но 30 ноября французский начальник отряда убедился, что без подкреплений он далее наступать не может, и флотилия в ожидании их вернулась в устье реки. Однако на следующий день выяснилось, что подкреплений нет. Генерал Доббель из своих войск не мог выделить никого, так как организованную им колонну в Муюка он отправлял с целью использовать успех у Буеа и очистить остальную часть Северной железной дороги, нанеся удар немцам, отступавшим в этом направлении. Этот удар ослабил бы нажим неприятеля на центральную часть нигерийской границы и в то же время воспрепятствовал соединению с ним нигерийской колонны.

К крайнему сожалению англичан, французы оставили попытки овладеть Дехане и Ебеа и удовлетворились занятием Криди.

На левом фланге операции продолжались. 3 декабря выступила колонна из Муюка. Не встретив на пути серьезного сопротивления, она заняла 10 декабря железнодорожную станцию Нконгсамба, захватив большое количество железнодорожного имущества и два самолета. Этим закончился первый этап камерунских операций.

Хотя наступление в глубь страны не имело того успеха, на который рассчитывали союзники, но зато береговую полосу колонии, со всеми портами, удалось отнять у неприятеля. Камерун потерял для неприятеля всякое военно-морское значение. После окончания войны Камерун был разделен между Англией и Францией.

## Бои в Месопотамии

Операции британских вооруженных сил в Месопотамии интересны тем, что судоходные реки этого района можно рассматривать как глубоко входящие в сушу рукава моря. Это обстоятельство позволило флоту Великобритании, контролировавшему Персидский залив, подняться вверх по рекам глубоко внутрь суши. Стратегическое значение рек Месопотамии возросло из-за плохо развитых сухопутных сообщений. Прилегающий район берегов периодически затоплялся, и поэтому реки зачастую служили единственными путями сообщения.

Осенью 1914 г. англичане с тремя шлюпами («Клио», «Эспайгл» и «Один») и четырьмя паровыми баркасами захватили место слияния Тигра и Евфрата. В процессе развития этой операции выяснилось, что дальнейшее использование английских морских сил из-за большой осадки кораблей невозможно. Необходимость создания специальных речных кораблей привела к тому, что уже в ноябре 1914 г. судостроительные программы флота предусматривали постройку 24 речных канонерских лодок, предназначенных в первую очередь для Месопотамии.

В сентябре 1915 г. английские войска разбили турок у Кута, и речная флотилия являлась тем средством, которое позволяло британцам продвигаться вверх по реке. Однако, пользуясь мелководьем, турецкие войска отступили в полном порядке, так как только одна мелкосидящая английская канонерская лодка «Комет» смогла продолжить их преследование.

В дальнейшем план атаки Багдада разрабатывался британцами только для одних сухопутных сил, поскольку считалось невозможным дальнейшее взаимодействие с речной флотилией. Это как раз и стало поворотным пунктом, после чего не замедлил последовать ответный удар турок.

Уже в конце сентября 1914 г. британским политикам стало ясно, что из-за неприязненной позиции Турции Англии придется предпринять меры для охраны своих интересов в Персидском заливе. Это касалось, главным образом, защиты нефтепровода Англо-Персидской компании. Конечный пункт нефтепровода и нефтеперегонный завод находился на острове Абадан, расположенном на реке Шатт-эль-Араб, представляющей собой русло, образуемое слиянием Тигра и Евфрата.

С началом Первой мировой войны Британия задалась целью охранять нефтепровод в Персидском заливе, имевший особое значение для флота. Поэтому правительство Великобритании сочло необходимым немедленно отправить в Персидский залив войска для противодействия немецкой агитации и антибританской пропаганде среди арабов. Однако

операцию приходилось проводить с большой осторожностью, дабы лишний раз не волновать шейхов и не вызвать провокаций в Турции, могущих обострить и без того уже тревожное для Англии положение в Константинополе.

Вместе с тем британский отряд должен был обладать достаточно внушительной силой, и посылку его надлежало сохранить в полной тайне. Поэтому к отправке наметили одну бригаду 6-й индийской дивизии, которую отправили якобы в Египет. Выйдя достаточно далеко в океан, транспорты с бригадой отделились и направились на остров Бахрейн, расположенный в бухте на южном берегу Персидского залива, на полпути между входом в нее и Шатт-эль-Арабом. На этот остров уже не раз предъявляли свои притязания Турция, Персия и Англия, но фактически он оставался полусамостоятельным. Англия держала на нем своего дипломатического агента, шейх Бахрейна передал ведение своих международных сношений правительству Индии.

Остров Бахрейн представлял собой прекрасный плацдарм, но пока германские крейсера «Кенигсберг» и «Эмден» гуляли на просторе океана, он требовал бдительной охраны британского флота. Ключом позиции Персидского залива являлся знаменитый древний порт Басра на Шатт-эль-Арабе, и английские моряки опасались, что немцы могут повторить опыт прорыва «Гебена» в Константинополь.

Вероятность такого маневра усиливалась под влиянием протестов Порты против пребывания отряда кораблей Великобритании в этих водах, которые она называла «турецкими». Несмотря на это, англичане энергично занялись вооружением катеров и буксирных пароходов, а также оборудованием тральщиков, намереваясь форсировать бар под обстрелом батарей неприятеля, расположенных поблизости от старого турецкого форта в Фао.

5 ноября 1914 г., в день объявления войны Турции, англичанам удалось пройти бар. На следующее утро вооруженный буксир заставил замолчать турецкие орудия, установленные перед фортом Фао, и высадил 600 десантников с частью морской пехоты и одним взводом горной артиллерии. Турки сопротивления не оказали. При помощи быстро подошедших подкреплений британцы ночью взяли форт и сбросили орудия в реку.

7 ноября бригада поднялась вверх по реке и вошла в зону видимости нефтеперегонного завода в северной оконечности острова Абадан. Начало экспедиции прошло вполне удачно, и по обстоятельствам момента большего и не требовалось.

Однако сразу же за северной границей Аденского протектората появился отряд турок и арабов. Силы, собранные неприятелем, представ-

ляли собой угрозу непосредственно Периму и Адену, поэтому англичанам пришлось действовать немедленно. Тем более что необходимые для этого средства находились под рукой.

Дело в том, что транспорты с пятью пехотными и одной кавалерийской бригадами для европейского театра и для Египта еще 2 ноября вышли из Бомбея. Войска с нетерпением ожидалось во Франции, но правительство Великобритании решило задержать часть войск, правда, не больше чем на сутки.

Подходя к Адену, крейсер «Дюк оф Эдинбург» с тремя транспортами, на которых находились три батальона пехоты, пошел полным ходом вперед. С рассветом 9 ноября 1914 г. корабль подошел к форту и, преувратив его в развалины, повел транспорты в пролив. Невзирая на сильный огонь, батальоны под прикрытием корабельной артиллерии тотчас начали высадку. После полудня, когда половина войск была на берегу, началось наступление с целью выбить неприятеля из форта Турба и его окрестностей. Турки, оказавшие вначале некоторое сопротивление, затем бежали. К ночи все высоты перешли в руки английских войск. 11 ноября подрывная партия уничтожила все пять полевых орудий и разрушила форт.

К 6 ч вечера операция успешно закончилась, и войска сели обратно на транспорты, которые спешно пошли вдогонку отряда. Британские войска окопались в ожидании генерала Баррета с его подкреплениями. Он прибыл рано утром 14 ноября и, узнав, что турки концентрируются в 6 км вверх по реке, немедленно приказал генералу Деламену выслать вперед сильный разведывательный отряд. Турки окопались на берегу реки, у опушки пальмовой рощи. При содействии сторожевого корабля «Один» британцы очень быстро выбили их с этой позиции.

Под влиянием немцев турки объявили «священную войну», и англичанам приходилось спешить в своем наступлении на Басру, чтобы арабы не присоединились к движению. Басра являлась древним портом восточноиндийской торговли и своеобразным складом всех месопотамских товаров. Расположенный в 112 км от устья Шатт-эль-Араба, город являлся самым дальним портом, доступным для мореходных судов. Еще с древних времен арабы имели здесь сношения с «людьми, плавающими на кораблях по морю». Басра — родина всемирно известных арабских сказок «Тысяча и одна ночь». Независимо от стратегических соображений, взятие этого города имело большое моральное значение как для англичан, так и для арабов.

Из-за плохих условий высадки выгрузка артиллерии задержалась, но генерал Баррет решил начать продвижение. Успех операции зависел от быстроты действий. При этом отсутствие артиллерии у сухопутных войск



должны были компенсировать сторожевые корабли, канонерские лодки и два вооруженных катера.

С рассветом 17 ноября наступление началось. Турок было около 4 тыс., арабов — около 1500 при 12 орудиях. Располагались они в 9,5 км вверх по реке, окопавшись у старого форта.

Атаку британских войск турки встретили метким огнем полевой артиллерии и пулеметов. Действию корабельной артиллерии мешали пальмовые леса, поэтому корректировку приходилось вести с марсов, передавая приказания оттуда по мегафону. В 13 ч 15 мин, несмотря на все трудности и довольно значительные потери, англичанам удалось обратить неприятеля в бегство.

Дожди, совершенно испортившие дороги, и огонь турецкой артиллерии, прикрывавшей отступление, не позволили англичанам начать преследование немедленно. Но корабельной артиллерии удалось поджечь турецкий лагерь. В ожидании прибытия снабжения, необходимого для наступления на Басру, английские войска стали укрепленным лагерем.

Вскоре выяснилось, что турки отступили на другую позицию — за длинный остров Дабба. Сведения исходили от дружественного британцам шейха Мухаммера, сообщившего, кроме того, что в северном, т. е. главном, рукаве реки, впереди острова Дабба, затоплен немецкий пароход Гамбург-Американской компании, укrywшийся с началом войны в Шатт-эль-Арабе. По бортам его были затоплены два судна меньших размеров.

Все снабжение британского экспедиционного отряда осуществлялось речными пароходами, и это являлось серьезным затруднением для дальнейшего пути. Однако генерал Баррет приказал двигаться дальше. 19 ноября английский сторожевой корабль «Espiegle» подошел к заграждению и был встречен огнем турецкой канонерки «Marmaris», вооруженного катера и 15-фунтовой крупновской батареи, расположенной на левом фланге турецкой позиции.

«Espiegle» отвечал с большим успехом: катер быстро потонул, «Marmaris» обратилась в бегство вверх по реке, батарея замолчала. В «Espiegle» попаданий не было. Спокойно изучив загражденный фарватер, британские моряки сумели найти проход между пароходом и островом.

С рассветом 21 ноября англичане предполагали форсировать мелководный фарватер. Однако возникли сомнения, можно ли будет начать наступление, так как артиллерию все еще не удавалось выгрузить. Вопрос продолжал оставаться открытым, как вдруг пришло неожиданное известие, что неприятель оставил позицию. Под давлением ли действий «Espiegle» или по какой-либо другой причине, но арабы начали дезерти-

ровать, и туркам пришлось отступить вверх по реке. Канонерка «Marmaris», отступившая в Басру, ушла далее. Весь гарнизон Басры, посаженный на баржи и пароходы, отступал к Амару, на 160 км вверх по реке Тигру.

Английские моряки приступили к очистке фарватера, но не успели ее закончить, как подошел катер с депутацией из Басры, сообщившей об оставлении города турками и умолявшей спасти город от арабов-грабителей. Два батальона пехоты, посаженные на сторожевые корабли, отправились туда. К 15 ч им удалось пройти загражденное место. Задержавшись ненадолго для приведения в негодность брошенных в форт орудий, они продолжили свой путь и к 17 ч ошвартовались в Басре у здания таможни.

Город горел и находился во власти грабителей, но один холостой орудийный выстрел обратил их в бегство. Высаженные десантные партии заняли набережные и принялись за тушение пожаров. Утром 22 ноября началась систематическая работа по приведению города в порядок. На всех общественных и публичных зданиях подняли английские флаги, в том числе и на здании германского консульства, личный состав которого объявили военнопленными. Несколько часов спустя десантные партии сменили два прибывших батальона, и порядок был восстановлен полностью. Населению торжественно объявили, что отныне власть Турции свергнута и никогда больше турки не посмеют занять Басру. Письменное уведомление об этом английское командование послало всем соседним дружественным шейхам. Шейху Кувейта отправили значительный отряд для охраны с объявлением, что его владения признаются независимыми и находящимися лишь под английским покровительством.

Таким образом, меньше чем через три недели после начала военных действий с Турцией Англия стала твердой ногой у ворот водного пути в Месопотамию. Это настолько укрепило ее престиж у арабов, что впредь можно было рассматривать занятую территорию как надежный плацдарм для отражения всяких попыток турок завладеть через Аравию нефтяными промыслами.

Правительство Великобритании находило достаточным для начала закрепить приобретенную территорию занятием Курнаха — пункта, расположенного в 72 км выше Басры, где слияние Тигра и Евфрата образует реку Шатт-эль-Араб.

Затруднения в предстоящей операции предвиделись, главным образом, навигационного характера. Выше Басры мореходные корабли подниматься не могли. Карт реки, кроме военно-сухопутных, т. е. без указания глубин, не имелось. К тому же наступило время мелководья. Все-таки 25 ноября 1914 г. англичане провели разведку двумя сторожевыми кораблями

и двумя вооруженными катерами, поднявшись по реке почти до самого Курнаха. Не доходя 10 км, британцы увидели отступавшую канонерку «Marmaris». Однако преследование не удалось, так как, пройдя еще 5 км, английские корабли попали на мелководье и на какое-то заграждение. Здесь турки встретили корабли ружейным огнем с берегов и орудийным из Курнаха. Однако англичане быстро положили конец сопротивлению турок и, обследуя фарватер, обнаружили затопленный лихтер.

Днем 3 декабря Курнахская колонна британских войск отправилась на четырех пароходах под конвоем двух сторожевых кораблей и трех вооруженных катеров: «Минер», «Lewis Pelly» и «Шайтан» — к месту высадки. Двое из английских транспортов имели на вооружении по две 83-мм полевые пушки.

При подходе к месту предполагаемой высадки в Ум-Раше английский отряд попал под огонь двух орудий, стоявших на левом берегу. Так как Курнах расположен на самом слиянии двух рек, то его нельзя было достичь, не переправившись через одну из них. Колонна высадилась на левом берегу Шатт-эль-Араба, где ей преграждала дорогу река Тигр. Турки, окопавшись, преградили путь на берег Тигра.

Благополучно высадившись в 9 ч под прикрытием огня с кораблей, британская колонна немедленно повела наступление. Корабли поддерживали наступление настолько успешно, что заставили неприятельские орудия замолчать. Хотя атака велась по совершенно открытому месту, но все-таки к 11 ч англичане взяли позицию турок. Колонна начала пробиваться далее через пальмовую рощу, расположенную между ней и рекой, английские катера следовали вверх по реке за колонной. Однако за изгибом реки турки встретили их сильным и метким огнем. Катер «Минер» получил несколько пробоин и выбросился на берег. К этому времени английские войска стали отступать. Выяснилось, что турки перебрались через реку Тигр в Курнах, хотя, по сведениям разведки, их главные силы отступили в Амар, оставив у слияния рек сильный арьергард. Таким образом, взять Курнах англичане могли, только переправившись через Тигр и атаковав город с севера.

Британские пароходы, захватив раненых и пленных, пошли за подкреплениями и к рассвету 6 декабря возвратились. На них прибыли три роты Норфолкского батальона, два индийских батальона и одна полевая батарея. Таким образом, численность английского отряда достигла 2300 человек при 16 орудиях, что очень немногим превышало численность неприятеля. В течение дня войска Великобритании оставались на месте. Тем временем турки снова днем сделали попытку атаковать их лагерь. Попытку быстро ликвидировали огнем корабельной и полевой

артиллерии. Рано утром 7 декабря 1914 г. прибыли мулы, а также горная батарея, и в 9 ч утра началось наступление.

Одновременно с выступлением войск британские корабли снялись с якоря и, продвинувшись вверх, стали на якорь так, чтобы ясно видеть весь Курнах. Встреченные сильным огнем, они энергично отвечали, поддерживая свои атакующие войска. Наступление развивалось и сопровождалось глубоким обходом левого восточного фланга неприятеля. Однако ружейный огонь был настолько силен, что корабли пришлось продвинуть еще выше, дабы подавить артиллерией турецкую пехоту. Последнее удалось с большим успехом, и в 13 ч, когда обходное движение на восток заканчивалось, Норфолкский батальон начал штурм селения. Преследование турок через пальмовый лес до берега Тигра продолжалось без перерыва, и для поддержки его катера пошли вверх, ползя по жидкому илу до последней возможности. В 15 ч 30 мин катера пришлось отозвать, «Шайтан» вышел из строя, а командир его погиб. К этому времени бой заканчивался, турки уходили вверх по Тигру. В бою было взято 130 пленных и три орудия.

На следующий день, в 8 ч 30 мин, катер «Lewis Pelly» отправился в разведку. Несмотря на огонь, катер дошел почти до самого слияния рек, но тут ему пришлось отступить. Обстреливающие его турецкие орудия оказались недосягаемыми.

После тщательного промера к 11 ч англичанам удалось пройти вперед по загражденному фарватеру. Сторожевой корабль и вооруженные транспорты открыли по Курнаху огонь фугасными снарядами. Результат получился превосходный. Вскоре полуроте саперов, под прикрытием пехоты, удалось организовать переправу. Переплыв Тигр, саперы перетаскили за собой конец стального троса и закрепили его на противоположном берегу. Получив от дружественного араба баржу, быстро устроили паром, на котором один батальон начал переправу. Выше этого места другому батальону также удалось получить три баржи, и он начал то же самое. Огонь сторожевого корабля и транспортов, а также и сухопутные действия в пальмовой роще напротив города настолько отвлекли внимание турок, что переправа осталась незамеченной. Как только она закончилась, оба батальона и взвод горной батареи начали наступление. Другой батальон пошел в обход в тыл города. Вскоре им удалось взять три башни, составлявшие часть укреплений, но переход через реку настолько задержался из-за скудных средств переправы, что английское командование отказалось продолжать атаку, так как посчитало рискованным ввязываться в уличные бои под вечер.

Корабли не прекращали огня до захода солнца и остались на своем месте, рассчитывая на следующее утро возобновить поддержку, но та-

ковой не потребовалось. Ночью, между 2 и 3 ч, показался маленький пароход, несший все огни и подававший непрерывные свистки сиреной. На нем оказались турецкие парламентареры, желавшие обсудить условия сдачи. Турецкие офицеры согласились сдаться на милость победителя и обещали утром прибыть в штаб командующего отрядом. Свое обещание они выполнили, и днем 9 декабря над городом Курнахом был поднят британский флаг. Со сдачей города количество пленных достигло 45 офицеров и тысячи солдат. В число пленных входили турецкий комендант и вали города Басры.

За три дня боя англичане потеряли на берегу 27 убитыми и 292 ранеными, а на кораблях — только двух убитыми и 10 ранеными. Среди убитых был и командир катера «Шайтан» капитан-лейтенант Элкс.

Операция эта, потребовавшая малых жертв, привела к достижению всего, что требовалось. Дальнейшего наступления не предвиделось впредь до выяснения положения во Франции и Египте. После взятия Курнаха Великобритания надежно укрепилась в Персидском заливе, завладев важными в политическом и стратегическом отношении пунктами, что, помимо прочих материальных и моральных преимуществ, укрепило ее господство в водах Востока.

После этого деятельность британских экспедиционных сил свелась исключительно к упрочению собственного положения. До конца 1914 г. англичане не прекращали работы по строительству оборонительных позиций на реке Тигр. Одна позиция располагалась в 3 км выше Курнаха, другая — на противоположном берегу, у Музаира, а ночью на реке дозорное судно всегда светило прожекторами.

В 1915 г. начальником речной флотилии стал командир сторожевого корабля «Espiegle», капитан 1 ранга Нэн. В распоряжении его остались сторожевой корабль «Odin», индийский военный пароход «Lawrence» и четыре вооруженных катера. С этими силами капитан Нэн мог, насколько позволяла досягаемость его орудий, удерживать на почтительном расстоянии непокорные арабские племена, жившие среди окрестных болот, откуда из засад регулярно велась беспорядочная ружейная стрельба, беспокоившая английский лагерь. Покончить раз навсегда с этими выступлениями англичане не могли, так как селения постоянно передвигались с места на место, а организовать карательную экспедицию оказалось нелегко. Наибольшую активность проявляли арабы, жившие на низменных берегах Евфрата к западу от Курнаха, причем один из шейхов, живший в Курнахе, в 48 км вверх по реке, в местности, окруженной непроходимыми болотами, вошел в сношения с турками.

Карт для плавания по реке не имелось, однако это не остановило бравого командира, и 6 января он, в сопровождении трех вооруженных ка-



теров и двух местных речных пароходов, с отрядом солдат отправился в поход. Навигационные условия на реке оказались гораздо проще, чем ожидалось, и «Espiegle» подошел почти вплотную к селению шейха, расположенному на берегу озера Хаммар. Мятежный шейх был схвачен, доставлен в Курнах, где и низложен.

Мятежному настроению арабов способствовало наступление турецких войск на юг. После захвата англичанами Курнаха дивизия Мосульского армейского корпуса сосредоточилась у Багдада и выдвинула передовой отряд в Рута на Тигре, около 13 км выше Курхана. Разведка, произведенная в день Нового года, выяснила, что турки окопались по обоим берегам сразу же за излучиной реки у Рута, а ниже ее заградили фарватер, затопив четыре железных лихтера. Дальнейшая разведка, во время которой «Espiegle» потопил выше Рута турецкий пароход, обнаружила значительное усиление неприятельских сил. Турецкие сторожевые посты значительно выдвинулись и стояли теперь в 6 милях к северу от укрепленного лагеря английских войск, у Музаира, расположенного на восточном берегу Тигра.

Британский генерал Баррет решил преподать противнику урок и 20 января с крупными силами, поддержанными «Espiegle», катером «Минер» и пароходом «Mejdieh», перешел в наступление. Операция закончилась успешно. Неприятель отступил в беспорядке, оставив свою первоначальную позицию. Главная цель операции предусматривала лишь разведку, и наступление не получило дальнейшего развития. Выяснив, что численность противника достигает 5—6 тыс. штыков, преимущественно жандармерии, пехота под прикрытием огня с корабля отошла в исходное положение.

Однако общая военная обстановка продолжала оставаться весьма тревожной. Незадолго до последней операции племя мунтафик начало сосредотачиваться на Евфрате у Насирии, в 48 км выше озера Хаммар, а затем выяснилось, что к нему присоединились турки и они совместно перешли реку и двигаются по южной стороне болот в направлении Басры. Одновременно другой турецкий отряд, продвигавшийся от Амара на Тигре, перешел персидскую границу и, соединившись с местными арабскими племенами, направлялся на Аваз, расположенный на реке Карун, и к нефтепроводу, проложенному от района нефтяных разработок в Абадане.

Все это свидетельствовало о том, что турки не дремлют. Не оставалось сомнения, что они предполагают перейти в общее наступление и одновременно атаковать Басру, Курхан и Аваз.

Для британцев стало ясно, что вырастает проблема гораздо более крупного масштаба. Из-за немецких происков в Персидском заливе местные арабы пребывали в брожении, и вопрос о том, кто воспользуется

этим обстоятельством, Германия или Англия, зависел от того, что они сумеют сделать в Месопотамии. Особенно остро это чувствовалось в центральной Аравии, где панисламистское движение имело глубокие исторические корни. Однако именно здесь первую удачную ставку в игре сделали англичане. Мусульманским движением, центр которого находился в Наиле, руководил влиятельный шейх Ибн Рашид. 24 января на шейха напал сторонник Англии партизан Ибн Сауд вместе с капитаном Шекспиром, английским дипломатическим агентом в Кувейте. Произошла жаркая схватка, стоившая жизни капитану Шекспиру. Обе стороны понесли тяжелые потери; и хотя ни те, ни другие не могли считать себя победителями, все же успех, достигнутый сторонниками англичан, лишил Ибн Рашида возможности организовать поход в Месопотамию.

В Месопотамии непосредственная опасность грозила нефтепромыслам и нефтепроводу, судьба которого особенно беспокоила британское Адмиралтейство. Ввиду этого вооруженные катера «Шайтан» и «Комет» получили приказ подняться вверх по реке. 1 февраля 1915 г. катера прибыли в Аваз; за ними пришли войска, а также арабы, собранные на подмогу шейхом Мухаммером. Несмотря на принятые меры, туркам все-таки удалось в течение февраля повредить ряд нефтяных складов и перерезать в нескольких местах нефтепровод. Что касается Курнаха, то в середине месяца после половодья он сделался недостижимым для врага, и английские войска можно было послать в Басру, чтобы встретить наступление, развивавшееся от Насирии.

Турки и перешедшие на их сторону арабы сосредоточивались в 48 км от Басры, куда боевое снабжение и продовольствие для британских войск доставлялось водой через новый канал, который брал свое начало в озере Хаммар и впадал в Тигр выше Басры. Английские части занимали позицию в 13 км к западу от Басры, на границе пространства, затопленного водой, поднявшейся после прорыва канала. Отсюда 3 марта отряд британских войск попытался нанести удар по неприятельской коммуникационной линии. Английские пехотинцы были посажены на особые местные лодки — беллумс, передвигавшиеся посредством колес с ручным приводом или же просто при помощи длинных шестов.

Турецкие части получали снабжение из местечка Нукхаил на Евфрате, и этот пункт представлял собой объект намеченной операции британских сил. Однако попытка эта не удалась, равно как и крупная разведка, произведенная для отвлечения внимания турок. Сосредоточение врагов Британии принимало грозные размеры, и становилась очевидной необходимость что-то сделать, чтобы положить ему предел.

В Курмат-Али стоял английский пост. Однако канонерки и катер «Минер» не могли маневрировать в этом водном районе, который фак-



*Вооруженный пароход «Шушан»  
и 120-мм плавучая батарея перед  
турецкими позициями*

тически ничем иным, как обширным болотом глубиной не более 0,91 м, а местами и того меньше. Катера «Шайтан» и «Комет» требовались в Каруме, откуда их нельзя было отозвать. Поэтому англичанам пришлось организовать новую специальную флотилию. В состав ее вошли: пароход «Шушан» с двумя 3-фунтовыми орудиями и шестью членами команды «Espiegle», такой же пароход «Muzaffri» с 50 солдатами Норфолкского полка и баржа, вооруженная двумя 127-мм орудиями 104-й тяжелой батареи с 40 солдатами под командованием майора артиллерии Фармера. Буксирный пароход и моторный катер дополняли состав флотилии. 11 марта 1915 г. она тронулась в путь и через сутки, благополучно пройдя многочисленные отмели, подошла к неприятельскому лагерю у Нукхаила.

Британские корабли немедленно обстреляли лагерь и подвозившие к нему грузы баржи, так называемые махаилас, в результате чего сразу же остановилось движение барж, не рисковавших более идти к Нукхаилу. На следующее утро флотилия поднялась еще на 16 км вверх по течению, до Аллави, где находились небольшой турецкий форт и военные склады. Склады были уничтожены и вместе с ними еще несколько махаилас. Корабли флотилии неумоимо, изо дня в день, с частыми посадками на мель, преследовали неуловимые мелкосидящие махаилас, искусно укрывавшиеся в чаще камышей.

Выше Ратави навигационные условия оказались лучше, что открывало возможность установить здесь полную блокаду. Выяснив этот важный факт, флотилия возвратилась в Нукхаил и 20 марта произвела 24-ча-

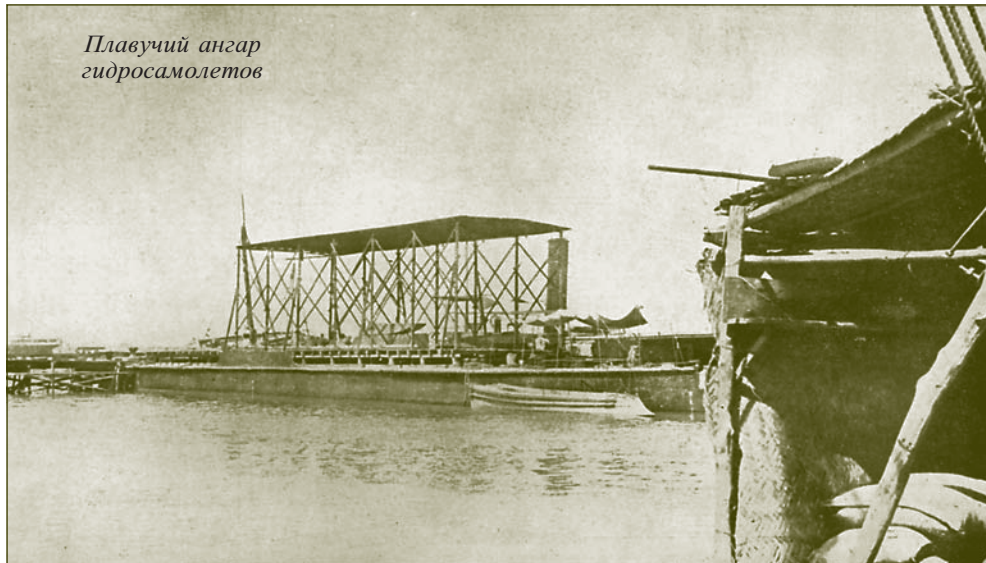
совую бомбардировку лагеря мятежников, уничтожив при этом несколько барж с грузами. В лагере вспыхнул пожар, и множество арабов бежало в пустыню. Барж, однако, удалось затопить немного, так как они стали выгружаться в местечке, расположенном в двадцати милях выше Ратави, откуда грузы доставлялись в Нукхаил на верблюдах. Флотилия сразу же пошла в Хабишуй, где и обнаружила множество верблюдов и большое скопление барж. Оставаясь здесь, флотилия постаралась нанести неприятелю максимум вреда и совершенно пресекла доставку грузов по воде, пока не пришлось уйти за снарядами.

Таким образом и создавалась так называемая блокада Евфрата. Эта блокада не только оказала весьма ценные услуги делу обороны левого фланга позиции у Басры, но и произвела большой психологический эффект. Арабы очень боялись огня корабельной артиллерии, а задержка наступления, вызванная блокадой, сильно понизила их боевой пыл и породила массовое дезертирство.

Правый фланг англичан на реке Карун действовал не столь успешно. Желая предупредить прибытие турецких и арабских подкреплений, британские части 3 марта атаковали противника к западу от Аваза, но опоздали. Неприятель, превосходящий в силах, перешел в контратаку, которая поначалу казалась весьма серьезной. Карунскую колонну пришлось усилить и довести ее численность до состава бригады. Но и здесь неприятельские ряды стали редеть. Под впечатлением тяжелых потерь, не сопровождавшихся успехом, арабы начали покидать турок. К концу месяца позиция у территории нефтяных разработок несколько окрепла, хотя нефтепровод все еще оставался перерезанным.

Тем не менее, обстановка в общем оставалась серьезной. С того момента, как выяснилось, насколько грозные размеры принимает подготавливаемая турками попытка вытеснить англичан с Шатт-эль-Араба, вопрос о подкреплениях встал весьма остро. Как только обнаружилась опасность, угрожающая нефтеснабжению, Адмиралтейство сразу начало настаивать на соответствующих энергичных действиях армии. Одновременно оно отправило из Египта канонерку «Clio», а после последнего дела у Каруна распорядилось погрузить в Порт-Саиде для отправки в Месопотамию четыре плавучих батареи, вооруженных 120-мм орудиями. Найти свободные войска для подкреплений было труднее. Индийское правительство, озабоченное соображениями внутренней безопасности, не могло ничего выделить из состава своих сокращенных гарнизонов. В конце концов вопрос разрешился посылкой из Египта индийской бригады генерала Меллисса, что дало возможность довести силы экспедиционного отряда до численности армейского корпуса в составе двух пехотных дивизий и одной кавалерийской бригады, но без штатного количе-

*Плавающий ангар  
гидросамолетов*



ства артиллерийских частей. 9 апреля командование корпусом британских войск в Месопотамии принял генерал Никсон.

Блокада Евфрата оказалась настолько действенной, что давно ожидаемое наступление противника задержалось и развернулось лишь после прибытия Никсона. Начало наступления возвестила бомбардировка 11 апреля Курхана с турецких позиций, расположенных выше. На следующий день турки энергично атаковали крупными силами позиции англичан у Аваза и Шаиба. Занимавшие позиции две пехотные и одна кавалерийская бригады ожесточенно дрались до наступления темноты и успешно отбили атаку, нанеся противнику тяжелые потери.

12 апреля командовавший участком генерал Меллисс перешел в контратаку и заставил турок отступить на 5 км к юго-западу, на заранее подготовленную ими позицию, которую затем атаковал 14 апреля. Отчаянный бой продолжался весь день, турки оказывали доблестное сопротивление, но, сломленные настойчивостью британской пехоты, в конце концов не выдержали удара. Началось поспешное отступление, которое быстро перешло в бегство. Измученные части англичан не могли преследовать, но Евфратская флотилия Великобритании только ждала удобного случая, чтобы вступить в дело. Во время всего боя она бездействовала, хотя пароходу «Шушан» удалось завязать перестрелку с двумя сторожевыми моторными катерами турок и заставить их скрыться.

К вечеру 12 апреля британская флотилия пополнилась новыми кораблями. С их приходом корабельная артиллерия стала располагать двумя 120-мм морскими орудиями, одним 76-мм, тремя 47-мм орудия-



ми, а также одной 84-мм и одной 127-мм пушками сухопутного образца. С этими силами флотилия вышла к Нукхайлу. Подойдя с рассветом к месту назначения, британские корабли обнаружили спешно уходящую группу барж. Картина, которую увидели моряки, ясно говорила о поражении противника. Британцы немедленно бросились в погоню и вскоре частью захватили, частью уничтожили двенадцать самых больших барж. Разразившийся вслед за этим ливень с ветром, достигавшим силы шторма, лишил флотилию возможности производить какие-либо операции до вечера следующего дня. Как только стихло, она двинулась дальше и дошла до Хабишуи, который уже оказался брошенным противником. Турки в полном беспорядке бежали в пустыню, а их недавние союзники арабы грабили у них в тылу. Остатки турецкого отряда превратились в беспорядочную, деморализованную толпу. Когда арабы изменили и напали на турок, начальник их отряда собрал своих офицеров и на их глазах покончил жизнь самоубийством. Неприятель потерял 6 тыс. человек, множество винтовок и громадное количество боевых припасов.

После этого боя блокадная деятельность флотилии прекратилась. Попытка турок обойти месопотамский фланг потерпела крах, последствия которого оказались катастрофическими: арабы начали отрекаться от своих недавних друзей, как только перед генералом Никсоном открылась возможность провести крупные операции вверх по реке Капрун с целью очистить от противника Персидский Арабистан.

В результате, когда генерал Горриндж в конце апреля пошел со своей дивизией вверх по реке, турки перед ним бежали. Поход Горринджа сопровождался исключительными трудностями, так как, поставив себе задачей отрезать противнику отступление, командир дивизии оставил реку, не доходя 32 км до Аваза, и бросил свою колонну к горному кряжу напрямик через болота. Однако турки отступали столь быстро, что британские части не могли сделать большего, как преследовать их по пятам. 4 мая Горриндж вошел в Бизаитин, с занятием которого очищался от неприятеля Персидский Арабистан и надежно обеспечивалась безопасность нефтяных разработок и нефтепровода.

В последней операции флотилия не принимала участия. Она в это время была занята подготовкой другой операции, более крупного масштаба, разработанной генералом Никсоном. Для укрепления своего положения в Нижней Месопотамии он считал необходимым занять Насирию и Амару. План наступательного движения получил одобрение из Лондона.

В первую очередь предстояло овладеть турецкой позицией выше Курнаха, передовые посты которой тянулись по обоим берегам реки на рас-



*Погрузка барж*

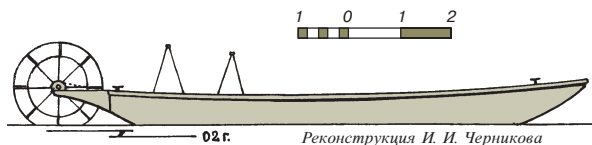
стоянии полутора-двух миль от британских передовых постов. Сделать это было нелегко. Половодье достигло своего максимума, Курнах превратился в остров, и все пространство кругом, насколько хватал глаз, было покрыто водой и чащей тростника, из которой торчали редкие песчаные холмы с вырытыми в них окопами. Ближайший холм, названный англичанами «норфолкской горой», находился на западном берегу. В тылу его на восточном берегу стоял другой, прозванный «гора с деревом», и третий — «гора с башней», на западном берегу. За этими холмами возвышался еще один — «пушечная гора», наиболее сильно укрепленный пост, а вблизи деревни Абу-Арам находилась главная неприятельская позиция. На горизонте виднелся лагерь турок, расположившихся в Музайбиле и Руте, ниже которой они заградили фарватер, потопив несколько железных барж.

Прежде чем атаковать эту позицию, британцам пришлось проделать совершенно новую, небывалую еще работу. Вода на затопленной местности стояла не выше 0,61 м, но она пересекалась многочисленными каналами и рвами, настолько глубокими, что о переходе вброд не могло быть и речи. Поэтому единственным способом передвижения пехоты являлась перевозка людей на плоскодонных баржах (беллумс). Сколько нашлось таких барж, все их собрали и забронировали легкими стальными листами против ружейных и пулеметных пуль. Имелись баржи для

погрузки целиком бригады пехоты (60 на батальон, не считая тех, на которых находились плоты для пулеметов). А затем, как только войска научились управлять своими «кораблями», было произведено бригадное тактическое учение применительно к новому, оригинальному способу передвижения. Кавалерия, само собой разумеется, не могла принять участия в предстоящей операции, и ее задачи, равно как и полевой артиллерии, возлагались на флотилию. Подвижность корабельной артиллерии давала то преимущество, что предоставляла возможность угрожать флангам неприятельской позиции, хотя главное наступление предполагалось вести фронтально, т. е. вверх по течению Тигра. По обоим берегам реки вели к северу два рукава: один, под названием Аль-Хуваир, шел от Евфрата, другой — речка Швайюб — соединялся с Шатт-эль-Арабом ниже Курнаха. Британцы тщательно обследовали эти водные пути, пока разрабатывались подробности предстоящей операции и собирались необходимые плавучие средства.

К этому времени командир флотилии имел в своем распоряжении, кроме канонерок «*Espiegle*» и «*Odin*», также и канонерку «*Clio*». Последняя сильно задержалась на пути из Суэца, так как на корабли, состоящие при экспедиционных силах, кроме их непосредственной службы при войсках, ложилась обязанность выставлять флаг во всех тех портах Персидского залива, в которых обнаруживались признаки враждебного по отношению к Британии настроения. Не успела «*Clio*» прибыть в Мускат, как в Бушире германская пропаганда создала такую тревожную атмосферу, что канонерку пришлось отправить туда; здесь она и оставалась с 12 марта по 16 апреля 1915 г., пока волнение не улеглось. Индийский военный пароход «*Dalhoise*» тоже посылался с подобной миссией, другой же — однотипный с ним пароход «*Lawrence*» — оставался безотлучно при флотилии. Рукав Аль-Хуваир оказался заминирован, и потребовалось некоторое время на его траление, равно как и на очищение раскинувшихся среди окрестных болот деревень, дабы ничто во всей округе не внушало опасения. Только в конце мая все сложные приготовления закончились и войска сосредоточились в Курнахе.

Хотя руководящая идея предстоящей операции заключалась в одновременном комбинированном фронтальном и фланговом наступлении, фронтальную атаку, намечавшуюся вдоль линии главного водного рукава, как решающую, надлежало обеспечить основными силами береговой и плавучей артиллерии. Поддерживать фронтальную атаку должны были канонерки «*Espiegle*» и «*Odin*», сопровождаемые двумя вооруженными катерами, двумя десантными баржами для перевозки лошадей, обращенными в орудийную платформу с 120-мм пушками, и двумя артиллерийскими баржами с 127-мм и 102-мм пушками. Канонерке «*Clio*» и паро-



*Месопотамские лодки-беллумс. Передвигались посредством колес с ручным приводом или же просто при помощи длинных шестов. Основные размерения: 9,52х2,13 м*

ходам «Lawtense» и «Минер» вменялось в обязанность поддерживать в начале операции огонь полевых тяжелых батарей, прикрывая наступление. Прибывший из Аваза буксир «Комет» должен был идти с вооруженным транспортом вверх по реке Швайюб и стать против турецкой позиции, чтобы прикрывать фланговую атаку 22-го индийского батальона против холма «гора с деревом» — единственной неприятельской позиции, расположенной на восточном берегу реки. Мелкосидящие заднеколесные пароходы «Шушан» и «Muzaffri» имели задачу пройти в другой водный рукав и совместно с отрядом арабов, на их собственных баржах-беллумс, во главе с дружественным Великобритании шейхом из Медины произвести демонстрацию против противоположного фланга.

31 мая 1915 г., в 5 ч, началась артиллерийская подготовка. К этому времени 22-й батальон уже успел на баржах незаметно подойти на 1,6 км к объекту атаки и развернуться на воде. Как только заговорили орудия, батальон двинулся дальше и около 6 ч 30 мин утра бросился на штурм позиции, без труда захватив ее слабый гарнизон. Легко достигнутый успех имел весьма важные последствия, так как с занятого холма открывалась возможность обстреливать из пулеметов анфиладным огнем «норфолкскую гору». Против этого пункта остальные части 17-й бригады тоже начали наступление и, наподобие водяных крыс, медленно пробирались на своих баржах-беллумс сквозь густую чащу тростника, совершенно скрытые от глаз противника. Турки, не подозревавшие об опасности с этой стороны, естественно, сосредоточили все внимание на судах флотилии. С тральщиками «Шайтан» и «Sumana» впереди, «Espiegle» и «Odin» выбирались против течения, со следовавшими за ними артиллерийскими баржами, а также имея в поддержке «Clio» и «Lawrence» с 16-й бригадой, посаженной на пароходы. Неприятельские орудия, установленные на «горе с башней» и на «пушечной горе», сосредоточили на них свой огонь, но быстро были нейтрализованы огнем канонерок и тяжелых полевых батарей. К 7 ч 30 мин утра «норфолкская гора» уже находилась в руках оксфордцев, а через час сдалась и «гора с башней». Оставалось занять «пушечную гору», на которой теперь сосредоточился огонь корабельной артиллерии, и в 11 ч 40 мин она пала под натиском 103-го батальона.

Таким образом, к полудню дело было кончено. Благодаря тщательно разработанному плану, умению и ловкости, проявленным войсками при



маневрировании на баржах, операция была разыграна как по нотам и заранее подготовленная неприятелем позиция была захвачена в течение одного утра с ничтожными для англичан потерями. Турки потеряли свыше 100 человек ранеными и убитыми, 250 пленными и три орудия.

Но это было лишь начало: главная оборонительная линия противника тянулась впереди. В двух милях выше находилась позиция у Абу-Арана, а в двух милях дальше — позиция у Музайбилы и Руты, ниже которой турки заградили реку лихтерами еще при первом своем отступлении от Курнаха. Эти позиции не предполагалось атаковать ранее следующего дня. Надо было сначала закрепиться на выигранном пространстве и дать отдых войскам, измученным боем и ужасающей жарой. Предстоящий маневр предполагалось начать с рассветом фронтальной атакой Аби-Арана флотилией и одновременно глубоким обходом фланга с запада 17-й бригадой; 16-я бригада должна была высадиться в Аби-Аране и отсюда действовать совместно с флотилией против Музайбилы.

Артиллерийская подготовка началась в назначенное время, но противник упорно молчал, а когда из Басры (единственный пункт, где было достаточно сухое место для посадки самолетов) пришли донесения от воздушной разведки, то оказалось, что турки находятся в полном отступлении. Тауншенд немедленно решил, не теряя ни минуты, преследовать отступающего противника, не давая ему возможности передохнуть, используя для этой цели вместо кавалерии корабли флотилии. Пехота получила приказ сосредоточиться в Аби-Аране, командующий же отрядом уходил вперед с флотилией, 16-й бригаде предписывалось удержи-



*Турецкая канонерская лодка  
на мели в 7 милях выше Басры*





*Город Амара на реке Тигр*

вать Аби-Аран, а 17-й совместно с Норфолкским батальоном грузиться на освободившиеся пароходы и следовать за флотилией. Отдав все распоряжения, Тауншенд с чинами штаба, в сопровождении двенадцати человек личного конвоя, пошел на «Espiegle» дальше вместе с «Clio» и «Odi», имея впереди тральщики «Шайтан» и «Sumana».

Погоня оказалась рискованной, так как несколько мин было уже затралено и имелись сведения, что выше по течению имеются еще мины. По счастью, среди пленных оказался саперный офицер, ставивший заграждения, который, будучи доставлен на один из тральщиков для допроса, тотчас указал местонахождение мин. Однако оставалось другое препятствие — затопленные ниже Рута железные лихтеры. По мере приближения к ним показались турецкие канонерка «Marmariss», пароход и еще одно мелкое судно, уходящие вверх по реке. Произведенное наспех обследование обнаружило, что течение промыло канал с одной стороны лихтеров, и командир флотилии решил рискнуть. Очень скоро все три канонерки благополучно проползли через узкий проход, и началась серьезная погоня, единственная в своем роде. Вряд ли командующий отрядом со штабом, находясь далеко впереди своих войск, когда-либо преследовал противника, о котором он знал только то, что противник бежит. В оперативном приказе Тауншенда предусматривалась возможность в случае отступления турок преследовать их флотилией совместно

с 16-й бригадой, но самоличное преследование не входило в его планы и явилось неожиданной импровизацией.

С каждой милей река все суживалась, течение становилось сильнее, а повороты все круче и круче. При поворотах канонерки почти каждый раз сильно стукались бортами то об один, то о другой берег. Подобное фантастическое плавание, конечно, никогда не представлялось даже самому пылкому воображению. Построенные для охранной службы в океанских водах канонерки, находясь в ста пятидесяти милях от берега моря, преследовали бегущую пехоту, пробираясь в глубь древней империи по необследованному, совершенно неведомому фарватеру, по которому никогда еще не ходили подобные им корабли.

Главным шел «Шайтан», так как «Sumana» был оставлен подбирать брошенную турками близ Музайбилы массу винтовок. Корабли очень медленно выгребали против течения, но постепенно расстояние между ними и неприятелем уменьшалось. К закату солнца турецкий отряд начал отчетливо вырисовываться: сначала показались паруса арабских лодок, борющихся с течением, затем набитый солдатами пароход «Mosul», ведущий на буксире две баржи, переполненные войсками, а еще дальше виднелась канонерка «Marmariss», тоже с двумя баржами на буксире и также полная солдат. К моменту захода солнца «Шайтан» смог открыть огонь по ближайшим арабским лодкам, а вслед за ним «Espiegle» начал обстреливать «Mosul».

Результат не заставил себя ждать. Турецкие суда немедленно отдали буксиры, арабские лодки начали спускать паруса, а другие, более мелкие, прижались вплотную к берегам. Концевая канонерка «Odin» получила приказание захватить все оставшиеся турецкие плавучие средства, а остальные продолжали погоню, поддерживая при тусклом освещении сумерек огонь по «Mosul» и «Marmariss», пока наступившая темнота не скрыла цели. Полный мрак в 20 ч заставил флотилию остановиться. «Espiegle» открыл освещение прожекторами и захватил обнаруженные два больших лихтера и несколько арабских барж с войсками, пушками, минами и снабжением, брошенных турецкими судами. Кроме того, в руки англичан попал небольшой пароход, утопленный снарядом с «Шайтана».

В 2 ч взошла луна, и вся флотилия, за исключением «Odin», оставленного охранять пленных и добычу, двинулась дальше. С каждым оборотом винта навигационные условия становились все труднее и труднее; однако канонерки настойчиво продвигались вперед, пока в 4 ч 15 мин утра «Espiegle» не остановился, завязнув в густом иле. В этот самый момент снова показался «Marmariss», по которому немедленно был открыт огонь, но турецкая канонерка молчала. Посланная вооруженная

*Британская кавалерия моет  
копыта своих лошадей  
в мутных водах Евфрата*



шлюпка донесла, что «Marmariss» разбит, брошен командой и горит. В скором времени за ближайшим поворотом реки британские моряки заметили «Mosul». Обстрелянный с «Clío», он сразу поднял белый флаг и сдался подошедшему к нему «Шайтану».

Неприятель явно находился в состоянии полной деморализации, и, естественно, при таком положении дел соблазн идти дальше и узнать, что делается в Амаре, был велик. Однако предстояло пройти не менее 80 км, на этот раз уже без канонерок, причем главные силы находились в 80 км позади. Преследование же разбитого противника лишь возбуждало желание рискнуть, и начальник флотилии, капитан 1 ранга Нэн, после краткого совещания с Тауншендом, решил идти вперед на «Комете» с «Шайтаном» и «Sumapa», имевшими на буксире баржи-платформы с 120-мм морскими орудиями. «Минер» из-за сравнительно большой осадки в скором времени оказался не в состоянии следовать за ними, и его заменил подошедший пароход «Louis Pelli». Преследование продолжалось беспрепятственно. Днем отряд достиг Куала-Салуна, расположенного на полпути до Амара, рассеяв несколькими выстрелами замеченные на берегу группы турецкой пехоты и кавалерии, после чего на «Комете» прибыли старейшины города и изъявили свою покорность. Пройдя еще несколько миль, корабли остановились на ночь.

С рассветом 3 июня 1915 г. корабли тронулись дальше. Выше Куала-Салуна река становилась извилистее, а повороты один другого круче. За каждым из них могла быть устроена засада, но население прибрежных деревень выходило с белыми флагами, выражая знаки покорности. Тем

не менее благоразумие все-таки требовало проявлять некоторую осторожность, и когда флотилии оставалось пройти не более 12 миль до места назначения, она замедлила ход, и «Шайтан» (командир — лейтенант Синглтон), как наиболее быстроходный, вместе с небольшим моторным катером ушел вперед на разведку. На «Шайтане» отправился и один из чинов штаба генерала Тауншенда — капитан Пиль.

В 14 ч «Шайтан» подошел к Амару, нигде не заметив турок. Но, обогнув последний мыс, закрывавший город, обнаружили значительные силы отступающего неприятеля. Турки спешно покидали город, переправляясь через понтонный мост и садясь на баржу, стоявшую у другого берега, рядом с пароходом. Мост был немедленно разведен, но раньше, чем пароход успел пройти, удачный выстрел с «Шайтана» принудил его остановиться. Войска начали выскакивать на берег и разбегаться. «Шайтан» миновал разведенный мост и поднялся выше, рассеяв батальон пехоты, пытавшийся боковыми тропами подойти к берегу. При виде «Шайтана» батальон повернул назад и бросился врассыпную по узким улицам города. Лейтенант Синглтон продолжал подниматься вверх по течению. За западным мысом, выше города, показались войска, отступающие по обеим сторонам реки. По одному берегу, впереди и сбоку «Шайтана», двигалось человек 500, по другому — не менее 1500. Таким образом, Синглтон, имея турецкие войска впереди себя и в тылу, фактически был окружен неприятелем. Хотя ширина реки не превышала 185 м, ни с правого, ни с левого берега не последовало ни одного выстрела, а когда «Шайтан» прошел еще около 920 м, с сотню турок приблизились к воде и, сдаваясь, подняли руки. Приняв винтовки на пароход, Синглтон повернул обратно, приказав пленным идти по берегу, держась на траверзе канонерской лодки. Вслед за ними появилось еще с полсотни турок, тоже пожелавших сдаться. Поступив с ними так же, как и с предыдущими, «Шайтан», медленно конвоируя всю партию, пошел навстречу показавшемуся из-за мыса «Комету» с остальными кораблями.

Солнце жгло немилосердно, в воздухе над водой стояла полнейшая тишина, такая же, как и в городе. У набережных стояли брошенные командами паровые суда и лихтеры. Недалеко от них «Комет» отдал якорь. Нельзя было заметить ни малейших признаков готовящегося сопротивления, но это обстоятельство не облегчало решения вопроса, что же делать дальше. Амар представлял собой важный торговый и административный центр с населением свыше 20 тыс. человек помимо гарнизона, а британские войска находились в расстоянии полуторасуточного перехода. Флотилия же насчитывала в своем составе не более ста человек, включая штаб генерала Тауншенда и его личный конвой. Но смелость и решительность, благодаря которым и был достигнут успех, и на этот раз



*Баржа с индийскими войсками на реке Тигр*



указали правильный путь. Была послана шлюпка с унтер-офицером и 12 рядовыми на берег, где и была разыграна финальная сцена. Турецкий генерал, гражданский губернатор и сорок офицеров отдали свои сабли на «Комет». Днем над домом губернатора был поднят британский флаг.

Однако положение отнюдь нельзя было считать прочным. Число пленных вместе с взятыми «Шайтаном» достигло уже 700 человек и все время увеличивалось новыми партиями, в том числе офицерами и командой «Marmariss», опасавшимися мести со стороны арабов. Часть пленных, сколько можно было поместить, посадили на лихтер и поставили на якорь посередине реки, но это составляло лишь десятую их часть. К тому же такие прекрасные солдаты, как турки, не могли не оправиться от паники и, придя в себя, не сообразить, с какими силами они имеют дело. Приближающимся войскам были посланы приказания двигаться как можно скорее. Проходили томительные часы в ожидании подкреплений, темно, и никто не мог сказать, что произойдет на следующее утро. Но перед рассветом блеснули лучи прожекторов, а с восходом солнца показался дым головных транспортов. В 10 ч 4 июня прибыл батальон Норфолкского полка.

Норфолкцы подоспели едва ли не в последнюю минуту: арабы поняли истинное положение вещей, открыли стрельбу и уже начали грабеж города. С приходом батальона снова наступило полнейшее спокойствие. На этот раз Амар надежно находился в руках британцев. За четыре дня операций противник потерял канонерку и два парохода, утопленных при



перестрелке, а также три захваченных англичанами парохода, несколько моторных катеров, десять железных барж и много других плавучих средств. На одной из барж была найдена тысяча фунтов стерлингов золотом. Пленных насчитывалось 139 офицеров и 1634 солдат, орудий было взято 17, винтовок — 2700, патронов — свыше миллиона. Этим успехи не ограничивались. Турецкие части, отступавшие от Аваза, тоже пострадали и были частично отрезаны нашими войсками. Авангард отступавшей неприятельской колонны попал в плен целиком, часть войск успела разбежаться, потеряв два орудия, остальные отступили к северу, на Кут, куда бежали и остатки гарнизона Амара.

Блестящий захват британскими войсками города Амара в начале июня 1915 г. привел к тому, что масштаб операций в Месопотамии стал принимать совершенно невероятные размеры. Вначале британский экспедиционный корпус преследовал только оборонительную цель — укрепиться в Персидском заливе, чтобы обеспечить бесперебойное получение нефти и не дать возможности арабам и персам присоединиться к «священной войне» — газавату, объявленному турками, так как в случае распространения мусульманского экстремизма на восток это могло отозваться и в Афганистане.

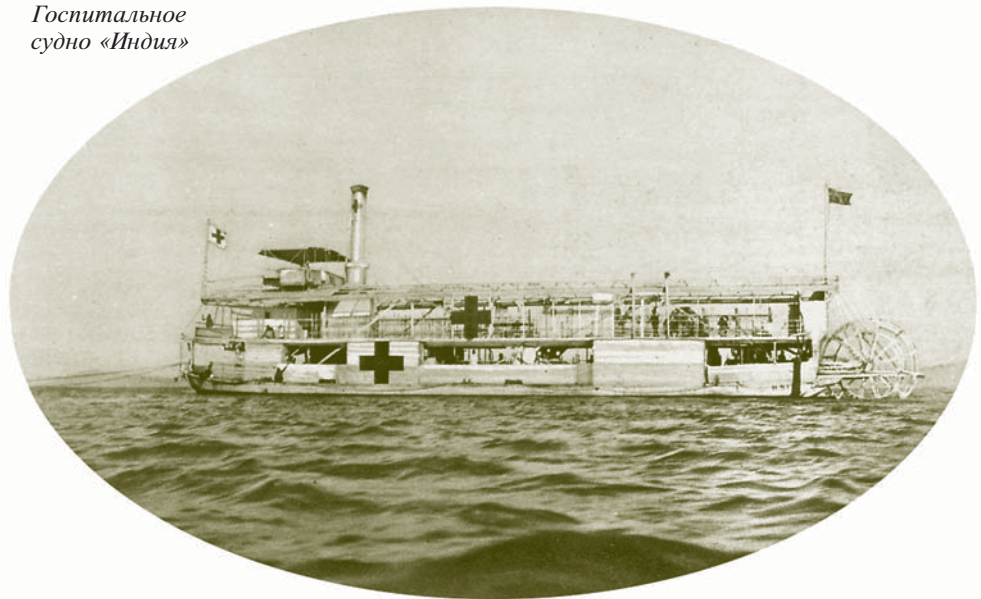
Однако обстановка, создававшаяся в Месопотамии, рисовала весьма заманчивые перспективы. С падением Амара перед генералом Никсоном раскрылись широкие горизонты. Открывался путь не только к вилайету Басры, но и дальше. В упоении от одержанных побед, командующему корпусом уже грезились высокие минареты Багдада.

В 150 км по прямому пути и в 290 км вверх по извилистой реке находился город Кут, куда и бежали остатки турецких войск. Кут располагался за пределами вилайета Басры, почти на его границе, в вершине треугольника, образуемого Тигром и рукавом реки, носившим название Шатт-аль-Хай, которую на картах показывали впадающим в Евфрат у города Насирии. Фактически же река терялась в топях, окружавших город, и была доступна для навигации только в моменты самого сильного разлива рек. Насирия, являясь административным центром западного санджака вилайета Басры, фокусировала в себе все веяния, исходящие от могущественных пограничных арабских племен. Кроме того, она представляла собой базу, откуда турки произвели нападение на Басру.

Задача предстояла нелегкая. Наступал самый жаркий и наиболее вредный для здоровья сезон. Вода в реках спадала, и плавание по ним становилось все труднее. Британские войска утомились и нуждались в отдыхе.

Однако желание не дать противнику времени оправиться от нанесенного удара победило все остальные доводы. В это время подходы к Насирии представляли особые трудности. Берега после половодья еще не

*Госпитальное  
судно «Индия»*



обсохли, и единственный путь к городу оставался только по реке, причем предстояло пройти восемьдесят миль по старому руслу Евфрата, впадающему у Курнаха в Тигр. В навигационном отношении фарватер никуда не годился. В сорока милях к западу от Курнаха река проходит через озеро Хаммар, где фарватер ограничивается узким извилистым каналом, доступным только мелкосидящим речным судам. Таким образом, все зависело от возможностей речных кораблей.

Однако силы британской флотилии в Месопотамии вскоре пришлось сократить, так как выяснилось, что бывший германский вице-консул в Бушире появился в Персии с целью поднять восстание в приморской области. Здесь Англия испокон веков имела дипломатическое агентство, которое охранялось лишь десятком-другим солдат. Поэтому генерал Никсон получил приказ выделить в Бушир батальон, а начальник флотилии капитан Нэн — отправить вооруженный пароход «Lawrence» на усиление отряда, предназначенного для операций в Персидском заливе. С отправкой «Lawrence» в Персидский залив, а канонерки «Clio» — для ремонта в Бомбей состав Месопотамской флотилии сильно уменьшился.

К 26 июня 1915 г., когда три индийские бригады Никсона сосредоточились в Курнахе, оставшаяся часть флотилии — «Espiegle», «Odin» и «Минер» — подошла к озеру Хаммар. Из-за большой осадки дальше они продвинуться не смогли и капитану Нэну пришлось действовать лишь с мелкосидящими судами. «Главные силы» этого отряда составили три очень старых парохода с кормовыми колесами — «Шушан»,

«Messoudieh» и «Muzaffri». Кроме них имелись две десантные шаланды для перевозки лошадей, вооруженные 120-мм морскими орудиями, вооруженный катер «Sumana» и значительное количество туземных барж, буксируемых двумя пароходами. На некоторых баржах стояли горные пушки.

Здесь к флотилии присоединилась 30-я индийская бригада генерала Меллиса, подошедшая на трех пароходах, на носу которых стояло по одной 84-мм полевой пушке. В 4 ч 27 июня корабли флотилии и пароходы с бригадой тронулись в озеро Хаммар. Впереди шел «Шушан» с капитаном Нэном. К 13 ч 30 мин суда пробились через густую заросль камышей и подошли к концу извилистого фарватера, упиравшегося в излучину реки — канал Акаика, который вел к новому руслу Евфрата, спускающемуся через обширные топи к Басре. Здесь произошла первая стычка с неприятелем. Появившиеся в главном рукаве реки два моторных катера турок смело открыли жаркий огонь из мелких скорострельных орудий. Отогнать катера не составило труда, и к заходу солнца вся флотилия стала на якорь в канале Акаика. Дальнейший путь преграждала плотина, устроенная в 10 км от места впадения канала в Евфрат.

Плотина представляла собой плотное сооружение из ила с фундаментом из затопленных арабских барж, совершенно не похожее на те заграждения, которые английские корабли так легко проходили на Тигре. Плотину пришлось рвать подрывными патронами. Работа по очистке фарватера заняла весь следующий день и производилась под огнем турецких моторных катеров, в чрезвычайно тяжелых условиях. Тучи комаров буквально облепляли людей, измученных удушающей жарой. Только к полудню 29 июня удалось прочистить проход в 46 м шириной; но затем оказалось, что устремившаяся в проход масса воды образовала столь сильное течение, что слабые, разбитые машины пароходов не выгребали. Несмотря на усталость, люди встали на помощь машинам и потащили корабли бечевой.

К 17 ч миновал заграждение «Шушан», ночью прополз «Messoudieh». На следующее утро прошли обе баржи с 120-мм орудиями. Капитан Нэн решил провести разведку передовой неприятельской позиции, которая находилась на западном, т. е. правом, берегу Евфрата, как раз против слияния реки с каналом Акаика, и располагала двумя орудиями. Канал свободно обстреливался турецкой артиллерией на протяжении не менее 10 кабельтовых. Против такой позиции жалкие канонерки, конечно, не могли ничего сделать. Потому не оставалось иного, как ждать прибытия британских войск, а затем перевезти их на противоположный берег и захватить окопы, защищающие подступ к пушкам. Другого способа выбить турок не было.

*Канонерские лодки  
Британии на Тигре*



Пехота прибыла лишь через четверо суток и с рассветом 5 июля очистила берега от противника, после чего флотилия протралалила реку и смогла двинуться дальше.

На левом (северном) берегу канала высадились 24-й и 76-й батальоны пенджабцев со своими баржами-беллумс, на которых они готовились переправиться по затопленной местности, перейти Евфрат выше передовой турецкой позиции и отрезать ее от Насирии.

При поддержке огня с флотилии пенджабцы медленно, но верно продвигались вперед. Они дошли к обсохшей части берега, через который перетаскивали баржи на руках. Тем временем Хэмпширский полк и 7-й батальон гурков совместно с поднимавшейся вверх по течению флотилией вели настолько меткий обстрел, что к 9 ч неприятельские орудия замолчали, и было видно, как турецкие солдаты бросают окопы и бегут по направлению к Насирии.

Но отступление турок отрезали пенджабцы, и противник поднял белый флаг. Большинство арабов рассыпалось и скрылось. В плен попали 130 человек (включая семерых турецких офицеров) и два орудия. Потери британцев составили 26 убитыми и 85 ранеными.

К наступлению темноты канал удалось очистить от мин, местонахождение которых указал турецкий офицер, приведенный арабами, и флотилия прошла в Евфрат, где ночью и стала на якорь.

На следующее утро капитан Нэн с «Шушаном», «Messoudieh» и двумя баржами с орудиями спустился по реке, чтобы занять Сугашшук, торговый центр вилайета, расположенный в трех милях ниже захваченной позиции. К моменту подхода кораблей в городе уже развевались белые флаги. Водрузив британский флаг, начальник флотилии поспешил обратно, чтобы осмотреть следующую неприятельскую позицию.

Британцы выяснили, что противник устроил ряд окопов по обоим берегам Евфрата, в 10 км ниже Насирии. На дне реки, в 2,8 км ниже позиции, лежали два затопленных паровых баркаса и моторный катер, но

неудачно. Оставался свободный узкий проход, через который начальник флотилии смог пройти и осмотреть все кругом.

Турки получили подкрепление и хорошо укрепились. Фланги позиции упирались в непроходимые болота. Многочисленная артиллерия располагалась весьма грамотно, и бороться с ней флотилия не могла. Палубы износившихся пароходов не выдерживали стрельбы. Орудия на баржах-платформах стояли слишком низко, чтобы стрелять прицельным огнем. Поэтому, несмотря на более крупный калибр английских пушек, все преимущества оказались на стороне неприятеля.

Атаковать позицию можно было, только наступая вдоль берегов реки, но берега, в настоящем смысле этого слова, не было, так как незатопленными оставались лишь маленькие участки земли между рекой и ее многочисленными рукавами, но и они сплошь и рядом прорезывались протоками. Ввиду этого генерал Горриндж решил вызвать 12-ю бригаду и две 127-мм гаубицы. Вода быстро спадала, и доставка подкреплений, сопряженная с большими затруднениями при проходе озера Хаммар, сильно задержалась. Атака позиции смогла состояться лишь в ночь с 13 на 14 июля. Успех операции зависел от удачного флангового движения через топи, покрывавшие правый (западный) берег. Предстояло захватить песчаные холмы, в которые упирался правый фланг турецкой позиции, а подойти к ним можно было исключительно по воде.

Как только остальные части 30-й бригады захватили передовые окопы, 24-й батальон пенджабцев начал наступление на баржах-беллумс, вооруженных горной артиллерией. Продвигаясь вперед при помощи шестов и колес с ножным приводом, пенджабцам удалось подойти к сильно укрепленным высотам, но взять их они не смогли.

Одновременно на левом фланге батальона и в тылу начали накапливаться большие массы арабов, поэтому британцам пришлось отступить. Пока противник, располагавший подавляющими силами, держал позицию в своих руках, флотилия не могла двигаться дальше.

Положение стало критическим. Болотистая местность и жара делали свое дело, заболеваемость войск резко повысилась, число бойцов с каждым днем уменьшалось. Вода быстро спадала, и поддерживать сообщение с базой стало трудно. Тем не менее командующий отрядом генерал Горриндж решил просить о присылке третьей бригады (18-й индийской), еще нескольких гаубиц и пушек, а также двух самолетов. Как ни трудна была задача доставки подкреплений, с ней все-таки справились, и 24 июля наступление возобновилось.

Силы противников оказались приблизительно равными — 5 тыс. штыков, но на стороне англичан имелось преимущество в тяжелой артиллерии, и, кроме того, они располагали флотилией и воздушной разведкой,



благодаря которой командующий отрядом имел полную картину того, что скрывалось за пальмами, окружавшими позицию турок.

На этот раз план атаки сводился к захвату загигавшихся к берегу левофланговых окопов. Главным препятствием являлось глубокое устье рукава, впадавшего в Евфрат; добраться до окопов можно было, не иначе как переправившись через это водное пространство. На помощь явились саперы и очень быстро соорудили понтонный мост, доставить который на место должен был буксир «Sumana».

С рассветом полевые орудия и корабли флотилии начали артиллерийскую подготовку, а 12-я бригада повела наступление на противоположном берегу. После часовой упорной схватки (в 6 ч 40 мин) южный выступ позиции перешел к британцам. Наступление развивалось успешно, и 30-я бригада получила приказ выйти из окопов и двинуться вперед. Одновременно тронулся вверх по течению «Sumana» с понтонным мостом на буксире. Ураганный огонь противника не остановил командира, и он поставил мост как раз поперек устья. Маневр стоил жизни почти половине экипажа, но был произведен блестяще и достиг своей цели. Хотя проходить непосредственно через мост, который крепко уселся в ил, и не пришлось, но он образовал своего рода плотину, и она настолько загородила доступ воды из Евфрата в рукав, что к моменту подхода войск (9 ч 45 мин) ниже моста образовался брод.

В 10 ч турецкая позиция пала. Приблизительно в это же время 12-я бригада окончательно сбила противника и переправилась через канал. Надо было развивать успех, не давая туркам времени укрепиться на следующей позиции, устроенной в полутора милях выше. Но жара и изрезанные каналами берега очень затрудняли преследование. Наступила очередь флотилии показать свои возможности. К часу дня обе бригады отошли от взятой позиции на милю. «Шушан» и «Sumana» держались рядом с ними. Ниже по течению находились пароходы, погрузившие артиллерию, и пароходы с Норфолкским полком 18-й бригады, который только начал высаживаться. В это время пришло известие, что неприятель оставляет окопы. Норфолкцы немедленно погрузились обратно, и флотилия двинулась дальше. «Шушан» и «Medjidieh» подошли к самому берегу и почти в упор сделали несколько залпов по окопам. Не успели норфолкцы высадиться, как противник бежал.

Так же, как и на Тигре, капитан 1 ранга Нэн снова смело и решительно использовал панику, овладевшую турками. Не теряя ни минуты и развивая максимальный ход, который мог дать его старый, трещащий по всем швам колесный пароход, он шел к Насирии. Турецкий моторный катер, обстреливавший «Шушан», был быстро подбит, загорелся и выбросился на берег.

Около 16 ч начальник флотилии подошел к городу. На зданиях развешались белые флаги. Посланный в город к коменданту лейтенант Сеймур подвергся обстрелу с крыши турецкой казармы и был ранен. Начиная смеркаться, темнота не позволяла ничего предпринять, и «Шушан» ушел обратно.

На следующее утро появилась депутация арабов с заявлением, что все турки оставили город, ввиду чего они просят британского генерала занять город Насирию. Однако 28 июля, т. е. через три дня после падения Насирии, турки опять собрались у Кута, после чего Никсон снова занял Али-Шарби с целью прикрыть предстоящее сосредоточение войск, которое могло оказаться очень длительным. Единственной линией наступления оставалась река Тигр, сильно обмелевшая; и бригады с Евфрата, назначенные для усиления Тауншенда, не могли начать движения на север раньше, чем они не будут доставлены или, вернее, протаснены через болотистое озеро Хаммар обратно в Амар.

Операция, сама по себе ничтожная, вследствие нестерпимой жары явилась своего рода испытанием стойкости войск. Люди буквально изнемогали, но, несмотря на это, сосредоточение отряда Тауншенда все же близилось к окончанию. Хотя уровень воды в реках падал с каждым днем, к 12 сентября вся дивизия собралась в Али-Шарби. Войска прибыли сюда по реке, но далее должны были следовать походным порядком вдоль берега в сопровождении флотилии и транспортных плавучих средств.

Начальник флотилии Нэн заболел и был отправлен для восстановления здоровья на Цейлон; его преемник Маккензи тоже слег и находился в госпитале. В командование вступил капитан-лейтенант Куксон. Кроме его судна «Комет» в состав флотилии входили канонерская лодка «Шайтан», буксир «Sumana» и четыре баржи-платформы с 120-мм морскими орудиями, а также две тяжелые батареи полевых 102-мм и 127-мм орудий, тоже установленные на баржах. По мере наступления британской колонны неприятельские передовые части отходили. Вопрос с воздушной разведкой стоял очень остро — один из самолетов упал в районе расположения турок, два других получили повреждения и вышли из строя. Однако после того как 5 сентября в Басру прибыли четыре морских самолета, оперировавших в Африке против «Кенигсберга», положение улучшилось.

Турецкая позиция, устроенная на обоих берегах реки, вполне отвечала всем требованиям военной науки тех лет. На правом берегу она тянулась на 8 км вдоль ряда искусственно возведенных насыпей, представляющих собой идеальную оборонительную линию. Поперек реки стоял бон из барж, соединенных между собой толстым стальным тросом; подсту-

пы к этой преграде обстреливались как из расположенных вблизи окопов, так и из установленных у обоих концов бона полевых орудий. На левом берегу линия окопов, занимавшая по длине около семи миль, шла на север, прерываясь на протяжении двух миль болотом Сувада. Участок между этим болотом и рекой прерывался другим болотом длиной в 1000 м, носившим название «подкова», благодаря чему фронт обороны этого района фактически занимал только 3 тыс. м. В 5 км к северу от канала позиция оканчивалась прекрасно спроектированной системой редутов, устроенных на расстоянии 2 тыс. м до третьего болота — Атаба. Этот участок турки считали неприступным. Но Тауншенд нашел, что именно этот участок является слабым пунктом позиции и что его можно обойти.

При условии успешной фронтальной атаки на центральный участок, которая должна была привлечь к себе главные силы противника, и при удаче прорыва флотилии через боновые заграждения операция сулила надежду нанести сокрушительный удар армии Нуруддин-бея и благополучно разрешить судьбу Месопотамской экспедиции.

Турки выставили по одной пехотной дивизии на каждом берегу и держали резерв в составе четырех батальонов, который оставался в пяти милях выше позиции, где был наведен понтонный мост. Британский план тоже предусматривал устройство моста, необходимого для быстрой переброски с южного берега на северный одной из двух колонн, на которые Тауншенд разделил свой отряд.

Помимо резерва, стоявшего в районе моста, Нуруддин имел две дивизии в составе трех полков, два полка кавалерии, два эскадрона анатолийцев и 400 всадников на верблюдах. Артиллерию составляли три тяжелых полевых орудия, две гаубицы, восемь скорострельных полевых орудий и шестнадцать 80-мм, кроме других более или менее устарелых пушек. Таким образом, против британских 14 батальонов он имел 12 батальонов, несколько уступая англичанам и в артиллерии.

С рассветом 27 сентября под прикрытием огня с кораблей флотилии и полевой артиллерии началось наступление британцев на северном берегу и состоялась демонстративная атака на южном. К 14 ч 30 мин артиллерии противника пришлось замолчать, и колонна Фрая настолько продвинулась, что смогла закрепиться в 2 тыс. м от передовых окопов турок, ожидая развития атаки. В 11 ч обнаружилось, что неприятель, занимавший левый берег, выделил отряд с явной целью атаковать эту колонну. Положение становилось опасным, но турки не учли присутствия флотилии, которая сразу же загнала их отряд обратно в окопы.

Угроза флангу миновала, но двинуться дальше генерал Фрай смог не скоро. День выдался мучительно жаркий, к тому же с 9 ч поднялся силь-

ный ветер, и тучи пыли не давали возможности пользоваться визуальными сигналами. Продолжительное обходное движение чрезвычайно утомило войска, противник оказывал упорное сопротивление, и успех развивался очень медленно. Однако в 14 ч британцам удалось взять часть позиции, расположенной к северу от болота Сувада.

Пока измученные британские части отдыхали и стягивались для предстоящего удара в тыл центрального участка позиции, флотилия сосредоточивалась для поддержки фронтальной атаки генерала Фрая. Частые миражи и стоявшая в воздухе пыль очень затрудняли корректировку. Но, невзирая на это, корабли флотилии и полевая артиллерия сумели заставить замолчать орудия турок.

Не было сомнения, что противнику не удержать позиции, и британское командование приняло решение утром выбить его окончательно. Наступила очередь флотилии, на которую возлагалась задача уничтожить боновое заграждение. Как только стало совершенно темно, капитан-лейтенант Коксон с «Кометом» и двумя другими канонерками тронулся к бону. Корабли шли без всяких огней, соблюдая полную тишину, но сразу попали под жестокий ружейный и пулеметный огонь. Тем не менее они добрались до бона сравнительно благополучно, и Коксон на полном ходу ударил форштевнем в среднюю баржу. Но баржа выдержала удар и не сдвинулась с места. Моряки открыли пулеметный огонь, но баржа держалась. Тогда доблестный командир «Комет», ошвартовавшись у бона, сам выскочил на баржу и начал рубить топором стальные тросы, соединяющие баржи между собой, но сразу же пал, пронзенный пулями. На «Комете» не осталось ни одного раненого человека, однако канонерки не отошли, пока не потопили среднюю баржу огнем своих орудий.

С наступлением рассвета оказалось, что центральный участок оставлен противником, а через час-другой летчики донесли об отступлении всех неприятельских сил, и началось преследование. Кавалерия двинулась по берегу, а пехота генерала Фрая погрузилась на свои пароходы и пошла за ней вверх по реке. Впереди шел «Шайтан», командиру которого, лейтенанту Синглтону, не составило теперь особого труда уничтожить остатки заграждения. К 10 ч канонерки подошли к Куту и бросились в погоню за двумя показавшимися турецкими пароходами. Все шло хорошо, и казалось, что одержанный успех закончится решительной победой и полным поражением армии Нуруддина, для которой путь отступления будет отрезан, но новые препятствия опрокинули все надежды.

Мелководье все время сильно мешало проведению операций, теперь же уровень воды настолько понизился, что дальнейшее плавание становилось невыносимым. Корабли все время садились на мель и за первые сутки прошли немногим более двух миль. Утром 30 сентября «Sumana»

потерял оба руля, а «Шайтан» так закопался в ил, что не мог сойти. Турецкие пароходы еще не скрылись из виду, и «Комет» пошел один. Догнать противника ему не удалось, но он все-таки принудил турецкие пароходы обрубить буксиры и бросить две баржи со снарядами. Баржи достались британской кавалерии, которая 1 октября вошла в соприкосновение с неприятелем. Турки отступали в полном порядке, имея сильный арьергардный отряд. Атаковать его слабые конные части не могли и остались поджидать подхода речной колонны.

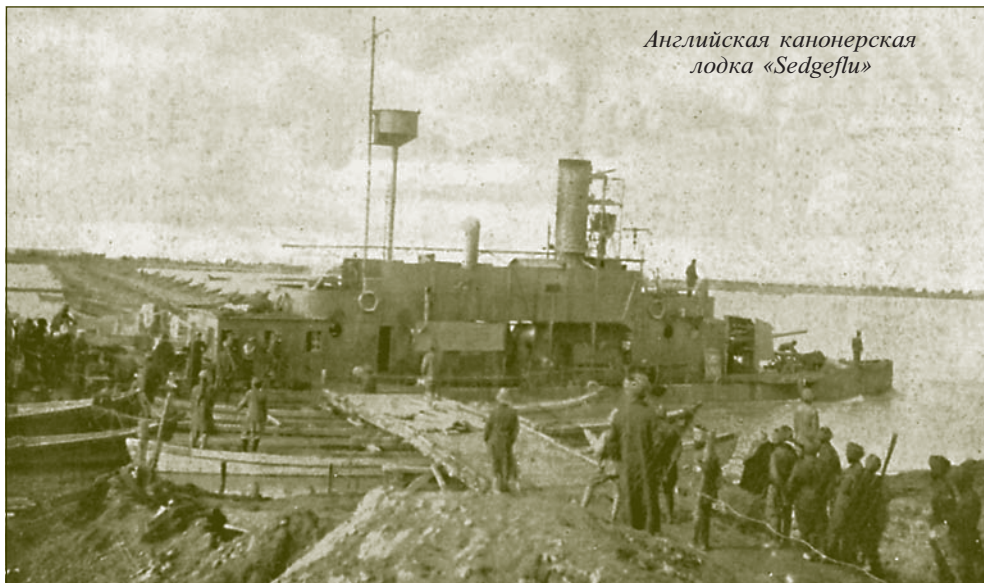
Колонна состояла теперь из «Шайтана», «Комета» и четырех пароходов с одной бригадой пехоты. После четырех суток плавания, сопровождавшегося бесчисленными посадками на мель, войска находились в 90 милях выше Кута, но здесь выяснилось, что противник уже успел прочно занять заранее подготовленную позицию у Ктесифона, в 30 милях ниже Багдада.

Британцам удалось очистить от неприятеля вилайет Басры, при этом были захвачены 1700 пленных и 13 орудий. Однако генерал Никсон не удовлетворился результатами и заявил, что считает себя в силах открыть дорогу на Багдад. Проект Никсона в Лондоне был встречен без энтузиазма и вызвал серьезные опасения. Признавая возможность захватить Багдад, правительство Великобритании сомневалось, удастся ли командующему Экспедиционным корпусом удержаться против тех сил, которые турки смогут месяца через два перебросить с соседнего театра. С другой стороны, британцев соблазняло политическое значение захвата древней столицы арабов, так как появлялась возможность изолировать Персию от влияния германской пропаганды, принимавшей угрожающие размеры.

Доводы в пользу проекта Никсона усилились, тем более что командующий корпусом доносил об устранении навигационных затруднений, связанных с плаванием выше Кута. Моряки сняли с пароходов все, что только возможно, и перегрузили на баржи, которые можно было вести за собой на буксире. Будучи твердо убежден в выполнимости своего плана, Никсон, однако, не скрывал, что удержать Багдад без присылки ему подкреплений в составе дивизии он не сможет.

Успех, достигнутый генералом Никсоном, в значительной мере был обязан содействию кораблей флотилии и других средств речного транспорта. Поэтому нельзя не обратить внимания на тот факт, что при обсуждении плана дальнейших наступательных операций говорилось лишь о войсках. В переписке между британскими ведомствами почти не упоминалось о трудностях плавания по исключительно мелководному и извилистому фарватеру Тигра и совершенно не учитывалось то обстоятельство, что с захватом арабской столицы требования к речному транспорту примут колоссальные размеры. Правда, генерал Никсон просил

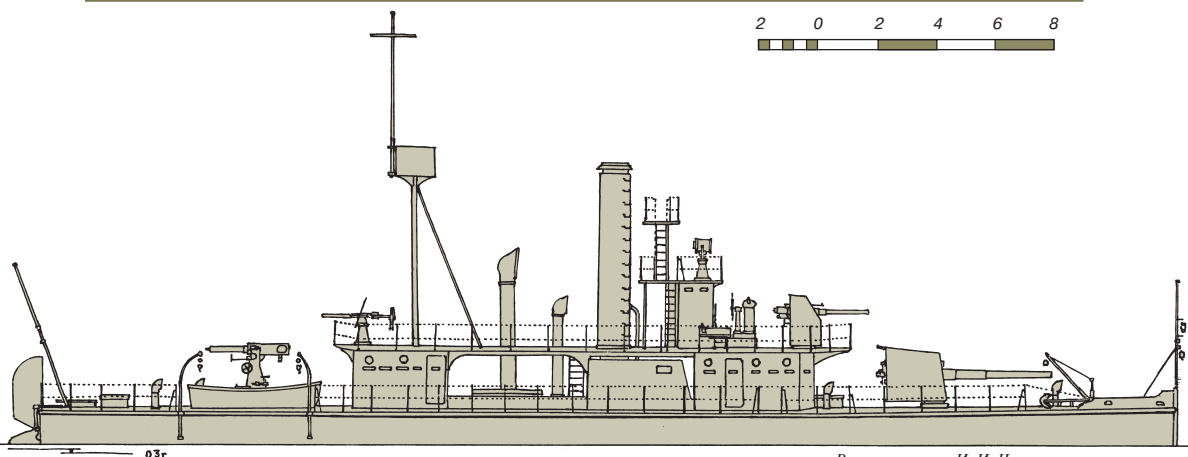




об увеличении числа речных пароходов, и главнокомандующий войсками в Индии поддержал его ходатайство. Но получить пароходы в Индии не было возможности, и в Лондон послали телеграмму с просьбой построить их в Англии. Адмиралтейство указало на неизбежность задержки в постройке пароходов вследствие страшной загруженности всех заводов и верфей.

Месопотамская межведомственная комиссия, заседавшая в Лондоне, ничего не упоминала в своем постановлении от 16 октября 1915 г. относительно затруднений с транспортом, считая, что в этом отношении у генерала Никсона все обстоит благополучно. Это решение базировалось на твердой уверенности, что на Тигре имеется достаточное количество пароходов и других плавучих средств, необходимых как для поддержки непосредственно самого наступления, так и для доставки снабжения головным частям войск. Оправданием этой уверенности служит то, что комиссия не имела никаких данных для суждения по вопросам, относящимся к флотилии и речному транспорту, кроме заявления генерала Никсона о том, что «навигационные затруднения устранены». Кроме того, комиссия знала, что новые малые канонерские лодки типа «China» и «Fly» строятся в Абадане и в скором времени приступят к охране коммуникаций на Тигре.

Дело в том, что еще в ноябре 1914 г. первый морской лорд Фишер заказал фирме «Ярроу» 24 канонерки, из них 12 малых типа «Fly» для полицейской службы на Тигре и 12 несколько более крупных, типа



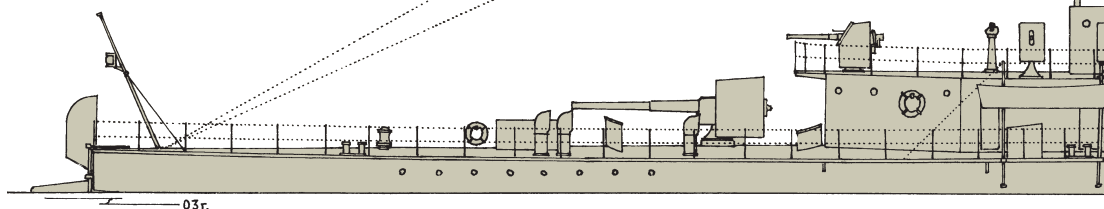
Реконструкция И. И. Черникова

Речные канонерские лодки «Блэкфлай», «Баттерфлай», «Крейнфлай», «Дреэгонфлай», «Файрфлай», «Гэдфлай», «Грейфлай», «Гринфлай», «Мэйфлай», «Соуфлай», «Снейкфлай», «Стоунфлай», «Кэддисфлай», «Хоуверфлай», «Седжфлай», «Уотерфлай».

Водоизмещение 98 т. Основные размеры: 38,4×6,1×0,6 м. Одна паровая машина мощностью 175 л. с. вращала один гребной винт и обеспечивала скорость 9,5 уз. Запас топлива: 5 т угля и 10 т нефти. Артиллерийское вооружение: одна 102-мм, одна 76-мм, одна 47-мм пушка и один 40-мм зенитный автомат. Личный состав — 22 человека. Построены фирмой «Ярроу» в 1915—1916 гг. Служили на Месопотамском фронте, действовали на реках Тигр и Евфрат. «Файрфлай» 1 декабря 1915 г. захватили турки, но 26 февраля 1917 г. он вновь достался англичанам, а 14 июня 1924 г. был потоплен иракскими повстанцами. «Блэкфлай» погиб 26 августа 1923 г., налетев на опору моста в Багдаде. Остальные сданы на слом в 20-х гг. XX в.

Речные канонерские лодки «Эфис», «Би», «Сайкала», «Кокчафер», «Крикет», «Глоуорм», «Нэт», «Ледиберд», «Мэнтис», «Мот», «Скарэб» и «Тарантул».

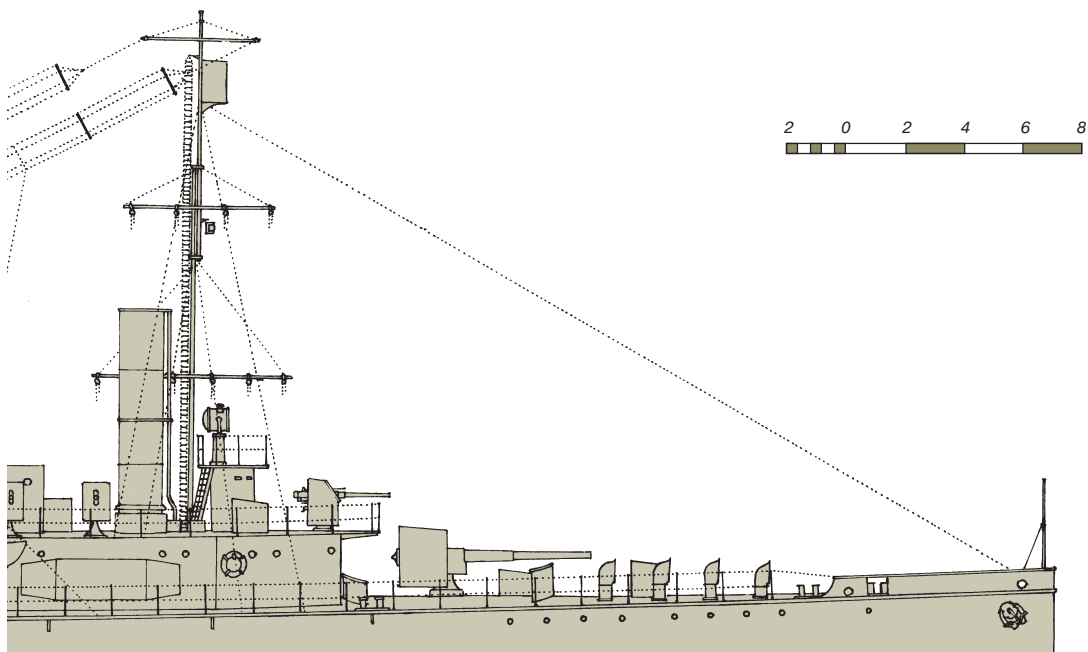
Водоизмещение 645 т. Основные размеры: 72,4×11×1,2 м. Две паровые машины суммарной мощностью 2000 л. с. вращали два гребных винта и обеспечивали скорость 14 уз. Запас топлива: 35 т угля и 54 т нефти. Артиллерийское вооружение: две 152-мм, две 76-мм пушки. Личный состав — 53 человека. Строились разными фирмами в 1915—1916 гг. «Сайкала», «Кокчафер», «Крикет» и «Глоуорм» служили в системе береговой обороны метрополии, остальные были отправлены на Месопотамский фронт. После окончания Первой мировой войны первые четыре из них участвовали в действиях против Советской России на Севере, при этом «Глоуорм» 24 августа 1919 г. получил тяжелые повреждения от взрыва баржи с боеприпасами на Северной Двине. Большая часть кораблей этого типа активно участвовала в боевых действиях во Вторую мировую войну.



«China», для Дуная. Канонерки типа «Fly» отправили в разобранном виде в Персидский залив, и там их собрали на заводе Англо-Персидской компании в Абадане. На каждой канонерке стояло по одной 102-мм, одной 76-мм и одной 47-мм пушке, а также по две скорострельных пушки мелкого калибра и четыре пулемета. Спроектированные исключительно для полицейской службы, они имели защиту только от ружейных пуль. Гребные винты помещались в специальных туннелях. На канонерках имелись радиостанции.

Таким образом, роль Адмиралтейства в месопотамском вопросе сводилась лишь к заботам о доставке войск, если таковая потребуется, из Марселя или Египта в Басру. Операции в Месопотамии носили чисто сухопутный характер и не могли рассматриваться как соединенные операции армии и флота. Флотилия, принявшая «микроскопические» размеры, не могла более оказать никакого серьезного тактического влияния на успех дела, а речные транспортные средства находились всецело в руках сухопутного командования.

Сухопутный Генеральный штаб не возражал против операции, считая ее выполнимой при условии, что отряд Никсона к концу года будет усилен двумя индийскими дивизиями. Однако Генеральный штаб считал, что не следует занимать Багдад, если может оказаться, что по при-



Реконструкция И. И. Черникова

*Английская канонерская лодка  
в Месопотамии*



чинам политического характера нельзя в любой момент очистить занятый город. Короче говоря, задача сводилась к набеговой операции по уничтожению базы противника.

Таким образом, на долю Адмиралтейства выпадала лишь обязанность доставить две дивизии в Басру. Помимо этого Адмиралтейство гарантировало несение дозорной и охранной службы на Тигре вступающими в строй канонерками и обещало посильную помощь гидросамолетами.

После обсуждения доклада межведомственной комиссии британский кабинет 23 октября 1915 г. разрешил генералу Никсону осуществить намеченный им план собственными силами.

Однако попытка захватить Багдад закончилась крахом. 5 октября британский генерал Тауншенд получил приказание готовиться к возможному наступлению. 23 октября план командующего Экспедиционным корпусом генерала Никсона утвердили в Лондоне, но Тауншенд смог начать наступление лишь месяц спустя. Вода в реке все спадала, условия плавания речного транспорта с каждым днем ухудшались, и доставка необходимого снабжения сильно затянулась. Турки за это время оправились и подготовили сильную позицию в 29 км ниже Багдада. У Ктесифона они навели прекрасный понтонный мост, концы которого защищались двумя рядами окопов, тянувшихся по обоим берегам реки.

К 21 ноября 1915 г. отряд Тауншенда в составе четырех пехотных бригад и одной бригады кавалерии сосредоточился на большой Багдадской дороге. По дороге до позиции турок было 9 км, но по реке, которая



здесь круто загибалась, — 16. Флотилия состояла из новой канонерки «Firefly» постройки завода «Ярроу», канонерки «Комет», катеров «Шайтан» и «Sumana» и четырех десантных ботов со 120-мм морскими орудиями, буксировавшихся пароходами «Шушан» и «Messouieh». Капитан 1 ранга Нэн оправился от болезни и 22 ноября (в тот же день, когда Тауншенд начал наступление) вступил в командование флотилией.

План, разработанный Тауншендом, почти не отличался от того, который британцы столь успешно применили при захвате Куга: главные силы отряда должны были обойти фланг позиции под прикрытием демонстративной фронтальной атаки, поддержанной речными кораблями. Однако флотилия могла здесь сделать очень немного, так как высокие берега реки закрывали цели, и ее артиллерии пришлось молчать. Наступающие батальоны быстрым натиском захватили первую линию окопов и собирались штурмовать вторую, но флотилия не смогла подняться до следующей извилины реки. На правом берегу британских войск не было, и установленная там неприятельская батарея безнаказанно обстреливала слабые канонерки, которые не могли с ней состязаться. Таким образом, когда турки, отбивая захваченные окопы, перешли в контратаку, британская флотилия оказалась не в состоянии оказать им существенно-го сопротивления.

После упорного боя Тауншенду пришлось отойти в исходное положение, потеряв почти треть своего отряда. Здесь он оставался до 25 ноября, отправляя в тыл раненых и пленных, после чего решил отступить, счи-



*Английская канонерская  
лодка «Moti»*





*Набережная Багдада. Виден  
турецкий наплавной мост*

тая, что турки получили значительные подкрепления. В течение недели флотилия день и ночь прикрывала отход всего речного транспорта, выполняя исключительную по трудности работу. Если плавание вверх по реке, покрытой бесчисленными отмелями и отличавшейся исключительно быстрым течением, составляло достаточно сложную задачу, то обратное плавание было во много раз тяжелее. Баржи, пароходы и другие плавучие средства чуть ли не ежечасно садились на мель, загромождая движение для всех идущих позади. Кораблям флотилии приходилось непрерывно их стаскивать, находясь под ружейным огнем укрытых в засадах арабов, симпатии которых всегда были на стороне победителя.

Измученные британские войска отступали крайне медленно. Тем не менее, флотилия с транспортными судами едва поспевала за ними. 26 ноября «Комет» и «Шайтан» сели на мель. «Комета» удалось быстро стащить, но «Шайтан» крепко зарылся в ил и не двигался с места. Целый день «Комет», «Firefly» и «Шушан» бились, пытаясь отбуксировать его на чистую воду, но безуспешно. Укрытые на берегу арабы беспрестанно обстреливали корабли, сильно мешая работе. Когда к британским кораблям начали подходить авангардные части турок, генерал Тауншенд по просьбе начальника флотилии выслал кавалерию, и она их рассеяла. Снять «Шайтана» так и не удалось, и его пришлось бросить. 30 ноября, после двухдневного отдыха, отступление возобновилось. Войска отошли еще на восемь миль и стали у Умма-ат-Тубала. Флотилия с остальными судами стала на якорь напротив. Ночью турки обстреляли расположе-

ние войск, и хотя в скором времени прекратили огонь, стало совершенно ясно, что отступающей колонне не уйти от преследования.

С рассветом перед флотилией открылась совершенно неожиданная картина. На расстоянии около мили к северу от расположения британских войск раскинулся турецкий лагерь. Из-за отсутствия кавалерии и необходимой разведки противник оказался в весьма опасном положении, и эта ошибка обошлась ему дорого. Британская полевая артиллерия немедленно открыла огонь по густым массам турецких войск, флотилия не замедлила присоединиться, и весь лагерь быстро обратился в тучу пыли и взлетающих в воздух палаток. Под прикрытием артиллерийского огня английские войска снялись с бивуака, а транспортные суда быстро подняли якоря и пошли вниз по течению. Турки сильно пострадали и не могли преследовать. Колонна Тауншенда временно была спасена, но флотилия перестала существовать.

Пока канонерки обстреливали лагерь, полевые батареи турок выехали на удобную позицию, откуда смогли наносить удары по канонеркам, стоявшим за извилиной реки. На «Firefly» снаряд пробил котел, и тот вышел из строя. Начальник флотилии на «Комете» быстро подошел на помощь и взял его на буксир, но слабые машины ничего не могли сделать, и оба корабля сели на мель под левым берегом, по которому наступали турецкие части. «Sumana» тоже попытался помочь, но успел только снять людей в тот момент, как турки уже открыли ружейный огонь по палубам. Свое дело погибшие канонерки сделали, и войска без дальнейших помех 3 декабря достигли Кута. Здесь к отряду Тауншенда присоединились еще две новые канонерки, «Butterfly» и «Cranefly», но их сра-

*Набережная Кут-эль-Амара*



зу же, вместе с транспортными судами и кавалерией, отправили вниз по реке.

19 декабря турки обложили Кут. Итак, вместо громкого успеха британцам грозила катастрофа, и им срочно пришлось начать перевозку в Персидский залив последней индийской дивизии, находящейся во Франции.

Знаменательным событием 1916 г. стало появление в ставке командующего британским Экспедиционным корпусом в Месопотамии генерала Горринжа сотни кубанских казаков. Русские газеты писали о том, что «сбылась идея сотрудничества и боевого товарищества казаков и сипаев, которые теперь будут сражаться бок о бок». В Англии появление небольшого казачьего отряда на реке Тигр также вызвало большой восторг.

Таким образом, бои в Месопотамии показали, что до тех пор, пока британцы являлись хозяевами реки, они владели и ее обоими берегами, а следовательно, всеми полями сражений. Владение рекой обеспечивало им огромную подвижность, которую они недостаточно хорошо учитывали. Но в тот момент, когда это владение вследствие неблагоприятных условий фарватера сделалось более ограниченным, последовал неизбежный ответный удар. Это произошло потому, что была перейдена черта, ограничивающая преимущества британцев над турками.

### Германские речные силы в Месопотамии

**В** течение Первой мировой войны Императорскому флоту Германии пришлось начать строительство речных кораблей для Тигра и Евфрата. Кораблям этим предстояла полная приключений важная деятельность в качестве боевых и транспортных единиц.

Летом 1917 г. Турция создала отряд реки Евфрат, в состав которого входили и немецкие моряки. Управление отрядом находилось в Джераблусе, что на Верхнем Евфрате. Отряд имел задачу — обеспечение турецких армий на обеих реках.

В 1915 г. в боях за Багдад участвовал лишь один офицер германского флота — капитан-лейтенант резерва Энкельгинг. Он вооружил в Багдаде принадлежавший немецкой фирме буксир «Daghan», укомплектовал его турецкой командой и начал операции против британских канонерских лодок.

В ноябре 1915 г. генерал-фельдмаршал фон дер Гольц разбил англичан и окружил их в Кут-эль-Амаре, и туркам досталось несколько трофейных канонерских лодок. Для укомплектования этих кораблей немцы откомандировали отряд моряков под командованием капитан-лейтенанта Нея. Отряд прибыл в Багдад в январе 1916 г. и приступил к работе по повышению эффективности транспортировки грузов на Иракском фрон-

те. 29 апреля, после капитуляции английской армии, турки заняли Кут-эль-Амар. Поэтому поздней осенью 1916 г. численность немецких морских отрядов сильно сократилась. Однако летом 1917 г. генерал фон Фалькенхайм начал готовить новые операции, и это вызвало посылку значительных немецких морских отрядов на реки Тигр и Евфрат.

Операции в Ираке могли проводиться лишь при хорошо налаженной переброске войск и обоза турецкой армии. А это требовало усиления речного транспорта на Евфрате. Река использовалась местными жителями уже столетиями, однако грузы сплавлялись лишь вниз по течению на плоскодонных деревянных барках длиной около 6 м и шириной немногим более 2 м. Такая барка называлась «шахтур». Барки эти шли почти всегда парно, пришвартованные борт о борт. Грузоподъемность такого двойного шахтура составляла 5—6 т.

Барки шли вниз по течению и обслуживались несколькими людьми, проводившими их по извилистому мелководному фарватеру. Каменный мост с узкими пролетами у Дейр-эз-Зора ограничивал ширину судов. Проводка барок на участке длиной почти 1400 км занимала от четырех до шести недель, если не встречалось никаких препятствий.

Эти простые плоскодонные барки строились на верфи в Беренжике, что в 30 км выше от Джераблуса. Дерево привозили из горных долин, удаленных от места постройки на расстояние около 200 км. После окончания рейса суда разбирались, дерево продавалось на дрова или для других целей, а команды судов возвращались домой по берегу.

Турецкая армия хорошо организовала постройку шахтуров. В 1916 г. этим занимались около 300 солдат, которые ежедневно изготавливали семь-восемь одинарных барок, осадка которых составляла не более 0,5 м. Немцы усилили верфь, установив круговую пилу с приводом от водяного колеса, а также строгальный станок, приводимый в движение от бензинового двигателя. После этого производительность верфи возросла до 20—25 шахтуров в день и зависела в основном от количества доставляемого строительного материала. Для каждой барки требовалось около 80 стволов тополя, которые доставляли по трудным дорогам длиной в сотни километров на спинах вьючных животных.

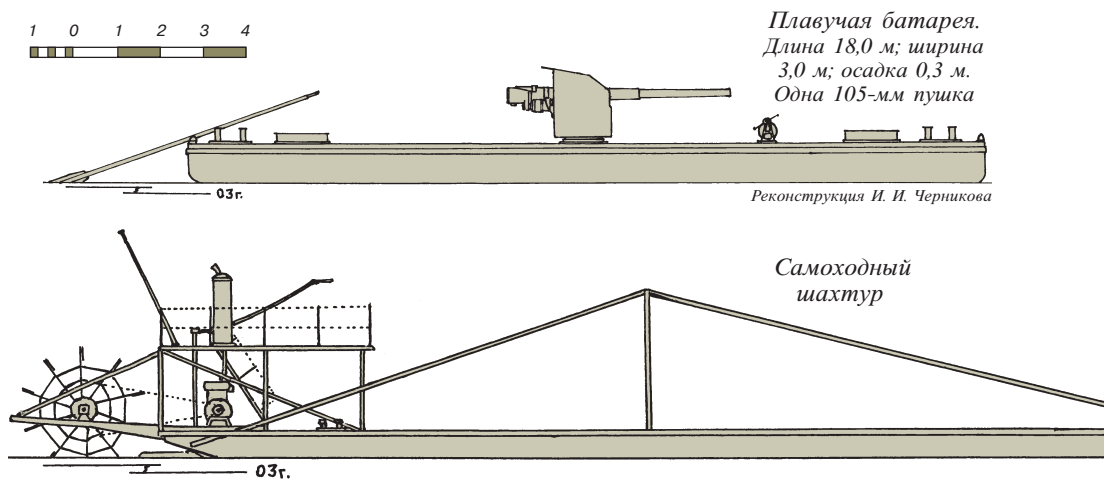
Кроме того, немецкие специалисты заново организовали постройку барок в Джераблусе. Пропускная способность верфи увеличилась за счет установки циркулярной пилы, приводимой в действие двигателем Дизеля. Так называемые большие шахтуры собирались из шпунтованных досок и предназначались для перевозки боеприпасов. Грузоподъемность барок составляла около 200 т. По чертежам инженера Шнейдера на трех из них установили кормовые колеса с приводом от керосиновых двигателей мощностью по 30 л. с.

Высланные из Германии уже в 1916 г. три опытных моторных катера оказались неудачными из-за малой мощности двигателей. Проведя анализ опытных данных и исходя из наличия топлива, германские специалисты признали двигатель внутреннего сгорания лучшим типом механической установки для судов Месопотамии. Осадка ограничивалась 0,45 м, а размещение винтов в туннелях уменьшало тяговую силу на мелководе.

Учитывая эти требования, верфь «Хольц» в Харбурге построила два моторных катера с туннельным винтом длиной 13,8 м, шириной 2 м, с одним двигателем мощностью 35 л. с. Катера (вместе с тремя шлюпками и тремя лихтерами) в сентябре 1917 г. уничтожила английская авиация на железнодорожной станции Хайдар-Паша.

Тринадцатого июля 1917 г. на верфи «Хольц» заложили шесть моторных катеров с двумя туннельными винтами каждый. Заказ на четыре таких же катера получила верфь «Кремер и сын». Суда предназначались для патрульной службы, перевозки пассажиров, стягивания выскочивших на мель шахтуров и их буксировки вверх по течению. Длина и ширина возросли соответственно до 16,5 и 3 м. Два двигателя мощностью по 35 л. с. обеспечивали скорость 9 км/ч. Двигатели имели двойное охлаждение, так как в мелких местах вода была очень грязной. Вместимость топливных цистерн рассчитывалась на 70 ч хода. Усиленное якорное устройство предназначалось для стаскивания с мели при помощи шпиля. Катера вооружались пулеметом, а на части из них стояли радиостанции.

Все катера верфи «Хольц» вместе с несколькими лихтерами прибыли в Джераблус между 6 ноября и 12 декабря 1917 г. Из них один впоследствии обслуживал гидроаэродром в Мерсине, а другой (вместе с лихтером) перевели в Саммах, на Генисаретское озеро.





Испытания показали, что при достаточной глубине фарватера катера достойно справлялись со своими задачами благодаря маневренным качествам и относительно хорошим буксировочным свойствам (два больших шахтура против течения). Как недостатки отмечались превышение контрактной осадки на 10 см и большое водоизмещение, которое сильно затрудняло стаскивание при неизбежных посадках на мель.

Из четырех катеров верфи «Кремер и сын» один отправили в Браилов на Дунае, а остальные прибыли в Джераблус лишь в марте—апреле 1918 г.

Опыт, полученный при эксплуатации катеров первой серии, и требования действующей армии были учтены при проектировании катеров нового типа. Кроме ряда небольших изменений, основные требования сводились к уменьшению осадки, водоизмещения и противоречили друг другу. Так, усиление конструкции днища и уменьшение осадки (с 1,5 т топлива и 3,5 т груза) до 0,45 м неизбежно вело к росту водоизмещения. Поэтому пришлось согласиться с ростом основных размерений и увеличением полноты кормовых образований. Длина и ширина возросли соответственно до 16 и 4 м. Конструкция корпуса для удобства перевозки по узкоколейной горной железной дороге позволяла разбирать его на несколько частей.

16 сентября 1917 г. верфь «Хольц» начала строительство трех катеров нового типа. 11 октября того же года заложили еще шесть катеров: три у «Тормелен и К°» в Эльмхорне, два на верфи «Кремер и сын» там же и один на верфи «Хольц» в Харбурге. Первые два катера погрузили на платформы в конце мая 1918 г., но их отправили в австро-венгерский порт Пола, так как в июле 1918 г. была ликвидирована южноевфратская часть речного отряда, а в конце сентября — весь евфратский отряд.

4 декабря 1917 г. в Джераблус прибыл приказ армейского командования о срочной организации евфратской боевой группы. При этом моторные катера № 8, 9 и 12 кроме пулемета получили на вооружение еще по одному 60-мм катерному орудию, установленному на юте. Три шахтура-заднеколесника также получили на вооружение по одному 60-мм катерному орудию на колесных лафетах, так что их можно было применять и на берегу. Кроме того, некоторое количество шахтуров оборудовали под склад боеприпасов, а две — как минные заградители. Две половины стальных лихтеров обратили в плавучие батареи, на каждой из которых установили по одному 105-мм орудию с крейсера «Бреслау».

9 февраля 1918 г. два шахтура с запасами для евфратской боевой группы и лихтер с 105-мм орудием вышли вниз по течению, второй



Реконструкция И. И. Черникова

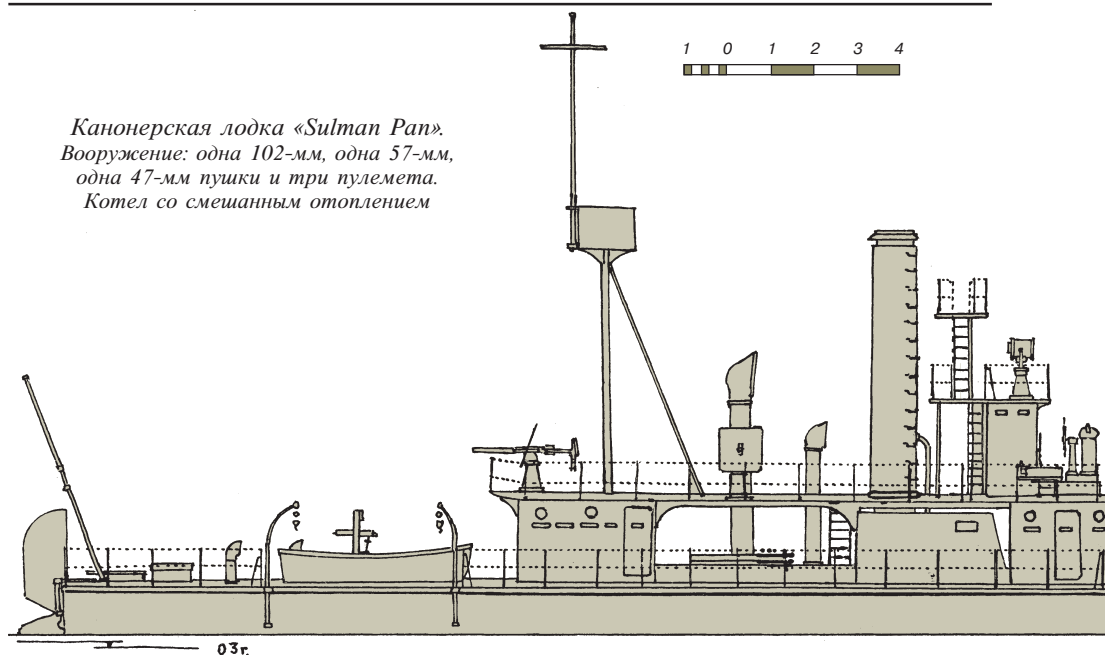
лихтер и катер № 8, оборудованный радиостанцией, — 14 февраля 1918 г.

27 марта в ходе боев евфратской боевой группы с английскими войсками на Евфрате четыре катера, обе плавбатарей и три вооруженных шахтура после расстрела всего боезапаса, окруженные британцами, были потоплены своими командами. Однако в июле, несмотря на обстрел, немцам удалось поднять катер № 8 и отбуксировать его обратно в Джераблус.

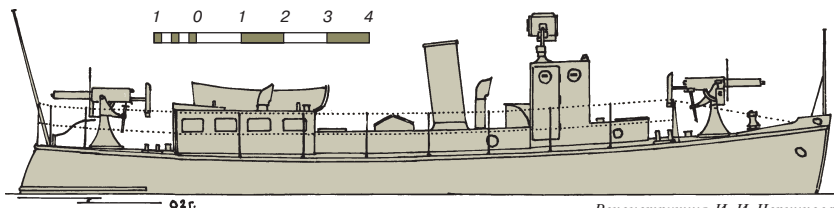
Верфь «Хольц» в конце июня 1917 г. получила заказ на постройку двух лихтеров, а верфь «Кремер и сын» в начале декабря 1917 г. — 10 лихтеров. Лихтеры при длине 18 м, ширине 3 м и осадке 0,3 м имели грузоподъемность в 6 т.

Вместе с улучшением транспортных средств на реке немцы увеличили и возможность перевозок на берегу посредством радиосвязи, а также с помощью оборудования и усовершенствования ремонтных мастерских. В конце апреля 1918 г. в Джераблусе немцы приступили к установке холодильной машины. 23 июня впервые заработала динамо-машина и загорелась электрическая лампочка. В Дейр-эз-Зоре также удалось создать ремонтную мастерскую, все оборудование которой монтировалось на автомобильном шасси.

Между тем на Тигре обстоятельства сложились совершенно иначе, чем на Евфрате. Прибывшая в Багдад летом 1916 г. иракская флотилия,



*Канонерская лодка «Sulman Pan».  
Вооружение: одна 102-мм, одна 57-мм,  
одна 47-мм пушки и три пулемета.  
Котел со смешанным отоплением*



Реконструкция И. И. Черникова

*Канонерская лодка № 7.*

Основные размерения: длина 18,29 м; ширина 3,35 м; осадка 0,56 м. Стальной корпус, надводная часть, в районе машинного отделения, жилых помещений, а также рулевая рубка бронировались листами из никелевой стали. Приводилась в движение двумя гребными винтами, которые вращали два четырехцилиндровых керосиновых мотора системы Торникрофта мощностью по 70 л. с. Скорость хода — 11,9 уз. На палубе стояли две 37-мм автоматические пушки Максима. Боезапас — 1000 снарядов — хранился в помещениях для офицеров и команды

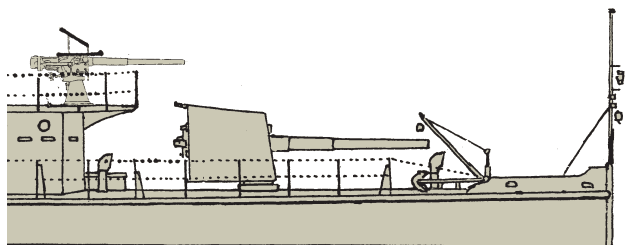
состоявшая из небольшого количества судов, служила прежде всего для перевозки грузов. Но ей довелось участвовать в боях на Тигре, главным образом, против английских речных канонерских лодок.

В сравнительно глубоких водах Тигра в районе Багдада ходили паровые и моторные катера и несамоходные суда грузоподъемностью около 8 т (такое судно называлось «келлек»). Действия паровых и моторных катеров сильно сдерживала нехватка угля и нефти. Угольная копь находилась в 180 км от Багдада. Для перевозки угля было доставлено 6 тыс. верблюдов. При благоприятных условиях, когда погонщики верблюдов не отсиживались в барханах из-за постоянной невыплаты денег, ежедневно доставлялось около 25—30 т угля, предназначенного для железной дороги, речных судов и фабрик Багдада.

Добыча нефти для кораблей имела более радужные перспективы, так как неподалеку имелись нефтеносные места, и наиболее значительные из них — в Моссуле. Но дизельных судов на Тигре почти не было, если не считать маленькие моторные катера, потребность которых в топливе покрывалась на длительное время захваченным у англичан складом керосина.

В Багдаде командование иракской флотилии застало следующий корабельный состав, находившийся в распоряжении турецкой армии: бывшую

английскую речную канонерскую лодку «Sulman Pan», уже упоминавшийся буксир «Daghan» и небольшую канонерскую лодку № 7, вооруженную двумя 37-мм автоматическими пушками. «Sulman Pan» турки захватили, когда англичане потерпели поражение при Ктесифоне. Команда,



Реконструкция И. И. Черникова

состоявшая частью из индусов, разбежалась. До того как турки окончательно заняли брошенный корабль, арабы успели разграбить его. У британцев канонерская лодка называлась «Firefley». Построенная всего лишь в 1915 г., она имела на вооружении одну 102-мм, одну 76-мм, одну 47-мм пушку и три пулемета. Из-за отсутствия боеприпасов турки впоследствии заменили 76-мм пушку на 57-мм. Котел имел смешанное отопление. Жилых помещений на канонерской лодке не было, и команде приходилось жить на палубе, в буксируемых шлюпках и в палатках на берегу.

«Doghan» ранее назывался «Pionier» и принадлежал фирме «Вэнхаус». При водоизмещении 130 т буксир имел длину 36 м, ширину 7 м и осадку 0,5 м. Паровая машина мощностью 380 л. с. обеспечивала скорость около 7 уз. В 1915 г. на буксир установили четыре 47-мм бельгийских орудия, один 37-мм английский полуавтомат и одно 60-мм катерное орудие.

8 июля 1915 г. «Doghan» в бою с четырьмя английскими канонерскими лодками (в том числе и с моторной канонерской лодкой № 7) тяжело повредил британский флагманский корабль «Cornet». Англичане взяли его на буксир, но позднее «Cornet» затонул. Турки подняли из воды 57-мм орудие и тонкие броневые листы этой канонерской лодки, остальные, более доступные предметы с течением времени растащили арабы.

Однажды, когда во время похода на «Doghan» кончился уголь, турецкому механику пришла мысль топить керосином, выливаемым в топку. Но жаровые трубы не выдержали, в связи с чем корабль надолго вышел из строя и стал на ремонт. Одновременно начались перевооружение, переоборудование помещений команды и работы по защите мостика броневыми листами. Эти мероприятия немцы провели в срок от 12 января 1916 г. до 14 февраля того же года.

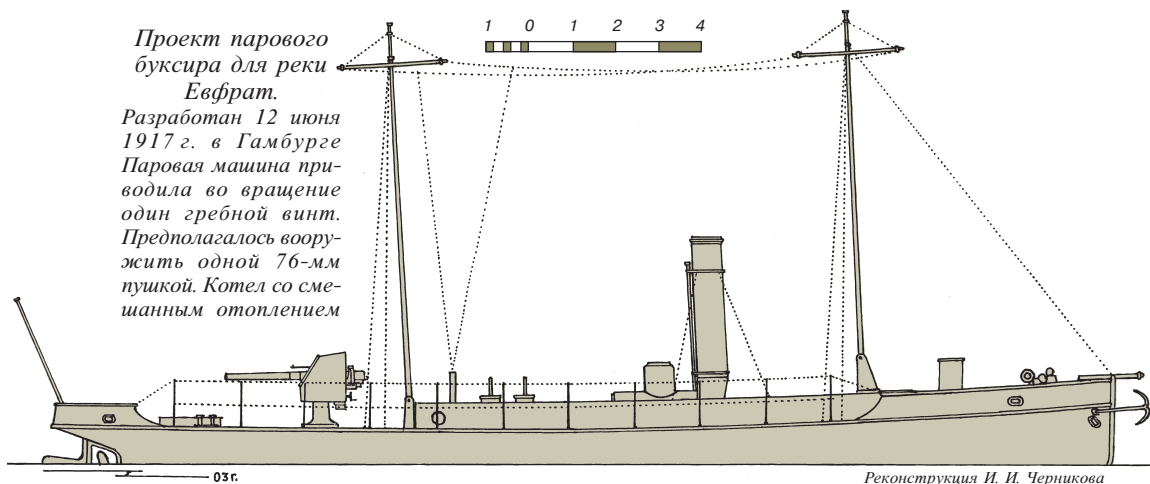
Новое вооружение состояло из двух 47-мм орудий на баке, одного 60-мм катерного орудия, одного 57-мм орудия на юте и одного пулемета на мостике. При этом катерное орудие возвышалось над 57-мм пушкой. Крупные орудия установили на юте из тех соображений, что во время боя корабль почти всегда будет идти вверх по течению, т. е. кормой к неприятелю.

В феврале 1916 г. для постановки мин и траления британских мин в Багдаде немцы основали минный отдел и верфь. Первоначально в распоряжении минного отдела имелся лишь маленький парусник, который использовался в качестве кладовой. Кроме того, для жилья команды предусматривалось три куффа (плоские, круглые, зашпаклеванные асфальтом корзины грузоподъемностью от 1 до 3 т. Для заграждения и траления применялась гребная шлюпка.

В августе 1917 г. в связи с началом операции «Ильдерим» немцы вновь восстановили речной отряд Тигра, который, независимо от речно-

*Проект парового  
буксира для реки  
Евфрат.*

*Разработан 12 июня  
1917 г. в Гамбурге  
Паровая машина при-  
водила во вращение  
один гребной винт.  
Предполагалось воору-  
жить одной 76-мм  
пушкой. Котел со сме-  
шанным отоплением*



го отряда Евфрата, должен был обеспечивать фронт армии на Тигре на участке Моссул—Тикрит.

Условия плавания по фарватеру вверх по течению от Багдада, особенно в период мелководья, допускали лишь движение так называемых келлеков. Даже в самый полноводный период глубокосящие пароходы не могли идти вверх по течению дальше Каяра. В среднем ежедневно строилось девять келлеков. Материал для строительства этих плотообразных судов покупался через подрядчиков. Для келлека размерами 6×8 м требовалось: 300 бараньих шкур, 150 деревянных брусьев, 10 кг веревок из козьего волоса, 20 пучков ивы, 12 кочерег для уключин, 6 кг извести для обработки шкур, 80 кг соли для сохранения шкур, 57 кг муки из кожуры гранатовых яблок. Суммарная стоимость материалов для постройки келлека грузоподъемностью около 8 т составляла около 3600 марок. Пассажирский келлек обходился несколько дешевле.

Доставка дерева, шедшего водным путем из районов верховья Тигра, прекращалась в дождливый сезон, так как арабы не желали работать на открытом воздухе при дожде. Поэтому в этот период ежедневно изготавливаемое количество келлеков уменьшалось до трех-четырех. Дерево доставлялось к реке по извилистым тропам на спинах вьючных животных. На реке сбивались плоты и сплавлялись в Моссул. Большая часть дерева расхищалась по пути.

Келлеки являлись идеальным транспортным средством в верховьях Тигра, и лишь в сезон дождей допускалось использование плоскодонных паровых или моторных судов с мощными механизмами и осадкой менее 0,91—1,22 м.



## Заключение

**К** началу 1917 г. внешнеполитическая ситуация складывалась явно в пользу России, которая находилась в стане победителей. В это же время на Германию и Австро-Венгрию надвигалась угроза неизбежного поражения; их союзники отличались малочисленностью и ненадежностью. Италия десять месяцев сохраняла нейтралитет и 23 мая 1915 г. объявила войну Германии и Австро-Венгрии.

Внутриполитическое положение двуединой монархии отличалось крайней напряженностью и грозило развалом страны. Вождь чешского национально-освободительского движения Томаш Масарик, выдающийся ученый, философ и политик, очень точно определил неизбежность поражения стран блока центральных держав и объявил о грядущем развале Австро-Венгрии, переходе на сторону стран Антанты и создании независимой Чехословакии. Мощь блока стран Антанты со временем только возрастала. Фактически сюда входил весь западный мир, включая Америку, Китай и Японию. А на стороне немцев были только венгры и турки. Численность болгарской армии, присоединившейся к блоку центральных держав в 1915 г., уже не имела никакого значения. Румыния, формально числившаяся в союзниках Австро-Венгрии, оставаясь нейтральной, активно продолжала сепаратные переговоры со странами Антанты. Впечатлительные румыны, страстно желавшие приобрести для себя Семигрию (Трансильванию), входившую тогда в состав Венгрии, вскоре совсем перестали сомневаться в развале двуединой монархии, и в 1916 г. Румыния вошла в состав стран Антанты.

Поражение Германии и развал Австро-Венгрии были выгодны России, которая в то время лелеяла свою особую, мистическую идею — овладение Царьградом (Стамбулом). Стремление это, с давних пор поддерживаемое и освященное православной церковью, сталкивалось с противодействием Австрии, которая, руководствуясь пангерманскими идеями, также протискивалась на Балканы. В религиозном отношении здесь противодействовали друг другу католическая австрийская и православная русская конфессии. Россия могла получить столь желанный для нее Царьград, так как союзники соглашались на это, а армия и Черноморский флот находились в полной готовности к выполнению этой операции.

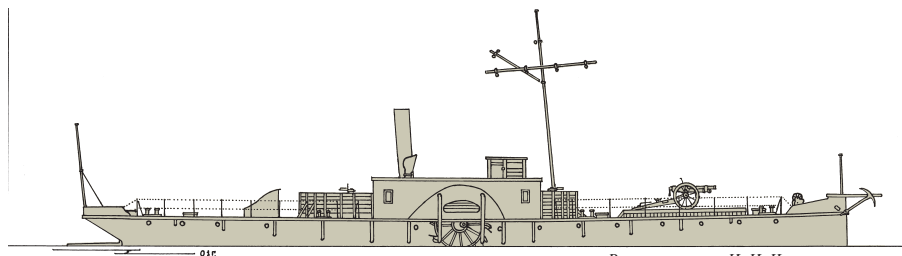
Однако участь России решалась совсем не состоянием ее вооруженных сил. Русским в очередной раз не хватало разума и воли, чтобы не дать ввергнуть себя в кровавую пучину смуты и междоусобиц. Хотя Россия и демонстрировала свою ненадежность в военном, политическом, экономическом и финансовом плане, но то, что империя рухнет, мало



*Сторожевые суда и тяжелые канонерские лодки  
Днепровской флотилии Российской Федерации*

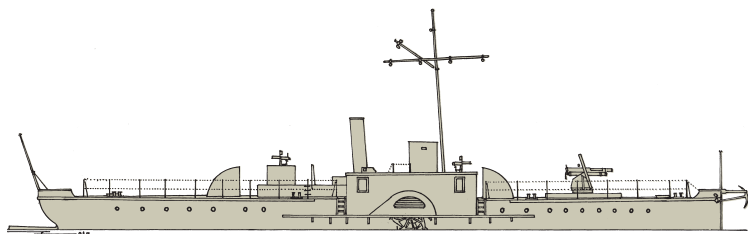
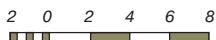
кто мог даже предположить. За исключением большевиков и, конечно же, германского Генерального штаба. В результате развала фронта русских войск в Румынии и массового дезертирства австро-германские войска в 1918 г. оккупировали Румынию. К этому времени германский Генеральный штаб уже вовсю занимался формированием правительства Самостийной Украины и ее войсковых частей.

Антивоенные настроения превалировали в вооруженных силах Австро-Венгрии. Полки имперской армии, укомплектованные немцами и венграми, отличались стойкостью и воевали хорошо. Представители других народов таким боевым духом не обладали. При первом же удобном случае многие солдаты просто дезертировали — как поодиночке, так и мелкими группами. Но лишь чехи этому делу придали особый, организованный характер. Помимо мелких групп 11, 28, 36 и 88-й пехотные полки сдались русским организованно, в полном составе, со своими знаменами и полковой музыкой. В России из чехов — как проживавших там, так и дезертиров — был создан армейский корпус, насчитывавший около 50 тыс. штыков. Такие же корпуса формировались в Италии и Франции. Это позволило чехам выйти из войны победителями и после развала империи в 1918 г. получить независимость.



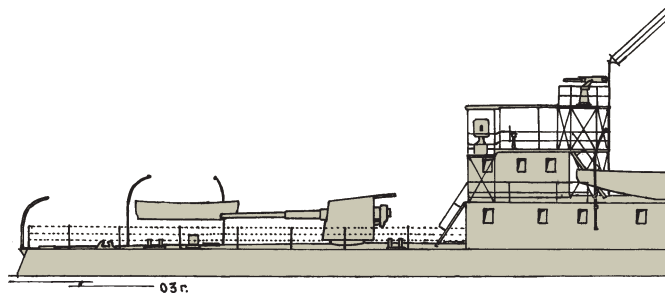
Реконструкция И. И. Черникова

*Бронепароход Днепровской флотилии Советской Украины «Бужин».*  
 Водоизмещение 203 т. Главные размеры: длина 36 м; ширина 5,5 м; углубление 0,9 м.  
 Машина мощностью 185 л. с. вращала два гребных колеса.  
 Блиндированные (два слоя сосновых досок, с прослойкой песка) брустеры и боевая рубка.  
 Одна 76,2-мм пушка и четыре пулемета. 40 человек команды



Реконструкция И. И. Черникова

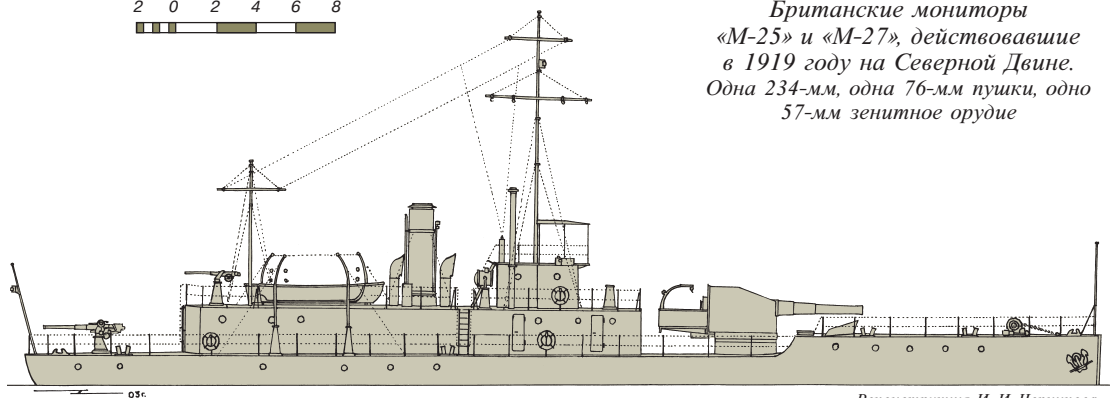
*Сторожевое судно Днепровской флотилии Российской Федерации «Гордый».*  
 Главные размеры: длина 33 м; ширина 4 м; углубление 0,61 м. Машина мощностью 80 л. с.  
 вращала два гребных колеса. Бронирование: боевая рубка, тамбуры люков схода, оружейный  
 и пулеметные щиты. Одна 76,2-мм пушка и три пулемета



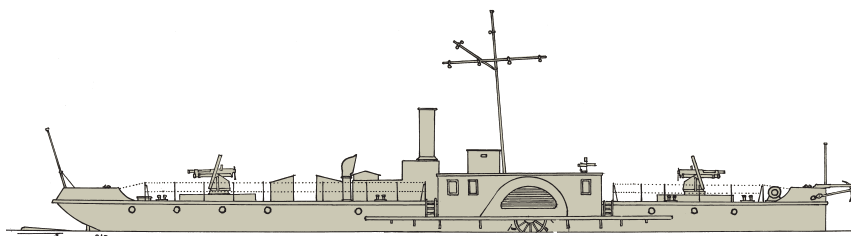
2 0 2 4 6 8



Британские мониторы  
«М-25» и «М-27», действовавшие  
в 1919 году на Северной Двине.  
Одна 234-мм, одна 76-мм пушки, одно  
57-мм зенитное орудие



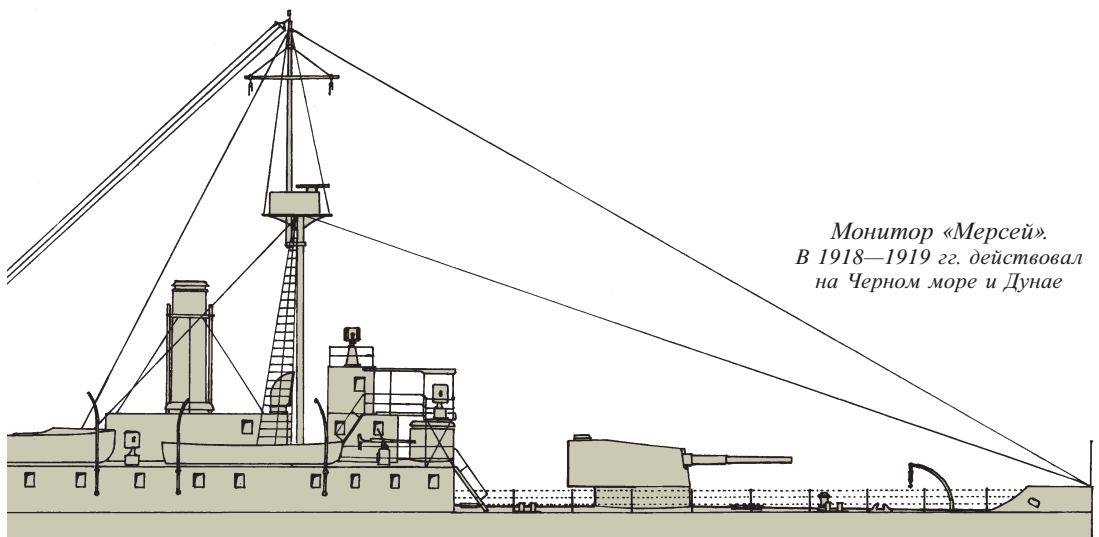
Реконструкция И. И. Черникова



Реконструкция И. И. Черникова

Канонерская лодка Днепровской белогвардейской флотилии «К-28».

Главные размерения: длина 36 м; ширина 10,6 м; углубление 1 м. Машина мощностью 150 л. с. вращала два гребных колеса и обеспечивала скорость хода 13,89 км/час. Бронирование: боевая рубка, орудийные и пулеметные щиты. Две 76,2-мм пушки и два пулемета. 48 человек команды



Монитор «Мерсей».  
В 1918—1919 гг. действовал  
на Черном море и Дунае

Реконструкция И. И. Черникова

Осенью 1918 г., когда война близилась к концу, умер Франц-Иосиф. Молодой император Карл I предпринял неудачную попытку сохранить Габсбургскую империю путем превращения монархии в федеративное государство. Этот план не отличался новизной. Он разрабатывался в течение многих лет, но его осуществление постоянно откладывалось, во-первых, из-за непримиримых противоречий между немецким населением и славянами, прежде всего чехами, а во-вторых, в связи с отказом Венгрии предоставить автономию народам, проживающим на ее территории. Теперь, в октябре 1918 г., план уже устарел. Венгры воспользовались манифестом императора, для того чтобы аннулировать союз с австрийской частью империи. Впрочем, это им не помогло, потому что державы-победительницы обошлись с Венгрией еще более сурово, чем с Австрией. Часть вовлеченных в войну народов воспользовались объявленным императором правом на создание национальных парламентов для того, чтобы провозгласить независимость или объединиться со своими братьями по другую сторону старых границ.

Так, чехи и словаки провозгласили независимую республику (Чехословакию), южнославянские народы объединились в Королевство сербов, хорватов и словенцев (с 1929 г. — Югославия), итальянские области на юге Австрии присоединились к Италии, Галиция стала частью Польши, а Буковина и Трансильвания — составной частью Румынского королевства.

21 октября 1918 г. в Вене собрались немецкие депутаты старого рейхсрата, чтобы в духе императорского манифеста провозгласить

*Бронепароход Днепровской  
флотилии Советской Украины  
«Мукомол»*





Временное национальное собрание и начать его работу. Области, представляемые ими, соответствовали в общих чертах нынешней Австрии, однако в собрании были также представители Южного Тироля, Южной Штирии и, прежде всего, немцы из Богемии, пограничных областей Чехословакии, позднее известных под названием Судетской области.

Провозглашение Чехословацкой Республики 28 октября и немедленное признание ее странами Антанты означали крушение надежд на сохранение федерации народов в пределах австрийской монархии. Сохранение монархической формы правления в Австрии уже не имело никакого значения. Кроме того, существовала надежда на то, что решительное отрешение от имперского прошлого обеспечит Австрии послабление со стороны победоносных союзных держав. Поэтому Временное национальное собрание провозгласило Австрию республикой.

Голод и нужда царили в молодой Австрийской Республике. С увеличением армии безработных не только ухудшился политический климат, но и стало все более распространяться убеждение, что Австрия сама по себе нежизнеспособна. Австрийскому народу пришлось расплачиваться за то, что многие века он питал своими жизненными силами одно из самых реакционных государств Европы. С удивительной последовательностью империя плодила врагов и продвигалась по пути к собственному краху. Государственный аппарат отличался крайней безответственностью. Не имея способности к изменению своего государственного строя, Австрия (а позднее и Австро-Венгрия) упрямо пыталась приспособить окружающий мир под себя. Понятно, что империя в конце концов рухнула.

На бескрайних просторах России началась жестокая междуусобица. Но вместе с этим шло возрождение империи — уже под новыми лозунгами, флагом и гимном. Боевые действия Гражданской войны в России показали, что эксплуатация рек в военном деле не только желательна, но и необходима. Дело в том, что в условиях разрухи и развала железнодорожного транспорта реки стали идеальными и, зачастую, единственными путями сообщения. Вот почему в драматических событиях этих лет заметную роль сыграли речные корабли, которые активно использовали все противоборствующие стороны: и белые, и красные, и зелёные, и интервенты. Однако эта обширная тема также является предметом отдельного исследования.

Автор выражает благодарность за оказанную помощь Н. Н. Афонину, Д. М. Васильеву, В. Ю. Грибовскому, Р. Грегору, С. Ю. Гордееву, Э. П. Игнатьеву, А. В. Платонову и В. И. Соколову.

## Литература

- Австро-венгерская Дунайская флотилия в Мировую войну 1914—1918 гг. Л., 1938.
- Альбом чертежей деревянных речных судов, плавающих по водным путям бассейна реки Невы и Мариинской системы. СПб., 1905.
- Артоболевский И. И. Русский изобретатель и конструктор Кулибин. М., 1947.
- Афонин Н. Н. Миноносцы типа «Або»//Судостроение. 1881, №12.
- Бараш П. А. Развитие судовых паровых котлов. Л., 1937.
- Беляев Н. И. Русско-турецкая война 1877—1878 гг. М., 1956.
- Боголюбов Н. П. Волга от Твери до Астрахани. СПб.: Изд-во общества «Самолет», 1862.
- Боголюбов Н. История корабля. Т. 1 и 2. М., 1879—1880.
- Богословский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859.
- Боевая летопись русского флота. М., 1948.
- Боевые корабли мира/Иллюстрированная энциклопедия. СПб., 1996.
- Боярский А. Основные условия для постройки речных судов//Сборник Института инженеров путей сообщения императора Александра I. Текст и атлас. Вып. XIV. 1888.
- Брандт А. Столетний юбилей пароходного дела в России. Пг., 1917.
- Брокгауз и Ефрон. Энциклопедический словарь. СПб., 1894.
- Вахтин В. В. Краткий морской словарь для любителей морского дела. СПб., 1874.
- Веселаго Ф. Краткая история русского флота. СПб., 1893.
- Вильсон Х. Броненосцы в бою. СПб., 1897.
- Виргинский В. С. Начало парового судоходства в России. М., 1948.
- Виргинский В. С. Творцы новой техники в крепостной России. М., 1957.
- Виргинский В. С. Роберт Фултон. М., 1965.
- Виргинский В., Захаров В. Новые материалы о первом русском пароходе//Судостроение. 1954. № 8.
- Воеводин Н. Ф. Плавающие краны. М., 1947.

- Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н.* Военные флотилии в Великой Отечественной войне. М., 1957.
- Дормидонтов Н. К.* Конструкция и устройство судов внутреннего плавания. Ч. I. Деревянные суда. Л.: Водтрансиздат, 1953.
- Дубилет Н., Пак А.* Кама. Молотов, 1950.
- Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. СПб., 1910.
- Захаров В.* Начало пароходостроения в России//Судостроение. 1972. № 7.
- Ключевский В. О.* Сказания иностранцев о Московском государстве. Пг., 1918.
- Корбетт Ю.* Операции английского флота в Мировую войну. Т.1—3. Л., 1941.
- Крылов А. Н.* Мои воспоминания. Л.: Судостроение, 1984.
- Кублицкий Г.* Великая речная держава. М., 1948.
- Лесной словарь/Составлен в Департаменте корабельных лесов.* СПб., 1844.
- Максимович Н. И.* Днепр и его бассейн. Киев, 1901.
- Михайлов П.* Судоходство по реке Каме и ее притокам: Вятке, Вишере, Чусовой, Белой и другим. СПб., 1877.
- Монастырский С.* Иллюстрированный спутник по Волге. Казань, 1884.
- Морской атлас. (Описания к картам).* Т. 1, 3, 4. М., 1959.
- Небольсин Г. П.* Обзорение главных водяных сообщений в России. СПб., 1841.
- Небольсин К.* Моряки Гвардейского экипажа на Висле//Морской сборник. 1864. № 4.
- Небольсин П.* Очерки волжского низовья. СПб., 1852.
- Нейдгардт П. П.* Путеводитель по Волге. СПб., 1862.
- Неделин А. И.* Севастополь. Симферополь, 1954.
- Нижегородский сборник.* Н. Новгород, 1871.
- Панченко А.* О русской истории и культуре. СПб.: Азбука, 2000.
- Парунов Н. А.* Описание деревянных речных судов, плавающих по водным путям бассейна реки Невы и Мариинской системы//Сборник С.-Петербургского округа путей сообщения. Вып. VII. СПб., 1905.
- Пипуныров В. Н.* Иван Петрович Кулибин. М., 1955.
- Попов Н. Е.* Лесная технология. СПб., 1871.
- Прокофьев М. А.* Наше судоходство. Вып. 1—6. СПб., 1869—1884.
- Пузыревский Н. П.* Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. V. Ока и Московско-Нижегородский водный путь. СПб., 1903.
- Рагозин В.* Волга. Т. 1. СПб., 1880.
- Раскин Н. М.* Иван Петрович Кулибин. М.; Л., 1962.

- РГАВМФ. Ф. 249, оп. 1, д. 31, 34. Ф. 935, оп. 1, д. 490, 496, 497, 516, 527. Речное судоходство в России. М., 1985.
- Родин Ф. Н.* Бурлачество в России. М., 1975.
- Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976.
- Союзов А. А. И. П.* Кулибин и Волжское судоходство//Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Т. 10. М., 1951.
- Сын Отечества. Кн. 38. 1815.
- Тонков Р.* Иван Иванович Ползунов и его первая в мире сдвоенная паровая машина. СПб., 1914.
- Труды Архива АН СССР. Вып. 11. М.; Л., 1953.
- Устрялов Н.* История царствования Петра Великого. Т. 2. СПб., 1858.
- Федорович П.* Морская практика. Ч. 2. СПб., 1874.
- Франк М.* История воздухоплавания и его современное состояние. СПб., 1910.
- Хабенский М. Я., Суколенев А. Е.* Плавающие краны. М., 1964.
- Черников И. И.* Амударьинская флотилия//Балтиец. 1983. № 76—79.
- Черников И. И.* Бк-2 — бронекатер революции//Моделист-конструктор. 1984. № 4.
- Черников И. И.* Водород Кулибина//Речной транспорт. 1988. № 1.
- Черников И. И.* Бронепароходы Днепровской флотилии//Судостроение. 1999. № 2.
- Черников И. И.* Бронированные канонерские лодки типа «Шквал»//Судостроение. 1987. № 10.
- Черников И. И.* Видлицкая операция//Моделист-конструктор. 1978. № 11.
- Черников И. И.* Гражданские суда в Военно-морском флоте России//Балтиец. 1981. № 40—42.
- Черников И. И.* Забегка инженера Базена//Речной транспорт. 1898. № 7.
- Черников И. И.* Землечерпалка системы Плотто//Речной транспорт. 1988. № 11.
- Черников И. И.* Из истории Амурской флотилии//Балтиец. 1980. № 117.
- Черников И. И.* Кабестан//Речной транспорт. 1988. № 5.
- Черников И. И.* Канонерская лодка «Карамыш»//Судостроение. 2000. № 2.
- Черников И. И.* Канонерская лодка № 1 Амударьинской флотилии//Судостроение. 2000. № 5.
- Черников И. И.* Канонерские лодки типа «Красная Абхазия»//Судостроение. 1987. № 12.
- Черников И. И.* Коноводки//Балтиец. 1983. № 111.
- Черников И. И.* Коноводная машина//Речной транспорт. 1988. № 2.

- Черников И. И.* Минно-сетевые заградители «Березина» и «Яуза»//Судостроение. 2000. № 6.
- Черников И. И.* Минно-сетевые заградители «Кубань» и «Терек»//Судостроение. 2001. № 3.
- Черников И. И.* На фронтах Гражданской войны//Катера и яхты. 1982. № 5.
- Черников И. И.* Пароход Берда//Речной транспорт. 1988. № 3.
- Черников И. И.* Пароход «Пожва»//Речной транспорт. 1988. № 8.
- Черников И. И.* Пароход «Редедя князь Косоогский»//Судостроение. 2002. № 2.
- Черников И. И.* Пароход «Фермер»//Речной транспорт. 1989. № 7.
- Черников И. И.* Плавбатарей Амурской флотилии//Судостроение. 1983. № 10.
- Черников И. И.* Плавучий кран//Речной транспорт. 1989. № 1.
- Черников И. И.* Речные канонерские лодки типа «Бурят»//Судостроение. 1987. № 8.
- Черников И. И.* Речные канонерские лодки типа «Вогул»//Судостроение. 1987. № 9.
- Черников И. И.* Русские речные флотилии за 1000 лет. СПб., 1999.
- Черников И. И.* Самарканд//Речной транспорт. 1988. № 6.
- Черников И. И.* Флотилия Екатерины II//Катера и яхты. 2000. № 171.
- Черников И. И.* Черноморские десантные баржи//Судостроение. 1982. № 9.
- Шабашев Н.* Привязное воздухоплавание в военном деле и применение его в России в войну 1914—1917 гг. М., 1921.
- Шершов А.В.* История военного судостроения. Л., 1940.
- Штылько А.* Волжско-Каспийское судоходство в старину. Казань, 1896.
- Шубин И. А.* Волга и волжское судоходство. М., 1927.
- Яковлев Ф.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб.: Изд-во Морского ученого комитета, 1863.
- ЦГИА. Ф. 206, оп. 1, д. 884. Ф. 652, оп. 1, д. 942, д. 1097, д. 1095.



## **Оглавление**

### **Судоходство Древней Руси**

Внутренние водные пути и становление русской государственности.....	3
Речные корабли XIV—XVII вв. ....	16
Транспортные суда Волжского бассейна XVI—XVII вв. ....	33
Судоходство по рекам Сибири .....	36

### **Российская империя**

Россия молодая .....	39
Донские флотилии. 1695—1774 гг. ....	47
Днепровские флотилии. 1696—1791 гг. ....	54
Вышневолоцкая транспортная система .....	61
Волжские военно-полицейские флотилии. 1717—1850 гг. ....	66
Коноводные суда и водоходы. 1753—1782 гг. ....	68
Дунайские флотилии. 1768—1812 гг. ....	75
Барка .....	80
Флотилии императорских яхт и служебных судов. 1688—1865 гг. ....	98

### **Век пара**

Первые пароходы.....	111
Дунайские флотилии. 1827—1879 гг. ....	127
Аральская флотилия. 1847—1883 гг. ....	141
Рионская гребная флотилия. 1854—1855 гг. ....	146
Амурские флотилии. 1857—1957 гг. ....	148
Варшавская флотилия. 1863 г. ....	171
Озерные флотилии в Финляндии. 1808—1912 гг. ....	192
Амударьинская флотилия. 1886—1917 гг. ....	197
Амуро-Уссурийская казачья флотилия. 1897—1917 гг. ....	201
Судоходство на Волге .....	202
Судоходство на Неве, реках Прибалтики и северо-запада России .....	218
Речной флот Днепра .....	226

Судоходство на Днестре .....	234
Дон .....	241
Пароходы на реке Кубани .....	250
Судоходство в Западной Сибири .....	252
Паровой и несамоходный флот Восточной Сибири и Дальнего Востока ...	260
Великая Сибирская магистраль .....	269
Суда технического и служебного флота России .....	273

### На реках всех континентов

Пар увеличил силу человека .....	284
Судоходство в колониях Великобритании .....	289
Бронепоезда и речные броненосцы Франции времен войны с Пруссией. 1870—1871 гг. ....	300
Французская колония Сенегал .....	306
Французский Индокитай .....	317
Германские речные корабли. 1874—1909 гг. ....	327
Речные канонерские лодки Дании, Швеции и Нидерландов. 1864—1879 гг. ....	333
Речные корабли Португалии. 1902—1918 гг. ....	341
Турция молодая и ее речные силы .....	344
Египет и его речной флот .....	364
«Гуси лапчатые» Дяди Сэма .....	378
Речной флот США .....	408
Бразилия и ее речной флот .....	413
Парагвайские речные войны. 1865—1870 гг. ....	424
Речной флот Аргентины .....	439
Речные канонерские лодки Республики Перу. 1875—1902 гг. ....	440

### Дунайский бассейн

Дунай в военной истории Европы .....	444
Австрийская флотилия на Дунае .....	449
Речные силы России на Дунае .....	492
Дунайская дивизия Румынии .....	511
Независимая Болгария и ее речные силы .....	523
Речные силы Германии на Дунае .....	531
Речные силы Сербии .....	532
Бои на Дунае .....	534

### Первая мировая

Война моторов .....	574
Вислинская флотилия. 1914—1915 гг. ....	590

Рижские речные силы. 1915—1917 гг. ....	592
Чудская озерная флотилия. 1915—1917 гг. ....	594
Сатакундская и Сайменская озерные флотилии ....	597
Урмийская и Ванская озерные флотилии. 1916—1917 гг. ....	605
Пинский речной отряд ....	609
Речной отряд на озере Мястра ....	612
Прутская флотилия ....	612
Речные корабли Франции на европейском театре ....	613
Речные силы Германии в Восточной Пруссии ....	616
Германская флотилия на озере Танганьика ....	619
Английские корабли на реке Руфиджи ....	628
Бои в Камеруне в 1914 г. ....	631
Бои в Месопотамии ....	642
Германские речные силы в Месопотамии ....	682
Заключение ....	690
Литература ....	696



### Об авторе

*Иван Иванович Черников, инженер-исследователь, выпускник Ленинградского кораблестроительного института 1979 года. С 1974 года систематически работает в архивах, музеях и библиотеках России, Украины и Белоруссии. Лучшим из этих учреждений считает Центральную военно-морскую библиотеку. Автор монографии «Гибель империи», а также свыше 60 статей по истории флота, опубликованных в журналах «Судостроение», «Катера и яхты», «Речной транспорт», «Моделист-конструктор», «Гангут» и газете «Балтиец». В составе авторского коллектива издал несколько книг: «Броненосец "Адмирал Ушаков"»; «История Отечественного судостроения», том IV и «Балтийский завод в объективе истории. 1865—2001».*

*Предлагаемая вниманию читателей монография И. И. Черникова подводит итог многолетнему научному исследованию по истории речного транспорта и конструкции речных кораблей.*

*Научно-популярное издание*

**Иван Иванович ЧЕРНИКОВ**  
**ФЛОТ НА РЕКАХ**

Главный редактор *Н. Л. Волковский*

Редактор *В. И. Воженко*

Технический редактор *И. В. Буздалева*

Корректоры *И. А. Шабранская, Е. А. Тимошенко*

Компьютерная верстка *Л. Е. Голода*

Компьютерная графика *А. А. Аракчеева*

Подписано в печать 1.07.2003. Формат 70×100  $\frac{1}{16}$ . Печать офсетная.

Гарнитура TimeRoman. Печ. физ. л. 44,0. Усл. печ. л. 56,76.

Тираж 5000 экз. Зак. № .

ИД № 03073 от 23.10.2000 г.

ООО «Издательство «Полигон»,

194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.

Тел./факс: 542-91-12

E-mail: polygon@rol.ru