

Морская летопись



**РОССИЯ  
ВЫХОДИТ  
В МИРОВОЙ  
ОКЕАН**



А.Б. Широкоград

Морская летопись

Александр Широкоград

**Россия выходит в Мировой океан**

«ВЕЧЕ»

2013

УДК 94(47)  
ББК 63.3(2)

### **Широкоград А. Б.**

Россия выходит в Мировой океан / А. Б. Широкоград — «ВЕЧЕ»,  
2013 — (Морская летопись)

ISBN 978-5-4444-0762-2

Книга посвящена противостоянию русского и британского флотов во второй половине XIX века. Наши парусно-паровые суда — фрегаты, корветы, клипера — не только угрожали коммуникациям «владычицы морей» — Британии, но и открывали неведомые земли, основывали порты и города. Известный историк А. Б. Широкоград рассказывает о дальних океанских походах и кораблекрушениях, о секретах большой политики и тайнах монарших дворов. Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся отечественной историей.

УДК 94(47)

ББК 63.3(2)

ISBN 978-5-4444-0762-2

© Широкоград А. Б., 2013

© ВЕЧЕ, 2013

# Содержание

Раздел I	6
Глава 1	6
Глава 2	11
Глава 3	16
Конец ознакомительного фрагмента.	24

# **Александр Борисович Широкоград**

## **Россия выходит в мировой океан**

© Широкоград А. Б., 2013

© ООО «Издательство „Вече“», 2013

*У России есть только два верных союзника – наша армия и флот*  
*Император Александр III*

## Раздел I Великое противостояние

### Глава 1 Жениться по любви не может ни один король...

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

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

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

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

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

В Англии с начала XVIII века и до нашего времени царствует Ганноверская династия. Как писал У.М. Теккерей: «Династией ганноверских монархов на нашем престоле мы, британцы, обязаны удачному браку, заключенному первым ганноверским курфюрстом Эрнстом Августом. Спустя девять лет после того, как Карл Стюарт лишился головы, его племянница София, из многочисленного рода другого свергнутого монарха – злосчастного курфюрста Пфальцского, стала супругой Эрнста Августа и принесла ему по бедности в приданое наследственное право на все три британские короны»<sup>3</sup>.

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

---

<sup>1</sup> События в Англии и других странах будут даваться по новому стилю, а в России – по старому, а в отдельных случаях даты будут приводиться в обоих стилях.

<sup>2</sup> Хабберт К. Королева Виктория. М.: АСТ; ЛЮКС, 2005. С. 6.

<sup>3</sup> Теккерей У. Собрание сочинений. М., 1979. Т. 11. С. 517.

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

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

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

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

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

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

Еще до коронации родственники подыскали Викторией жениха. Разумеется, он тоже был немцем и даже ее отдаленным родственником. Это был принц Альберт, сын Эрнеста герцога Саксен-Гота-Кобургского. Принц родился 24 августа 1819 г. в Тюрингии. Как писал Кристофер Хибберт, по словам его матери, Альберт был «слишком субтильным для мальчика». Он действительно больше походил на девочку и отличался необыкновенной застенчивостью, скромностью, чувствительностью и слишком часто плакал по каждому поводу»<sup>4</sup>.

В мае 1836 г. принц Альберт впервые посетил Англию. Там он «покорил всех приятной внешностью и обаянием. Но с другой стороны, его субтильная конституция не позволяла ему полноценно участвовать во всех увеселительных мероприятиях, балах, вечеринках, обедах и ужинах, концертах и в прочих придворных ритуалах, которые он вынужден был посещать. Кроме того, он не привык к ночной жизни и всегда стремился пораньше уйти спать. Однажды принц ушел спать в то время, которое для Викторией было просто детским. А когда на вечеринке, устроенной во дворце в честь семнадцатого дня рождения принцессы Викторией, Альберт дважды потанцевал с ней, она вдруг заметила, что тот „смертельно побледнел и чуть было не лишился чувств“. После этого он два дня отлеживался в своей комнате и восстанавливал силы. „Мне очень жаль, – писала Виктория своему дядюшке Леопольду, – что в лице принца Альберта мы получили при дворе самого настоящего инвалида“»<sup>5</sup>.

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

---

<sup>4</sup> Хибберт К. Королева Виктория. С. 140.

<sup>5</sup> Хибберт К. Королева Виктория. С. 143–144.

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

Виктория конечно же запомнила это, и, когда Александр предстал перед нею на официальном приеме в Букингемском дворце, юная королева убедилась в справедливости того, что она уже знала.

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

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

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

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

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

Полковник Симон Юрьевич был в свите одним из самых старших по возрасту. Он тут же доложил об услышанном [графу] Орлову, а тот по долгу службы немедленно донес Николаю. Следует иметь в виду, что все это происходило почти сразу же после того, как Александр официально посватался к своей будущей жене – Марии Гессен-Дармштадтской. И все же, несмотря на это, Александр стал обдумывать, как бы ему отказаться от сделанного Марии предложения и жениться на Виктории. Этими своими раздумьями поделился он с Юрьевичем, после чего в дневнике полковника 12 мая появилась такая запись: „На следующий день Великий Князь опять огорчил меня. Я сказал ему, что этот брак совершенно невозможен. Я прибавил, что в случае такого поступка ему придется отказаться от своей будущей короны и что совесть его никогда не позволит ему сделать это. Он согласился со мной. Но было ясно, что он очень страдает. Выглядел он бледным и несчастным...“ и далее: „Было решено покинуть Англию 29 мая (по старому стилю). Но Царевич умолял продлить хоть немного пребывание в Лондоне. Однако я ответил ему, что наш английский визит уже и так продолжается целый месяц – это слишком долго, и ни при каком другом дворе мы не пробыли столько времени... У меня лично нет ни малейшего сомнения, что если бы Царевич сделал предложение королеве, она без колебаний приняла бы его“. Страшась гнева Николая, Орлов и Юрьевич стали всячески отвлекать Александра официальными и неофициальными приемами, экскурсиями, парадами, а Виктория по традиции должна была уехать в Виндзорский замок. Однако Александр оставил Лондон и приехал в Виндзор. Он провел там несколько прекрасных дней и вечеров. 27 мая

Виктория записала: „Я совершенно влюблена в Великого Князя. . . Мне было так приятно и так весело танцевать с ним. . . Великий князь такой невероятно сильный и так скоро кружится, что надо быстро следовать за ним, и мы кружились вихрем. Этим и закончился наш маленький бал около двух часов ночи. Я никогда не была так счастлива. Нам всем было так хорошо. Я легла в четверть четвертого, но не могла заснуть до пяти“. 29 мая: „Великий Князь сказал мне, что он очень тронут столь прекрасной встречей здесь и никогда ее не забудет. Затем он прибавил по-французски: „Это не только слова, я вас уверяю, я так действительно чувствую“. Он опять повторил, что проведенные им здесь дни навсегда останутся в его памяти. Я их тоже никогда не забуду, потому что я действительно люблю этого приветливого, милого молодого человека“.

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

Встретившись на следующий день с Юрьевичем, Александр бросился к нему в объятия и заплакал. Он сказал, что никогда не забудет Викторию»<sup>6</sup>.

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

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

Очевидно, что Николаю I просто было забавно щелкнуть по носу зазнавшуюся девятнадцатилетнюю девчонку, но ослепленный манией своего величия император не понимал, чем все это может обернуться России. Зато Виктория навек запомнит эти оскорбления.

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

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

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

---

<sup>6</sup> *Балязин В.* Сокровенные истории Дома Романовых. М.: Армада, 1997. С. 391–394.

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

Рассказ о причинах возникновения и о ходе Крымской войны выходит за рамки данного труда, и здесь я ограничусь констатацией сути русско-британских отношений в середине XIX века.

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

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

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

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

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

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

«...Уверяю тебя, – писала она принцессе Августе, – я чрезвычайно сожалею, что не мужчина и не могу участвовать в этой войне»<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Хибберт К. Королева Виктория. С. 316–317, 318.

## Глава 2

### Парижский мир – домыслы и факты

Главной целью английского правительства в Крымской войне было уничтожение Черноморского флота и его главной базы в Севастополе. Газета «Таймс» писала: «Великие политические цели войны не будут достигнуты до тех пор, пока существует Севастополь и русский флот». Военная экспедиция в Севастополь называлась «основным условием достижения вечного мира». Член палаты лордов Линдхерст во всеуслышание и при всеобщей поддержке заявил: «Мы должны пойти на заключение мира только в самом крайнем случае» – и добавил: «Было бы самым величайшим несчастьем для всей человеческой расы, если бы этой варварской нации, врагу любого прогресса... удалось закрепиться в самом сердце Европы»<sup>8</sup>.

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

Балтийский флот на бумаге к 1853 г. представлял собой грозную силу. В его составе было 33 корабля<sup>9</sup>, 13 фрегатов, а также 11 пароходно-фрегатов<sup>10</sup>. Всего на этих судах имелись 3422 пушки. Кроме того, было 15 малых пароходов, вооруженных 80-мм орудиями. Однако они и до войны 1854–1855 гг. плавали в основном в Финском заливе, а в ходе войны не выходили в море из-под защиты фортов Кронштадта и Свеаборга. Всю войну флоты Англии и Франции были безраздельными хозяевами Балтийского моря.

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

13 февраля 1856 г. в Париже для подведения итогов Крымской войны открылся конгресс представителей великих европейских держав. Это был самый грандиозный европейский форум после 1815 г. Со стороны России в конгрессе принимали участие граф А.Ф. Орлов и барон Ф.И. Бруннов. Семидесятилетний граф Орлов, будучи опытным и удачливым дипломатом, выступал в роли первого уполномоченного. Барон Бруннов, бывший посланник в Лондоне, а затем при Германском союзе, был назначен вторым уполномоченным.

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

Первым актом Парижского конгресса было заключение перемирия с прекращением военных действий. 2 марта между воюющими сторонами состоялся обмен конвенциями о перемирии до 19 марта. 18 марта, после семнадцати заседаний конгресса, в Париже был подписан мирный договор, главные постановления которого заключались в следующем. Восстанавливается довоенный территориальный «status quo». Султан издает фирман, подтверждающий права и преимущества его христианских подданных и сообщает его для сведения державам. Последние не имеют права вмешиваться в отношения султана к его подданным и во внутреннее управ-

---

<sup>8</sup> Хибберт К. Крымская кампания 1854–1855 гг. Трагедия лорда Раглана. М.: Центрполиграф, 2004. С. 35.

<sup>9</sup> Речь идет о парусных двух- и трехдечных кораблях, вооруженных 64 – 130-мм пушками. В XVIII в. и первой половине XIX в. в России под кораблями понимали только такие суда. Позже кораблями стали называть и суда других классов – фрегаты, крейсера и др. Класс линейных кораблей был введен в русском флоте в 1907 г. Однако наши некомпетентные историки и беллетристы называют линейными кораблями парусные корабли XVIII–XIX вв.

<sup>10</sup> Пароходно-фрегат – большой колесный пароход, вооруженный от 6 до 10 тяжелыми пушками. Чаще всего пушки располагались на открытой палубе, но встречались и пароходно-фрегаты с закрытой батареей.

ление Османской империей. В мирное время Турция закрывает Проливы для всех военных судов, независимо от их принадлежности, за исключением стационаров в Стамбуле. Черное море объявляется нейтральным и открытым для торговых судов всех наций. Россия и Турция обязуются не иметь на его берегах военно-морских арсеналов. Им разрешается держать на Черном море для береговой службы не более десяти легких военных судов каждой. Дунай и его устья объявлены открытыми для речных судов всех наций, причем регулирование судоходства по Дунаю передано в ведение международной комиссии. Сербия, Молдова и Валахия остались в вассальной зависимости от Турции и сохранили все имеющиеся у них права по самоуправлению. Россия отказывается от части своей береговой полосы у устья Дуная, которая переходит к Молдове. Граница России и Турции в Азии восстанавливается в том виде, в котором она существовала до войны. Россия обязуется не укреплять Аландские острова и не держать на них военных сухопутных и морских сил.

Отдельная русско-турецкая конвенция конкретизировала типы судов на Черном море. Каждая из черноморских держав могла иметь для береговой службы по шесть паровых судов длиной до 50 м по ватерлинии и водоизмещением до 800 тонн и по четыре легких паровых или парусных судна водоизмещением до 200 тонн. России и Турции следовало отныне соблюдать одинаковые ограничения. Однако для турок это было пустой формальностью, ведь в целом на султанский флот не накладывалось никаких ограничений. И при необходимости весь турецкий флот за сутки мог проследовать из Мраморного моря в Черное. Россия же лишалась с таким трудом созданного флота.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В первой статье Декларации говорилось об уничтожении каперства<sup>11</sup>. Мало того, даже пассажирский или портовый корабль, принадлежащий правительству данной страны, не может вести никаких боевых действий в море, если он не поднял военный флаг в порту своей страны и об этом не было официально заявлено. Согласно Декларации, «нейтральный флот признан прикрывающим собственность неприятеля, а нейтральные товары – не подлежащими захвату под неприятельским флагом, за исключением военной контрабанды; наконец, постановлено, что блокада обязательна только тогда, когда действительно содержится морской силою, достаточно для преграждения доступа к неприятельским портам и берегам»<sup>12</sup>.

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

Наконец, Декларацией было определено понятие «блокада». До этого «блокада объявлялась не только тем воюющим, который приобретал господство над морем, но и тем, который не имел почти возможности его оспаривать; в конце концов дело доходило до того, что оба воюющих объявляли блокированными все берега противника с началом войны, не приступая еще к каким либо морским операциям. Так было, например, во время войны Франции с Англией»<sup>13</sup>.

А согласно парижской Декларации, блокада должна быть реальной, а не фиктивной, то есть корабли одной стороны должны были постоянно блокировать порт или участок побережья другой стороны. Таким образом, теперь установление блокады стало исключительным правом державы, обладавшей более сильным флотом.

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

Увы, в России ни Горчаков, ни другие политики и адмиралы не осознали, какой подарок они преподнесли «владычице морей». Вот, к примеру, известный русский историк С.С. Татищев в 1902 г. написал по этому поводу: «Русские уполномоченные тем охотнее приложили свои подписи к этому акту, что провозглашенные им начала были те самые, которые положены Екатериной II в основание ее знаменитой декларации 1780 года о вооруженном нейтралитете и в течение целого столетия упорно отвергались Англией, тогда как Россия занесла их в конвенцию с Северо-Американскими Соединенными Штатами, заключенную как раз накануне Восточной войны»<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Капер – корабль, снаряженный с разрешения своего правительства частным лицом и укомплектованный вольнонаемной командой для ведения крейсерских действий на море.

<sup>12</sup> Татищев С.С. Император Александр Второй. М.: Алгоритм, 1996. Книга I. С. 225.

<sup>13</sup> Военная энциклопедия / Под ред. К. И. Величко, В. Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца и др. В 18 т. Петербург, 1911–1915. Т. 4. С. 570.

<sup>14</sup> Татищев С.С. Император Александр Второй. С. 225.

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

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

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

Для любого островного государства (Англии, Японии и др.) эффективная морская блокада равносильна гибели. Вспомним, какой ущерб экономике нанесла в 1944–1945 гг. блокада японских островов американским флотом. И решающую роль в блокаде Японии сыграло не столько количественное и качественное превосходство флота США, сколько метод ведения крейсерской войны.

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

На самом же деле командующий американским подводным флотом адмирал Локвуд отдал приказ «Sink them all!» («Топи их всех!»). И американские подводные лодки выполняли его в буквальном смысле, то есть топили любое судно в любом районе Тихого океана, где, по их сведениям, не было американских судов. Так были без предупреждения потоплены многие десятки нейтральных судов, включая советские. В отдельных случаях это происходило вблизи наших берегов. Так, подводная лодка SS-281 6 июня 1944 г. потопила советский пароход «Обь» в Охотском море у западного (!) берега Камчатки.

Замечу, что после войны американцы не только не извинились перед владельцами нейтральных судов, но тот же Локвуд набрался нахальства и выпустил свои мемуары под названием «Sink them all!».

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

Русский крейсер в отдаленных районах Тихого или Индийского океана еще мог себе позволить роскошь обыскать британское судно со всеми формальностями. Но в водах у берегов Европы, перенасыщенных английскими военными кораблями, подобный метод означал смертельный риск для нашего крейсера. Чтобы свести этот риск к минимуму, крейсер должен был без предупреждения атаковать и потопить судно противника и немедленно уходить на полном ходу, не принимая никаких мер к спасению экипажа потопленного корабля. В море крейсер в целях маскировки должен был постоянно менять флаг, устанавливать на палубе фальшивые

надстройки, мачты, дымовые трубы и т. д., то есть делать то, что делали германские рейдеры в 1914–1918 гг. и 1940–1943 гг.

Если бы у русских моряков были бы развязаны руки, то «владычице морей» стало бы накладно не только воевать с Россией, но и даже шантажировать ее, искусственно создавая кризисные состояния на грани войны. При действии Декларации, отправляясь в плавание в ходе очередного русско-британского кризиса, матросы и пассажиры английских судов ожидали в самом худшем случае, что их пересадят в теплые каюты русского крейсера, а затем высадят в нейтральном порту. Совсем другое дело проснуться от взрывов снарядов и торпед, а затем искупаться в ледяной воде Атлантики. Степень риска совсем другая, и убытки от отказов на перевозку пассажиров и грузов, возрастание стоимости фрахта, страховок вполне могли привести к краху британских судоходных компаний и без объявления войны.

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

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

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

## Глава 3

### Россия строит новый флот

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

Так, в 1857–1860 гг. после тимберовки паровыми машинами были оснащены парусные линейные корабли 74-пушечные «Константин» и «Выборг» и 84-пушечные «Гангут» и «Вола». Переделка этих кораблей – воплощенный образец бюрократической глупости и технической безграмотности. Эти корабли с самого начала были не боеспособны. И дело не в том, что они не могли драться с броненосными судами, они просто не могли выходить в море. В результате «Выборг» числился в строю около трех лет и в 1863 г. был исключен из состава флота, «Константин» исключили в феврале 1864 г., а «Гангут» 6 марта 1862 г. перечислили в учебно-артиллерийский корабль.

На Балтике в 1854–1860 гг. были построены три новых корабля: 84-пушечные «Орел» и «Ретвизан» и 111-пушечный «Император Николай I». В Николаеве были достроены два 135-пушечных линейных корабля, заложенные еще до войны, «Цесаревич» и «Синоп». Последний первоначально назывался «Босфор», но потом решили не срамиться и переименовали корабль. Машины в Николаеве нельзя было изготовить, и поэтому оба корабля под парусами прошли через Черноморские проливы, обошли вокруг Европы и в 1860 г. в Кронштадте на них установили паровые машины мощностью по 800 номинальных лошадиных сил (л. с.)<sup>15</sup>, изготовленные в Англии. Понятно, что и от новопостроенных кораблей проку было мало. Из-за перегрузки они были мало мореходны. Так, к примеру, на «Ретвизане» орудия не могли стрелять даже при малейшем волнении, поскольку волны заливали открытые порты.

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

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

Горковенко предложил совершенно конкретный план: «В Сан-Франциско легко можно купить нужное число клиперов... отлично-хороших ходоков, во всех отношениях способных к такому крейсерству». Команды на клипера предполагалось снять с фрегатов вице-адмирала Е.В. Путятина, находившихся на Камчатке. Автор проекта совершенно резонно отмечал: «Можно наверно сказать, что первое известие о взятых нашими крейсерами английских торговых судов произведет сильное действие на Лондонской бирже, цена страхования судов повысится непомерно, все товары будут отправляться на американских судах, и английское торговое судоходство в Тихом океане уничтожится. Те же самые крикуны, которые теперь требуют войны, попросят мира, тем более что поймать наши крейсера на пространстве океана будет

---

<sup>15</sup> Номинальная л. с. – это расчетная мощность машины. Она у первых пароходов была близка к фактической или, как ее тогда называли, индикаторной, но по мере совершенствования машин все больше расходилась с ней.

делом почти невозможным, как бы многочисленны ни были военные суда, для того отряжаемые из Англии и Франции. Небольшие клипера всегда могут укрыться там, где появление военного фрегата или корвета тотчас делается известным...»

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

Но строить крейсерский флот пришлось не Николаю I, а его сыновьям Александру и Константину. 18 февраля 1855 г. император умер, а по другим сведениям покончил жизнь самоубийством, приняв яд. На престоле оказался Александр II. Его ближайшим сподвижником стал брат Константин.

22 августа 1833 г. Николай I произвел в генерал-адмиралы своего второго сына Константина. Таким образом, главой флота стал пятилетний малыш. Понятно, что до смерти императора флотом управляли старые адмиралы. Одним из первых деяний нового императора Александра II стала передача 27-летнему брату всей власти в Морском ведомстве. Великий князь Константин Николаевич был произведен в полные адмиралы и морские министры.

Увы, новые назначения не очень радовали великого князя. Он писал другу: «Пишу под грустным впечатлением всего, что вижу, и при горьком сознании, что я теперь не что иное, как генерал-адмирал без флота»<sup>16</sup>.

Самыми малыми крейсерскими судами Российского флота стали клипера. Клипер – парусное или парусно-паровое военное или торговое судно. Парусные клипера были самыми быстроходными парусными судами дальнего плавания. Они строились с большим отношением длины к ширине, достигавшим 7: 1 и имели более совершенные обводы. Русские военные клипера были только парусно-паровыми с одним гребным винтом. Парусное вооружение их по типу трехмачтовых барков, то есть бизань-мачта «сухая», не имела реев и несла только косые паруса, на остальных мачтах паруса прямые. В качестве вспомогательного двигателя клипера первого поколения снабжались паровой машиной с одним гребным винтом.

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

Предложения Вильсона были утверждены 31 августа 1855 г., а 2 сентября направлены для исполнения управляющему Кораблестроительным департаментом Морского ведомства<sup>17</sup> капитану 1-го ранга М.Д. Тебенькову с припиской: «...назначение вышеупомянутых механизмов не должно ни под каким видом быть оглашено, а оставаться известным только Вашему Превосходительству».

Постройка клиперов должна была идти в условиях «чрезвычайной секретности» – великий князь готовил сюрприз «просвещенным мореплавателям».

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

В Архангельске к предварительным работам по постройке клиперов приступили 24 сентября 1855 г. Через месяц адмирал С.П. Хрущев сообщал: «...с получением... теоретического чертежа, для построения здесь шести клиперов, разбивка на плазе сделана, лекала приготовлены, кили и штевни связаны и для наборных членов леса выправлены. Для закладки клиперов в Большом адмиралтействе, на трех некрытых и одном крытом эллинге стапель-блоки

---

<sup>16</sup> Военная энциклопедия / Под ред. К. И. Величко, В. Ф. Новицкого, А.В. Фон-Шварца. Т. 13. С. 226.

<sup>17</sup> В XIX веке Морское ведомство несколько раз переименовывалось в Морское министерство и обратно в ведомство. К тому же в силу инерции в документах того времени встречается одновременно и Морское ведомство, и Морское министерство.

положены, а также старые два эллинга в Среднем адмиралтействе исправлены и в них стпель-блоки также на местах; теперь оканчиваются работой спусковые фундаменты, но самую постройку клиперов за неполучением практических чертежей требуется приостановить. Уведомляя об этом Кораблестроительный департамент, прошу поспешить присылкою сюда практических чертежей означенных клиперов или корветов и чертежа вооружения их».

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

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

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

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

Кроме механизмов Ижорские заводы изготавливали камбузы, помпы и иллюминаторы.

Уже в ходе строительства клиперов в их конструкцию было внесено серьезное изменение – гребной винт решили делать подъемным. Дело в том, что на парходах гребные колеса и винты создавали сильное сопротивление воды при движении под парусами. Чтобы увеличить ход под парусами, было решено отсоединять гребной винт от вала и поднимать в так называемый «винтовой колодец». Замечу, что военным судам, не имевшим винтового колодца, приходилось, идя под парусами, не гасить топки, а медленно прокручивать винты, чтобы уменьшить сопротивление воды.

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

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

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

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

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

С 5 по 7 июля «Разбойник» проходил испытания в Белом море. В отчете об испытаниях А.А. Попов записал: «Между значительным количеством разнородных судов, на которых я имел счастье служить доселе, не было ни одного столь остойчивого на волнении, как клипер „Разбойник“... Несмотря на довольно большую зыбь и соответствующую силе ветра парус-

ность, в клипер не попало ни одной брызги; 6,5 и 7 узлов хода в крутой бейдевинд<sup>18</sup> не могли образовать волну или пену перед носом – то и другое выходило от середины судна. Крен не превышал 2 градусов».

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

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

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

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

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

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

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

Между тем 4 клипера, пришедшие в Кронштадт без машин, были разоружены (то есть снято артиллерийское и парусное вооружение) и введены в сухие доки Кронштадта для установки паровых машин. По результатам похода вокруг Скандинавского полуострова офицеры клиперов предложили улучшить их парусное вооружение. Первоначально клипера несли парусное вооружение по типу трехмачтового барка, то есть бизань-мачта «сухая» – не имела реев и несла только косые паруса, на остальных мачтах паруса прямые.

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

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

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

---

<sup>18</sup> Бейдевинд – минимальный, самый острый угол, под которым судно может идти против ветра под парусами.

На «Разбойнике», «Стрелке» и «Пластуне» стояло по 3 котла (запас угля около 57 т), а на «Джигите», «Опричнике» и «Наезднике» – по 2 котла с запасом угля около 95 т. По оценке Пароходного комитета дальность плавания под парами составляла: для клипера с тремя котлами около 700 миль при 10-узловом ходе, а для клипера с двумя котлами 1730 миль при 9 узлах.

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

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

В 1859 г. началось строительство трех более крупных клиперов. Головной клипер этой серии «Гайдамак» был заложен в 1859 г. в Англии на заводе Генри Питчера. Видимо, у части читателей возник резонный вопрос, а зачем англичане стали строить корабль, предназначенный для действий на британских коммуникациях? Причин этому много, и я назову лишь две основные. Во-первых, изготавливая военную технику на экспорт, государство автоматически финансирует свой ВПК, то есть повышает свой военный потенциал. А во-вторых, крушение системы социализма вовсе не опровергло основные положения марксизма, в том числе и то, что ради большой прибыли его преподобие капитал пойдет на любое преступление, чему мы имеем прекрасный пример в нашем богоспасаемом отечестве. А за 28 тысяч фунтов стерлингов (контрактная цена «Гайдамака») Генри Питчер или другой фабрикант изготовил бы не только клипер, но и даже револьвер для покушения на королеву Викторию.

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

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

Машина была заказана отдельно на заводе Модзлел, Фильда и Ко за 114 730 рублей. Мощность машины 250 номинальных л. с. Винт двухлопастный. Стандартное водоизмещение «Гайдамака» 1094 т. Длина между перпендикулярами 64,9 м, ширина 9,5 м, осадка 4,3 м.

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

Первоначальное вооружение клипера состояло из трех 68-фн пушек № 1<sup>19</sup> на поворотных платформах и четырех 36-фн пушек. Боекомплект составлял 125 снарядов на 68-фн пушку и 240 снарядов на 36-фн пушку. В 1862 г. клипер был перевооружен на три 60-фунтовые пушки № 1 и четыре 4-фн нарезные пушки, заряжаемые с дула.

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

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

Боюсь, кому-то покажутся подсчеты копеек мелочностью автора, но это хорошая иллюстрация того, как с 60-х годов XIX века до 1917 г. работали наши частные и казенные заводы. К примеру, стоимость одинаковых артиллерийских снарядов на частных заводах была в пол-

<sup>19</sup> В середине XIX века в России пушкам одного калибра в зависимости от длины ствола давали № 1–4. Наиболее длинные имели № 1.

тора-два раза выше, чем на казенных, то же самое и с корабельной броней. А главное, качество продукции на частных заводах было несравненно ниже, а сроки выполнения заказов Военного и Морского ведомств постоянно срывались. Замечу, что если с иностранных заводов за просрочку контрактов наши военные брали положенные суммы, то российским частным заводам в основном все «процалось». В результате в 70-х годах XIX века ряд частных заводов, не справившихся с военными заказами, пришлось национализировать. В частности, к Морскому ведомству отошли Обуховский Сталелитейный и Севастопольский морской заводы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В боекомплект нарезных заряжаемых с дула 8-фн и 4-фн пушек входили: чугунная граната, картечная граната (примитивная шрапнель) и картечь.

8-фн пушка стреляла гранатой весом 11 кг на дистанцию 3845 м при угле возвышения 16°. Дальность стрельбы картечной гранаты определялась трубкой – 1667 м. Эффективная предельная дальность картечи 555 м.

Клипера «Гайдамак», «Жемчуг», «Алмаз», «Изумруд» и «Яхонт» имели не две, а четыре 8-фн нарезные пушки.

А вот «Всадник» в качестве артиллерии среднего калибра имел два старых ½-пудовых единорога. Калибр единорога 6,09 дюйма (154,7 мм). Дальность стрельбы бомбой весом 8,7 кг составляла 1985 м при угле возвышения 12°.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Особенностью конструкции корабля была оригинальная система предохранения корпуса от гниения, состоявшая из цинковых трубочек, проведенных в обшивку через шпации и соединенных с механическим вентилятором. Обводы корпуса были аналогичны быстроходным клиперам.

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

3 (15) июля 1859 г. «Генерал-Адмирал» прибыл в Кронштадт. Путь от Нью-Йорка до Шербура он прошел в основном под парами за невиданно короткое для военного судна время – немногим более 11 суток. Его скорость под парами достигала 10 узлов, а под парусами – 11 узлов.

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

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

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

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.