



АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ

ОБЫЧАИ И ТРАДИЦИИ
РОССИЙСКОГО
ИМПЕРАТОРСКОГО
ФЛОТА



НИКОЛАЙ МАНВЕЛОВ

Николай Владимирович Манвелов
Обычаи и традиции Российского
Императорского флота
Серия «Андреевский флаг»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4938222
Обычаи и традиции Российского Императорского флота: Яуза, Эксмо; Москва; 2008
ISBN 978-5-699-26282-3

Аннотация

Долгие годы мы представляли себе жизнь моряков Российского Императорского флота по романам Пикуля и Новикова-Прибоя: пьянство и казнокрадство, мордобой и унижения. Офицеры изображались бездарными сатрапами, а матросы – пламенными революционерами. На самом деле русские моряки были особым, практически закрытым сословием, за многие десятилетия выработавшим свои особые законы, традиции и обычаи.

Эта книга – первый обстоятельный рассказ о том, чем на самом деле жили российские матросы и флотские офицеры. Но автор не только разоблачает пропагандистские штампы советских времен. Вы узнаете, откуда произошли флаги Русского флота, как возникла система наименования кораблей, каким образом складывались взаимоотношения моряков с сухопутными военными и штатскими, каковы были правила общения офицеров с матросами, как на самом деле относились моряки к алкоголю, откуда взялся морской жаргон и что же такое «Адмиральский час».

Фактически перед вами первая полноценная энциклопедия обычаев и традиций Российского Императорского флота, которая должна стоять на книжной полке каждого уважающего себя любителя истории!

Содержание

Глава 1	7
Глава 2	20
Глава 3	32
Глава 4	67
Гости на кораблях	68
Конец ознакомительного фрагмента.	86

Николай Манвелов

Обычаи и традиции Российского Императорского флота



Глава 1

Происхождение обычаев и традиций в русском военно-морском флоте



Петр Великий, создавая в конце XVII – начале XVIII века военно-морской флот, пригласил в Россию немалое количество моряков-иностранцев. Военные советники и эксперты (выражаясь языком современности) – англичане, голландцы, испанцы, датчане, норвежцы, представители других морских держав того времени – везли в Россию не только свой боевой опыт. Вместе с ними на первые корабли царя Московского пришли и многочисленные традиции, много лет существовавшие в море. Многие из этих традиций не забыты и до наших дней.



Петр Великий

Количество заимствований из иностранных флотов на кораблях под Андреевским флагом было огромным. И это неудивительно. Ведь своих военно-морских традиций Россия не имела. А иностранцы, пришедшие служить под русский флаг и за русское золото, старались обустроить свою службу так, чтобы она не отличалась от того уклада, что им был привычен на протяжении многих лет. И если обратиться к военно-морской терминологии петровского времени, то легко заметить, что русский язык занимал в ней не самое почетное место – впрочем, это было характерно для всех отраслей тогдашней повседневной жизни.

Обратимся к Морскому уставу Петра Великого (к этому интереснейшему документу мы будем возвращаться еще неоднократно). Нетрудно заметить, что практически вся морская терминология существует в нем как калька с иностранных языков. Впрочем, такое «неравноправие» сохранилось и до наших времен, а некое объяснение тому также содержится в Морском уставе, действовавшем, с изменениями, до октября 1917 года.

«Флот» слово есть французское. Сим словом разумеется множество судов водных, вместе идущих, или стоящих, как воинских, так и купецких», – писал Петр. Несколько ниже указывается, «сколько каких чинов людей надлежит быть на корабле какого ранга». Из 43 «чинов» иностранные названия носят 25.

Но жизнь моряков на суше и на море складывалась не только из иностранных, но и чисто российских деталей. Неслучайно же Морской устав Петра ни разу не упоминает о первенстве «старшего класса» перед молодым Русским флотом.



Титульный лист Морского устава Петра Великого

Говоря о традициях российского происхождения, чаще всего упоминают «питие, определяющее сознание», а также страсть отечественных морских офицеров к сквернословью. Достаточно почитать книги А.С. Новикова-Прибоя, где моряки показаны в далеко не лучшем свете. Но не секрет, что в иностранных флотах пили ничуть не меньше, да и ругались вовсе не хуже. Ниже мы попробуем понять, какое значение «окончания, не имеющие отношения к службе», а также алкоголь имели для русских моряков.

Не стоит забывать о таких, безусловно, положительных традициях, как коллективность в принятии важных решений, взаимная выручка. Они ведь тоже чисто российские, выстраданные сотнями лет.

Морской устав, например, давал право опытным офицерам высказывать свое мнение о предстоящей боевой операции:

«Если от вышних офицеров указами что повелено будет; а против того кто имеет припомнить нечто, через которое он часть ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА интересу более вспомощи, или опасаемое как несчастье и вред отвратить тогда он должен сие честно своему командиру донести, или, когда он во время к тому иметь будет, мнение свое и Генералу Адмиралу, или вышнему начальнику самому с покорностию объявить, буде же его доношение не за благо изобретено будет, тогда долженствует он то чинить, что ему повелено будет».

Некоторые традиции ведут свою историю и от самого Петра либо связываются с ним. Например, все тот же пресловутый «адмиральский час», благодаря которому за моряками прочно закрепилась слава людей, начинающих «закладывать за воротник» еще задолго до обеда.

Для начала отметим, что точной информации о времени возникновения данного понятия, по сути, не существует. Более того, вполне возможно, что к основателю Русского флота оно вовсе не имеет никакого отношения.

Как писал в своей книге «Русские в своих пословицах» профессор Московского университета археолог Иван Михайлович Снегирев (1793–1868), выражение «адмиральский час» напоминает нам об обычае «основателя Российского флота в одиннадцать часов после трудов пить водку с сотрудниками своими».

Итак, изначально «адмиральский час» – это 11 утра. Но почему тогда время «часа» обычно ассоциируется с полуднем и именно с флотом? Ведь «сотрудники» вовсе не обязательно должны быть моряками и тем более – адмиралами.

Все очень просто. Как утверждают Санкт-Петербургские краеведы, полуденное время стало именоваться «адмиральским часом» с 6 февраля 1865 года. Именно в этот день орудие на территории Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге стало отмечать наступление 12 часов дня. Заметим, что данная традиция возникла спустя 30 лет после выхода книги Снегирева.

Но вернемся к Петру Великому. Привычка выпивать рюмку тминной, полынной или анисовой водки в 11 часов выработалась у царя вовсе не из-за горячей любви к алкогольным напиткам. Причина была в режиме дня Петра Алексеевича. Как известно, он относился к числу «жаворонков» – ложился в 9 часов вечера и вставал в пятом часу утра. Так что «прием рюмки» через девять часов после начала бодрствования уже не покажется нам ранним.

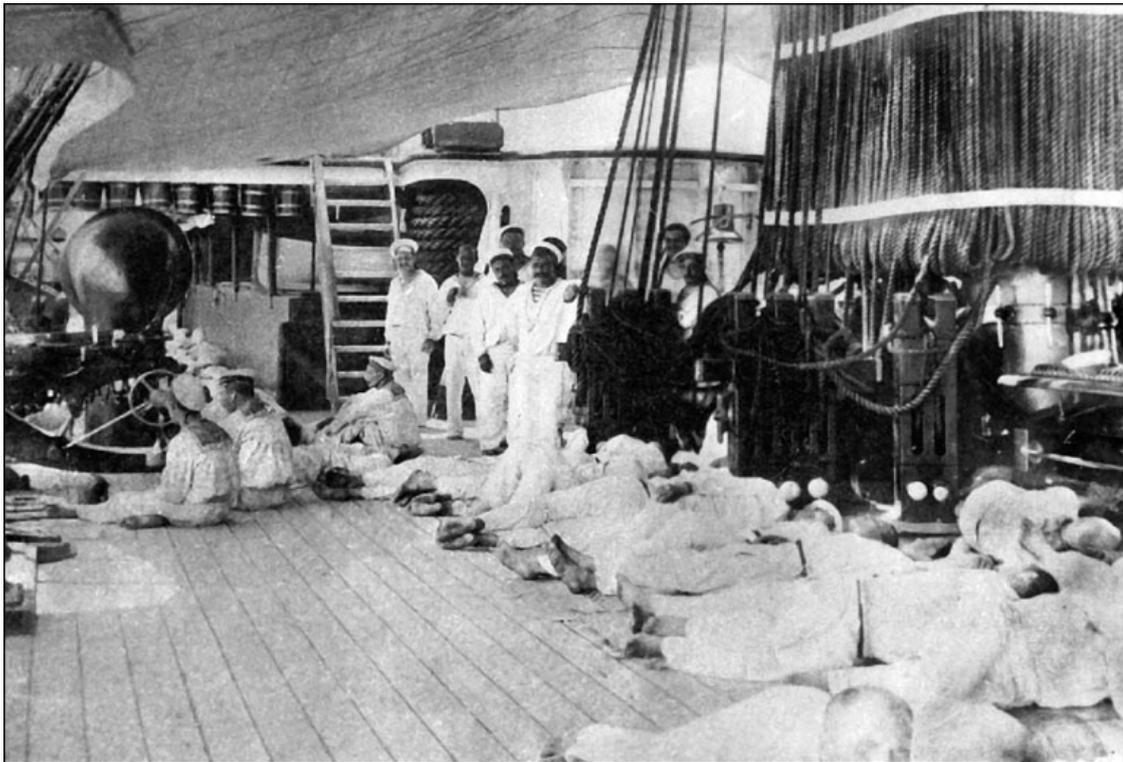
Раз уж мы упомянули распорядок дня Петра, то напомним и о его кулинарных пристрастиях. Меню обеда было обычно довольно однообразным. Щи, каши, жареное мясо с соевыми огурцами или лимонами, студень, солонина и ветчина. Рыба и сладкие блюда исключались. Примечательная деталь – согласно запискам современников, Петру обедать было «все равно где и у кого, но охотнее всего у министров, генералов или посланников»... Как известно, первый российский император в быту был довольно-таки скуп.

Существует, впрочем, и другая версия происхождения выражения «адмиральский час». Согласно ей речь идет о двух часах отдыха после трудов праведных, которые следовали после традиционного полуденного обеда. Кстати, на судах Российского императорского флота послеобеденный сон блюли свято, особенно если речь шла об отдыхе нижних чинов.

Как известно, на кораблях Русского флота вставали очень рано. Рано и обедали. А после обеда команде полагался сон, причем отношение к отдыху экипажа было более чем почтительное. Вот что пишет об этом известнейший российский писатель-маринист Константин Станюкович (1843–1904):

«От двенадцати до двух часов по полудни команда отдыхает, расположившись на верхней палубе. На корвете тишина, прерываемая храпом. Отдых матросов бережется свято. В это время нельзя без особой крайности беспокоить людей. И вахтенный офицер отдает приказания вполголоса, и боцман не ругается.

Не все, впрочем, спят. Улучив свободное время, несколько человек, забравшись в укромные уголки, под баркас или в тень пушки, занимаются своими работами: кто шьет себе рубашку, кто тачает сапоги из отпущенного казенного товара».



Послеобеденный отдых нижних чинов на броненосном крейсере «Адмирал Нахимов»

Но все-таки главной традицией, привитой Петром Великим, было отношение к морю. Вот что писали современники в этой связи о пристрастиях первого российского императора:

«Карточной игры, охоты и тому подобного он не жалует, и единственную его потеху, которую он резко отличается от всех других монархов, составляет плавание по воде. Вода, кажется, настоящая его стихия, и он нередко катается по целым дням на буере или шлюпке... Эта страсть доходит в царе до того, что его от прогулок по реке не удерживает никакая погода: ни дождь, ни снег, ни ветер. Однажды, когда река Нева уже стала и только перед дворцом оставалась еще полынья, окружность не более сотни шагов, он и по ней катался взад и вперед на крошечной гичке»¹.

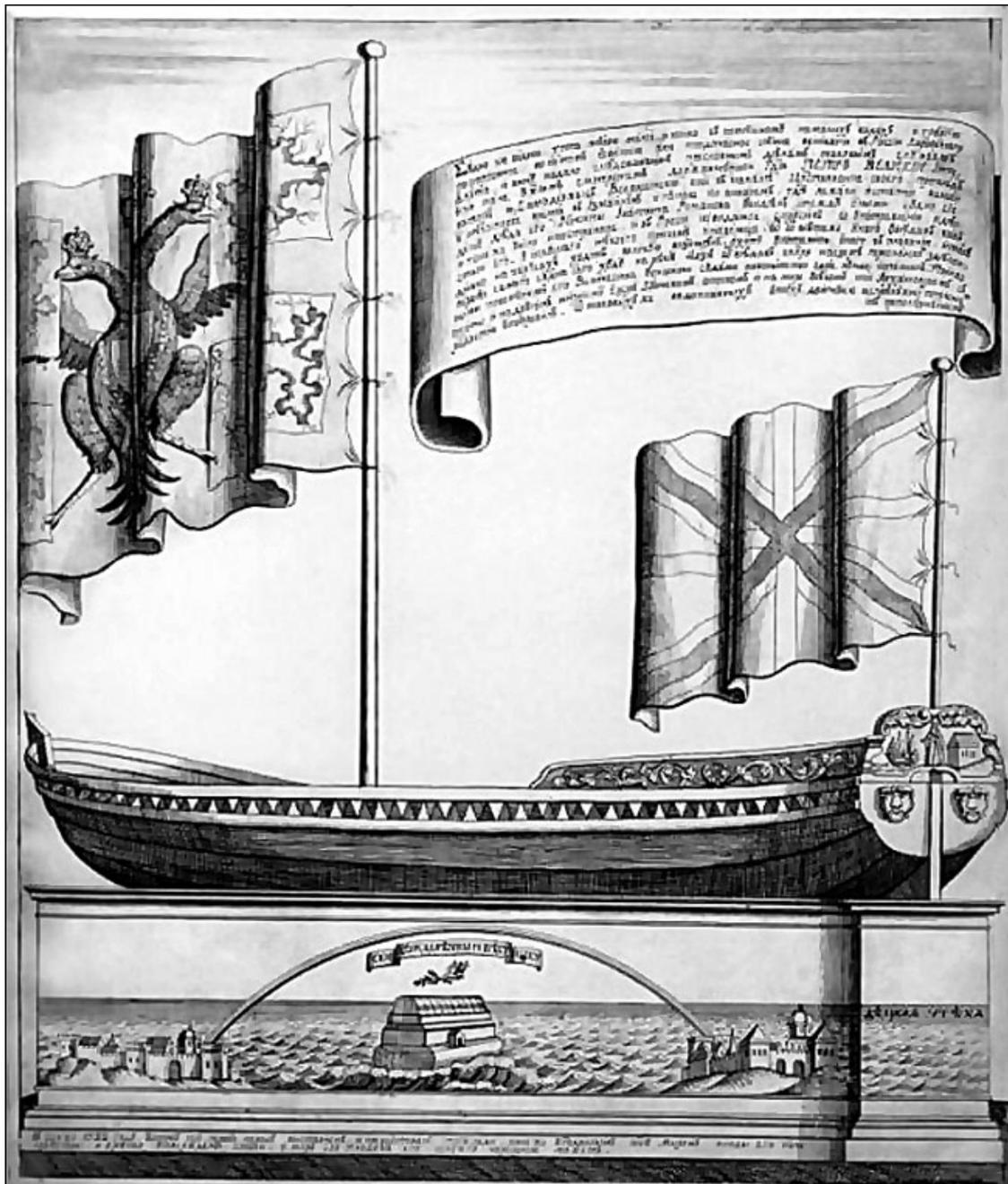
Особое отношение у Петра было к его первому кораблю – знаменитому ботику, до сих пор сохраняемому в Центральном военно-морском музее Санкт-Петербурга как старейшая российская военно-морская реликвия.

Достоверной информации о происхождении этого небольшого суденышка (по некоторым данным, оно именовалось «Святой Николай») нет, но исследователи сходятся на том, что он прибыл в Россию приблизительно в 1640 годах, а затем долгое время лежал в одном из сараев дворцового села Измайлово. В мае 1688 года ботик отремонтировали, после чего Петр катался на нем по Яузе и в Просянном пруду, причем как на веслах, так и под парусом.

Последний раз на плаву ботик был в августе 1723 года, когда он встречал молодой Балтийский флот. На руле был Петр Великий, в роли квартирмейстера и под именем Петра Михайлова. На веслах сидели вице-адмиралы Петр Сиверс (умер в 1742 году) и Томас Гордон (умер в 1741 году), контр-адмиралы Наум Сенявин (умер в 1738 году) и Томас Сандерс

¹ Легкая разъездная шлюпка, в более поздние времена – 6-8-весельная.

(умер в 1743 году). Вице-адмирал Александр Меншиков (1673–1729) исполнял обязанности лотового². Фельдцейхмейстер³ флота Кристиан Отто (умер в 1725 году) был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Апраксин (1661–1728). Ботик на буксире торжественно прошел вдоль колонны боевых кораблей; ему салютовало более полутора тысяч орудий, на что суденышко отвечало выстрелами из своих мелкокалиберных пушечек.



Ботик Петра Великого

Учитывая роль ботика в создании флота, который, одержав ряд блистательных побед над шведами, прочно утвердился на Балтийском море и способствовал достижению победы в Северной войне, Петр I отдал указ, обязывающий все торжества на воде в день зачисле-

² Матрос, занимающийся измерением глубины специальным ручным устройством – лотом.

³ Заведующий артиллерийской частью флота.

ния Ништадтского мира⁴ начинать смотром кораблей и участием в нем ботика. Однако после смерти Петра I этот указ был предан забвению. Лишь в 1761 году в Петропавловской крепости по проекту архитектора Александра Виста был сооружен павильон «Ботный дом».

Ботик всего лишь несколько раз покидал свой «дом». При праздновании столетия Санкт-Петербурга 16 мая 1803 года «Дедушка русского флота» находился на шкафуте⁵ стоявшего в Неве 110-пушечного корабля «Гавриил». Почетными стражами ботика были четыре столетних моряка Петровского времени, доставленные в Санкт-Петербург специальным императорским распоряжением.

В 1872 году ботик проделал в железнодорожном вагоне длительное путешествие в Москву, где открывалась Политехническая выставка, посвященная двухсотлетию со дня рождения Петра Великого. Морской отдел выставки начинался, естественно, осмотром знаменитого кораблика.

В 1928 году ботик из Петропавловской крепости перевезли в Петергоф и поместили в бывшем Птичьем вольере. В августе 1940 года исполком Ленсовета постановил передать судно на вечное хранение в Центральный военно-морской музей, который с тех пор он покидал только с июля 1941 года по март 1946 года, для эвакуации в Ульяновск.

И, наконец, расскажем о том, что собой представляет ботик. Это дубовое парусно-гребное судно, отделанное декоративной резьбой. Днище кораблика обито медными листами для предотвращения гниения. Водоизмещение его составляет 1,28 т, длина – 6,1 м, ширина – 1,97 м, осадка – 0,3 м, высота мачты – 6,61 м. Ботик нес четыре небольших орудия.



Усадьба «Ботик» близ Переяславля-Залесского

⁴ Ништадтский мир (30 августа 1721 года) – знаменовал победу России в Северной войне 1700–1721 годов со Швецией.

⁵ Шкафут – широкие доски, горизонтально уложенные вдоль бортов парусных кораблей.

Ботик, хранящийся в Санкт-Петербурге, – не единственное сохранившееся до наших дней судно, на котором ходил Петр. В старинном русском городе Переяславле-Залесском, расположенном в Ярославской области на берегу Плещеева озера, до сих пор можно видеть транспортный бот конца XVII века «Фортуна» – судно потешной флотилии Петра Алексеевича. Ботик хранится в специальной усадьбе-музее, открытой еще в 1803 году.



Герб Переяславля-Залесского

«Фортуна» несколько больше «Дедушки Русского флота». Длина ее составляет 7,3 м, а ширина – почти 2,9 м. Парусно-весельное судно (оно имело 10 уключин для весел и мачту) предназначалось для перевозки людей и грузов. Построено оно из мореного дуба и сосны.

«Фортуна» – последнее сохранившееся судно флотилии из числа строившихся зимой 1691–1692 года и ходивших по некогда глубокому озеру в навигацию 1692 года. Всего в потешных баталиях участвовало более сотни судов различных классов: три яхты, карбасы⁶, галеры и боты. Было даже два настоящих парусных корабля о 30 пушках каждый – «Марс»

⁶ Карбас – небольшое парусное и гребное судно поморов. Наличие полозьев на днище позволяло мореходам вытаскивать корабль на лед для зимовки.

и «Анна». Флотилия сберегалась царским указом, однако сгорела во время сильнейшего пожара 1783 года.



Бот «Фортуна»

Впрочем, сейчас флотилии было бы трудно бороздить воды озера. За последние 300 лет уровень воды в озере понизился более чем на 2 метра.

В дальнем плавании к морской глади всегда относились как к чему-то тайному и неизведанному, что человек до конца познать никогда не сможет. Неслучайно торговые моряки (включая убеленных сединами капитанов) старались задобрить океаны, бросая в воду золотые монеты. Особенно дурной славой пользовались Индийский и Тихий (Великий) океаны.

Простым матросам такая роскошь была не по карману. Они предпочитали молебны, которые командиры кораблей считали необходимым отслужить перед началом длинного и тяжелого перехода. Причем участие в нем принимали не только нижние чины, но и командный состав. «...Море с его опасностями не особенно по душе сухопутному русскому человеку», – писал Станюкович. Кроме того, каждый матрос считал своим долгом на прощание перекреститься на шпили соборов Кронштадта, Севастополя, Ревеля или иного порта.

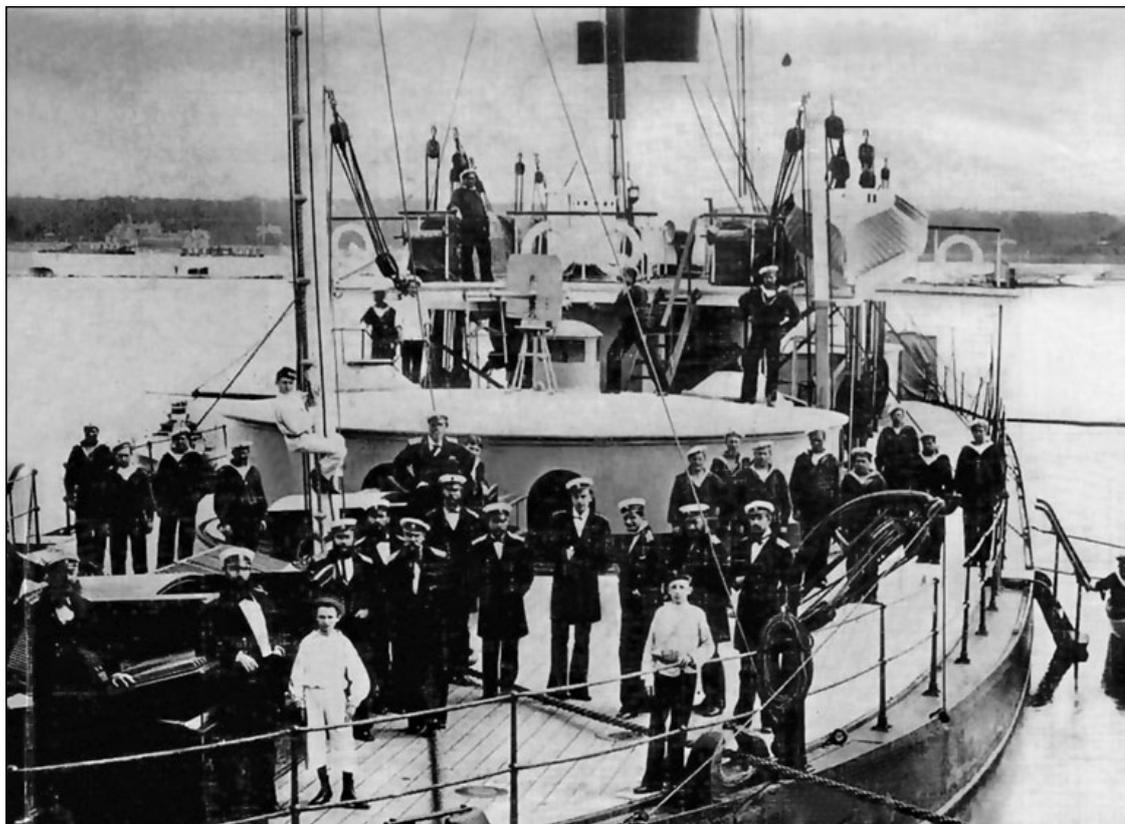
Теперь самое время перейти к суевериям – моряки всегда обращали внимание на приметы разного рода.

«Дело в том, что моряки, как и охотники, не вполне свободны от суеверий, и в частности верят в приметы. Как легко... несчастье могло быть сочтено за дурное предзнаменование, и тогда прощай хорошее настроение, столь необходимое в плавании, подобном нашему. Известно, что дело уже наполовину загублено, если потеряна вера в его счастливое окончание. Ведь команда, считающая себя обреченной, не станет с должным рвением выполнять

приказания командира, а будет на свою же погибель затруднять ему командование», – писал почти 180 лет назад российский кругосветный мореплаватель Отто Коцебу⁷.

В большинстве своем моряки крайне неодобрительно относятся к выходу в море 13-го числа, особенно если оно выпадает на понедельник либо на пятницу. Число «чертовой дюжины» действовало на мореплавателей просто удручающе и нередко приводило к тому, что капитаны предпочитали пересидеть лишний день в порту, нежели выбрать якорь в «неприятный» день.

Другое суеверие напрямую связано с прекрасным полом (справедливости ради отметим, что характерно оно для моряков всего мира). В этой связи интересно обратиться к воспоминаниям советского наркома военно-морского флота Николая Кузнецова (1904–1975), описывающего в своих воспоминаниях то, как к этому суеверию относились в «старшем классе» – среди офицеров британского флота (история относится к периоду Великой Отечественной войны).



Офицеры и команда броненосца береговой обороны «Русалка»

«На... крейсере «Кент»... из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация... В составе делегации была и известная общественная деятельница К.И. Николаева.

Значительно позже Майский⁸ рассказал мне о неожиданных трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться на этом крейсере... Командир «Кента» не хотел брать на корабль нашу делегацию, во-первых, потому, что в ней было 13 человек, а во-вторых, из-за того, что в ее составе была женщина...

Опытный и находчивый дипломат, Майский быстро вышел из положения. Он попросил включить его в состав делегации, и пассажиров стало четырнадцать. А о Николаевой сказал,

⁷ Отто Коцебу (1778–1846) – окончил службу в чине капитана 1-го ранга.

⁸ Майский Иван Михайлович (1884–1975) – в 1932–1943 гг. посол СССР в Лондоне.

что она борется за общие интересы Советского Союза и Англии, поэтому для нее должно быть сделано исключение. На том и порешили.

На обратном пути из Англии в СССР нашу делегацию взяли на борт крейсера «Адвенчер» с неменьшим трудом: к тринадцати ее членам пришлось срочно присоединить одного журналиста.

И все же крейсер не миновал беды: он столкнулся в море с танкером и, получив повреждение, вынужден был вернуться в свою базу. Англичане, конечно, не замедлили объяснить случившееся тем, что на корабле была женщина. Так Клавдия Ивановна Николаева стала «виновницей» ущерба, понесенного британским флотом».

Отдельно стоит сказать о суеверных штурманах парусной эпохи. Особенно они не любили вопросов о сроках прихода в порт назначения. Типичным примером такого штурмана могут служить слова персонажа повести Станюковича «Вокруг света на «Коршуне». Степан Ильич Овчинников: «В море не очень-то можно рассчитывать. Придем, когда придем!» Именно поэтому в вахтенном журнале никогда не обозначается порт назначения корабля.

Указывать с берега пальцем на выходящий из гавани корабль – значит обречь судно и всех моряков на его борту на неминуемую гибель. А палец, направленный в небо, приносит шторм.

Если же молодые офицеры начинали иронизировать относительно даже самой возможности урагана и шторма, то старики-судоводители приходили в состояние тихой ярости:

«Типун вам на язык... Встретим, так встретим, а нечего о нем говорить!» – резко отвечает Степан Ильич на «бестактный» вопрос мичмана Лопатина.

Более того, в сильный шторм среди многих моряков было принято надевать, как перед гибелью, свежее белье.

Не стоило и ругать только что закончившуюся бурю. «Прошла, и слава Богу», – говорили штурмана.

С парусных времен сохранилось другое суеверие – не стоит начинать собирать вещи, пока не отдан якорь и не закреплены швартовы. Кроме того, на палубу нельзя ступать правой ногой, на ней нельзя свистеть и плевать, а также выходить на нее без головного убора. Нехорошо, если на стоянке на клотик мачты сядет ворона.

Крайне дурная примета – случайно уронить за борт ведро или швабру. Будет шторм. И это при том, что швабра помогает бороться со штилем. Для того чтобы появился попутный ветер, ею надо поболтать за бортом. Неплохо помогает в этом случае и выбрасывание за борт старой швабры. Но как только потянуло ветерком, швабру надо срочно убрать в трюм.

Ветер также призывали царпаньем мачты со стороны, откуда он ожидался. А вот свистеть, вопреки расхожему мнению, вообще в плавании не рекомендовалось. Тот звук был крайне не по душе морским божествам.

Даже безобидное постукивание в море по стеклянному стакану означает смерть в морской воде. Что же касается легендарных крыс, покидающих корабль перед его гибелью, то для такого поведения есть веские причины. Неприятные хвостатые животные не выносят сырости, и их бегство означает, что на судне открылась течь. Поэтому старые моряки точно знали – если с корабля побежали крысы, стоит проверить, нет ли в трюме течи.

Есть, конечно, и хорошие приметы. Удачу приносит подкова над дверью капитанской каюты – кораблю будет всегда сопутствовать удача. У русских моряков подкову принято вешать «рогами» вниз. Как утверждают, подкова была прибита на одной из мачт «Виктории» – флагманского корабля адмирала Горацио Нельсона. Хотя пользу лично Нельсону она принесла относительную – адмирал хотя и разбил соединенный франко-испанский флот у мыса Трафальгар, но и сам погиб в сражении. Сама «Виктори», жестоко пострадавшая в бою, до

сих пор находится в строю Британского флота. Более того, именно она официально является флагманским кораблем флота, действующего в водах метрополии.

Для женщин считалось очень хорошим предзнаменованием прикоснуться к воротнику морского офицера – видимо, расшитые золотом вороты притягивали к представительницам прекрасного пола «золотых» кавалеров. И если про опасности пребывания на борту женщины мы уже говорили, то наличие на корабле ребенка – примета более чем хорошая.

Самое удивительное, что моряки прекрасно относятся к котам на борту, особенно – к черным. Этот зверь, крайне опасный на берегу, приносит удачу. Хорошей приметой считается чихание на правом борту, хотя щекотание в носу человека, стоящего у левого борта, может привести к кораблекрушению.

Чрезвычайно хорошая примета – встреча в открытом море с китом. Но встреча с ним в тех местах, где этих морских гигантов раньше не видели, сулит мало хорошего. Китобои, само собой, не в счет.

Особое место в сердцах моряков занимают чайки. Во многих странах существует поверье, что именно в них переселяются души погибших в море. Однако те, кому приходилось плыть в одиночку в открытом море, относятся к чайкам крайне настороженно – налетая голодной стаей, эти с виду безобидные крикливые птицы могут наброситься и заклевать до смерти.



Броненосец «Орел»

Суеверия очень часто возникали даже на самой безобидной почве.

В октябре 1904 года при выходе из Кронштадтской гавани в составе 2-й эскадры Тихого океана под командованием контр-адмирала Зиновия Рожественского⁹ эскадренный броненосец «Орел» сел на мель – сильный восточный ветер резко понизил глубину воды. Был вызван землечерпательный караван, и корабль продолжил путь, однако моряки – как матросы, так и офицеры – еще долго шептались о том, что «Кронштадт не пускает нас на войну».

⁹ Зиновий Рожественский (1848–1909) – окончил службу в чине вице-адмирала.



Подводная лодка «Акула»

«Эти два дня, пока землечерпалки рыли для нас канал, офицеры нашего броненосца ходили с хмурыми лицами и ворчали на все и вся», – писал позже в своих воспоминаниях мичман с «Орла» князь Язон Туманов¹⁰.

Существовали и традиции, принятые на том или ином корабле.

Так, на погибшей в 1915 году подлодке «Акула» было принято пить чай из настоящего самовара, причем не только на берегу, но и в плавании. Двухведерный тульский агрегат в сопровождении мешка березовых чурок и сосновых шишек брали в каждое плавание. Первая кружка подносилась командиру, затем оделяли офицеров и нижних чинов. Такого рода чаепития сплачивали экипаж, превращая его в единый организм.

¹⁰ Язон Туманов (1883–1955) – окончил службу в чине капитана 1-го ранга.

Глава 2 «На флаг и гюйс!»¹¹



Сразу скажем, что флагов корабль несет несколько.

Самым главным знаменем корабля являлся кормовой Андреевский флаг – прямоугольное белое полотнище с голубым диагональным крестом. Такой крест был принят в честь небесного покровителя России – Святого апостола Андрея Первозванного. Как говорил Петр Великий, «флаг белый, через который синий крест Святого Андрея, того ради, что от сего апостола приняла Россия святое крещение».

Согласно легендам, зафиксированным анналами Русской православной церкви, Святой Андрей бывал на территории Российской империи с миссионерской миссией.

Дело было так.

После Сошествия Святого Духа на апостолов апостол Андрей отправился с проповедью Слова Божия в восточные страны. Он прошел Малую Азию, Фракию, Македонию, дошел до Дуная. Затем Андрей посетил побережье Черного моря, Крым, Причерноморье и по Днепру поднялся до места, где стоит теперь город Киев. Здесь он останавливался у Киевских гор на ночлег. Встав утром, он сказал бывшим с ним ученикам: «Видите ли горы эти? На этих горах воссияет благодать Божия, будет великий город, и Бог воздвигнет много церквей». Апостол поднялся на горы, благословил их и водрузил крест. Помолившись, он поднялся еще выше по Днепру и дошел до поселений славян, где был основан Новгород.

Примечательно, что похожий флаг имеет Шотландия. Правда, у шотландцев диагональный белый крест лежит на синем фоне. И это не случайно – Святой Андрей Первозванный является небесным покровителем шотландцев.

¹¹ Команда, подаваемая перед церемониями подъема и спуска флага.

В знакомом нам ныне виде Андреевский флаг появился не сразу. Согласно ряду источников, корабли потешной петровской флотилии, бороздившие воду Плещеева озера, несли Андреевский крест, наложенный на полотнище нашего современного государственного трехцветного флага, именовавшегося в те времена «флагом царя Московского».

В 1668–1697 годах российский кормовой военно-морской флаг представлял собой красное полотнище с синим прямым крестом, лучи которого немного не доходили до краев знамени. В левом верхнем и правом нижнем углах располагались белые прямоугольники. Бушпритный флаг (будущий кайзер-флаг)¹² был точно таким же, только без красного фона.

Впрочем, первый документ, где упоминается косой крест Андрея Первозванного, относится лишь к 1699 году. Это черновик инструкции Петра Первого российскому посланнику в Турцию дьяку Емельяну Ивановичу Украинцеву, отправленному на корабле «Крепость» из Азова в Константинополь (в Московском государстве и позже в Российской империи принципиально не использовали название «Стамбул»). В документе рукой Петра нарисован русский триколор с косым крестом.

Но официально российским военно-морским флагом крест Святого Андрея стал только в 1703 году после занятия русскими острова Котлин, где позже был построен Кронштадт. Четыре луча креста символизировали для царя закрепление российского владения берегами морей Балтийского, Каспийского, Азовского и Белого. «Слава, слава Богу за исправление нашего стандарта, который во образе креста Святого Андрея исправить благоволил», – писал Петр после того, как Россия закрепилась и на берегах Балтийского моря. Заметим, что моря Дальнего Востока в расчет не шли.

Перед началом боя Андреевский флаг поднимался также на стеньгах¹³ мачт либо ноках¹⁴ реев.

Беговые части флота – флотские экипажи – носили флаг на древках. Если в походе кораблем командовал командир флотского экипажа, то Андреевский экипажный флаг путешествовал в его каюте.

В разное время существовали белый, синий и красный флаги, в крыжах (верхний правый угол) располагались Андреевские кресты. Их несли корабли авангарда, кордебатали (главные силы) и арьергарда. Однако в 1865 году эти флаги были окончательно отменены.

¹² Флаг, поднимаемый на носу корабля на стоянке, а также в морских крепостях.

¹³ Стеньга – продолжение мачты.

¹⁴ Нок – оконечность.



Линейный корабль «Азов» под Георгиевским флагом

Кормовой флаг корабля мог иметь в центре изображение «чуда Святого Георгия о змие». Георгиевский флаг впервые получил в 1827 году за героизм экипажа в Наваринском морском сражении линейный корабль «Азов» Балтийского флота. В 1829 году Георгиевский флаг был присвоен брига Черноморского флота «Меркурий», заставившему отступить два турецких линейных корабля. Георгиевские знамена передавались со временем кораблям, носившим названия «Память Азова» и «Память Меркурия».

Имя «Память Азова» последний раз в русском флоте носил полуброненосный фрегат, в 1892 году переквалифицированный в крейсер 1-го ранга. Именно на этом корабле будущий император Николай Второй путешествовал в Японию, где едва не был зарублен полицейским офицером.

В 1906 году его, после матросского мятежа, переименовали в «Двину», а в 1917 году вернули старое название. В 1919 году корабль погиб в результате атаки Кронштадта бри-

танскими торпедными катерами. В 1925 году корабль подняли и преобразовали в склад, в качестве которого он служил до 1927 года. Спустя два года старый фрегат был окончательно разобран.

Последним кораблем, носившим имя «Память Меркурия», был бронепалубный крейсер, однотипный со знаменитым «Очаковым». В 1922 году он был переименован в «Коминтерн», а еще спустя 20 лет тяжело поврежден германской авиацией в черноморском порту Поти (ныне – Грузия). Несколько позже корпус крейсера был затоплен в качестве волнолома в устье грузинской реки Хоби (в 1946 году на корпусе старого корабля была смонтирована противокатерная артиллерийская батарея), где он, возможно, находится и по сей день, если еще не сдан на металлолом.

Отметим, что крейсер «Память Меркурия» первоначально носил название «Кагул». Но после мятежа под руководством революционного лейтенанта Петра Шмидта (1867–1906) восставший крейсер «Очаков» был переименован в «Кагул», после чего и последовало переименование однотипного корабля.



Бой брига «Муркурий» с двумя турецкими линейными кораблями (с картины Ивана Айвазовского)

Знамена флотских экипажей, комплектовавших эти корабли, также были Георгиевскими. К примеру – флаг 12-го Балтийского экипажа, к которому был приписан линкор «Азов».

После героической обороны Севастополя в 1854–1855 годах Георгиевские знаменные флаги были присвоены флотским экипажам Черноморского флота (с 29-го экипажа по 45-й). Это было сделано Высочайшим приказом по Морскому ведомству от 30 августа 1856 года.

Гораздо раньше – 5 июня 1819 года – указом императора Александра Первого Георгиевские Андреевские флаги были присвоены Гвардейскому флотскому экипажу и всем кораблям, комплектовавшимся моряками экипажа. Текст документа гласит: «В память сражения при Кульме¹⁵ в прошлую французскую войну, пожаловав за отличие Гвардейскому экипажу Георгиевское знамя, повелеваю: сей знак отличия поместить во флаг, брейд-вымпел и вым-

¹⁵ Сражение при Кульме произошло 17–18 августа 1813 года.

пел и употреблять оные на брам-стенгах по чинам вместо обыкновенных на кораблях и прочих судах, также и на шлюпах, которые будут укомплектованы из сего экипажа».

Кормовой флаг на корабле охранял специальный часовой, который оставался на своем посту даже во время боя. Воспоминания современников сохранили для нас имена матросов, охранявших флаг и не покидавших свои посты до прихода нового часового даже после тяжелейших ранений. Стоявшие на открытом пространстве рядом с боевым флагом моряки нередко погибали.

Так, в ходе боя у Порт-Артура 27 января 1904 года часовой у кормового флага броненосного крейсера «Баян» Никифор Печерица получил осколочные ранения в обе ноги, однако пост не покинул. Сменили его только после боя – офицеры заметили, что унтер стоит в крайне неестественной позе.

Одним из последних покинул свой корабль в корейском порту Чемульпо (современный Ичхон) и часовой у знамени крейсера «Варяг». Боцманмат¹⁶ Петр Оленин не сменялся на протяжении всего боя и не погиб чудом – осколками посеколо голландку и брюки, разбило приклад винтовки и разорвало сапог. При этом сам унтер получил лишь легкое ранение в ногу.

Часовой у флага на грот-мачте броненосного крейсера «Россия» в бою с японскими кораблями в Корейском проливе 1 августа 1904 года временно покинул пост только по требованию старшего офицера крейсера. К тому моменту он был неоднократно ранен и истекал кровью. Нетрудно догадаться, что на свое место он вернулся сразу после перевязки.

Существовали и Андреевские флаги особого образца. Так, знамя Морского кадетского корпуса в середине полотнища поверх креста имело в желтом круге изображение государственного герба Российской империи (двуглавый орел). На концах каждого из четырех лучей креста располагались гербы самого корпуса и императорские вензеля.

Что же касается современного трехцветного государственного флага России (полотнище с бело-сине-красными горизонтальными полосами), то оно как минимум на 30 лет старше полотнища с крестом Святого Андрея Первозванного. Согласно некоторым данным, он поднимался над российским кораблем «Орел», вступившим в строй в 1668 году. В связи с этим не слишком обоснованной представляется версия о том, что российский национальный флаг был придуман Петром Первым после пребывания в Голландии – как известно, Петр родился в 1672 году. Другое дело, что в 1705 году Петр объявил бело-сине-красный триколор «торговых, коммерческих и промышленных судов флагом».

11 июня 1858 года был подписан указ императора Александра II о государственном флаге гербовых цветов (горизонтальные черная, желтая и белая полосы), однако и после этого все суда российского коммерческого флота вне зависимости от формы собственности продолжали ходить под флагом 1705 года. Упорство российских моряков привело к появлению 7 мая 1883 года указа следующего императора Александра III. Монаршая воля предусматривала, «чтобы в торжественных случаях, когда признается возможным дозволить украшение зданий флагами, был употребляем исключительно русский флаг, состоящий из трех полос: верхней – белого, средней – синего и нижней – красного цветов».

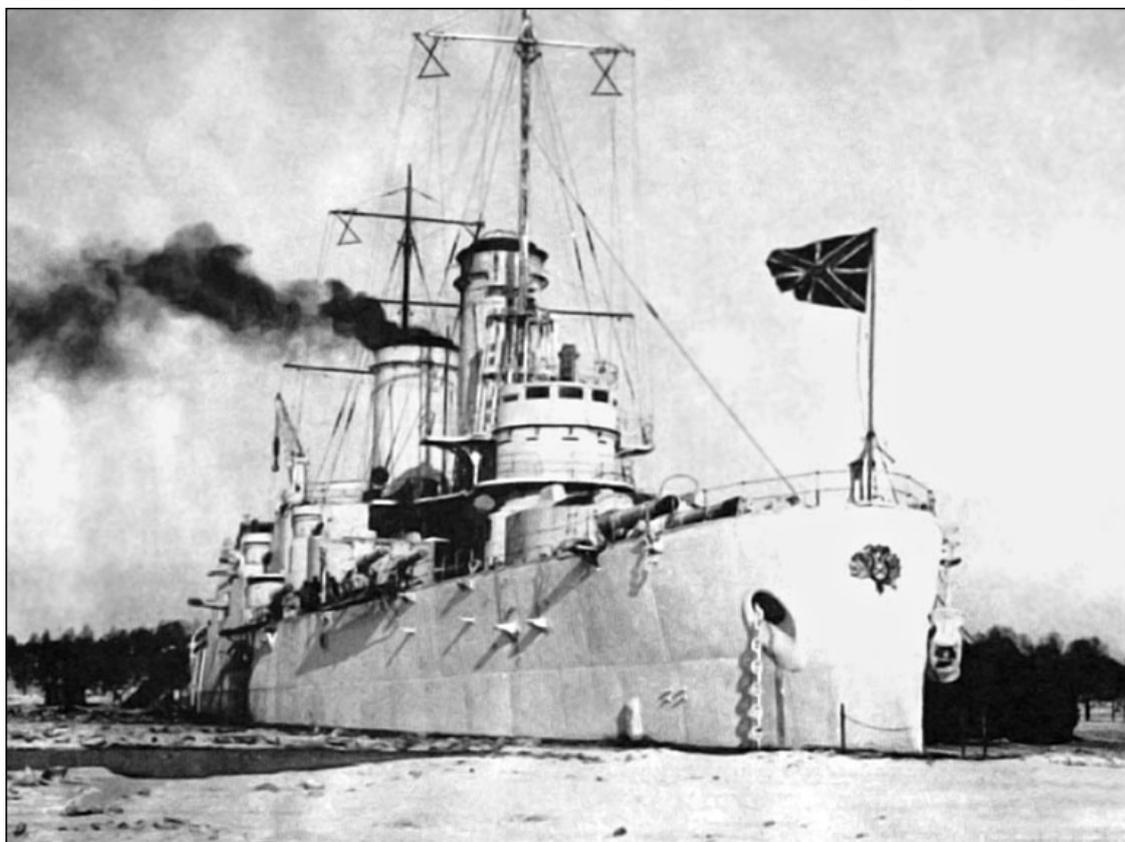
Что же касается черно-желто-белого знамени, то оно стало флагом императорской фамилии. В случае присутствия на корабле императора поднимался его штандарт – государственный орел на золотом фоне.

Андреевский флаг, бело-сине-красный триколор и все остальные символы старой России были отменены только после Октябрьской революции. Исключение составили лишь флаги императорской фамилии и ее членов – они прекратили свое существование осенью 1917 года, после того, как страна стала республикой. До середины 1920-х годов Андреев-

¹⁶ Боцманмат – звание унтер-офицера флота, обычно соответствовавшее судовой должности младшего боцмана.

ские флаги реяли над кораблями Бизертской эскадры, составленной из уведенных из Крыма в ноябре 1920 года кораблей Черноморского флота.

В отличие от флага, который поднимался на любом корабле ежедневно в 8 утра и спускался обычно с наступлением темноты, гюйс¹⁷ (его еще называли крепостным флагом) полагался только боевым судам 1-го и 2-го ранга. Он представлял собой красное прямоугольное полотнище, на которое были наложены прямой и косой белые кресты, а также Андреевский флаг. Получалось нечто, отдаленно напоминающее британский государственный флаг.



Линкор «Андрей Первозванный» на зимовке. Виден кайзер-флаг и носовое украшение

Отметим, что гюйс Российского императорского флота сохранялся в ВМФ СССР до 28 августа 1924 года.

Гюйс поднимали на носовом флагштоке (именуемом гюйс-шток) при стоянке на якоре, на бочке, на швартовах, либо в доке. Кроме того, такой флаг поднимался на береговой батарее, выделенной для производства артиллерийского салюта в ответ на приветствие иностранного корабля.

Впрочем, гюйс мог подниматься не только на своем «штатном» гюйс-штоке, но и на бизань-мачте. Правом поднимать флаг на ней обладали великие князья и великие княгини, причем по персональному разрешению императора (флаги великих княгинь имели боковой вырез и напоминали флюгер). Все великокняжеские кайзер-флаги несли в центре круг с изображением императорского штандарта на желтом фоне.

По воле императора кайзер-флаг мог быть присвоен и неавгустейшей особе. Так, право поднимать гюйс было предоставлено графу Алексею Орлову (будущий Орлов-Чесменский, 1735–1807), командовавшему российской эскадрой в ходе 1-й Архипелагской экспедиции. Это было сделано Екатериной II для того, чтобы подчиненные никогда ранее не вступав-

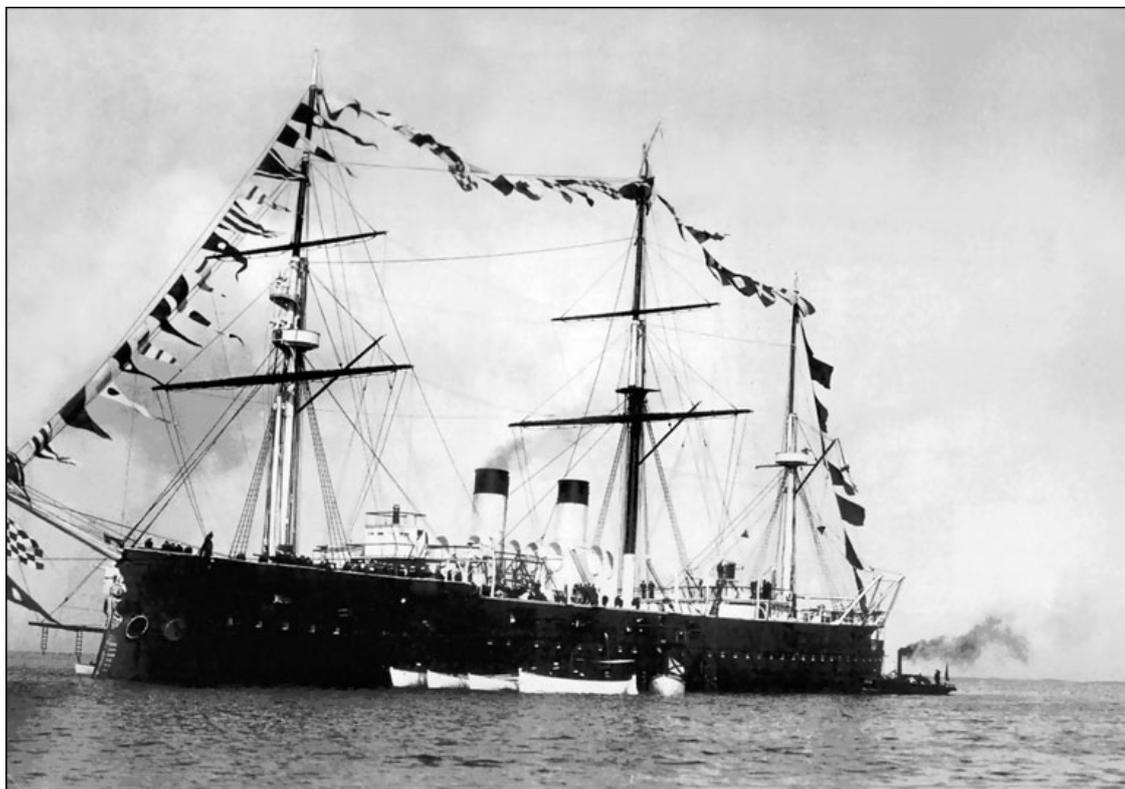
¹⁷ От голландского слова *gues* – флаг.

шему на палубу корабля Орлову адмиралы чтили его как командующего всеми морскими и сухопутными силами на театре боевых действий, а также «полномочного представителя» императрицы.

Граф Орлов-Чесменский, возможно, является единственным имеющим отношение к флоту человеком, чей герб украшает изображение кайзер-флага. А получил он его 13 сентября 1773 года в память победы русского флота в Чесменском сражении, происшедшем 24–26 июня 1770 года. Кстати, право поднимать кайзер-флаг на судах Русского военно-морского флота он сохранил пожизненно.

Как мы заметили, и флаг, и гюйс корабли несли преимущественно лишь в светлое время суток. Круглосуточно был поднят вымпел на грот-мачте – длинный узкий флаг, оканчивающийся раздвоенной косицей. Это означало, что судно находится в кампании, то есть активно несет службу.

Особый вымпел (брейд-вымпел) был присвоен командиру соединения кораблей, поднимавшему его на своем флагмане. В царском флоте такой вымпел поднимали офицеры, не имевшие адмиральского чина. Поэтому в послужном списке обычно писалось – «командующий под брейд-вымпелом». Слово «командующий» означало, что чин офицера не соответствовал должности.



Броненосный фрегат «Минин» несет флаги расцвечивания

В Российском императорском флоте существовала торжественная церемония подъема флага. Команда строилась во фронт; место на левой стороне шканцев¹⁸ занимал вооруженный ружьями караул. Появление на фалах Андреевского стяга офицеры под барабанный сигнал «поход» встречали отдаванием чести, а матросы – снимали головные уборы.

Слово гардемарину Леониду Соболеву (1898–1971), описавшему спустя много лет подъем флага на линейном корабле «Генералиссимус Суворов» (под этим названием скры-

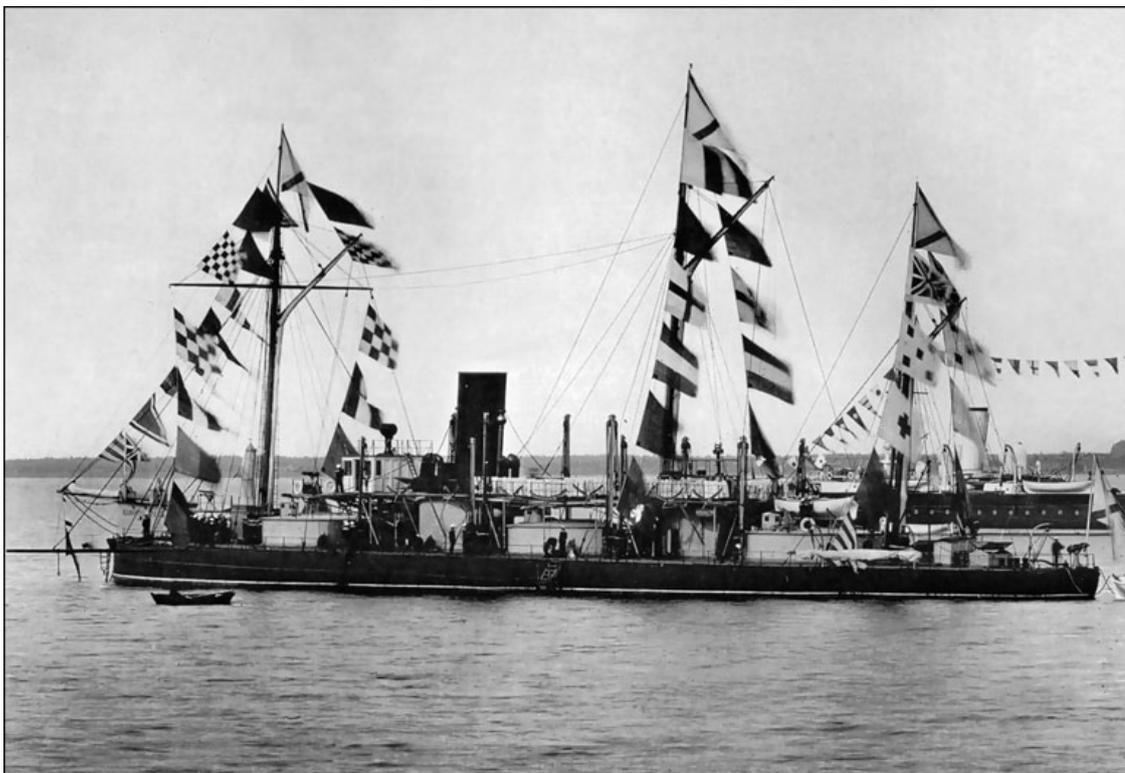
¹⁸ Шканцы – почетное место на корабле, расположенное между грот-мачтой и бизань-мачтой.

вались однотипные «Император Павел Первый» и «Андрей Первозванный») следующим образом:

«Колокольный звон склянок. Резкие фанфары горнов, подобранных нарочно чуть не в тон. Стук весел, взлетающих над шлюпками вертикально вверх. Свист всех дудок унтер-офицеров. Трепетание ленточек фуражек, сорванных одновременно с тысяч голов. Двойной сухой треск винтовок, взятых на караул: ать, два! Флаг медленно поднимается к клоту, играя складками. Флаг доходит «до места» в тишине».

После подъема флага следовал доклад командиру старшего офицера, старших специалистов и судового врача.

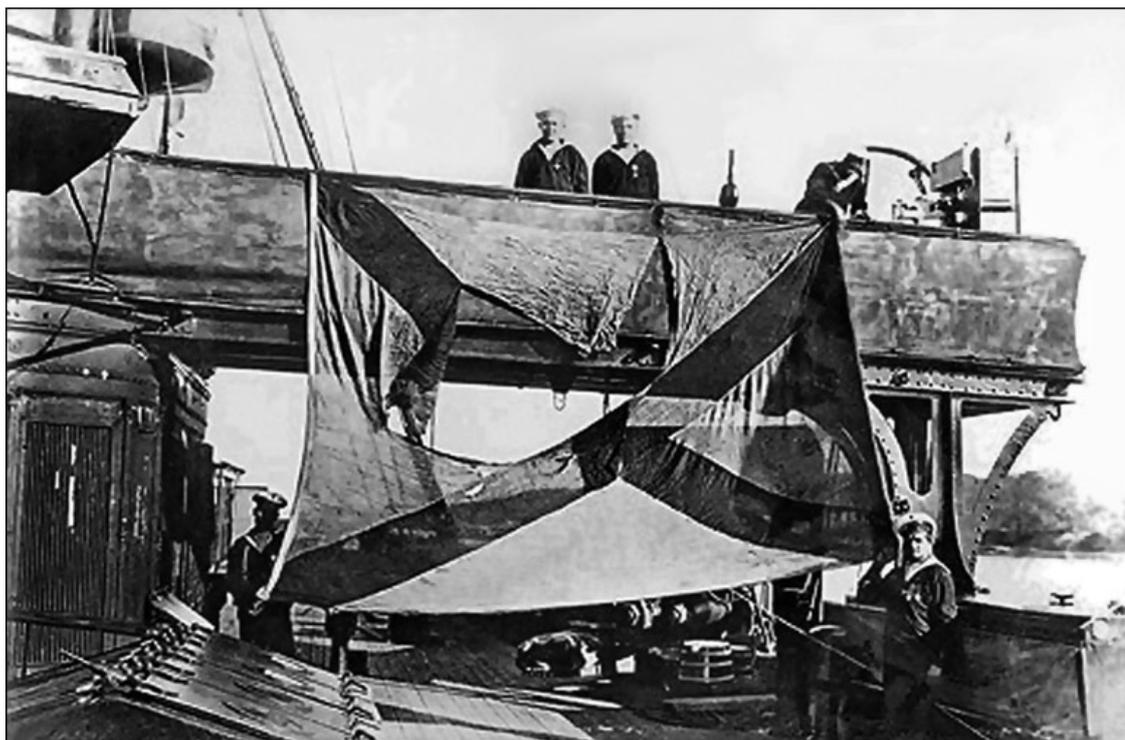
Примечательно, что первый подъем флага на боевом корабле Российского Императорского флота сопровождался артиллерийским салютом, после которого шел торжественный молебен. Спуск флага перед неприятелем считался одним из самых тяжких преступлений, возможных во флоте.



Броненосец береговой обороны «Адмирал Грейг» несет флаги расцветивания

«Все воинские корабли Российские не должны ни перед кем спускать флаги, вымпелы и марсели, под штрафом лишения живота», – гласит Морской устав Петра Великого.

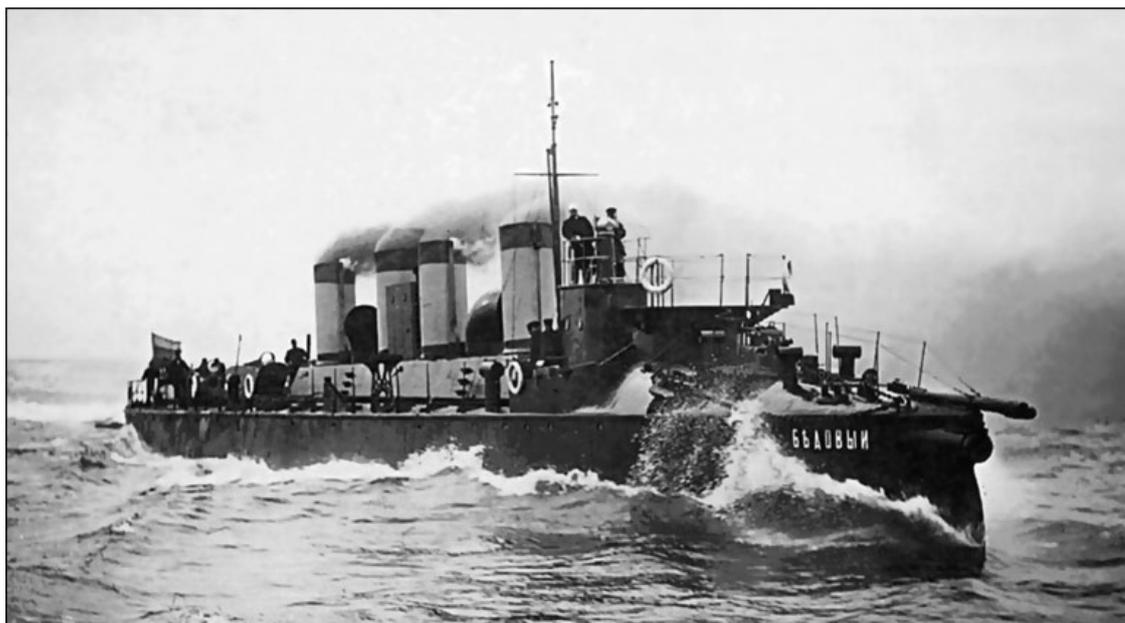
Наказание за спуск флага перед неприятелем было неминуемо. К примеру, командиру фрегата «Рафаил» капитану 2-го ранга Семену Стройникову, сдавшему корабль в 1828 году перед лицом превосходящих сил турок, Николай I даже запретил жениться, дабы в последующем трусов для русского флота не плодить. Кроме того, в 1830 году, после возвращения из турецкого плена, он был по суду лишен чинов и орденов, а также разжалован в матросы.



Флаг броненосного крейсера «Громобой» после боя с японской эскадрой в Корейском проливе

Впрочем, с женьбой император, как позже выяснилось, опоздал. У Стройникова было уже двое детей, причем мужского пола – Николай и Александр, родившихся, соответственно, в 1813 и 1824 годах. Оба они стали морскими офицерами, причем разжалование отца на их карьеру не повлияло. И Николай, и Александр стали контр-адмиралами, причем старшего из них произвели в офицеры спустя несколько месяцев после сдачи «Рафаила» в возрасте неполных 16 лет за боевое отличие. Возможно, в качестве дополнительного укора отцу.

Но Николай I даже и представить себе не мог, что в царствование его правнука, императора Николая II, Андреевские флаги спустят сразу целых пять русских кораблей. Речь идет о завершающей фазе Цусимского сражения 14–15 мая 1905 года. Тогда японскому флоту под командованием адмирала Хэйхатиро Того сдались два эскадренных броненосца, два броненосца береговой обороны и миноносец, на борту которого находился тяжело раненный командующий 2-й эскадрой флота Тихого океана вице-адмирал Зиновий Рожественский.



Ходовые испытания миноносца «Бедовый». Вооружение еще не установлено

На удивление современников, с адмиралами сдавшихся боевых судов поступили весьма мягко.

Командующий 3-м боевым отрядом эскадры контр-адмирал Николай Небогатов (1849–1922) был сначала лишен чинов и наград, а затем, в 1906 году, приговорен к смертной казни, сразу же замененной 10 годами заключения в крепости. Впрочем, отсидел он лишь 3 года и был досрочно освобожден. Флот, впрочем, ему спуск флага не простил – сыну Небогатова, обучавшемуся в Морском кадетском корпусе, была устроена такая обструкция, что ему пришлось покинуть корпус и оставить все надежды стать морским офицером.



Контр-адмирал Николай Небогатов

Командиры сдавшихся с Небогатовым кораблей – капитаны 1-го ранга Николай Лишин (родился в 1856 году, командир броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин»), Сергей Григорьев (родился в 1855 году, командир броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин») и Владимир Смирнов (родился в 1856 году, командир флагманского эскадренного броненосца «Император Николай Первый») – как и их флагман, были приговорены к смертной казни, замененной заключением в крепости. То же наказание ожидало капитана 2-го ранга Николая Баранова (1856...), сдавшего японцам миноносец «Бедовый» вместе с вице-адмиралом Рожественским.

Отметим, что сыну Лишина – Николаю (родился в 1893 году) – все-таки удалось стать офицером флота. Сам же бывший капитан 1-го ранга участвовал в Первой мировой войне, причем простым солдатом, несмотря на довольно преклонный возраст – в 1914 году ему было уже около 58 лет.

Начальник штаба Небогатова, капитан 1-го ранга Василий Кросс (родился в 1863 году) отделался четырьмя месяцами заключения в крепости.

Наказание ожидало и офицеров эскадренного броненосца «Орел» во главе со старшим офицером капитаном 2-го ранга Константином Шведе (1863–1933, командир корабля капитан 1-го ранга Николай Юнг¹⁹ был смертельно ранен в ходе сражения). Все они были полностью оправданы по суду в связи с катастрофическим положением броненосца – он был совершенно неспособен сопротивляться противнику и мог в любой момент перевернуться.

¹⁹ Николай Юнг – родился в 1855 году.

Обычный, ежевечерний, спуск флага происходил также не без определенных церемоний.

Для стороннего зрителя на рейде о предстоящем спуске флага говорил, прежде всего, спуск за пять минут до захода солнца брам-рей и брам-стенг, которые возвращались на свои места перед утренним построением. Эта операция производилась для того, чтобы мачты имели меньшую парусность, а корабль не имел склонности к неожиданному дрейфу.

Когда солнце достигало горизонта, начинали спускать кормовые и стеньговые флаги, а также гюйсы. Корабельные духовые оркестры между тем играли «Боже, царя храни!» и старинный гимн «Коль славен наш господь в Сионе». На палубах в полной тишине стояли во фронт офицеры и матросы со снятыми фуражками и бескозырками. Звучала команда «Накройсь!», и экипаж начинал готовиться ко сну.

Церемонии подъема и спуска флага имели для личного состава флота настолько большое значение, что действовали даже в чрезвычайных обстоятельствах. Например, как показало следствие, о них не забывали даже восставшие на «Князе Потемкине Таврическом».

В русском флоте существовала традиция передачи старых, заслуженных флагов экипажам хорошо зарекомендовавших себя кораблей. Например, 25 октября 1911 года на хранение команде крейсера «Адмирал Макаров» был передан Георгиевский флаг бывшего 12-го Балтийского Королевы Эллинов флотского экипажа. Знамя было вменено морякам 12-го флотского экипажа далеко не случайно – как мы помним, именно его моряками был укомплектован линейный корабль «Азов», героически сражавшийся в Наваринском сражении.

Напоследок скажем о красном флаге, ставшем с 1917 года военно-морским знаменем России, а затем и СССР. Впервые он был поднят на мачте эскадренного броненосца «Князь Потемкин Таврический» в ходе мятежа на корабле в 1905 году. И произошло это вовсе не из-за намерения матросов подчеркнуть свою революционность – как известно, восстание имело прежде всего экономические причины. Обратимся к флажным таблицам.

Красный флаг (по русскому военно-морскому своду – «Наш») означает «стреляю», «грузу боеприпасы». Поэтому потемкинцы подняли его перед возможным столкновением с правительственной эскадрой совершенно не случайно, в знак серьезности своих намерений.

Добавим, что красный флаг в начале XX века принадлежал восточноафриканскому султанату Занзибар. Что давало повод русским офицерам между Февральской и Октябрьской революциями 1917 года грустно острить: «Интернационал – это когда на русских кораблях под занзибарским флагом в финляндских водах на немецкие деньги играют французский гимн²⁰».

В своде есть и другие цветные флаги.

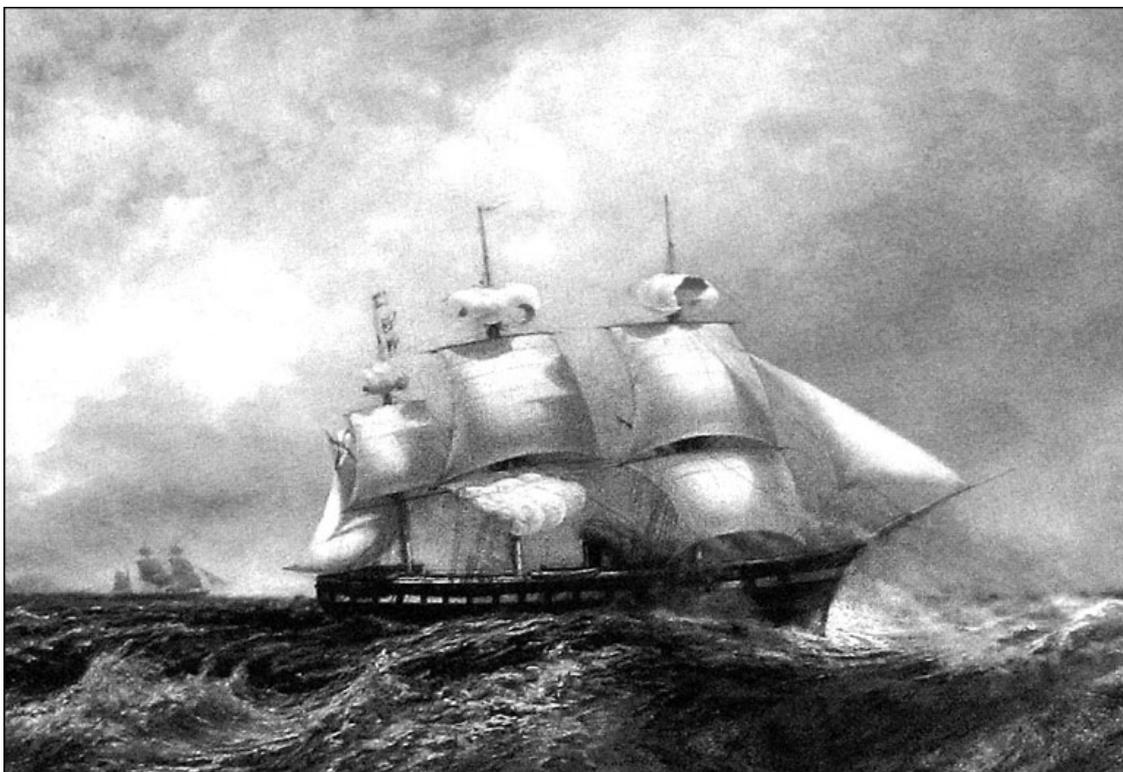
Треугольный синий флаг «Глаголь» означает «обнаружен противник», а по международному своду – требование прислать лоцмана. Если же этот флаг поднимает рыболовецкое судно, то оно намерено выбирать сети.

Прямоугольный флаг желтый – «Добро» означает чаще всего согласие. Зато в международном флажном своде его подъем означает «держитесь в стороне от меня, я управляюсь с трудом».

²⁰ Речь шла о «Марсельезе», которая в тот момент использовалась в качестве гимна свергнувшей монархию России.

Глава 3

Что в имени тебе моем? Названия кораблей русского флота



Как и в военно-морских силах других стран, в Российском императорском флоте существовала достаточно сложная система наречения кораблей.

Первое известное нам название крупного корабля русского флота – «Фредерик». Оно было дано в 1636 году судну, построенному в Голштинии²¹ в царствование царя Михаила Федоровича (деда Петра Великого). «Крестным отцом» его стал герцог Фридрих III, правивший в 1616–1659 годах.

Что же касается первого крупного боевого судна русской постройки – «Орла», то его имя было избрано отцом Петра, царем Алексеем Михайловичем. В изданном по случаю завершения постройки корабля царском указе было приказано «нашить» (прикрепить) по орлу на носу и на корме. С тех пор до 1917 года существовала традиция украшать позолоченными геральдическими птицами оконечности кораблей 1-го и 2-го ранга. Потерять корону считалось дурным предзнаменованием (как минимум разнос от начальства).

Первый фрегат Балтийского флота, заложенный в 1703 году на Олонецкой верфи (современная Карелия), получил название «Штандарт». Название, по словам Петра Великого, было дано «в образ, понеже тогда четвертое море присовокуплено»²². Последней это имя носила императорская яхта, позже после коренной перестройки служившая в советском военно-морском флоте в качестве минного заградителя «18 марта»²³, «Марти»²⁴ и «Ока».

²¹ Область на границе Германии и Дании.

²² Речь идет о Балтийском море. Первые три моря – Белое, Азовское и Каспийское. Орел на императорском штандарте держал в лапах изображения этих морей.

²³ 18 марта – день Парижской коммуны.

А самый первый линейный корабль русского флота – 58-пушечный «Гото Предестинация» («Божье предзнаменование») был заложен 29 ноября 1698 года в Воронеже по чертежам Петра Великого. Отметим, что больше такого корабля в списках флота не было.

В эпоху парового и броненосного флотов (то есть с середины XIX века) броненосцы и линейные корабли обычно наименовывались в честь линейных кораблей парусной эпохи. Так, флагман Черноморского флота дредноут «Императрица Мария», погибший 7 октября 1916 года в Севастополе при до конца еще не выясненных обстоятельствах, носил имя флагманского корабля вице-адмирала Павла Нахимова (1803–1855), на борту которого знаменитый русский флотоводец выиграл Синопское сражение с турецкой эскадрой.

²⁴ Андрэ Марти – руководитель волнений французских моряков на линкорах «Жан Бар» и «Франс» (Одесса, 1919 год).



Линейный корабль «Гото Предестинация»

С флагманом Нахимова связана еще одна история, также имеющая прямое отношение к преемственности названий кораблей Российского императорского флота. На его предшественнике император Николай I в октябре 1828 года пережил сильнейший шторм на пути из Варны в Одессу – корабль чудом не был выброшен на турецкий берег. Добавим, что плавание происходило во время очередной войны с Османской империей. В память об этом путешествии император приказал при строительстве новой «Императрицы Марии» вделать кусок форштевня (носовой оконечности) старого корабля в форштевень новой «Марии».

Другая большая группа названий – по местам известных сражений, выигранных российскими вооруженными силами на суше и на море. Примерами могут служить такие корабли, как «Гангут», «Синоп», «Бородино», «Севастополь», «Измаил», «Кинбурн», «Наварин» и «Петропавловск». Были также корабли, названные в честь сражений против «врагов внутренних» – например, «Вола» (в память победы над польскими повстанцами при одноименном местечке).

Особняком стоят парусные и паровые линейные корабли, носившие имя августейших особ – императоров и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича. Причем эту традицию не смогло нарушить даже катастрофическое для русского флота Цусимское сражение. Напомним, что в его ходе погиб эскадренный броненосец «Император Александр Третий», а эскадренный броненосец «Император Николай Первый» был сдан противнику. Оба эти названия возродились накануне Первой мировой войны.

Спущенный в феврале 1914 года дредноут «Император Александр Третий» вступил в строй в июне 1917 года, причем уже под именем «Воля». В конце 1919 года он попал под контроль белых и был снова переименован, на сей раз – в «Генерала Алексеева» (в честь одного из организаторов Белого движения). В 1920 году корабль был уведен в Бизерту (Северный Тунис), где был интернирован французскими властями. В 1936 году «Император Александр Третий» был разделан на металл во французском порту Брест, а его 305-мм орудия главного калибра установили на французских же береговых батареях.

Что же касается линейного корабля-дредноута «Император Николай Первый», то он был лишь спущен на воду в 1916 году. После Октября 1917 года недостроенный корабль (в апреле 1917 года его переименовали в «Демократию») был надолго поставлен на прикол, а в 1927 году, после длительных споров о необходимости достройки, передан на разборку одному из заводов в Николаеве.

Но бывали и исключения. Так, облегченные броненосцы-крейсера «Ослябя» и «Пересвет» были названы в память мощных винтовых фрегатов середины XIX века. А те, в свою очередь, напоминали о подвигах героев Куликовской битвы 1380 года. Отметим, что «Пересвет» в конце 1904 года был захвачен японцами при капитуляции Порт-Артура. Более 10 лет броненосец служил под флагом Страны восходящего солнца и именовался «Сагами» (Сагами – озеро близ Токио). В 1916 году его выкупило правительство Российской империи, после чего корабль-ветеран зачислили в состав Российского императорского флота под тем же названием, но с понижением в классе – из эскадренных броненосцев (по новой классификации – линейного корабля) «Пересвет» был переформирован в крейсер.

Фрегаты и корветы, а также клиперы (до 1892 года так весьма условно называли по старой памяти крейсера, технически уже сильно отличавшиеся от былых парусников) обычно именовали в честь их предшественников.

В мае 1888 года на воду на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге спустили полуброненосный фрегат «Память Азова». Его прямым предшественником был парусный линейный корабль, сошедший со стапелей в Архангельске на 40 лет раньше, в апреле 1848 года. В 1860 году линкор перестроили в блокшив²⁵, а еще через три года исключили из списков флота.

Был среди фрегатов и корабль с романтическим названием «Светлана».

...3 мая 1859 года вряд ли кто-то из встречавших новый фрегат в Кронштадте²⁶ людей мог предположить, что командир корабля с 1874 года, великий князь Алексей Александрович (1848–1907) свяжет свою судьбу не только с парусно-винтовой «Светланой», но и с

²⁵ Блокшив – старое судно, чаще всего используемое для хранения имущества либо проживания личного состава. Иначе говоря, плавучий склад либо плавучая казарма.

²⁶ «Светлану» строили в Бордо (Франция).

семьей автора одноименной баллады, великого русского поэта Василия Андреевича Жуковского.



Великий князь Алексей Александрович в молодые годы

Поэт умер в 1852 году, а его десятилетняя дочь Александра стала фрейлиной императрицы Марии Александровны, супруги императора Николая I. Вдова Жуковского страдала психическим расстройством и не могла заботиться о своих детях (помимо Александры в семье был еще сын Павел). Роман Александры Жуковской и великого князя был недолгим – царственный отец, император Александр II, отправил Алексея в плавание.

Сын Александры Жуковской и будущего последнего генерал-адмирала русского флота вначале носил титул барон Седжиано – Александра вышла замуж и уехала в Германию. В 1892 году она умерла в Дрездене в возрасте 50 лет.

Ребенок был полностью обеспечен отцом, а впоследствии получил и российское дворянство. Указом брата Алексея, императора Александра III, от 21 августа 1884 года барон Алексей Седжиано был возведен, с нисходящим его потомством, в графское Российской империи достоинство, с присвоением ему фамилии Белевский и отчества Алексеевич. Добавим, что графом Белевским Александр Седжиано стал неслучайно – из города Белёва происходил Василий Жуковский.



На палубе фрегата «Светлана» (с картины Александра Бегрова)

«Светлана» была списана в 1892 году. Пришедший ей на смену крейсер-яхта генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича (как видим, он отличался постоянством) погиб в Цусимском сражении.

Последняя «Светлана» была спущена на воду в 1915 году. Через 10 лет крейсер, достраивавшийся уже при Советской власти, переименовали в «Профинтерн» (в честь Красного интернационала профсоюзов), а в 1939 году – в «Красный Крым» (за два года до того Профинтерн прекратил свое существование). В 1942 году корабль был удостоен гвардейского звания, а спустя 17 лет сдан на слом.

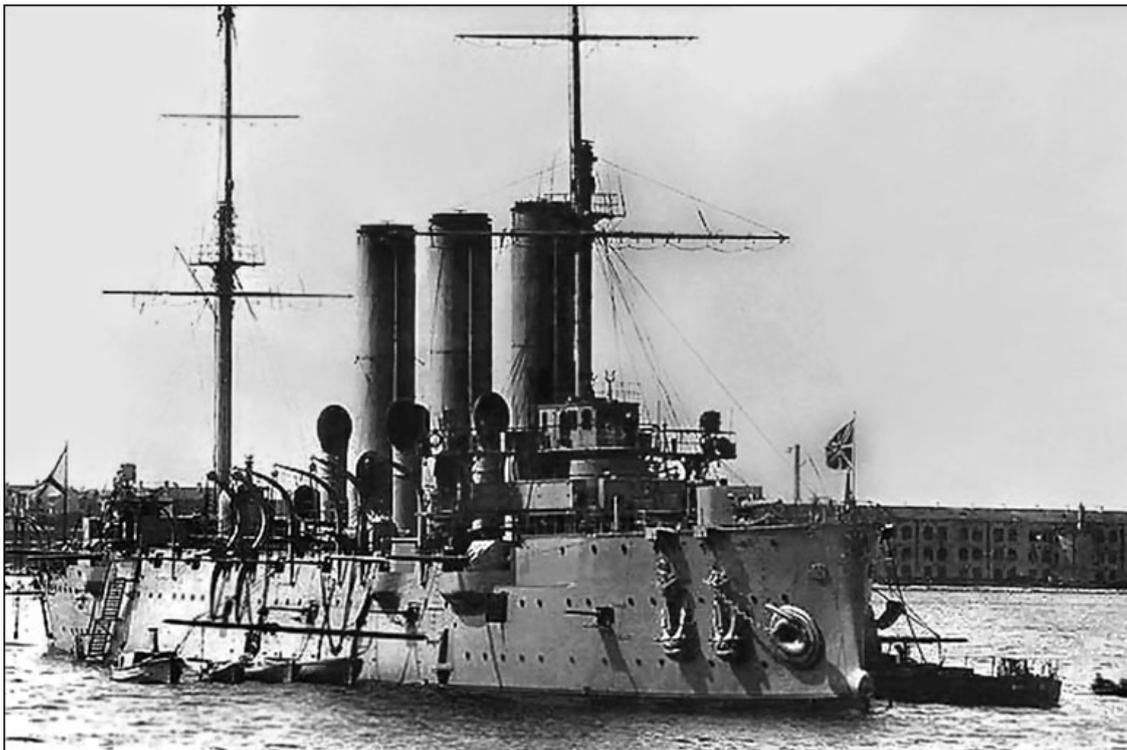
Парусный фрегат «Аврора», совершивший в 1853–1857 годах кругосветное плавание, передал свое имя бронепалубному крейсеру 1-го ранга, известному почти всем. В крайнем случае – представителям старшего поколения россиян. Гораздо меньше известно о том, что от угрозы разборки на металл «крейсер Революции» спасло, возможно, лишь начало Великой Отечественной войны.



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аврора» после вступления в строй

С сентября 1940 года по 16 июня 1941 года «Авророй» именовался одновременно и легкий крейсер «Адмирал Бутаков»²⁷, спущенный на воду Путиловским заводом еще в июле 1916 года, а с 1917 года стоявший на приколе в законсервированном состоянии. В 1926–1935 годах он носил название «Ворошилов». В конце 1930-х годов «Бутакова» планировалось превратить в учебный крейсер, однако достроить корабль не успели. В апреле 1942 года он погиб в результате попадания тяжелого артиллерийского снаряда на стоянке в Ленинградском торговом порту.

²⁷ Адмирал Григорий Бутаков (1820–1882) – один из основоположников тактики паровых и броненосных флотов. В 1867–1877 годах командовал первой на Балтике броненосной эскадрой.



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аврора» перед Первой мировой войной

Но вернемся к 16 июня 1941 года. В этот день под названием «Аврора» в списки Военно-морского флота СССР был зачислен легкий крейсер типа «Чапаев». Однако в связи с началом Великой Отечественной войны ни «Аврору», ни однотипные «Ленин», «Дзержинский» и «Лазо» так и не начали постройкой.

Пароходофрегаты²⁸ передавали свои названия либо канонеркам («Отважный», «Храбрый», «Грозящий» и «Гремящий»), либо крейсерам («Богатырь» и «Рюрик»).

Теперь перейдем к корветам, например – к «Памяти Меркурия». С последним носителем этого имени – бронепалубным крейсером – мы уже знакомы, но во второй половине XIX – начале XX века было еще два корабля, носивших такое название.

В 1865 году в Николаевском Адмиралтействе на воду спустили парусно-винтовой корвет, который прослужил до 1883 года. В 1883–1907 годах Черное море бороздил крейсер «Память Меркурия», первоначально, в 1882–1883 годах, носивший название «Ярославль».

Поклонники творчества Константина Станюковича наверняка помнят повесть «Вокруг света на «Коршуне», посвященную кругосветному путешествию юного моряка на одноименном корвете в начале 1860-х годов. Действительно, в списках русского флота во второй половине XIX века числилось три корвета с «птичьими» названиями. Это были «Сокол», «Ястреб» и «Кречет». Все они были построены в Николаевском Адмиралтействе и все годы своей службы провели в Черном море. Однако, как видим, «Коршуна» среди них не было.

Между тем «прототипом» «Коршуна» был корвет «Калевала», спущенный в 1858 году в финском городе Або (ныне Турку). Именно на нем будущий писатель совершил кругосветное путешествие, впечатления от которого впоследствии описал во многих своих книгах. Корвет был списан в 1872 году и является редким (наряду со «Светланой») примером присвоения боевому кораблю литературного названия. Как известно, «Калевала» – карело-финский народный эпос, свод эпических, свадебных, заклинательных текстов.

²⁸ Пароходофрегат – паровой фрегат, имевший колесный движитель.

Еще более легким типом крейсеров были клиперы, строившиеся как быстроходные (по меркам последней четверти XIX века) разведчики. Строительство клиперов производилось с середины 1850-х до середины 1880-х годов четырьмя сериями (два корабля были единичной постройки), причем наиболее часто названия кораблей вызывали ассоциации... с кавалерией.

Среди родственников обычных гражданских «хлопчатобумажников» и чайных клиперов (типичным представителем этого класса, правда – чисто парусным, является знаменитая «Катти Сарк») можно обнаружить «Джигита», «Наездника», «Всадника», «Вестника». Неудивительно, что эти корабли очень часто путали.

Среди клиперов попадались и «лихие люди» – «Разбойник», «Опричник», «Абрек», «Гайдамак» и «Забияка». Несколько кораблей этого класса были названы в честь солдат различных частей, участвовавших в Крымской войне 1853–1856 годов, – «Пластун» и «Стрелок».

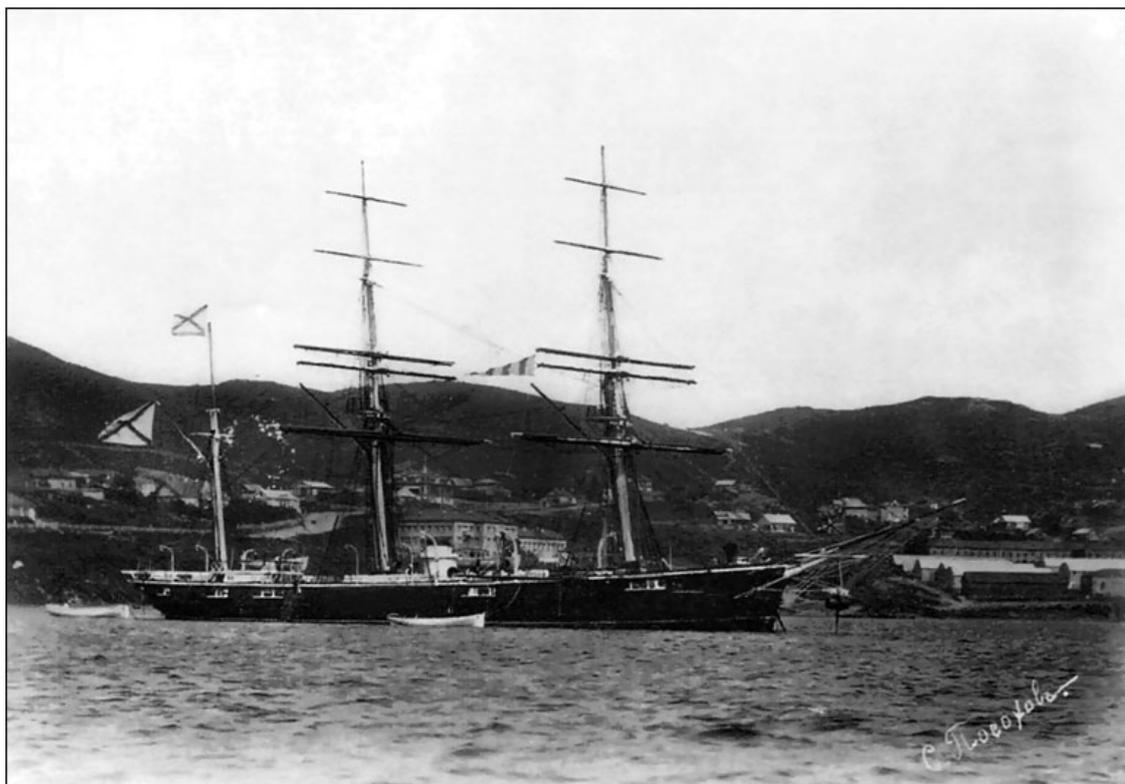
Четыре клипера получили свои имена по названиям драгоценных и полудрагоценных камней. Так появились «Алмаз», «Жемчуг», «Изумруд» и «Яхонт». Все они (кроме «Яхонта») позже передадут свои названия крейсерам 2-го ранга начала XX века.

Отдельно скажем о клипере «Крейсер», названном в честь фрегата, на котором в 1821–1825 годах совершил кругосветное плавание будущий адмирал Михаил Лазарев (1788–1851). В 1909 году клипер (к тому времени уже переформированный в крейсер 2-го ранга) был переформирован в транспорт и стал «Волховом». Еще через 8 лет ни в чем не повинный и совершенно аполитичный «Волхов» снова сменил название, став – внимание! – «Новорусским»! Особенно пикантно это название звучит еще и потому, что корабль в тот момент использовался как плавучая тюрьма.

Вспомогательные крейсера (вооруженные торговые суда) чаще всего получали имена в честь русских рек. Андреевские флаги несли «Кубань», «Дон», «Урал», «Терек», «Днепр», «Рион» и «Индибирка».

Первый русский малый миноносец, внешне скорее напоминавший паровую яхту, носил символическое название «Взрыв». А последующие носители торпед в Балтийском и Черном морях поначалу назывались в честь портовых городов. Потом перешли к островам и рекам. Вот и плавали корабли, носившие имена типа «Нарген», «Уссури» и «Батум».

Последним «именным» малым миноносцем Российского императорского флота стал заложенный в июле 1893 года «Пакерорт», названный в честь мыса у входа в Балтийский порт (ныне эстонский город Палдиски). 8 апреля 1895 года, одновременно с другими своими собратьями, он получил вместо имени номер. Теперь он именовался «Миноносцем № 120».



Клипер «Крейсер» под контр-адмиральским флагом во Владивостоке

Более крупные миноносцы, будущие эсминцы – их еще именовали истребителями миноносцев или просто истребителями, либо «дестроерами»²⁹ – сначала получали опять же «птичьи» и «рыбьи» названия («Пеликан», «Альбатрос», «Сом», «Кит» и так далее). Затем часть из них переименовали, дав имена по первым буквам серий. Так появились серии на «Б», «В», «Г», «Д», «Ж», «З», «И», «Р», «С», «Т» (например, Буйный», «Видный», «Громкий», «Достойный», «Живой», «Заветный», «Исполнительный», «Разящий», «Скорый», «Точный»). Отдельная серия, строившаяся для Черноморского флота, неофициально именовалась «ушаковской» – входившие в нее корабли были названы в честь побед адмирала Федора Ушакова. В именах 8 эскадренных миноносцев серии были отражены такие победы русского флота в Черном и Средиземном морях, как Корфу³⁰, Фидониси³¹, Керчь³² и так далее.

²⁹ От английского слова *destroyer* – истребитель (так называли большие миноносцы, предназначенные для «охоты» за малыми миноносцами).

³⁰ Союзная русско-турецкая эскадра адмирала Федора Ушакова овладела укреплениями острова Корфу (Ионическое море) в феврале 1799 года, заставив капитулировать французский гарнизон.

³¹ У острова Фидониси (ныне – Змеиный, Черное море) русская эскадра под командованием Марко Войновича разбила в июле 1788 года турецкую эскадру, обладавшую 2,5-кратным превосходством.

³² В июле 1790 года эскадра адмирала Федора Ушакова разбила в Керченском проливе турецкую эскадру.

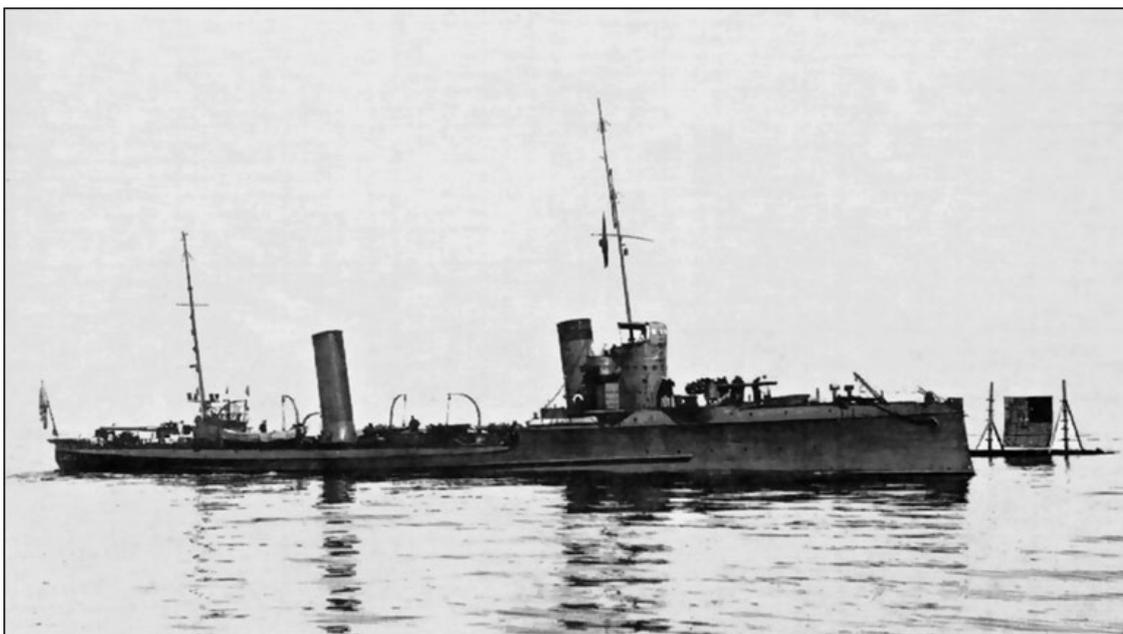


Миноносец № 120

Некоторые минные крейсера носили имена былых клиперов. Андреевские флаги носили такие представители этого класса, как «Абрек», «Всадник» и «Гайдамак». Напоминал о старых клиперах и эсминец типа «новик» времен Первой мировой войны – «Забияка».

Особняком стоят минные крейсера (будущие эскадренные миноносцы), построенные после Русско-японской войны. Среди них был «Донской казак» (Всевеликое войско донское собрало 900 тыс. рублей), «Эмир Бухарский» и «Москвитянин» (вассальный монарх императора всероссийского и москвичи передали в фонд постройки кораблей по 1 млн рублей) и «Казанец» (Казанское земство собрало 300 тыс. рублей).

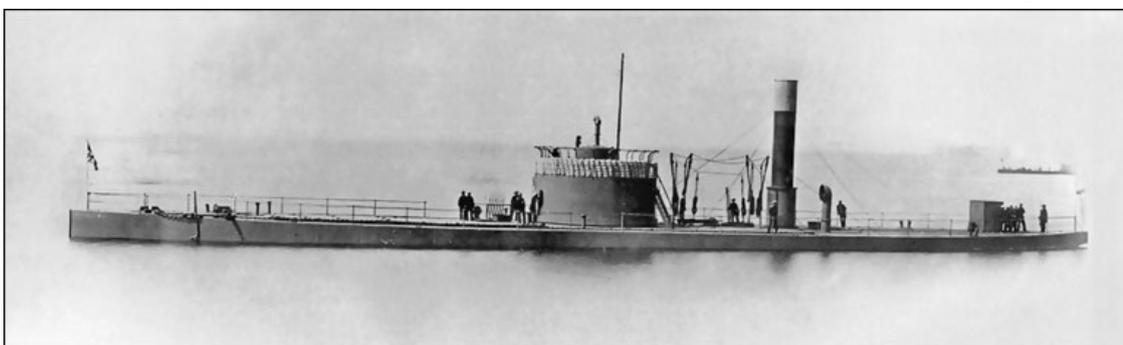
Служили в русском флоте и корабли, напоминавшие о трофеях моряков Российского императорского флота. Так, названия «Ретвизан» («Справедливость») и «Азард» напоминают о пленных шведских боевых судах.



Эскадренный миноносец «Эмир Бухарский»

Особо стоит сказать о кораблях массовой постройки – винтовых канонерских лодках периода Крымской войны (строились в 1854–1856 годах) и миноносках 1877–1878 годов.

Среди канонерок были «рыбы» (от благородной «Стерляди» до «Ерша») и «погодные явления» (от «Молнии» до «Тумана»). В списках можно обнаружить «Хвата», «Балагура» и «Щеголя». Кроме того, имелаась целая коллекция «лиц дурного поведения» (от «Шалуна» до «Забияки»), насекомых (от «Комара» до «Пчелы»). Достоинно была представлена даже нечистая сила – «Русалка», «Баба Яга», «Ведьма», «Леший», «Домовой», «Оборотень».



Броненосец береговой обороны «Вещун». На башне видна установленная защита из матросских коек

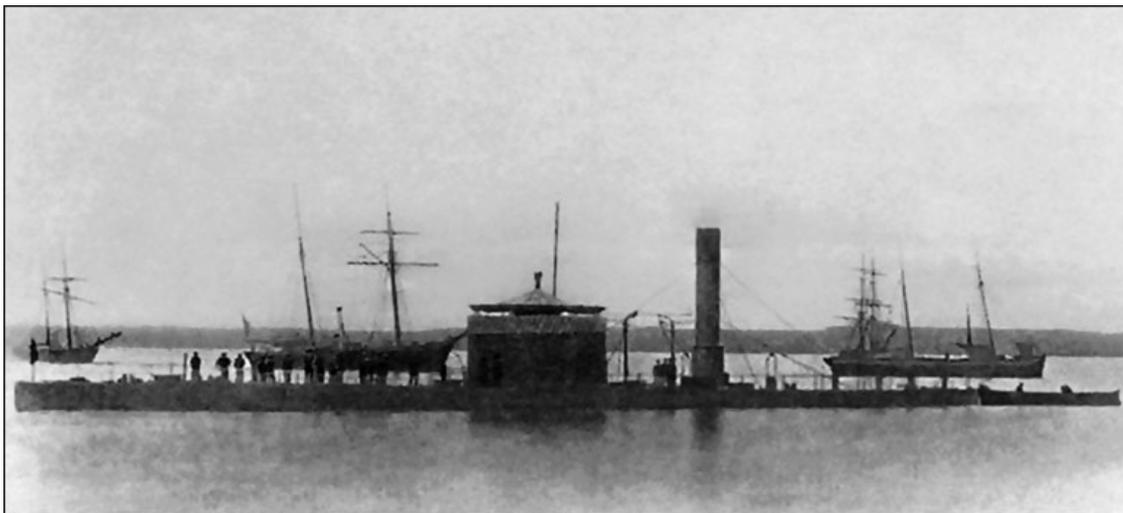
Впрочем, такие названия не были чем-то экстраординарным. В списках русского флота числились броненосные башенные лодки (мониторы) «Вещун» и «Колдун», а также вполне себе языческий «Перун».

Были также канонерки, названные в честь народов Дальнего Востока (достаточно вспомнить знаменитый «Кореец»), казачьих войск («Донец», «Кубанец» и другие), а также ластоногих («Сивуч», «Бобр», «Тюлень»).

Что же касается миноносок, то они, главным образом, назывались именами птиц, рыб и других животных.

Подводные лодки российского флота практически все носили названия, связанные с животным миром. Первая лодка – «Дельфин» – первое время в целях секретности именована-

лась «Миноносцем № 150», а законные права класс подводных лодок получил лишь 6 марта 1906 года. До этого все корабли по привычке классифицировались как миноносцы.



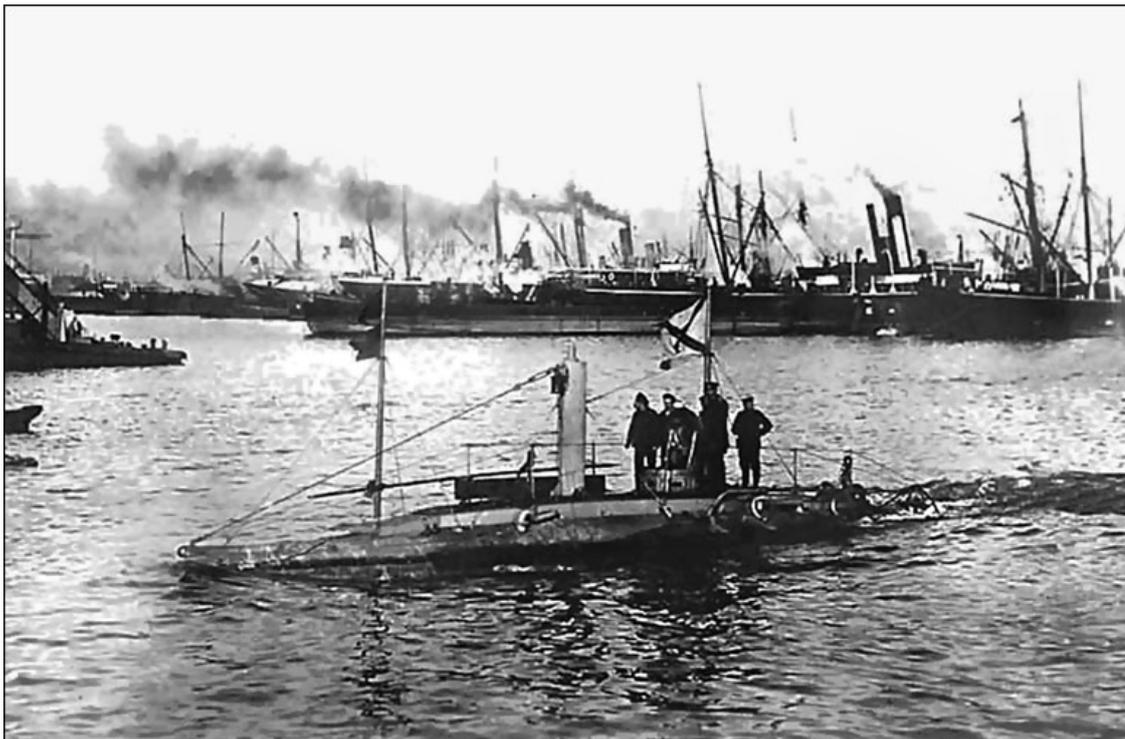
Броненосец береговой обороны «Колдун»

Естественно, большая часть кораблей морских глубин носила «рыбьи» названия. В русском флоте были представлены «Акула», «Бычок», «Ерш», «Камбала», «Карась», «Карп», «Кета», «Кефаль», «Лосось», «Макрель», «Минога», «Налим», «Окунь», «Осетр», «Палтус», «Плотва», «Пескарь», «Сиг», «Скат», «Сом», «Стерлядь», «Судак», «Угорь», «Форель», «Щука» и «Язь». Выбрасывали воду из балластных цистерн китообразные и ластоногие – «Кашалот», «Кит», «Морж», «Нарвал», «Нерпа» и «Тюлень». Не были забыты также морские и водоплавающие птицы – «Гагара», «Лебедь», «Орлан», «Пеликан» и «Утка».



Мореходная канонерская лодка «Кореец»

Большой группой выступали хищники семейства кошачьих – «Барс», «Гепард», «Кугуар», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр» и «Ягуар». Прочее зверье делегировало в подводный флот «Вепря» и «Волка». Моря бороздили даже пресноводные пресмыкающиеся – «Аллигатор», «Змея», «Кайман» и «Крокодил». Не обошлось и без наводящих страх мифологических существ – «Дракона» и «Единорога» (такое название в XIX веке носила броненосная башенная канонерка, позже переформированная в броненосец береговой обороны).



Подводная лодка «Дельфин»

Примечательно, что часть подлодок переняла имена винтовых корветов середины XIX века. В те годы также были «Вепрь», «Волк» и «Рысь». Все они были построены в Охтенском Адмиралтействе (Санкт-Петербург), а летом – осенью 1857 года переведены в Черное море, где и прошла вся их служба.

Носили подводные лодки и названия, выпадавшие из общей системы. Корабль под названием «Фельдмаршал граф Шереметев» (в 1917 году переименованный в «Кету») получил свое название в честь полководца эпохи Петра Великого. Первый российский подводный минный заградитель стал «Крабом».



Освящение подводной лодки «Львица»

Серии подлодок, строившихся из деталей американской компании «Голланд» («Holland»), не мудрствуя лукаво, дали вместо «собственных имен» индексы «АГ», за которыми следовали порядковые номера. Отметим, что подлодка, названная «АГ-13», спустя восемь месяцев после спуска на воду была, видимо, на всякий случай, переименована в «АГ-16».

Но наиболее экзотическое название имела одна из подлодок, построенных на добровольные пожертвования после Русско-японской войны. Какие ассоциации может вызывать у непосвященного человека служивший в составе военно-морского флота корабль под именем «Почтовый»?

А объяснялось все просто – лодка была построена на средства, собранные почтовыми служащими Российской империи. «Почтовый» вписал свое имя в историю российского подводного флота и по другой причине – это было первое подводное судно, оснащенное так называемым «единым» двигателем, под которым подлодка могла идти как на поверхности, так и под водой.

На корабле было два двигателя внутреннего сгорания (дизеля тогда еще были слишком капризными), каждый мощностью 130 лошадиных сил. Под водой работал лишь один из них, позволявший кораблю идти со скоростью 6,2 узла³³. Сжатый до 200 атмосфер воздух для двигателя хранился в 500 баллонах общей емкостью 12 кубических метров, чего хватало на пять часов работы двигателя. К сожалению, первый опыт оказался неудачным – подлодку сильно демаскировал след из мельчайших пузырьков выхлопных газов, тянувшийся за кораблем.

Немало кораблей во второй половине XIX– начале XX века было названо в честь российских флотоводцев и офицеров. Из адмиралов этого удостоились основоположник паровой тактики Григорий Бутаков, кругосветный мореплаватель и командующий Черноморским флотом Михаил Лазарев (1788–1851), герои обороны Севастополя в 1854–1855 годах Владимир Корнилов (1806–1854) и Павел Нахимов, исследователь Дальнего Востока Геннадий Невельской (1813–1876), флотоводцы Дмитрий Сенявин (1763–1831), Григорий Спиридов (1713–1790), Федор Ушаков (1743–1817), Степан Макаров (1848–1904), и Василий Чичагов (1726–1809).

³³ Около 11,5 километра в час.



Адмирал Андрей Попов

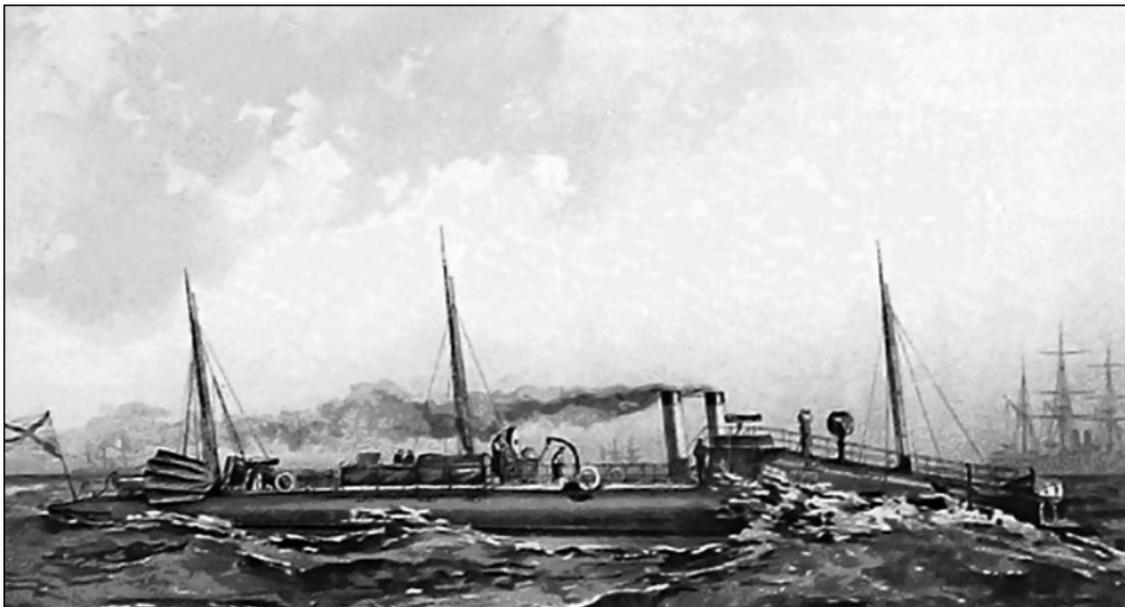
Имя вице-адмирала Андрея Попова (1821–1898) было увековечено еще при его жизни. Его получил круглый броненосец береговой обороны, причем все круглые суда было высочайше повелено именовать «поповками». По иронии судьбы корабль пережил своего «крестного» – он был списан спустя лишь 5 лет после его смерти, а еще через восемь лет – сдан на слом.



Поповка «Новгород»

Особняком стоит адмирал Василий Завойко (1809–1898), руководитель обороны Петропавловска-Камчатского в 1854 году против англо-французской эскадры. В его честь было названо судно, состоявшее в Военном ведомстве в качестве яхты камчатского губернатора.

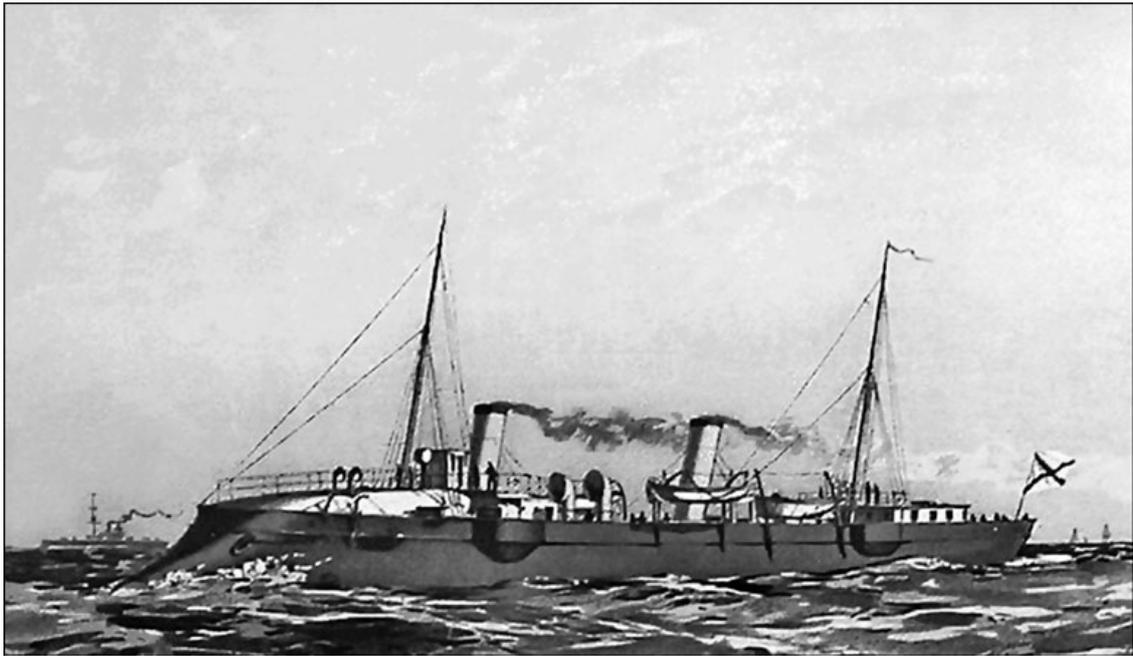
Семь кораблей получили свои имена в честь офицеров, находившихся в момент совершения своих подвигов в чине капитана 1-го и 2-го рангов либо в чине капитан-лейтенанта. Так чтит память сподвижника Петра Великого Конона Зотова (1690–1742); взявшего в 1799 году с небольшим отрядом моряков Неаполь Григория (Генриха) Белли (умер в 1826 году, англичанин на русской службе); героя русско-турецкой войны 1828–1829 годов Александра Казарского (1797–1833); героя русско-турецкой войны 1787–1791 годов Рейнгольда Сакена (1753–1788); кругосветного мореплавателя Ивана Изылметьева (1813–1870); героя русско-турецкой войны 1877–1878 годов Николая Баранова (1836–1901); героев Русско-японской войны Владимира Миклухи (1853–1905, брата знаменитого путешественника); Георгия Керна (1864–1905) и Константина Юрасовского (1864–1904). Имена их носили минные суда флота (минные крейсера и эскадренные миноносцы).



Миноносец «Луга»

На бортах были отмечены и подвиги офицеров, состоявших в лейтенантском чине. Речь идет о герое русско-турецкой войны 1787–1791 годов Ломбарде (даты рождения и смерти неизвестны), о создателе проекта подводной лодки Александре Боткине (родился в 1866 году, кстати, еще один редкий случай – корабль получил имя при жизни офицера), Евгении Буракове (1874–1901, погиб при подавлении «Боксерского восстания» в Китае), герое Чесмы Дмитрие Ильине (1738–1903), героях русско-турецкой войны 1877–1878 годов Измаиле Зацаренном (1850–1887)³⁴, Федоре Дубасове (1845–1912) и Александре Шестакове (1848–1903), героях Русско-японской войны Николае Кроуне (1857–1904), Еремее (Ермии) Малееве (1877–1904) и Александре Сергееве (1863–1904), полярных исследователях Петре Пахтусове (1800–1835), Дмитрие Овцыне (даты рождения и смерти неизвестны), Степане Малыгине (умер в 1764 году) и Алексее Скуратове (даты рождения и смерти неизвестны).

³⁴ Единственный известный автору случай наречения корабля в честь человека, покончившего с собой.



Минный крейсер «Капитан Сакен»

Три эсминца были названы в честь героев инженеров-механиков Русско-японской войны – Владимира Анастасова (1877–1904), Павла Дмитриева (1872–1904) и Василия Зверева (погиб в 1904 году). До этого традиции увековечения памяти офицеров-специалистов флота в России попросту не существовало.

Справедливости ради заметим, что в честь «нижних чинов» корабли в царском флоте не называли. Исключение – построенная в Порт-Артуре подлодка «Матрос Кошка»³⁵, но она официально в списки флота не зачислялась.

Вспомогательные суда нарекали обычно по названиям припортовых местностей либо больших рек. Так, при Архангельском порте «работал» баркас «Кузнечиха», была серия «речных» транспортов, а в Черном море ходили шхуны «Ингул», «Псезуапе», «Туабсе», «Новороссийск» и другие. Ледоколы и буксиры могли носить имя «Силач» либо «Надежный». А суда, предназначенные для доставки питьевой и котельной воды на рейд, назвались, естественно, «Водолей».

Кстати, о ледоколах. Известнейшее детище вице-адмирала Степана Макарова – ледокол «Ермак» никогда не состоял в списках Российского императорского флота. Его владельцем было Министерство финансов, хотя во время похода под руководством Макарова к Северному полюсу судно и было укомплектовано главным образом морскими офицерами. В этой связи не лишним будет вспомнить одно не слишком известное высказывание Степана Осиповича:

«Дело командира составить имя своему судну и заставить всех офицеров полюбить его и считать несравненно выше других судов, даже и по качествам».

Выбор названий для боевых судов 1-го и 2-го ранга был исключительно прерогативой императора.

Впрочем, и цари принимали решение о названиях кораблей вовсе не на пустом месте. С давних пор существовала традиция подготовки для монарха материалов, на основе которых он и выносил свой вердикт.

³⁵ Петр Кошка (умер в 1882 году) – матрос Черноморского флота, герой обороны Севастополя в 1854–1855 годах.

К примеру, 21 декабря 1898 года императору Николаю II было предложено выбрать названия для пяти новых крейсеров и четырех эскадренных броненосцев, которые предстояло построить для Российского императорского флота. Названия «Северный Орел» (это имя носил, в частности, линейный корабль 1-й Архипелагской экспедиции русского флота в XVIII веке), «Илья Муромец» (это название носил парусно-винтовой фрегат, спущенный в 1856 году и списанный в 1863 году), «Кастор» (это название носил парусный фрегат, спущенный в 1831 году и списанный в 1863 году), «Полкан»³⁶ (это название носил парусно-винтовой фрегат, спущенный в 1853 году и списанный в 1863 году), «Олаф» (это название носил колесный пароходофрегат, спущенный в 1852 году и списанный в 1892 году) и «Оливуца»³⁷ (это название носил парусный корвет, спущенный в 1841 году и списанный в 1874 году) внимания царя не привлекли. Сразу скажем, что корабли с такими именами в царском флоте так впоследствии и не появились.

Своей рукой он вписал имена Суворова (позже в русском флоте появится эскадренный броненосец «Князь Суворов»), Кутузова, Румянцева и Мстислава Удалого (таких кораблей русского флота построено не будет). Затем, простым карандашом, выбрал названия: для броненосцев – «Цесаревич», «Победа», «Бородино» и «Ретвизан»; для крейсеров – «Баян», «Аскольд», «Богатырь», «Варяг» и «Новик».

Заметим, что последний на тот момент «Цесаревич» был парусно-винтовым линейным кораблем (спущен в 1857 году, списан в 1863 году), «Победа» – парусным линейным кораблем (служил в Черноморском флоте в начале XIX века), «Бородино» – парусным линейным кораблем, позже переделанным во фрегат (спущен в 1850 году, списан в 1863 году), «Ретвизан» – парусно-винтовым линкором (спущен в 1855 году, списан в 1880 году), «Баян» – парусно-винтовым корветом (спущен в 1857 году, списан в 1893 году), «Аскольд» – парусно-винтовым корветом (спущен в 1863 году, списан в 1893 году), «Богатырь» – парусно-винтовым корветом (спущен в 1859 году, списан в 1888 году), «Варяг» – парусно-винтовым корветом (спущен в 1862 году, списан в 1886 году), «Новик» – парусно-винтовым корветом (спущен в 1856 году, погиб в 1863 году).

А за более чем полтора года до описываемых событий – в апреле 1897 года – точно так же получил название будущий крейсер «Аврора». Императору было предложено 11 вариантов, из которых шесть – «Наяда», «Гелиона», «Юнона», «Психея», «Полкан» (как видим, Морское ведомство отличалось настойчивостью) и «Нептун» – так и не появились в списках флота. Помимо будущего «крейсера революции», Андреевского флага были удостоены такие названия из числа предложенных императору, как «Аскольд», «Варяг», «Богатырь» и «Боярин».

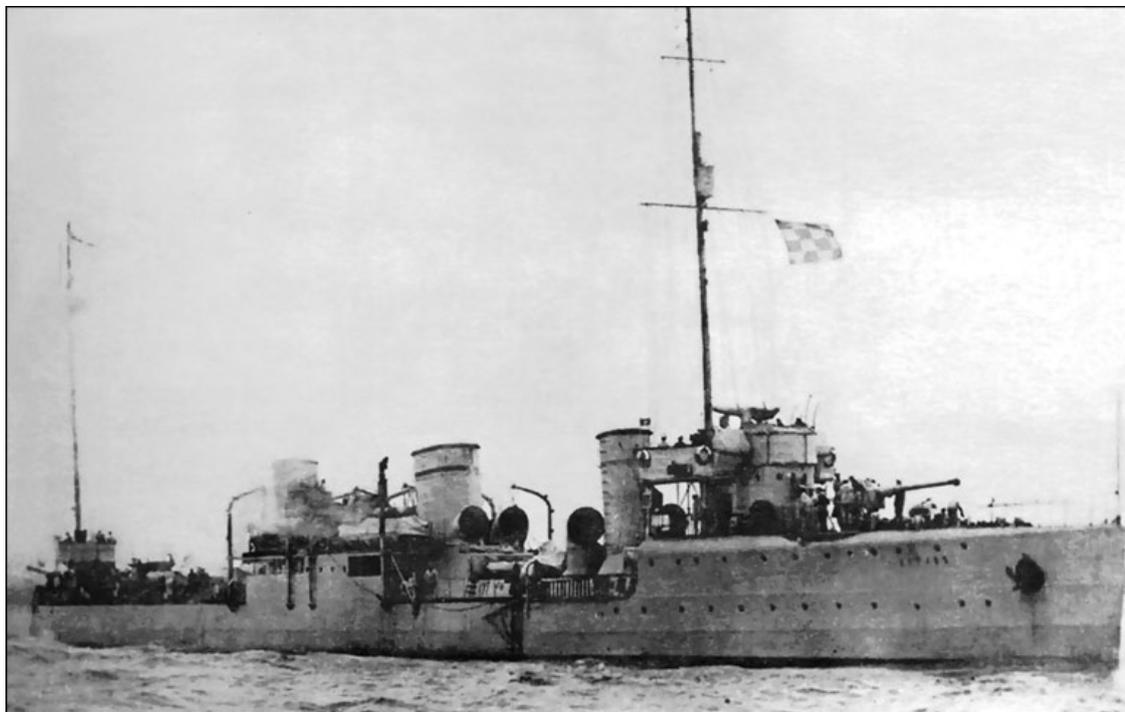
Выбор названия корабля зачастую требовал от Морского министерства и серьезных лингвистических усилий.

Так, при наименовании крейсера «Баян» в 1898 году возникла проблема – предыдущие суда писались как через «а», так и через «о» («Боян»). В Морском ведомстве, на всякий случай, составили специальную справку (возможно – единственную в своем роде), в которой писали, что «баян» происходит от древнерусского «баяти» (рассказывать). «Боян» же происходит от слова «бояться», что для военного судна было абсолютно неприемлемо. В итоге в Главном морском штабе приняли соломоново решение – «не вдаваясь в ученые изыскания, сохранить то же название и с тем же правописанием, которое носил его предшественник». А предшественник как раз был «Баяном».

³⁶ В некоторых источниках название этого корабля звучит как «Палкан».

³⁷ «Оливуца» знаменита тем, что это был первый корабль из построенных в Черном море и совершивший кругосветное плавание. До 1846 года носил название «Менелай».

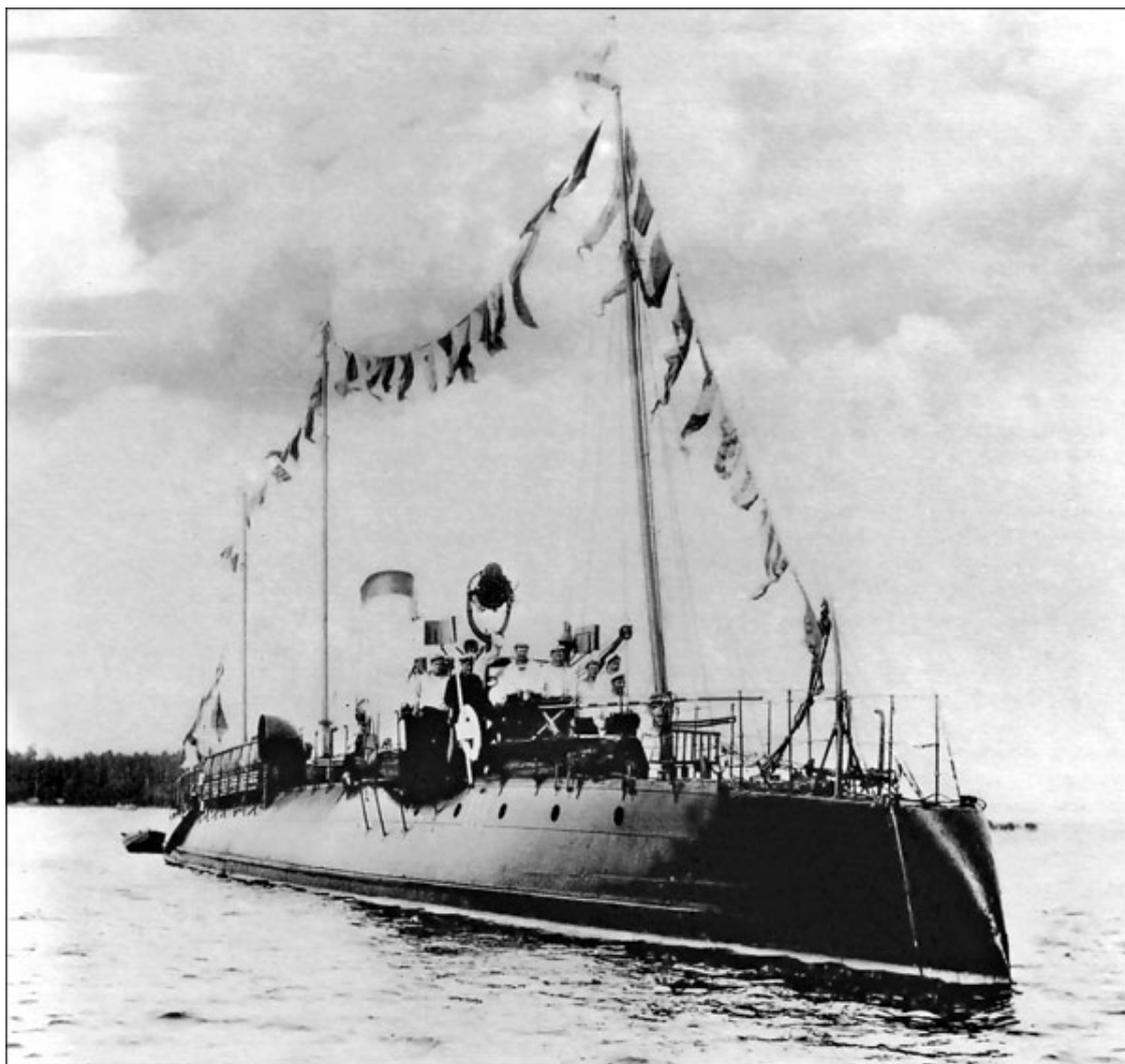
Переименования кораблей (если не говорить о массовой смене названий судов флота после Февральской революции 1917 года) случались чаще всего в трех случаях. Так, номера вместо первоначальных названий присваивались миноноскам и небольшим миноносцам. Причем зачастую дело доходило до абсурда – некоторые кораблики меняли название по несколько раз.



Эскадренный миноносец «Летун»

Так, 23-тонная миноноска «Жаворонок» постройки 1878 года в 1885 году стала «Миноноской № 76», спустя год – «Миноноской № 143», а в 1895 году – «Миноноской № 98».

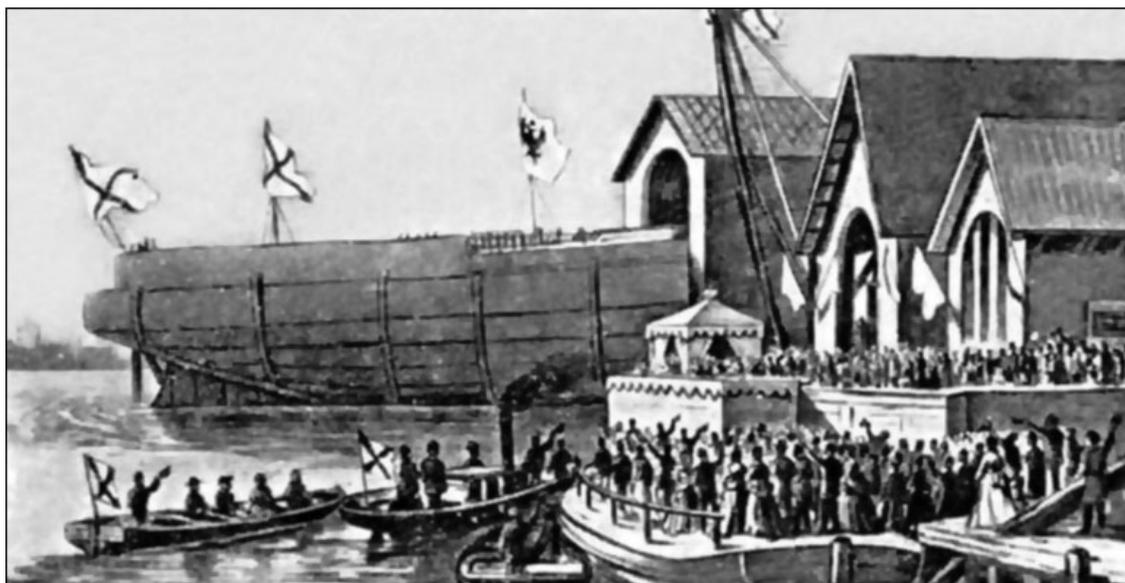
100-тонный малый мореходный миноносец «Даго» в 1895 году превратился в «Миноносец № 118», а в 1909 году – в посыльное судно «Перископ». В следующий, и уже последний, раз его переименуют в 1921 году, уже при Советской власти – на этот раз в «Тральщик № 15».



Миноносец «Даго»

Другая возможная причина для смены имени корабля – переименование в честь некоей высокопоставленной особы. Про вице-адмирала Попова (в его честь был «перекрещен» круглый броненосец «Киев») мы уже говорили. Но Андрей Александрович был не одинок (отметим, между прочим, наличие поверий, в соответствии с которыми судно, сменившее название, будут преследовать неудачи).

В январе 1874 года в списках Российского императорского флота появился броненосный фрегат «Герцог Эдинбургский». Его назвали в честь британского принца, сына Королевы Виктории Альфреда Эдинбургского, мужа дочери императора Александра II Марии. В 1893–1900 годах Альфред был герцогом Саксен-Кобург-Готским. Стоит заметить, что первоначальное название фрегата было... «Александр Невский» (заложен он был, кстати, как броненосный корвет). Чего не сделаешь ради дружбы между монархиями! Тем более что корабля с названием «Александр Невский» больше в списках Российского императорского флота не было.



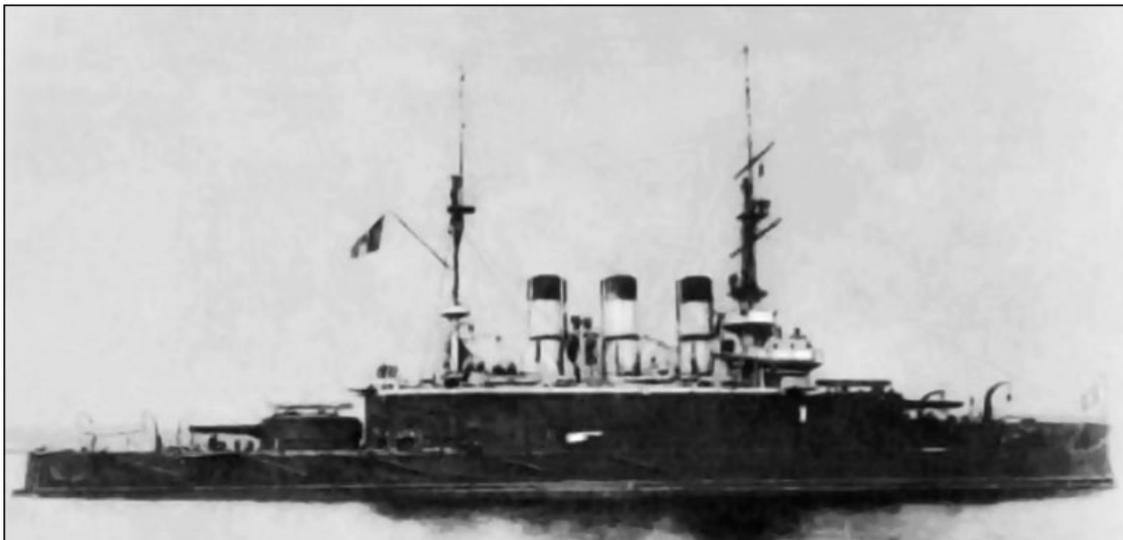
Спуск на воду фрегата «Герцог Эдинбургский»

Отметим, что «конъюнктурные» переименования корабля на этом не закончились. В 1918 году давно стоявший на приколе бывший «Герцог» – «Блокшив № 9» (успевший побыть минным заградителем «Онега») был переименован в «Баррикаду». А еще через 13 лет ветеран снова сменит название – на сей раз на «Блокшив № 5». На слом он пойдет только в середине 1930-х годов.

Естественно, бывали случаи, когда корабль менял название по итогам бунта на его борту. Наиболее знамениты в этом отношении броненосец «Потемкин» и крейсер «Очаков».

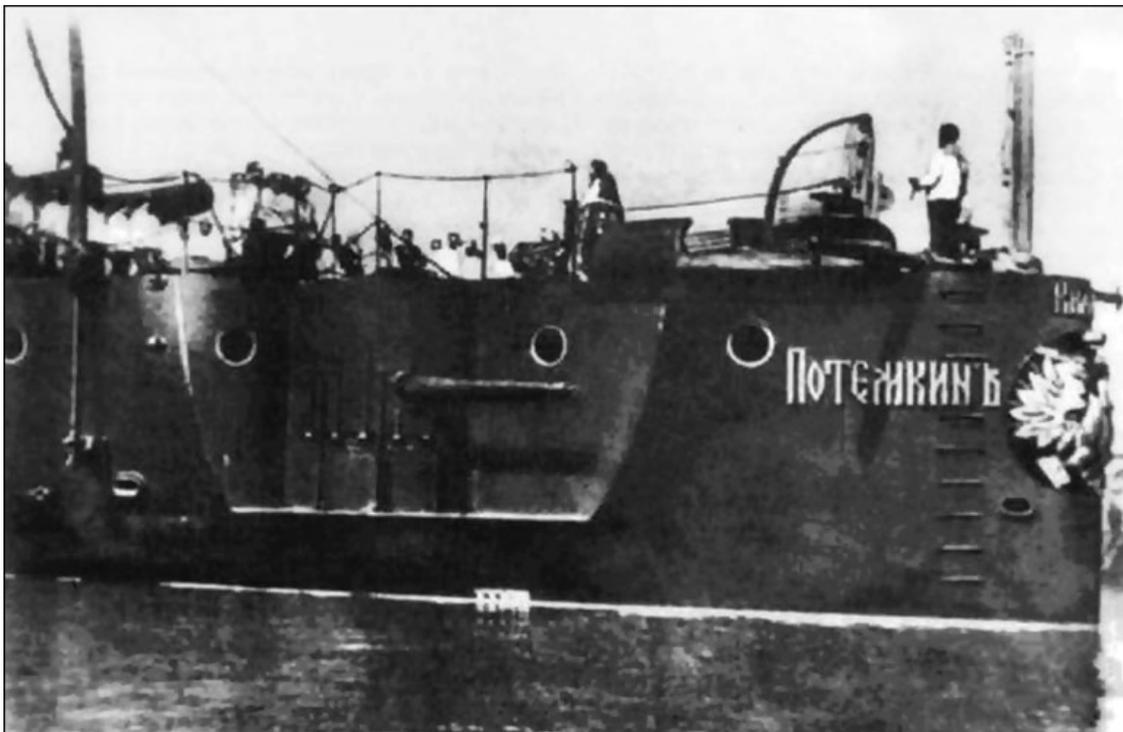
Эскадренный броненосец «Князь Потемкин Таврический», названный в честь фаворита императрицы Екатерины II, в октябре 1905 года был переименован в «Пантелеймон». Название было глубоко символичным для русского флота – именно в день почитания Святого целителя Пантелеймона (27 августа) произошли первые победы русских моряков над шведами – при Гангуте (1714 год) и Гренгаме (1719).

31 марта 1917 года корабль был переименован в «Потемкина Таврического», однако название не прижилось – возможно, сыграло роль свержение монархии в России. Уже 28 апреля 1917 года в списках появился «Борец за свободу», после чего бывший броненосец, переквалифицированный в 1907 году в линейный корабль, более не переименовывался. Разобрали его в 1920-х годах.



Эскадренный броненосец «Князь Потемкин Таврический» после сдачи румынским властям. На гафеле – румынский флаг

Похожая судьба ждала и крейсер «Очаков». В 1905 году его переименовали в «Кагул» (в честь победы русских войск под командованием фельдмаршала Румянцева в 1770 году над турками). В 1917 году крейсер снова стал «Очаковым», однако в 1918 году был переименован в «Генерала Корнилова» (в честь одного из основателей Белого движения генерала Лавра Корнилова).



Тела участников восстания эскадренного броненосца «Князь Потемкин Таврический» на вновь переименованном корабле

И снова ирония судьбы – легендарный революционный крейсер в 1920 году был уведен белыми за границу, где и был разобран в 1933 году.

Куда менее известно восстание на учебном крейсере «Память Азова», после которого в 1906 году корабль был переименован в «Двину». В 1917 году ему вернули старое название. Спустя два года старый фрегат был потоплен в Кронштадте британскими торпедными катерами.

Но случилось, что по итогам бунта «оргвыводов» и не следовало. Так, после мятежа 1915 года сохранил свое имя линкор «Гангут». Возможно, сыграл роль тот факт, что выступление было нейтрализовано уже через 2 часа. Впрочем, в 1925 году «Гангут» все равно был переименован – в «Октябрьскую революцию».



Речная канонерская лодка «Зырянин»

Не было забыто и название «Пластун», несмотря на то, что 18 августа 1860 года клипер с таким названием погиб в результате диверсии экипажа. Взбунтовавшаяся команда взорвала крюйт-камеру³⁸, и корабль затонул у шведского острова Готланд на обратном пути с Дальнего Востока в Кронштадт. В апреле 1878 года в списках флота появился новый клипер «Пластун», благополучно списанный в 1907 году (с 1892 года – крейсер 2-го ранга).

В том случае, если корабль сдавали неприятелю (что до Русско-японской войны было делом экстраординарным), его имя обычно навсегда пропадало из списков Российского флота. Примером может служить история фрегата «Рафаил». Дело было во время русско-турецкой войны 1828–1829 годов, в ходе которой корабль стал печально известен в отечественной военно-морской истории как первое российское боевое судно, спустившее свой флаг перед неприятелем.

11 мая 1829 года фрегат в тумане попал в самый центр турецкой эскадры, состоявшей из 6 линейных кораблей, 2 фрегатов, 5 корветов и 2 бригов.

Командир корабля капитан 2-го ранга Семен Стройников (по иронии судьбы ранее он командовал легендарным бригом «Меркурий») был лично храбрым человеком, кавалером ордена Святого Георгия 4-й степени за выслугу лет и Золотого оружия. Как и требовал Морской устав, он собрал офицеров на военный совет, где было принято решение драться до последнего. Однако команда, по словам старшего офицера, погибать не хотела и попросила сдать фрегат. Каково было решение команды на самом деле – нам неизвестно. И снова иро-

³⁸ Крюйт-камера – специально оборудованное помещение парусного военного корабля, где хранился порох. Допуск в нее разрешался только лицам в мягкой обуви либо босым.

ния судьбы – офицеры фрегата были временно помещены на линейный корабль «Реал-бей» – один из преследователей все того же «Меркурия».

Реакция императора Николая II на сдачу «Рафаила» была крайне жесткой. В указе, изданном по данному печальному поводу, были следующие слова: «Уповая на помощь Всевышнего, пребываю в надежде, что неустрашимый Флот Черноморский, горя желанием смыть бесславие фрегата «Рафаил», не оставит его в руках неприятеля. Но когда он будет возвращен во власть нашу, то, почитая фрегат сей впредь недостойным носить Флаг России и служить наряду с прочими судами нашего флота, повелеваю вам предать оный огню».



Крейсер «Память Меркурия»

В турецком флоте «Рафаил» служил под именем «Фазли-Аллах»³⁹ и был сожжен русской эскадрой 18 ноября 1853 года в Синопской бухте. Рапорт вице-адмирала Павла Нахимова императору Николаю начинался со следующих слов: «Воля Вашего Императорского Величества исполнена – фрегат «Рафаил» не существует».

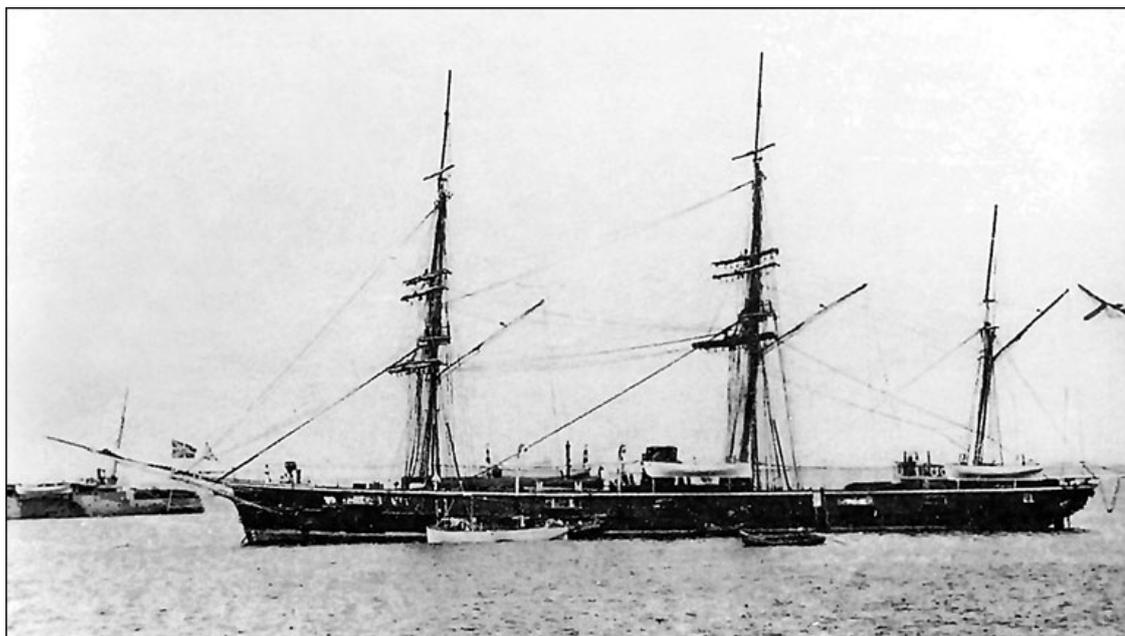
Как и в любом другом флоте, имелись и корабли со странными, казалось бы, названиями. Например, подводная лодка «Почтовый» была построена на добровольные пожертвования российских почтовых работников, что и обусловило ее название. Портовое судно «Копанец» было приписано к пристрелочной торпедной станции Ижорского завода на Копанском озере. Была, например, шхуна «Крейсерок», имя которой происходило от захватившего ее с грузом контрабанды клипера «Крейсер».

Название могло быть и двусмысленным. Например, «Иваном Сусаниным» был назван бывший канадский ледокол «Минто», превращенный во вспомогательный крейсер на Северном Ледовитом океане. По некоторым данным, «Сусанин» затонул в результате гидрографической ошибки.

Закладка корабля и его спуск на воду обычно обставлялись весьма торжественно. Специально к каждому случаю разрабатывалась программа, приглашались августейшие и высокопоставленные особы – при закладке кораблей 1-го и 2-го рангов очень часто присутствовал император, генерал-адмирал, а также управляющие Морским министерством. Обычно при подготовке торжеств опирались на положения циркуляра Инспекторского департамента Морского министерства от 19 мая 1855 года, в котором четко определялись даже такие

³⁹ «Данный Богом».

детали церемонии, как вознаграждение священника, служившего молебн. Батюшке, в частности, полагалось заплатить два золотых полуимпериала (15 рублей).



Крейсер 2-го ранга «Крейсер»

Сразу скажем, что закладка – то есть прикрепление специальной памятной доски в междудонном пространстве судна – вовсе не означала официального начала постройки корабля. К примеру, крейсер «Очаков» заложили спустя 5 месяцев после начала работ по корпусу. Бывали даже случаи, когда церемонию закладки совмещали со спуском судна на воду⁴⁰.

Приведем еще несколько примеров.

Броненосный фрегат (позже броненосный крейсер) «Адмирал Нахимов» фактически заложили 7 декабря 1883 года, а официально – 12 июля 1884 года. Судя по всему, высокопоставленных гостей хотели уберечь от русских морозов.

Броненосный крейсер «Россия» был заложен спустя полтора года после своего включения в списки флота.

Старейшая доска из хранящихся в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге относится к 1809 году. Изготовлена она была для брига «Феникс». Примечательно, что, в отличие от большинства своих «потомков», она не прямоугольная, а круглая. Это связано с тем, что первоначально в киль традиционно прятали монеты свежей чеканки. Такую монету нашли, например, в 1877 году при разборке парохода «Курьер», заложенного в 1856 году.

Первоначально доски были железными, медными или латунными. Несколько позже появились серебряные (для высокопоставленных особ), однако до золотых или платиновых все-таки дело не доходило.

Строителю и дирекции верфи приходилось думать о массе вещей – заказе комплектов закладных досок, постройке мостков и трапов для высокопоставленных гостей и «простой» публики, украшении места торжества, а также благоустройстве территории предприятия до того блеска, который так ласкает глаз проверяющих. На штаб командира порта или даже командующего флотом ложилась обязанность разработать детальный церемониал спуска, а также отработать действия караула, включая его торжественное шествие.

⁴⁰ Например, крейсер «Адмирал Корнилов» (Франция, 1887 год), а также эсминцы «Беспокойный» и «Гневный» (1913 год, Николаев).

К примеру, закладку броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» приурочили к 22 октября 1892 года – дате спуска на воду броненосного крейсера «Рюрик». Строителю обоих кораблей – Балтийскому судостроительному и механическому заводу в Санкт-Петербурге – а также Главному морскому штабу и столичной конторе над портом пришлось временно забыть о «текучке» и заниматься почти исключительно подготовкой торжества. Печатались пригласительные билеты, сооружалась парадная императорская палатка. Составлялась диспозиция для салютующих кораблей – императорских яхт «Александрия», «Марев» и «Стрела», а также пароходов «Нева» и «Онега».



Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков»

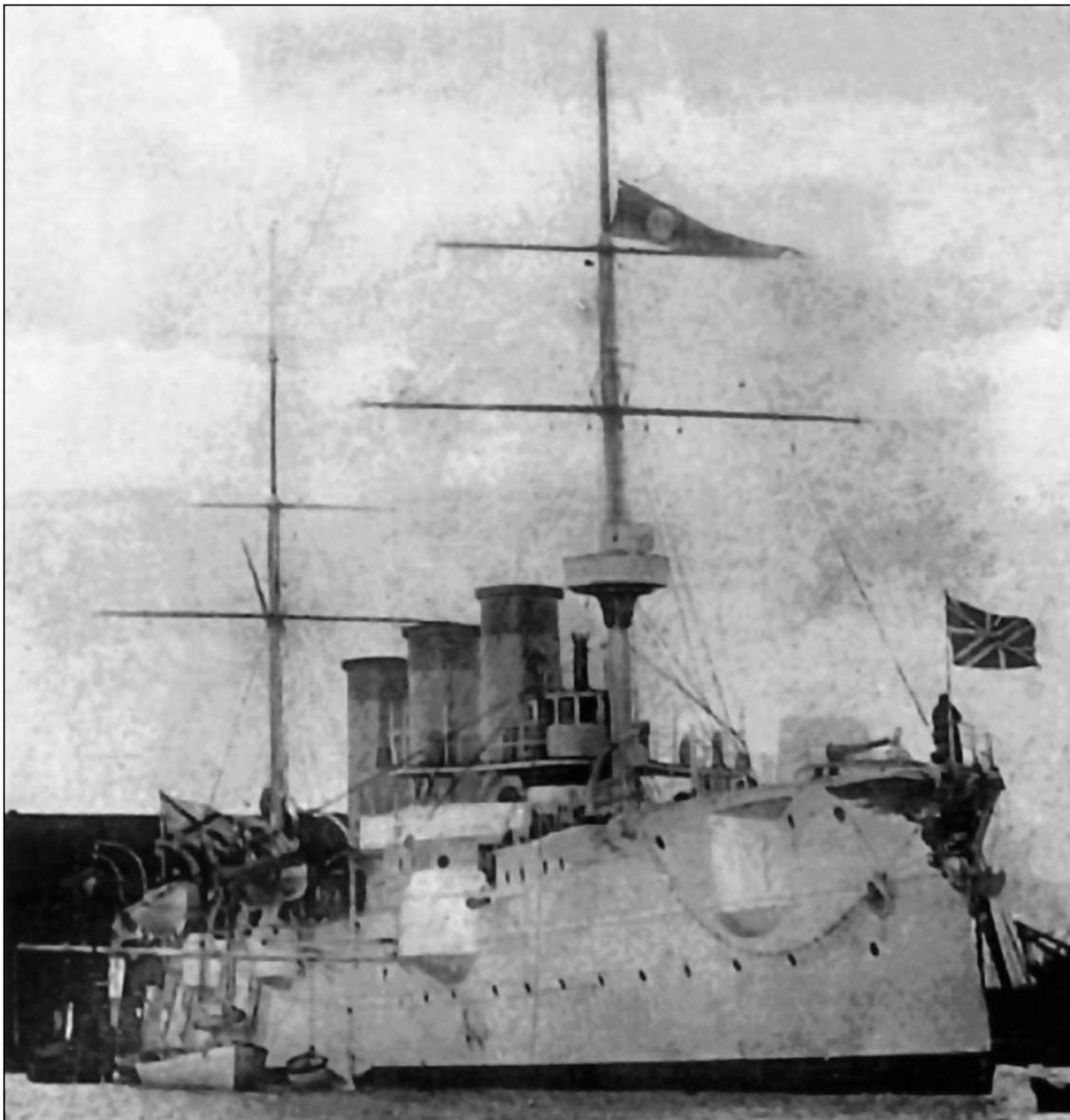
По требованию завода «от казны» были предоставлены необходимые материалы. Согласно заявке дотошного управляющего Михаила Кази (1839–1896) Морское ведомство выделило кормовой флаг и гюйс, 600 флагов расцвечивания для украшения эллинга, на котором строили броненосец, 550 аршин (391 метр) красного сукна, 600 аршин (427 метров) серого сукна. Не было забыто даже блюдо для закладной доски, кисть и молоток.

Для чего же при закладке боевого корабля требовалась кисть, а также ваза с суриком? Главный участник церемонии – император, генерал-адмирал или иное лицо соответствующего ранга – сначала промазывал краской углубление, куда следовало встать закладной доске. Затем укладывалась сама доска, которую для верности закрепляли в сурике ударами молотка. После этого углубление закрывали металлическим листом и ставили заклепки.

Как мы помним, закладные доски очень часто изготавливались из драгоценных металлов. Вот и в вертикальный киль на 41-м шпангоуте «Адмирала Ушакова» была заложена серебряная пластина размером 125 на 97 мм. Такие же «сувениры» полагались Морскому музею, а также высокопоставленным участникам церемонии. Гости попроще чаще всего получали дощечки из меди.

Текст на лицевой стороне закладной доски «Ушакова» гласил:

«Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков». Заложено в С. -Петербурге на Балтийском заводе 22-го Октября 1892 г. в присутствии: Их Императорских Величеств Государя Императора и Государыни Императрицы».



Бронепалубный крейсер 2-го ранга «Боярин» на стоянке. Видно носовое украшение

На оборотной стороне упоминались участники закладки рангом ниже – генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, управляющий Морским министерством адмирал Николай Чихачев (1830–1917), исполняющий должность командира Санкт-Петербургского порта контр-адмирал Владимир Верховский⁴¹, главный инспектор кораблестроения Николай Самойлов⁴², главный корабельный инженер Санкт-Петербургского порта старший судостроитель Николай Субботин⁴³ и наблюдающий корабельный инженер старший судостроитель Дмитрий Скворцов⁴⁴.

Первоначально на досках писали и количество орудий будущего корабля. Одна эта традиция постепенно сошла на нет. Ведь трудно было сравнивать мощь броненосца с многопущечным линейным кораблем парусной эпохи.

⁴¹ Владимир Верховский (1837–1917) – умер в чине адмирала.

⁴² Николай Самойлов – родился в 1836 году.

⁴³ Николай Субботин (1838–1901) – умер в чине инспектора судостроения.

⁴⁴ Дмитрий Скворцов (1859–1910), умер в чине генерал-майора Корпуса корабельных инженеров

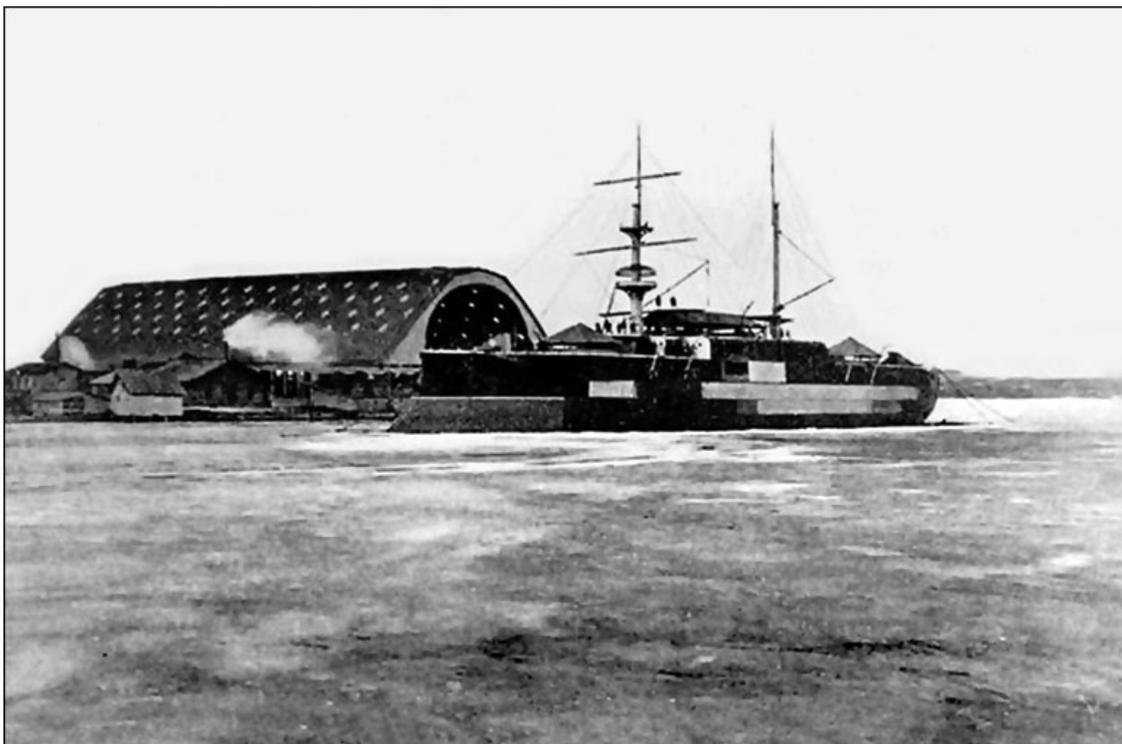
К закладке 15 августа 1901 года крейсера «Очаков» садовника Севастопольского адмиралтейства командировали в казенные сады Морского ведомства⁴⁵. Цель командировки – украшение гирляндами палатки для титулованных особ, а также строительных лесов стапеля, где собирали будущий крейсер. Садам пришлось пожертвовать двумя возами дубовых веток и дикого плюща. А для высокопоставленных дам в цветочном магазине Виганда заказали букеты белых роз диаметром 19 дюймов⁴⁶.

Одновременно с закладкой корабля начинали строить его модель.

«Когда зачнут который корабль строить, то надлежит заказать тому мастеру, кто корабль строит, сделать половинчатую модель на доске и оную, купно с чертежом при спуске корабля отдать в коллегию Адмиралтейскую», – указывал по этому поводу еще Петр Великий. Причем вначале назначение таких моделей было весьма утилитарным – в случае фатальной ошибки строителя всегда можно было найти ее причину.

Спуск на воду крупного корабля обычно также становился важным событием для верфи. Заранее составлялись списки приглашенных; печатались билеты для тех, кто захочет принять участие в церемонии. Очень часто пригласительных билетов не хватало. Так, к спуску на воду броненосца «Двенадцать Апостолов» в августе 1890 года было заготовлено около 8 тыс. билетов, которых в итоге хватило с трудом. Естественно, принимались и меры на случай чрезвычайной ситуации – подводились портовые катера, готовились водолазы.

Павильон для высокопоставленных особ тщательно украшался – если позволяла погода, то доставляли даже экзотические растения из ботанических садов (если таковых не было, то пальмы и прочие фикусы брали напрокат в цветочных магазинах).



Броненосец «Двенадцать Апостолов» в достройке

⁴⁵ Находились на Мичманском (ныне – Матросском) бульваре Севастополя.

⁴⁶ Около 50 сантиметров.

Присутствующим при спуске было положено быть в вицмундирах⁴⁷, но при лентах и орденах. В холодное время поверх вицмундира надевали форменное пальто (так во флоте традиционно именовали сухопутную шинель).

К началу церемонии прибывал почетный караул, занимали места «оркестр музыки» и хор. Приезжали высокопоставленные офицеры флота – на спуск корабля 1-го ранга (броненосцы и крейсера) прибывали руководители Морского ведомства (генерал-адмирал или управляющий Морским министерством), а иногда – и сам император с семьей. Затем вышибались стопора, «оркестр музыки» играл «Боже, царя храни!», почетный караул брал винтовки на изготовку и корабль, под всеобщие крики «Ура!», начинал свое первое плавание.

Отметим, что все корабли, спускаемые со стапелей продольно, сходят в воду кормой вперед. Делается так потому, что кормовая часть имеет более полные обводы (очертания) и бо́льшую плавучесть, нежели нос. А это обеспечивает меньшее зарывание в воду.

Случалось, впрочем, что не все происходило так, как полагали устроители. Эскадренный броненосец «Двенадцать Апостолов», например, 30 августа 1890 года так и не смог сойти в воду – «...сало, которым за несколько дней до спуска полозья были смазаны, успело за это время затвердеть и удерживало салазки», – писала газета «Одесский листок». Пришлось все повторять 1 сентября. На этот раз после традиционного молебна в присутствии управляющего Морским министерством, начальника Главного Морского штаба, николаевского губернатора и начальника Штаба Черноморского флота, а также под радостные крики многочисленной публики корабль все-таки сошел на воды реки Ингул.

Отдельно стоит сказать о так называемой «насалке», которой смазывали полозья стапеля. Какого-либо утвержденного рецепта смеси не существовало, и каждый строитель составлял ее исходя из собственного усмотрения. Так, при спуске в Николаеве эскадренного броненосца «Ростислав»⁴⁸ было употреблено 470 пудов (около 7,7 тонны) насалки, состоявшей из говяжьего сала (57 %), слойкового сала⁴⁹ (16 %), зеленого мыла (14 %) и конопляного масла (13 %). Расход смазки составил 3,52 фунта⁵⁰ на квадратный фут⁵¹.

По традиции инженеры и рабочие, строившие броненосец, поднесли его экипажу подарок – икону «Собор Святых апостолов». Образ был приобретен в Москве и обошелся в 750 рублей – весьма немалые деньги для того времени. Икона была «серебряная, довольно больших размеров, с киотом из кипарисового дерева».

Попробуем проследить церемонию спуска на воду первого мореходного броненосца «Петр Великий» (первоначально он назывался «Крейсер» и был переименован к 200-летию со дня рождения императора), происходившую 15 августа 1872 года на Галерном островке в Санкт-Петербурге.

Около 11 часов утра у стапеля стал собираться народ, а к полудню на паровой яхте «Голубка» прибыл генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич (1827–1892), руководивший «флотом и Морским ведомством». В его честь на пяти флагштоках, установленных на новом броненосце, подняли Андреевские флаги, гюйс, генерал-адмиральский и императорский штандарты. «Оркестр музыки» заиграл старинный Петровский марш.

⁴⁷ Вицмундир – форменный фрак (чаще всего – для классных чинов).

⁴⁸ 20 августа 1896 года.

⁴⁹ Сырье для производства свечей.

⁵⁰ 1,44 кг.

⁵¹ 0,0929 кв. м.



Начало постройки броненосца «Петр Великий»

Сойдя с трапа «Голубки», Великий князь поздоровался с моряками караула 8-го Балтийского флотского экипажа (из его состава комплектовалась команда «Петра Великого»), обошел строй и поднялся на борт нового корабля. После приветствия команды, стоявшей во фронт по бортам, генерал-адмирал осмотрел броненосец, на палубе которого был заранее установлен бюст основателя русского флота, украшенный цветами. Вслед за этим Константин Николаевич перешел на специальную трибуну-помост, украшенную цветами и флагами.

Теперь дадим слово очевидцам события:

«...Загремели топоры, начали выколачивать блоки, подпоры и задержники, после чего громадный броненосец тронулся плавно, при криках команды, всей публики и грое двух оркестров музыки, и без малейшей задержки сошел первый раз на воду и остановился близ эллинга на двух якорях. Картина спуска была эффектна и торжественна. Его Высочество благодарил генерал-адъютанта Попова⁵² и строителя Окунева⁵³, пробыл после спуска еще с четверть часа, причем по чертежам спущенного монитора⁵⁴ изволил объяснить гостям международного конгресса⁵⁵ подробности постройки этого крайне замечательного броненосца, после чего в два часа пополудни отправился на своей яхточке вокруг нового монитора и затем направился к Елагину фарватеру на взморье».

⁵² Андрей Попов (1821–1898) – окончил службу в чине адмирала.

⁵³ Михаил Окунев (1810–1873) – умер в чине генерал-майора Корпуса корабельных инженеров.

⁵⁴ Монитор – тип корабля, названный по броненосцу, построенному в 1862 году во время Гражданской войны в США. Корабли данного типа имели низкий, сильно бронированный борт и небольшую осадку.

⁵⁵ Возможно, имеется в виду 8-й международный статистический конгресс, проходивший в Санкт-Петербурге под председательством знаменитого путешественника Петра Семенова (с 1906 года – Семенов Тянь-Шанский).

В случае если корабль сходил на воду из закрытого эллинга, в церемонию вносились небольшие коррективы – флаги поднимались над ним в момент выхода его корпуса из здания.

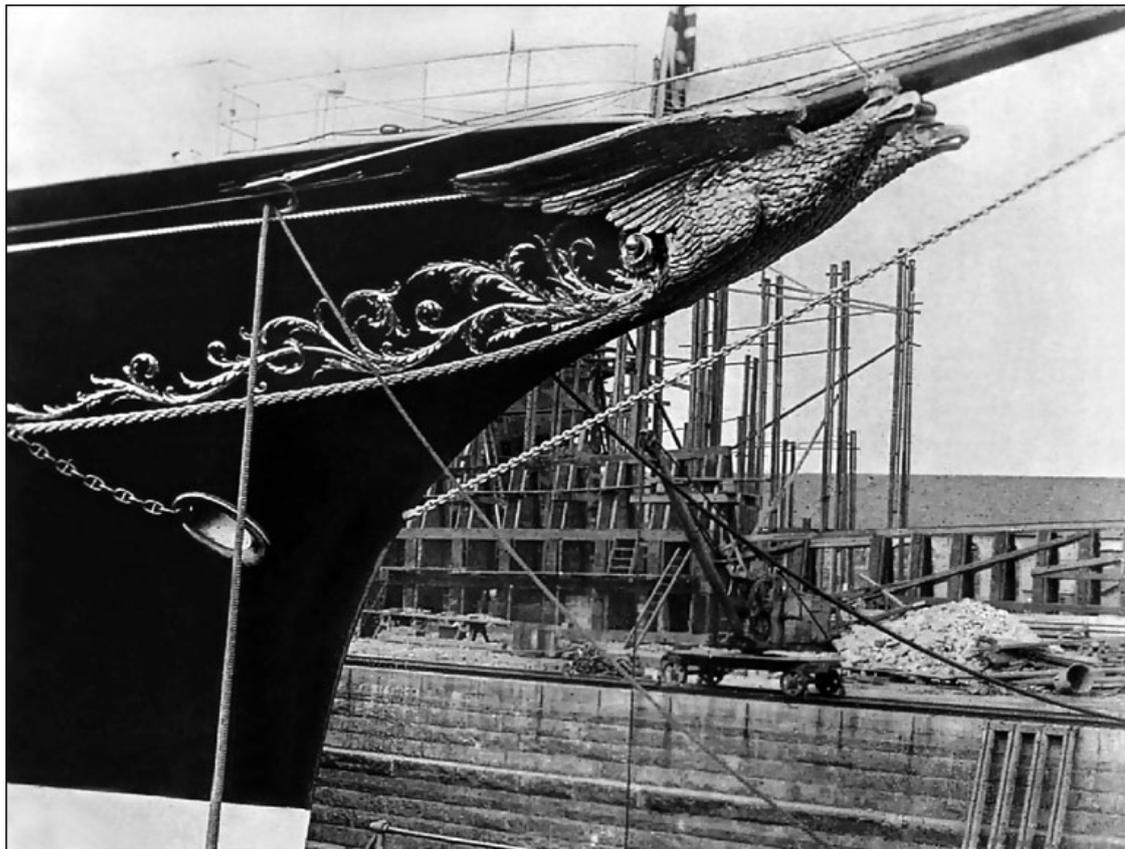
Успешный спуск судна на воду был законным поводом для представления к наградам строителей. Причем не только орденами, но и деньгами. Так, корабельным инженерам, работавшим над крейсером «Очаков», было выдано 5400 рублей – от 2500 рублей до 500 рублей каждому из пяти кораблестроителей.

Если корабль строился на иностранной верфи, то его спуск на воду обставлялся достаточно скромно. Дело в том, что судно спускалось не под русским военным знаменем, а под коммерческим флагом страны-строителя. Так, при спуске в Киле в 1899 году крейсера «Аскольд» Морское министерство и МИД России предприняли совместные меры и тщательно согласовали свои действия – на церемонии мог появиться германский император Вильгельм II, который, согласно германским военно-морским традициям, мог сам присвоить имя русскому кораблю. Инструкция Морведа в этом случае приказывала офицерам корабля быть в парадной форме (естественно, «как можно более чистой»), а на корабле в обязательном порядке поднять Андреевский флаг. Если же кайзера не будет, то быть в вицмундирах, а флаг поднять русский трехцветный, коммерческий.

Крайне редки были случаи, когда спуск корабля на воду не обставлялся различными торжественными церемониями. Например, без помпы спускали на воду подводный минный заградитель «Краб» – по официальным данным, из соображений секретности.

До последней четверти XIX века существовала традиция установки на носу корабля специального украшения (чаще всего – деревянного), зачастую покрытого позолотой. Фигуры вели свою историю из глубокой древности – изображения мифических чудовищ несли еще древнеримские галеры и дракары викингов – и служили для первичной «психологической обработки» противника.

На парусниках носовая фигура, помимо эстетического и военно-психологического назначения, играла и весьма утилитарную роль. Именно за ней находились командные гальюны (уборные) – офицеры по этой причине издавна жили на корме.

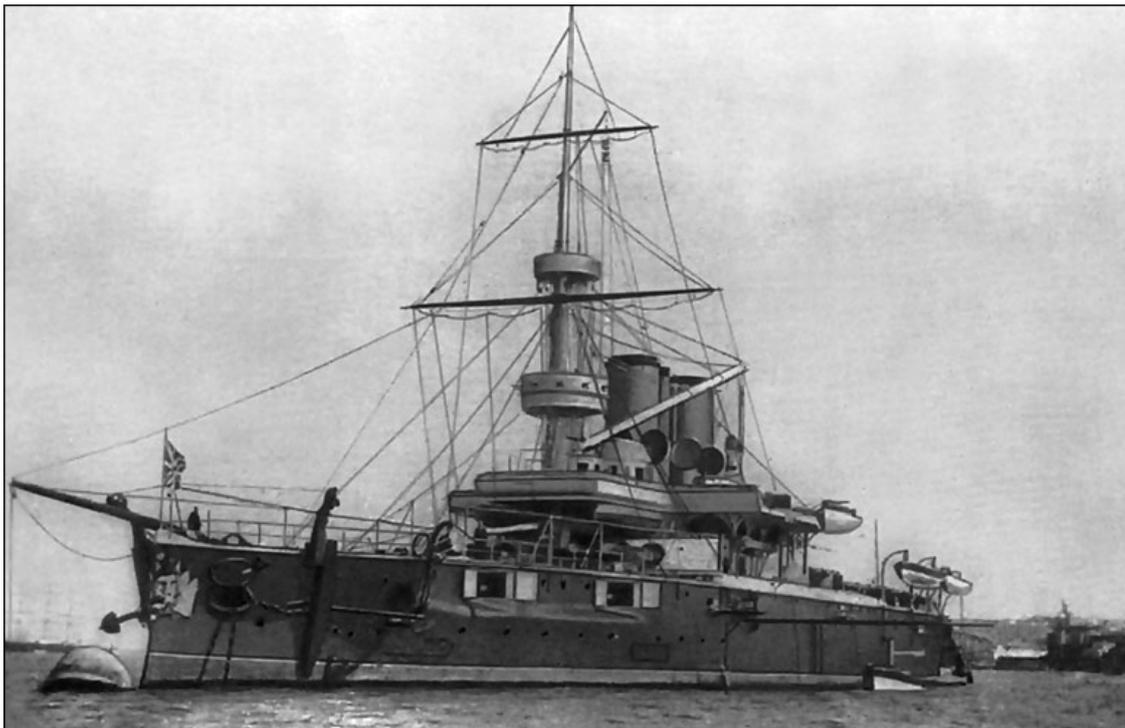


Носовое украшение императорской яхты «Штандарт»

Случалось, что гальюны прикрывались работами выдающихся скульпторов. Для флота творили Бартоломео Растрелли, Николай Пименов, Матвей Чижов, Михаил Микешин и Петр фон Клодт-Югенсбург (более известный нам как просто Клодт). Тем более что работы было много не только в районе гальюнов – на парусных линейных кораблях пышный декор украшал также корму, верхний пояс бортов и галереи.

Последним кораблем, для которого было изготовлено носовое украшение, стал эскадренный броненосец «Император Николай Первый»⁵⁶. Причем первоначально на нем собирались водрузить бюст императора, ранее установленный на одноименном парусно-винтовом линейном корабле, проданном на слом в начале 1874 года. Скульптура, впрочем, оказалась слишком велика и не подошла к форме форштевня броненосца. Тогда казной был выдан заказ скульптору-любителю капитану 2-го ранга Пущину, однако бюст его работы достаточно быстро демонтировали из-за повреждений, вызванных постоянными ударами волн и брызгами.

⁵⁶ Вступил в строй в 1891 году.



Броненосец «Георгий Победоносец». Видно носовое украшение

Весьма пышно было принято украшать корму, хотя к началу XX века осталась лишь традиция установки вызолоченного орла, да балконы на кораблях 1-го ранга – больших крейсерах и броненосцах. Балкон соединялся с адмиральским (командирским) помещением. Здесь морское начальство могло прогуливаться либо просто посидеть в кресле в редкую минуту отдыха. Другое дело, что балконы зачастую крайне затрудняли ремонтные работы с винтами, чего в чисто парусную эпоху никто даже и предположить не мог.

Любопытно, что традиция размещения командного состава на корме сохранилась и с приходом века пара. И если в период главенства колесных пароходов она еще имела смысл, то появление винтовых кораблей сразу выказало массу неудобств. Сильнейшая вибрация от работы валов и винтов, необходимость создания специального колодца для подъема двигателя (на первых паровых судах винт поднимали, чтобы он не мешал ходу под парусами) заставляли заслуженных марсофлотов⁵⁷ грустно вздыхать под закопченными парусами о былых временах.

⁵⁷ Марсофлот – знаток традиций парусного флота. Во времена пара это понятие носило уже иронический оттенок и означало моряка-ретрограда. Выражение происходит от слова «марсовый» – опытный матрос, работающий с парусами на марсе мачты.

Глава 4 «Моряки – народ гостеприимный и любят угостить»



Гости на кораблях

Вполне естественно, что наиболее желанными гостями на боевых кораблях были родственники офицеров. К уходу в дальнее плавание (как говорили раньше – «в дальнюю») кают-компания и офицерские каюты бывали заполнены членами семей моряков, готовившихся к долгой разлуке. Не менее желанными гостями они были по приходе корабля в базу. Чаще всего такие проводы видел Кронштадт. Из Севастополя в дальние плавания за границу ходили редко.

Перед уходом на корабле устраивался небольшой банкет в кают-компании для родственников офицеров. Съезжались отцы, матери, братья, сестры, а также невесты. За несколько дней до грустного торжества расставания составлялось меню, начищалось столовое серебро, протирались хрусталь и стекло. «Моряки – народ гостеприимный и любят угостить», – описывал такие проводы Константин Станюкович в повести «Вокруг света на «Коршуне».

Корабли «в дальнюю» уходили чаще всего из Кронштадта. Значительная часть семей проживала в Санкт-Петербурге либо приезжала по такому случаю в столицу. Для доставки в главную базу флота многочисленных гостей казной изредка даже арендовались небольшие рейсовые пароходы, однако чаще всего для этого пользовались судами, осуществлявшими регулярные пассажирские перевозки. Понятия «закрытый город» в Российской империи не существовало, поэтому добраться до Кронштадта было совсем несложно.

Естественно, ни одно прощальное застолье не обходилось без традиционных тостов в честь моряков, уходивших в плавание. Любопытная деталь – за русский флот присутствующие всегда кричали «ура» гораздо громче, чем за государя императора. Тем не менее за царя всегда пили стоя. В отличие от англичан, где на приглашенный тост «Джентльмены, король!» всегда вскакивали и вскакивают только офицеры морской пехоты. Право пить сидя было даровано офицерам Флота Его Величества уже много веков назад.

Возвращение корабля в родной порт обставлялось куда менее торжественно. Вновь прибывшее судно проверялось на предмет ввоза запрещенной литературы, а также партий товаров, подлежащих таможенному обложению. Исключение составляли вина, которые закупались по дороге в Италии, Испании и Португалии для морских собраний⁵⁸, а также по заказам государственных учреждений. С усилением в России революционного движения – особенно после покушений на императора Александра II – каждый прибывший корабль дотошно проверялся полицией и жандармами. Без этого сообщение с берегом было невозможно. Кроме того, многие корабли ждал императорский смотр, а перед ним спецслужбы должны были попытаться обнаружить и пресечь возможную крамолу.

⁵⁸ Аналог современных домов офицеров.



Крейсер «Громобой» в Мельбурне. Видно носовое украшение и сушащееся белье экипажа, а также флаг

Высшим проявлением уважения к гостю на корабле, а также к берегу был артиллерийский салют. Его производство жестко регламентировалось и зависело от множества условий. Главное из них – число выстрелов всегда нечетное (как мы увидим ниже, это стало правилом не сразу).

Согласно Морскому уставу Петра Великого, генерал-адмиралу надлежало салютовать из 13 орудий, другим адмиралам – из 11 орудий, вице-адмиралу – из 9 орудий, а шаубенахту (этот чин был позже заменен контр-адмиральским) – из 7 орудий. В более поздние времена все обладатели адмиральского чина получили право на 11 выстрелов. «Сие же число»

полагалось «употреблять при подымании и спускании флага аншеф-командующего⁵⁹ по рангам, как выше писано». Флагман флагману отвечал равным числом выстрелов. «Партикулярному» (обычному) капитану (то есть командиру корабля) генерал-адмирал салютовал на приветственный салют четырьмя залпами, а прочие флагманы – двумя.

Русскому военно-морскому флагу салютовали 9 орудийными залпами; русской крепости предназначалось 7 пушечных выстрелов от обычного корабля и 5 пушечных выстрелов – от флагманского.

Кстати, многие русские адмиралы предпочитали приходить на рейд раньше кораблей своего отряда. «...Чтобы не быть обязанным салютовать первому, но чтобы получить салют от других», – разъяснял в своем рапорте начальник Эскадры Атлантического океана Николай Казнаков (1834–1906).

Категорически запрещалось Морским уставом Петра принуждать к салютации торговые суда, а также «палить напрасно» «под штрафом по червонному за каждый выстрел».

Впоследствии в дальнем походе наиболее распространенным был так называемый «салют нации» из 21 залпа. Его производили по прибытии в порт в честь флага дружественной державы, а также встречая на борту и провожая с него августейших особ дружественных держав. Если корабль собирался посетить иностранный генерал-губернатор либо вице-король, то его приветствовали 17 залпами. Мэру города полагалось 13 залпов.

Столько же орудийных выстрелов давали по случаю дня рождения или именин греческой королевы корабли русской Средиземноморской эскадры в случае, если эти дни они проводили на греческих же рейдах. Как известно, королевой эллинов была дочь генерал-адмирала Константина Николаевича, великая княгиня Ольга Константиновна (1851–1926).



Крейсер «Дмитрий Донской» эскадры вице-адмирала Николая Казнакова в Нью-Йорке

⁵⁹ Аншеф-командующий – главнокомандующий.

В день коронации и тезоименитства⁶⁰ государя императора полагалось давать 31 залп. 101 залп производили в случае рождения наследника престола. Последующие дни рождения цесаревича отмечали 25 залпами, а также «молебствием с провозглашением многолетия». 31 залп полагался также при прибытии императора на борт судна и при его отбытии с оного.

В случае смерти императора либо члена императорской фамилии корабль (парусный) должен был обрасопить реи, то есть поставить их к мачте под углом в 45 градусов. Офицерам в этом случае было положено закрыть кокарды на фуражках и треуголках крепом, а также надеть траурные повязки на рукава. После отказа от парусов остались только крепы на кокардах и траурные повязки на рукавах мундиров, кителей и форменных пальто (так в русском флоте офицеры традиционно именовали сухопутную шинель).

Случалось, что русскому кораблю в заграничном плавании приходилось участвовать в специальных салютах, посвященных рождению либо кончине какого-либо иностранного государственного деятеля.

Так, 20 января 1901 года стоявшие на рейде Пирея (Греция) русские корабли приняли участие во впечатляющем салюте, посвященном памяти умершей королевы Великобритании Виктории. На 81 минуту – по числу лет, проведенных Викторией на троне – были спущены флаги. Каждую минуту все боевые суда на рейде делали по выстрелу. При этом салют уходящей эпохе производился на всех рейдах, где были британские корабли.

С салютами бывали связаны и весьма курьезные истории, веселые и не очень.

Существует, например, легенда-байка об инструкции Петра Великого, посвященной салютам. Дескать, первый российский император повелел вязать к ядрам, которые для салютации в пушки закатывались, прочные веревки. Этим якобы предотвращалась потеря дорогостоящих снарядов, также уберегались дружественные корабли от попаданий. Но в каждой шутке (стреляли-то, естественно, холостыми зарядами), как известно, есть доля правды.

В воспоминаниях знаменитого российского ученого, академика Алексея Крылова (1861–1945) приводится почти анекдотический случай салютации боевыми снарядами в мирное время (потом эту историю в несколько измененном виде приведет Валентин Пикуль). Причем стреляли пушки совсем не по воробьям.

В 1882 году император Александр III проводил с борта яхты «Забава» смотр Учебного отряда судов Морского училища (так в тот момент назывался в очередной раз переименованный Морской кадетский корпус) на рейде города Аренсбург⁶¹. В то время при артиллерийском учении орудие заряжали боевым зарядом, однако вместо снаряда вкладывали специально обточенное полено, соответствовавшее снаряду по размеру. При салюте, естественно, полагалось делать холостой выстрел, а снаряды и поленья из канала ствола вынимали.

Во время салюта корвета «Варяг» произошло следующее. Предоставляем слово академику Крылову, имевшему, кстати, чин генерала флота:

«Артиллерийский офицер... командует левому борту... и по рейду понеслась граната, рикошетируя по воде». На следующем орудии воспитанник Морского училища, к счастью, успел остановить артиллериста. В противном случае могло произойти прямое попадание в императорскую яхту.

Естественно, после стрельбы по императорской яхте последовали «организационные выводы». Старший артиллерийский офицер корвета был посажен на неделю под арест при каюте с приставлением часового. На флотском жаргоне того времени – «с пикой». Что же касается вышестоящих начальников, то они вообще избежали наказания.

Крылов (который не мог даже в преклонные годы пожаловаться на плохую память) писал так: «Брылкин (начальник Учебного отряда судов Морского ведомства. – *М.Н.*) не был

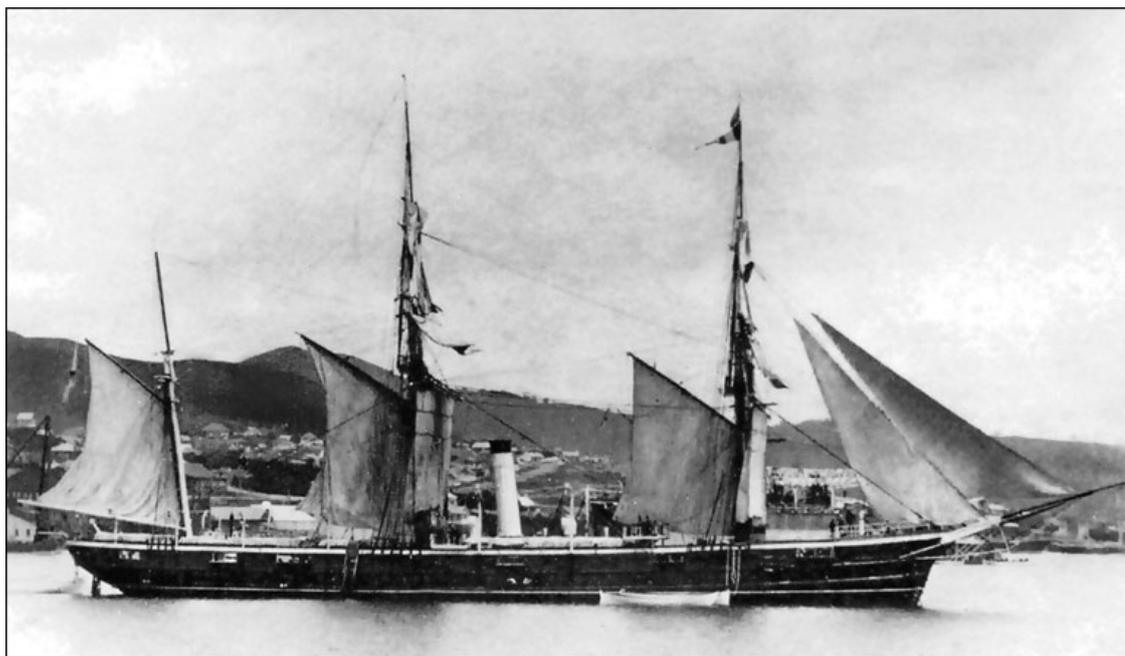
⁶⁰ Тезоименитство – день именин высочайшей особы.

⁶¹ С 1917 года – город Курессааре (Эстония).

произведен в контр-адмиралы, на что имел право, а в генерал-майоры с назначением комендантом Кронштадтской крепости». Как видим, налицо ущемление заслуженного офицера в правах за допущенную подчиненными халатность. Но, как мы увидим дальше, бывшего генерала флота либо все-таки подвела память, либо он намеренно допустил неточность.

Дело в том, что капитан 1-го ранга Владимир Брылкин (1832–1899) был произведен в следующий чин не в 1882 году, а в 1886 году, причем как раз в контр-адмиралы. И только после двух кампаний в должности младшего флагмана Балтийского флота он стал комендантом Кронштадта. Службу он окончил генерал-лейтенантом флота.

Что же касается человека, непосредственно отвечавшего за салют – старшего офицера корабля лейтенанта Петра Пущина, то он в том же 1882 году получил явное повышение по службе и был назначен старшим офицером броненосного фрегата «Минин».



Клипер «Разбойник» на Дальнем Востоке. Идет сушка парусов

Добавим, стрельба каким-либо снарядом во время салютов не была в русском флоте чем-либо из ряда вон выходящим. Правда, чаще всего из дула орудия при холостом выстреле забывали вынуть пробку.

Еще один пример, но уже из Русско-японской войны.

После Цусимского сражения отряд из трех русских крейсеров под флагом контр-адмирала Оскара Энквиста⁶² (флагманский крейсер 1-го ранга «Олег», а также крейсер 1-го ранга «Аврора» и крейсер 2-го ранга «Жемчуг») прорвался к Филиппинам. Уже на подходе к Маниле на крейсерах заметили на горизонте подозрительные дымы, которые офицерами отряда вполне логично были приняты за преследующую русских японскую эскадру. Орудия были заряжены и наведены на противника. Когда же корабли сблизались, стало ясно, что на подходе... американская эскадра. В связи с этим с русских кораблей дали, возможно, единственный в своем роде артиллерийский салют – боевыми снарядами в воду.

⁶² Оскар Энквист (1849–1911) – окончил службу вице-адмиралом.



Клипер «Джигит» в иностранном порту

Бывали и куда более «безобидные» случаи. Так, бывший главком советского ВМФ Николай Кузнецов приводит в своих воспоминаниях рассказ, показывающий значение пышных церемоний на Востоке (дело происходило в 1928 году, но легко могло иметь место и гораздо раньше).

Вечером 27 мая среди других высокопоставленных лиц крейсер «Червона Украина» (бывший «Адмирал Нахимов») посетил стамбульский губернатор. Вот что произошло дальше:

«Он провел у нас положенные пятнадцать минут, отведал русской икры и русской водки, затем попрощался и под звуки оркестра сошел на свой катер. Едва катер отвалил от трапа, на нашей мачте, как положено, взвился турецкий флаг, а носовые пушки открыли пальбу. Губернатору по его чину полагалось, кажется, девять выстрелов, но после целого дня почти непрерывной стрельбы артиллеристы устали и сбились со счета. Они дали только восемь выстрелов. И никто не заметил ошибки. Никто, кроме самого губернатора. Через несколько минут турецкий катер снова подошел к «Червонной Украине». Адьютант губернатора заявил, что его начальник не удовлетворен и требует сатисфакции. Наш командир попросил передать губернатору извинение:

– Мы с удовольствием вновь бы салютовали в его честь, но сейчас, к сожалению, уже поздно, солнце зашло, флаг спущен, а после спуска флага давать салют не полагается.

Но турецкий офицер настаивал: губернатор все равно должен получить удовлетворение. Нельзя сейчас – пусть пропущенный выстрел будет дан утром.

Пришлось согласиться. Рано утром снова подняли турецкий флаг и дали один-единственный выстрел. Никто, кроме стамбульского генерал-губернатора и его свиты, наверно, так и не понял, что сие значит».

Следует, правда, сказать, что холостой пушечный выстрел не всегда означал почтение по отношению к тому, кому он предназначался. Подъем на мачте флагмана позывного того или иного корабля с одновременным выстрелом означал особое неудовольствие адмирала его действиями – чаще всего, невниманием к ранее поднятым сигналам либо совершенным маневром. О провинившемся так и говорили – «получил выговор с пушкой».

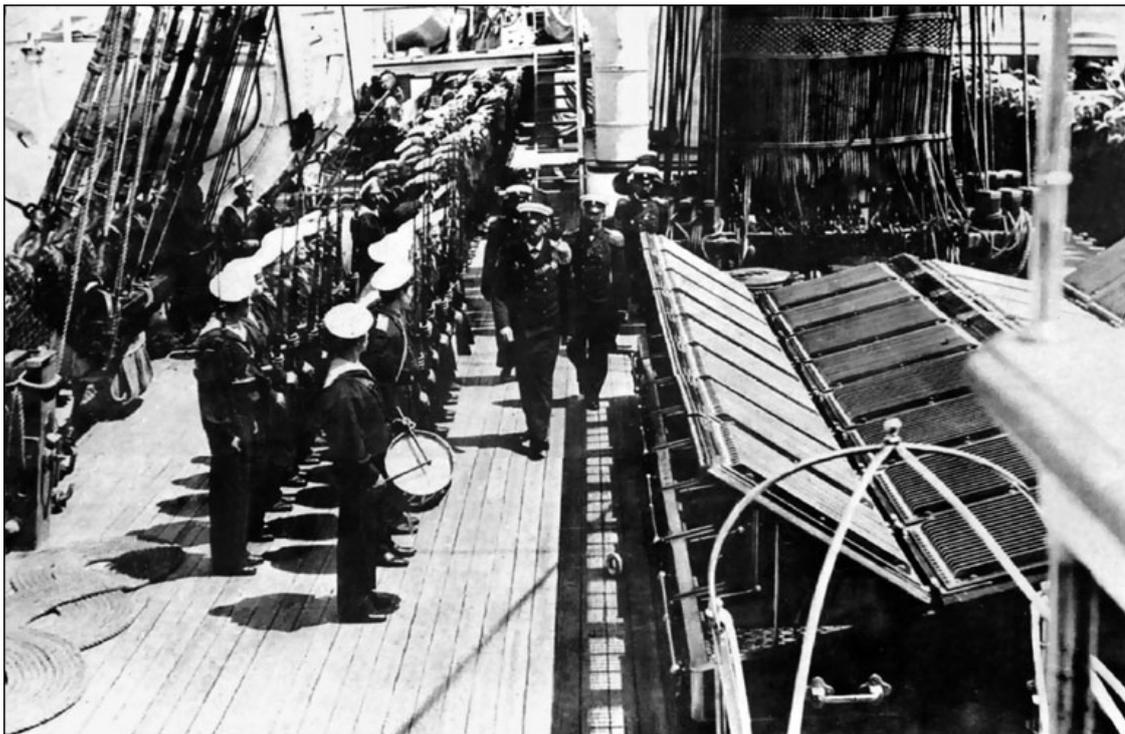
Большое внимание уделялось тому, как и в каком виде офицеры представляются императорской фамилии. Так, строителя крейсера «Аскольд» заставили давать объяснения, почему он не был на приеме у Николая II 9 сентября 1899 года в Киле, куда с августейшей фамилией зашла императорская яхта «Полярная Звезда». Причина оказалась весьма прозаичной – Эдуард Де-Гроффе, проживавший в Штеттине (современный Щецин), приехал в Киль по делам, причем в штатском платье. А для того, чтобы «иметь счастье представиться государю-императору», была необходима парадная форма.

Особый ритуал сопровождал визит на борт корабля августейших особ и начальствующих лиц. Если же речь шла об императоре, генерал-адмирале либо командире соединения кораблей, то обязательным пунктом программы предусматривался смотр.

Подготовка к инспекции начальством превращала жизнь офицеров и команды в сущий ад. Корабль драили, снасти приводили в должествующее состояние, матросов переодевали в новенькое обмундирование первого срока. Скот, использовавшийся в качестве «живых консервов», снабжали свежими подстилками и тщательно чистили. Если же на корабле имелись более мелкие животные (а судов без какого-либо зверья – крысы и тараканы не в счет – практически не существовало), то их загоняли в одну из офицерских кают.

За борт выставлялся парадный трап, свои места занимали фалрепные⁶³ (по два человека на каждой площадке трапа) и часовые почетного караула. Если площадок трапа было несколько, то существовала неписаная традиция расстановки на них офицеров. На самой нижней площадке стояли самые низкорослые офицеры, а на палубе гостей встречали самые высокие мичманы.

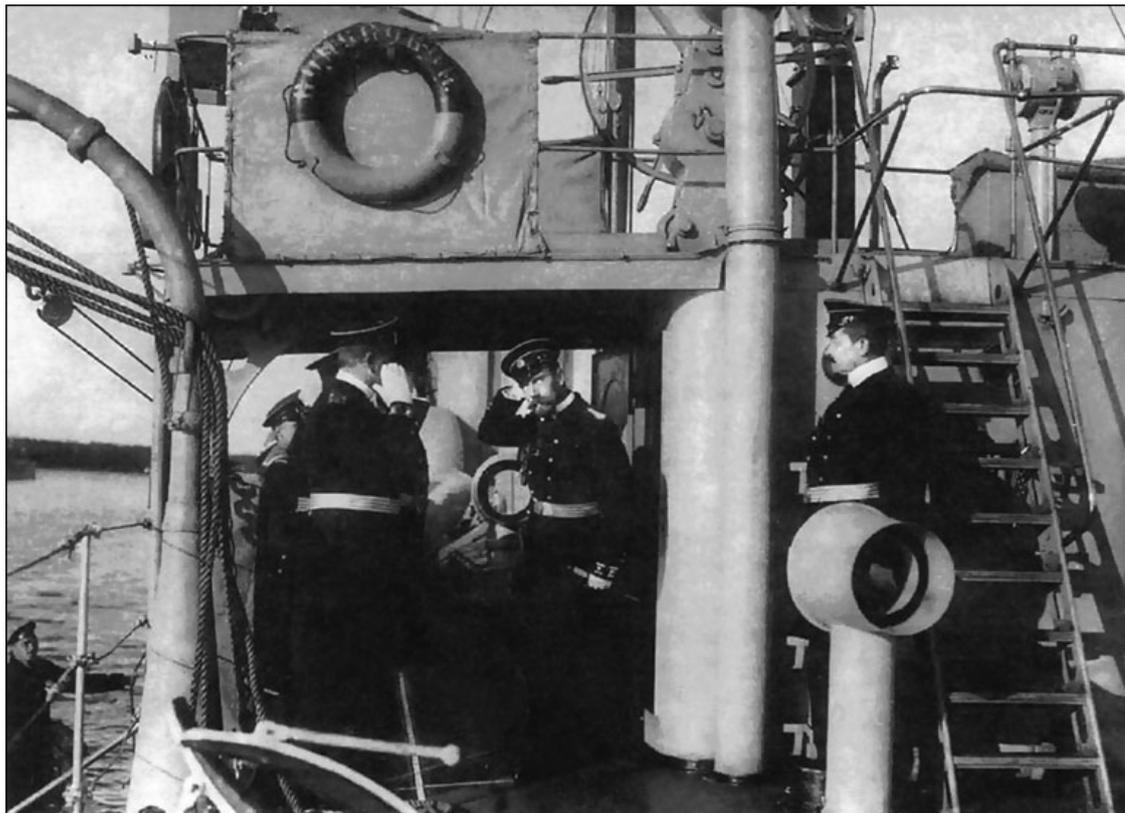
⁶³ Фалрепные – матросы, встречающие гостя на трапе и подающие ему фалрепы – концы, ограждающие трап. При царских смотрах фалрепными ставились офицеры. Фалрепы часто обшивались бархатом либо дорогим сукном.



Вице-адмирал Николай Казнаков проводит смотр крейсера «Дмитрий Донской»

Инспектирующее лицо поднималось по парадному трапу на борт, принимало рапорт командира и обходило фронт команды, придирчиво проверяя внешний вид. Нижним чинам в этот момент полагалось смотреть бодро и весело, «поедая» глазами начальство. Затем, под звуки боцманских дудок, матросы разбегались по боевым постам; при входе проверяющего в то или иное помещение старший по званию подавал команду «Смирно!». Обращалось особое внимание на четкость доклада и «молодцеватость» вида нижних чинов. Кроме того, по положению о смотрах обязательно должны были быть открытыми все двери, люки, а также дверцы матросских чемоданов, рундуков⁶⁴ и шкафчиков.

⁶⁴ Рундуки – закрытые металлические ящики и лари, предназначенные для хранения личных вещей экипажа.



Император Николай Второй на эскадренном миноносце «Войковской»

Естественно, не обходилось и без показательных учений. Игралась «боевая тревога», причем инспектор следил за тем, насколько быстро корабль приходил в состояние полной боевой готовности. Учения обычно включали артиллерийские упражнения с ручной и механической подачей снарядов, пожарную и водную тревогу, спуск плавучих средств и вооружение их артиллерией, постановку мин, сетевого противоторпедного заграждения и своз на берег десанта. Кроме того, с конца XIX в. смотры стали включать и проверку грамотности нижних чинов – матросу, не умевшему читать и писать, было опасно доверять современную технику.

Особое место занимали артиллерийские учения. Прежде всего инспектирующему лицу демонстрировали автоматизм в зарядании орудий – на этот раз не с помощью уже знакомого нам полена, а с начищенным до ядреного блеска снарядом. Затем дело доходило до практических занятий. Тяжелые орудия палили по специальным парусиновым конусам, которые тащили за собой суда-буксировщики (очень часто эта роль поручалась миноносцам). Иногда в роли цели выступали и старые пароходы либо списанные бывшие боевые корабли с минимальной командой, которую перед стрельбами свозили на берег. О том, что ощущали моряки судов-целей, о которых перед сигналом об открытии огня по какой-то причине забыли, можно прочесть в рассказе Леонида Соболева «Две яичницы».

В эпоху парусного флота и в начале эпохи флота парового стреляли обычно по неподвижной мишени. Для тренировок комендоров⁶⁵ на берегу часто возводили целые городки, которые потом сокрушались огнем корабельной артиллерии.

Во времена начала эпохи пара любой адмирал считал своим долгом посетить и машинное отделение. Там рука в светлой адмиральской перчатке придирчиво водила по открытым частям машины, причем следы масла (даже на трущихся частях) немедленно объяв-

⁶⁵ Комендоры – морские артиллеристы.

лялись «грязью», после чего «драили» уже «не доглядевшего за беспорядком» старшего инженер-механика.

Проверяющие лица обязательно заглядывали в корабельный лазарет. Здесь обращалось внимание на число больных, чистоту в помещении, а также быстроту действий санитаров. Кстати, к лазарету на время боя прикомандировывались судовые священники.

К приезду инспектирующих лиц обычно готовилось небольшое угощение, а если ожидалась дама, то для нее припасались букеты цветов.

Частью смотра был так называемый «опрос претензий». Адмирал шел вдоль строя и опрашивал команду на предмет недовольства командованием. Командиру в этой ситуации следовало стоять поодаль, чтобы не влиять на волеизъявление нижних чинов. Но чаще всего претензий не было.

«Опросами» регулярно занимался и командир корабля. Ему обычно жаловались на плохое питание, а также на другие недосмотры по административно-хозяйственной части. Наиболее яркий пример в этой связи – мятеж на эскадренном броненосце «Князь Потемкин Таврический». Экипаж, недовольный качеством мяса для борща, потребовал командира. Прибывший на место капитан 1-го ранга Евгений Голиков (1854–1905) вызвал караул для ареста зачинщиков смуты, однако в ходе стихийно возникшей перестрелки был убит.

Матросы могли заявить командиру и о своем недовольстве некоторыми офицерами – чаще всего речь шла о действиях старших офицеров, которым по должности полагалось поддерживать на корабле дисциплину и порядок, а также ревизоров, отвечавших за финансово-хозяйственную составляющую. Впрочем, обычно командование держало ситуацию под контролем; любителям излишне туго закручивать гайки вежливо предлагали перевестись на берег либо на другой корабль⁶⁶.

После инспекторского посещения адмирал писал подробный отчет, зачастую – на десятках страниц. Не оставался без внимания даже «дурной запах»⁶⁷.

В поисках неприятных ароматов проверяющие нюхали трюмную воду (на предмет затхлости), а также тщательно изучали атмосферу в помещениях команды. Причем последней придавалось немалое значение. Как пример можем привести статью морского врача Ф. Вредена «Состав воздуха на клипере «Гайдамак». Опубликована она была в «Медицинских прибавлениях» к журналу «Морской сборник» в начале 1870 года. Главной причиной «дурного» состава в публикациях называлось отсутствие на кораблях системы принудительной вентиляции – на большинстве судов циркуляция воздушных потоков поддерживалась исключительно виндзейлями⁶⁸.

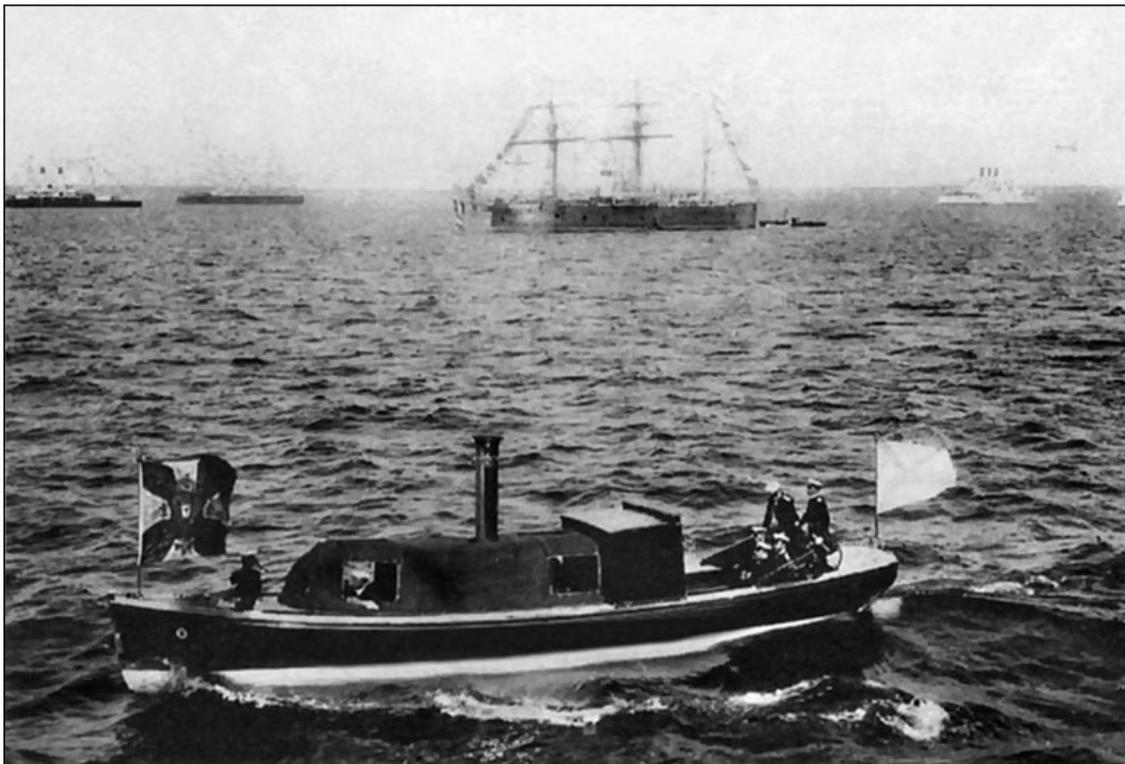
Если император был доволен посещением, то экипаж ожидала награда – командиру и офицерам объявлялась «высочайшая благодарность» и «монаршее благоволение» (сведения о них заносились в личное дело и учитывались в дальнейшей карьере). Могли наградить и орденом либо преподнести «подарок по чину». Нижние чины награждались деньгами: кондукторы⁶⁹ – 10 рублями, боцманы (в унтер-офицерском звании) – 5 рублями, унтер-офицеры – 3 рублями, рядовые – 2 рублями. В том случае, если император посещал лишь один из кораблей эскадры или отряда, награда зачастую полагалась экипажам всех входивших в нее судов.

⁶⁶ Пример подобного списания можно найти в рассказе Константина Станюковича «Куцый».

⁶⁷ Из одного из инспекторских отчетов С.О. Макарова.

⁶⁸ Виндзейль – парусиновый рукав с деревянными или металлическими обручами. Воздухозаборник виндзейля устанавливался против ветра, а другой конец пропускался в палубу либо кубрик.

⁶⁹ Кондуктор – воинское звание, промежуточное между офицером и унтер-офицером. Обычно присваивалось наиболее опытным специалистам из нижних чинов.



Императорский катер обходит строй эскадры, 1902 год

Менее торжественно встречали командиров судов 1-го и 2-го рангов, вознамерившихся посетить корабль. Для отдачи им почестей вызывался судовой караул во главе с караульным начальником. Горнисты играли «захождение». Что же касается фалрепных, то обер-офицеру их полагалось двое (они вставали друг напротив друга лицом к лицу), а штаб-офицеру – четверо. Сразу скажем, что офицеров фалрепными ставили только к приезду членов императорской фамилии.

Заметим, что командир корабля имел право на торжественную встречу даже в критической ситуации. В повести Константина Станюковича «Вокруг света на «Коршуне», например, описывается случай, когда все положенные по уставу почести оказывались командиру клипера, выброшенного ветром на камни у побережья острова Сахалин.



Император Николай Второй на эскадренном миноносце «Гайдамак»

При приеме гостей случались и курьезы. Так, во время визита на эскадренный броненосец «Орел» императора Николая II на царском катере захотел уйти в плавание приبلудный пес, невесть как оказавшийся на корабле. Произошло это в момент, когда царь прощался с экипажем броненосца, входившего в состав 2-й эскадры Тихого океана, направлявшейся на Дальний Восток.

«Очевидно, увидев откуда-то подходивший к трапу катер, пес решил не без основания, что дело пахнет берегом, и, верный своей привычке, направился на нижнюю площадку трапа, причем сделал это так стремительно, что его не успели остановить; сильный же пинок, полученный от одного из верхних фалрепных, только усилил его прыть», – писал спустя много лет офицер «Орла» князь Язон Туманов.

Вопреки самым печальным ожиданиям офицеров корабля катастрофы не произошло. Царь улыбнулся. Погладил собаку и направился вверх по трапу. Естественно, после государя императора псину приласкали все члены свиты (часть – с опаской), включая командующего эскадрой, Зиновия Рожественского. Как только люди с тяжелыми эполетами отошли подальше, фалрепные мичмана схватили барбоса за уши и заперли в одной из кают.

После отъезда императора кают-компания приняла единогласное решение – пса, облаканного самим государем, оставить на корабле. Назвали его Вторником – именно в этот день животное появилось на «Орле».

В иностранном порту командиру, офицерам и команде предстояло представлять Российскую империю. Тем более что на корабли часто возлагались серьезные дипломатические поручения. Перед уходом в дальнее плавание командир получал инструкцию от непосредственного начальства, согласованную с Министерством иностранных дел.

В «дипломатических походах» большое значение имел выбор кандидатуры для командира корабля, а тем более – командующего соединением боевых судов. Учитывались всевозможные факторы, зачастую – совершенно курьезные. В качестве примера можно привести историю назначения контр-адмирала Федора Авелана⁷⁰ на пост начальника эскадры, направленной в 1893 году в Тулон в ответ на приход французских кораблей в Кронштадт.

⁷⁰ Федор Авелан (1839–1916) – окончил службу адмиралом.



Адмиралы Федор Авелан и Зиновий Рожественский

Рассказывали, что император Александр III затребовал список всех контр-адмиралов с указанием пояснить, кто из них знает хуже всех французский язык. Выбор пал на Федора Карловича, занимавшего в тот момент пост начальника штаба Кронштадтского порта. Именно этот офицер оказался самым безнадежным с точки зрения лингвистики.

Малоразговорчивый (это, впрочем, касалось только иностранного языка) Авелан стал кумиром французов. Российский посол в Париже барон Артур Моренгейм телеграфировал в Санкт-Петербург: «Прием эскадры в Тулоне самый блестящий и восторженный... Прием, оказанный нашим морякам в Париже, не поддается описанию.... Адмирал Авелан великолепен. Большой личный успех».

Поход в Тулон стал началом блестящей карьеры Авелана: в 1903–1905 годах он был управляющим Морским министерством – пост, соответствовавший рангу министра, а в 1905 году был произведен в адмиралы – высший морской чин для человека, не относившегося к династии Романовых.

Учитывая сложные взаимоотношения России с Британской империей в последней четверти XIX века, от флота «владычицы морей» всегда можно было ожидать провокаций. Примером может служить история, происшедшая в Йокогаме с фрегатом «Владимир Мономах»⁷¹ в 1884 году.

Русская эскадра в Тихом океане была слабее английской. Однако ее начальник контр-адмирал Александр Кроун⁷² сразу заявил, что «не потерпит выслеживания со стороны английских судов, не потерпит подобного унижения русского флага, а всеми средствами постойт за честь последнего». После долгого перехода крейсеру, на котором поднял флаг Кроун, требовалось докование, которое решено было провести в Йокогаме. 24 апреля в 5 часов утра на корабле пробили боевую тревогу – на рейд входили наконец-то догнавшие своего неуловимого «поднадзорного» куда более мощный броненосец «Агамемнон»⁷³, корвет «Сапфир»⁷⁴ и канонерка «Свифт»⁷⁵.

Английский корабль (по утверждениям англичан) плохо слушался руля, его бросало из стороны в сторону, причем мощный форштень то и дело направлялся на борт русского флагмана. На «Мономахе» пробили боевую тревогу; орудия и торпедные аппараты были направлены на английский броненосец. Из-за сильного ветра корабли были вынуждены поддерживать пары, поэтому давление в котлах удалось поднять до полного в считанные минуты. Фрегат готов был дать ход, чтобы избежать столкновения, но «Агамемнон», также направивший на цель все орудия, прошел в нескольких десятках метров и вскоре отдал якорь. Прибывший с визитом командир броненосца имел с Кроуном очень резкий разговор. Русский адмирал потребовал немедленно покинуть рейд, угрожая открыть огонь. И тут произошло почти невозможное – англичане убрались из Йокогамы.

Отметим, что визит англичанина на «Мономах» был нарушением морских традиций – именно командир «Мономаха» должен был нанести визит вежливости. Более того, он должен был предложить новоприбывшему свои услуги.

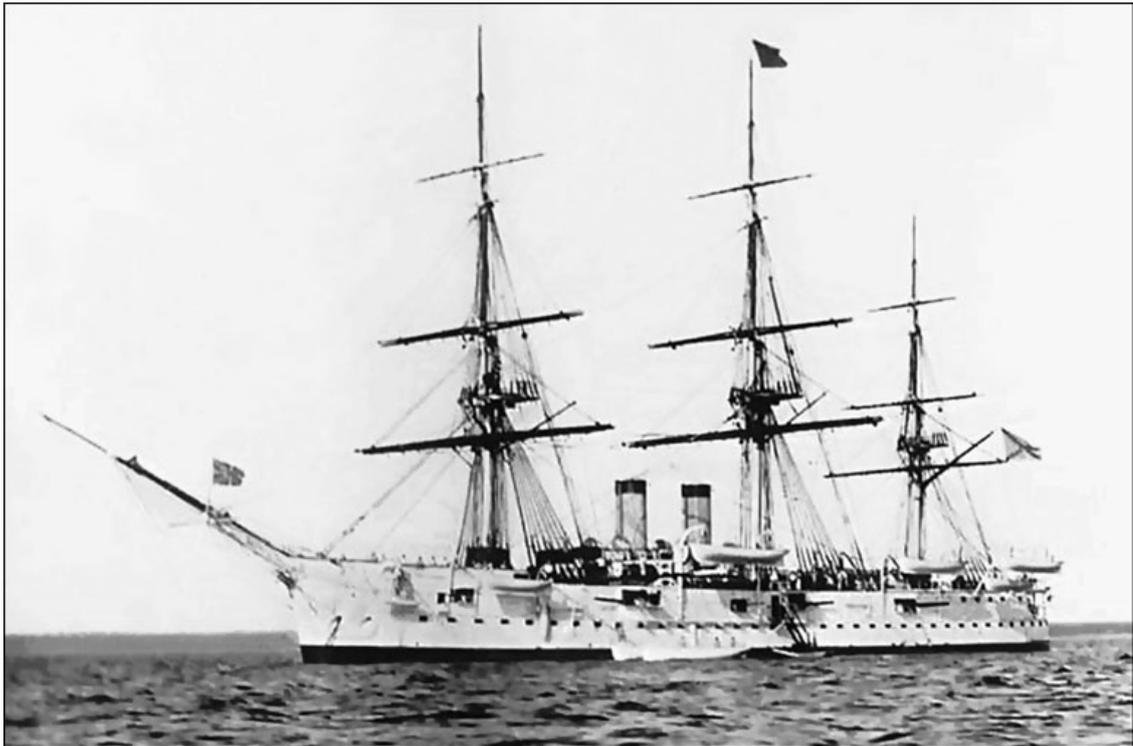
⁷¹ «Владимир Мономах» имел на вооружении четыре 203-мм орудия, двенадцать 152-мм, четыре 87-мм, две—64 мм десантные пушки, девять 37-мм пятиствольных скорострельных пушек и три торпедных аппарата.

⁷² Александр Кроун (1823–1900) – окончил службу в чине адмирала.

⁷³ «Агамемнон» имел на вооружении четыре 318-мм орудия, два 152-мм, шесть 57-мм скорострельных пушек и два торпедных аппарата.

⁷⁴ «Сапфир» имел на вооружении четырнадцать 64-фунтовых орудий.

⁷⁵ «Свифт» имела на вооружении два 178-мм орудия и три 20-фунтовых орудия.



Фрегат «Владимир Мономах»

Сразу же после прихода военного корабля на рейд его собратья, появившиеся раньше, обязательно посылали к вновь пришедшему командиру шлюпку с офицером. Его задачей было предложить услуги вновь прибывшим, а также рассказать о каких-либо важных особенностях портовых порядков. Естественно, первые ответные визиты наносились командирам стоящих на рейде кораблей.

Если командир корабля, стоявшего на рейде, либо флагман эскадры не могли в силу каких-то причин принять ответный визит, об этом сразу же сообщали вновь прибывшему.

«Установившись на бочку, произвел салюты, на которые с «Беллерофона» получил немедленно равные ответы. Вместе с тем адмирал прислал офицера поздравить меня с приходом, благодарить за национальный салют и просить меня не беспокоиться делать ему визит, так как эскадра сейчас же снимается и уходит на Барбадос. Действительно, ближайšie к выходу суда уже начали сниматься, и офицер, мною посланный благодарить за поздравление, застал у фрегата трап наполовину убраным», – докладывал 19 января 1890 года о встрече с британской эскадрой на рейде острова Санта-Лючия командир фрегата «Минин» капитан 1-го ранга Федор Энгельм⁷⁶.

Зачастую командиры кораблей оказывались в ситуации, когда на российские знаменательные даты накладывались траурные события в дружественных иностранных державах. Обратимся к рапорту командира броненосного крейсера «Адмирал Нахимов» капитана 1-го ранга Дмитрия Всеволожского⁷⁷ с рейда Сингапура. На дворе 1 августа 1900 года:

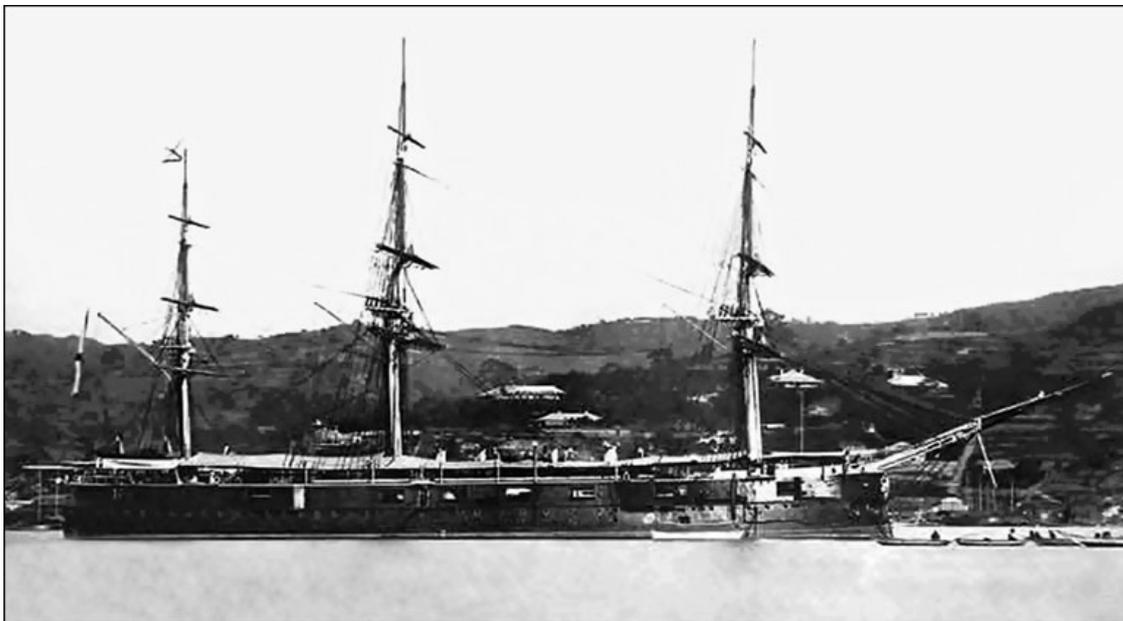
«...К 22 июля собрались военные суда четырех наций, носящих траур вследствие родственных отношений царствующих домов⁷⁸. При таком положении дел не считал удобным приглашать суда к празднованию дня тезоименитства Ее Величества Государыни Импера-

⁷⁶ Федор Энгельм (1838–1897) – умер в чине контр-адмирала.

⁷⁷ Дмитрий Всеволожский (1854–1909) – окончил службу в чине вице-адмирала.

⁷⁸ Речь идет о смерти итальянского короля Умберто I (правил с 1878 года) и герцога Альфреда Кобургского, второго сына королевы Виктории.

трицы Марии Федоровны, а только объявил командирам всех судов, что в 8 часов утра подниму флаг, гюйс и вымпел до места, а по окончании торжественного молебства все опять спущу. Утром 22-го приехал английский офицер и заявил, что по случаю погребения Его Высочества герцога Альфреда Кобургского в 11 часов утра они произведут погребальный салют в 55 выстрелов через минуту⁷⁹ и просил принять участие.



Фрегат «Минин» на Дальнем Востоке

Считая долгом исполнить эту вежливость относительно памяти почившего, я, окончив молебства к тому времени и поздравив всех сослуживцев с радостным днем тезоименитства нашего Августейшего Шефа⁸⁰, в 11 часов по второй пушке с английского стационара произвел вышеуказанный салют, что было сделано и остальными судами, и затем все оставил припущенным, так как итальянский командир ждал известий о дне погребения своего короля».

Иногда вошедшему на рейд кораблю разрешалось обойтись без традиционных церемоний.

30 июня 1904 года на рейде Шанхая появился русский крейсер «Аскольд», прорвавшийся через кольцо японских кораблей в ходе сражения в Желтом море. Принимая визиты, командир корабля капитан 1-го ранга Николай Рейценштейн⁸¹ извинялся, что на борту корабля отсутствуют холостые заряды. Не мог Рейценштейн нанести и ответные визиты иностранным командирам – во время боя были выведены из строя все катера и шлюпки.

Но здесь в который раз сработали законы морского братства. Раненые были перевезены на французский крейсер «Монкальм», причем, когда их поднимали на носилках на борт, экипаж был выстроен на палубе, а караул отдавал воинские почести. Судовой оркестр тем временем играл русский гимн.

Бывали и другие случаи, но они скорее были исключением из правил. Так, после боя крейсера «Варяг» и канонерки «Кореец» в Чемульпо (современный Ичхон в Южной Корее) помощь экипажу оказали все иностранные корабли, стоявшие на рейде, за исключением американской канонерки «Виксбург»⁸². Все остальные – французский крейсер «Паскаль», ита-

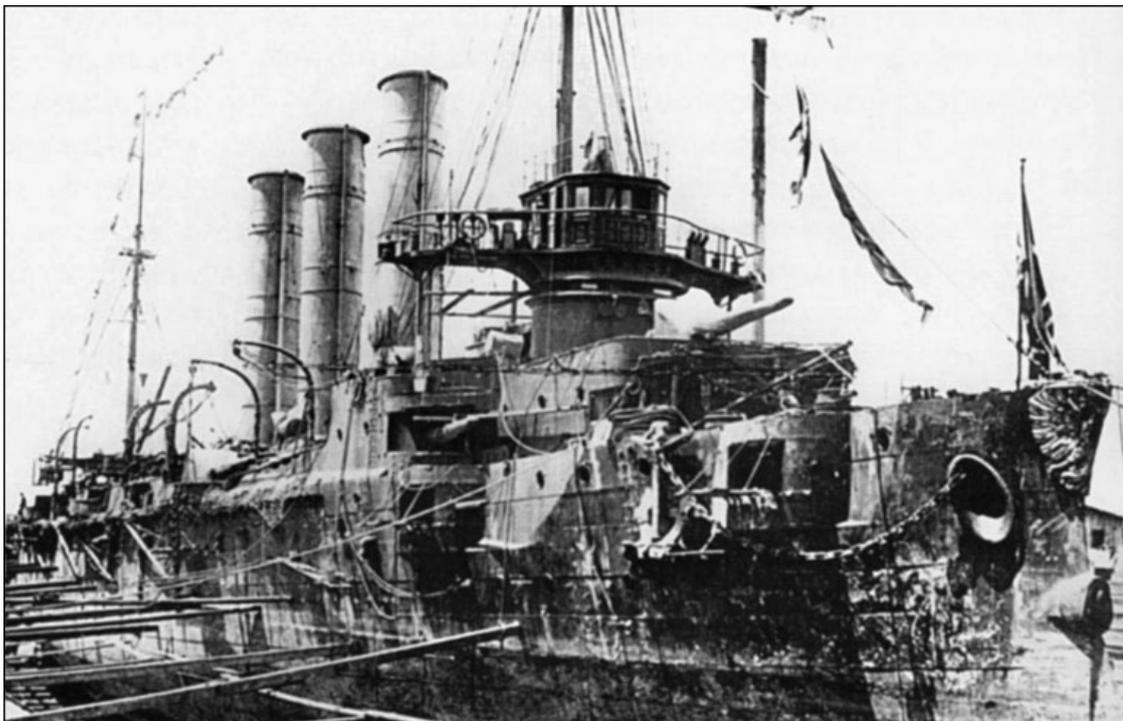
⁷⁹ То есть после каждого выстрела делалась минутная пауза.

⁸⁰ Мария Федоровна была шефом корабля.

⁸¹ Николай Рейценштейн (1854–1916) – окончил службу в чине адмирала.

⁸² Командир канонерки ссылался на «отсутствие инструкций из Вашингтона».

льянский крейсер «Эльба» и британский крейсер «Тэлбот» – оказали посильную помощь. В частности, иностранные крейсера доставили русских моряков в ближайший нейтральный порт.



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аскольд» в Шанхае после сражения в Желтом море

Военное время заставляло командира корабля, намеревавшегося посетить нейтральный порт, задумываться и о возможности интернирования. Обычно срок пребывания ограничивался сутками – по мнению международных экспертов того времени, этого было вполне достаточно для приема запасов топлива, а также продовольствия и воды.

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.