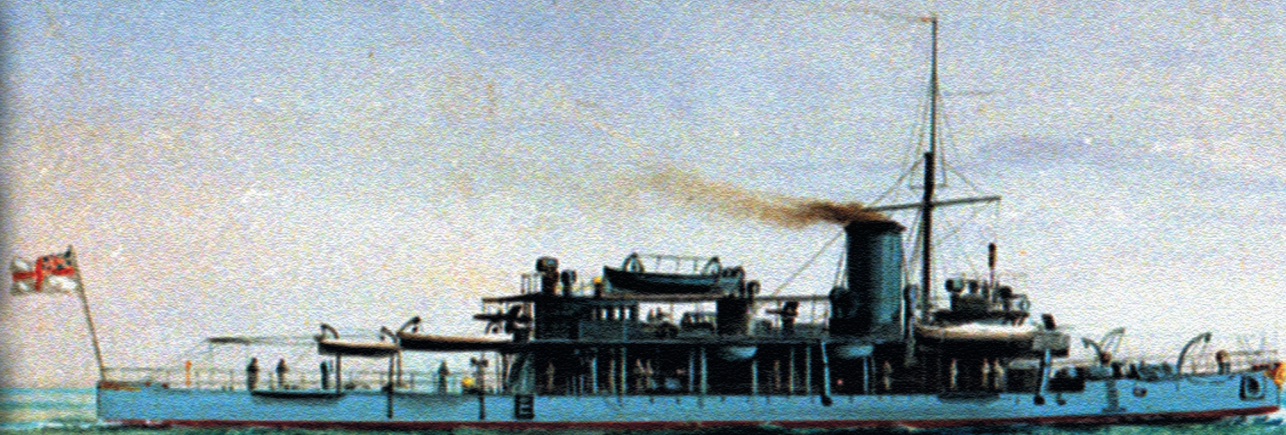


# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

«Полифемус»  
Идеальный корабль  
для борьбы с марсианами



- Гибель дирижабля ZR-2
- A.W.35 «Симитар»
- Гидросамолет «Фэйри Сил» ВВС Латвии
- Куда ушел ваш китайчонок Линь?
- 70 дней в океане. Потопление судна «Англо-Саксон»
- «Альмиранте Грау». Крейсер-долгожитель





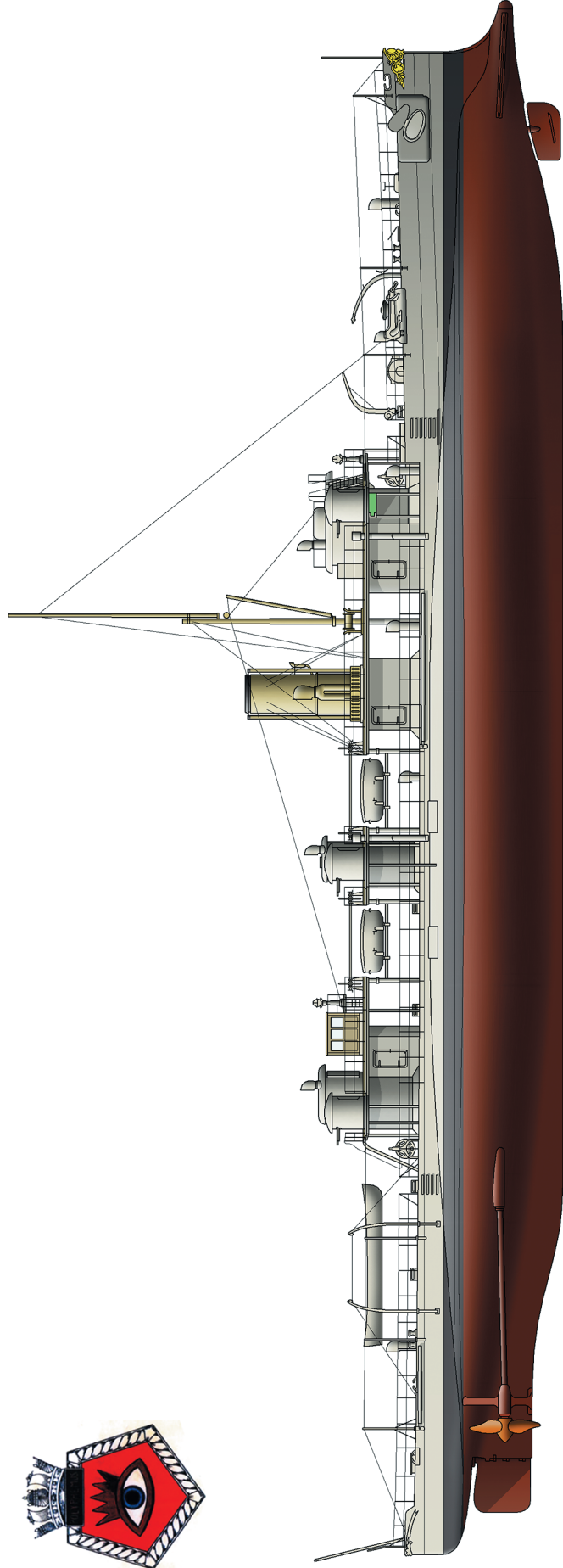
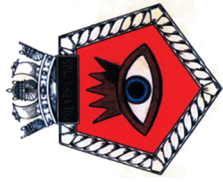
**«Альмиранте Грау» (вверху и внизу)**



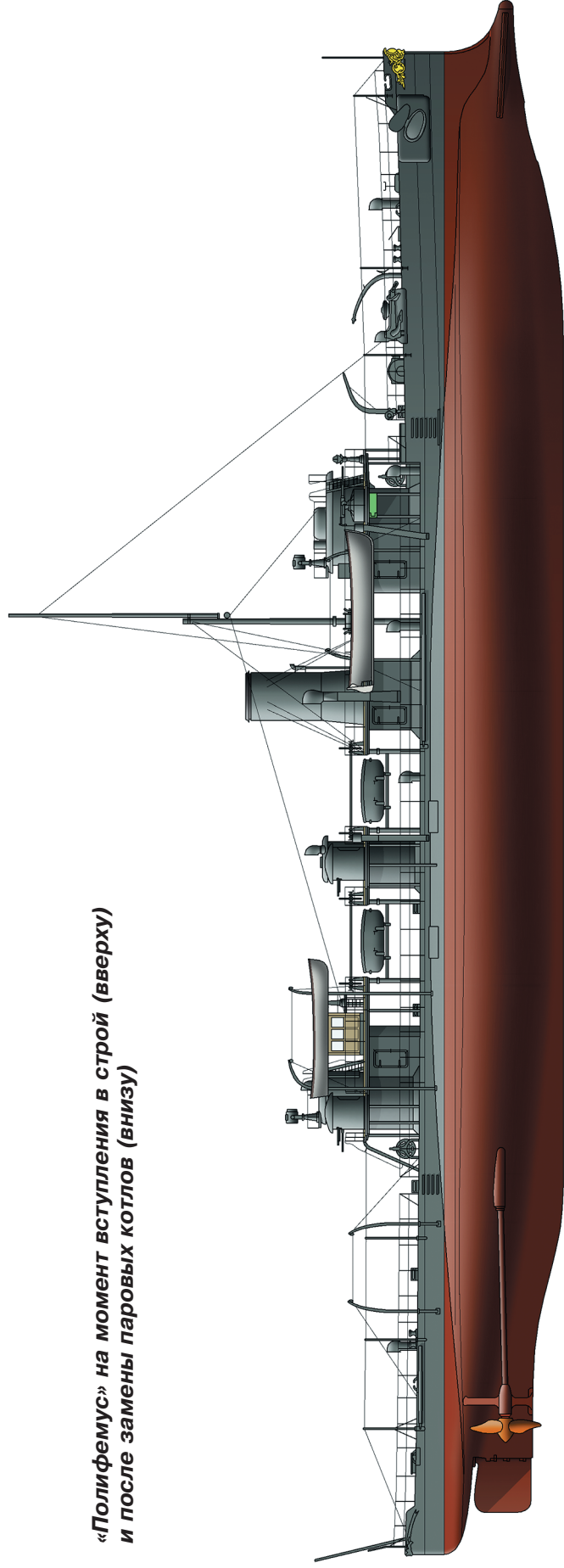
### **Библиография**

1. John Rodriguez Asti. Buques de la Marina de Guerra del Peru desde 1884: Cruseros. Lima, 2000
2. Antony Preston. Fighting Ships of the World. London, 1980
3. A.D. Baker III. Combat Fleets of the Worlds 1995. Annapolis, 1995
4. Keith Faulkner. Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook. 1994
5. Robert Hutchinson. Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook. 2002
6. И.К. Хурс (редактор). Военно-морские силы иностранных государств. Москва, 1988
7. В.Н. Шунков. Авианесущие корабли и морская авиация. Минск, 2003
8. Ю.В. Апальков. Боевые корабли мира на рубеже XX-XXI веков. Часть III. Санкт-Петербург, 2001
9. Defensa. Numero 267/268, Jilio/Agosto 2000
10. Warships. International Fleet Review. September 2004
11. Jane's Sea and Systems Library, 03.2001. CD-ROM





«Полифемус» на момент вступления в строй (вверху)  
и после замены паровых котлов (внизу)





Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.su**

Подписано к печати 20.04.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Верейская, д.29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

## СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмурин

Гибель дирижабля ZR-2 ..... 1

А. Пахомов

A.W.35 «Симитар» ..... 9

Ю. Пахмурин

Латышский тюлень.

Гидросамолет «Фэйри Сил» ВВС Латвии ..... 11

А. Пастухов

Куда ушел ваш китайчонок Линь?

Китайская интервенция в Приморье и Приамурье,

1918-1921 годы ..... 15

А. Пахомов

Питермарцбургская пушка ..... 33

А. Дашьян

«Полифемус»

Идеальный корабль для борьбы с марсианами ..... 35

М. Дианов

70 дней в океане. Потопление судна «Англо-Саксон».

Маленькая шлюпка с большой историей ..... 52

А. Митрофанов

«Альмиранте Грау». Крейсер-долгожитель ..... 57

## Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

### В Москве

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.su>

### В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

### На Украине

• г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, [italian@3g.ua](mailto:italian@3g.ua) или ряд 43, место 9-10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, [perchak-valery@gmail.com](mailto:perchak-valery@gmail.com).

• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>

### В Польше

• Интернет-магазин [www.knigi.pl](http://www.knigi.pl)

# Гибель дирижабля ZR-2

Юрий Пахмурин



**Первый вывод R-38 из ангара. Справа виден каркас недостроенного дирижабля R-37**

В конце 20-х — середине 30-х годов XX века по целому ряду стран произошла настоящая дирижабельная лихорадка. Было построено и эксплуатировалось больше двух десятков крупных дирижаблей жесткого типа. Значительный флот дирижаблей имели и США. Но им, если так можно выразиться, особенно не повезло — из пяти крупных «небесных кораблей» четыре погибли в результате катастроф (причем все из-за разрушения конструкции). Первым из погибших стал так и не добравшийся до Нового Света дирижабль ZR-2 (купленный в Англии R-38).

История будущего ZR-2 началась в июне 1918 года, когда Адмиралтейство выдало задание на постройку целой серии больших патрульных дирижаблей для Северного моря. К ним предъявлялись следующие требования:

— возможность патрулирования в Северном море в течение шести суток;

— потолок не менее 6700 м;

— запас топлива, позволяющий совершать полет со скоростью 114 км/ч в течение 65 часов;

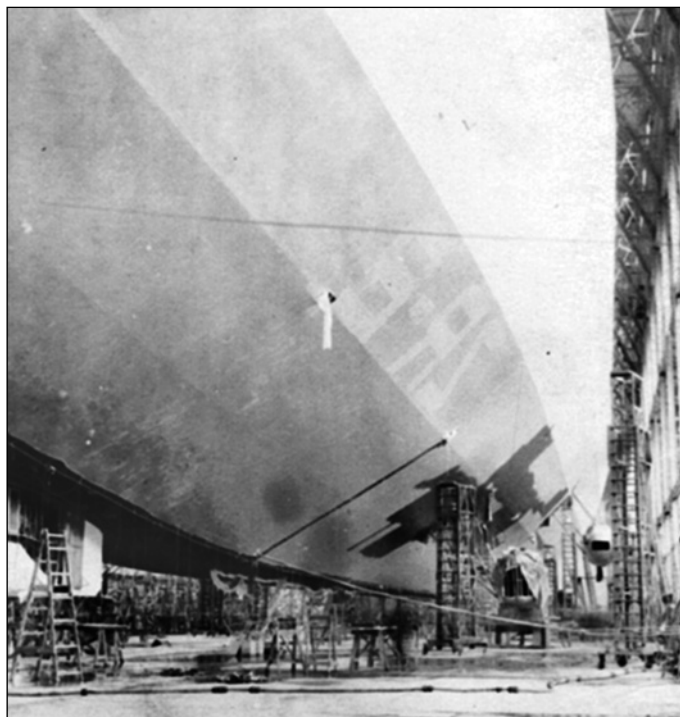
— бомбовая нагрузка более 500 кг;

— стрелковое вооружение, достаточное для отражения атак самолетов противника.

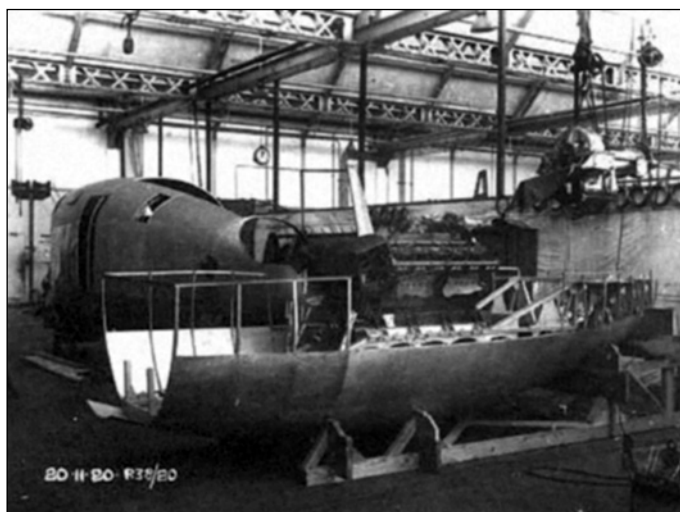
Новый аппарат получил наименование «Адмиралтейский, тип А». Разработанный командером Кэмпбеллом дирижабль по габаритам превышал все существующие. Он имел объем около 85 000 кубических метров и длину более 200 метров. Вооружение должно было стать беспрецедентно мощным для дирижаблей, построенных в Британии. Оно включало четыре 520-фунтовых (236-кг) или восемь 230-фунтовых (104-кг) бомб, однофунтовую (37-мм) скорострельную пушку, устанавливаемую на специальной площадке сверху дирижабля, и 12 спаренных пулеметных установок, расположенных на корпусе и в гондолах. В ходе дальнейших проработок проект несколько «похудел», но остался самым большим в мире. Планировалось строительство серии из четырех воздушных кораблей (R-38, R-39, R-40, R-41). В ноябре 1918 года Первая мировая война закончилась, и в ходе общего сокращения военных заказов британцы решили ограничиться одним только R-38.

Заказ на постройку «героя нашего повествования» выдали заводу «Шорт» в Кэдрингтоне, где в июне 1919 года на-

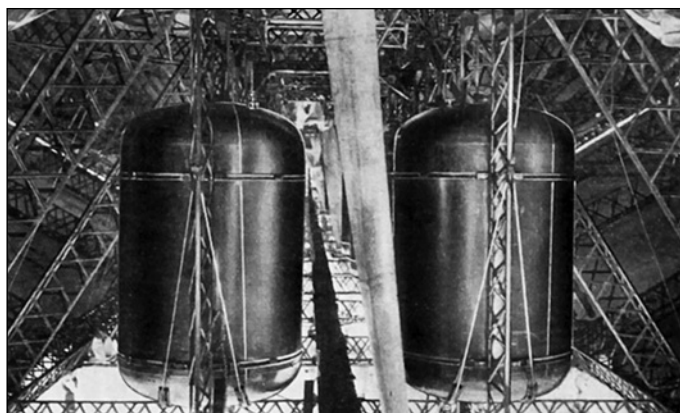




*Вид на хвостовую часть R-38 (слева). Справа — недостроенный R-37*



*Сборка мотогондол*

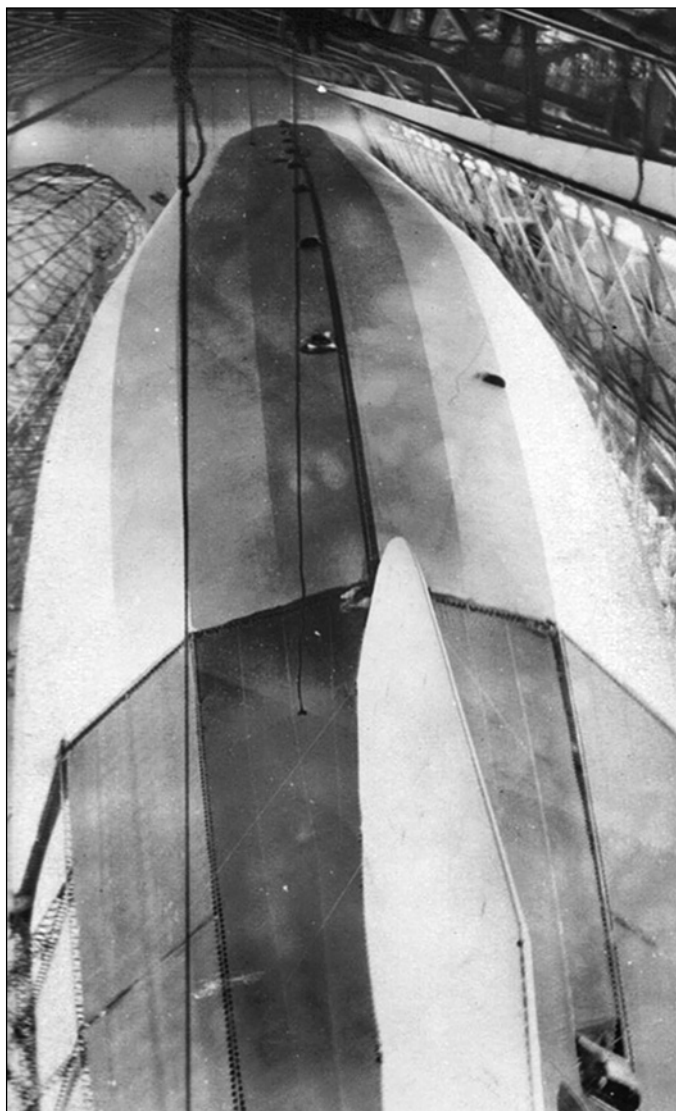


*А так на R-38 выглядели топливные баки*

чалось строительство аппарата, который должен был стать самым большим дирижаблем мира. Но уже в сентябре постройку остановили, а сама дирижабельная верфь в Кэдрингтоне была национализирована и получила название «Ройал Эйршип Воркс». Фирма «Шорт» получила 40 000 фунтов в качестве компенсации. Будущее британских аппаратов легче воздуха планировалось скорее коммерческим, нежели военным, так что дальнейшая судьба R-38 была весьма туманной, хотя рассматривалась возможность его достройки в качестве пассажирского.

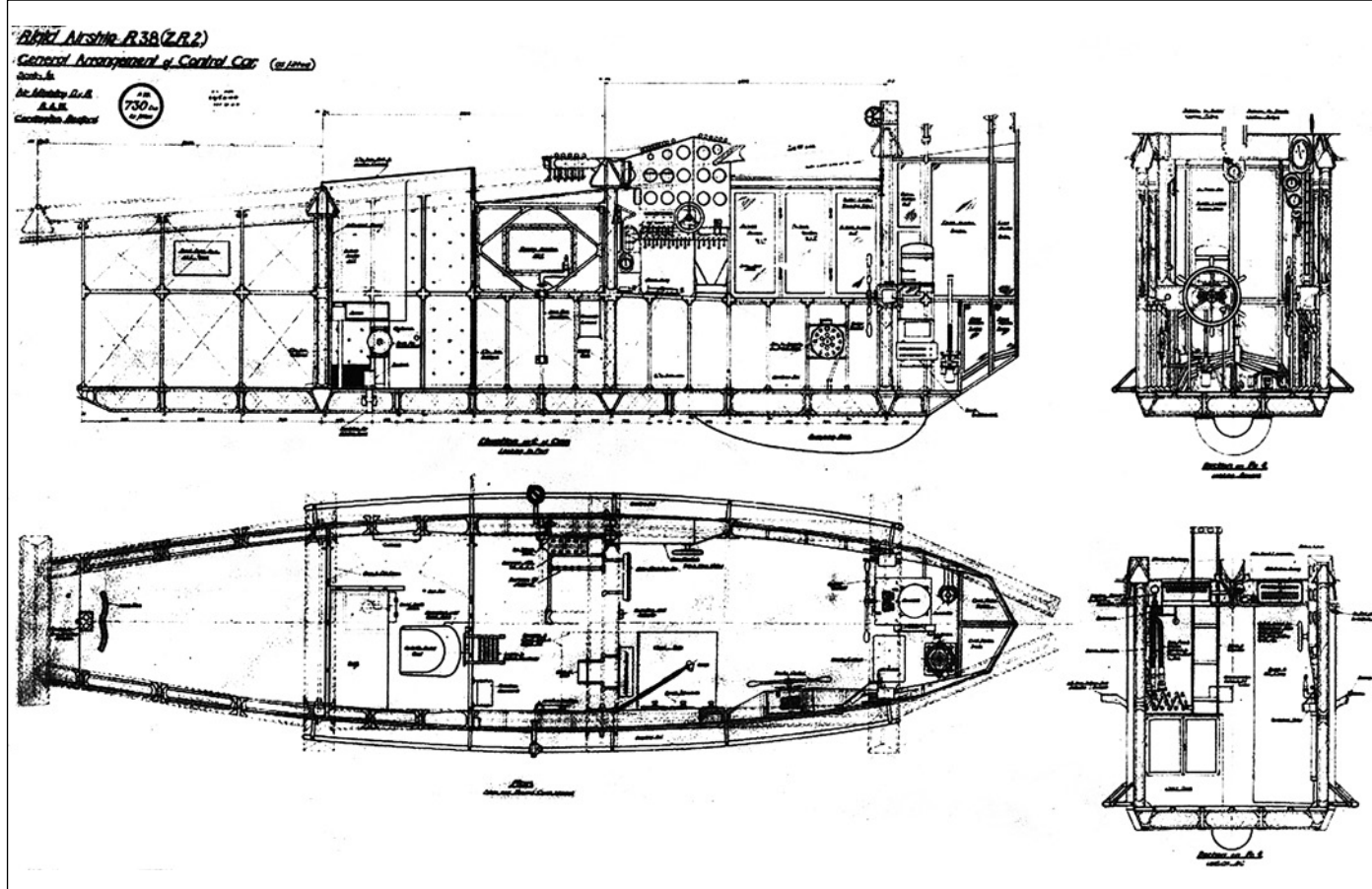
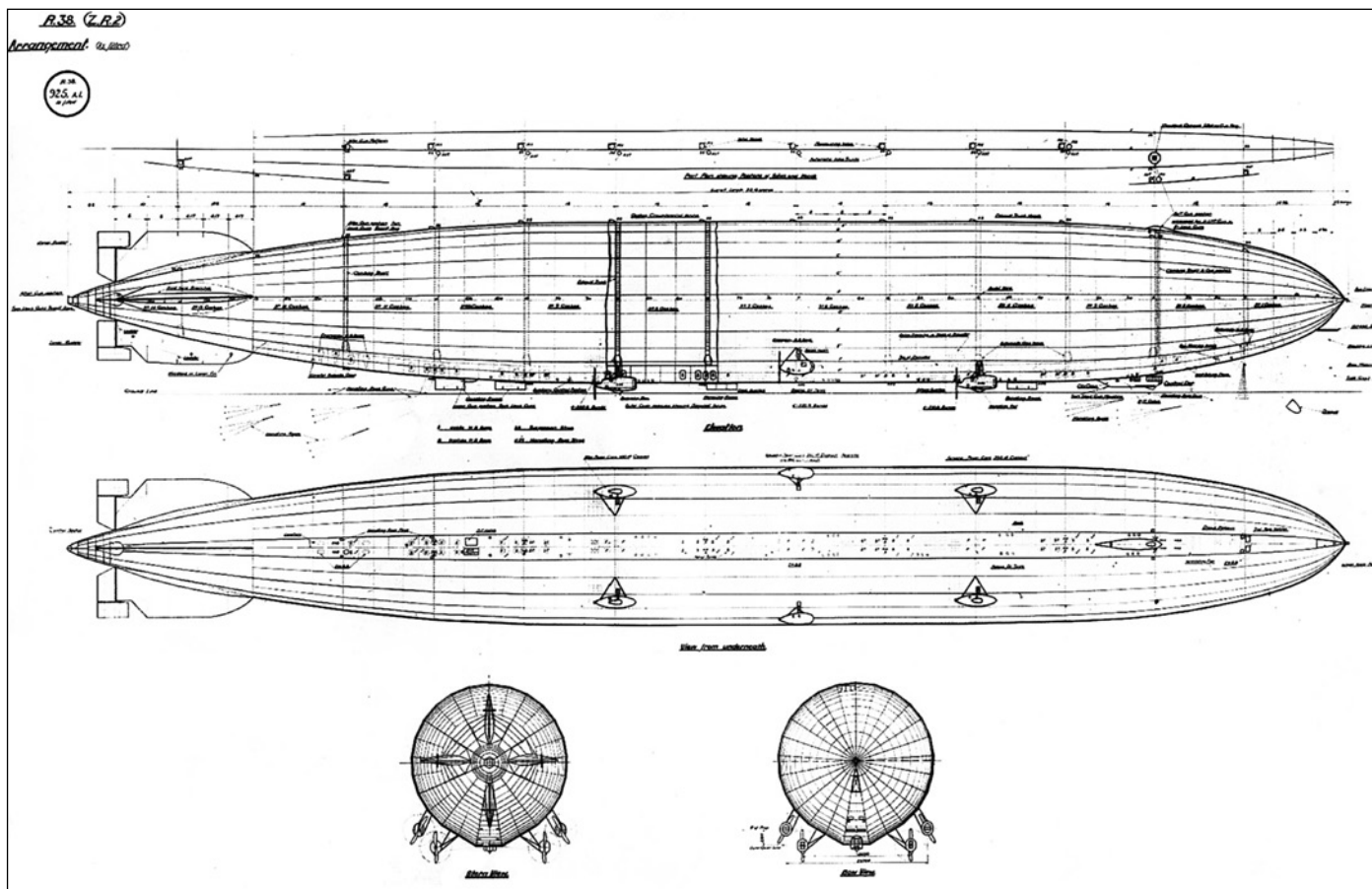
После войны современными жесткими дирижаблями заинтересовался флот США, и, воспользовавшись этим, в конце октября 1919 года британцы заключили договор о достройке R-38 для американцев. За 2 500 000 долларов США флот США получал новейший дирижабль (причем самый большой в мире), контракт также включал обучение американских воздухоплавателей и инженеров. Для обучения планировалось использовать R-32 и R-80. На достройку и ввод в строй R-38 отводился год, в конце 1920 года планировался трансатлантический перелет.

Постройка нового дирижабля шла медленно, к тому же строители часто отвлекались на работу с R-37, ввод которого в строй планировался на начало 1921 года, но достроить его так и не удалось. Лишь 7 июня 1921 года специалисты верфи отрапортовали о готовности ZR-2 (имен-

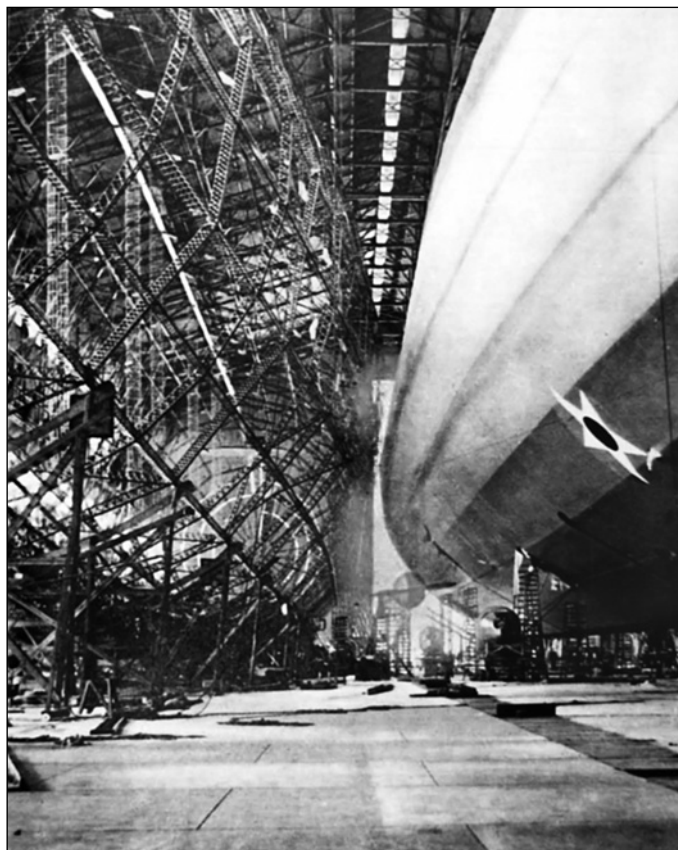


*R-38, вид сверху. Слева R-37*

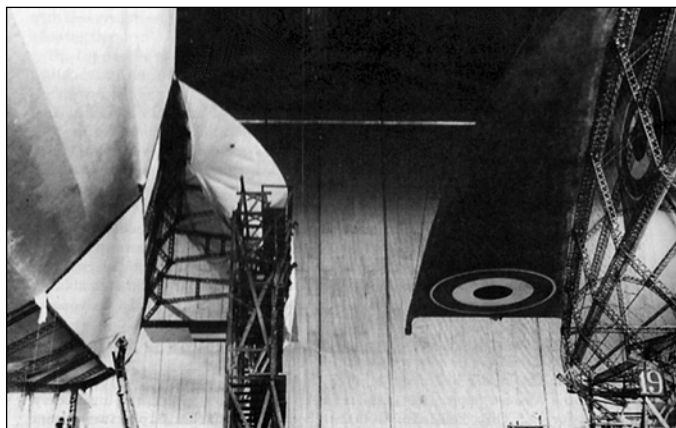




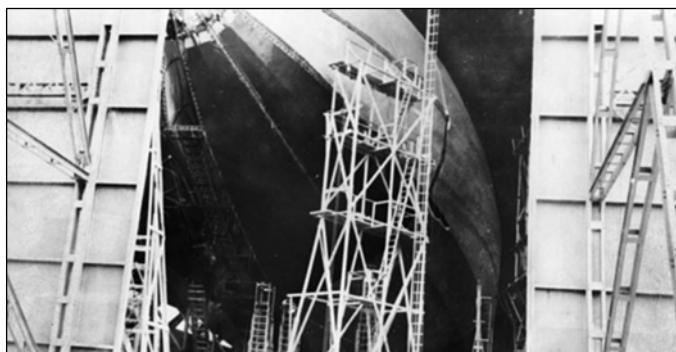




***R-38 в постройке. Слева виден каркас недостроенного дирижабля R-37***



***Вид на хвостовое оперение дирижаблей R-38 (слева) и R-37 (справа)***

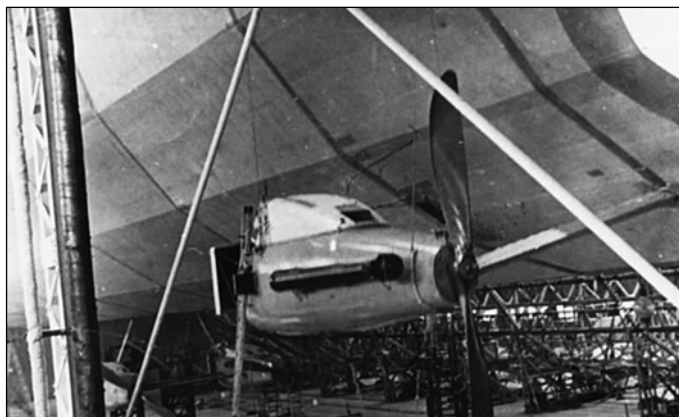


***R-38 в ангаре***



***Вывод дирижабля R-38 (ZR-2) из ангара***





Одна из мотогондол дирижабля



Достройка R-38

но так R-38 должен был называться в американском флоте) к первому полету. В 21.52 23 июня воздушный корабль под командованием флайт-лейтенанта Ванна впервые поднялся в воздух. Полет проходил на высоте около 750 метров и продолжался шесть с половиной часов. Корабль развивал скорость 65 — 75 км/ч. Удалось испытать различные режимы работы двигателей. В ходе полета проявился целый комплекс проблем с рулями (как высоты, так и направления). Тросы управления провисали (в том числе и из-за деформации конструкции), что могло повлечь как неадекватную реакцию поверхностей управления на отклонение штурвала, так и обрыв самих тросов. Кроме того, выявилась перекомпенсация рулей, что было не принципиально на малых скоростях, но при увеличении скорости делало корабль практически неуправляемым и создавало серьезные добавочные нагрузки на его каркас. По возвра-



Гондола управления



Дирижабль R-38 (ZR-2) в первом испытательном полете 23 июня 1921 г.





Американский экипаж дирижабля ZR-2

щении было решено, что проблему с перекомпенсацией рулей высоты можно решить только их переделкой. Для начала, рули высоты были обрезаны на 40 см с каждой стороны. Следующий полет состоялся в 21.45 27 июня и продлился более шести часов. Перед ним нижний руль направления зафиксировали в нейтральном положении, а число оборотов четырех задних двигателей ограничили 1800 об/мин, что позволило дирижаблю развить скорость 89 км/ч. По возвращению приступили к новой переделке рулей высоты и направления (обрезали еще по 61 см), так как при такой скорости сам полет становился просто опасным, не говоря о попытках маневрировать. Также после посадки были обнаружены небольшие деформации

шпангоутов, но их сочли незначительными, хотя и приняли решение об усилении конструкции в наиболее уязвимых местах. Из других переделок можно отметить отказ от подачи бензина из баков к двигателям сжатым воздухом (перешли на подачу самотеком). Расчеты показали, что расход топлива на крейсерской скорости составляет 61,4 литра в час.

Работы продолжались более двух недель, и снова дирижабль покинул ангар только в 19.30 17 июля. На этот раз он отправился в свой первый перелет, в 05.05 18 июля прибыв на базу британских ВВС в Хендоне. В этом поле-



Офицеры дирижабля ZR-2

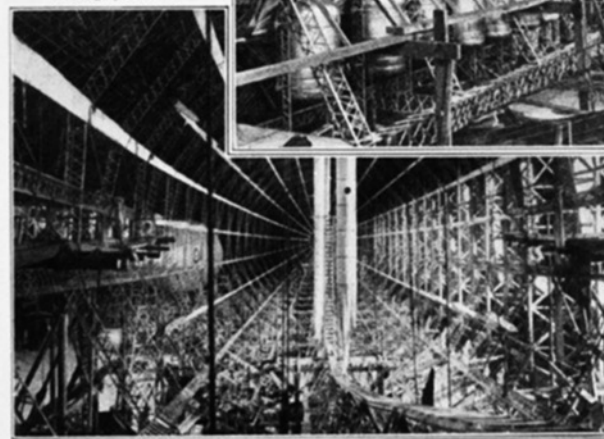
## Great Airship ZR-2 and Its Crew Meet



## Disaster in Test Flight Over England



W. Julius, W. J. Steele, and R. N. Coons (first, second, and sixth, respectively, in the top row) were among the victims; the others were not in the airship when it fell. Two views of the giant balloon in the process of construction; the ship's steel keel and gasoline storage tanks (at the right), and an interior of the hull (below). The dirigible was six hundred and ninety-five feet long—longer by fifty feet than the R-34, the only balloon that ever crossed the Atlantic to America. It took a crew of thirty men, under twelve officers, to man it. The ZR-2's total capacity was 2,700,000 cubic feet, with an aggregate lift of eighty-three tons.







**Командир ZR-2 Льюис  
Максфилд**

те на борту R-38, кроме экипажа, находились три представителя Национальной Физической лаборатории (занимались замерами нагрузок на рули) и четыре американских офицера во главе с будущим командиром ZR-2 командиром Максфилдом. На этот раз сочли, что при скорости не более 80 км/ч управление дирижаблем не вызывает проблем. При послеполетном осмотре обнаружилась деформация ряда элементов конструкции. Посоветовавшись, инженеры ре-

шили пока ограничиться местными усилениями, а дальнейшие работы провести перед трансатлантическим перелетом, который планировался на 24 августа. Но работы по усилению конструкции продлились дольше, чем предполагалось, закончившись лишь 3 августа, и перед перелетом решили провести еще два-три испытательных полета, доведя общий налет до 150 часов, совместив их с обучением американского экипажа.

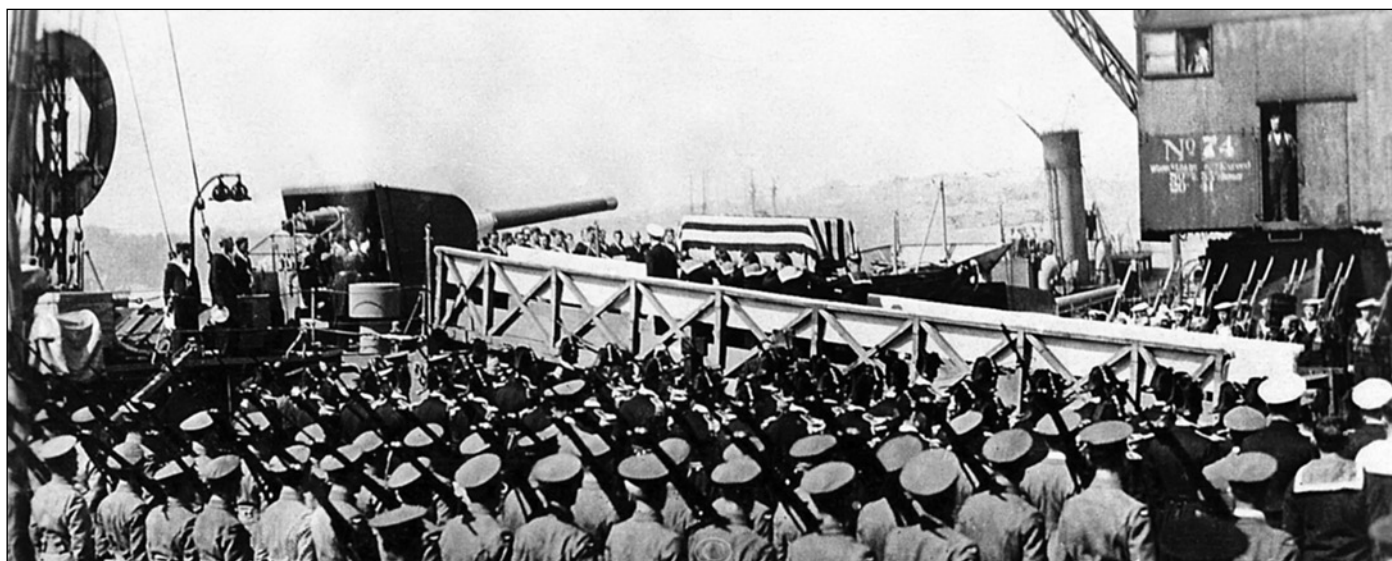
В 07.10 23 августа R-38 поднялся в свой четвертый и последний полет. Планировалось долететь до Пулхэма, а при дальнейшем полете над морем провести скоростные испытания. Возвращение в Хендон должно было состояться в 18.00. На борту, кроме 32 британцев, находилось 17 американских воздухоплавателей. Когда дирижабль уже подлетал к Хендону, базу закрыл густой туман. Командир R-38 решил отойти в море и, переждав ночь там, на следующий день вернуться на базу. Но, когда дирижабль около полудня 24 августа подошел к своей цели, выяснилось, что она все еще закрыта туманом. Тогда, посоветовавшись, решили снова отойти к морю и попытаться призем-

литься ближе к вечеру, а пока провести маневренные испытания на высокой скорости. В 17.00 во время одного из скоростных проходов на высоте около 300 метров над устьем реки Хамбер у города Халл, корпус R-38 внезапно треснул приблизительно посередине (в районе 9 — 10

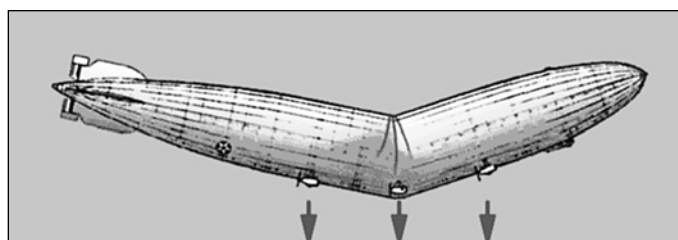


**Обломки дирижабля ZR-2 на отмели р. Хамбер**





*Тела погибших американских воздухоплатовцев покидали Англию на борту крейсера «Даунтлесс»*



*Схема катастрофы ZR-2*

шпангоутов). Через несколько минут дирижабль разломился. В носовой части произошло два взрыва (скорее всего, взорвался водород, воспламененный искрой), и она рухнула на воду у левого берега реки. Отломившуюся хвостовую часть, сохранившую остатки подъемной силы и поэтому падавшую медленнее, отнесло к противоположному берегу реки, где она плюхнулась на песчаную отмель.

Погибло 44 человека (28 англичан и 16 американцев), все 5 выживших находились в кормовой части. Погибли все офицеры, находившиеся на борту. Количество спасшихся могло быть больше, но разлившийся по поверхности воды бензин загорелся и образовал огненное озеро, выбраться из которого не удалось никому. В числе примерно десяти человек, погибших от огня уже после падения дирижабля, были и трое воздухоплатовцев, которые смогли выбраться из gondoly с парашютами, так как все они приземлились как раз в огонь. Кроме людей, погиб и талисман R-38, котенок по имени Голдфлейк. По некоторым сведениям его, имевшего собственный парашют, кто-то выкинул из падающего дирижабля, но внизу его, как и людей, ждала пылающая река.

Чудом спасся специалист из Национальной Физической лаборатории Хэрри Бэйтмен, находившийся в кормовой части R-38. Когда дирижабль начал падать, он выбросился с парашютом, но стропы зацепились за элементы конструкции, и Бэйтмен беспомощно болтался на них в нескольких метрах под корпусом R-38. К счастью для Хэрри, при падении он не разбился сам и не был придавлен корпусом воздушного корабля. Не меньшим везунчиком может считать себя ланс-капрал Дэвис, который в момент начала катастрофы находился в районе десятого шпангоута, то есть фактически в месте разлома. Заметив начало разрушения, Дэвис бегом на четвереньках бросился по продольному лазу

в сторону кормовой оконечности. Так как разрушение происходило сравнительно медленно, капралу удалось в прямом смысле слова «убежать от смерти».

В течение нескольких дней катера Королевского флота и лодки местных жителей обшаривали реку, стараясь найти тела погибших. Удалось найти всех, кроме шестерых, тела которых, видимо, унесло в море.

Похороны погибших англичан состоялись на мемориальном кладбище в Халле, где вскоре поставили памятник жертвам катастрофы. 7 сентября в Вестминстерском аббатстве состоялась поминальная служба. Тела погибших американцев отправились на родину на борту британского крейсера «Даунтлесс».

Дирижабль R-38 совершил всего четыре полета, пробыв в воздухе 57 часов. Контракт стоил США 982 000 долларов (так как, не без основания возложив на англичан ответственность за гибель дирижабля, США отказались платить оставшуюся сумму).

Какова была причина гибели R-38? К сожалению, все грустно и просто. При проектировании дирижабля были допущены серьезные ошибки при прочностном расчете каркаса. Вероятно, британские конструкторы, не имея на тот момент опыта расчета таких крупных аппаратов, неверно учли силы, действующие на конструкцию дирижабля при маневрировании. Первый звоночек прозвучал еще во втором полете, но попытки ограничиться полумерами привели к тому, к чему привели. Следующей была ошибка пилотирования, допущенная командиром R-38. Нельзя было проводить столь резкое маневрирование, тем более, на малой высоте. Дополнительные нагрузки, возникшие при этом, и оказались той соломинкой, которая сломала хребет верблюду (в данном случае, дирижаблю).

Количество баллонов для газа	14
Общий объем газа	77 140 куб. м (водород)
Взлетный вес	84 331 кг
Длина	211,83 м
Диаметр корпуса	26 м
Высота	28,04 м
Максимальная скорость	114 км/ч
Дальность	10 500 км
Потолок	6700 м
Экипаж	30 чел.
Силовая установка	6 ПД «Санбим Косак» III по 350 л.с.
Вооружение	1-37 мм, 12x2-7,62 мм, до 910 кг бомб



# A.W.35 «Симитар»

Андрей Пахомов

Самолет «Армстронг Уитворт» A.W.35 «Симитар» («Armstrong Whitworth Scimitar») был последним в длинной плеяде истребителей-бипланов фирмы «Армстронг Уитворт», начало которой положил созданный еще в 1919 году самолет «Сискин» («Siskin»). Самолеты были достаточно успешными. Например, «Сискин» IV строился в большой серии (398 самолетов состояли на вооружении 10 эскадрилий Королевских ВВС). Но в 1933 году A.W.16 проиграл конкурс на новый истребитель самолету «Бристоль Бульдог», и стало понятно, что, судя по всему, резервы конструкции за 15 лет использованы полностью, и надо создать что-то принципиально новое.

Надо-то надо, но дорого и хлопотно. А значит, можно попробовать еще раз. И появился «Симитар»...

Опытный A.W.35 (сер. AW828, рег. G-ACCD) представлял собой слегка переделанный (увеличено хвостовое оперение) второй экземпляр A.W.16, оснащенный новым 640-сильным двигателем «Армстронг Сиддли Пантер» VII. Его первый полет состоялся 25 июня 1934 года. На испытаниях самолет показал неплохие результаты, и в начале 1935 года был построен (а точнее, снова переделан из A.W.16) второй опытный образец (сер. AWA460, рег. G-ADBL). Самолетом пытались заинтересовать Адмиралтейство для использования в качестве палубного, но после почти полугодовых «раздумий» последовал отказ. Тогда фирма прибегла к привычному способу решения проблем — попыталась продать самолеты на экспорт. Несколько попыток не увенчались удачей, но в конце 1935 года удалось достичь соглашения с Норвегией, которая согласилась купить первый опытный образец, а еще как минимум четыре построить по



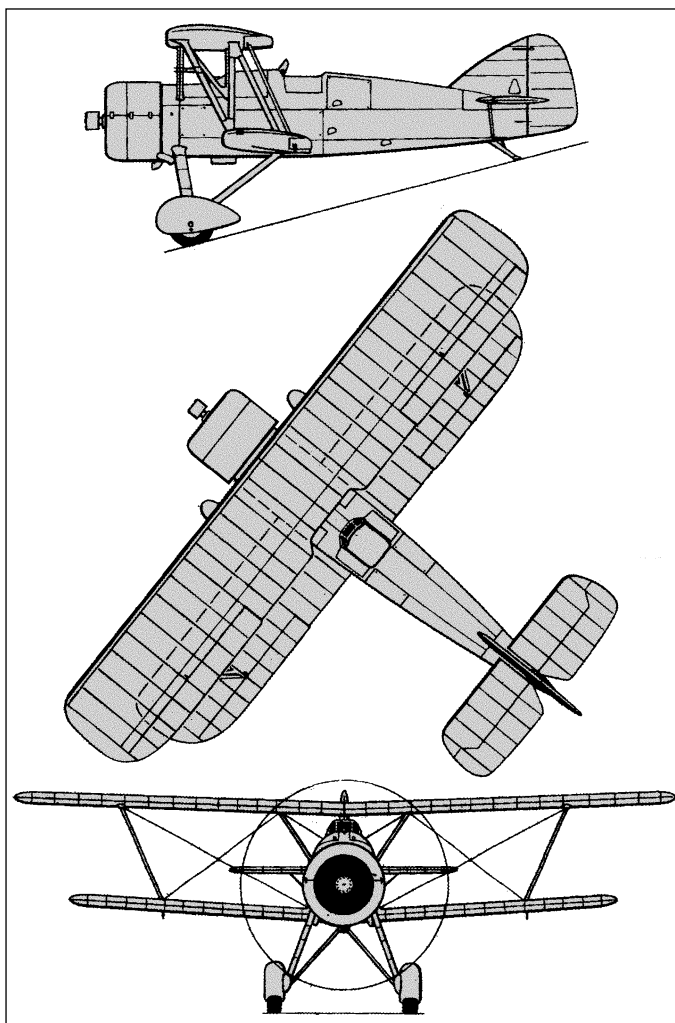
Предшественник A.W.35 — истребитель A.W.16

лицензии на заводе в Кьеллере. Правда, норвежцы потребовали внести в конструкцию ряд изменений, главным из которых стала замена двигателя на «Пантер» XIA мощностью 730 л.с., но это, естественно, не стало проблемой для английских инженеров.

Уже в начале 1936 года купленный «Симитар» доставили в Норвегию. Забегая вперед, скажем, что он так и не вошел в состав ВВС Норвегии и использовался только для



Первый (вверху) и второй (внизу) опытные A.W.35





«Симитары» ждут отправки в Норвегию



A.W.35 в Норвегии



обучения. А вот переговоры о лицензионном производстве шли очень тяжело и, в конце концов, закончились неудачей, а еще четыре машины построили в Англии (сер. 405-408) и доставили в Норвегию к началу 1937 года.

В ВВС Норвегии базировавшиеся на авиабазе Кьеллер неподалеку от Осло «симитары» не пользовались популярностью: двигатель оказался капризным, управление — сложным, шасси — слабым (впрочем, большую часть времени норвежские «симитары» летали со специально разработанным для них лыжным шасси) и т.д.

В 1937 года четверем «симитарам» (первый купленный самолет к тому времени был выведен из эксплуатации) довелось принять участие в авиационном празднике по случаю открытия в Ставангере аэропорта Сола. Но на этот раз

все получилось плохо. 31 мая один из «симитаров» разбился прямо на летном поле аэропорта, пилот погиб. Расследование не выявило вины самолета в катастрофе, «но осадочек остался». В конце 1937 года все три оставшихся «симитары» передали летному училищу, где они использовались, в основном, как наземные учебные пособия. Как минимум один самолет дожил до 1940 года. Захватившие Норвегию немцы обнаружили его в нелетном состоянии в ангаре на аэродроме Кьеллер.

Второй опытный самолет остался в Англии. Еще пару лет он использовался фирмой «Армстронг Уитворт» для различных служебных целей. А вот дальнейшая его судьба непонятна. Большинство источников говорит, что самолет был списан в 1945 году и в 1948 пошел на слом. Но есть ряд свидетельств очевидцев, которые утверждают, что самолет простоял в ангаре еще 10 лет и пошел на слом только в октябре 1958 года.



*Sic transit gloria mundi...*

### Тактико-технические характеристики (с двигателем «Пантер» XIA)

Размах крыла, м	10,06
Длина самолета, м	7,62
Площадь крыла, кв.м	24,28
Вес пустого, кг	1344
Взлетный вес, кг	1864
Двигатель	«Армстронг Сиддли Пантер» XIA, воздушного охлаждения, 14-цилиндровый (двойная звезда)
Мощность, л.с.	730
Максимальная скорость, км/час	356
Потолок, м	9632
Экипаж, чел	1
Вооружение	2 синхронных 7,69-мм пулемета «Виккерс» Type E, до 30 кг бомб



# Латышский тюлень

## Гидросамолет «Фэйри Сил» ВВС Латвии

Юрий Пахмурин

**В** 1932 году британская фирма «Фэйри» («Fairey») начала производства самолета «Сил» («Seal»). Этот одномоторный биплан имел варианты как с колесным, так и с поплавковым шасси и мог использоваться в качестве разведчика, бомбардировщика и торпедоносца. Самолет получился достаточно удачным, надежным и, что немаловажно, недорогим. Совокупность этих факторов заинтересовала руководство ВВС целого ряда стран.

В числе таких стран была и Латвия, нуждавшаяся в замене находившихся на вооружении морской авиации устаревших гидросамолетов Svenska S.IIa (He.4, произведенные по лицензии в Швеции), служивших с 1926 года и завоевавших репутацию ненадежных и опасных для летчиков — за время эксплуатации они побывали более чем в десятке серьезных аварий и катастроф, стоивших латвийской авиации трех самолетов и восьми жизней. Забегая вперед, можно сказать, что, в отличие от своих предшественников, самолеты «Фэйри Сил» за шесть лет службы в морской авиации Латвии не попали ни в одну сколь-нибудь серьезную аварию.

21 ноября 1934 года Латвия подписала контракт с компанией «Фэйри» о поставке четырех самолетов «Сил» к 16 мая 1935 года. Самолеты поставлялись с двумя комплектами шасси — колесным и поплавковым, что давало возможность эксплуатировать их как с воды, так и с сухопутных аэродромов, в том числе в зимний период. В отличие от машин, состоявших на вооружении британского флота,



Первый поставленный в Латвию «Сил» (F.2112)

латвийские оснащались 690-сильными двигателями воздушного охлаждения «Бристоль Пегасус» III M2.

Англичане не тянули с поставками, и все четыре самолета были переданы латышам 12 марта 1935 года.

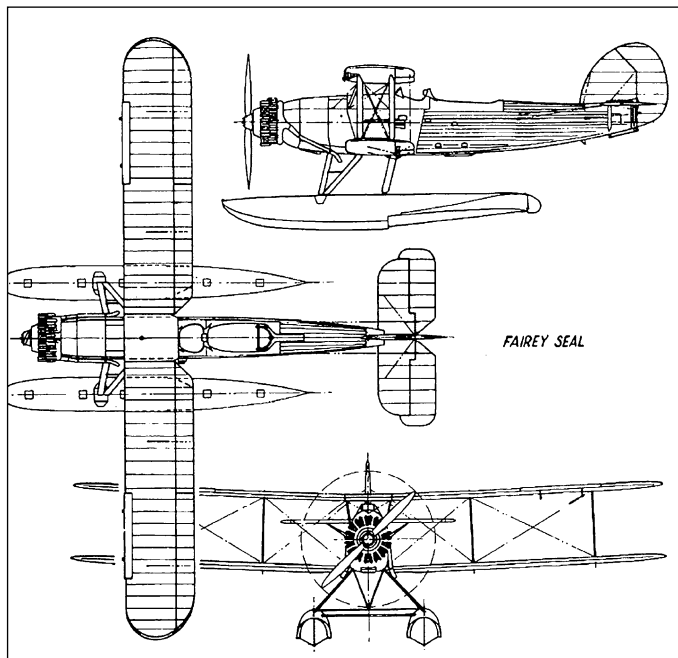
В июле 1935 года новые самолеты вошли в состав Дивизиона морской авиации (Juras aviācijas divīzions), которым командовал подполковник Вольдемар Якубов (Voldemars Jakubovs). 25 мая следующего года латышская морская авиация вошла в состав ВВС, и Дивизион морской авиации стал 8-й морской эскадрилей Авиационного полка 8. juras eskadrilla).

В 1936 году в жизни латышских «Фэйри Сил» случилось главное в их истории событие.

Командир Авиационного полка (т.е., фактически, командующий ВВС Латвии) полковник Янис Инданс (Janis Indans) решил показать Европе, что ВВС Латвии подготовлены не хуже других. Для этой цели было решено провести «большой показ латышского флага» — перелет группы самолетов до Англии и обратно с посещением большинства стран Северной Европы. Перелет планировалось совершить в хорошем темпе и уложиться в две недели.

Надо сказать, что для полковника Инданса подобные путешествия были не в новинку. С 30 августа по 7 сентября 1930 года он участвовал в вояже по пяти странам Европы на трех самолетах «Летов» S.16L.

Для полета выбрали три самолета «Фэйри Сил» («26», «28» и «29»). Их пилотировали смешанные экипажи, составленные как из морских, так и из сухопутных летчиков. «26» пилотировал командир 8-й эскадрильи капитан Зариньш, в его экипаже летели полковник Инданс и капитан-лейтенант флота Адольф Лидака (Adolfs Lidaka), исполнявший обязанности штурмана отряда. Самолетом «28» командовал капитан Карлис Эрцумс (Karlis Ercums), вместе с ним летели капитан Эдуард Балодис (Eduards Balodis) и сержант флота Андреис Эглитис (Andrejs V. Eglitis). «Сил» с бортовым номером «29» пилотировал главный старшина Янис Гринбергс (Janis Grinbers), с ним летели капитан Николайс Балодис (Nikolajs Balodis) и адъютант Инданса капитан Александрс Томас (Aleksandrs Tomass). В полете звено вы-



### Самолеты «Фэйри Сил» авиации Латвии

Заводской номер	Бортовой номер в морской авиации	Бортовой номер после передачи в ВВС	Дата первого полета в Латвии	Летчик, совершивший первый полет
F.2112	26	98	19.07.1935	капитан А.Зариньш (Aleksandrs Zarins)
F.2113	27	99	12.07.1935	капитан А.Зариньш
F.2114	28	100	11.07.1935	капитан Э.Карклиньш (Ievalds Karklins)
F.2115	29	101	12.07.1935	лейтенант А.Карклиньш



**Латышский «Фэйри Сил» на поплавковом шасси**

держивало строй, где ведущим был «26», правым ведомым — «28», левым — «29».

На рассвете 22 июня 1936 тройка латышских гидросамолетов поднялась в воздух со своего гидроаэродрома в Лиепае, перелет начался. Через два часа самолеты благополучно приводнились в Риге, где к экипажам присоединились полковник Инданс со своим адъютантом. После дозаправки самолеты полетели обратно в Лиепаю, откуда, еще раз дозаправившись, в 14.20 они вылетели в Клайпеду, ставшую первой точкой перелета за пределами Латвии. В Клайпеді литовские авиаторы подготовили торжественный банкет в честь своих латышских коллег, но те ограничились лишь кратким ответным приветствием и, извинившись перед гостеприимными хозяевами, уже через 40 минут после посадки поднялись в воздух и направились в польский Пуцк. Дело в том, что наступал вечер, а летчикам хотелось сесть в Пуцке до сумерек. На этот раз избежать торжественной встречи и последовавшего за ней банкета не удалось. Латышей ждал стол, заставленный едой и бутылками с разнообразными напитками. Посмотрев на него, они поняли, что вылет переносится на завтра. Праздновали долго и «вдумчиво», так что старт следующего этапа состоялся в 15.20 23 июня. На задержку вылета повлияло и то, что к заправке самолетов пришлось отнестись крайне осторожно, так как польские офицеры сообщили, что в их авиачастях часто игнорируются требования использовать для двигателей «Бристоль Пегасус» 86-октановый бензин. Вместо него используется другой, с более низким октановым числом, что при отсутствии специальных регулировок двигателя может повлечь разрушение опор коленчатого вала и последующую остановку двигателя. Так что за заправкой латышские летчики наблюдали лично, контролируя «каждый чих».

Следующим пунктом на маршруте перелета был Копенгаген. Там гостям предложили богатую культурную программу, включавшую автомобильную экскурсию по городу и торжественный обед в ресторане, совмещенный с прослушиванием концерта местных музыкантов. Все прошло замечательно, но к концу программы латышам удалось оставаться на ногах лишь благодаря крепкому кофе.

Из Копенгагена самолеты вылетели в Эсбьерг, откуда, в очередной раз пополнив запас топлива, они направились в Амстердам.

В 18.40 24 июня 1936 года «силы» благополучно приводнились на гидроаэродроме Схеллингсвуде на окраине Амстердама. В голландской столице перед латышами возникла неожиданная проблема — от них потребовали плату за ночлег в гостинице и ужин. Пришлось заплатить около фунта с человека, что, по воспоминаниям пилотов, «нанесло серьезный ущерб нашим финансам».

Утром 25 июня латышские офицеры посетили предприятие фирмы «Фоккер» в Схипхоле, где голландский летчик-испытатель Эмиль Мейнеке (Emil Meineke) продемонстрировал им самолет «Фоккер» С.Х. Кроме него, латышей радушно встретили и провели краткую экскурсию еще

один местный пилот (и друг Антони Фоккера) Нейендорф (Neijendorf) и инженеры Хеллебрекерс (Hellebreckers) и Сток (Stok).

В 16:00 в условиях низкой облачности и дождя самолеты стартовали из Амстердама в направлении Кале. Но их ждали очередные приключения. На подходе к порту они встретили густой туман, войти в который латышские летчики не решились. Но самолет «29», пилотируемый Янисом Гринбергсом, все-таки вошел в туман и тут же пропал из виду остальных летчиков. Во избежание полной потери ориентации пилот ведущего «сила» Александрс Зариныш принял решение немедленно садиться на воду у французского берега, за ним последовал и «28» капитана Эрцумса. Зариныш сел благополучно, а его ведомый при посадке легко повредил стойку поплавка. Вскоре оба самолета стали на якорь у французского рыбацкого поселка.

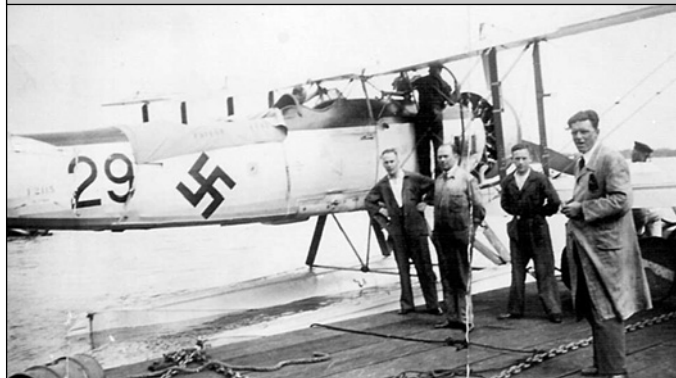
К самолетам подошла лодка с полицейскими и таможенниками, которые неожиданно наставили на латышей оружие и «приветствовали» их фразой «Что вы здесь делаете, грязные боши?». Также схватившимся за оружие слуга обалдевшим летчикам потребовалось несколько минут, чтобы выяснить, что их приняли за немцев из-за сходства опознавательных знаков (латышская малиновая свастика оказалась местным жителям неизвестна, а вот черную немецкую они знали).

Но даже после выяснения недоразумения, местные власти приняли латышей очень прохладно. Единственным членом экипажей, к которому французы проявляли нескрываемое уважение, был капитан-лейтенант Лидака, ведь он был в морской форме, а моряки для жителей были «своими», здесь их уважали. Например, утром капитан порта принес кофе и бутерброды, но только для одного человека (легко догадаться, для кого).

Тем временем, Гринбергс, с трудом ориентируясь в тумане, также вынужден был сесть на воду. Ему повезло быстро найти якорную бочку на рейде Кале. К ней он и пришвартовался и стал ждать ухода тумана. Посовещавшись,



**«29» на амстердамском гидроаэродроме Схеллингсвуде, июнь 1936 г.**





**«26» на гидроаэродроме****Групповое фото латышских авиаторов**

экипаж решил лететь в Дувр самостоятельно и уже там ждать сообщений от остальных самолетов.

Наутро «сил» Гринбергса оторвался от воды и полетел в сторону Британии. Не рассеявшийся окончательно туман затруднял ориентировку, один раз самолет чуть не врезался во внезапно «выросшую» из тумана мачту рыболовецкого баркаса. Вскоре погода улучшилась, и показались Белые Скалы Дувра. Но тут возникла новая трудность — порт был слишком мал для посадки, и пилот долго не решался приводниться. Наконец с «-надцатого» захода, «вдохновляемый» возмущенной бранью двух капитанов (Балодиса и Томаса), он сбросил скорость до минимума и аккуратно притер машину к воде. Пробег закончился метрах в пятидесяти от берега. Пришвартовавшись к берегу, экипаж стал ждать вестей от двух других самолетов. Высадившись на берег, латыши нашли почетного консула Латвии в Дувре, который помог им связаться с посольством в Лондоне, а телефонный звонок во Францию прояснил судьбу остальных экипажей.

Повреждение стойки поплавка на самолете Эрцумса сочли неопасным, и вскоре самолеты «26» и «28» вылетели в Дувр, где присоединились к ожидавшему их «29». Через два часа латышские самолеты отправились в Саутгемптон, куда прибыли в 13.40 26 июня 1936 года.

Три дня самолеты стояли в гавани Саутгемптона, а их экипажи наслаждались комфортом одной из лучших гостиниц города и вкусом ресторанной еды. Каждый день латышские летчики отправлялись на поезде в Лондон для осмотра достопримечательностей. 29 июня они посетили и авиационную выставку в Хэтфилде. Заботу о латышах проявила и фирма «Фэйри», приславшая бригаду техников, которые бесплатно заменили поврежденный подкос на «28».

В 18.45 29 июня самолеты отправились в обратный путь. Уже через 80 минут они приземлились в Булони. Здесь экипажи переночевали и в 12.00 следующего дня продолжили перелет. При этом интересно, что латышских офицеров разместили в гостинице, а вот для двух унтер-офицеров (Гринбергса и Эглитиса) место нашлось лишь в кубрике одного из стоявших у причала французских военных кораблей. Совершив промежуточную посадку на базе Де Мок в Голландии, они в 18.10 прибыли в датский Эсбьорг, где их приняли очень радушно. Гринбергс позднее вспоминал, что никогда не ел более вкусных лобстеров, чем в датском кафе. 1 июля путешественники долетели до Осло, где не уверенный в своей способности сориентироваться в сложной навигационной обстановке в Осло-фьорде, капитан-лейтенант Лидака предложил садиться на воду во фьорде и ждать указаний от норвежского лоцмана. Самолеты дозаправились прямо с норвежского катера и вылетели дальше. Совершив промежуточную посадку в Готенбурге, в 19.00 2 июля латышские гидросамолеты прибыли в Стокгольм. По пути один из самолетов чуть не врезался в линию электропередач, перекинутую через канал у озера Венерн. Прибыв в шведскую столицу, латыши едва не разогнали комиссию по их торжественной встрече на базе Хегернес, пройдя над ней на высоте около десяти метров. Но это воздушное хулиганство сошло им с рук, и уже через полтора часа после посадки летчики сидели в ресторане базы на торжественном ужине вместе с послом Латвии в Швеции Петерисом Сейя (Peteris Seja), командующим ВВС Швеции генерал-лейтенантом Торстеном Фрийсом (Torsten Friis) и командиром базы. На следующий день латыши посетили одну из главных достопримечательностей Стокгольма — этнографический музей-парк «Скансен». В 19.10 4 июля они вылетели в Хельсинки. Через два часа десять минут самолеты приводнились у острова Сантахамина, а экипажи на катере отправились в финскую столицу. Там их встретили поверенный в делах Латвии в Финляндии Студентс (K. Students) и генеральный консул Химбергс (A. Himbergs). В честь прибывших был дан торжественный бал.

Следующим пунктом перелета был Таллин, куда самолеты прибыли в 12.25 5 июля 1936 года. Приземлившись в Минной гавани Таллинского порта латышских летчиков встречала большая группа официальных лиц, в состав которой входили начальник штаба армии Эстонии полковник Александр Верник (Aleksander Vernik), командир 3-й истребительной эскадрильи майор Эдуард Рейссар (Eduard Reissar) и военный атташе посольства Латвии подполковник Рейнолдс Вецкалниньш (Reinholds Veckalins). В 15.25 «силы» поднялись в воздух и направились в Лиепаю.

**«Сил» готовится к вылету с сухопутного аэродрома**



**«Фэйри Сил» после передачи в 8-ю (морскую) эскадрилью ВВС Латвии**



В 18.10 5 июля 1936 года все три самолета «Фэйри Сил» благополучно приводнились на своей базе в Лиепае. Их прибытие совпало с ежегодным авиационным праздником, организуемым организацией «Айссаргс», и послужил его кульминацией. Восторгу собравшихся не было границ.

Всего в ходе двухнедельного перелета самолеты преодолели 6210 км, проведя в воздухе 35 часов 55 минут.

Дальнейшая служба героев нашего повествования не изобилвала приключениями. Главными событиями в ней были учебные полеты, причем, не слишком частые. Единственным, что вносило разнообразие, были ежегодные авиационные праздники в Лиепае, в которых они, естественно, принимали участие.

Но, тем временем, Европа неумолимо приближалась к Второй мировой войне. Уклониться от нее не удалось и Латвии. 2 октября 1939 года, за пару дней до капитуляции последних остатков польской армии, в Москве начались советско-латвийские переговоры. Латвии было сделано «предложение, от которого нельзя отказаться», и 5 октября Латвия и СССР заключили договор о взаимопомощи сроком на 10 лет, а 26 октября военные обеих стран выработали соглашение о размещении на территории Лат-



**Поврежденный в результате налета немецкой авиации «Фэйри Сил» на озере Кишэзерс**

вии «ограниченного контингента» советских войск. В числе пунктов их размещения была и Лиепая. 8-й эскадрилье пришлось освободить место для советских авиачастей.

26 октября все четыре латышских гидросамолета «Фэйри» «Сил» и один S.IIa перелетели на недостроенный гидроаэродром на озере Кишэзерс на окраине Риги. Другие самолеты 8-й эскадрильи перебазировались на озеро Усмас юго-восточнее Венспилса. Перелетом руководил командир эскадрильи капитан Эрцумс.

17 июня 1940 года после обвинения правительства Латвии в нарушении заключенного с СССР договора на территории страны вошли советские войска, вскоре сменилось правительство, а 5 августа Латвия вошла в состав СССР, став Латвийской ССР.

16 июня подполковник Балодис приказал капитану Эрцумсу подготовиться к боевым действиям против советских войск, но все ограничилось рассредоточением самолетов и маскировкой их прибрежной растительностью. 20 июня на озеро приземлились МБР-2 41-й эскадрильи ВВС Балтийского флота. Эрцумс потом рассказывал, что не сообщал советским летчикам места расположения самолетов, невзирая на их требования, но, естественно, найти стоящие у берега «силы» не составило проблем.

Из частей армии Латвии был сформирован 24-й территориальный корпус, а из авиационных подразделений — 24-й корпусной авиаотряд. «Силы» в его состав не вошли и оказались неприкаянными. Осенью их передали ВВС Балтфлота (как и оставшийся на службе рядовой состав 8-й эскадрильи), признав годными к дальнейшей эксплуатации, но в состав подразделений советской авиации они так и не вошли, хотя, как и все латышские самолеты, сменили малиновые свастики на красные звезды. До самого нападения Германии на СССР «силы» стояли на озере Кишэзерс. Они иногда использовались для наземного (в данном случае, скорее, наводного) обучения, медленно ветшая и разбираясь на запчасти.

28 июня по гидроаэродрому на озере Кишэзерс, где на тот момент базировалась 43-я отдельная разведывательная эскадрилья ВВС Балтийского флота, нанесла удар немецкая авиация. Под удар попали и бывшие латышские самолеты, все четыре «сила» (находились в нелетном состоянии) получили повреждения и были окончательно выведены из строя. По сообщению капитана Граудиньша, когда вечером 28 июня 1941 года советские самолеты покидали Ригу, последние «Фэйри Сил» были затоплены, чтобы не достались немецким войскам. Но это представляется сомнительным, так как, судя по всему, результатов немецкой атаки вполне хватило, что подтверждается воспоминаниями другого латышского летчика, лейтенанта Гринберга. После захвата Риги вермахтом самолеты были подняты и сданы на слом. Интересно, что сохранились документы о сдаче поплавков «силов» в металлолом (цветной металл, все-таки).

Вот так и закончилась история службы самолетов «Фэйри Сил» в Латвии, главным событием которой так и остался перелет 1936 года.

Размах крыла	13,95 м
Длина самолета	10,77 м
Площадь крыла	41,2 кв.м
Взлетный вес	2730 кг
Максимальная скорость	208 км/ч
Потолок	4250 м
Дальность полета	840 км
Силовая установка	1хПД «Бристоль Пегасус» III M2, 690 л.с.
Вооружение	1-7,69-мм пулемет «Виккерс» (неподвижный) 1-7,69-мм пулемет «Льюис» (подвижный у стрелка) до 230 кг бомб
Экипаж	3 чел.



# Куда ушел ваш китайчонок Линь?

— Китайская интервенция в Приморье и Приамурье, 1918-1921 годы —

Алексей Пастухов

**В** одной из популярных передач небезызвестного ведущего интернет-телевидения Д. Пучкова (Гоблина) как-то проходила беседа о Гражданской войне в Сибири и на Дальнем Востоке. Приглашенный специалист-историк на вопрос Гоблина о том, участвовал ли Китай в интервенции, ответил, что нет, так как сам Китай был тогда полуколониальной страной, и на его территории находились войска иностранных держав.

Мы не будем касаться всего, о чем шла речь в передаче – отметим только, что именно в отношении участия Китая в интервенции приглашенный историк ошибся. И не его, собственно говоря, в этом вина – библиографический обзор работ по данной теме очень быстро дал понять, что написано об этом как у нас, так и за рубежом крайне мало, вскользь, а изложенная информация полностью противоречива. «Разгадка» феномена китайской интервенции на российском Дальнем Востоке проста и сложна одновременно. С одной стороны, упоминать о том, что омрачает историю наших отношений с Китаем немодно по обоим сторонам границы. С другой стороны, если нам суждено строить длительные и долгосрочные отношения в духе дружбы и партнерства – необходимо знать все.

Разбираться с этим вопросом очень сложно – доступных документов, как с русской, так и с китайской стороны немного. Даже в документах Госдепа США, бывшего одним из инициаторов интервенции на Дальнем Востоке, упоминания о китайском экспедиционном корпусе имеются, но, все же, ему уделяется немного места, как в документах, касающихся отношений с Россией, так и отношений с Китаем.

Но нам все-таки удалось кое-что найти, кое-что сопоставить. Нельзя утверждать, что в исследовании вопроса поставлена жирная точка – скорее, наоборот, можно надеяться, что найдутся новые исследователи, которые выявят новые документы и обстоятельства, касающиеся китайской интервенции 1918-1921 годов, и напишут большую, полную и интересную книгу об этих событиях.

Действия Китая в отношении России в 1918-1921 годах можно разделить на три основные части: 1) участие Китайской Республики в интервенции в Приморье и, частично, в Приамурье; 2) участие Китайской Республики в интервенции в Забайкалье и, наконец, 3) участие китайских наемников и добровольцев в составе белых и красных вооруженных формирований.

Обнаруженные нами документы и фотографии относятся, в основном, к событиям в Приморье и Приамурье, им же и посвящается настоящая статья.

## Начало

Как бы скудны ни были свидетельства участия вооруженных сил Китая в интервенции в Россию в 1918 – 1921 годах, они все же существуют. Собственно, даже тот самый «китайчонок Линь» – это реальный исторический персонаж, *дайцзян* Линь Цзяньчжан (1874-1940)\*, с августа 1918 по октябрь 1920 года возглавлявший китайские силы во Владивостоке.

Все началось с того, что 14 августа 1917 года Китайская Республика объявила войну Германии и Австро-Венгрии, а 25 октября (7 ноября) 1917 года произошла Великая Октябрьская Социалистическая революция. Неполные 3 месяца, разделявшие эти события, радикальным образом повлияли на кардинальное изменение политики Китая по

отношению к России. Китайские дипломаты, находившиеся в Петрограде, не избегали контактов с комиссарами НКВД, однако смутные времена, наступившие в Сибири в конце осени 1917 года, серьезно затруднили телеграфное сообщение между Петроградом и Пекином.

В условиях, когда отправленная по телеграфу дипломатическая депеша могла блуждать по бескрайним просторам Евразии от двух недель до полутора месяцев, Бэйянское правительство Китайской Республики быстро попало под влияние союзников, имевших собственный интерес в русских делах.

Главной проблемой была продолжавшаяся до самого ноября 1918 года Первая мировая война и сепаратные переговоры России и Германии о мире, которые начались практически сразу же после победы большевиков в Петрограде. Союзники опасались того, что Россия не только заключит сепаратный мир с Германией, но и выступит на ее стороне.

В качестве «доказательств» приводились примеры вступления австро-венгерских и немецких военнопленных в отряды Красной Гвардии, а в качестве жупела выставлялись огромные запасы стратегически важных материалов, вооружения и продовольствия, накопленные союзниками во Владивостоке – по КВЖД все это богатство бесперебойно доставлялось в Европейскую часть России, остро нуждавшуюся не только в военных материалах и оружии, но и в промтоварах и продовольствии.

Захват всего этого «прогерманскими» силами и «германизация» России усердно муссировались в министерствах иностранных дел и штабах союзников\*\*. Одновременно дипкорпус, аккредитованный в Петрограде, не собирался предпринимать серьезных шагов по установлению контактов с представителями нового правительства, считая, что это приведет к иллюзии признания большевиков законной властью в России.

Обмен мнениями по актуальным вопросам между китайскими дипломатами в Петрограде и сотрудниками НКВД Вознесенским и Поливановым носил характер личных встреч и не имел далеко идущих последствий, хотя обе стороны, безусловно, понимали, что перед ними раскрываются новые возможности\*\*\*.

Китайское правительство «на всякий случай» применяло выжидательную тактику, уверя советских дипломатов, что им движет исключительно союзнический долг, и все действия Китая должны согласовываться с Англией, Францией, Японией и США.

А вот Япония уже в декабре 1917 года была готова начать вторжение на Дальний Восток России. Лишь дипломатический демарш, предпринятый США, не желавшими чрезмерного усиления Японии в регионе, отсрочил интервенцию на 8 месяцев.

В то же самое время логика развития событий неизбежно вела к началу вооруженной конфронтации России и Китая.

\* *Дайцзян* – звание в китайском флоте, соответствующее англо-американскому коммодору или капитан-командору Российской империи.

\*\* В книге С.Н. Шишкина «Гражданская война на Дальнем Востоке» утверждается, что количество грузов во Владивостоке на начало весны 1918 года составляло 50 млн. пудов (800 тыс. тонн).

\*\*\* В частности, в начале 1918 г. Дальсостарком в одностороннем порядке снял паспортные ограничения для китайцев и корейцев в Приморье и Приамурье.

Так, уже в начале декабря 1917 года китайские власти намеревались разоружить русские войска в полосе отчуждения КВЖД, т.к. считали, что они «слишком пропитались революционным духом» (что было – то было) и не могут служить надежной опорой администрации КВЖД в случае революционных выступлений.

Однако до поры до времени китайцы опасались серьезных дипломатических осложнений с Россией. Известный деятель Белого движения атаман Г.М. Семенов о ситуации на приграничной станции Маньчжурия выразился следующим образом: «Китайские войска имели намерение разоружить русский гарнизон и взять охрану порядка в городе в свои руки, но начальник китайского гарнизона генерал-майор Ган считал, что имеющейся в его распоряжении бригады для этой цели недостаточно, и в ожидании затребованного из Харбина подкрепления не предпринимал никаких шагов против чинимых нашими солдатами безобразий».

После демарша иностранных консулов, рекомендовавших 15 (28) ноября 1917 г. комиссару Временного Правительства генерал-лейтенанту Хорвату\* «ограничить власть» Харбинского Совета, возглавлявшегося М. Рютиным и Б. Славным, генерал обратился за помощью к китайцам.

11 (24) декабря 1917 года правительство Бэйянской милитаристской клики потребовало депортации «индивидуально Рютина, Славина и сочувствующих им», роспуска Совета, а также разоружения и депортации личного состава 559-й и 618-й дружин Охранной стражи КВЖД. В ответ Рютин и Славин выступили в последнем номере «Голоса труда», заявив, что Хорват «сдал Маньчжурию (имелась в виду полоса отчуждения КВЖД – прим. А.П.) китайским мандаринам».

Эти события вызвали взрыв негодования в России – в беседе с Ли Шичжуном уполномоченный НКВД Е.Д. Поливанов упомянул: «Когда было получено сообщение из Харбина, общественное мнение было возбуждено, звучали голоса, требовавшие выступить с протестом, готовилась шумная демонстрация перед зданием китайской миссии. Я публично объяснил ситуацию, исходя из принципа 2 (имеются в виду принципы поведения Советской власти по отношению к колониальным странам – прим. А.П.) «Китай – для китайцев» и до сих пор никаких демонстраций не было. Вот только буржуазная пресса развернула широкую кампанию, и кое-кто поддался на её агитацию. По моему мнению, Ваша миссия должна выступить в печати с разъяснениями».

Однако попытка Петрограда разрешить конфликт дипломатическими методами явно запоздала. Но в этом не было вины НКВД – сведения из Харбина доходили до Петрограда с существенной задержкой. Когда Поливанов встречался с Ли Шичжуном, «поезд давно ушел».

12 (25) декабря 1917 г. войска Чжан Цзолина вошли в полосу отчуждения КВЖД, разоружив русские революционизированные войска и распустив Совет. В принципе, исход боестолкновения между китайцами и русскими был предопределен заранее – Совет, исходя из необходимости предотвратить бессмысленное кровопролитие (как минимум, это являлось нарушением ст. V договора от 27 августа 1896 года), принял решение не вступать в бой и сдать оружие.

Кроме того, в декабре 1917 года Китай получил ультиматум от союзников – русскую долю Боксерской контрибуции Советам не переводить, а отдавать русскому посланнику в Пекине князю Н. Кудашеву. С Кудашева, в свою очередь, было взято обязательство – не передавать этих денег представителям Советской власти. Китайское правительство, из кожи вон лезшее, чтобы потратить союзникам, пошло на этот шаг, хотя вопрос выплаты Боксерской контрибуции касался исключительно взаимоотношений России и Китая.

Кроме того, на рубеже 1917 – 1918 годов произошло еще одно важное событие – во Владивостоке накопились ог-

ромные запасы продовольствия, в котором нуждалась Европейская часть России. До конца 1917 года оно эшелонами направлялось по КВЖД, и китайская таможня, «верная союзническому долгу», не чинила этому никаких препятствий.

Но 16 (29) января 1918 г. в Наркомвоендел поступила следующая телеграмма от Хорвата: «По настоянию союзников китайской таможне воспрещено вывозить продовольствие из Владивостока через Китайскую Восточную дорогу. Такое воспрещение опротестовано нашим посланником в Пекине. Результаты сообщим. Хорват».

В обоих случаях союзники грубо вмешались в русско-китайские отношения. И оба раза Китай пошел на уступки – находившиеся у власти в Пекине бэйянские милитаристы рьяно выславивались перед Антантой в расчете на щедрые политические и территориальные компенсации после окончания войны\*\*.

Тем временем распад органов государственной власти в России привел к тому, что в стране резко возрос уровень преступности. Преступления совершались не только против подданных России, но и против иностранцев.

Консул Китайской Республики во Владивостоке Шао Хэнцзюнь был просто завален горами жалоб от китайских торговцев и предпринимателей из Владивостока и других городов Приморья. В Айгуне местные китайские власти получили целую петицию от находившихся в Благовещенске хуацяо\*\*\*, слезно просивших свое правительство защитить их от произвола и насилий на русской территории\*\*\*\*. Телеграммы между китайскими консульствами на Дальнем Востоке и Пекином летали туда-сюда, как шарики для пинг-понга, но ситуация не менялась.

На рейде Владивостока с января 1918 года стояли японские, английские и американские военные корабли, но до поры до времени ничего не происходило – тайная дипломатическая борьба между США и Японией тормозила развитие событий.

Однако масла в огонь подлила публикация 28 января (10 февраля) 1918 г. в печати декрета Советского правительства «Об аннулировании государственных займов» от 21 января (3 февраля) 1918 г.:

«1. Все государственные займы, заключенные правительством российских помещиков и российской буржуазии, перечисленные в особо публикуемом списке, аннулируются (уничтожаются) с 1 декабря 1917 г. Декабрьские купоны названных займов оплате не подлежат.

2. Равным образом аннулируются все гарантии, данные названными правительствами по займам различных предприятий и учреждений.

3. Безусловно и без всяких исключений аннулируются все иностранные займы...». Уже 13 февраля последовал согласованный дипломатический демарш союзников, тон которого задавали Англия и Франция, считавшие, что «смена правительства не освобождает нацию от ее международных обязательств»\*\*\*\*\*.

Далее, 18 февраля 1918 г. Верховный военный совет Антанты принял решение об оккупации Владивостока, а также о введении войск в Харбин и полосу отчуждения Китай-

\* Д.Л. Хорват управлял КВЖД с 1903 г. и имел тесные связи с иностранным дипкорпусом в полосе отчуждения КВЖД, а также китайскими властями.

\*\* В частности, в Китае предполагали, что союз с Антантой позволит вернуть территории в провинции Шаньдун, «арендованные» ранее Германией.

\*\*\* Хуацяо – китаец, проживающий за пределами Китая, но сохраняющий китайское подданство.

\*\*\*\* По некоторым данным, в результате данных жалоб в Благовещенск также был направлен китайский армейский контингент, но какие-либо данные о его деятельности пока не найдены.

\*\*\*\*\* Именно так поступили с Китаем после падения империи Цин – республиканский Китай продолжал рассчитываться по долгам императорского правительства.



**Китайские войска на станции Манчжурия, 2 марта 1918 г.**



ско-Восточной железной дороги. Наиболее оперативно на это решение могла откликнуться только Япония, которая и начала переброску своих войск по КВЖД, не переходя еще к широкомасштабным действиям.

3 марта 1918 г. между Россией и державами Центрального блока был подписан сепаратный Брестский мир. Советская Россия вышла из Первой мировой войны, что еще более увеличило опасения союзников. Первая попытка вмешаться в дела России и повлиять на проводимую новым правительством политику была предпринята Японией в начале марта 1918 г. в ходе т.н. «Гамовского мятежа» в Благовещенске – оружие мятежникам, возглавляемым казачьим атаманом И.М. Гамовым, выдавали из японского консульства, штаб Гамова разместился в офисе японской фирмы «Томоз», а в рядах мятежников сражался целый японский батальон численностью в 360 человек из состава местной японской диаспоры. Возглавлял «добровольцев» ротмистр Накаяма Сигэру, проживавший в городе легально под видом японского коммерсанта\*. Решительные действия матросов Амурской флотилии, а также рабочих дружин и Красной Гвардии позволили быстро ликвидировать мятеж. При этом японские «добровольцы» потеряли убитыми и ранеными 191 человека. Однако «японский след» в этой истории был настолько очевиден, что Япония не осмелилась использовать факт гибели своих подданных в Благовещенске для того, чтобы немедленно ввести свои войска на Дальний Восток России.

В то же время США никак не могли определиться со своей линией поведения по отношению к Советской России. Ну, или делали вид, что не могли – 11 марта 1918 г. президент США Вудро Вильсон прислал телеграмму Всероссийскому съезду советов с пожеланием успеха народу России освободиться от самодержавия и сделаться хозяином своей страны. США пытались использовать все возможности, чтобы заставить новое правительство России помогать союзникам в борьбе против стран Центрального блока.

16 марта в Пекине состоялось совещание, в котором приняли участие такие представители Белого движения, как бывший военный министр А.И. Гучков, финансист А.И. Путилов, адмирал А.В. Колчак, а также японские и китайские генералы. На совещании был принят план ввода войск союзников на территорию российского Дальнего Востока и Сибири. Предлогом для вмешательства послужила «быстрая и неконтролируемая «германизация» России».

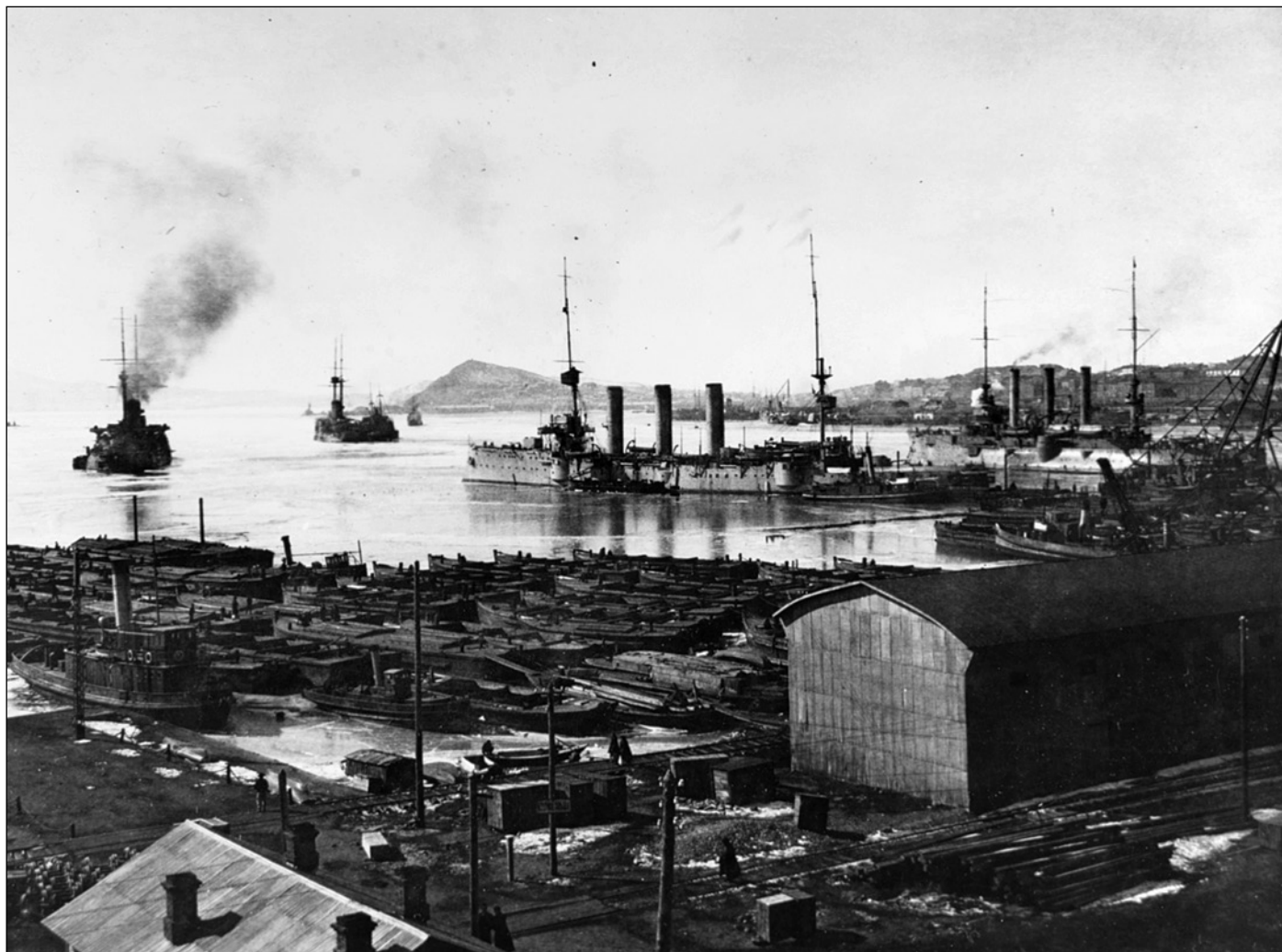
По этому плану Уссурийскую железную дорогу должны были занять экспедиционные силы США, Амурскую и Забайкальскую железные дороги до Иркутска — Япония. Согласно этому плану, китайские войска должны были охранять КВЖД и не пересекать границы Китая.

25 марта китайский министр иностранных дел Чжан Цзунсян и посол Японии в Китае виконт Мотоно Итиро (1862-1918) обменялись нотами, в которых выражалось стремление обеих стран к координации своих военных усилий в рамках союзнического договора.

А вечером 4 апреля 1918 г. в Маркеловском переулке Владивостока произошло бандитское нападение на офис японской фирмы «Исидо Сёкай». Погиб хозяин фирмы Исидо Сэйити и его приказчик, еще один сотрудник был ранен. Преступление так и осталось нераскрытым. Одна-

\* По данным А.В. ПолUTOва, Накаяма Сигэру имел первоначально местопребывание в Цицикаре, а в Благовещенске находился с августа 1918 по декабрь 1919 г. Однако хабаровский исследователь М.В. Чепик на основании ГА Хабаровского края указывает на присутствие Накаямы в Благовещенске и участие его в «Гамовском мятеже». Впоследствии ротмистр Накаяма являлся представителем командующего японскими экспедиционными войсками генерала Ямада в Амурской области и контролировал работу спецслужб белого правительства.





**Корабли интервентов в гавани Владивостока. В центре — британский броненосный крейсер «Саффолк», правее — американский броненосный крейсер «Бруклин». 10 марта 1918 г.**

ко в ответ на это событие 5 апреля 1918 г. в городе высадились 250 японских военных моряков. Вслед за ними на берег сошли 50 англичан. Официально было объявлено, что целью высадки является обеспечение правопорядка в городе и безопасности иностранных граждан.

7 апреля 1918 г. посол США в России Д. Фрэнсис, «сидевший» в Вологде\*, сообщил в Вашингтон: «Думаю, это очень кстати, что англичане высадились сразу после японцев, и я думаю, что это настоятельно необходимо, чтобы высадились также американские и китайские военные моряки».

Действительно, ввод международного контингента нивелировал преимущества, полученные Японией в результате своего практически одностороннего шага (малочисленный английский десант не играл большой роли, но создавал серьезный прецедент для расширения иностранного военного присутствия во Владивостоке).

\* В связи с опасностью захвата Петрограда немцами в начале 1918 г. основная часть дипкорпуса переехала в Вологду, а к лету того же года эвакуировалась оттуда через Архангельск.

\*\* В 1-ю эскадру входили 5 наиболее боеспособных крейсеров английской и германской постройки рубежа XIX-XX веков.

\*\*\* Эта же дата прибытия подтверждается и другими независимыми источниками — например, судовым журналом крейсера «Саффолк», где в записи за 17 апреля отмечено, что «Прибыл китайский крейсер «Хайжун»». В некоторых современных китайских источниках пишут, что крейсер прибыл 16 апреля, а в статье О. Залесской говорится, что «Хайжун» прибыл во Владивосток только в августе 1918 г.

Но Япония была категорически против присоединения Китая к действиям союзников на Дальнем Востоке России. Японское правительство прекрасно понимало, что за все услуги, оказанные китайскими войсками, придется расплачиваться различными уступками, которые Япония успела к этому времени вырвать у Китая. Но японцы вовсе не собирались отказываться от результатов своих военно-дипломатических усилий и поэтому под лозунгом «Не стоит подвергать китайский народ ужасам войны» всячески тормозили присоединение Китая к совместным действиям коалиции. Тем не менее, США удалось переиграть японских дипломатов за считанные дни.

### **Китай присоединяется к интервенции**

9 апреля из Шанхая во Владивосток срочно вышел один из кораблей ВМС Китая, способных «показать флаг» — бронепалубный крейсер II ранга «Хайжун» из 1-й эскадры ВМФ Китайской Республики\*\* под командованием капитана I ранга Линь Цзяньчжана (1874-1940). Цель экспедиции заключалась в том, чтобы «обеспечить защиту жизни и имущества китайских подданных». 17 апреля 1918 г. консул США во Владивостоке Джон Колдуэлл сообщил, что «сегодня прибыл китайский крейсер для защиты китайских резидентов [и] останется на неопределенное время»\*\*\*.

Буквально за несколько дней до этого, 10 апреля, во Владивосток прибыл транспорт «Фэйцзин», принимавший

участие еще в переброске цинских войск в Корею летом 1894 г. Его прислали по просьбе Шао Хэнцзюня для эвакуации китайцев из Владивостока. Уже 18 апреля 40 матросов с «Хайжуна» высадились в порту, чтобы обеспечить посадку пассажиров на «Фэйцзин» – русская таможня не разрешала погрузить на пароход 2 больших китайских гроба, в которых якобы находились тела умерших в России китайцев, завещавших похоронить их на родине\*. Десант оттеснил таможенников и милицию от подозрительных объектов и позволил китайцам внести их на борт «Фэйцзина», после чего старый корабль вышел в море, взяв курс на порт Яньтай с 1165 китайскими подданными на борту\*\*.

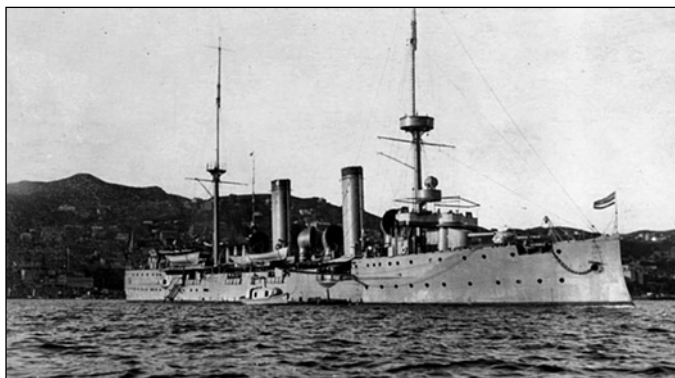
Американские дипломаты продолжали давить как на русских (еще царских или Временного Правительства) дипломатов, так и на чрезвычайного представителя Японии в США виконта Исии Кикудзиро (1866-1945). После встречи с госсекретарем Робертом Лансингом 29 апреля 1918 г. виконт заявил, что «... очевидно, что присутствие войск, по меньшей мере, США, Японии и Китая может сделать много для того, чтобы развеять подозрения русских, что присутствие только японских войск приведет к территориальным претензиям. ... южные пути в Китай с запада могут охраняться китайскими войсками... 8 дивизий будет достаточно для этого». Действительно, в случае, если в Приморье вводятся войска союзников России по антигерманской коалиции, сложно было заподозрить правительства всех стран-участников в попытках аннексии дальневосточных территорий России\*\*\*.

Однако высаженные на берег японцы и англичане были вынуждены вернуться на корабли уже через 3 недели. Первая попытка интервенции сорвалась\*\*\*\*. Время от времени небольшие отряды военных моряков сходили на берег для выполнения ограниченных задач – например, охраны здания консульства и т.п. Но о масштабной интервенции речи не шло, хотя иностранные военные делали все от них зависящее, чтобы воздействовать на положение дел в городе.

Япония старалась обеспечить себе преимущество на Дальнем Востоке России. Чтобы поставить Китай в подчиненное положение, 16 и 19 мая 1918 г. Япония заключила с Китайской Республикой соглашения о действиях армии и флота Китая. Согласно условиям обоих соглашений, китайские вооруженные силы «в случае возникновения необходимости» должны были действовать совместно с вооруженными силами Японии. Таким образом, самостоятельность китайских армейских и флотских контингентов, если Китай все же принял бы участие в полномасштабной интервенции, была резко ограничена.

Гражданская война в России развивалась по собственным законам. Первоначально белогвардейские отряды не представляли большой угрозы – так, главные силы атамана Семенова сначала составляли примерно 600 человек с совершенно неудовлетворительным вооружением. Но трудность борьбы с ними состояла в том, что при наступлении красных белые уходили в полосу отчуждения КВЖД\*\*\*\*\*. Там же имелась возможность получить снабжение и вооружение, нанять местных наемников или собрать антибольшевистски настроенных эмигрантов.

Поэтому 26 июня 1918 г. представители Дальсовнаркома и командования Красной гвардии выдвинули требование к китайским властям: «Или же допустить на китайскую территорию советские войска для ликвидации скрывающихся в полосе отчуждения белых отрядов, или же китайские власти сами должны были выдворить белых со своей территории». Особенностью общественного мнения в Китайской Республике в те годы было то, что все политические деятели, которые не подчеркивали всеми силами суверенитет Китая над своими территориями и отвергали все, что могло бы



**Китайский крейсер «Хайжун» во Владивостоке, 1918 г.**

подчеркнуть его зависимое положение на международной арене, подвергались осуждению и испытывали серьезные проблемы в дальнейшей деятельности.

Поэтому представители китайских властей охотно дали согласие на то, чтобы продолжить переговоры через 3 дня, подчеркнув, что первое требование для них совершенно неприемлемо, а вот относительно второго они рассчитывают получить инструкции из Пекина.

Но, случайно или нет, всего через три дня – 29 июня 1918 г. – во Владивостоке вспыхнул мятеж войск чехословацкого легиона. В знак поддержки действий чехословаков на берег высадились отряды японских и английских военных моряков. После полудня десантировалось также 20 американцев и 80 китайцев. Своей целью американский и китайский контингенты провозгласили защиту иностранцев и собственных дипломатических представителей. Советская власть во Владивостоке была свергнута. Путь к полномасштабной военной интервенции был открыт, однако немедленного ввода войск не последовало – было необходимо согласовать принципы взаимодействия стран-участниц, а также численность их контингентов.

6 июля 1918 г. командующие военно-морскими контингентами стран-союзников России по антигерманской коалиции составили «Декларацию представителей союзно-

\* Сложно обвинить родственников умерших в попытке исполнить их последнюю волю и не дать осквернить тела досмотром. Однако, также не исключено, что имела место попытка провоза контрабандой крупной партии ценного груза, спрятанного в гробах.

\*\* Примечательно, что «Фэйцзин» мог взять всего 532 человека пассажиров в каютах. Переход от Владивостока до Яньтая занимал не менее 5 суток. Путешествие было весьма тяжелым испытанием для палубных пассажиров. В современной КНР считают, что эпопея с «Фэйцзином» была первой успешной операцией ВМФ Китая по эвакуации мирного китайского населения водным путем.

\*\*\* О не вполне союзнических настроениях в Японии свидетельствует текст секретной телеграммы комиссара Временного Правительства по Дальнему Востоку от 16 (29) декабря 1917 г., опубликованный в газете «Правда» в номере от 9 апреля 1918 г.: «Здесь циркулируют слухи, что Япония намерена ввести военный отряд во Владивосток, для чего готовится спровоцировать выступление террористического характера. Слухи эти подтверждаются сведениями из вполне авторитетных источников». Это подтверждал американский посол в России Дэвид Фрэнсис, писавший: «утренние газеты сообщали о высадке тысячи японских солдат во Владивосток». Слухи были быстро опровергнуты, но американский консул во Владивостоке Колдуэлл в своем ответе писал, что «предпочтительней было бы отправить на Дальний Восток американские, чем японские войска. Но лучше японские, чем ничего».

\*\*\*\* В отечественных исследованиях, изданных в советский период, возвращение англо-японского десанта на корабли объяснялось народным недовольством во Владивостоке, однако не стоит списывать со счетов противоречия между самими союзниками и позицией США по данному вопросу.

\*\*\*\*\* Предложения НКВД, сделанные китайским дипломатам еще в конце 1917 – начале 1918 гг., позволяли Китаю получить полную власть в полосе отчуждения КВЖД. Однако правительство Китая, оправдывая свои действия исполнением союзнического долга, отговаривалось тем, что не может принять советские предложения без согласований с союзниками, а от союзников еще не поступило указание о разоружении отрядов Семенова.

## Линь Цзяньчжан



**Коммодор Линь Цзяньчжан на борту «Хайжуна». Владивосток. Весна 1919 г. Кадр из кинохроники**

Линь Цзяньчжан (1874-1940), второе имя Цзэнжун, псевдоним Шудуань. Уроженец уезда Чанлэ округа Фучжоу провинции Фуцзянь. Флотоводец конца периода Цин – начала периода Китайской Республики. В 1891 г. поступил в военно-морское училище в Цзаннани (Нанкин) в составе первого набора класса судоводждения. Закончив училище через 5 лет, продолжил обучение на практике.

В 1909 г. Линь Цзяньчжан получил повышение по службе и был назначен командиром миноносца типа «Су» в звании фу цаньлин (ранг 4а). После начала Синьхайской революции Линь Цзяньчжан был направлен в Ухань на подавление восстания. Увидев жестокое подавление восстания в Ханьяне маньчжурскими войсками, Линь Цзяньчжан возмутился и примкнул к повстанцам в Шанхае. Приняв командование крейсером «Наньшэнь», он вступил в бой с маньчжурскими войсками.

В январе 1913 года он был назначен хайцзюнь чжунсяо (капитан II ранга), а в августе повышен в звании до хайцзюнь шансяо (капитан I ранга). В августе 1917 г. Линь Цзяньчжан был назначен на должность командира «Хайжуна».

В апреле 1918 г. Линь Цзяньчжан прибыл во Владивосток на крейсере «Хайжун», а в августе того же года он был назначен

возглавлять направленные на помощь странам Антанты китайские войска.

В мае 1919 г. отбыл с крейсером из Владивостока в Китай для докового ремонта. Вернулся во Владивосток в конце октября 1919 г. В ноябре 1919 г. Линь Цзяньчжан был награжден японским орденом Священного Сокровища. В октябре 1920 г. был отозван и вернулся в Китай. За время пребывания в России Линь Цзяньчжан продемонстрировал образцовое поведение и хорошо зарекомендовал себя по службе.

С января 1921 г. Линь Цзяньчжан исполнял функции командующего 1-й эскадрой. В ходе борьбы в правительстве Линь Цзяньчжан вместе со своим другом Лян Хунчи примкнул к Аньхуйской клике. В 1922 году во время 1-й Чилий-Фэнтяньской войны, командующий 2-й эскадрой Ду Сигуй, принадлежавший к Чилийской клике, выступил за участие флота в войне на стороне Чилийской клики, в то время как Линь Цзяньчжан выступал за то, чтобы флот оставался нейтральным. Поскольку помощь, оказанная Ду Сигуем, помогла Чилийской клике победить фэнтяньцев, Линь Цзяньчжан был отправлен в отставку.

В апреле следующего года Линь Цзяньчжан при помощи военного губернатора Чжэцзяна Лу Юнсяна, также принадлежавшего к Аньхуйской клике, сделал попытку вернуться на службу. Часть флота, возмущенная систематической невыплатой жалования, взбунтовалась и вышла из подчинения Пекину. Линь Цзяньчжан возглавил отряд восставших кораблей в Шанхае. Ведя переговоры с оставшимися верными Пекину кораблями, Линь Цзяньчжан добился перехода части из них на свою сторону.

В 1924 г. Лу Юнсян потерпел поражение в Цзянсу-Чжэцзянской войне, корабли вернулись в подчинение Пекину, и Линь Цзяньчжан был вынужден уйти в отставку. В октябре того же года Дуань Цижуй вернулся к власти и в ноябре призвал Линь Цзяньчжана к сотрудничеству, назначив его министром военно-морского флота.

В январе 1926 г. пост министра военно-морского флота в правительстве Сюй Шиина был занят Ду Сигуем, и Линь Цзяньчжан был вновь вынужден выйти в отставку. Впоследствии его пригласили на должность главного советника по военно-морскому флоту в правительство Гоминьдана, но он отказался.

В годы войны с Японией (1937-1945) Линь Цзяньчжан оказался на оккупированной японцами территории. Его друг Лян Хунчи принял предложение марионеточного правительства Ван Цзинвэя занять должность военно-морского министра, а Линь Цзяньчжан от аналогичного предложения отказался. 14 июня 1940 г. Линь Цзяньчжан скончался от болезни в возрасте 67 лет.

го командования об объявлении Владивостока городом, стоящим под международным контролем», обращенную к населению Владивостока и подписанную в т.ч. и командиром крейсера «Хайжун».

### Загадка №1

В обращении к населению Владивостока от 6 июля 1918 года от китайской стороны поставил подпись некий «Х. Лю, капитан ВМФ Китая, командующий кораблем Китайской Республики «Хайжун»» (H. Liu, Captain, Chinese Navy, Commanding R.C.S. «Hai Yung»). Тем не менее, известно, что командиром крейсера был капитан I ранга Линь Цзяньчжан. Может быть, имела место простая опечатка и вместо Lin напечатали Liu? Ошибка ведь всего в одной букве...

Однако на фотокарточке, собственноручно надписанной Линь Цзяньчжаном по-английски, он указал свои инициалы как K.C. Lin. Другой командир крейсера? Но в китайском флоте начала периода Республики было не так уж много офицеров подобного ранга. К тому же нет сведений, что в июле 1918 года Линь Цзяньчжан куда-либо отлучался с крейсера и передавал командование кораблем некому «капитану Лю».

\* Военно-промышленная клика в Японии в конце XIX – первой половине XX веков.

В.П. Савин писал в 1930 году, что вышеупомянутую «прокламацию подписали: от ... Китая – Хуан-Лю...». Но кто такой капитан I ранга Лю Хуан – неясно. Эта загадка еще ждет своего исследователя.

\* \* \*

9 июля 1918 г. виконт Исии и госсекретарь США Р. Лансинг обсудили количество войск, необходимое для исполнения условий Пекинского соглашения от 16 марта – было решено, что 14 тысяч солдат будет достаточно. 7000 должна была выставить Япония, 7000 – США.

Бэйянское правительство, узнав о переговорах Исии и Лансинга, встрепенулось и уже 20 июля направило в США предложение об участии Китая в интервенции на паритетных с Японией и США основаниях – на территорию России предполагалось ввести 7000 китайских солдат. Американские дипломаты проигнорировали это предложение. 23 июля от Китая поступило второе, где китайская сторона предлагала уже любое свое участие в интервенции – главное было получить согласие. Лишь 29 июля США выразили свое согласие на участие Китая в интервенции.

31 июля между правительством Китая и японской компанией «Тайхэй Кумиай», основанной рядом влиятельных дзайбацу\* в 1907 году, был заключен большой контракт на поставку в Китай вооружения, которое официально считалось ненужным японской армии.



Спецификация контракта дает наглядное представление, какое оружие получили китайские войска, спешно подготавливаемые к участию в интервенции: 85 тысяч винтовок Арисака «Тип 38» с 67,5 миллионов патронов к ним, 198 пулеметов «Тип 38», бывших в те годы огромным дефицитом в Китае, с 9,5 миллионов патронов, 162 горных орудия с боекомплектом 100 снарядов на каждое и 72 полевых орудия «Тип 38» с 180 вагонами снарядов для них\*.

Надо сказать, что это был разумный ход китайских военных – уж коли ввязываться в операции, связанные с риском вступления в боевые действия, то, по меньшей мере, следовало обеспечить войска современным оружием. Это позволяло улучшить стрелковую подготовку войск, а также унифицировать и упростить боепитание частей.

## Загадка №2

Тут вступает в действие «закон Интернета» (широкого тиражирования недостоверной или непроверяемой информации) – согласно распространяемым в Интернет-публикациях материалам, Китай ввел на территорию России 1600 человек 4 августа 1918 г.\*\*

Указываются детали, повышающие доверие к этим сообщениям – китайские войска входили в состав 33-го пехотного полка 9-й пехотной дивизии, а командовал ими полковник Сун Хуаньчжан. При этом четко прослеживается еще одно следствие «закона Интернета» – информация воспроизводится из одного и того же неустановленного первоисточника.

Однако, как выясняется после изучения документов внешней политики США, все было совершенно иначе. Да, полковник Сун Хуаньчжан участвовал в китайской интервенции. И он был командиром 33-го пехотного полка, который действительно входил в состав 9-й пехотной дивизии. Но обстоятельства и даты ввода китайских войск на территорию России были совершенно иными.

\* \* \*

3 августа Бэйяньское правительство быстро и остроумно разрешило кадровую проблему. Единственный штаб-офицер Китайской Республики на территории России, капитан I ранга Линь Цзяньчжан, был в слишком малом чине, чтобы иметь вес в сношениях с союзниками. Переданным по телеграфу приказом он был повышен в звании до commodora (действительно, не производить же командира одного из 5 китайских крейсеров в контр-адмиралы!)\*. Помимо сообщения о присвоении нового звания, им был получен приказ учредить «ставку commodora во Владивостоке» (Хайшэньвай дайцзянчу). Вновь прибывающие во Владивосток войска должны были поступить в его распоряжение.

Но «на охоту идти – собак кормить». Боеготовых войск у Бэйяньского правительства не было – требовалось срочно отобрать наиболее обученные части, экипировать их так, чтобы не ударить в грязь лицом перед союзниками, и подготовить к переброске в Россию. Только 6 августа

1918 г. (!) Бэйяньское правительство сообщило правительству США о том, что 1600 китайских солдат готовы к выдвиганию во Владивосток по железной дороге.

Одновременно происходит переписка между консулом Китайской Республики во Владивостоке Шао Хэнцзюнем и МИД Китая – нами обнаружено 3 телеграммы из Владивостока в Пекин и обратно, датированные соответственно 5, 13 и 16 августа 1918 г., находящиеся в настоящее время в одном из архивов Китайской Республики на Тайване. К сожалению, имеющиеся в нашем распоряжении копии телеграмм слишком плохого качества, чтобы понять, о чем в них идет речь. Надеемся, что эти документы еще найдут своего исследователя.

9 августа 1918 г. Линь Цзяньчжан поднял китайский флаг над помещением собственной ставки, располагавшейся, по стечению обстоятельств, на Китайской улице Владивостока! Для охраны ставки на берег сошло 20 матросов из экипажа крейсера «Хайжун». Начальником штаба Линь Цзяньчжана был назначен генерал-майор Юй Юйси\*\*\*\*. Однако пехоты в распоряжении у commodora Линя все еще не было. И ее прибытие сильно затягивалось.

Куда же делись китайские солдаты? Частичный ответ опять дает дипломатическая переписка между Пекином и Вашингтоном – 21 августа 1918 г. китайцы направляют «своим американским партнерам» очередную телеграмму, в которой говорится об инциденте в Мукдене. Как и было заявлено китайским посланником в США Веллингтоном Ку 6 августа 1918 г., Китай подготовил контингент из 1700 китайских солдат. Отряд выступил из Пекина по железной дороге, но в Мукдене дорогу ему преградили японцы, согласившиеся пропустить дальше только 950 солдат и офицеров.

## Загадка №3

К сожалению, никаких других сведений о судьбе задержанного японцами в Мукдене китайского отряда нет, и неизвестно добрался ли он до Владивостока.

Более того, декларация Бэйяньского правительства о вводе китайских войск на территорию России была опубликована только 22 августа 1918 г.!

Соответственно, пересечение границы китайскими войсками могло произойти только после 22 августа и не ранее. До этого момента все китайские силы во Владивостоке состояли из устаревшего крейсера «Хайжун» и его экипажа. Жалобы Шао Хэнцзюня на недостаток китайских сил во Владивостоке, приводимые в статье О. Залесской и датированные июнем и июлем 1918 года, могут относиться только к экипажу крейсера «Хайжун».

\* \* \*

6 сентября 1918 г. Япония заключила с Китаем дополнительное соглашение, в ст. I которого говорилось, что «в целях достижения единства военного управления и максимума гармонии, операции китайских военных сил в этих провинциях будут направляться японскими командирами».

## Структура китайского контингента, сроки прибытия в Россию и дислокация

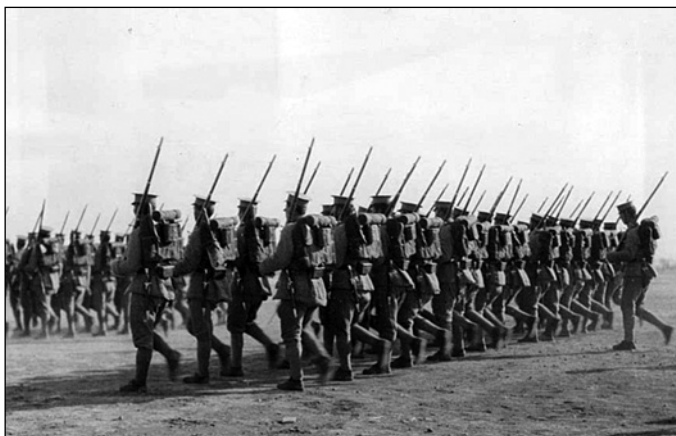
Для отправки в Россию подбирались лучшие китайские войска. После революционных событий 1911-1913 годов, а также начавшейся в конце 1917 года гражданской войны между Севером и Югом Китая, качество подготовки и экипировки китайских войск резко снизилось. Немалую роль при этом играли и финансовые проблемы Бэйяньского правительства – с конца 1917 года внутриполитическая обстановка в Китае сильно обострилась, и с началом 1918 года даже начались столкновения между силами, лояльными Бэйяньскому правительству, и теми, кто поддержал оппозицию, группировавшуюся вокруг южных милитаристов и Сунь Ятсена. Сбор налогов резко снизился – местные гу-

\* Неожиданно для всех иностранных участников процесса большая часть вооружения была использована китайцами для вооружения войск диктатора Маньчжурии Чжан Цзолиня и осталась внутри Китая.

\*\* Наиболее раннее упоминание о прибытии китайских войск во Владивосток 4 августа 1918 года мы встречаем в книге Г.В. Кузьмина «Разгром интервентов и белогвардейцев в 1917 — 1922 гг.», увидевшей свет в 1977 г. Возможно, именно это сообщение и послужило основой для тиражирования данной информации не только в Интернете, но и в исследованиях современных историков.

\*\*\* Интересно, что в некоторых американских материалах китайского офицера именуют не «commodore Lin», а «admiral Lynnn», автоматически повышая его в звании.

\*\*\*\* Впоследствии в помощь Линь Цзяньчжану и Юй Юйси из Пекина для решения политических вопросов на территории России были направлены еще 3 высокопоставленных офицера, в т.ч. капитан I ранга Чжоу Чжаожуй (1872 – ?).



**Китайская пехота на строевых учениях. Владивосток, 1918-1920 гг.**

бернаторы стали предусмотрительно накапливать средства у себя, неохотно делаясь ими с Пекином.

А ведь чем лучше финансировались части, тем больше сил и времени они отдавали боевой учебе, тем лучше они были экипированы. И наоборот – провинциальные части отдавали основные силы тому, чтобы «просамофинансироваться», не брезгуя при этом ни реквизициями, ни криминалом – например, похищением людей с целью выкупа.

Состояние их было весьма плачевным – например, американский капитан Малкольм Дункан Кеннеди, служивший на Дальнем Востоке с 1917 по 1946 год, писал о солдатах военного губернатора Чжан Цзолиня в полосе отчуждения КВЖД: «Не могу сказать, что я хорошего мнения о внешнем виде здешних китайских солдат – грязные, неряшливые попрошайки, оружие и обмундирование которых находится в одинаково негодном виде. Как и у тех, которых я видел во время поездки на поезде из Владивостока, винтовки у них всех моделей, встречающихся под солнцем; оружие, похоже, изготовлено еще в каменном веке. Китайская полиция, как военная, так и гражданская, вся вооружена подобного рода винтовками и просто кишит повсюду».

В конце лета 1918 года лучше всего обстояли дела у армейских частей и подразделений, расквартированных под Пекином, на территории старинного парка Наньюань. Находясь под боком у правительства, они служили его опорой и получали достаточное количество средств, чтобы не заботиться о ежедневном пропитании. Среди этих «дворцовых гвардейцев» была и 9-я пехотная дивизия Вэй Цзунхана, носившая неофициальное название «Юйлиньцзюнь» или попросту «лейб-гвардия»\*. Дивизия была неплохо обучена, хорошо вооружена и обмундирована. Даже к личному составу предъявлялись особые требования – солдат подбирали рослых и приятной внешности.

На середину 1918 года 9-я пехотная дивизия имела следующий состав:

33-й пехотный полк – командир Сун Хуаньчжан;  
34-й пехотный полк – командир Гэн Сицзинь;  
35-й пехотный полк – командир Ду Хуннянь;  
артиллерийский полк – командир Лю Вэньхань;  
кавалерийский дивизион;  
пулеметный дивизион;  
саперный батальон;  
обозный батальон.

В состав каждого батальона входило 4 роты по 200 солдат и офицеров. На вооружении состояло оружие, поставляемое из Японии по контракту от 31 июля 1918 г.

\* Старинный китайский термин *юйлиньцзюнь* обозначает «государево войско, многочисленное, как деревья в лесу». Этим термином называли гвардейские части в императорском Китае.

Один из офицеров этой дивизии, командир 33-го пехотного полка Сун Хуаньчжан, был выбран в качестве начальника группировки китайской армии, предназначенной для переброски в Россию.

18 октября 1918 г. 667 солдат и офицеров 1-го батальона 33-го пехотного полка под командованием Лю Чуньтая выехали на поезде из Пекина во Владивосток. Вместе с отрядом ехал и Сун Хуаньчжан. Однако в Пекине понимали, что этого отряда недостаточно, и 24 октября 1918 г. из Дагу во Владивосток на военных транспортах выступил второй отряд – 661 человек под командованием командира 2-го батальона 33-го пехотного полка подполковника Су Бинвэня (1892-1975). Всего в состав группировки были включены 1-й и 2-й пехотные батальоны 33-го пехотного полка, а также по роте артиллеристов, саперов, обозников и пулеметчиков. Кроме того, смешанному отряду в Приморье был придан кавалерийский эскадрон под командованием Хань Хуйжуна.

С 18 по 26 октября в Россию было направлено 6 групп китайских военнослужащих – по железной дороге и морем. Большая часть из них направлялась в Россию через Харбин по железной дороге.

Задачей китайских частей было занятие железнодорожной ветки от Владивостока (Хайшэньвай) до ст. Пограничная (Суйфэньхэ), чтобы обеспечить беспрепятственное движение поездов из Китая во Владивосток и обратно. Штаб смешанного отряда разместили в Никольске-Уссурийском (Шуанчэнцзы). Там же были расквартированы специальные части – пулеметчики, саперы и т.д. 1-й батальон Лю Чунь-



**Китайский часовой. Приморье. Ноябрь 1918 г.**

## Сун Хуаньчжан



**Сун Хуаньчжан. Весна 1919 г. Владивосток.  
Кадр из кинохроники.**

Сун Хуаньчжан (1882-1922), второе имя Кайчэнь, крестьянин, уроженец деревни Фаньцзячжуан уезда Цинъюань городского округа Баодин провинции Хэбэй.

Происходил из обедневшего знатного рода, переселившегося из провинции Шаньси в начале XV в. В течение нескольких поколений предки Сун Хуаньчжана занимались земледелием.

В 1900 г., под влиянием событий Боксерского восстания, Сун Хуаньчжан вступил в войска Юань Шикая. В армии он поступил в полковую школу, которую окончил через 2 года и был назначен на должность командира взвода. К 1911 г. молодой офицер, выделявшийся своим умом и решительностью, продвинулся по службе до командира батальона. В 1911 г. батальон Сун Хуаньчжана отличился в боях за гору Гуйшань – ключевую точку в районе стратегически важного города Учан, с восстания в котором и началась Синьхайская революция. За смелые и решительные действия Сун Хуаньчжан был назначен Юань Шикаем на должность чжэн цаньлин (полковник), награжден павлиньим пером на шапку и получил дополнительно 2 чиновный ранг\*. После низвержения власти маньчжурской династии и прихода к власти Юань Шикая остался служить в армии.

В 1912 г., в возрасте 31 года, он получил звание шаоцзян (генерал-майор), став одним из самых молодых генералов в Китае. В 1914 г. был вызван в Пекин и вскоре стал командовать

33-м пехотным полком 9-й пехотной дивизии, носившей неофициальное название «Юйлиньцзюнь».

В августе 1917 г. Китай вступил в Первую мировую войну на стороне Антанты, но реального участия в боевых действиях не принимал. После получения Китаем согласия со стороны союзников по Антанте на участие в вооруженной интервенции в России, из состава 9-й пехотной дивизии были отобраны наиболее хорошо подготовленные и экипированные войска, командовать которыми назначили Сун Хуаньчжана. Одним из основных критериев для выбора командующего китайским воинским контингентом в России стали решительность, храбрость и морально-деловые качества Сун Хуаньчжана.

В октябре 1918 г. войска под его командованием прибыли в Россию, что было с энтузиазмом воспринято хуацяо. Китайские войска расквартировали во Владивостоке, Хабаровске и Никольске-Уссурийском. Незначительный воинский контингент был разбросан на расстоянии более 500 километров. Штаб Сун Хуаньчжана располагался в Никольске-Уссурийском.

Помимо охраны интересов хуацяо, солдаты Сун Хуаньчжана принимали участие в уничтожении остатков белогвардейцев, превратившихся после поражения в бандитов. В боестолкновениях с такими бандами ему часто сопутствовал успех. Американские военные часто сотрудничали в своих действиях с китайцами и прониклись уважением к их войскам.

За свои заслуги Сун Хуаньчжан был награжден орденами многих стран, в т.ч. в ноябре 1919 г. он получил японский орден Священного Сокровища.

Во время пребывания в Никольске-Уссурийском Сун Хуаньчжан ежедневно производил обучение своих войск, а в ходе боев старался придерживаться заранее разработанных планов.

Сун Хуаньчжан постоянно старался облегчить жизнь хуацяо. Пока его войска находились в России, бандиты не осмеливались трогать китайцев. В то время на Дальнем Востоке сложилось мнение, что хуже всех ведут себя японцы, лучше всех снабжены американцы, а самые дисциплинированные – китайцы. Во многом это было благодаря тому, что Сун Хуаньчжан все свои силы отдавал обучению войск.

С Красной Армией у китайцев столкновений не было, т.к. она не желала конфликта со странами, участвующими в интервенции. Столкновения у интервентов происходили только с партизанами. Русские ненавидели японцев и истребляли их многочисленные отряды. В то же время китайские войска старались избегать конфликтов с большевиками. Лишь порой, во время совместных с контингентами других стран контрпартизанских операций, китайские солдаты по взаимной договоренности для отвода глаз стреляли в воздух. Поэтому китайские войска практически не несли потерь.

Когда из Пекина пришел приказ о возвращении китайского контингента на родину, хуацяо плакали и просили Сун Хуаньчжана остаться, но их слезы не могли отменить приказ. Тогда Сун Хуаньчжан предложил оставить временно на месте роту военной полиции и открыть дополнительное вице-консульство в Никольске-Уссурийском. Посоветовавшись с командовавшим китайскими экспедиционными силами во Владивостоке коммодором Линь Цзяньчжаном, он смог подать дело в Пекине так, что его оставили в России на дополнительный срок для реализации предложенных им мер.

От переутомления Сун Хуаньчжан сильно заболел и, когда весной 1921 г. он вернулся на родину, болезнь обострилась. 3 июня 1922 г. он умер в Пекине в возрасте 41 года. Президент Китая Ли Юаньхун был потрясен его смертью и присвоил Сун Хуаньчжану звание чжунцзян (генерал-лейтенант) посмертно, а также приказал оказать материальную помощь его семье. По приказу президента историографическая комиссия составила официальную биографию Сун Хуаньчжана.

\* В цинском Китае практиковалась система награждений, когда награждаемого назначали на определенную должность, параллельно официально присваивая более высокий ранг. Награжденный получал жалование согласно должности, но при этом носил знаки отличия дополнительного, более высокого ранга, что повышало его престиж в обществе. Всего в цинской табели о рангах имелось девять рангов, разделенных на степени а и б. Чжэн цаньлин имел ранг 3а. Сун Хуаньчжан был назначен на должность чжэн цаньлина и дополнительно получил 2 ранг.





**Построение китайского контингента (вверху — сухопутного, внизу — морского) перед парадом в честь победы в войне, 15 ноября 1918 г.**



**Китайские моряки на параде во Владивостоке, 15 ноября 1918 г.**

тая взял под охрану участок от Никольска-Уссурийского до станции Иман, 2-й батальон Су Бинвэня – от Суйфэнхэ до Владивостока. Часть солдат Су Бинвэня размещалась во Владивостоке, в русских Морских казармах (т.н. Шефнеровские казармы) – это подтверждают и американские участники интервенции, и фотоматериалы тех лет. Одной из их задач была охрана городского почтамта совместно с японскими и американскими военными.

Между тем, 11 ноября 1918 г. завершилась Первая мировая война. По этому поводу командование союзных войск было решено провести парад. На фотографиях этого события, имевшего место 15 ноября 1918 г., среди войск союзников видны отряд китайских моряков с крейсера «Хайжун» и пехотные части. Соответственно, некоторое количество китайских солдат действительно находилось на этот момент во Владивостоке. Общее количество китайских военнослужащих, прибывших в Россию в конце 1918 года, составило около 2000 человек.

Зимой 1918 – 1919 годов выяснилось, что «обстановка осложнилась» и потребовалось «усилить охрану». В Россию были дополнительно направлены 3-й батальон 33-го пехотного полка под командованием Ли Юанькуня и 1-й батальон 35-го пехотного полка под командованием Цао Дэмина. Численность группировки китайских войск в Приморье достигла 3000 солдат.

При этом существенно расширилась география контролируемых китайцами территорий. Так, эскадрон Хань Хуйжуна был переброшен в Хабаровск, где поступил под начало командира местного японского контингента.

Часть вновь прибывших китайцев была переброшена на станции и разъезды железнодорожной ветки от Сучана до Владивостока, чтобы обеспечить бесперебойную доставку угля в город из Сучанских копей, а также размещена вдоль железной дороги от станции Усури (Лесозаводск) до станции Губерова. Таким образом, участок Ус-



**Парад союзников во Владивостоке, 15 ноября 1918 г. Прохождение китайского контингента**

сурийской дороги, контролируемый китайцами, удлинился еще на 100 верст, а общее количество китайских войск в Приморье увеличилось до 4000 человек\*.

### Китайский флот и интервенция

Интервенция Китая началась с прибытия во Владивосток крейсера «Хайжун» 17 апреля 1918 г., а завершилась с уходом из бухты Золотой Рог канонерской лодки «Юнцзянь» весной 1921 года. В промежутке между этими двумя датами китайские военные моряки оказались замешанными в печально известном Николаевском инциденте 1920 г., что делает роль китайского ВМФ в интервенции совершенно исключительной.

Решение о направлении военного корабля во Владивосток было принято китайским правительством 13 марта 1918 г., а 20 марта 1918 г. на эту роль был назначен бронепалубный крейсер II ранга «Хайжун», входивший в состав 1-й эскадры ВМФ Китайской Республики, базировавшейся в Шанхае. Несогласованность работы различных ведомств Бэйянского правительства, а также необычность подобного шага и сопутствующая ему боязнь «как бы чего не вышло» задержали выход корабля во Владивосток на 20 дней. Лишь 9 апреля крейсер вышел из Шанхая и, задержавшись на ночь на острове Чеджудо для пополнения запасов, прибыл 17 апреля во Владивосток.

С 17 апреля 1918 г. «Хайжун» постоянно находился во Владивостоке, перемещаясь только в пределах бухты. Служба была довольно рутинной и, в то же время, сложной в бытовом отношении – команда большую часть времени оставалась на корабле, лишь незначительные отряды матросов ежедневно сходили на берег для участия в па-

трулировании территории или же охране ставки Линь Цзяньчжана на Китайской улице и консульства Китая.

Однажды крейсеру пришлось пережить ряд неприятных минут – в ходе переворота 29 июня 1918 г. на берег сошла десантная партия из 80 матросов. В городе шли бои. Действия китайцев могли быть расценены как недружественный России акт, который мог повлечь за собой непредсказуемые последствия.

И действительно, 1 июля к крейсеру подошли 4 миноносца русской Сибирской флотилии. Настроения значительной части русских солдат и матросов были загадкой для интервентов, поэтому на крейсере приготовились к отражению возможной атаки. Но обошлось – русские корабли просто встали на якорь неподалеку от китайского крейсера.

20 мая 1919 года «Хайжун» был отозван в Китай для докования. На смену ему 25 мая пришел однотипный «Хайчоу». Однако уже через несколько месяцев после прибытия во Владивосток у «Хайчоу» была обнаружена течь в котлах, и ему пришлось срочно возвращаться на родину. Некоторое время в городе не было ни одного китайского военного корабля.

Тем временем дезорганизация работы КВЖД вызвала всплеск напряженности вдоль русско-китайской границы – деятельность русской таможни, несмотря на все революционные события, никто не отменял. Но еще в начале 1918 года амурские казаки разоружили все посты таможенной охраны, что привело к резкому увеличению объемов контрабанды.

Участились также случаи нападения бандитов на китайских и русских торговцев. Русская брандвахта в устье Сунгари осталась практически беззащитной, и китайские корабли с контрабандным товаром смело проходили мимо нее, совершенно не собираясь предоставлять содержимое своих трюмов для таможенного досмотра.

Положение было явно ненормальным, но многочисленным «правительствам», сменявшим друг друга в Забайкалье, Приамурье и Приморье как в калейдоскопе, не под силу было воссоздать таможенную и пограничную службу в условиях непрекращающейся гражданской войны.

\* В ряде китайских публикаций, без указания подробностей, говорится о присутствии китайского воинского контингента в Николаевске-на-Амуре, однако до ноября 1919 г., когда в город вошел отряд канонерок Чэнь Шиин, ни о каком китайском гарнизоне там речи не было. Скорее всего, в данном случае мы имеем дело с произвольной интерпретацией фактов современными китайскими авторами.

Нельзя сказать, что это не затрагивало интересов Китая. Всплеск насилия затронул и подданных Китайской Республики в районах по обе стороны границы. Поэтому в Пекине было решено усилить пограничную охрану на Амуре, заменив мониторы и канонерки Амурской флотилии, стоявшие большую часть времени без движения в Благовещенске и Хабаровске, своими кораблями.

21 июля 1919 г. из Шанхая во Владивосток вышла эскадра из 5 вымпелов в составе канонерских лодок «Цзянхэн», «Лицзе», «Лисуй», вооруженного буксира «Личуань» и транспорта «Цзиньань»\*. Рискованный переход мелкосидящих канонерок морем от Шанхая до Владивостока и далее на север обеспечивал более крупный корабль «Цзиньань», большую часть времени тащивший их за собой на буксире.

Во Владивосток корабли прибыли 29 июля 1919 г. и простояли на рейде почти весь август и часть сентября, ведя напряженные переговоры с представителями колчаковского правительства о проходе отряда на Сунгари по Амуру (поскольку устье Амура принадлежит России, вход иностранных военных кораблей в Амур возможен только с согласия действующего правительства России).

Лишь в конце августа отряд вышел в море и 2 сентября прибыл на рейд Николаевска, где был вынужден встать на якорь в ожидании разрешения на проход по Амуру. Там командир «Цзиньань» контр-адмирал Гань Лянъао, бывший одновременно командиром всего отряда, передал командование капитану II ранга Чэнь Шиину (1883-1945), командиру наиболее сильной канонерской лодки «Цзянхэн», и ушел обратно в Китай.

К тому времени развал колчаковского правительства достиг такой стадии, что никакой реальной власти на Дальнем Востоке «правитель Омский» не имел, и каждый полевой командир делал то, что считал нужным.

7 ноября 1919 г. уссурийский атаман Калмыков, сочтя прохождение китайских военных кораблей по Амуру нарушением суверенитета России, обстрелял их из полевых орудий, выставленных у села Воронезское на правом берегу Амура несколько ниже Хабаровска. Китайцы не стали отвечать и отступили в Николаевск, имея на борту трех раненых. Бой с калмыковцами означал бы обострение отношений с любым правительством России и срыв задачи по прибытию отряда на Сунгари. А этого Китаю как раз и не хотелось. Проблему следовало решать дипломатическим путем.

В Николаевске отряд поступил в распоряжение китайского консула Чжан Вэньхуаня и встал на зимовку. В дальнейшем он стал невольным участником печально известного Николаевского инцидента 1920 года, ознаменовавшегося полным истреблением не только японского гарнизона города, но и всей японской колонии, в чем активнейшее участие принимали не только красные партизаны-китайцы, но и представители местной китайской и корейской диаспор\*\*.

Роль китайских канонерок в этих событиях не до конца понятна – так, до сих пор в КНР считают, что командир отряда Чэнь Шиин с согласия всех остальных командиров кораблей передал партизанам Якова Тряпицына несколько орудий, чтобы партизаны смогли выбить японцев, засевших в кирпичном здании японского консульства, взяв которое без пушек красным не удавалось.

Но документы 1920 года, в т.ч. и объяснительные от китайского консула и командиров китайских канонерок, отрицают все эти факты. Более того, показания русских свидетелей говорят о некоем пятиствольном орудии типа 37-мм Гочкиса, якобы переданном китайцами партизанам, но совершенно бесполезном для заявленной цели.

А в современных китайских статьях на эту тему царит полный хаос – по одним данным, Чэнь Шиин дал партизанам «попользоваться» одно из орудий с «Цзянхэн» и мит-

ральезу Гатлинга с «Личуань», по другим – только митральезу. Такие нестыковки показаний, по всей видимости, говорят о том, что китайцы на самом деле не приняли участия в боях в Николаевске.

Более того, опираясь на силу своего отряда, хотя и вмерзшего в лед и лишённого маневра, китайский консул смог обеспечить защиту тех, кто бежал от действий партизан на территорию консульства, в т.ч. английского горного инженера Дайера, чьи показания являются ценнейшим источником по событиям в Николаевске\*\*\*.

24 мая 1920 г., когда Яков Тряпицын приступил к уничтожению города, не желая отдавать его в руки японских интервентов, появившихся у Софийска, отряд Чэнь Шиина обеспечивал эвакуацию китайского населения из Николаевска в Маго. Вместе с николаевскими китайцами в Маго были вывезены и многие мирные жители города других национальностей.

Тем не менее, заняв Николаевск, японцы не поверили объяснениям китайских дипломатов и временно задержали весь отряд. Лишь после проведения следствия, во время которого причастность китайских моряков к истреблению японского гарнизона и японской колонии осталась недоказанной, корабли поднялись по Амуру до Сунгари, где стали костяком спешно образуемой китайцами «Охранной флотилии Гирина и Хэйлунцзяна». Правда, Чэнь Шиин, в адрес которого японской стороной было выдвинуто множество обвинений японской стороной, был вынужден сменить имя на Чэнь Цзилян, чтобы иметь возможность продолжить службу в ВМФ Китайской Республики.

Ситуация на Амуре была временно взята под контроль новыми речными силами – отрядом китайских канонерок, которым предстояло еще сыграть значительную роль в советско-китайском конфликте 1929 года.

Тем временем, закончив регламентные работы и погрузив на борт необходимые для китайских войск, находящиеся в Приморье, оружие, боеприпасы и снаряжение, а также дополнительный отряд в 40 человек, 20 октября 1919 г. «Хайжун» вновь вышел из Шанхая во Владивосток.

Зима 1919/20 годов в Приморье была очень суровой. Корабль постоянно обледеневал. Матросы дважды в день были вынуждены скалывать лед с корпуса, все трубопроводы и емкости потребовалось спешно изолировать войлоком. Возникли проблемы с углем и водой – местный уголь давал большое количество шлака, что отрицательно сказывалось на котлах. По китайским данным, опреснитель на старом крейсере также отсутствовал (скорее всего, вышел из строя и не работал – прим. А.П.), и воду на вмерзшем в лед крейсере приходилось экономить. Продукты поступали в город по железной дороге, и закупка их также была нелегким делом – на них претендовали не только китайские военные моряки.

В октябре 1920 года было принято решение отозвать столь крупную единицу, как крейсер, из Владивостока,

\* «Лицзе», «Лисуй» и «Цзиньань» были ранее немецкими кораблями «Otter», «Vaterland» и «Sikiang». В 1917 году, после объявления Китаем войны Германии, они были захвачены китайцами и введены в строй своего флота.

\*\* Не исключено режиссирование инцидента из Токио через японского консула, как и в случае с «Гамовским мятежом» — так же выступление началось с одобрения японского дипломата, так же к японскому гарнизону присоединились мужчины из японской колонии города, так же последним очагом обороны стало японское консульство, в результате подобных не свойственных дипломатам действий уничтоженное партизанами, не взирая на экстерриториальность дипломатических представительств.

\*\*\* Трагическая история «Николаевского инцидента» ждет своего исследователя. До сих пор нет серьезного, выполненного на современном научном уровне и не ангажированного политически исследования. Большинство работ по данному вопросу достаточно поверхностны, так как используют в качестве источников немногочисленные русскоязычные документы или даже белоэмигрантскую литературу и носят ярко выраженную «белую» или «красную» окраску, что, безусловно, вредит объективности освещения событий.



Канонерская лодка «Юнцзянь» во Владивостоке, 1921 г.



где корабль «успешно истреблял» только казенные деньги, постоянно требуя ремонта и снабжения. На смену ему было решено прислать меньший по размерам (и, несомненно, более «дешевый») стационар – канлодку «Юнцзянь» под командованием Ван Шоутина (1888-1944), остававшуюся на рейде до конца зимы 1921 года.

25 октября 1920 г. ставка коммодора на Китайской улице была упразднена. 20 ноября была проведена церемония передачи полномочий от Линь Цзяньчжана Ван Шоутину, после чего Линь Цзяньчжан взобрался на борт своего корабля и взял курс на Шанхай. Сменившему его во Владивостоке Ван Шоутину пришлось ощутить на своей шкуре все прелести службы в «горячей точке» – в связи с тем, что в городе оставались преимущественно белые и японские войска, китайцы остались в меньшинстве и потеряли свое влияние. Участились случаи нападения на матросов с «Юнцзянь»\*. Обращения к дипломатам за помощью были малоэффективны.

Кроме того, «Юнцзянь» приходилось часто выходить в море, чтобы вывезти китайцев из разных точек – например, из Николаевска или с Северного Сахалина. В один из таких рейсов «Юнцзянь» перевез во Владивосток 16,5 пудов золота, полученного китайскими купцами в Николаевске в течение марта-мая 1920 г. от партизан в уплату за поставленные им товары (продовольствие и мануфактуру). Возвращение корабля в Китай было воспринято командой с огромным облегчением.

### Функции китайского воинского контингента на территории России

Первой и основной задачей китайского контингента была охрана жизни и имущества китайских подданных на территории Приморья. Кроме того, китайские солдаты должны были обеспечить бесперебойное следование поездов по КВЖД в обе стороны, для чего их гарнизоны расквартировали от Пограничной до Владивостока.

Ну и в последнюю очередь, поскольку Япония не желала активного участия китайцев в боях (такие услуги цени-

лись дороже), китайцы должны были вести контрпартизанскую борьбу в зоне своей ответственности и поддерживать в ней общественный порядок.

### Загадка №4

Крайне трудно найти объяснение тому факту, что в русскоязычных материалах практически нет никаких упоминаний о китайском военном контингенте во Владивостоке, Никольске-Уссурийском и на других станциях Уссурийской железной дороги. Даже если учесть, что в городе находились представители 12 союзных наций, имевших не менее 18 различных униформ и 15 флагов, сложно предположить, что во Владивостоке и Никольске-Уссурийском, где находились довольно крупные китайские контингенты, никто не выделял их из общей массы интервентов. Некоторые упоминания можно найти в американских материалах, но они не дают полной картины пребывания китайских войск в Приморье. Выявление и введение в научный оборот этих материалов – это нелегкая, но почетная задача для будущих исследователей.

\* \* \*

Из описаний действий китайского контингента в Приморье нам удалось выявить только одно, к тому же весьма лапидарное. Однако оно дает некоторое представление о том, как пришлось служить китайским солдатам на русской земле.

Прибыв во Владивосток в августе 1918 года, союзники были вскоре озадачены вопросом обеспечения топливом себя, своих кораблей и доставшегося им на попечение города со 120-тысячным населением. Ближайшие к Владивостоку копи располагались в районе городка Сучан (Партизанск), откуда уголь перевозился во Владивосток по специально проложенной железнодорожной ветке.

На совещании союзников было решено взять под контроль движение по ветке Владивосток-Сучан и выставить охрану на шахтах. Союзническую охрану шахт возглавил

\* Нападения на матросов имели место в декабре 1920 и январе 1921 годов.



**Солдаты международного контингента во Владивостоке. Китайский боец – в центре (на верхнем снимке) и третий слева (на нижнем)**



подполковник армии США Сильвестр С. Соринг. Под его командованием оказались следующие силы – рота «М» 31-го пехотного полка армии США в составе 250 солдат и офицеров, а также рота японской пехоты – 250 человек. Для «связей с общественностью» отряду были приданы 20 казаков. 10 сентября 1918 г. отряд выехал на поезде в Сучан и прибыл туда 12 сентября 1918 г.

При занятии шахт эксцессов не возникло. Население встретило союзников благожелательным нейтралитетом. Однако зимой 1918/19 года обстановка обострилась. Возникла необходимость усилить охрану угольных копей и железнодорожной ветки. На усиление послали прибывшую в конце осени 1918 года роту китайских пехотинцев – 200 человек. Таким образом, сучанские шахты и ветку до Владивостока охраняли 700 интервентов.

В апреле 1919 года партизаны заняли Новороссийское и Шкотово, поставив под угрозу снабжение Владивостока углем. Для восстановления контроля над линией союзное командование направило в Шкотово 200 канадцев, присоединившихся к японским (14 офицеров и 649 солдат), французским (5 офицеров и 85 солдат), итальянским (1 офицер и 20 солдат) и чехословацким (1 офицер и 18 солдат) подразделениям. Контингент был дополнен отделением китайцев (1 офицер и 6 солдат). 18 апреля 1919 г. сводный отряд общей численностью в 1000 штыков при пулеметах подошел к Шкотово.

Не принимая боя, партизаны под командованием известного партизанского командира Г. Шевченко отступили в сопки. В Шкотово интервенты нашли партизанские прокламации, обращенные к солдатам союзников: «Мы требуем, чтобы вы увели свои войска с нашей территории туда, откуда они пришли... Точно так же как войска интервентов покинули Одессу и Архангельск, так и вы будете вынуждены покинуть Владивосток. До того момента мы не сложим наше оружие».



**Фрагмент группового фото патруля международной военной полиции. (китайский контингент – третий справа). Владивосток, ноябрь 1919 г.**

Командование сводного отряда решило преследовать партизан и навязать им бой. Однако, пройдя около 20 километров до села Новороссийское, интервенты не обнаружили никаких признаков противника и вернулись в Шкотово, где японские офицеры устроили для своих товарищей по оружию банкет, выставив 96 бутылок вина, 18 бутылок виски и 3 бочонка сакэ. 19 апреля горе-войки вернулись во Владивосток, так и не увидев ни одного партизана.

Одним из наиболее ярких проявлений службы китайских солдат в России было участие в военной полиции Владивостока. Владивосток в 1918 году представлял собой криминальную столицу Приморья. Перевероты, смены власти, приток беженцев и увеличивающаяся безработица еще более усугубляли ситуацию в городе, население которого перед войной достигло 100 тысяч человек и продолжало увеличиваться за счет беженцев, нищих, голодных и неустроенных, готовых на любые преступления.

Наркотики, проституция, алкоголь – все это также не способствовало оздоровлению ситуации в городе. Городская полиция была распущена еще в феврале-марте 1917 года, а созданная при Временном правительстве милиция действовала крайне неэффективно (как, впрочем, и все прочее, что было создано правительством Керенского). Преступники распоясались. Нападали не только на своих, но и на иностранцев. Именно многочисленные преступления против хуацяо послужили одной из основных причин для отправки в Приморье китайских войск.

В октябре 1918 года в штате Владивостокского уголовно-розыскного отделения служили всего 32 человека, в их числе были 8 милиционеров во главе с старшим команды и 8 агентов сыска. Некоторое количество солдат также выполняло функции милиции, но у них после отмены погон и чинопочитания наблюдались явные провалы с дисциплиной. Сотрудники такого качества и в таком «гомеопатическом» количестве не могли эффективно справиться с уголовной волной, захлестнувшей город.

Кроме того, после событий 1917 года на свободе оказались политические и уголовные заключенные, а также иностранные военнопленные. Они собирались в шайки и терроризировали местное население. Неприкасаемых не было – так, 26 марта 1918 г. был убит начальник Владивостокского уголовно-розыскного отделения Пацановский. Затем был похищен и убит новый начальник милиции Никитов. Причем убит зверски – бандиты распоролы ему живот и положили туда отрубленные руки сыщика. Городская милиция была абсолютно бессильна перед этими бандами.

В уже упоминавшейся «Декларации представителей союзного командования об объявлении Владивостока городом, находящимся под международным контролем» от 6 июля 1918 г. говорилось: «Ввиду опасности, угрожающей Владивостоку и союзным силам, здесь находящимся, от открытой и тайной работы австро-германских военнопленных, шпионов и эмиссаров, настоящим город и его окрестности берутся под временную охрану союзных держав, и будут приняты все необходимые меры для защиты как от внешней, так и от внутренней опасности. Власть земства и городского самоуправления признается в пределах местных дел, но военные силы и полиция будут усилены. Настоящий акт выполнен в духе дружбы и симпатии к русскому народу».

Прежде всего была создана Международная военная полиция (International Military Police, IMP). В состав полиции вошли воинские контингенты 12 стран: России, Америки, Великобритании, Японии, Чехословакии, Китая, Франции, Италии, Сербии, Польши, Канады, Латвии. Отличительным знаком члена Международной военной полиции была черная нарукавная повязка с белыми буквами IMP.

Сначала с каждого военного корабля союзников, стоявших на рейде Владивостока, на берег ежедневно спускалось отделение моряков с ручным огнестрельным оружием под командованием офицера. Эти первые немногочисленные сводные отряды патрулировали территорию, где размещались порт и склады. Кроме того, с кораблей сходили десанты для охраны дипломатических представительств своих стран.

С прибытием пехотных частей интервентов количество сил, отряженных в IMP, увеличилось. Патрули Международной военной полиции численностью от 80 до 200 человек несли дежурство на улицах города для поддержания порядка и охраны жителей от преступных посягательств.

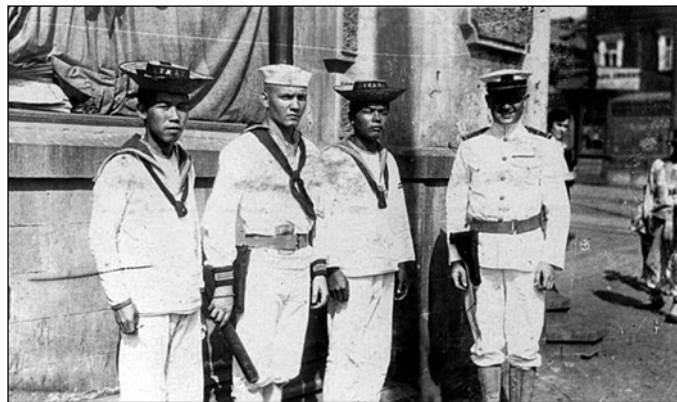
Однако в связи с увеличением количества иностранных войск, разноплеменных, исповедующих разные религии, имеющих свои национальные традиции, возникала еще одна проблема – межнациональные отношения среди самих интервентов. Мордобой между союзниками не был редкостью. Это как минимум. Случались порой инциденты и похуже. Кроме того, иностранные военные часто свысока относились к русскому населению, что никак не добавляло им популярности. И даже сами военные полицейские порой схватывались между собой, «не сойдясь по поводу одного места из Блаженного Августина»!

Совершенно случайно командиром Международной военной полиции был назначен майор американской армии Сэмюэль Джонсон – русский эмигрант Борис Иванович Игнатьев, прибывший во Владивосток 2 сентября 1918 г.

Майор с большой энергией принялся за порученное ему дело и не раз лично участвовал в задержаниях вооруженных преступников. В одном «деле» он даже получил ранение штыком в плечо. Разделив город на 12 национальных секторов и четко разграничив зоны влияния, Джонсон смог сделать патрульную службу более эффективной.

Вскоре Джонсон завоевал уважение как военных, так и обывателей, сумев навести в городе относительный порядок. Благодарные жители Владивостока произвели его в почетные граждане, и даже красные партизаны, убедившись в том, что он не преследует каких-либо политических целей, а лишь борется с бандитизмом, предложили ему рассмотреть возможность участия партизанских сил в патрулировании! Однако партизаны опоздали – их предложение попало к Джонсону незадолго до начала эвакуации американских войск из Владивостока.

В течение 1919 года IMP арестовала 280 хулиганов и зачинщиков беспорядков из числа местного русского населения, а также 135 преступников, пресекла 241 уличную драку, закрыла 35 притонов, спасла от смерти 98 человек, подвергшихся нападению, и произвела 28 облав. При этом ранения получил 51 военный полицейский.



**Американо-китайский военный патруль во Владивостоке**





**Китайский контингент направляется на открытие памятника чехословацким легионерам.  
1 мая 1919 г., Владивосток**

ИМР также удалось несколько подтянуть дисциплину среди войск союзников – за нарушения порядка были арестованы 1581 военнослужащий войск союзников (в среднем, не менее 4 человек в день!), а также 85 солдат, пытавшихся дезертировать из своих частей (в т.ч. 1 американец).

Немалую роль в поддержании общественного порядка играл и китайский контингент – так, когда в 1920 г. началась эвакуация войск интервентов из Владивостока, ИМР была упразднена. 1 апреля 1920 г. Сэмюэль Джонсон покинул Владивосток вместе с последними американскими солдатами. Но в городе остались японские и китайские части, взявшие на себя поддержание порядка\*. Известно, что для этого было задействовано не менее роты китайских солдат. Правда, порядок они «поддерживали» порой весьма неординарным способом.

Так, после того, как Бэйянское правительство приняло решение об участии в интервенции в России, в Чанчуне был устроен этапный пункт по переброске продовольствия, обмундирования, военных материалов и других необходимых для снабжения китайских солдат в России предметов.

Китайские военные быстро сориентировались в обстановке и начали контрабандно перевозить в Приморье алкогольные напитки и наркотики, пользуясь своими возможностями\*\*. Уже в феврале 1919 г. на станции Никольск-Уссурийский был обнаружен контрабандный опиум. По старой традиции, китайцы за границей работают, в первую очередь, с китайцами. Китайская мафия вымогает деньги у китайских бизнесменов, китайские предприниматели работают с китайскими партнерами и рабочими. Китайские военные стали «толкать» спиртное и наркотики среди представителей китайской и корейской диаспоры в России, а уже они распространяли запретный товар среди русского населения.

Однако для хуачао нахождение в Приморье китайских войск было, несомненно, большим благом! Недаром говорят, что, узнав о том, что полковника Сун Хуаньчжана отзывают в Китай, китайцы со всего Владивостока осадили квартиру офицера и стояли, рыдая, под его окнами. Петиция китайских подданных и рациональные предложения полковника по организации полицейской и консульской службы в России позволили ему задержаться еще почти на год, обеспечивая охрану своих соотечественников.

В целом же, проблема боевой деятельности китайских войск в России практически никем из отечественных исследователей не освещалась. В обзорных работах, как правило, скороговоркой упоминались бои, в которых принимали участие китайские войска: «Китайские солдаты участвовали в боях в Забайкалье от Усть-Урова до Отпора (на западном берегу р. Аргунь), от Нерчинска до Оловянной (на восточном берегу р. Онон) и на Уссурийском фронте против частей Красной Армии». Но, как правило, эти боестолк-

новения имели место в Забайкалье (Уссурийский фронт упоминается без всякой конкретики, однако боевые действия на нем окончились ранее прибытия в Россию китайских частей – прим. А.П.). Да и достоверность многих из них находится под вопросом.

А во Владивостоке наиболее тесно сотрудничали с китайцами американцы. Можно сказать, что «лейб-гвардейцы» Бэйянского правительства впечатлили американских военных. В первую очередь тем, что они отличались от других видов китайцев, которых американцы наблюдали во Владивостоке – грязных портовых кули, мимо которых американцы брезговали проходить «без противогаза», и китайских бандитов, грубых и наглых, когда они превосходили жертв численностью, и моментально исчезающих с глаз долой, когда они оказывались в меньшинстве.

В первую очередь китайские солдаты выделялись своей чистотой, вежливостью и, что нехарактерно для большинства азиатов, молчаливостью. В ряде случаев китайцы выполняли поставленные им задачи бок о бок с американцами, канадцами и англичанами, справляясь ничуть не хуже.

Солдаты Американских Экспедиционных Сил в Сибири (A.E.F. Siberia) оставили некоторые упоминания о своих азиатских коллегах – отзывы совершенно разные! От неприязненных до хвалебных. Приведем несколько наиболее типичных из них:

«У них был небольшой контингент во Владивостоке».

«Временами китайцы патрулировали вдоль линии (железной дороги? – А.П.)».

«Казалось, они бродят повсюду, но никому не мешают».

«Мы видели, что на севере они очень хороши».

«Я нашел их очень хорошими и вежливыми».

«Думаю, что они были отборными войсками на содержании у союзников».

«Это были прекрасные, чистые люди, содержавшие в чистоте свои казармы».

«Они – великолепные солдаты».

«Они были заслуживающими доверия посыльными».

«Мы очень любили их».

«Они были спокойны и невозмутимы и держались группами».

\* Японские войска были выведены из Владивостока только 1 ноября 1922 г.

\*\* Помимо запрещенных товаров – алкоголя и опиума, китайцы привозили также кокаин и морфий. На территории Приморья еще с 1914 года действовал сухой закон, введенный в начале Первой мировой войны. Употребление опиума было также запрещено законами Российской империи, и в этой части старого законодательства не было особых отступлений ни у красных, ни у белых. Однако следует отметить, что подобными «подвигами» занимались и японские подданные – например, в январе 1919 г. в Николаевске-на-Амуре японский подданный Каваути Тайтэ продавал кокаин и морфий корейцам-дилерам, распространявшим наркотики далее среди русских.

«Мне приходилось иметь дело с китайскими офицерами, когда я был на [станции] Уссури в январе 1919-го».

«Китайцы и канадцы – только с ними мы не дрались, что много говорит о том, что мы думали о них».

«Они были великолепными солдатами, которые исполняли все те же обязанности, что и американцы».

«Они слушаются приказов намного лучше японцев и всегда готовы помочь в случае необходимости».

«Я часто видел их на учениях и у меня есть ощущение, что они – самые аккуратные солдаты из тех, что я когда-либо видел. У них прекрасная строевая подготовка».

«У них был тут китайский корабль. Выглядел примерно как наш крейсер III ранга «Олбани» (имеется в виду крейсер «Хайжун» – прим. А.П.)».

«Мы, морские пехотинцы, служили с ними в русском адмиралтействе (Дальзавод? – А.П.) и Международной военной полиции».

«Как-то с нами было 2 взвода китайцев. Я не думаю, что китайские солдаты отличались по росту хотя бы на полдюйма – все они казались ростом в 5 футов 11 дюймов (около 180 см. – прим. А.П.) и худощавого телосложения».

«Мы их не понимали».

«Мы всегда беспокоились, когда нас окружали китайцы».

«Они будут прятаться в домах и лачугах во время патрулирования и потом появятся на Сучанских шахтах».

«Однажды нам пришлось защитить роту китайцев, атакованную семёновцами. Там было совсем немного китайцев, и я никак не могу понять, почему? Похоже, они и сами не понимали, почему мы оказались там же...».

«Я считаю, что они – наихудший тип солдата из всех, что я видел. Как только начинаются неприятности – они все бросают и прячутся в сопках».

«Они были ужасны».

Как правило, китайские части не проявляли излишней активности в поиске противника – свою задачу они видели исключительно в защите своих соотечественников. Введение национальных секторов для патрулирования и разграничение зон ответственности, по всей видимости, довольно сильно ограничило контакты китайцев с представителями воинских контингентов других стран. Наверное, именно поэтому в воспоминаниях как белых, так и красных участников Гражданской войны в Приморье, а также военных из стран-союзников, они практически не упоминаются.

Тем не менее, отрывочные упоминания со стороны американцев подтверждают нахождение китайцев в таких местах, где концентрировались основные силы партизан – Сучан, Никольск-Уссурийский, Иман, Спасск.

## Отвод китайского контингента из России

Основные силы китайцев находились в России не менее года. Но после завершения Первой мировой войны стало все сложнее находить объяснения нахождению китайских войск на российской территории. Тем более, что в декларации Бэйянского правительства о вводе войск говорилось о том, что Китай не имеет никаких территориальных претензий к России и обязуется вывести свои войска по окончании действия обстоятельств, вызвавших ввод ограниченного смешанного контингента на территорию дружественного государства. Да и денег это авантюрное предприятие стоило немалых, а их-то как раз и не хватало Бэйянскому правительству.

Главной же причиной начала вывода китайских войск было полное крушение надежд китайского правительства на улучшение международного положения Китая за его поддержку стран Антанты – понесся существенные расходы (к участию в боевых действиях было подготовлено 100 тыс. войск, а в Англию, Францию и Россию было направлено более 200 тыс. рабочих т.н. «Китайского Трудового Корпуса»,



**Награждение командиров союзных войск японскими орденами Священного Сокровища. Владивосток, ноябрь 1919 г. Третий слева – коммодор Линь Цзяньчжан, четвертый слева – полковник Сун Хуаньчжан. Приказ о награждении зачитывает начальник штаба японского контингента в России генерал-майор Инагаки Сабуро**

на военные нужды было истрчено 220 млн. китайских серебряных юаней), Китай получил лишь отсрочку платежей по Боксерской контрибуции на 5 лет, возврат некоторых восторженных концессий, ранее принадлежавших Германии и Австро-Венгрии, и прочие столь же незначительные уступки. В результате китайская делегация, возглавляемая министром иностранных дел Китая Лу Чжэнсяном, покинула Парижскую конференцию, отказавшись подписать ее протокол\*. Лишь 15 сентября 1919 г. особым декретом президента Китайской Республики Фэн Гочжана были восстановлены отношения между Китаем и Германией, а затем был заключен сепаратный мирный договор.

В этих условиях ничто больше не связывало Китай с союзниками. Пришло время позаботиться о собственных интересах.

Судя по всему, первые китайские части стали выводиться на рубеже 1919/20 гг. Выведенные из России части отводились в приграничную полосу для усиления китайских погранвойск – продолжающаяся на востоке России гражданская война вызвала обеспокоенность китайских властей в Маньчжурии. Часть выведенных войск была расквартирована в Имяньпо и Муданьцзяне. Впоследствии их вернули в Наньюань.

Однако по состоянию на март 1920 года некоторое количество китайских войск все еще оставалось на территории Приморья, Приамурья и Забайкалья. Так, Шанхайский студенческий съезд горячо откликнулся на обращение русских студентов в послании от 20 марта 1920 г.: «Дорогие друзья, много благодарны мы Вам за Ваше доброе письмо. Мы Вас уважаем за Вашу борьбу. Эта борьба постепенно вызовет уважение к Вам всего мира. Приятно узнать, несмотря на господствующую неблагоприятную критику, истину о тех идеях, за которые борется народ Вашей страны. Согласно сообщению Пекинского правительства, китайские войска будут отозваны из Вашей страны, и мы верим, что скоро наступит время, когда другие страны прекратят свою интервенцию в Ваших национальных делах...».

Весной 1920 года начались поиски путей нормализации отношений с Советской Россией. В частности, через Ир-

\* Пренебрежение, высказанное Китаю союзниками, было настолько сильным, что представительство Китая на конференции (2 места) было малым даже по сравнению с такими странами, как Бельгия и Бразилия (по 3 места), а на заседание по поводу передачи Китаю Шаньдуна китайскую делегацию вызвали всего за 2 часа до его начала.

кутск велись переговоры о выводе китайских войск из Забайкалья. А уже в мае 1920 года в Москву была направлена военно-дипломатическая миссия генерала Чжан Сылина. Активизировался и диалог с Дальневосточной Республикой (ДВР), к юрисдикции которой относилось Приморье. 25 октября 1920 г. было принято решение упразднить «ставку дайцзяна во Владивостоке».

Тем не менее, на весну 1921 года во Владивостоке и Никольске-Уссурийском оставалось не менее роты китайской пехоты, выполнявшей роль военной полиции и занимавшейся, преимущественно, охраной интересов хуацяо.

Возглавлял ее лично Сун Хуаньчжан – после получения телеграммы с приказом о возвращении в Китай Сун Хуаньчжан оказался в нелегком положении. Хуацяо слезно требовали оставить энергичного офицера, умевшего вести дела с русскими и союзниками, в Приморье. Сун Хуаньчжан провел экстренное совещание с Линь Цзяньчжаном и направил в Пекин телеграмму, в которой просил оставить в Приморье хотя бы одну роту для несения военно-полицейской службы, а также учредить дополнительный офис вице-консула в Никольске-Уссурийском, чтобы иметь возможность своевременно оказать помощь находящимся в городе хуацяо. Насколько известно из работ современных китайских исследователей, рота была оставлена. Это подтверждает и время отъезда Сун Хуаньчжана из России – апрель 1921 года.

Относительно сроков вывода других частей точных сведений нет. Косвенно можно определить, что к концу октября 1919 года эскадрон Хань Хуйжуна, скорее всего, уже был отведен из Хабаровска на юг – если бы в городе находился китайский военный контингент, хотя бы и подчиненный японскому старшему офицеру, вряд ли мог бы иметь место инцидент с обстрелом калмыковцами отряда китайских канонеров у села Воронежское, о котором мы говорили выше.

Крейсер «Хайжун» находился во Владивостоке до октября 1920 года. Затем, с ноября 1920 по апрель 1921 года его заменяла вдвое меньшая канлодка «Юнцзянь» – интервенция близилась к своему логическому завершению, и это сказалось даже на том, как были представлены вооруженные силы всех участников на этом этапе развития событий.

Весной 1921 года остатки китайского контингента были наконец-то выведены на территорию Китая. Вооруженная интервенция на территорию сопредельного государства, совершенно необычная для полуколонизаторского Китая, была завершена.

Приняв участие в вооруженной интервенции на стороне держав, попутно искавших способы для усиления своего влияния в Китае, сам Китай не выиграл ничего. Его национальные интересы были грубо попорчены как в Париже в 1919 году, так и в Вашингтоне в 1922 году – если Китаю и вернули Шаньдун, оккупированный в 1915 году Японией, то за это его заставили оплатить Японии стоимость всех зданий и сооружений, построенных не только с 1915 по 1922 годы японцами, но и с 1897 по 1915 годы немцами! Лишь обратившись к Советской России, Китай встретил определенное понимание и признание своих прав, несмотря на глубоко заложенную «мину замедленного действия» в виде КВЖД. Все это в немалой мере способствовало успеху политики СССР в Китае в 1924–1927 годах и приходу к власти Гоминьдана при политической, финансовой и военно-технической поддержке Советской России.

*Автор выражает благодарность В.В. Титову за предоставление ценного фактического и иконографического материала.*

## Список основной использованной литературы:

1. Глуценко Н.А. История подготовки союзнической интервенции на территории Сибири и Дальнего Востока России в зеркале американской газеты «The New York Times». Вестник Томского государственного университета. 2014. № 379, с. 115–119.
2. Губельман М.И. Борьба за Советский Дальний Восток. 1918–1922. М., Воениздат, 1958.
3. Ефимов Г.В. Очерки по новой и новейшей истории Китая, М., Госполитиздат, 1948.
4. Залеская О.В. Приграничные отношения между Россией и Китаем на Дальнем Востоке в 1917–1924 гг.: исторический опыт. Благовещенск, Благовещенский гос. педагог. университет, 2006.
5. Звягин С.П. Правоохранительная политика Колчака. Омск, Кемерово, Кузбассвуиздат, 2001.
6. Исповетников Д.Ю. Публикации документов по истории гражданской войны на Дальнем Востоке (1917–1923 гг.): источниковедческий и археографический аспекты, диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук, М., 2015.
7. Кузьмин Г.В. Разгром интервентов и белогвардейцев в 1917 — 1922 гг. М., Воениздат, 1977.
8. Полотов А.В. Японские военные миссии в Маньчжурии, Сибири и на Дальнем Востоке России (1918–1922 гг.). Вестник ДВО РАН. 2012. № 4, с. 71–84.
9. Саввин В.П. Взаимоотношения России и СССР с Китаем, 1619–1927, М., 1930.
10. Системная история международных отношений. Т. 1 События 1918–1945, М., «Московский рабочий», 2000.
11. Чепик М.В. Деятельность дальневосточных чекистов по пресечению подрывной работы иностранных спецслужб в 1920–1922 гг., электронная публикация, режим доступа: [http://e-notabene.ru/hr/contents\\_2013\\_3.html](http://e-notabene.ru/hr/contents_2013_3.html)
12. Шишкин С.Н. Гражданская война на Дальнем Востоке. М., Воениздат, 1957.
13. Шишов А.В. Россия и Япония. История военных конфликтов. М., Вече, 2001.
14. Шкотово и партизанское движение, электронная публикация, режим доступа: <http://www.siberianexpedition.ca/story/shkotovo.php?lang=russian#profile-shevchenko>
15. American Expeditionary Forces, англ. яз., электронная публикация, режим доступа: <https://sites.google.com/a/bates.edu/aefsisiberia/home/american-expeditionary-forces>
16. Burt A.R., Powell J.B. and Crow C., Biographies of Prominent Chinese, Shanghai: Biographical Publishing Company Inc., 1925.
17. Cheng Yiwei, An Analysis of the Early Diplomatic Policies of Soviet Russia and China on the Chinese Eastern Railway, 1917–1925, Университет Альберты, диссертация, 2015, англ. яз., электронная публикация, режим доступа: [https://era.library.ualberta.ca/files/0p096936w/Cheng\\_Yiwei\\_201501\\_MA.pdf](https://era.library.ualberta.ca/files/0p096936w/Cheng_Yiwei_201501_MA.pdf)
18. The Diaries of Captain Malcolm Duncan Kennedy, 1917 – 1946, электронная публикация, режим доступа: [http://librarysupport.shef.ac.uk/kennedy\\_diaries.pdf](http://librarysupport.shef.ac.uk/kennedy_diaries.pdf)
19. Faulstich Edith M. The Siberian Sojourn, 2009, англ. яз., электронная публикация, режим доступа: <https://edithfaulstich.wordpress.com/tag/borda/>
20. FRUS (Foreign relations of United States), 1918, Russia, сборник документов, англ. яз.
21. Lieutenant Ben Stinchfield, англ. яз., электронная публикация, режим доступа: <https://sites.google.com/a/bates.edu/aefsisiberia/home/ben-stinchfield>
22. McMaster Christopher T. The International Military Police and the Allied Intervention in the Russian Civil War, 2014, VOL. 6 NO. 04 | PG. 1/2, англ. яз., электронная публикация, режим доступа: <http://www.inquiriesjournal.com/articles/891/the-international-military-police-and-the-allied-intervention-in-the-russian-civil-war>
23. Treaties and agreements with and concerning China 1894–1919, Vol. 2, NY, 1921.
24. Бэйян чжэнфу дуй Дэ сюаньчжань, дингу Жи се хэ дицзе Чжун-Жи цзюньши седин ды даньхань (Декларация объявления войны Германии Бэйянским правительством, заказ вооружения в Японии, а также телеграммы и письма касательно китайско-японских соглашений по армии и флоту), кит. яз., электронная публикация архивных документов, режим доступа: <http://dangshi.people.com.cn/GB/151935/151936/151947/9122798.html>
25. Ли Юнчан, 1918–1920 нянь Чжунго чубин Сиболиа шулунь (Об отправке китайских войск в Сибирь в 1918–1920 годах), кит. яз., электронная публикация, режим доступа: [http://jds.cass.cn:8080/Jwk\\_jdsyj/CN/abstract/abstract1634.shtml](http://jds.cass.cn:8080/Jwk_jdsyj/CN/abstract/abstract1634.shtml)
26. Сюэ Эр, Цянши вайцзяо: Бэйян чжэнфу чубин Сиболиа хуцяо (Сильная дипломатия: отправка войск Бэйянским правительством в Сибирь для защиты китайской диаспоры), Вэньши болань, №1 (2012), с. 5–10, кит. яз., электронная публикация, режим доступа: <http://history.sina.com.cn/bk/mgs/2014-08-08/210097314.shtml>
27. Сюэ Эр, Чэцяо 1918: Бэйян чжэнфу учжуан ху цю да чэтуй (Эвакуация китайцев в 1918 году: большая эвакуация китайцев из-за границы под охраной вооруженных сил Бэйянского правительства), кит. яз., электронная публикация, режим доступа: <http://history.people.com.cn/BIG5/205396/14200868.html>
28. Хэ Либо, Цао Сюэли, 1919: Бэйян хайцзюнь юй Мяоцзе шицзянь (1919: Бэйянский флот и Николаевский инцидент), кит. яз., электронная публикация, режим доступа: <http://www.dfholiday.com/wxlw/35138.html>



# Питермарицбургская пушка

Андрей Пахомов

**П**од знойным солнцем Южной Африки на благодатной земле Наталья стоит второй по населению город Южно-Африканской Республики – Питермарицбург (Pietermaritzburg). Названный в честь уже почти легендарных лидеров буриков времен Великого Трека Питера Ретифа (Pieter Mauritz Retief) и Герхарда Марица (Gerhardus Marthinus Maritz), бывшая столица бурской республики Наталь, а ныне центр провинции Квазулу-Наталь (KwaZulu-Natal), город имеет множество достопримечательностей. Одна из них – стоящая на перекрестке у здания городской ратуши, построенной еще в 1893 году, корабельная пушка, «часть истории и сама история».

Судя по надписям, это 12-фунтовое корабельное орудие произведено на заводах Каррона (Carron) еще в 1812 году. На каких точно кораблях Королевского флота эта пушка стояла и в кого стреляла до 1840 года, неизвестно.

В 30-40-е годы XIX века Королевский флот начал борьбу с работорговлей. В начале 1840 году одним из британских кораблей была захвачена португальская бригантина «Каролина» («Caroline»), перевозившая рабов. Построенная в начале того же года в Рио-де-Жанейро, она представляла собой плоскодонное судно, которое могло действовать у побережья, безнаказанно преодолевая песчаные банки



*Бригантина 30 – 40-х гг. XIX века. Примерно так выглядел «Фаун»*

и заходя в устья рек. Было решено зачислить его в состав британского флота.

Пройдя короткий ремонт в Саймонстауне, бригантина буквально за пару месяцев превратилась в Корабль Его Ве-



*Городская ратуша Питермарицбурга*



личества «Фаун» (HMS «Fawn»). Командовать кораблем стал лейтенант Джозеф Нурс (Joseph Nourse). Шесть орудий для вооружения корабля были переданы с линкора «Саутхэмптон» («Southampton»), судя по всему, среди них была и «наша» пушка. «Фаун» принимал активное участие в операциях против работорговли, до конца 1841 года захватив четыре судна с грузом рабов (в т.ч. 31 декабря 1840 года у бразильских берегов был захвачен португальский бриг «Асесера» («Asseiceira») с 332 рабами на борту).

4 мая 1842 года британский отряд под командованием полковника Чарльстона Смита (Charlston Smith) захватил Порт-Наталь (Port-Natal, ныне Дурбан), входивший в состав бурской республики Наталь, тем самым начав войну за эту территорию. В ответ буры осадили город, пытаясь заставить противника оставить его. На помощь британскому гарнизону пришел «Фаун». Пользуясь малой осадкой, он подошел к берегу и приготовился открыть орудийный огонь по противнику. Вскоре к британцам подошло подкрепление, осада была снята, а война закончилась 15 июля переходом Наталья под власть британской короны.



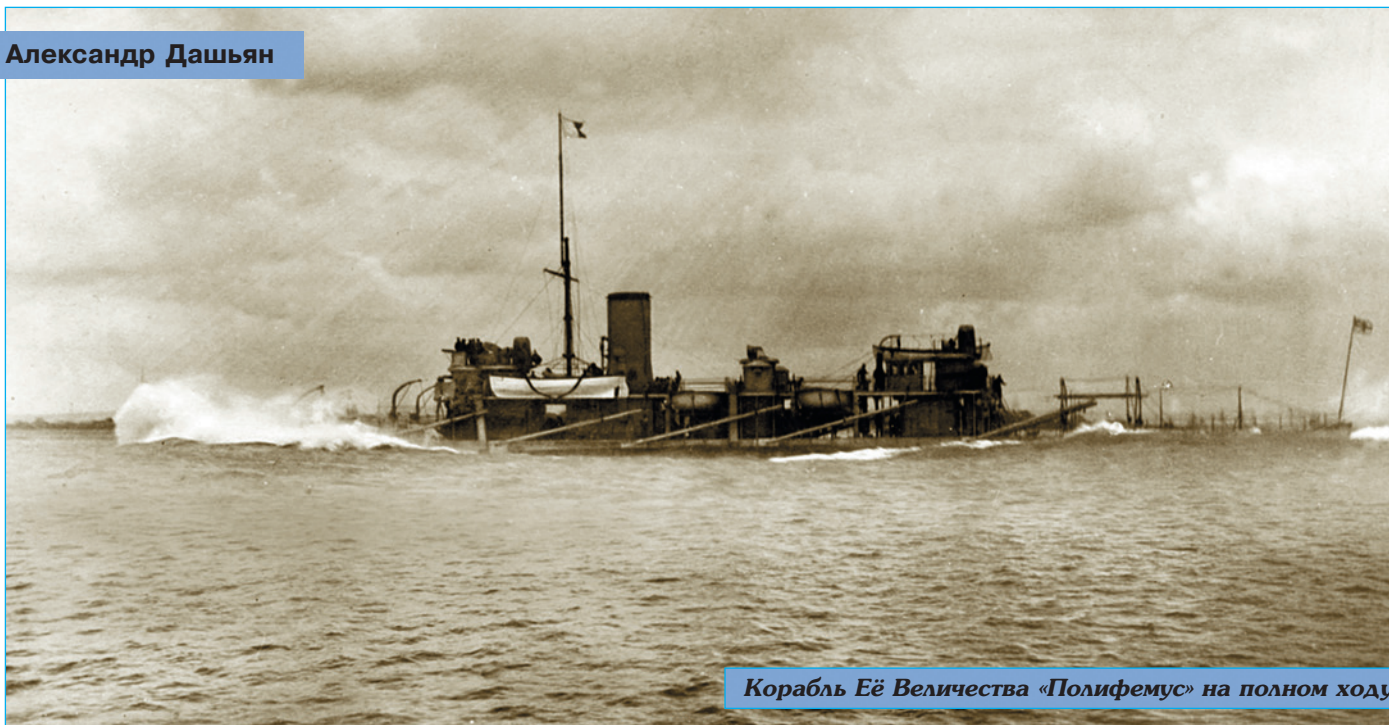
Центральная площадь Питермарицбурга. Вид на ратушу и стоящую перед ней пушку (в правой части снимка)

«Фаун» остался в Порт-Натале, изредка выходя в море. Так продолжалось 22 месяца, но весной 1844 года при выходе из порта он ударился о мель, получил пробоину и, чтобы не затонуть, выбросился на берег. Восстанавливать корабль не стали и в 1847 году продали на слом. Снятые с «Фауна» пушки установили в Порт-Натале, усилив его оборону. Через несколько лет «нашу» 12-фунтовку перевезли в Питермарицбург, где установили в Форт-Нэпире (Fort-Napier). Одновременно ее корабельный деревянный лафет заменили на крепостной железный. В Форт-Нэпире она была известна как «Часовая пушка» («One o'clock gun»), так как каждый день, кроме воскресенья, она именно в это время делала выстрел, отмечая прибытие почты из Дурбана. В 1879 году, когда началась война с зулусами, пушка заняла свое место на одной из батарей, прикрывавших Питермарицбург, но пострелять по противнику ей не удалось. В 1901 году, когда здание городской ратуши восстановили после пожара, пушку перенесли к его стенам, где она стоит и по сию пору, равнодушно взирая на происходящее вокруг.

#### Тактико-технические характеристики

12-фунтовая гладкоствольная дульнозарядная пушка	
Калибр	117,4 мм
Вес	1626 кг
Длина	2740 мм
Дальность стрельбы	1660 м
Вес снаряда	4,1 – 7,7 кг





Корабль Её Величества «Полифемус» на полном ходу

## «Полифемус» Идеальный корабль для борьбы с марсианами

«Сын грома» шел таким ходом, что через минуту уже покрыл половину расстояния между пароходиком и марсианами, – черное, быстро уменьшающееся пятно на фоне низкого, убегающего берега Эссекса.

Вдруг передний марсианин опустил свою трубу и метнул в миноносец тучи черного газа. Точно струя чернил залила левый борт миноносца, черное облако дыма за клубилось по морю, но миноносец проскочил. Наблюдателям, глядящим против солнца с низко сидящего в воде пароходика, казалось, что миноносец находится уже среди марсиан.

Потом гигантские фигуры марсиан разделились и стали отступать к берегу, все выше и выше вырастая над водой. Один из них поднял генератор теплового луча, направляя его под углом вниз; облако пара поднялось с поверхности воды от прикосновения теплового луча. Он прошел сквозь стальную броню миноносца, как раскаленный железный прут сквозь лист бумаги.

Вдруг среди облака пара блеснула вспышка, марсианин дрогнул и пошатнулся. Через секунду второй залп сбил его, и смерч из воды и пара взлетел высоко в воздух. Орудия «Сына грома» гремели дружными залпами. Один снаряд, взметнув водяной столб, упал возле пароходика, отлетел рикошетом к другим судам, уходившим к северу, и раздробил в щепы рыбацью шхуну. Но никто не обратил на это внимания. Увидев, что марсианин упал, капитан на мостике громко крикнул, и столпившиеся на корме пассажиры подхватили его крик. Вдруг все снова закричали: из белого хаоса пара, вздымая волны, неслось что-то длинное, черное, обьятое пламенем, с вентиляторами и трубами, извергающими огонь.

Миноносец все еще боролся; руль, по-видимому, был не поврежден, и машины работали. Он шел прямо на второго марсианина и находился в ста ярдах от него, когда тот направил на «Сына грома» тепловой луч. Палуба и трубы с грохотом взлетели вверх среди ослепительного пламени. Марсианин пошатнулся от взрыва, и через секунду пылающие обломки судна, все еще несшиеся вперед по инерции, ударили и подмяли его, как картонную куклу.

**Д** а простят читатели столь длинную цитату из «Войны миров» Герберта Уэллса, но, на мой взгляд, короткий бой отважного «Сына грома» с марсианами на фоне сцен бегства и хаоса – лучшее место романа. Однако далеко не все знают, что у «Сына грома» имелся вполне реальный прототип – корабль Её Величества «Полифемус» с необычной классификацией torpedo ram, или миноносный таран. Вот о нем-то и пойдет речь.

### Таран и торпеда

В истории военного кораблестроения было несколько периодов, когда в результате технологического прорыва средства нападения оказывались неадекватны средствам защиты. Именно таким кризисом стало появление в 60-е годы XIX века броненосцев – тогдашняя артиллерия ока-

залась совершенно не готова к борьбе с «железными боксерами». Начался лихорадочный поиск новых методов и средств борьбы на море. Уже Гражданская война в Америке продемонстрировала как бессилие артиллерии против брони, так и новинки в области войны на море: таран и шестовые мины. В разразившейся вскоре войне между Италией и Австрией таран подтвердил свою эффективность и на долгое время стал обязательным атрибутом любого крупного военного корабля.

Более того, в военно-морских кругах начало складываться «таранное лобби», представители которого проповедовали отказ от строительства броненосцев в пользу исключительно таранных кораблей. В Великобритании одним из наиболее ярких представителей этого направления был адмирал флота Дж. Сарториус, один из старейших офицеров флота и участник еще Наполеоновских войн



(родился в 1790 г.) – фигура авторитетнейшая и имеющая большое влияние в Адмиралтействе.

Не было забыто и второе новшество – шестовые мины. Идея мины, доставляемой к борту вражеского судна в конце концов трансформировалась в создание торпеды (первоначально именовавшейся «самодвижущейся миной»), запатентованной англичанином Уайтхедом в 1868 г. Хотя первые образцы нового оружия имели довольно посредственные характеристики, было ясно, что в будущем перед ним откроются прекрасные перспективы.

В августе 1869 г. мало кому тогда известный офицер Королевского флота Дж. Фишер (да-да, тот самый «Джеки» Фишер, будущий «отец Дредноута», на тот момент только что произведенный в командиры) предложил Адмиралтейству сформировать специальный комитет с целью обобщения имеющегося опыта использования шестовых и буксируемых мин, а также перспектив использования новомодных «торпед». Однако претворить в жизнь это предложение Фишеру удалось лишь после своего назначения на должность руководителя вновь образованного на базе артиллерийской школы «Экселлент» учебного центра «Вернон» (этот пост Фишер занял в 1872 г., занимаясь подготовкой соглашения о покупке у Уайтхеда лицензии на его изобретения). В мае 1873 г. Адмиралтейство наконец учредило «Торпедный комитет», основной целью работы которого стал ответ на вопрос – как наиболее эффективно использовать новое оружие?

Одновременно на Королевской верфи в Пемброуке началось строительство первого миноносного судна британского флота «Везувиус» («Vesuvius»). Сразу после пост-

### «Везувиус»



«Везувиус» – первое минное судно Королевского флота.

Заложен на казенной верфи в Пемброуке 16 марта 1873 г., спущен на воду 29 марта 1874 г., вошел в строй 11 сентября 1874 г.

Поскольку опыт Гражданской войны в Америке указывал на то, что лучшей защитой минного катера является скрытность, британскому первенцу по возможности постарались придать малозаметный силуэт и оснастить «тихими» машинами. Интересной особенностью «Везувиуса» стало использование в качестве топлива не общепринятого угля, а кокса, практически не дающего дыма при сгорании – это теоретически позволило отказаться от трубы. Впрочем, как показал опыт, с последней новацией британцы поторопились, и после первого же перехода дымовая труба заняла на корабле свое законное место.

Водоизмещение 244 т

Размеры 27,43(пп) x 6,7 x 2,59 м

Двигатели: двухвальная ПМ компаунд, 350 л.с., скорость 9,7 уз. Машина и котлы производства фирмы «Модсли».

Вооружение: Носовой подводный 406-мм ТА (10 торпед). Позже число ТА довели до четырех – добавились два бортовых и один поворотный в корме в диаметральной плоскости.



Миноносец «Лайтнинг»

ройки его придали учебному центру «Вернон», где «Везувиус» исполнял роль опытового судна для проведения разнообразных опытов с торпедным вооружением.

Проведенные испытания показали, что новое оружие имеет ряд неоспоримых преимуществ перед ранее известными шестовыми и буксируемыми минами. Настолько, что в Адмиралтействе были всерьез обеспокоены возможной угрозой сложившемуся балансу сил – ведь это «оружие слабого» при определенных условиях могло поставить под сомнение лидирующее положение британского флота.\*

Помимо тактики использования нового оружия, «Торпедный комитет» рассматривал и гипотетические средства защиты. От идеи некой «противоторпедной брони» пришлось отказаться – по мнению главного кораблестроителя британского флота Н. Барнаби подобная защита весила бы несоразмерно много. Поэтому защиту от возможных минных атак следовало возложить:

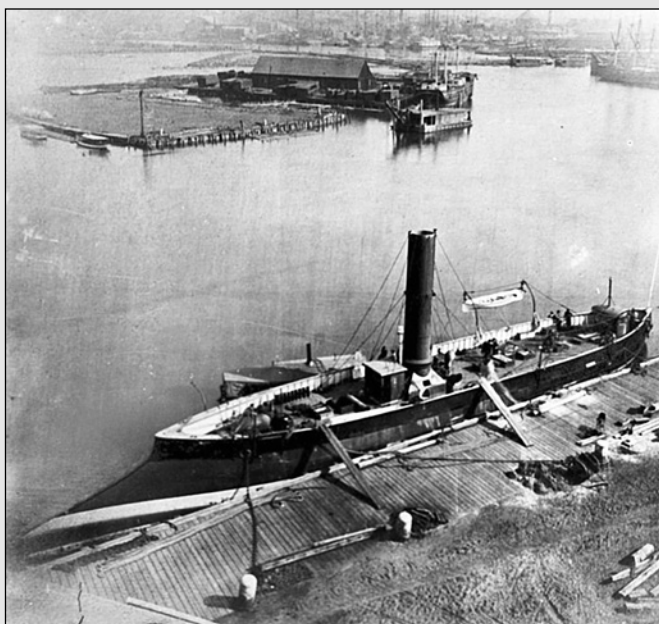
- в открытом море – на специализированные корабли;
- в гаванях и базах – на специализированные технические сооружения – боновые заграждения и противоторпедные сети. А с учетом того, что наилучшим временем для атаки была ночь, возросло значение еще одной новинки – прожектора.

Последнее обстоятельство (появление прожекторов) привело к тому, что первоначальная ставка на скрытность минных кораблей была признана неверной – гораздо более важной для выживания носителя торпед признавалась скорость, что и было реализовано в следующем миноносном корабле британского флота – знаменитом «Лайтнинге» («Lightning»). Поскольку дальность действия первых самодвижущихся мин едва превышала кабельтов, носителю было необходимо приблизиться на «пистолетный выстрел» к цели, и высокая скорость позволяла свести к минимуму время нахождения под огнем противника. Причем реальную опасность для носителя представляют даже не тяжелые орудия (которые зачастую просто не успевают навестись на цель), а многоствольные механические пулеметы (у нас традиционно называемые картечными, а в англоязычной литературе – гатлингами).

Поскольку торпеда рассматривалась исключительно как оружие ближнего боя, тактика ее применения мало отличалась от тактики нанесения таранного удара. Идея совместить таран и самодвижущиеся (первоначально – шестовые) мины впервые была реализована в США, где по проекту адмирала Д. Портера были построены экспериментальные миноносцы-тараны «Аларм» и «Интрепид». Хотя

\* Тот же Дж. Фишер, например, считал, что серьезнейшей ошибкой Адмиралтейства стал отказ от выкупа у Уайтхеда патента на новое изобретение (была лишь приобретена лицензия на производство). Это позволяло сделать торпеду исключительно «британским» оружием.

## «Аларм» и «Интрепид»



«Аларм» на территории Нью-Йоркской верфи ВМФ

«Аларм» и «Интрепид» – американские таранные миноносцы, созданные с учетом опыта использования минных катеров в ходе Гражданской войны в США 1861–1865 гг.

В 1865 году в США было принято решение построить два больших таранных корабля, приспособленных также для минных атак противника с помощью шестовых мин. Проектирование вело Главное управление вооружений ВМС США. Из-за сокращения финансирования работы по строительству кораблей реально начались лишь в начале 1870-х гг.

Первоначально вооружение кораблей включало массивный 10-метровый таран (изготовлен из кованого железа и опирался на броневой пояс) и шестовые мины (предусматривались три подводные шахты), через которые на 9-м шесте выдвигалась сама мина. Одна шахта помещалась под тараном, еще две – по бортам. Уже в процессе достройки шахты шестовых мин на «Интрепиде» (а впоследствии и на «Аларме») переделали так, чтобы через них можно было бы пускать и мины Уайтхеда.

Артиллерийское вооружение кораблей различалось – если на «Аларме» в дополнение к тарану в носовой части корабля стояло жестко зафиксированное погонное 15-дм гладкоствольное орудие Дальгрена (не считая четырех 9-фунтовых пушек побортно), то на «Интрепиде» ограничились четырьмя 24-фунтовыми гаубицами.

Заметно различалось и бронирование: на «Аларме» широкий 102-мм пояс из железной брони закрывал ватерлинию лишь в носовой оконечности, в то время как на более крупном «Интрепиде» он был, во-первых, толще (127 мм), во вторых – простирался на всю длину корпуса.

Интересной особенностью «Аларма» был его движитель – горизонтально расположенное гребное колесо оригинальной конструкции, запатентованное изобретателем Мэллори. С одной стороны, это обеспечивало кораблю высокую маневренность, с другой – КПД такого движителя был существенно ниже, чем у винта, что

предопределило низкую скорость (порядка 10 уз., вместо спроектированных 15).

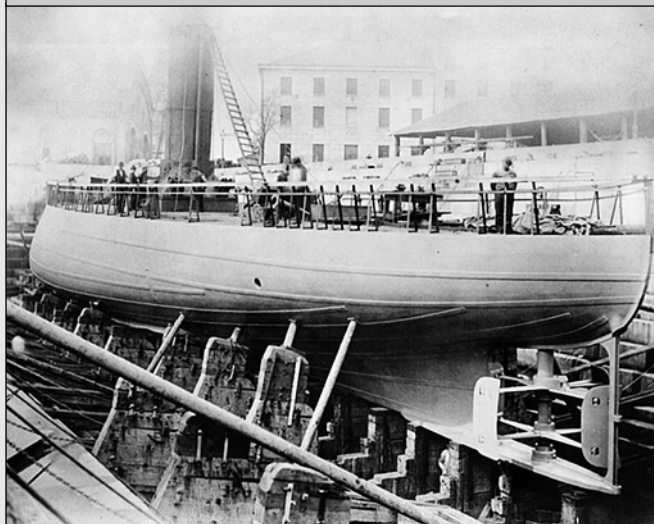
«Интрепид» приводил в движение более традиционный винт, однако и этот корабль не отличался ходкостью – всего 11 уз.

Название	«Аларм»	«Интрепид»
Место постройки	Верфь ВМФ, Нью-Йорк	Верфь ВМФ, Бостон
Заложен	начало 1870-х	
Спущен на воду	13.11.1873	5.3.1874
Вошел в строй	1874	31.7.1874
Водоизмещение, т	800	1150
Размерения, м:		
длина	48,3	51,9
ширина	8,5	11
осадка	3,2	3,7
Энергетическая установка:	2 паровых машины компаунд	
Мощность, л.с.:	900	1890
Двигатель:	колесо Фуллера	винт
Скорость хода, уз.:		
по проекту	15	
фактически	10	11
Вооружение:	3 шестовые мины	3 шестовые мины
	1 15-дм орудие Дальгрена	4 24-фнт гаубицы
	4 9-фнт пушки	

Оба миноносца-тарана вступили в строй в 1874 г., и использовались в основном для проведения опытов в области применения торпедного оружия, для чего шахты шестовых мин были приспособлены для запуска мин Уайтхеда.

В 1885 г. «Аларм» вывели в резерв, а в 1898 г. – продали на слом. «Интрепид» же в 1882 г. было решено перестроить в канонерскую лодку для службы в Китае. Однако, хотя финансирование и было выделено, работы шли неторопливо, а в 1889 году были полностью остановлены. В 1892 г. корабль продали на слом.

«Аларм» в сухом доке. Хорошо видно колесо Фуллера



опыт признали удачным, идея таранного миноносца нашла свое развитие по другую сторону Атлантики – в Великобритании.

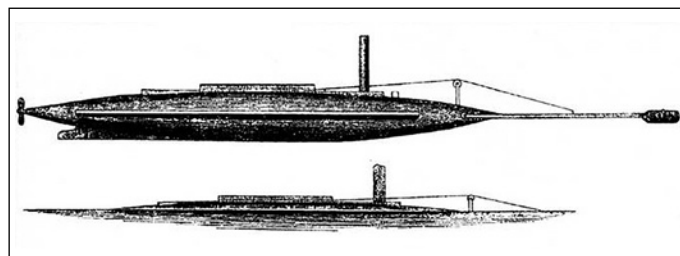
## Рождение «Полифемуса»

Отправной точкой в истории «Полифемуса» можно считать 26 сентября 1874 г., когда главный кораблестроитель Н. Барнаби направил на рассмотрение в Совет Адмиралтейства проект созданного им в инициативном порядке океанского торпедного корабля (1560 т, 61 х 8,2 м), обладающего мореходностью на уровне имеющихся броненосцев и способного поддерживать эскадренную скорость в течение 8 – 10 часов. При длительных переходах предусматривалась его буксировка более крупным судном. Вооружение состояло из одного подводного торпедного аппарата. Уже в этом проекте угадываются фамильные черты «Полифемуса» – веретенообразный корпус, процентов на 90% погруженный в воду. Сделано это было с целью максимально защитить корабль от воздействия артиллерийского огня, тут Барнаби обратился к опыту Гражданской войны в Америке и полупогруженным миноносцам (или «полуподводным» лодкам) типа «Давид».

Главная проблема нового проекта заключалась в том, что для получения заложенной в нем высокой скорости требовалась мощная и, главное, легкая энергетическая установка – по мнению самого Барнаби, удельная мощность машин должна была быть раза в два выше, чем у современных броненосцев. Впрочем, он был убежден, что прогресс в области корабельной энергетики позволяет надеяться на достижение такого результата, приводя в пример успехи компаний «Пенн» и «Торникрофт» в создании легких паровых машин\*.

Мнение Совета Адмиралтейства по проекту Барнаби было неоднозначным – слишком уж он необычно выглядел. В целом оно сложилось достаточно благосклонно для проекта, но рекомендовалось учесть результаты экспериментов на корабле «Актеон»\*\* с бортовыми подводными торпедными аппаратами (в проекте Барнаби имелся всего один носовой).

Включение в проект бортовых аппаратов привело к существенной переработке проекта. Представленный 6 ноября вариант вырос в размерах почти вдвое (3402 т, 85,3х13,6х7,8 м, 2 винта, 17 уз. при мощности 6800 л.с.) и нес как носовой, так и бортовые ТА. Никакого решения по новому проекту, однако, не последовало, и его было положили под сукно, но в следующем году интерес внезапно проявил 3-й лорд Адмиралтейства, Контролер флота Уильям Стюарт, поручив молодому талантливому инженеру фирмы «Армстронг» Филипу Уоттсу (будущему создателю знаменитых «эльзвических крейсеров» и не менее знаменитого «Дредноута») разработать детальные чертежи на основе эскизного проекта Барнаби. Согласно воспоминаниям современников, именно при передаче документации от Барнаби Уоттсу, сэр Натаниэль впервые упомянул о желательности оснастить новый корабль еще и тараном. Так что, вполне возможно, имел место следующий диалог:



Полупогруженный миноносец «Давид»

**Уоттс** (сжимая тубус с чертежами и тетрадь с расчетами): Есть ли что-то, что бы вы хотели передать на словах?

**Барнаби:** Да вроде все... Впрочем нет, еще бы мы хотели впихнуть туда таран.

Увы, неясно – сэр Натаниэль под «мы» имел в виду себя со своим помощником Дж. Даном, или Адмиралтейство... Впрочем, ситуация с тараном проявилась очень скоро.

В декабре 1875 г. проектом заинтересовался уже упоминавшийся ранее 85-летний адмирал Дж. Сарториус, ярый сторонник таранной тактики. Барнаби, который видел в будущем «Полифемусе» скорее таран, чем миноносец, рассчитывал получить от пользующегося в Адмиралтействе большим влиянием Сарториуса поддержку своей идеи, однако старый адмирал склонялся к совсем другому типу корабля – увеличенному корвету типа «Ровер», оснащеному тараном. Барнаби стоило больших трудов\*\*\* убедить Сарториуса в преимуществе «полупогруженного» тарана перед «таранным Ровером» – одним из аргументов стало то, что последний, как хорошо заметный, будет легко перехвачен сопровождающими броненосцы эскадронными кораблями – теми же канонерскими лодками, которые легко смогут сорвать атаку. В конце концов старый адмирал согласился с аргументами Барнаби, и будущий «Полифемус» трансформировался из «быстроходного броненосного миноносца» в «быстроходный небронированный таран» (впрочем, бронирование вскоре опять вернулось в проект) – однако настоять на полном отказе от торпед Барнаби не удалось, и последние де-факто оставались главным оружием корабля... Но таран был узаконен.

Впрочем, одобрение идеи тарана Сарториусом не значило, что ее безоговорочно приняли на флоте – ряд офицеров выступал против тарана в пользу чисто торпедного вооружения.

В это же время в Адмиралтействе родилась концепция «перехватчика», призванного отгонять и уничтожать вражеские минные суда от своих броненосцев. Проект Барнаби неожиданно оказался востребован и в этой роли, и вскоре последовало решение построить пару таких судов для проверки теории. Увы, в феврале 1876 г. на очередном заседании Совета Адмиралтейства выяснилось, что в ближайший год заложить новый корабль не получится из-за высокой загрузки казенных верфей.

12 марта 1877 г. на слушаниях в Палате общин Первый лорд Адмиралтейства говорил о новом корабле: *«в определенной степени это эксперимент; и, даже если эксперимент будет успешным, я сомневаюсь что он («Полифемус») вытеснит прочие типы боевых кораблей... но смею думать, что он станет грозным оружием, и, если сможет доказать свою успешность, его можно будет расценивать как своего рода соперника тем монструозным кораблям с толстой броней, которые, как мы знаем, будут построены в некоторых иностранных портах».*

Воспользовавшись вынужденной паузой, в Департаменте главного кораблестроителя занялись доработкой проекта с целью его удешевления. В июне 1877 г. был подготовлен эскизный проект корабля водоизмещением 2340 т (76,2х11,3х7,3 м) с очень высокой скоростью 17 уз. (у лучших броненосцев того времени – не более 14) и мощ-

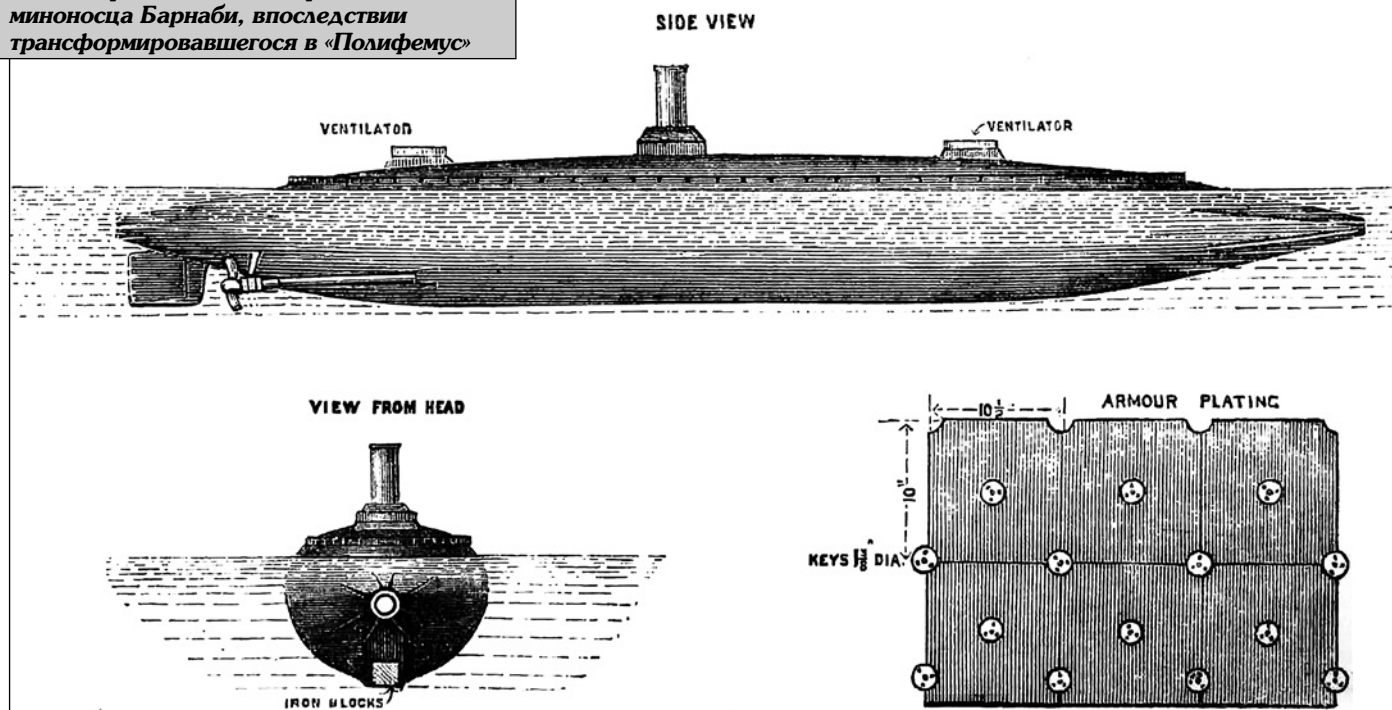
\* Так, по сведениям Барнаби, «Пенн» изготовил несколько легких паровых машин мощностью 4000 л.с. для итальянского флота, а «Торникрофт» собирается построить для германского флота миноносец со скоростью в 17 – 20 уз.

\*\* Подводные торпедные аппараты разработал А. Уилсон, сменивший Фишера на посту руководителя «Вернона» (1876-1881 гг.). Именно под его руководством был разработан выдвижной «совок», позволявший осуществлять выстрел из бортового подводного аппарата на ходу без риска повреждения торпеды набегающим потоком воды.

\*\*\* Барнаби потом жаловался Контролеру флота на долгие и сложные переговоры с Сарториусом.



Один из ранних эскизов броненосного миноносца Барнаби, впоследствии трансформировавшегося в «Полифемус»



ностью машин 5000 л.с. Дальность хода соответствовала требованию «Способен самостоятельно совершить переход из Плимута в Гибралтар или из Гибралтара на Мальту на скорости 10 узлов».

Вооружение состояло из пяти подводных торпедных аппаратов: носового (боезапас девять торпед), проходящего через таран, и четырех траверзных, по два на борт (шесть торпед). Выступающий из воды веретенообразный корпус защищался броневыми плитами, опускавшимися ниже ватерлинии, к тому же хорошей защитой служила вода, покрывавшая большую его часть. Основание дымовой трубы, сходные и вентиляционные люки прикрывали 6-дм гласисы.

Во второй половине 1877 г. в проект внесли последние изменения (что привело к росту водоизмещения до 2640 т), и в январе следующего года заказ на постройку корабля, получившего название «Полифемус», был выдан королевской верфи в Чатеме.

## Конструкция

### Корпус и надстройки

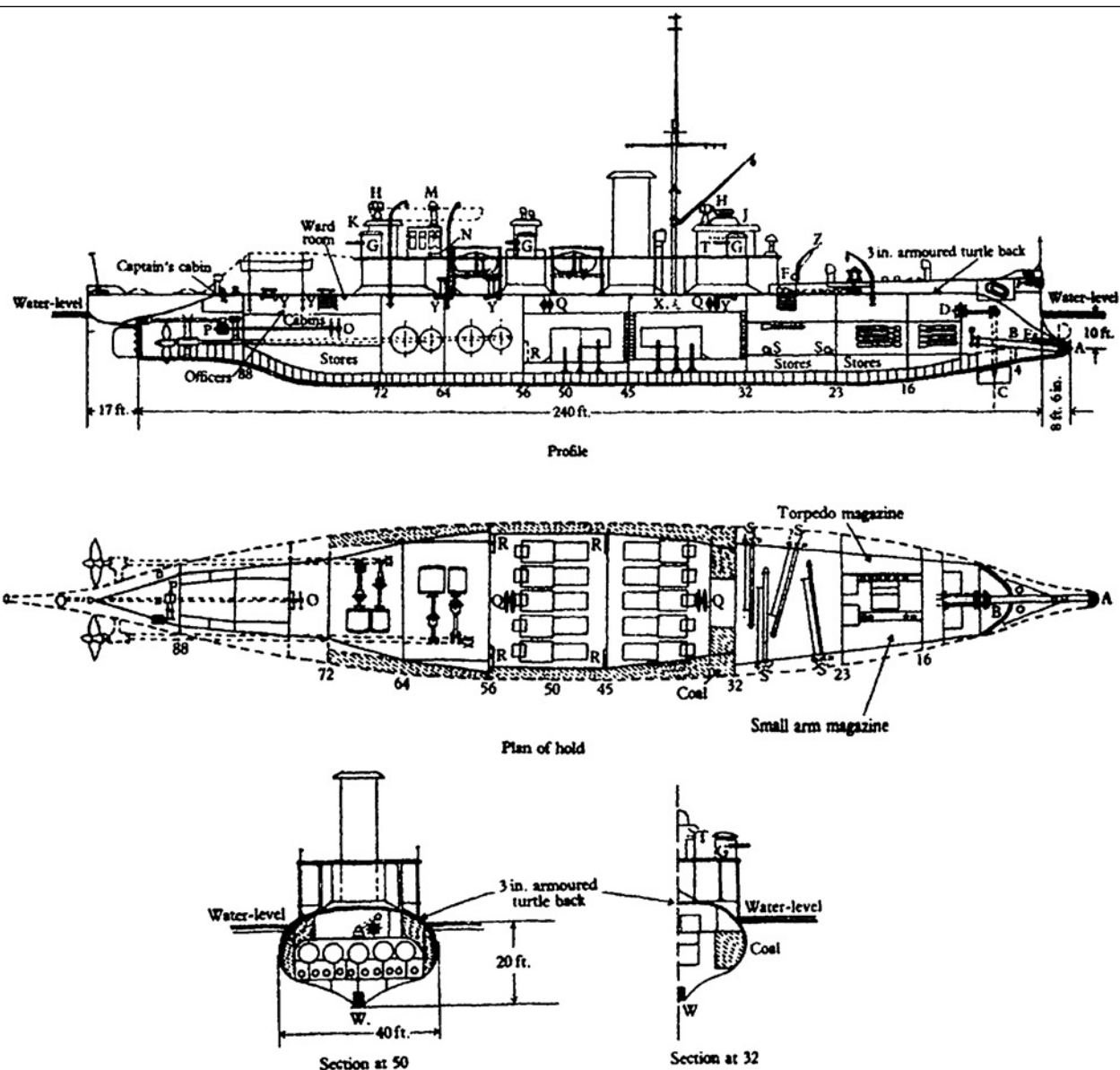
На фоне своих современников «Полифемус» выглядел пришельцем из иного мира – пожалуй, больше всего он напоминал однокорпусную подводную лодку времен Первой мировой – такой же длинный веретенообразный корпус («сигара») с узкой обтекаемой надстройкой, формирующей «погодную» палубу и оконечности – разве что на лодке эта надстройка выполнялась проницаемой, а на «Полифемусе» – нет. Овальный в плане, корпус не имел «борта» и «палубы» в привычном нам понимании этих слов – грань между ними попросту отсутствовала. То, что мы видим на фотографиях – не более чем легкая надстройка, призванная придать корпусу хоть какую-то мореходность и обеспечить безопасное передвижение экипажа. В носу она формировала низкий (1,4 м) полубак, в корме – квартердек. Пространство, сформированное этой надстройкой вне «сигары», использовалось для хранения некоторых припасов, а также для размещения якорного устройства и привода шпильей.

Корпус набирался по поперечной системе со шпацией 0,8 м (2,5 фт). По высоте он делился на главную и нижнюю палубы и трюм (напомним, что формирующая верхнюю часть корпуса верхняя палуба, она же «спина кита», она же «тартлдэк», имела сильно выгнутую форму и частично смыкалась с палубой надстройки), а по длине – на 12 водонепроницаемых отсеков: с 1-го по 4-й размещались торпедные аппараты с боезапасом и жилые помещения экипажа, с 5-го по 8-й – машина, котлы и динамо-машина, далее в корму располагались каюты офицеров, погреб боезапаса скорострельной артиллерии и кладовые. Из палуб непрерывной выполнялась верхняя и формально – главная, хотя последняя и имела в районе машин большие вырезы и сводилась в этом месте до узкого коридора.

К разработке обводов тарана приложил руку знаменитый Уильям Фруд, потративший массу времени на то, чтобы подобрать оптимальную форму. Испытания на моделях, кстати, показали, что таран снижает сопротивление среды, что положительно сказалось на ходкости «Полифемуса».

Корабль имел две таранные переборки – одну на 4-м шп., вторую – на 16-м – для предотвращения распространения воды в случае сильных повреждений корпуса при таране. Как уже писалось ранее, через таран проходила труба торпедного аппарата, казенная часть которой выступала за первую таранную переборку на 0,6 – 0,9 м. Второй отсек (между шп. 4 и 16) служил погребом для торпед носового ТА и был оборудован компрессором для зарядки торпед воздухом. Третий отсек (между шп. 16 и 23) также являлся погребом боезапаса – в нем хранились торпеды для бортовых ТА и стоял еще один компрессор. Бортовые ТА находились в следующем, четвертом, отсеке (между шп. 23 и 32). Боевые части торпед помещались в минном погребе в трюме, непосредственно под отделением торпедных аппаратов. Там же хранилась и часть боезапаса к скорострельным пушкам Норденфельда. Основной погреб боезапаса скорострельной артиллерии располагался в корме под нижней палубой (трюм), примыкая к кормовой переборке машинного отделения.

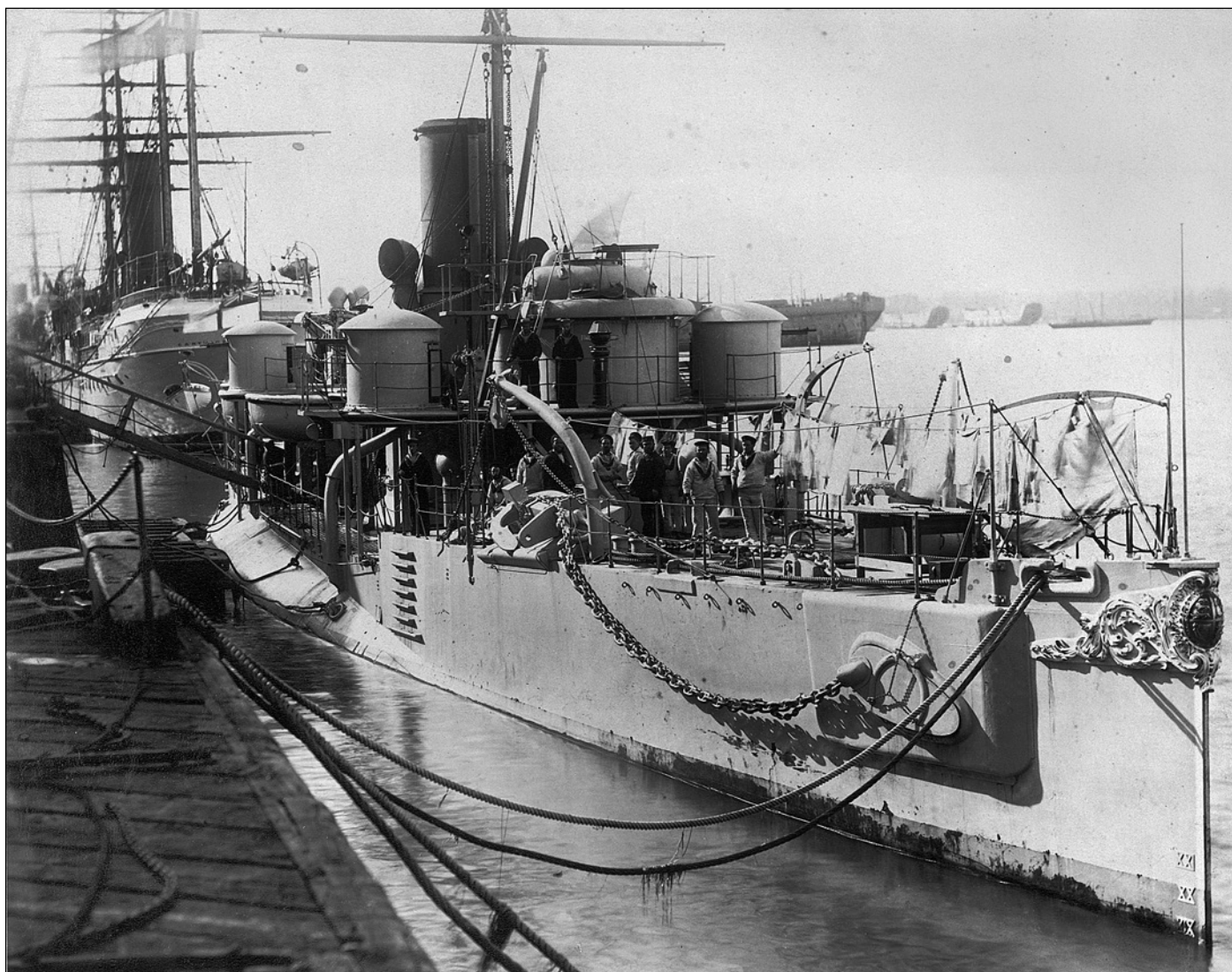
Довольно любопытно была выполнена килевая коробка, сформированная вертикальными и горизонтальными лис-



Вид с полубака «Полифемуса» на шпиль и необычный цепной ящик

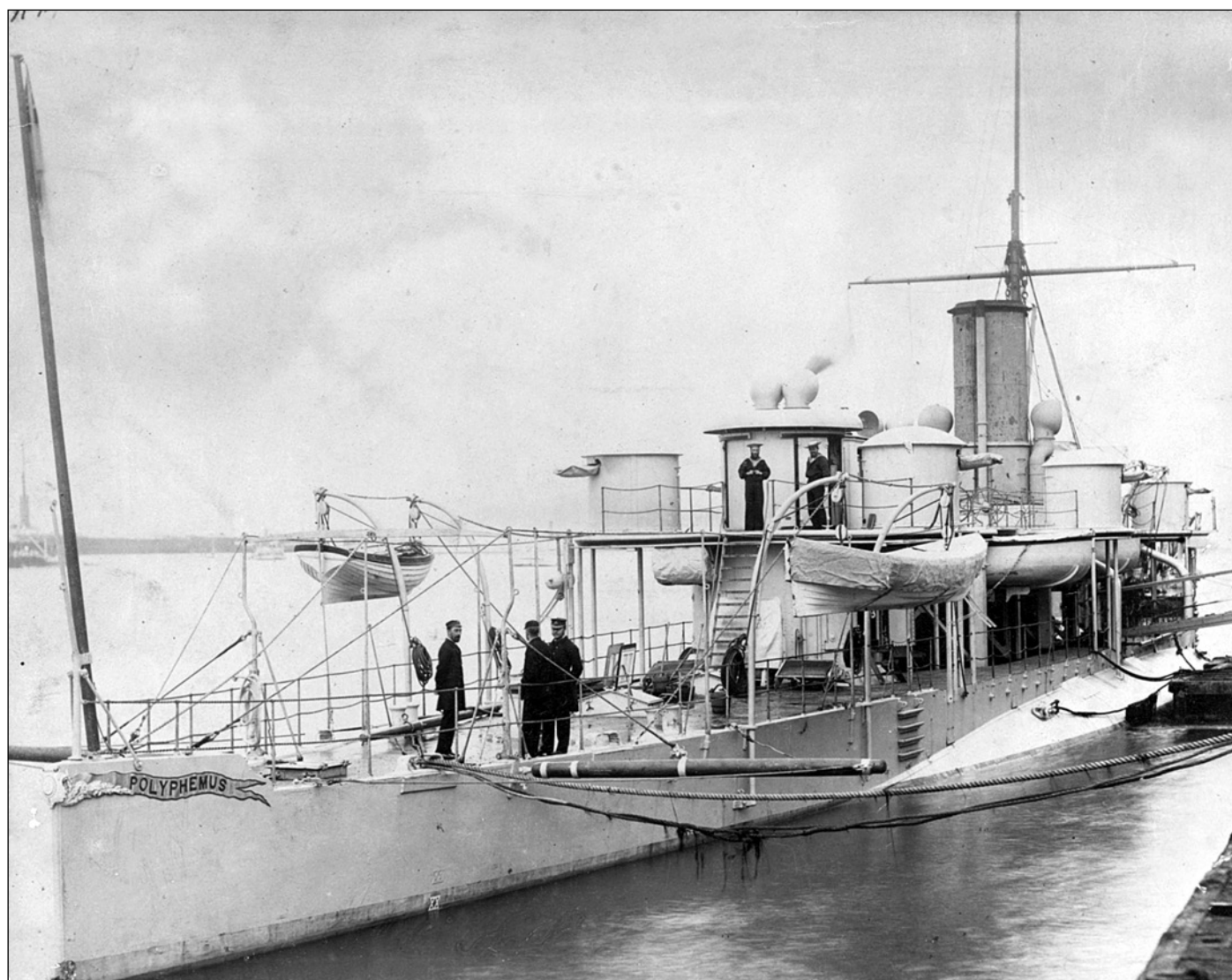
тами стали, образующими «желоб» шириной 0,5 и глубиной 0,9 м, в который уложен балласт в виде чугунных чушек весом в 360 тонн. Причем балласт мог быть сброшен как весь (что уменьшало осадку корабля на 30 – 35 см), так и частично, что позволяло, при необходимости, менять дифферент. Гидравлический привод сброса находился в боевой рубке. Механизм сброса балласта согласно регламенту следовало проверять каждые две недели. Кроме твердого, «Полифемус» мог принять жидкий балласт (воду) в несколько специально предусмотренных для этого отсеков под машинами и котлами.

Верхняя палуба «Полифемуса» находилась всего на 1,2 м выше ватерлинии и в свежую погоду свободно заливалась водой, что создавало трудности в передвижении экипажа – именно для этого в средней части корпуса на высоте 4,4 м над верхней палубой была оборудована так называемая «парящая», или навесная палуба, на которую через четыре тамбура выводились все сходные и вентиляционные шахты. Три из них были водонепроницаемы до высоты 1,8 или 2,1 м от верхней палубы. Четвертый, через который выводились дымоходы котлов и воздухопроводы, также был водонепроницаем на высоту нескольких футов.

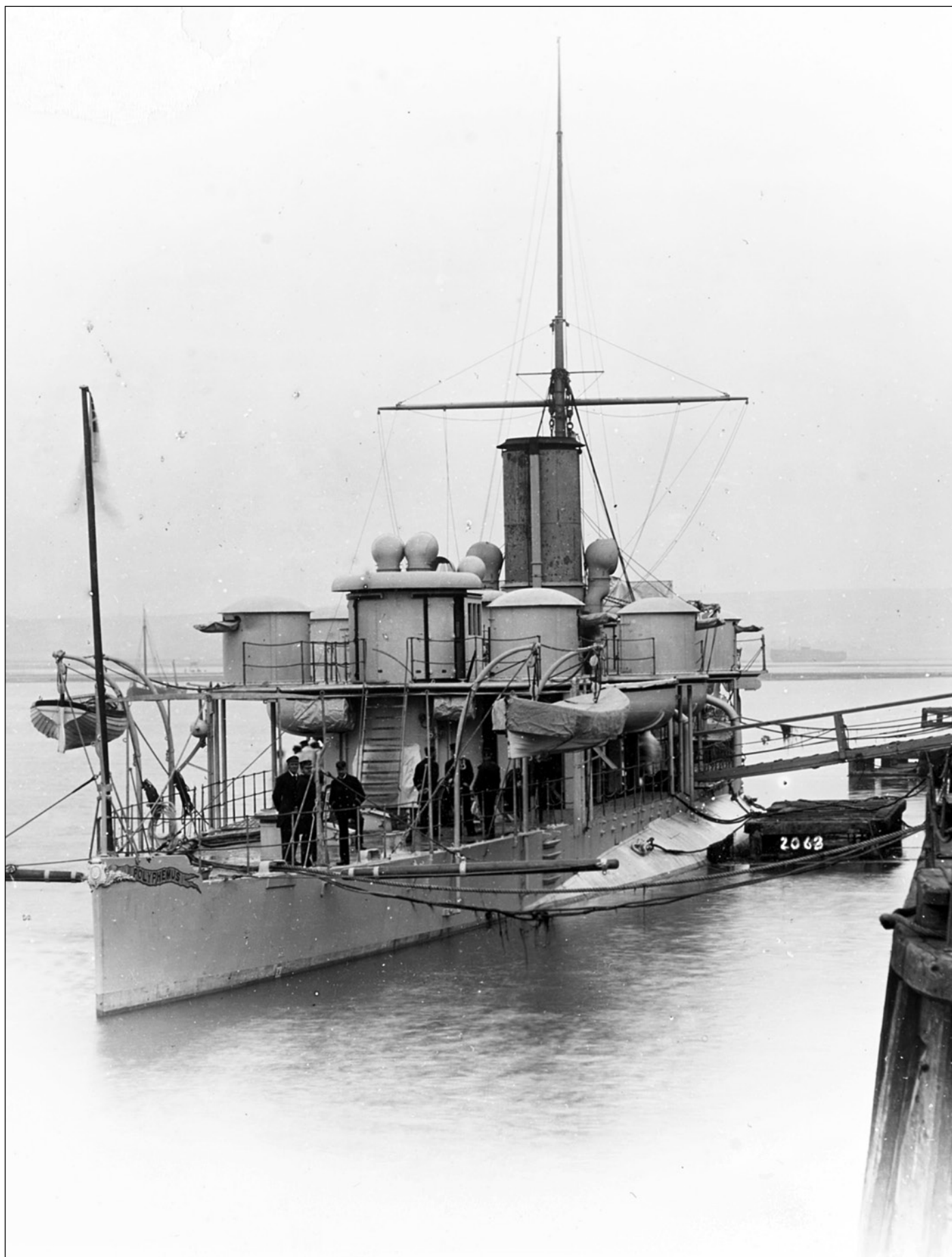


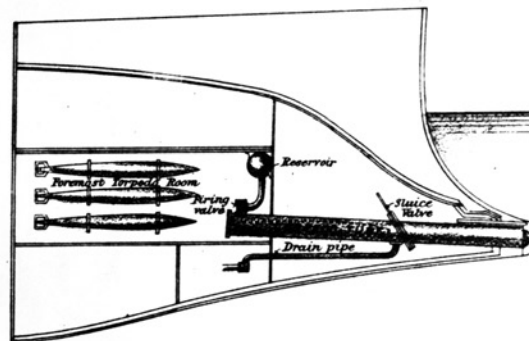
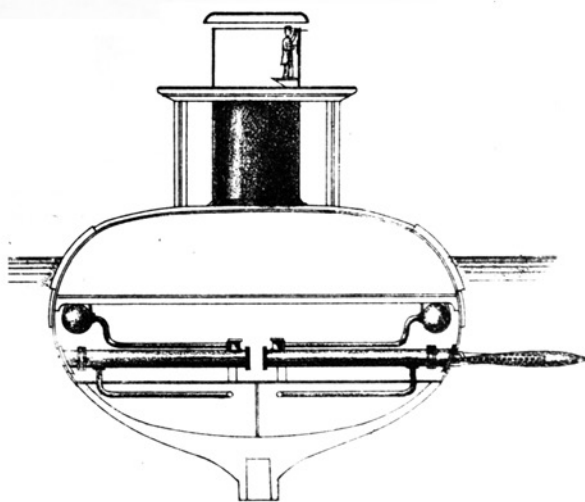
«Полифемус» вскоре после вступления в строй (здесь и на с. 42-43)











Первый тамбур, расположенный над переборкой по 32 шп. (носовая переборка КО №1), имел наибольшие размеры и связывал навесную палубу со всеми помещениями внутри корпуса в носовой оконечности, а также с КО №1 правого и левого борта. Второй – над переборкой по 45 шп. (переборка между КО №1 и №2) – в него выводились дымоходы всех 10 котлов. Третий – над переборкой по 56 шп. (переборка между КО №2 и МО №1) и служил для доступа в КО №2 (левого и правого борта) и МО №1. Четвертый – над переборкой по 72 шп. (задняя переборка МО №2) соединял навесную палубу с МО №2 и помещениями в кормовой оконечности.

На уровне навесной палубы над первым и четвертым тамбурами размещались боевые рубки с постами управления кораблем. Резервный пост управления находился над третьим тамбуром, но в отличие от основных не имел бронирования. Также на навесной палубе размещалось шесть вращающихся башенок со скорострельными пушками Норденфельда (по три на борт).

### Энергетическая установка

Машины и котлы занимали всю среднюю часть корпуса от 32 по 72 шп. (29,7 м) в четырех водонепроницаемых отсеках. Вдоль борта на протяжении этих отсеков тянулись продольные переборки, отделяющие угольные ямы.

«Полифемус» стал первым британским кораблем крупнее миноносца, оснащенным локомотивными котлами, обеспечивавшими на тот момент лучшую паропроизводительность на единицу веса. К этому времени такие котлы успешно эксплуатировались как на суше (на железной дороге), так и на море – преимущественно на миноносцах. Котлы «Полифемуса» с рабочим давлением пара 8,4 атм. были несколько крупнее применявшихся на миноносцах (длина 4,4, диаметр 1,6 м) и изготовлены с некоторым запасом, в расчете на то, что они будут вынуждены непрерывно работать длительное время. Запас котельной воды – 50 т. Даже с учетом резервной воды весовая отдача котломашинной установки «Полифемуса» составляла 101,6 кг (2 длинных центнера) на 1 л.с. против 190,5 кг (3,75 центнера) у традиционной ЭУ с цилиндрическими котлами. Да и места новые котлы занимали существенно меньше, что для «Полифемуса», с его плотной компоновкой, было весьма существенно.

10 локомотивных котлов размещались по пять в двух котельных отделениях. Сами котельные отделения делились надвое продольной переборкой – при этом находилась она не в диаметральной плоскости, а была сдвинута к левому борту, в результате чего в котельных отделениях правого

борта находилось по три котла, а левого – только по два. Над котельными отделениями на уровне главной палубы размещались паро-динамо. Приточная вентиляция в котельных отделениях обеспечивалась вентиляторами с паровым приводом (на главной палубе) диаметром 1,2 м (в отсеках с тремя котлами, по два в каждом) и 1 м (КО с двумя котлами). Эти вентиляторы обеспечивали в КО избыточное давление 6 дюймов водяного столба.

Два отделения, следующих за котельными, занимали горизонтальные паровые машины «компаунд» производства компании «Хамфрис энд Теннант» (четыре цилиндра, два – высокого давления диаметром 965 мм; два – низкого диаметра 1626 мм, ход поршня – 991 мм) – в носовом располагалась работающая на левый борт, в кормовом – на правый. Суммарная мощность при нормальном давлении 5500 л.с., при форсированном – 7000 л.с.

Машины вращали два трехлопастных винта диаметром 4,3 м (шаг – 4,6 – 5,2 м) с частотой вращения 120 об./мин.

Нормальный запас угля (250 т) хранился в 16 угольных ямах, расположенных в пространстве между бортом и продольными переборками.

Связь между котельными и машинными отделениями осуществлялась с помощью водонепроницаемых дверей.

### Бронирование

Как уже упоминалось, корпус «Полифемуса» имел овальную в плане форму, поэтому описывая защиту корабля невозможно разделить понятия «бортовое» и «палубное» бронирование, поскольку четкой границы между бортом и палубой нет – вся верхняя часть «сигары» на глубину от 1,2 до 1,8 м ниже ватерлинии закрывалась 76-мм (3-дм) броней. Кстати – броня эта была не монолитной, как иногда упоминается, а слоеной, причем 76 мм – это толщина с учетом корпуса: два слоя толщиной по 12,7 мм (1/2 дм, внутренний слой – обшивка) конструкционной стали, далее два слоя стали повышенного сопротивления фирмы «Виттворт» толщиной по 25,4 мм (1 дм), причем внешний подвергался термической обработке (закалка в масле). Ближе к диаметральной плоскости один из слоев «виттвортской» стали отсутствовал, и общая толщина уменьшалась до 51 мм (2 дм)\*. Основания тамбуров, ведущих на навесную палубу, защищались гласисами толщиной 152 мм и высотой 1,1 м. Носовой тамбур по всей высоте защищался 203-мм (8-дм) броней, как и боевая рубка. Башенки скорострельных картечных защищались 19-мм броней.

\* Именно это и позволяет ряду авторов утверждать что бортовая броня «Полифемуса» составляет 3 дюйма, а палубная – 2 дюйма.

## Вооружение

Корабль был вооружён пятью подводными 356-мм торпедными аппаратами: носовым и четырьмя траверзными. Боезапас — 18 торпед Mark II\*

Артиллерийское вооружение состояло из шести двухствольных 1-дм картечных Норденфельда\*\*, размещённых в легкобронированных поворотных башенках. Спустя некоторое время (до июня 1885 г.) угловые башенки (носовую правого борта и кормовую левого) заменили на скорострельные 57-мм пушки Гочкиса, а в остальных четырех двухствольные картечники заменили на четырехствольные. Впоследствии число 57-мм пушек возросло до шести, а картечники вместе с башенками демонтировали.

## Рули и маневренность

Поскольку предполагалось, что маневренность корабля со столь необычными обводами будет посредственной, помимо традиционного руля «Полифемус» оснастили двумя носовыми параллельными выдвижными балансирными рулями. Почему двумя? Мешал носовой торпедный аппарат — пришлось оси рулей относить от диаметральной плоскости.

Ожидания относительно плохой маневренности оправдались, относительно эффективности носовых рулей — нет. Так, на скорости 14,5 уз. «Полифемус» ложился на обратный курс (разворот на 180 градусов) за 3 минуты при действии только основного руля. С подключенными носовыми рулями это время сокращалось всего на 30 сек. На скорости 10 узлов время разворота увеличивалось до 5 и 4 минут соответственно. Выигрыш в 15-20% уменьшения радиуса поворота не стоил тех ухищрений, на которые пришлось пойти при размещении капризной выдвижной конструкции.

## Плавсредства

Помимо традиционных шлюпок и катеров на шлюпбалках, «Полифемус» комплектовался двумя плотами. Последние крепились на специальных полозьях на уровне навесной палубы и могли быть спущены на любой из бортов в зависимости от необходимости по упомянутым полозьям. Правда пользоваться ими предполагалось в случае крайней необходимости — обратный подъем плота на штатное место был связан с рядом трудностей — впрочем, для повседневной службы они и не предназначались.

Кстати, именно эти плоты послужили основанием для одной из многочисленных «уток», связанных с «Полифемусом» — в ряде изданий начала 80-х гг. XIX века можно прочитать о «навесной палубе», которая в случае гибели корабля должна была всплыть и играть роль спасательного средства. Впрочем, нечто подобное можно встретить и в современной литературе...

## Электрооборудование

«Полифемус» также стал первым британским кораблем, использующим электросеть напряжением 80 В. Отказ от применявшихся ранее параметров (800 В) был вызван целым рядом несчастных случаев (наиболее известный — смертельный случай на борту броненосца «Инфлексибл»). После повторных испытаний в 1884 г. корабль оснастили двумя боевыми прожекторами — на носовой и кормовой боевых рубках.

\* Дальность хода 600 ярдов (549 м) при скорости 18 узлов. Боевой заряд 26 фунтов (12 кг).

\*\* При вступлении в строй «Полифемус» нес помимо 1-дм картечных Норденфельда еще какое-то число механических пулеметов Гарднера калибром 11,43 мм.

## Бытовые условия

Вот с чем на «Полифемусе» было плохо — так это с бытовыми условиями. Все жилые помещения располагались внутри корпуса на уровне главной (или жилой) палубы (рядовой состав в носу, офицеры — в корме), фактически ниже ватерлинии. Понятно, что ни о какой естественной вентиляции речи не было — чтобы обеспечить сносные условия нахождения экипажа внутри стальной сигары пришлось устанавливать сложную систему принудительной приточной и вытяжной вентиляции. Кроме того, большие неудобства возникали из-за специфической формы корпуса «Полифемуса» — подволок главной палубы находился на приемлемой высоте лишь вблизи диаметральной плоскости, опускаясь к бортам, так что стоять в полный рост на жилой палубе можно было далеко не везде.

## Постройка и испытания

Корпус корабля был заложен на казенной верфи в Чате-ме 21 сентября 1878 года. Стапельный период занял чуть меньше трех лет — довольно солидный срок для столь небольшого корабля, что объясняется в первую очередь его сложностью и необычностью. Постройка корабля сопровождалась бурным обсуждением в прессе — при этом противники идеи миноносного тарана приводили довольно необычные аргументы. Так, в 1879 г. в газете «Таймс» появилась статья, в которой среди прочего имелись и критические замечания в адрес конструкции «Полифемуса», причем одним из главных стало предположение, что хотя корабль и снабжен скорострельной артиллерией на навесной палубе, ее расчеты в бою быстро «иссякнут», и «Полифемус» станет «беспомощным, и может быть легко захвачен умелыми и решительными людьми».

Спуск на воду состоялся 15 июня 1881 года при большом стечении народа. Крестной матерью корабля выступила госпожа Тревелин, супруга Секретаря Адмиралтейства.

25 ноября в должность вступил первый командир корабля — командер Уильям Мэй.

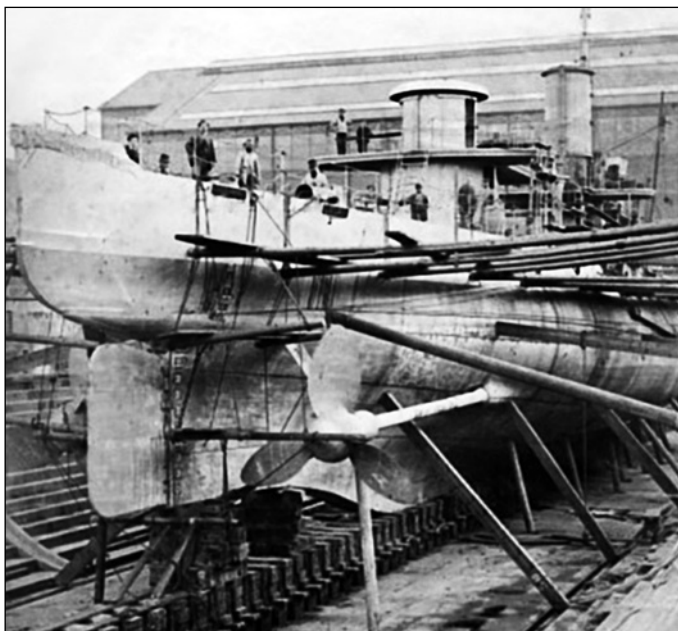
На 6-часовые испытания полным ходом «Полифемус» вышел в марте 1882 г. на мерной миле, оборудованной на отмели Маплин.

Увы, испытания сразу не задались — слабым звеном оказались легкие, мощные, но очень уж «нежные» локомотивные котлы. Главный механик в своем отчете указывал, что максимальная развитая мощность составляет всего 4800 л.с. против контрактных 5500 л.с. и то всего на полчаса, после чего котлы потекли так, что испытания пришлось прерывать и спешно возвращаться с мерной мили в Ширнесс, пока пары не сели окончательно.

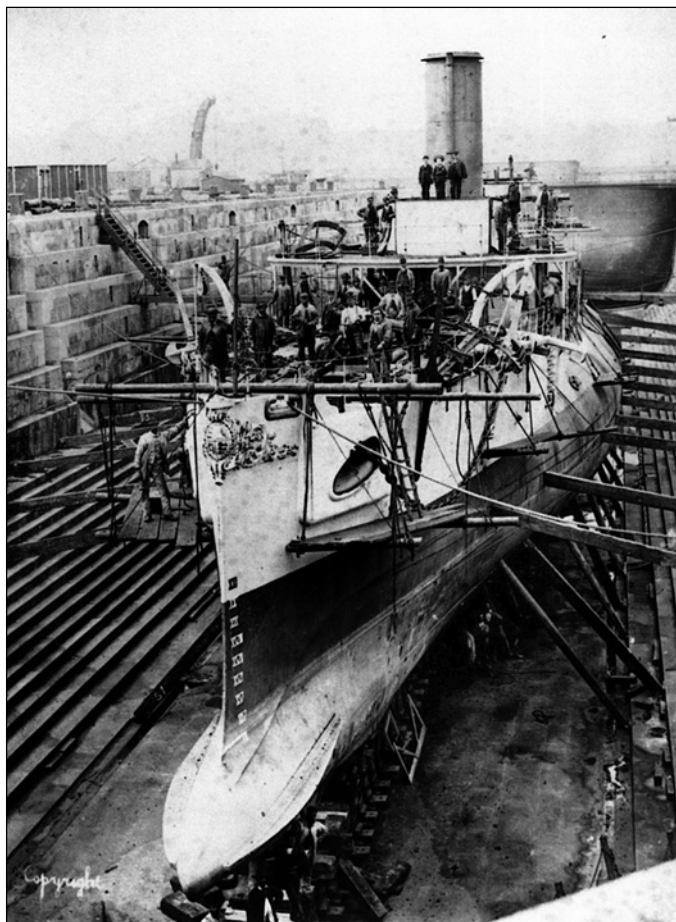
Обследование котельной группы специалистами показало, что виной всему стала неудачная конструкция систе-



Спуск на воду тарана «Полифемус» — литография из иллюстрированного журнала того времени



**Вверху и справа: «Полифемус» в доке Королевской верфи в Чатэме в достройке, 1881 г.**

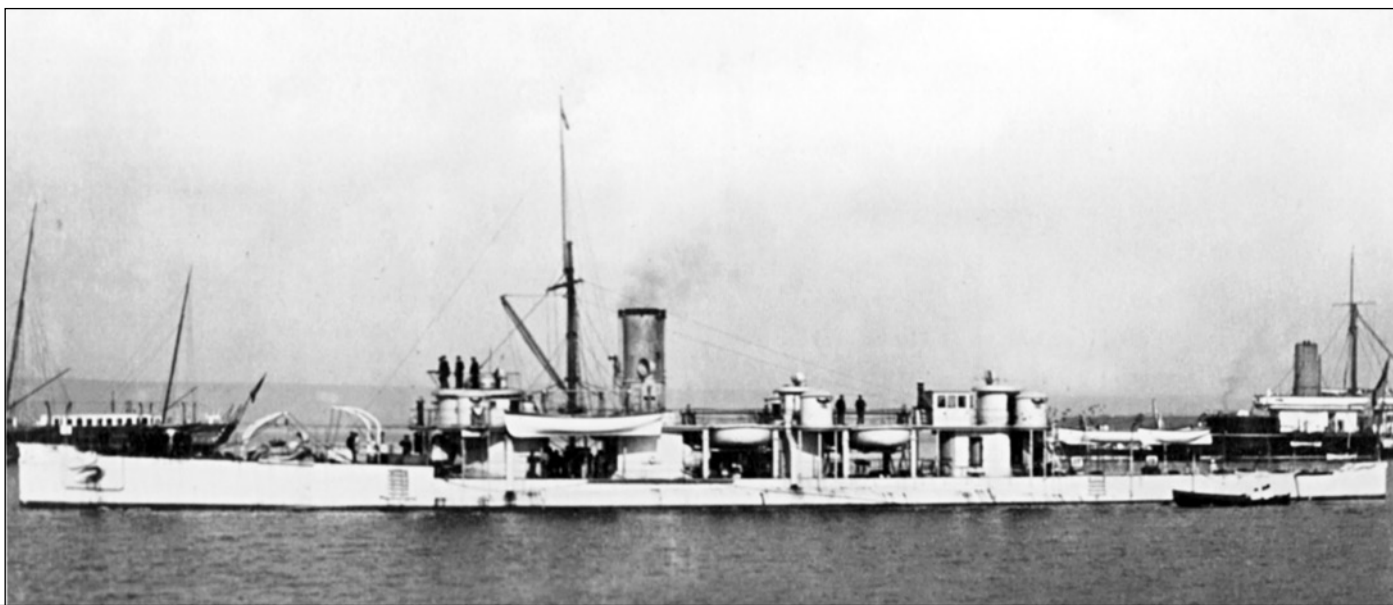


мы приточной вентиляции, способствующая неравномерной работе котлов. Главный механик Райт предложил заменить локомотивные котлы на более традиционные овальные – как на корветах «Комюс» и «Сателлит», а пока они не готовы, передать «Полифемус» флоту для испытаний торпедных аппаратов и торпед, снизив в целях безопасности допустимое давление с 8,4 до 4,9 атм. Райт считал, что до замены котлов максимальная мощность «Полифемуса» ограничена 4000 л.с., а скорость – 16 уз., да и то на очень ограниченное время.

Во время испытаний торпедного вооружения также выявился ряд недостатков. Начиная с того, что пуск мин из бортовых аппаратов оказался возможен при скорости порядка всего 8 уз. При пробеге на скорости 9,5 уз. выдвижной совок оказался согнут набегающим потоком воды, а торпеда самым неприличным образом застряла... Пуски из

носового торпедного аппарата прошли успешно – но только за счет того, что «Полифемус» так и не показал своей заявленной скорости – возможность успешного пуска 18-узловой торпеды из носового торпедного аппарата корабля, идущего 17-узловым ходом вызывала среди морских офицеров вполне обоснованные сомнения...

История с новыми котлами для «Полифемуса» вылилась в целую эпопею – заказать их предполагалось еще в



**«Полифемус» вскоре после вступления в строй. Корабль несет «тропическую» окраску, характерную для кораблей Средиземноморской эскадры: белоснежный корпус и палевые трубу и мачту**



1882 г., но только в следующем году последовало выделение средств на это Королевской верфи в Чатэме. Прошел еще год, и на слушаниях в парламенте в мае 1884 г. разразился скандал – лорд Леннокс язвительно интересовался у представителя Адмиралтейства, как так получается, что «...в статье расходов по верфи в Портсмуте нам предлагают на этот год выделить 61 631 фунтов на постройку «Изумруда», «Корморана», ремонт «Шаха» и изготовление **НОВЫХ КОТЛОВ ДЛЯ «ПОЛИФЕМУСА»**. Но в прошлом году мы уже выделяли средства на изготовления этих же котлов на верфи в **ЧАТЕМЕ!**»

Переоборудование «Полифемуса» проходило на верфи в Портсмуте в первой половине 1884 г. Не оправдавшие себя локомотивные котлы демонтировали (что с учетом особенностей конструкции корабля оказалось довольно непростым делом), а их место в котельных отделениях заняли восемь (по два в каждом КО) овальных двухтопочных котлов (давление осталось неизменным – 8,4 атм). Схема притяжной вентиляции также претерпела изменения, внешне это выразилось в несколько ином расположении расстройбов вентиляции вокруг дымовой трубы. Тогда же на корабле появились боевые прожекторы.

Летом 1884 г. «Полифемус» под командой командера Сэндайлендса (сменившего Мэя на этом посту в мае) вышел на повторные испытания, на этот раз завершившиеся полным успехом. На протяжении всех шести часов котлы и машина работали безукоризненно. Средняя мощность при составила 5520 л.с., а в последние полчаса достигала 5780 л.с. Четыре пробега на мерной миле показали среднюю скорость 17,847 уз.

Общая стоимость «Полифемуса» (с учетом замены котлов) составила 248 475 фунтов стерлингов (по состоянию на 1 июля 1884 г.).

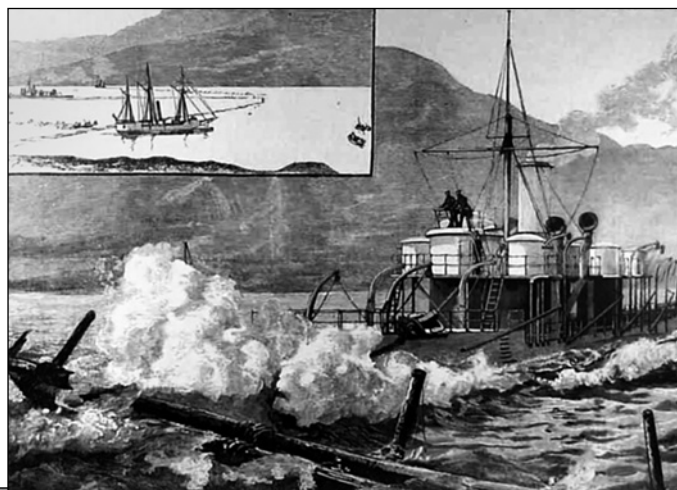
### Второй и третий корабли

Заказ на второй корабль этого типа был сделан этой же верфи 30 декабря 1881 года, но 10 ноября следующего года заказ был отменен, к постройке не приступали, а корабль так и не получил имени.

Еще один заказ этой же верфи в рамках программы Норбрука последовал 6 марта 1885 года, однако постройка корабля, успевшего получить название «Эдвенчур», была отменена 12 августа того же года. В этом проекте была предпринята попытка избавиться от основного недостатка «Полифемуса» – низкой мореходности – путём существенного увеличения высоты надводного борта с добавлением соответствующей надстройки.

### Служба

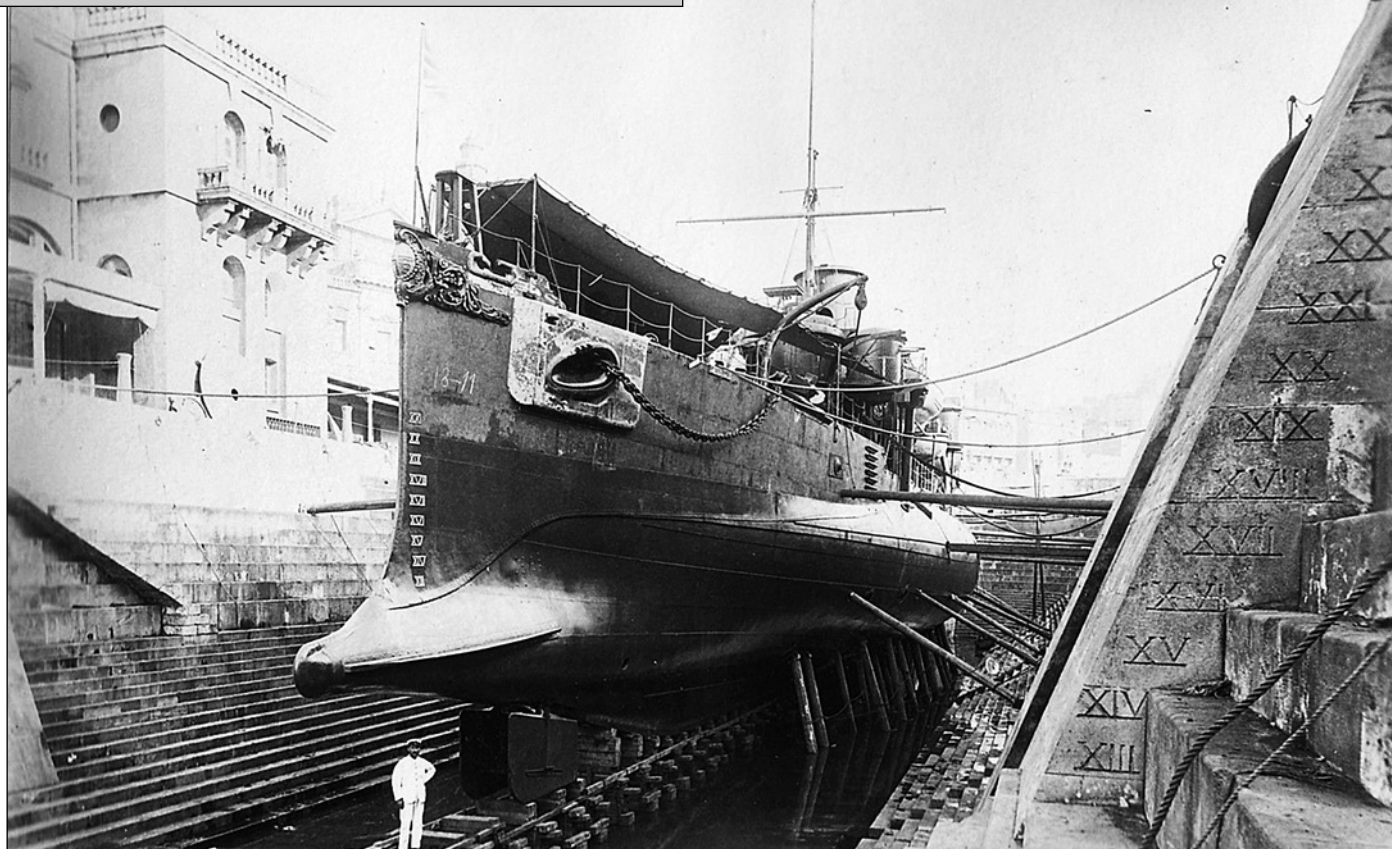
Практически всю свою службу «Полифемус» провел на Средиземном море. Пожалуй единственным исключением стал короткий период в 1885 г., когда корабль был включен в состав экстренно собранной «эскадры специального назначения» адмирала Хорнби в связи с очередным обострением отношений с Россией. Согласно планам британского Адмиралтейства, в случае начала войны британский флот должен был нанести удар по русскому флоту, укрывшемуся в Кронштадте. Для оценки возможности прорыва в хорошо укрепленную гавань, в июне 1885 г. в Беренха-



Одна из самых эффектных фотографий «Полифемуса»: разогнавшийся до максимальной скорости корабль таранит боновое заграждение. Беренхавен, июнь 1885 г. На врезке вверху – литография этого же события из иллюстрированного журнала того времени



**«Полифемус» в мальтийском доке. На фото хорошо видна конструкция двойных вспомогательных рулей**



вене была оборудована защищенная стоянка, подходы к которой прикрывали миноносцы, а сама акватория ограждена бонами и сетями.

В ходе учений выяснилось, что корабли эскадры не в состоянии преодолеть рубеж обороны. Все, кроме «Полифемуса». 30 июня, легко увернувшись от пущенных в его сторону торпед (10 торпед с 6 миноносцев), он на полном ходу эффектно протаранил боновое заграждение и прорвался в гавань.

До 1886 г. «Полифемус» базировался на Девонпорт, после чего ушел на Средиземное море, обеспечив переход на Мальту миноносцев №21 и №22.

В январе 1900 г. корабль встал на прикол в Чатеме. Непродолжительное время с апреля 1902 г. он использовался в качестве тендера торпедной школы «Дифенс». На слом корабль был продан 7 июля 1903 года.

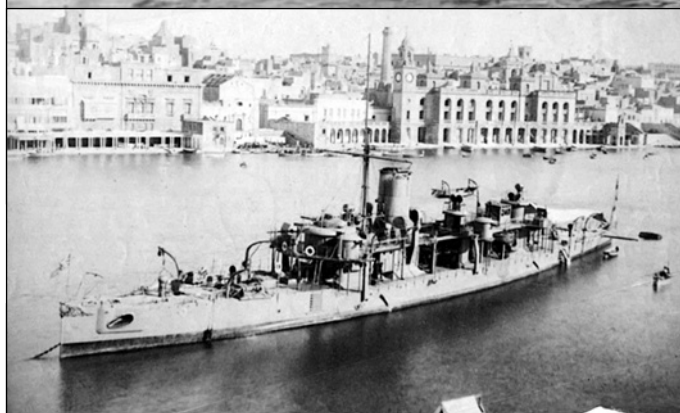
## Оценка проекта

Как уже упоминалось, на фоне своих современников «Полифемус» выглядел пришельцем из иного мира. Не имея ни одного орудия «приличного» калибра, корабль, тем не менее, смотрелся чрезвычайно «хищно», особенно на ходу, когда его и так низко сидящий корпус почти полностью скрывался волнами. В первые годы службы он пользовался большой популярностью в офицерской среде британского флота, и служба на нем, несмотря на тяжелые бытовые условия, считалась почетной. Увы, звезда «Полифемуса» светила недолго – появление скорострельной артиллерии поставило крест на самой концепции миноносца-тарана: такой корабль имел шансы на успех лишь пока на флоте господствовала нескорострельная артиллерия, использующая дымный порох. С появлением скорострельной артил-

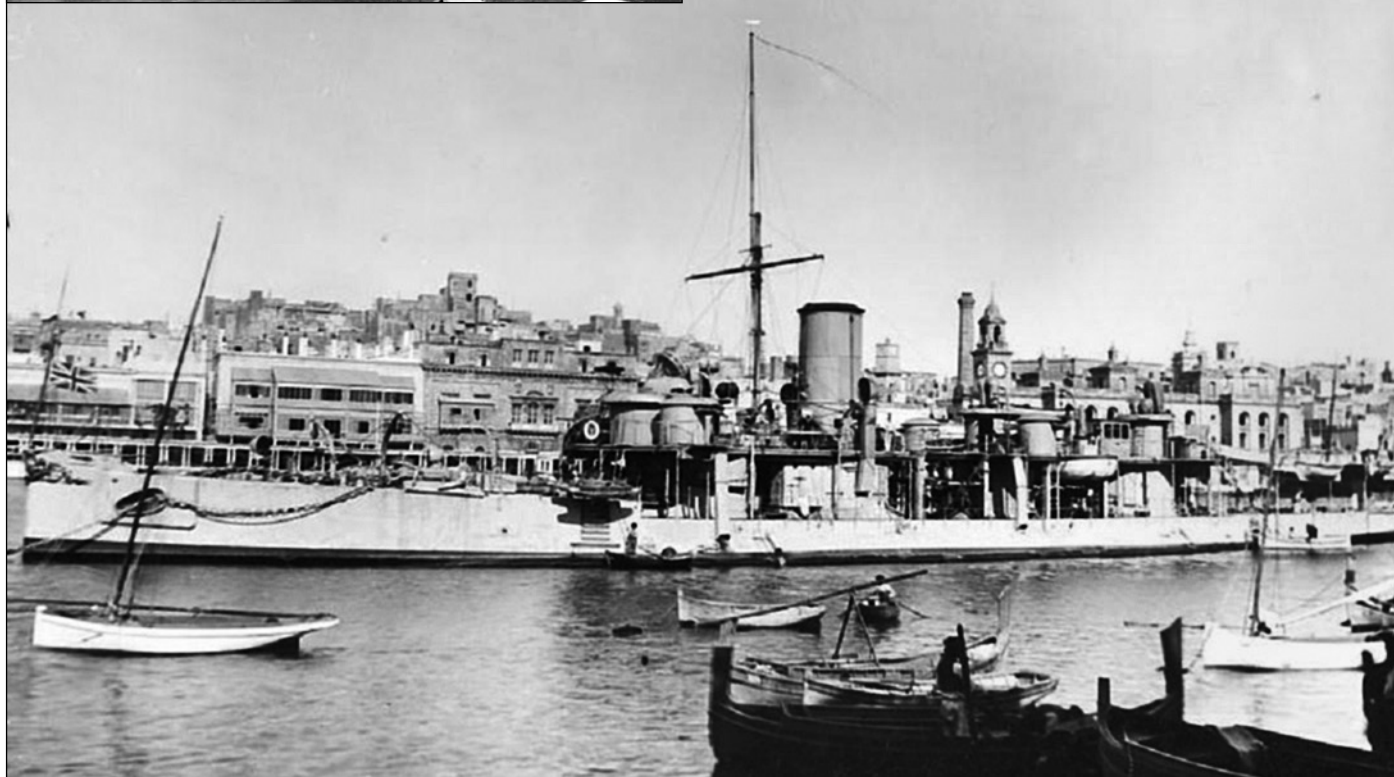
Водоизмещение (т):	2640
нормальное	
Размерения (м):	
длина между перпендикулярами	73,2
по ватерлинии	78,3
наибольшая	80,9
ширина	12,2
осадка носом	6
осадка кормой	6,1
Площадь погруженной части мидель-шпангоута (кв.м)	58,1
Энергетическая установка:	
валов	2
тип	горизонтальная 4-цилиндровая машина компаунд
мощность (л.с.):	
при нормальном дутье	5520
при форсированном дутье	7000
Скорость хода (уз.):	
при нормальном дутье	15
при форсированном дутье	18
Дальность плавания, миль (уз.)	1780 (10)
Запас угля, т:	
нормальный	200
полный	270
Экипаж (чел.)	80
Вооружение:	шесть 25-мм картечных Норденфельда пять 14-дм торпедных аппаратов

## Веса «Полифемуса» согласно спецификации от октября 1881 г. (т)

Корпус	1302
Машины	551,6
Вооружение	39
Снаряжение и припасы	113
Топливо	200
Нормальное водоизмещение	2627



**«Полифемус» в гавани Мальты.  
Корабль частично  
переворужен 57-мм  
скорострельными пушками**





лерии ситуация кардинально поменялась – теперь атака одиночным кораблем, пусть и имеющим большую по сравнению с обычным миноносцем боевую устойчивость, могла рассматриваться как не самый дешевый способ самоубийства. Да и скорость в 18 уз. уже спустя пять лет после вступления в строй не выглядела чем-то выдающимся...

Тем не менее, понятно это было лишь людям, так или иначе связанным с флотом. Для простого же обывателя «Полифемус» смотрелся как этакое чудо-оружие, способное бороться с самыми крупными броненосцами на равных. К таковым относился и известный фантаст Герберт

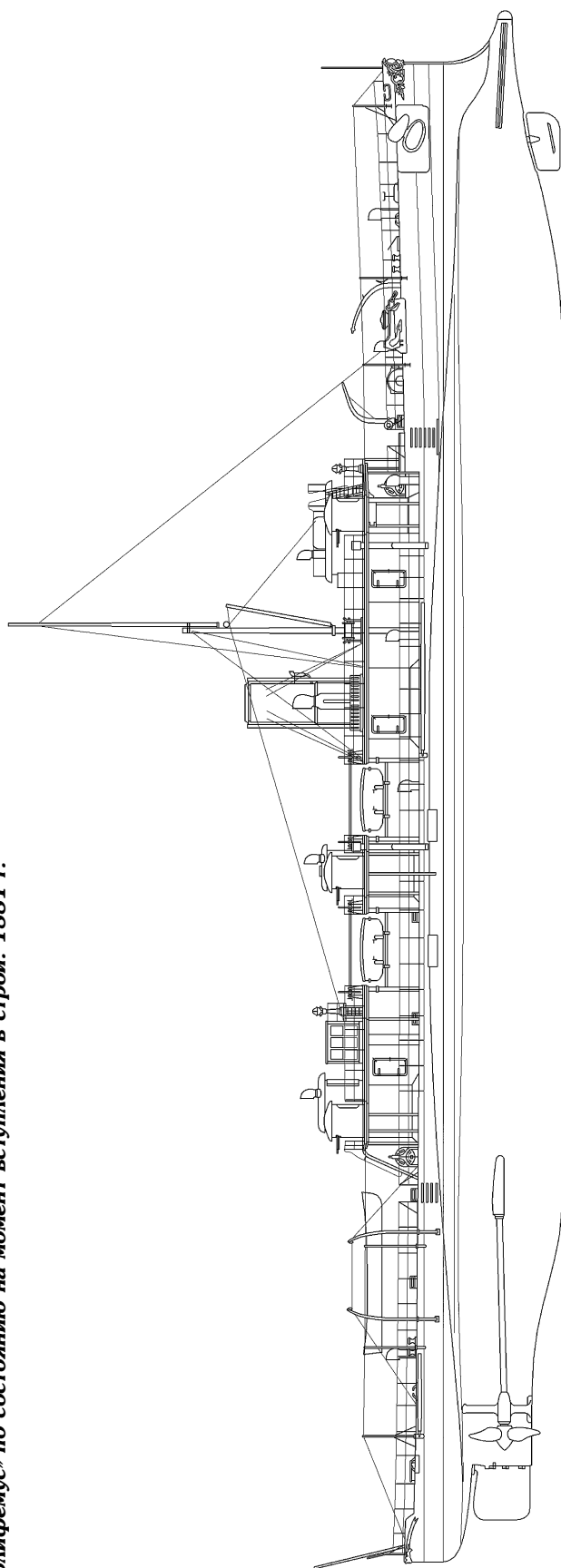
Уэллс, описавший «Полифемус» в своем фантастическом романе «Война миров» в образе таранного миноносца «Сын грома», которому он для солидности «присвоил» еще одну дымовую трубу. Вот и вышло, что, когда в 1897 г. роман увидел свет, «Полифемус» уже практически не имел боевой ценности. В отличие от «Сына грома» – как-никак именно он нанес марсианам наибольшие «боевые» потери.

Интересно, конечно, было бы посмотреть, как повел себя «Полифемус» в поединке с реальными марсианами, но они так и не прилетели...

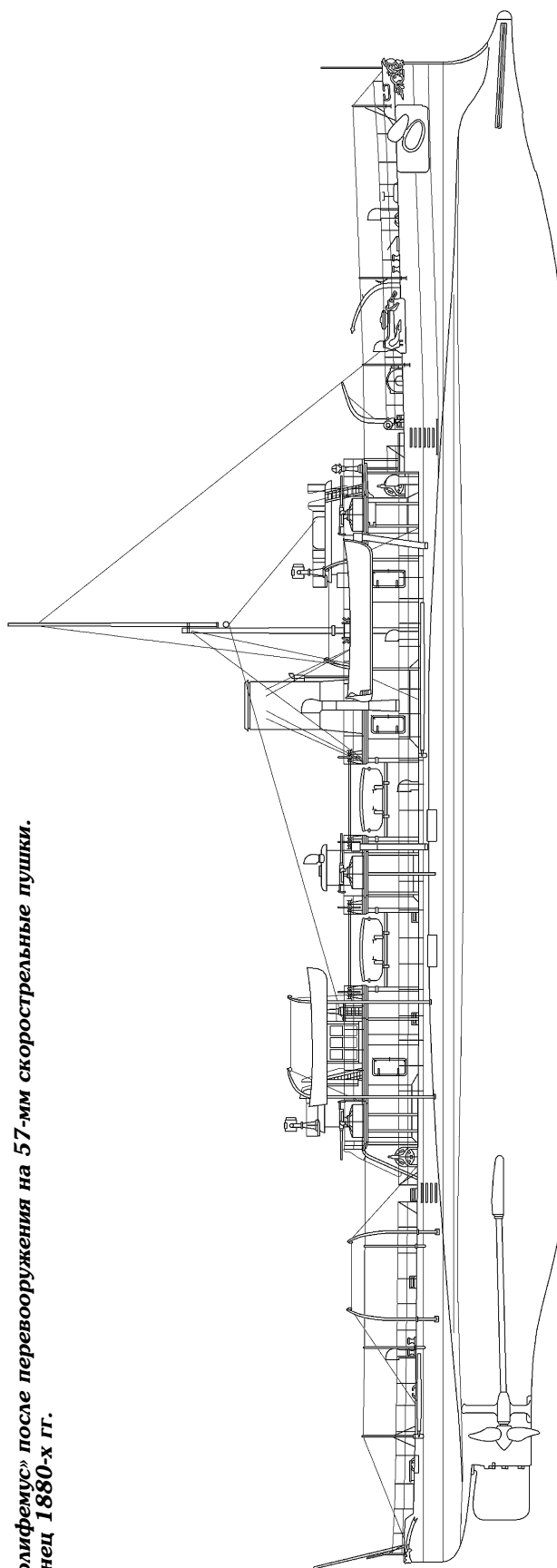
**Мореходность «Полифемуса» оставила желать лучшего. Даже при спокойном море полубак захлестывался волнами уже на среднем ходу, что наглядно демонстрирует приведенный снимок**



«Полифемус» по состоянию на момент вступления в строй. 1881 г.



«Полифемус» после перевооружения на 57-мм скорострельные пушки.  
Конец 1880-х гг.



# 70 дней в океане.

## Потопление судна «Англо-Саксон»

### Маленькая шлюпка с большой историей

Максим Дианов

Любой посетитель Имперского военного музея в Лондоне в экспозиции, посвященной Битве за Атлантику, может увидеть экспонат под номером MAR 574 – это ничем не примечательная шестивёсельная шлюпка, на борту которой нет названия судна. На фальшборте вырезаны лишь её размерения в футах и максимальное количество размещаемых людей – 16 «persons». Утлая скорлупка или «jolly boat», как её называли английские моряки, «прописалась» в главном военном музее Великобритании с 1969 года. До этого времени она пылилась в морском музее города Мистик, штат Коннектикут, пока не было принято решение, что шлюпка должна вернуться на родину и служить там напоминанием о жертвах моряков английского торгового флота, которые они принесли своей стране во Второй мировой войне. 32 000 – таково приблизительное число английских моряков, погибших при доставке жизненно важных грузов от торпед подводных лодок стран Оси, атак авиации, мин, надводных рейдеров или неизбежных навигационных аварий и непреодолимых сил морской стихии. Редко уничтожение торгового судна обходилось без жертв, но и спасение при потоплении не гарантировало жизнь – война заставляла союзников использовать систему конвоев, и океан уже не был полон одиночных судов, спешащих в десятки портов назначения. Порой случались настоящие драмы, которые были нередкими на заре океанского мореплавания и тем более жуткими их обстоятельства казались в середине XX века. К одной из таких трагедий и имеет прямое отношение маленькая шлюпка с судна «Англо-Саксон». Планширь шлюпки весь покрыт зарубками. Каждая зарубка – это день, наполненный ужасом и страданиями, прожитый посреди бескрайнего океана. Она стала безмолвным свидетелем смертей, отчаяния и жестокой борьбы за жизнь, истории мужества, которая облетела все газеты США и Великобритании в далёком от нас 1940 году.

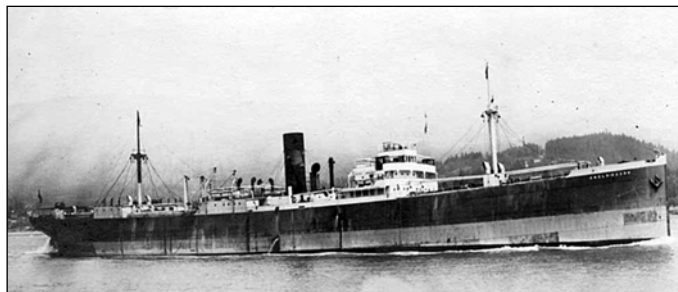
### В последний рейс

«Англо-Саксон» («Anglo Saxon») был обычным сухогрузом вместимостью 5596 брт 1929 года постройки. Паровая машина четверного расширения, работавшая на один винт, обеспечивала судну скорость 10 узлов. Он был спущен на воду в Сандерленде и до самого начала войны принадлежал одному судовладельцу – «Лаутер, Латта энд Компани» (Lawther, Latta & Company). С 1937 года капита-

ном «Англо-Саксона» был Филипп «Пэдди» Флинн, опытный судоводитель 1887 года рождения, уроженец Плимута. Флинн прошёл всю карьеру шкипера с самых низов, и перевозка грузов в военное время была для него не в новинку – во время Первой мировой он занимался тем же самым. Его помощник Барри Денни был моложе своего капитана на целых 22 года, но они отлично ладили. Барри был одним из потомков знаменитого адмирала Коллингвуда, и его полное имя было Барри Коллингвуд Денни. Эти люди, давно служившие вместе, и командовали экипажем «Англо-Саксона» с самого начала войны. Вместе с ними команда сухогруза насчитывала 41 человек. Начало войны застало «Англо-Саксон» в рейсе. Пэдди Флинн вскрыл специальный конверт Z и, следуя инструкциям, с остановками в английских базах довел свое судно до метрополии. «Англо-Саксон» был немедленно реквизирован министерством перевозок, и отныне его судьба была целиком в руках опытных планировщиков и логистов Королевского флота. 6 августа 1940 года судно, груженое углём, покинуло порт Ньюпорт и начало переход в Бристольский залив, чтобы присоединиться к конвою OB-195, выходящему из Ливерпуля. Конвой был сформирован 8 августа, всего в его составе было 27 судов. Несмотря на бушующую в небе Битву за Британию, ему дали воздушное прикрытие, которое прикрывало конвой до вечера 11 августа, а эскорт был представлен старым эсминцем «Вэйнок» и двумя корветами типа «Флауэр». Их задачей было довести плетущийся со скоростью 6 узлов конвой до границы Западных подходов, после чего судам предстояло следовать к своим портам назначения. Путь «Англо-Саксона» лежал в порт Байя-Бланка в Аргентине. 12 августа корабли эскорта приняли под охрану суда, возвращающиеся в Британию, и отныне конвой был предоставлен сам себе, лишь старые орудия, такие как одинокая 102-миллиметровка «Англо-Саксона» служили теперь защитой экипажам «купцов». В этом рейсе экипаж пополнился 20 новыми членами экипажа, среди которых выделялись два молодых матроса 1-го класса Рой Уиддикомб и Роберт (Боб) Тэпскотт. 23-летний Уиддикомб был татуированным верзилой 180 см ростом, который не прочь был при малейшем поводе пустить в ход кулаки. Он недавно женился и рассчитывал пополнить семейный бюджет, завербовавшись в дальний рейс. 19-летний Боб Тэпскотт был его противоположностью, молчаливый парень, предпочитающий работать, а не вести разговоры. Несмотря на юный возраст, Бобу уже довелось выжить под немецкими бомбами, когда лайнер «Орфорд» был атакован немецкими бомбардировщиками в Средиземном море. Эти двое были в одной вахте и неплохо сработались. На вахте Рой и Боб и стояли, когда 20 августа, издавая прощальные гудки, суда конвоя начали расходиться, ложась на курс к своим портам назначения. С грустью смотрели они на уходящие за горизонт суда и желали уда-



Капитан «Англо-Саксона» Филипп «Пэдди» Флинн



Пароход «Англо-Саксон»



чи своим товарищам на их тысячемильных путях. Наступал следующий день, 21 августа 1940 года, и экипаж «Англо-Саксона» надеялся, что все опасности позади – впереди был пустынный океан, где еще не встречались немецкие самолеты и подводные лодки.

## 21 августа 1940 года, 800 миль к западу от Канарских островов

Ранним утром 21 августа 1940 года навстречу «Англо-Саксону», в самом центре Атлантики, курсом на север неторопливо шло другое судно. В нем не было, на первый взгляд, ничего необычного – обыкновенный испанский сухогруз, нейтрал, название «Эль-Нептуно», порт приписки Бильбао. Но под личиной нейтрала скрывался вспомогательный крейсер Кригсмарине «Виддер». До войны это был турбинный сухогруз компании NAPAG «Ноймарк», ровесник «Англо-Саксона», в сентябре 1939 года он был реквизирован военно-морским флотом рейха, переоборудован в «торговый рейдер» и получил вооружение из шести 150-мм и одного 75-мм орудий, четырех торпедных аппаратов, одного 37-мм и одного 20-мм зенитных автоматов. Вооружение было замаскировано под палубный груз в виде больших катушек кабеля и различные надстройки. Вышедший в рейд в мае 1940 года «Виддер» к этому дню уже успел уничтожить 7 судов союзников и получил в оперативных документах англичан наименование рейдер «D». Этим утром на его борту царило большое напряжение – ночью командир рейдера корветтен-капитан резерва Хельмут фон Руктешелль нанес неожиданный визит на мостик, где застал вахтенного офицера лейтенанта-цур-зее резерва Шарнберга, который задремал, прислонившись к ограждению мостика. У командира и без того был тяжелый нрав, доставлявший немало неприятностей экипажу, этот же случай вопиющей халатности совершенно вывел его из себя. Собрав офицеров, Руктешелль потребовал немедленно предать Шарнберга суду военного трибунала, при этом командир недвусмысленно призывал к смертному приговору. Сопровождения и обмен мнениями продолжались до тех пор, пока в 10.25 наблюдатель, находящийся на носовой грузовой мачте рейдера, не сообщил, что видит судно, следующее встречным курсом. Дискуссии на борту «Виддера» мгновенно прекратились, и всё пришло в движение. Рейдер развернулся на курс, параллельный курсу замеченной жертвы. На мачтовой наблюдательной площадке матроса заменил офицер, который стал отслеживать курс и скорость судна противника. Пользуясь мощной цейссовской оптикой и тем, что наблюдательные посты у рейдера находились на значительной высоте, «Виддер» из-

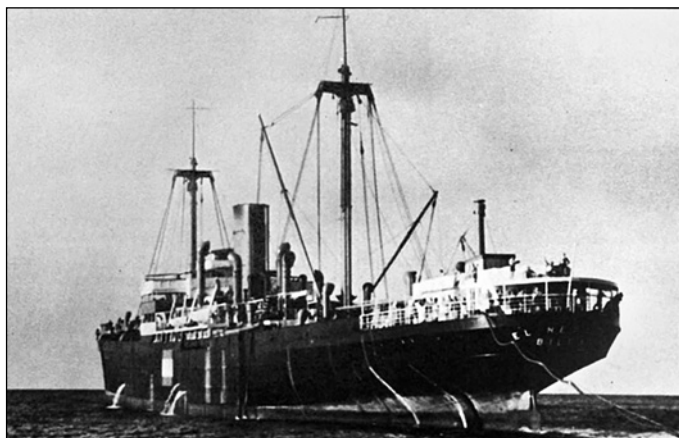
бежал обнаружения и держался на расстоянии почти 19 миль от судна, которое оставалась в неведении относительно того, что впереди следует смертельно опасный попутчик. Этим судном и был «Англо-Саксон», который шёл курсом 166 градусов со скоростью 9,5 узлов. После полдня, в 12.50 капитан Флинн приказал лечь на курс 178 град. «Англо-Саксон» теперь шел фактически прямо на юг. «Виддер» немедленно лёг на курс 180 градусов. Странные маневры рейдера были обусловлены новой тактикой, которую избрал Руктешелль для нападения на торговые суда союзников. Смысл её заключался в том, что обнаружив судно, рейдер, следуя параллельным курсом, в дневное время обгонял противника, а наступлением же сумерек «Виддер» разворачивался и под прикрытием темноты сближался с носовых курсовых углов с жертвой, после чего с «кинжальной» дистанции открывал сокрушительный огонь из всех орудий, при этом не делая предупредительного выстрела. Моряки союзников, которые осуществляли наблюдение только с ходового мостика, в течение дня не могли заметить охотника, а с наступлением ночи на них внезапно обрушивался шквал снарядов, в результате чего, как правило, они не успевали подать кодовый сигнал о нападении. Следуя этой тактике, как только солнце начало скрываться за горизонтом, в 19.10 «Виддер» резко повернул на восток, после чего лёг на курс сближения с «Англо-Саксоном». Маскировка была сброшена, команда рейдера заняла места по боевому расписанию. Руктешелль решил атаковать англичан в между 20.00 и 20.20 – после этого времени Луна начинала стремительно прибывать, и её свет мог демаскировать рейдер. В 20.08 с расстояния в полторы мили «Виддер» открыл огонь по ничего не подозревавшему «Англо-Саксону».



**Командир «Виддера» корветтен-капитан резерва Хельмут фон Руктешелль**

## Под огнём рейдера

Команда «Англо-Саксона» только закончила ужинать. Свободные от вахты моряки коротали время перед сном за игрой в криббедж. В 20.00 на вахту заступили Рой Уиддикомб, который встал к штурвалу, матрос Пэт Гормли занял пост впередсмотрящего, а Боб Тэпскотт, который должен был менять Уиддикомба, задерживался, чтобы закончить партию в карты. За несколько секунд до того, как снаряды обрушились на «Англо-Саксон», Гормли и Уиддикомб заметили неясную тень, наплывающую впереди по правому борту. Рой немедленно положил руль «лево на борт» и в тот же момент артиллерийский офицер «Виддера» оберлейтенант цур зее Дамшен отдал приказ: «Огонь!». Натренированные расчеты немцев были способны производить залп каждые 25 секунд, а зенитные автоматы били длинными очередями, стремясь поразить в первую очередь радиорубку и мостик сухогруза. Первые же снаряды уничтожили кормовое 102-мм орудие, лишив «Англо-Саксон» этой символической защиты и вызвав пожар на корме. Немцы утверждают, что англичане успели подать один сигнал «RRR» (нападение надводного корабля противника) прежде чем радиорубка была разнесена на куски. Три залпа рейдера привели к многочисленным жертвам – в машинном отделении погибла вся вахта. Капитан Флинн, когда произошло нападение, был в своей каюте под мостиком. Он немедленно собрал секретные документы в мешок со свинцовым грузом, чтобы утопить их. Но его намерениям не суждено было сбыться – Барри Денни, вбе-



**Рейдер «Виддер», замаскированный под испанский пароход «Эль-Нептуно»**



«Англо-Саксон»

жав в каюту капитана, обнаружил, что взрывом снаряда капитана разорвало пополам. Выжившие моряки, свободные от вахты и те, которые находились в помещениях по левому борту, хватая спасательные жилеты, бросились на палубу, намереваясь спустить шлюпки и спасательные плоты. Но когда они, оглушенные и полностью растерянные, начали собираться на палубе, корветтен-капитан Руктешелль отдал приказ «прочесать палубу огнём, чтобы погнать их к шлюпкам». Этот зверский, абсолютно немотивированный приказ привел к новым жертвам. Боб Тэпскотт очнулся, лёжа на окровавленной палубе, которая представляла из себя настоящее кладбище. Рейдер продолжал вести огонь из зенитных автоматов трассирующими снарядами. В следующие несколько минут старпом Денни и Уиддикомб, чудом выжившие на мостике, перебрались к левому борту, где оставалась неповрежденной шестивёсельная шлюпка, которая обычно использовалась в гавани или для мелких ремонтных работ. Денни приказал всем, кто может, собираться на левом борту, а сам с Уиддикомбом начал спускать шлюпку, что для двоих было крайне трудной задачей, несмотря на то, что шлюпка была заранее подготовлена к спуску и висела на тросах. Тэпскотт и раненый артиллерист «Англо-Саксона» морской пехотинец Фрэнсис Пенни в это время находились на нижней палубе, когда услышали возню наверху, а затем на уровне их глаз появилась покачивающаяся шлюпка. Не мешкая ни секунды, они перебрались в неё, а Тэпскотт, схватив шлюпочное весло, сразу начал отталкивать шлюпку от борта, облегчая её спуск. Когда лодка, наконец, коснулась воды, Денни и Уиддикомб, обжигая руки, спу-

стились в неё по таям. Следом за ними успел спуститься раненый в ногу второй радист Рой Пилчер. Неуправляемый «Англо-Саксон» продолжал движение, и шлюпка быстро оказалась у него под самой кормой. В это момент ее увидела группа моряков, столпившихся у борта возле разбитой спасательной шлюпки. Двое из них, механик Лайонел Хоукс и помощник кока Лесли Морган, мгновенно сделали свой выбор и бросились вниз прямо в лодку. Остальные за ними не последовали. Лодку стремительно несло на продолжающий работать гребной винт судна, и единственные из семерых на борту шлюпки, кто не имел ранений (Денни был на руле) Тэпскотт и Уиддикомб налегли на вёсла. «Виддер» продолжал вести огонь из зенитных автоматов – позднее Руктешелль будет утверждать, что расчёты не услышали команды «Прекратить огонь». Спасшиеся затаились в шлюпке и старались ничем не привлекать внимание – безжалостный расстрел убедил их в том, что враг не собирается никого щадить. Они видели, как «Виддер» кружил вокруг пылающей жертвы, освещал прожектором её название на корме, а в 21.01 наступил финал – торпеда выскользнула из торпедного аппарата рейдера, и раскатистый взрыв над ночным океаном поставил точку в судьбе «Англо-Саксона» и 34 членов его команды. Немцы не обнаружили маленькую шлюпку и растворились в темноте. В вахтенный журнал Руктешелль равнодушно записал, что если и есть выжившие, которые спустились шлюпки, то они без проблем доберутся до Канарских островов – до которых было по его словам «всего 800 миль»! Но если для мёртвых всё закончилось за эти страшные 50 минут, то для семи выживших всё только начиналось...

## Смертельный дрейф

Итак, в самом центре Атлантики в шлюпке оказалось семеро членов команды «Англо-Саксона». Барри Денни, как и полагается старпому, сразу взял на себя командование. Когда рейдер исчез, он приказал бросить плавучий якорь, чтобы остаться в районе топления и найти выживших. Из семерых трое были ранены – Фрэнсис Пенни в правые предплечье и ногу, Лесли Морган в правую ногу, тяжелее всего было Рою Пилчеру, чья левая нога представляло собой просто месиво. Раненых переместили в носовую часть, создав там своеобразный лазарет. Утром 21 августа стало окончательно ясно, что они единственные выжившие с «Англо-Саксона» и необходимо определиться, что делать дальше. Денни, как опытный судоводитель, сразу принял решение взять курс на запад-юго-запад. Хотя ближайшая земля – Канарские и Азорские острова – находилась на востоке, ветра в это время не благоприятствовали движению в этом направлении. Пользуясь западными ветрами и течениями Денни рассчитывал за 16 суток достичь Наветренных или Подветренных островов. На принятие этого решения повлияло также то, что была обнаружена сопроводительная записка к шлюпочному компасу, где было написано, что его показания являются ошибочными на несколько градусов. Уцелевшие собрали в «общий котёл» все свои карманные вещи и припасы. Наиболее запасливым оказался радист Рой Пилчер – он успел прихватить свой чемоданчик, в котором был радиожурнал, письменные и туалетные принадлежности, бритва и самое главное – целый фунт трубчатого табака. Имущество, которое моряки обнаружили в лодке, составляло:

– парус, компас, несколько сигнальных ракет, три пары вёсел, плавучий якорь, мачта, защитный тент, топор, аптечка, упаковка галет, 11 банок сгущенного молока, 18 фунтов консервированной баранины и бочонок с 20 литрами воды. Продуктов и воды было мало на 7 человек, но Денни надеялся на тропические ливни. Установив очень жёсткий рацион потребления галет и воды, моряки взяли курс



150-мм орудия «Виддера», замаскированные под катушки с кабелем

на запад. Днём они спасались от палящего солнца под защитным тентом, ночью, когда наступало безветрие, здровые садились на вёсла. Самое серьёзное опасение вызывало состояние раненых, кроме перевязочных материалов ничего полезного, чтобы облегчить их состояние в шлюпке не было. Уже через несколько дней стало понятно, что у всех троих раненых началась гангрена. Тяжелее всего приходилось Рою Пилчеру с его полностью раздробленной ногой, но он мужественно держался, излучая оптимизм и постоянно веселя товарищей различными шутками. Первую неделю настроение у обитателей маленькой шлюпки было неплохим. Они радовались спасению, надеялись на скорую встречу с каким-нибудь судном, рассказывали разные истории из своей жизни, разыгрывали лотереи и делали ставки на срок окончания своего вынужденного путешествия. За ранеными пытались ухаживать, как могли – единственное, чем могли им помочь, было обмывание поражённых конечностей морской водой и перевязки. Раз в несколько дней, для поднятия духа, Денни разрешал полакомиться бараниной и сгущённым молоком. В первый же день Барри начал заносить ежедневные записи в журнал, который захватил с собой Пилчер. Казалось, что этому небольшому, спяяному общей трагедией коллективу ничего не угрожает, и эти сильные люди смогут выжить наперекор всему. Но спустя 10 дней жестокая физиология начала брать своё. Разлагающаяся нога Пилчера начала наполнять лодку невыносимым смрадом, но хуже всего на людей действовало накапливающееся обезвоживание. Люди теряли силы, их сознание и рефлексy начали затормаживаться. 1 сентября до этого весёлый и постоянно извиняющийся за причиняемые неудобства Пилчер начал заговариваться и бредить. Песни и стихи он перемежал плачем и призывами к матери. Он уже перестал чувствовать боль в ноге, но безуданными криками и бредом не давал остальным заснуть. Еще хуже было то, что обезвоживание свалило с ног лидера моряков Барри Денни. От недостатка воды желудки моряков практически не могли переваривать сухие галеты (не вырабатывался желудочный сок), поблажки же Денни с выдачей жирной баранины и сгущёнки сыграли ещё более негативную роль, у всех начались серьёзные желудочно-кишечные расстройства. Но если у остальных они протекали более-менее спокойно, то Денни с лицом бледно-землистого цвета просто лежал на дне лодки и мог издавать только невнятные звуки, настолько ему было плохо. Старшим по званию после Барри Денни на борту шлюпки был 3-й механик Лайонел Хоукс, но он абсолютно не стремился к лидерству, которое сразу захватил здоровяк Уиддикомб. Спустя 10 дней плавания, с первым днём осени 1940 года смерть начала собирать свою жатву среди моряков. Первым, как и следовало ожидать, умер Рой Пилчер. Перед этим он в минуту просветления отказался от своей порции воды и полностью замкнулся в себе. Как его ни уговаривали, он остался непреклонен, и все поняли, что Рой смирился с неминуемым концом и больше не собирается бороться за жизнь. Утром 1 сентября проснувшиеся моряки обнаружили, что Рой Пилчер мёртв. Над его телом не было прочитано молитвы или сказано прощальных слов – тело просто сбросили в воду. Следом настал черёд Фрэнка Пенни, 44-летний морской пехотинец был самым пожилым среди выживших, его гангрена в обжигающей жаре стремительно прогрессировала. 4 сентября Фрэнсис Пенни на глазах товарищей молча соскользнул за борт и ничком, широко раскинув руки, погрузился в океан. К этому времени вода на борту шлюпки иссякла, как и надежда на спасение. Не было никаких столь знакомых опытным морякам признаков близости суши – изменения цвета воды и появления птиц. 5 сентября Барри Денни, который в результате поноса и отсутствия воды полностью потерял силы,

объявил, что не намерен умирать мучительной смертью, и собирается последовать примеру Пенни. Он спросил, хочет ли кто разделить его участь. Вызвался второй офицер в шлюпке 23-летний Лайонел Хоукс. Денни спокойно отдал последний приказ «Следуйте на запад», пожал оставшимся руки, после чего они с Хоуксом обнялись, и свалились за борт. В шлюпке остались трое – Уиддикомб, Тэпскотт и раненый Лесли Морган. Морган не имел навыков моряка (он был помощником кока), к тому же гангрена и муки жажды оказывали разрушающее воздействие на его психику. Он не мог удерживать курс, сидя на руле, чем вызывал бешеные вспышки ярости у Уиддикомба, который, еле сдерживаясь от убийства и побоев Моргана, даже выкинул в припадке злости за борт шлюпочный топор и посудину для воды. Тэпскотт, который также конфликтовал с Роем, как мог разнимал их и успокаивал Уиддикомба. 9 сентября мучения Лесли Моргана закончились, и Тэпскотт записал в журнал: «Нас осталось двое». Роберт и Рой видимо были самыми крепкими из всех спасшихся, но отсутствие воды убивало и их. Они пытались облегчить муки, плавая в воде и держась за борт шлюпки, но это приносило лишь минутное облегчение. Зная, что это может их погубить, они пытались пить и морскую воду, что ещё больше усиливало их страдания. В полном отчаянии они вскрыли шлюпочный компас и выпили по кружке спирта, которым он был заполнен. Это принесло забытьё (спать они уже не могли), но, проснувшись, они поняли, что спирт сделал их состояние невыносимым. Дважды Тэпскотт и Уиддикомб пытались покончить с собой, как и их товарищи, но жажда жизни возвращала их в шлюпку. Их спас кратковременный дождевой шквал, который дал им примерно 20 литров воды – столько же сколько было в начале плавания на семерых. Поры их кожи закрылись, стремясь удержать влагу, и долгожданное утоление жажды привело к болезненным отекам конечностей. Но главное – они выжили! По всем расчётам Денни шлюпка давно должна была достичь земли, но день проходил за днём, а никаких признаков её приближения так и не было. Не слышном экономя воду, два моряка надеялись, что спасительный берег вот-вот откроется. Но вода кончилась, а впереди по-прежнему был только бескрайний океан. Если бы моряки придерживались первоначально взятого курса на юго-запад, они могли бы достичь Антильских островов. Но, когда они находились всего в 400 милях от них, океанское течение подхватило их и понесло на север к Багамским островам. Спасло их то, что они вошли в зону осенних сезонных ураганов, которые обеспечивали их водой. Но вместо жажды пришёл другой страшный враг – голод. Попытки ловить рыбу на булавку, которую нашли в чемоданчике Пилчера, не увенчались успехом. Лишь несколько летучих рыб, попавших в шлюпку – вот и всё, что им досталось. Мимо шлюпки проносило скопления водорослей, пришлось есть их, несмотря на отвратительный вкус и сомнительную питательную ценность. Иногда в водорослях попадались маленькие крабики, которых ели целиком, или колонии миниатюрных улиток, которых приходилось доставать всё той же булавкой. Когда было совсем туго, Уиддикомб и Тэпскотт жевали куски резины, чтобы как-то заглушить голод. Рой попытался съесть свой задубевший от солнца кожаный ботинок, но лишь сломал себе передние зубы. Моряки не могли понять, почему долгожданной земли всё нет, их мучали миражи и галлюцинации, когда призрачная полоска суши появлялась и медленно растворялась на горизонте. Один раз, осатаневший Уиддикомб пытался кинуться в драку на Роберта, но он был слишком обессилен и потерял больше половины веса, так что эти попытки приводили лишь к тому, что Роберт и Рой потом долго валялись на дне шлюпки, не имея сил даже встать. Конец страданий наступил 30 октября 1940 го-



да. В этот день Уиддикомб наконец увидел совершенно реальную землю прямо по курсу. Берег был окаймлён коралловым рифом, о который разбивался сильный прибой. Молча моряки разделили рыбу, чудом опять попавшую в лодку, пополам, после чего Боб Тэпскотт сел на носу, указывая, куда править, а Рой управлялся с рулём и парусом. Они сумели пройти через буруны и, спустя 85 дней после отплытия из Ньюпорта, впервые ступили на твёрдую землю. Шатаясь, Боб и Рой сделали несколько шагов по песчаному пляжу и почти замертво рухнули на землю. Единственное, что они могли заметить, так это полное отсутствие признаков присутствия человека на этом берегу.

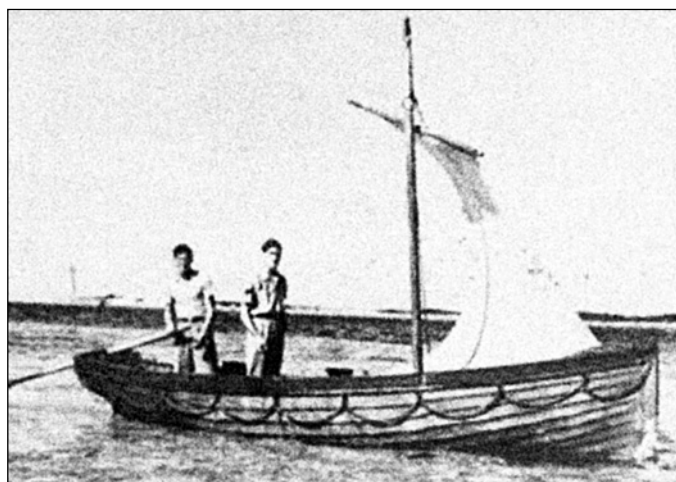
Их вынесло на берег острова Эльютера, одного из Багамских островов. Утром 30 октября жена местного фермера Флоренс Джонс уговорила своего мужа Льюиса отправиться на пляж, так как недавно был ураган, а он, случалось, выносил на берег полезные в хозяйстве вещи. Выйдя на пляж, они с изумлением увидели, вполне целую шлюпку, одиноко застывшую на берегу. Когда супруги приблизились, им открылась страшная картина – два скелета, обтянутые кожей, в ошметках одежды лежали рядом со шлюпкой. Вздволенные Джонсы начали переговариваться, предполагая, сколько времени здесь находятся останки потерпевших крушение. Но в этот момент, услышав голоса, один из «скелетов» (это был Рой) открыл глаза. После этого всё завертелось – был вызван констебль, и при помощи местных мужчин Тэпскотт и Уиддикомб были наконец доставлены в Говернорс-Харбор, административный центр острова. На Эльютере не было квалифицированных врачей и, как только позволили обстоятельства, моряков переправили в Нассау – резиденцию губернатора Багамских островов Эдуарда, герцога Виндзорского (ранее отрёкшегося от престола короля Великобритании Эдуарда VIII). Герцог и его близкие приняли участие в помощи Роберту и Рою, так же как и лучшие врачи Нассау. В Англию родственникам Тэпскотта и Уиддикомба были отправлены телеграммы о том, что моряки живы, открывшаяся судьба «Англо-Саксона» оказалась небольшим утешением и для родных других членов экипажа, страдавших от неизвестности. После того как Рой и Боб поравились и дали множество интервью и показаний, их переправили в Америку (Роя первым), а оттуда в Канаду. Рой Уиддикомб намеревался поступить в канадские ВВС (на него произвело большое впечатление перелёт в Америку), но всё-таки решил навестить семью и вернуться в Англию. Однако он не ушёл от судьбы погибнуть в море – судно «Сиамез Принс», на котором Рой следовал домой, было потоплено 17 февраля 1941 года в Атлантике немецкой подводной лодкой U-69. Выживших среди экипажа и пассажиров не было. Жена Роя, Синтия Уиддикомб, не дождалась своего героя, известие о потоплении судна повергло в шок и Боба Тэпскотта. В том же 1941 году на основании интервью и бортовых записей американский журналист Гай Пирс Джонс выпустил в Нью-Йорке книгу о Тэпскотте и Уиддикомбе «Двое выживших», которая сразу стала бестселлером. Роберт также решил поступить в канадскую армию, но служба его не сложилась. Практически сразу у него начались серьёзные проблемы с психикой и дисциплиной. Врачи поставили ему диагноз «тревожный невроз» и, учитывая пережитое им, комиссовали. Боб вернулся к профессии торгового моряка. В наше время уже ясен его настоящий диагноз – сильнейший посттравматический стрессовый



Один из спасшихся, Рой Уиддикомб, снимок сделан в Нью-порте



Губернатор Багам герцог Виндзорский с супругой во время посещения выживших в трагедии «Англо-Саксона»



Рой Уиддикомб и Роб Тэпскотт позируют на фоне своей лодки

синдром или боевая психологическая травма. Но в западной медицине такое заболевание было классифицировано только в 1980 году. На основании показаний Тэпскотта и Уиддикомба Хельмут фон Руктешелль после войны, в мае 1947 года был осуждён и приговорён к 10 годам тюремного заключения за обстрел сдавшихся судов союзников и неоказание помощи спасшимся. Он умер в тюрьме осенью 1948 года. Несмотря на то, что Роберт Тэпскотт пережил войну, завёл семью и вёл жизнь обычного мещанина, ужас 70 дней 1940 года прочно укоренился в его сознании – он лечился от депрессии, но врачи были бессильны. Спустя ровно 23 года после того, как его товарищи свели счёты с жизнью в океане, Роберт Тэпскотт последовал за ними. 9 сентября 1963 года он покончил жизнь самоубийством, устроив пожар в своём доме и приняв три упаковки антидепрессантов.

Потомки и родственники членов команды «Англо-Саксона» берегут память о моряках, нашедших страшную смерть в океане при исполнении своего долга. Они регулярно встречаются, посвящают этой истории радиопередачи и организуют памятные мероприятия. Драма «Англо-Саксона» навсегда вошла в историю мореплавания и войны на море как пример неоправданной жестокости и пренебрежения исконными законами моря и в то же время напоминает нам о негибкой силе человеческого духа, перед которой зачастую бессильны даже самые ужасные лишения и грозные силы морской стихии.



Крейсер «Альмиранте Грау»

## «Альмиранте Грау». Крейсер-долгожитель

**В** первой трети XX века основной задачей голландского военно-морского флота была защита богатой материальными ресурсами, в первую очередь нефтью, Нидерландской Ост-Индии (ныне Индонезия) от возможных посягательств других стран, особенно Японии. Для этого требовался достаточно мощный флот. В 1932 году было принято решение о строительстве двух крейсеров со временем вступления в строй в 1941 и 1945 годах. Новые корабли разрабатывались под руководством голландского инженера-кораблестроителя Хоофта (Hoofft) на основе проекта вступившего в строй в 1937 году крейсера «Де Рейтер» («De Ruyter»).

Новые корабли имели корпус с удлинённым полубаком, башенноподобной надстройкой, в которой располагались ходовой мостик, боевая рубка и пост управления стрельбой артиллерии главного калибра, и одну дымовую трубу. Толщина бронирования бортов составляла 13-75 мм, палуб – 20-50 мм, продольных и поперечных переборок – 30-50 мм, башен орудий главного калибра и их барбетов – 20-100 мм. Броня поставлялась немецкой фирмой «Крупп» («Krupp A.G.»), французской «Маррель Фрер» («Marrel Freres») и английской «Колвиллс» («Colvilles Ltd»).

Трехвальная главная силовая установка, состоявшая из двух турбозубчатых агрегатов с турбинами Парсонса общей мощностью 78 000 л.с. и шести паровых котлов Ярроу, располагалась в трех машинных и трех котельных отделениях и должна была обеспечить кораблю скорость 32 узла.

Вооружение для крейсеров изготовлялось шведской фирмой «Бофорс» и должно было состоять из десяти орудий калибром 152 мм в четырех башнях (по две двух- и трехорудийных), шести спаренных 40-мм установок и двух 533-мм трехтрубных торпедных аппаратов. Предполагалась установка катапульты для двух гидросамолетов «Фоккер»

С-XIW, предназначавшихся для разведки и корректировки артогня.

Закладка первого крейсера, получившего название «Кейкдан» («Kijkduin», позднее переименован в «Эйнтрахт» («Eendracht»)) состоялась 19 мая 1939 года на роттердамской верфи «Роттердамсе Дроогдок Маатсхапей» («Rotterdamse Droogdok Maatschappij»), а второго («Де Зевен Провинсиен», «De Zeven Provinciën») 5 сентября 1939 года на верфи «Вильтон Фейеноорд Док Маатсхапей» («Wilton Fijenoord Dok Maatschappij») в Схидаме. В связи с началом Второй мировой войны темпы строительства резко замедлились.

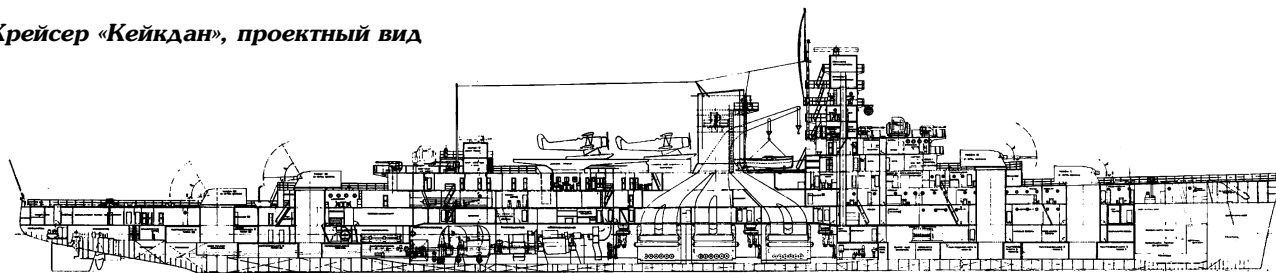
После оккупации Голландии немецкими войсками в мае 1940 года было принято решение достроить корабли по модифицированному проекту «Эрзац Эмден» («Ersatz Emden») и ввести их в состав флота в качестве учебных крейсеров в середине 1942 – начале 1943 годов. При этом «Эйнтрахт» получил название КН1, а «Де Зевен Провинсиен» – КН2. Корабли должны были иметь следующие главные характеристики (см. табл.1).

Силовая установка и скорость оставались без изменения. Изменения конструкции корпуса были минимальными и в основном сводились к изменению формы носовой части для улучшения мореходности (так называемый «атлантический нос»).

Таблица 1

Водоизмещение стандартное	8350 т
Водоизмещение полное	9820 т
Главные размеры	187,3 x 17,25 x 5,6 м
Вооружение	4 x 2-150-мм/55 С/38, 12 37-мм С/38, 2 x 3 533-мм ТА, 2 самолета Ar.196
Экипаж	700 человек

Крейсер «Кейкдан», проектный вид



Вместо орудий главного калибра производства фирмы «Бофорс», которые шведы впоследствии использовали для вооружения крейсеров «Тре Крунур» («Tre Kronor») и «Гета Лейон» («Gota Lejon») предполагалось использовать артустановки, созданные для немецких крейсеров типа «М» и линкоров типа «Н», решение о строительстве которых было аннулировано.

В связи с загруженностью верфей другими заказами, нехваткой материалов и комплектующего оборудования, а также актами саботажа, работы по достройке крейсеров продвигались крайне медленно, а с августа 1941 года почти полностью прекратились, так как приоритет был отдан строительству подводных лодок и малых кораблей.

В связи с приближением союзных войск немцами было принято решение заблокировать подходы к порту Роттердам путем затопления корпуса недостроенного КН2. Для этого 24 декабря 1944 года корабль спустили на воду, но он так и не был затоплен.

Вскоре после окончания войны правительство Нидерландов приняло решение о достройке крейсеров по модифицированному в соответствии с новыми требованиями проекту. Эти работы велись под руководством все того же Хоффа при содействии специалистов британского ВМФ. Разработка проекта была закончена в 1947 году.

Изменения коснулись в первую очередь вооружения и силовой установки. В качестве орудий главного калибра были выбраны разработанные в 1942 году фирмой «Бофорс» универсальные 152-мм/53 орудия с полуавтоматической системой заряжания. Особенностью этой системы являлось то, что хранившиеся отдельно снаряды и гильзы перед заряжанием соединялись в унитарный патрон. Эти орудия располагались в четырех двухорудийных башнях. Зенитное вооружение состояло из четырех двухорудийных стабилизированных в трех плоскостях 57-мм артустановок и восьми одноствольных 40-мм автоматов. Артиллерийское вооружение большей частью поставлялось компанией «Бофорс», но часть его была изготовлена по лицензии в Голландии. От торпедных аппаратов отказались. Корабли снабжались самыми современными для того времени системами управления стрельбой и электронным оборудованием.

В связи с изменением типов и расположения вооружения потребовалось спроектировать заново погреба боеза-



**«Де Зевен Провинсиен» (будущий «Де Рейтер») в достройке, 16 января 1950 г.**

паса и системы его подачи к орудиям. Коренной реконструкции с учетом опыта Второй мировой войны подверглась силовая установка. Два главных турбозубчатых агрегата «Де Шельде Парсонс» («De Schelde Parsons») общей мощностью 85 000 л.с. и четыре главных паровых котла «Веркспор – Ярроу» («Werkspoor – Yarrow») размещались в двух машинных и двух котельных отделениях. Эшелонное расположение силовой установки потребовало установки двух дымовых труб. Принимая во внимание обстоятельства гибели крейсера «Де Рейтер», потопленного японцами в 1942 году в ходе сражения в Яванском море, электрогенераторы разместили в разных отсеках. Были также внедрены новейшие системы борьбы за живучесть корабля. В результате модернизации стандартное водоизмещение возросло до 9500 тонн.

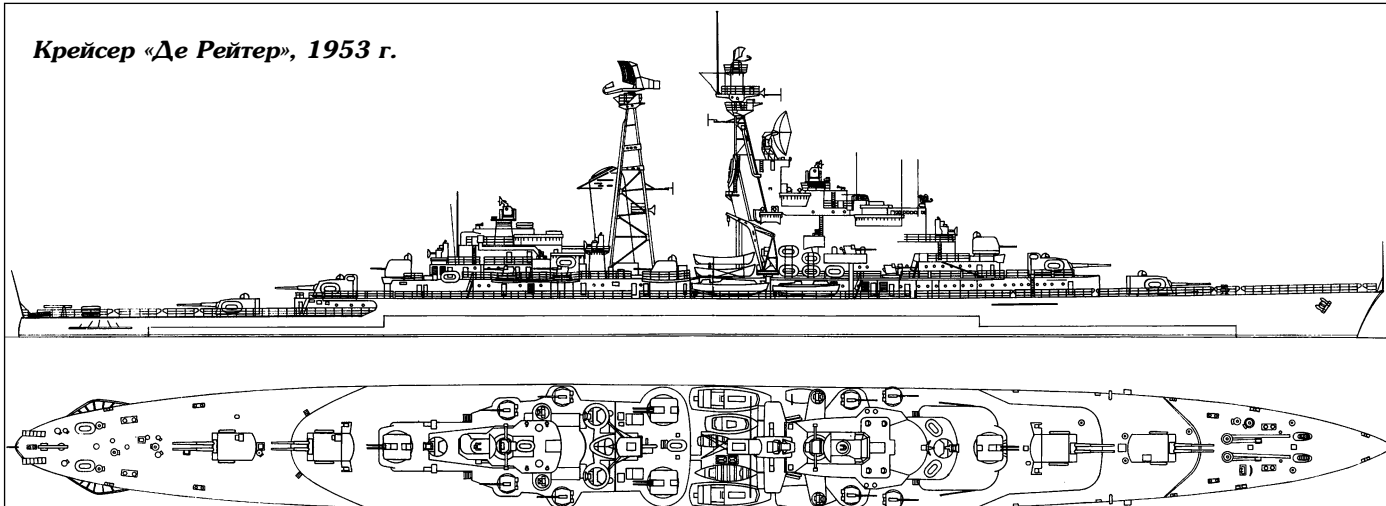
В ходе строительства неоднократно менялись названия кораблей. В 1947 году «Эйнтрахт» переименовали в «Кейкдан», а после его спуска на воду в августе 1950 года – в «Де Зевен Провинсиен», в то время как корабль, носивший это имя, перекрестили в «Де Рейтер».

Приемные испытания «Де Рейтера» начались весной 1953 года, «Де Зевен Провинсиен» – летом того же года.



**«Де Рейтер» прибыл в Виллемстад, октябрь 1955 г.**



**Крейсер «Де Рейтер», 1953 г.****«Де Зевен Провинсиен» вскоре после вступления в строй**

Для проверки возможности эксплуатации кораблей в различных климатических условиях первый из них отправился в Арктику, второй – в тропические широты. Результаты испытаний оказались, в основном, положительными, и после устранения ряда недостатков корабли были переданы флоту: «Де Рейтер» – 18 ноября, «Де Зевен Провинсиен» – 17 декабря 1953 года.

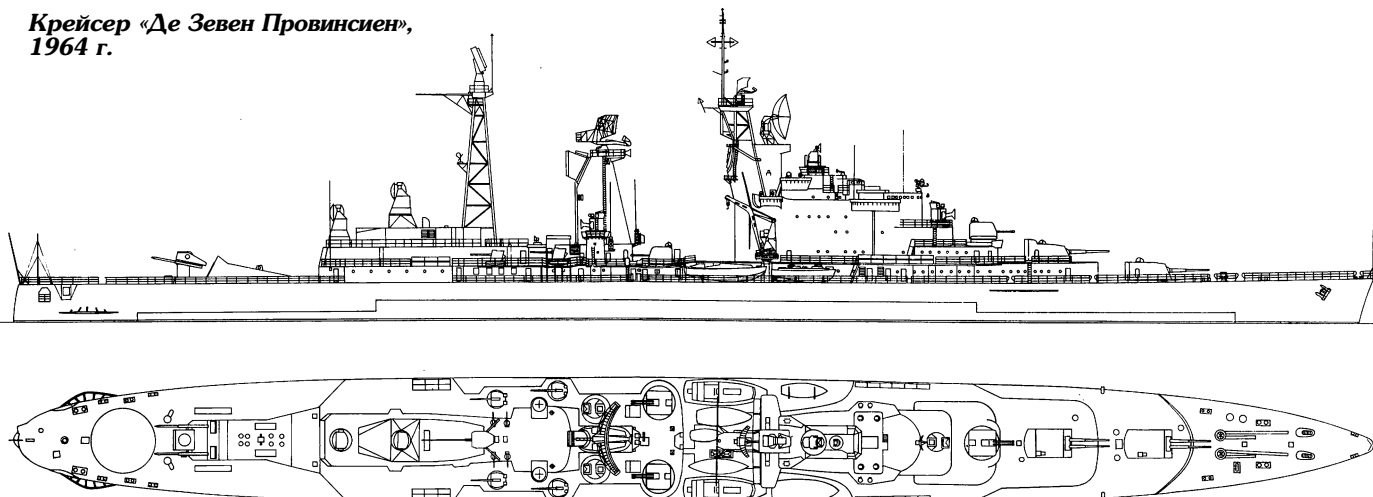
В 50-х – начале 60-х годов крейсера несли активную боевую службу, совершая длительные походы в различные районы Мирового океана, выполняли роль флагманских кораблей соединений. Осенью 1955 года на борту «Де Рейтера» королева Юлиана с супругом нанесли официальный визит на Нидерландские Антильские острова, во время своего визита в Нидерланды шах Ирана на борту этого корабля совершил переход из Аархуса в Амстердам. Крейсера принимали активное участие в маневрах НАТО, таких как «Фейр Винд» («Fair Wind», июль 1956 года) и «Шипшейп» («Shipshape», сентябрь 1958).

Для усиления ПВО соединений флота в начале 60-х годов было принято решение о вооружении крейсеров американским зенитным ракетным комплексом «Терьер» («Terrier»). Однако, ввиду очень высокой стоимости модернизации, ограничились перевооружением только «Де Зевен Провинсиен». Эти работы были проведены в апреле 1962 – августе 1964 года на верфи «Роттердамсе Дроогдок Маатсхап» и американской военно-морской базе в Норфолке. При этом были демонтированы кормовые башни главного калибра и 57-мм артиллерия, а также носовые 40-мм орудия. Палубу в корме подняли до уровня полубака и разместили спаренную ПУ для зенитных ракет

«Терьер» RIM-2. Вместо задней дымовой трубы и гот-мачты была смонтирована мачто-труба с антенной РЛС обнаружения воздушных целей LW02, далее в корму стояла решетчатая мачта с антенной РЛС аналогичного назначения SPS-34 и две антенны РЛС SPG-55 управления стрельбой комплекса «Терьер».

**«Де Зевен Провинсиен» после оснащения ЗРК «Терьер»**

**Крейсер «Де Зевен Провинсиен»,  
1964 г.**



**«Де Зевен Провинсиен» в гавани Ла-Валетты**

«Де Рейтер» до 1972 года выполнял функции флагманского корабля 5-й флотилии (в конце 1970 года переименована в Оперативную группу 429.5), участвовал в маневрах НАТО. Последними для него маневрами стали «Спиннинг Нат» («Spinning Nut», апрель 1972 года). 26 января 1973 года в связи с уменьшением военных расходов и строительством фрегатов УРО типа «Тромп» («Tromp») корабль вывели из состава флота.

Но уже в марте того же года было подписано соглашение о продаже крейсера Перу. Это явилось ответом южноамериканской страны на покупку Чили шведского крейсера «Гета Лейон». 23 мая в голландской ВМБ Ден Хелдер состоялась торжественная церемония подъема перуанского военно-морского флага на «Альмиранте Грау» («Almirante Grau», в честь адмирала Мигеля Грау – героя войны с Чили 1879-83 гг.) – такое название получил бывший «Де Рейтер».

13 июня «Альмиранте Грау» покинул Голландию. 28 июня в Атлантике к нему присоединился эсминец УРО «Паласиос» («Palacios»), а 11 июля корабли прибыли в Кальяо, главную базу перуанского флота. Уже в ходе перехода крейсер принял участие в широкомасштабных учениях ВМФ Перу под названием «Хулио» («Julio») с участием крейсера «Коронель Болоньези» («Coronel Bolognesi»), эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров и танкера.

7 июня 1976 года после вступления в строй голландского флота нового фрегата «Де Рейтер» крейсер «Де Зевен Провинсиен» был выведен в резерв, и представители перуанского военно-морского флота немедленно начали переговоры о его покупке. 14 августа договор об этом был подписан, новому кораблю флота Перу присвоили название «Агирре» («Aguirre») в честь Элиаса Агирре Ромеро, командира монитора «Уаскар», погибшего в ходе битвы у мыса Ангамос.



**«Де Рейтер» в Портсмуте. На заднем плане  
виден английский крейсер «Тайгер»**

## «Де Зевен Провинсиен»



В связи с отказом правительства США предоставить Перу допуск к использованию комплекса «Терьер» было решено переоборудовать «Агирре» в крейсер-вертолетоносец (списего portahelicopteros) аналогично модернизации британских кораблей «Блейк» («Blake») и «Тайгер» («Tiger»). Эти работы выполнила все та же «Роттердамсе Дроогдок Маатсхап» в сентябре 1976 – октябре 1977 года.

В ходе модернизации в кормовой части был установлен обширный ангар (20,4x16,5 м), способный вместить три вертолета типа SH-3D «Си Кинг» или четыре машины меньшей величины, и оборудована полетная палуба размером 17 x 35 метров. Крыша ангара могла использоваться в качестве дополнительной взлетно-посадочной площадки. Также произвели капитальный ремонт силовой установки, артиллерии и систем управления огнем и установили новые средства радиоэлектронной борьбы и связи. Была предусмотрена возможность установки на крейсер в будущем четырех ПУ ПКР «Отома» («Otomat») и одной восьмиконтейнерной ПУ для зенитных ракет «Аспид» («Aspide»), но по экономическим причинам они так никогда и не появились на корабле.

Вертолеты крейсера могли выполнять широкий круг задач: вести борьбу с подводными лодками и надводными

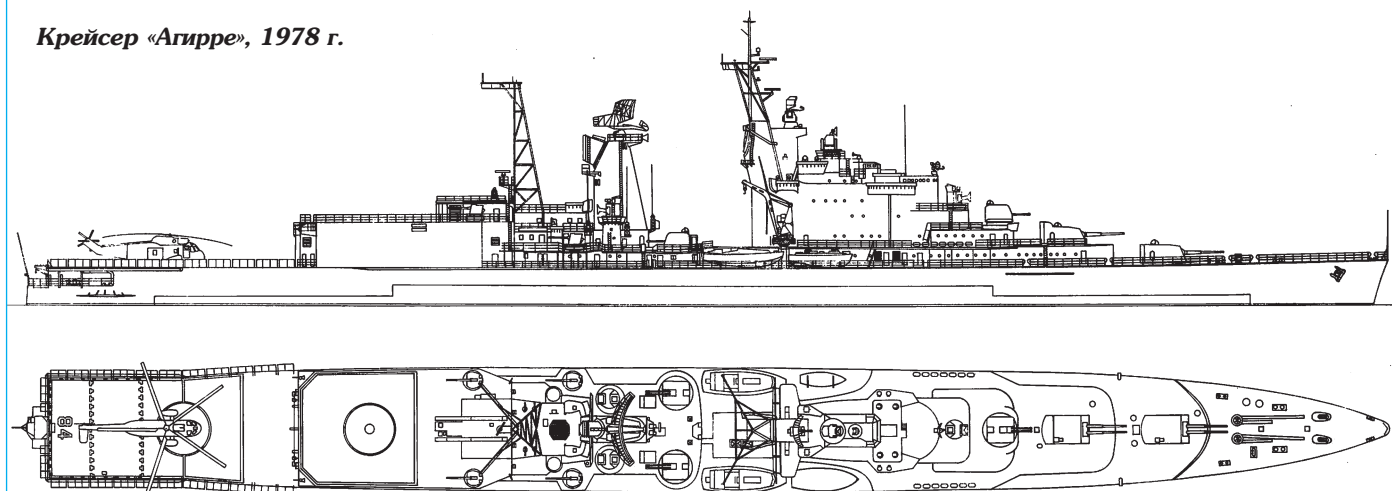
кораблями, высаживать десанты подразделений морской пехоты и сил специальных операций, оказывать им огневую поддержку. В версии ПЛО «Си Кинг» мог нести 4 торпеды Mk.46 или Mk.44, глубинные бомбы, до 32 РГБ и опускаемой гидролокатор; а в противокорабельном варианте – две ПКР AM-39 «Экзосет» («Exocet»).

В октябре 1977 года транспорт «Индепенденсия» («Independencia») доставил из Перу экипаж и топливо для крейсера, а в ноябре начались ходовые испытания «Агирре». 24 февраля следующего года в Ден Хелдере состоялась церемония подъема перуанских флагов на «Агирре» и эскадренном миноносце «Гарсиа и Гарсиа» («García y



Крейсер «Агирре»

Крейсер «Агирре», 1978 г.







Garcia», бывший голландский «Холланд»). 22 апреля оба корабля, образовавшие оперативную группу 11.9, начали переход на родину, где 17 мая состоялась их торжественная встреча.

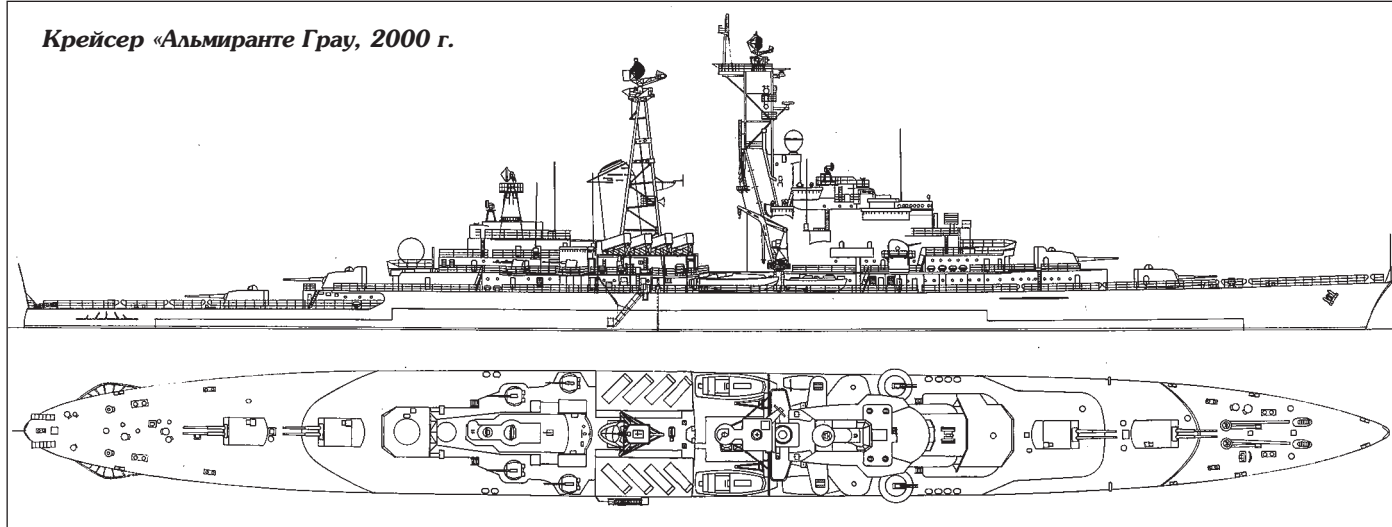
В конце 70-х – начале 80-х годов «Альмиранте Грау» и «Агирре» активно участвовали в различных национальных и международных, таких как «Унитас» («Unitas»), военно-морских учениях, заходили во многие порты Перу. «Альмиранте Грау» использовался также в качестве учебного корабля, совершая походы вдоль побережья с кадетами военно-морского училища на борту. 5 октября 1979 года оба крейсера участвовали в проведенном на рейде Кальяо крупнейшем военно-морском параде, посвященном столетию сражения у мыса Ангамос. В параде приняли участие 35 кораблей перуанского флота. В начале 1986 года «Агирре» совершил заграничный поход с кадетами по маршруту Кальяо – Бальбоа (Панама) – Ла Гуайра (Венесуэла) – Картахена (Колумбия) – Пайта – Талара – Кальяо.

В середине 1980 года «Альмиранте Грау» стал на ремонт в Кальяо, где его и застал вспыхнувший в январе 1981 года пограничный конфликт с Эквадором. 29 января, несмо-

тря на неполную техническую готовность, крейсер в составе конвоя направился на север, в порты Пайта и Байовар. «Агирре» и ряд других кораблей во время этого конфликта были направлены на юг с базированием на Писко, так как не исключалась возможность появления эквадорских кораблей и в этих районах.

В начале 80-х годов было принято решение о модернизации «Альмиранте Грау» в соответствии с новыми требованиями. Толчком к этому послужила перестройка американских линкоров типа «Айова» («Iowa») и уроки Фолклендской войны. Определение необходимого объема работ было поручено британской фирме YARD (Yarrow Admiralty Research and Development), ранее уже принимавшей участие в модернизации перуанских эсминцев «Ферре» («Ferre») и «Паласиос». В результате проведенного конкурса, в котором приняли участие шесть иностранных компаний, 6 августа 1983 года был заключен контракт на проведение модернизации с консорциумом в составе голландских компаний «Холландсе Сигнаал Аппаратен» («Hollandse Signaal Apparaten B.V.», HAS) и «Амстердамсе Дрогдок Маатсхаппей» («Amsterdamse Droogdok Maatschappij», ADM).

*Крейсер «Альмиранте Грау», 2000 г.*





**Главный калибр «Альмиранте Грау» ведет огонь. Учения «Юнитас 45-2004»**



Позднее, в связи с банкротством ADM, ответственной за проведение работ осталась компания HAS.

25 марта 1985 года «Альмиранте Грау» прибыл в Амстердам. Работы на корабле планировалось закончить 13 октября 1987 года. Они включали ремонт и модернизацию орудий главного калибра, замену восьми орудий «Бреда-Борфорс» 40 мм/70 четырьмя спаренными артиллерийскими установками «Бреда-Борфорс» 40 мм/70 «Компакт», установку зенитного ракетного комплекса «Альбатрос» («Albatros») с восьмиконтейнерной пусковой установкой для ракет «Аспид» вместо кормовой 57-мм артиллерийской установки и восьми ПУ для ракет корабель-корабль типа «Отома» Mk.2 или «Экзосе» MM-40.

Предполагалось оснастить корабль новейшими системами управления стрельбой: WM-25 для орудий главного калибра, LIROD-8 (Lightweight Radar Optronics Director) для главного и зенитного калибров и РЛС STIR-240 (Separated Tracking and Illumination Radar) управления комплексом ПКР.

Взамен устаревших устанавливались современные РЛС обнаружения надводных целей DA-08 и обнаружения воздушных целей LW-08, антенны которых располагались на фок- и гот-мачте соответственно. Средства радиоэлектронной борьбы должны были состоять из пассивной системы RAPIDS (Radar Passive Identification System) и активной системы радиоэлектронного противодействия «Скимитер» («Scimitar»). Предполагалось также заменить гидроакустическую станцию CWE-610 на новую ГАС РН-34 производства фирмы «Сигнаал». Для постановки пассивных помех устанавливались две пусковые установки DAGAIE и одна SAGAIE французского производства.

Все вышеупомянутые системы интегрировались с боевой информационно-управляющей системой SEWACO (Sensor Weapon Control and Command) Foresee PE CMS фирмы «Сигнаал», которая располагалась в новом боевом информационном центре.

Для обмена информацией с другими кораблями и вертолетами планировалось оснастить крейсер системами Link Y и VESTA (Versatil Transponder System). Все это позволило бы ему эффективно выполнять функции флагманского корабля соединения.

Модернизация энергетической установки корабля заключалась в переводе паровых котлов на отопление ди-

зельным топливом D-2 вместо мазута, установке новых систем их автоматизации и увеличении мощности корабельной электростанции путем установки четырех дизель-генераторов в дополнение к имеющимся четырем турбогенераторам.

В разгар работ неожиданно возникла новая проблема – 28 июля 1986 года президент Перу Алан Гарсия принял решение о резком сокращении ассигнований на модернизацию крейсера. И хотя военно-морскому командованию после долгих споров удалось добиться частичного их увеличения, объем модернизации пришлось значительно сократить. Так, пришлось отказаться от установки ракетных комплексов, новой ГАС, 40-мм артиллерийских установок «Бреда Борфорс», пусковой установки SAGAIE. В то же время, силами экипажа был выполнен огромный объем работ по ремонту жилых помещений корабля.

7 августа 1986 года декретом президента республики крейсеру «Агирре», выполнявшему в это время функции флагманского корабля эскадры, было присвоено название



**«Альмиранте Грау» в доке. Кальяо, 2005 г.**



«Альмиранте Грау», а носивший прежде это имя корабль стал называться крайне нетривиально – «Проекто де Модернизацион 01» («Proyecto de Modernizacion 01», PM-01).

23 января 1988 года PM-01 отправился в Перу, куда прибыл 15 февраля. В тот же день кораблям были возвращены их прежние названия.

После возвращения «Альмиранте Грау» на родину его модернизация по мере выделения необходимых ассигнований продолжалась на судовой верфи SIMA в Кальяо. В 1992 (по другим данным, в 1993) году корабль получил восемь пусковых установок для ракет «Отома» Mk.2, после чего был переклассифицирован из легкого крейсера в легкий ракетный крейсер (crusero ligero misilero-CLM-81). В 1996 году вместо четырех носовых 40-мм артиллерийских установок были установлены два спаренных 40-мм орудия «Бреда Бофорс» (демонтированы со списанного эсминца «Парасиос»). Зенитное вооружение усилили созданной SIMA-Callao пусковой установкой MGP-86 для российских ракет «Игла».

В отличие от своего «систершипа», СН-84 «Агирре» модернизации не подвергался. Тем не менее, корабль находился в хорошем техническом состоянии. Так, в ходе пограничного конфликта с Эквадором в 1995 году он участвовал в патрулировании и проводке конвоев у побережья



*«Альмиранте Грау» в Кальяо*



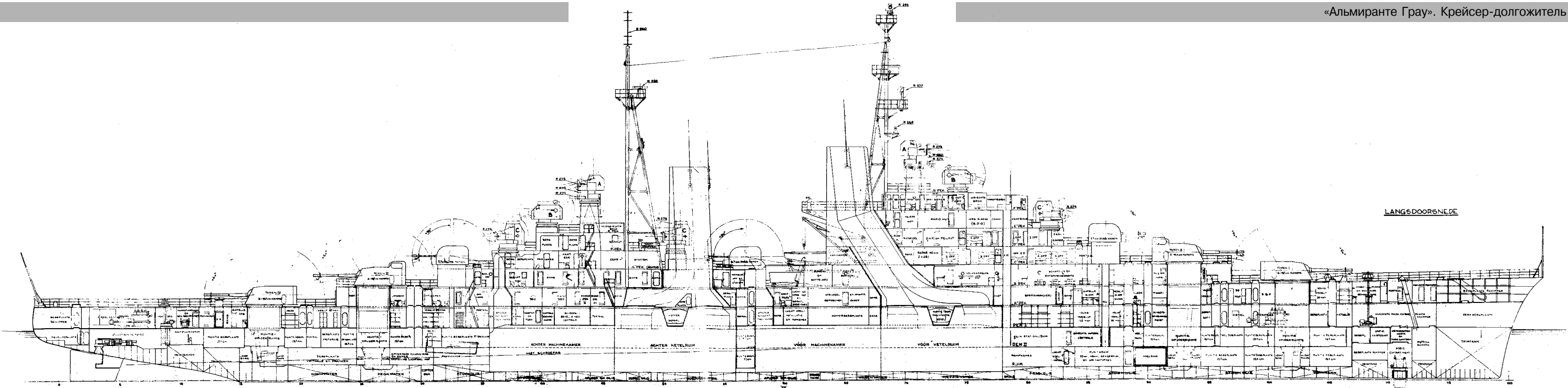
*Крейсер «Альмиранте Грау» в море*

Перу. В том же году по предложению командира крейсера рассматривался вопрос об установке четырех пусковых установок для ракет «Экзосе» MM-38, демонтированных с «Паласиоса». В 1996 году голландская компания «Сигнаал» разработала проект модернизации радиоэлектронных систем «Агирре», в частности установку радара DA-05. Однако, эти планы так и не были осуществлены.

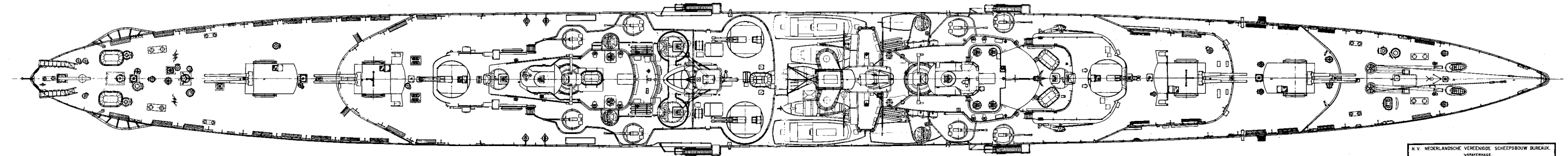
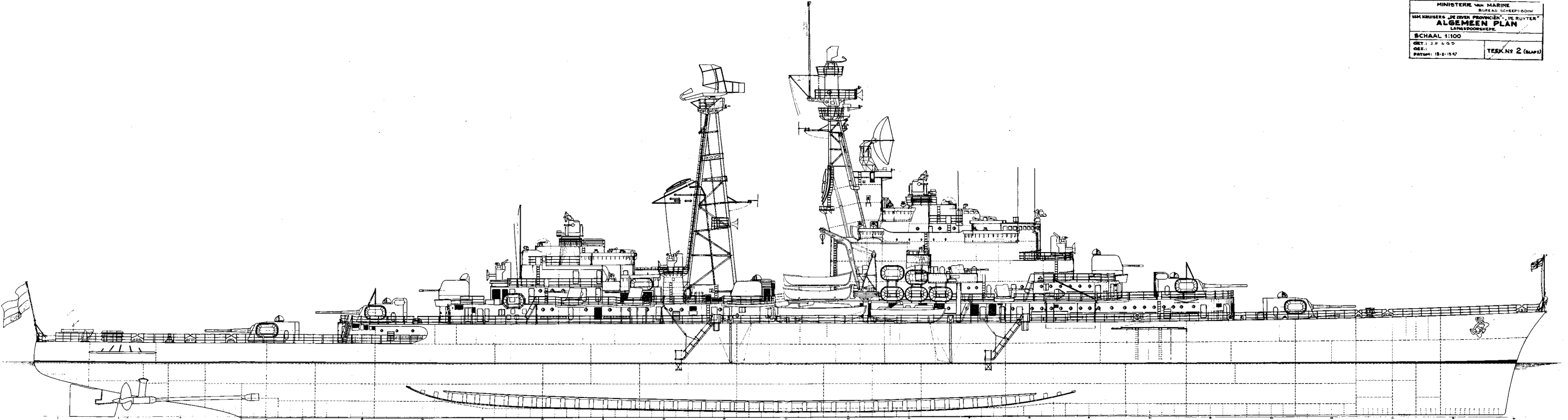
21 марта 1999 года «Агирре» был выведен из состава флота и использовался в качестве источника запчастей для «Альмиранте Грау». Автор летом 2000 года лично наблюдал с воздуха этот крейсер, покоящийся на пляже к северу от Кальяо. В печати появлялись сведения, что в этом же году он был разделан на металлолом.

CLM-81 «Альмиранте Грау» по-прежнему остается в составе ВМС Перу и является старейшим в мире действующим крейсером и единственным в мире кораблем с мощным артиллерийским вооружением. В ряде авторитетных источников, таких как справочник «Джейн», сообщалось, что корабль выведен в резерв, используется в качестве плавучей казармы и т.д., но это не соответствует действительности. Примером может служить участие крейсера в проводившихся в 2002 году американо-перуанских учениях SIFOREX-2002, а также учениях «ПреУнитас Анфибио Чавин» («PreUnitas Anfíbio Chavín») и «Юнитас 45-2004» (лето 2004 года), «Юнитас 2008» (2008 год). На момент написания статьи (2011 год), крейсер-старожил продолжал нести активную службу.





MINISTERIE VAN MARINE  
BUREAU SCHEEPSBOUW  
NAUWKEURIGHEID VAN DE RIJST  
ALGEMEEN PLAN  
LANGSDOORSNED  
SCHAAL 1:100  
GET. 1. 1. 1910  
GEX. 1. 1. 1910  
P. 1. 1. 1910

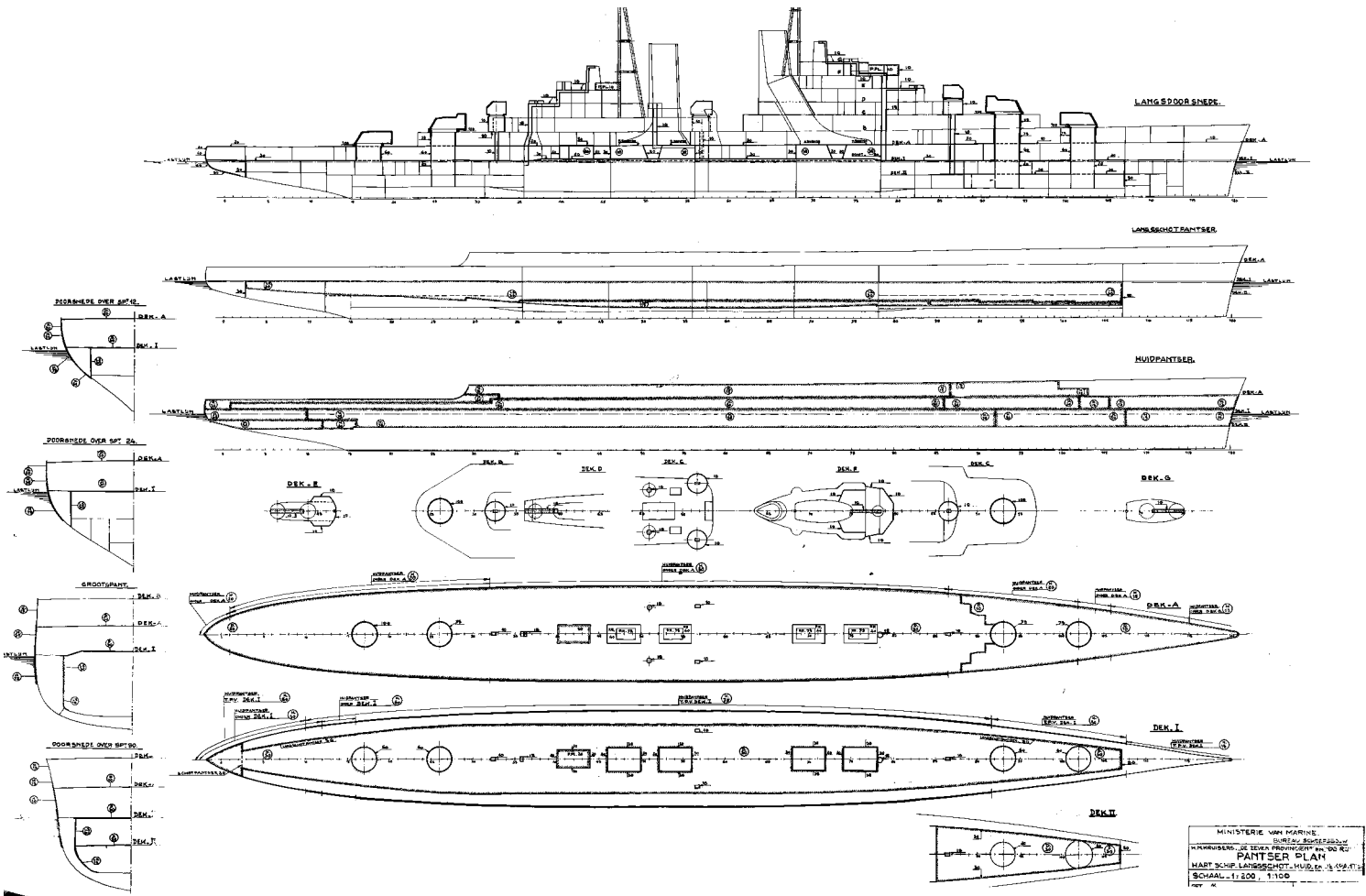


N. V. NEDERLANDSCHE VERENIGDE SCHEEPSBOUW BUREAU  
VORSTERHAGE  
ALGEMEEN PLAN. [REVISIE]  
ZAAKNO. 1. 1. 1910  
SCHAAL 1:100  
GET. 1. 1. 1910  
GEX. 1. 1. 1910  
P. 1. 1. 1910

GOEDKEURD. H. J. K. K. K.

Основные тактико-технические характеристики крейсеров «Альмиранте Грау» и «Агирре»

	Оригинальный проект (1938 год)	После вступления в строй (1953 год)	«Де Зевен Провинсиен» после модернизации 1964 года	«Агирре» (бывший «Де Зевен Провинсиен») после модернизации 1978 года	«Альмиранте Грау» (бывший «Де Рейтер») по состоянию на 2004 год
Водоизмещение (т):					
стандартное	8350	9681		10 007	9681
полное	9620	12 040		12 446	12 165
Основные размерения (м):					
длина наибольшая	185,01	185,70 («Де Зевен Провинсиен») 187,32 м («Де Рейтер»)			
ширина	16,99	17,25			
осадка	5,6	9,15			
Силовая установка:					
тип	двухвальная паротурбинная	двухвальная паротурбинная			
мощность (л.с.)	78 000	85 000			
число паровых котлов	шесть	четыре			
Скорость (узл.)	32	32,2			
Дальность плавания (миль/при скорости, узл.)		2100/32, 7000/12			
Вооружение:					
	2 x 3 и 2 x 2-150-мм 6 x 2-40-мм 4 x 2-12,7-мм	4 x 2-152,4-мм/53 4 x 2-57-мм/60 8 x 1-40-мм/70	2 x 2-152,4-мм/53 3 x 2-57-мм/60 4 x 1-40-мм/70	2 x 2-152,4-мм/53 3 x 2-57-мм/60 4 x 1-40-мм/70	4 x 2-152,4-мм/53 2 x 2-40-мм/70 4 x 1-40-мм/70
	2 x 3-533 мм торпедных аппарата катапульта для двух гидросамолетов «Фоккер» C-XIV	103-мм ПУ для осветительных ракет/постановки пассивных помех два бомбосбрасывателя для глубинных бомб	1 x 2 ПУ ЗУР «Терьер» RIM-2	ангар для трех вертолетов SH-3D или четырех AV-212 AS и полетная палуба	8 x 1 ПУ ПКР «Отома» Mk.2 1 x 5 ПУ ЗУР «Игла» два бомбосбрасывателя Mk.VII Mod.0 1 x 10 ПУ для постановки пассивных помех SAGAIE 2 x 10 ПУ для постановки пассивных помех DAGAIE
Бронирование (мм):					
борт		76-50			
башни главного калибра		50-125			
боевая рубка		50-125			
палубы		20-30			
Экипаж					650 человек (48 офицеров)



Основные данные артиллерийского вооружения крейсера «Альмиранте Грау»

Характеристики / Тип	Bofors TAK 152,4 mm/53	Bofors SAK 57 mm/60	Bofors 40 mm/70	Breda-Bofors 40 mm/70 Compact
Длина ствола, мм	8056	3420	2800	2800
Начальная скорость снаряда, м/сек	900	825	1025	1025
Дальность стрельбы, м	25 970	14 500	12 600	12 500
Достигаемость по высоте, м	14 000	10 300	4000	8700
Масса установки (без боезапаса), т	113	24	2,8	5,5
Боезапас, шт.	3250	8600	16 728	
Масса снаряда, кг	51	2,6	0,96	0,96
Вес заряда, кг	35,15	3,65	2,4	2,4
Скорострельность на ствол, выстр./мин.	10	130	300	300
Углы возвышения, град.	-15/+68	-10/+90	-3/+85	-13/+85
Год принятия на вооружение	1942	1950	1948	1976





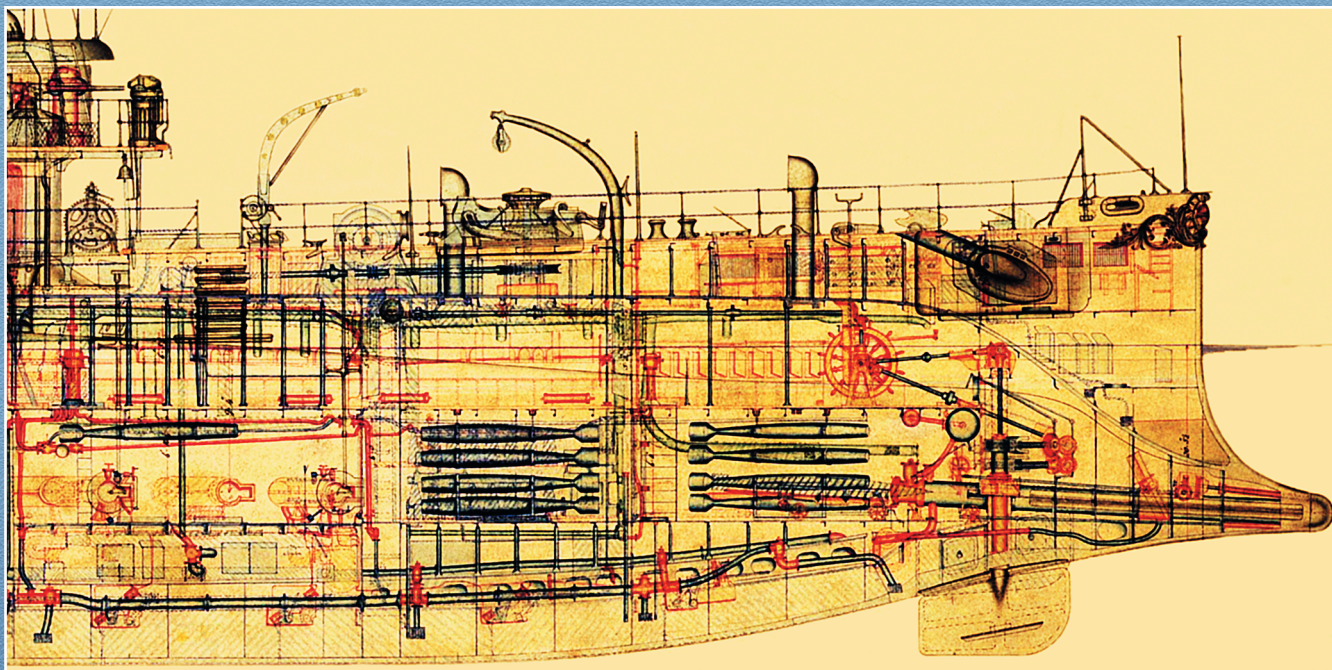
**«Альмиранте Грау» (вверху и внизу)**



### **Библиография**

1. John Rodriguez Asti. Buques de la Marina de Guerra del Peru desde 1884: Cruseros. Lima, 2000
2. Antony Preston. Fighting Ships of the World. London, 1980
3. A.D. Baker III. Combat Fleets of the Worlds 1995. Annapolis, 1995
4. Keith Faulkner. Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook. 1994
5. Robert Hutchinson. Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook. 2002
6. И.К. Хурс (редактор). Военно-морские силы иностранных государств. Москва, 1988
7. В.Н. Шунков. Авианесущие корабли и морская авиация. Минск, 2003
8. Ю.В. Апальков. Боевые корабли мира на рубеже XX-XXI веков. Часть III. Санкт-Петербург, 2001
9. Defensa. Numero 267/268, Jilio/Agosto 2000
10. Warships. International Fleet Review. September 2004
11. Jane's Sea and Systems Library, 03.2001. CD-ROM





К статье: «Полифемус». Идеальный корабль для борьбы с марсианами

