

**Амурский филиал  
военно-морской секции Военно-научного общества  
при Культурном центре Министерства обороны Российской Федерации**

**Сборник материалов  
военно-морского сектора**

**г. Благовещенск  
2016 г.**

**Амурский филиал  
военно-морской секции Военно-научного общества  
при Культурном центре Министерства обороны Российской Федерации**

# **АЛЬБАТРОСЪ**

**Сборник материалов  
военно-морского сектора**

**г. Благовещенск  
2016 г.**



**ББК 63**

**С23**

**Сборник материалов военно-морского сектора / Амур. филиал военно-мор. секции Военно-науч. о-ва при Культур. центре М-ва обороны Рос. Федерации. – Благовещенск, 2016. – с.**

Составитель С. М. Сахончик

Ответственный за выпуск С. М. Сахончик

Компьютерная верстка М. И. Гнускова

## «АРГУНЬ – первый амурский пароход

*Чепелев В. Р., историк, г. Благовещенск.*

Хорошо известно, что первым паровым судном на Амуре был русский пароход «Аргунь». Но что это было за судно, где, когда и кем оно было построено – об этом известно далеко не всем. Между тем обстоятельства появления первого парохода на Амуре представляют несомненный интерес. Используя различные архивные и исторические материалы, мне удалось проследить судьбу парохода «Аргунь».

Самым первым пароход в России был построен ещё в 1815 г. на заводе Карла Берда в С.-Петербурге (известен под названием «Елизавета»)(1), и к середине XIX века паровые суда уже ходили по Неве, Волге, Каме, Днепру и другим русским рекам(2). Но в Восточной Сибири паровые суда ещё не строились: у царской казны на это не было средств, а частные предприниматели не спешили браться за это необычное по своей новизне дело.

Однако в 1850 г. иркутский купец и золотопромышленник Е.А. Кузнецов пожертвовал 100 тысяч рублей серебром «для устройства пароходов по реке Шилке». Этим благоприятным обстоятельством решил воспользоваться генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьёв. В своём рапорте военному министру графу А.И. Чернышёву от 16 декабря 1850 г. (по старому стилю) Николай Николаевич приводит любопытные сведения о том, как решался вопрос о строительстве пароходов:



Н.Н. Муравьёв-Амурский

«Высочайшее повеление, объявленное мне вашею светлостью предписанием от 23 августа сего года (1850 г. – В.Ч.) за № 406, по предмету пожертвованных почётным гражданином Кузнецовым 100 т. р. сер. для устройства пароходов,... принято мною своевременно к точному исполнению.

Озабочиваясь с моей стороны этим важным предметом заблаговременно, я собирал уже предварительные сведения, как от начальника горных заводов хребта Уральского, так и частных заводов, что может стоить таковое устройство пароходов и доставление их на место. Генерал-лейтенант Глинка (Глинка В.А., главный начальник казённых Уральских заводов – В.Ч.) отозвался, что Екатеринбургские механические фабрики занятые приготовлением пароходов для Каспийского моря. На частном заводе Тета (Тет П.Э. – английский механик, служил в России по контракту, в т. ч. 16 лет на Урале – В.Ч.) две 80-сильные паровые машины с доставкой в Нерчинск должны обойтись в 81120 р. сер.; при этом, по обязательству Тета, они могут прибыть на место, и пущены в ход не ранее осени 1853 года. Поэтому как в том, так и в другом случае от пожертвованных Кузнецовым 100 т. р. сер. остаётся всего от

18880 р. до 10640 р.: деньги весьма незначительные и недостаточные для сооружения двух пароходных судов с оснасткою (Муравьёв предполагал строить сразу два парохода – В.Ч.).

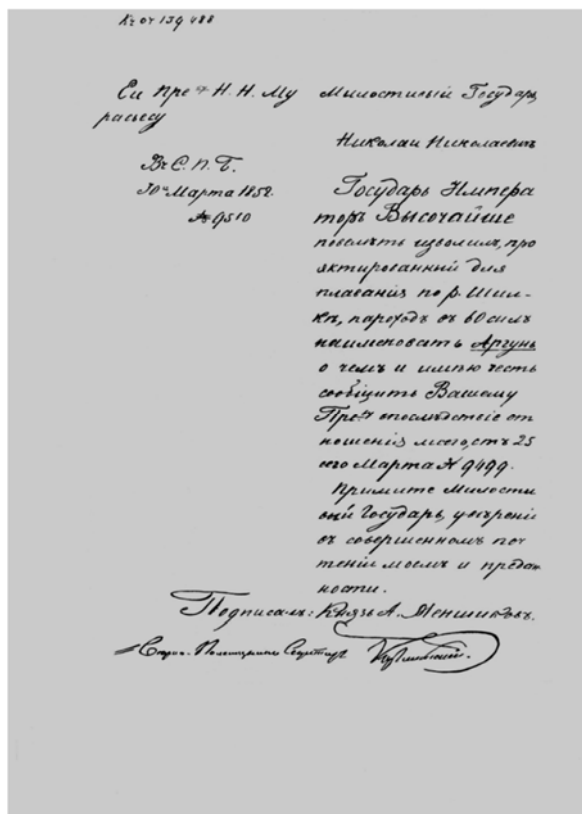
Ныне я получил из Екатеринбурга от Тета письмо, коим он предлагает мне купить у него самое машинное заведение. Из описи машинам, приложенной к письму, усматривается, что приобретение их обойдётся всего в 30110 р.; то же самое по справкам, наведённым мною в С.Петербурге, обошлось бы здесь в 34385 р. Кроме того, доставка из Екатеринбурга на место по самому уже расстоянию несравненно дешевле, чем отсюда, и, по примерному расчёту, фабричные машины Тета, с означенною доставкою в Петровский завод (в Забайкалье – В.Ч.), могут обойтись не дороже 42100 р. Таковое предложение Тета я считаю весьма выгодным для устройства машинной фабрики в Петровском заводе, где чрез это явится полная возможность подготавливать пароходные машины вдвое дешевле выписанных как для Шилки, так и для других рек того края, по коим сообщение требует подобного улучшения. Имея всё это в виду, я имею честь почтительнейше просить вашу светлость, приняв во внимание изложенные здесь обстоятельства, испросить у государя императора высочайшего разрешения на употребление из пожертвованных г. Кузнецовым 100 тыс. р. с. Необходимого количества денег для покупки у Тета машинного его заведения и устройства оного при Петровском железоделательном заводе»(3).

В конце 1850 г. такое разрешение было получено, а уже 2 января следующего года управляющий Петровским горным округом капитан корпуса горных инженеров (КГИ) О.А. Дейхман доложил Муравьёву, что сделка с уральским заводчиком Тетом состоялась. Спустя всего десять дней Дейхман заключил контракт и с купцом Дрожжиловым на поставку оборудования из Екатеринбурга на Петровский завод в Забайкалье(4). Таким образом, «пароходное машинное заведение» в Екатеринбурге, приобретённое в 1850 г. с высочайшего разрешения на пожертвованный почётным гражданином Ефимом Кузнецовым капитал «для устройства такового за Байкалом, при Петровском заводе», в 1851 г., и частью уже в 1852 г. было перевезено на этот завод. Все расходы составили 42591 рублей 87 копеек, в том числе на покупку собственно машинного заведения было израсходовано 26899 рублей 10 копеек, а остальная сумма пошла на перевозку и разные путевые издержки (5).

Осенью 1851 г. флотские офицеры, капитан 2 ранга П.В. Казакевич и лейтенант А.С. Сгибнев провели обследование рек Ингоды, Шилки и Аргуни, которое показало, что Шилка по всему течению имеет глубину ни менее трёх футов (около метра) и, таким образом, пригодна для плавания судов с небольшой осадкой (6). Ознакомившись с результатами обследования, Н.Н. Муравьёв дал задание на проектирование парохода с соответствующей осадкою, и котельно-машинной установки к нему.

Чертежи корпуса парохода были составлены капитаном корпуса корабельных инженеров (ККИ) М.Г. Шарубиным, который участвовал в строительстве деревянных парусных кораблей, а вот опыта проектирования и строительства железных паровых судов у него, к сожалению, не было. Видимо, не имел опыта в проектировании судовых паровых машин и прапорщик КГИ Магаров, которому поручили это дело. В результате неопытности, им обоим не удалось избежать ошибок, в дальнейшем отрицательно сказавшихся на эксплуатационных качествах, построенных ими пароходов и судовых силовых установок(7).

Проект судна и материалы обследования реки Шилки были отправлены в С.-Петербург, в Пароходный комитет Главного морского штаба, который в то время возглавлял вице-адмирал П.И. Рикорд. Там пришли к выводу, что действительная осадка парохода будет больше расчётной, а скорость движения весьма незначительной. Но изменить что-либо было уже невозможно, так как Муравьёв, уверенный в положительном ответе, распорядился приступить к строительству пароходов, и к тому времени уже многое было сделано. Поэтому проект утвердили без существенных изменений, а строящиеся пароходы 27 марта 1852 г. были включены в списки кораблей русского военного флота под названием «Аргунь» и «Шилка»(8).



Письмо начальника Главного морского штаба князя А.С. Меншикова генерал-губернатору Восточной Сибири Н.Н. Муравьеву о наименовании парохода «Аргунь».

Как уже выше отмечалось, производство паровых котлов и машин решено было наладить в Петровском железоделательном заводе в Забайкалье. По свидетельству А.С. Сгибнева, «Завод производил тогда в год от 35 до 50 тысяч пудов чугуна и чугунных изделий до 25-ти тысяч пудов железа. Но железо это хрупко и вообще дурного качества. Сибиряки пользовались им только по крайней необходимости и большей частью покупали железо уральское(9). Вот из этого «дурного» железа и пришлось строить первые амурские пароходы, а также их котельно-машинные установки, так как доставка более качественного железа с Урала обошлась бы слишком дорого и надолго бы затянула строительство судов.

Местом же строительства корпусов и окончательной сборки пароходов был выбран Шилкинский завод (на левом берегу реки Шилки, при устье речки Чалбуги, в 80 верстах ниже Сретенска). Раньше здесь выплавляли серебро и свинец, но после открытия недалеко от него золотых месторождений завод был упразднён. Для выполнения строительных и сборочных работ потребовалось до ста рабочих, которые были взяты с Карийских золотых приисков. В основном это были ссыльнокаторжные, знавшие ремёсла, необходимые при строительстве судов и обработке металлов (10).

Корпуса амурских пароходов «Аргунь» и «Шилка» в отличие от первых пароходов на других русских реках были построены из железа, а не из дерева. Дерево применялось только для палубного настила, дополнительной наружной обшивки корпуса суда ниже ватерлинии, и для рангоута, то есть мачт и реев. Особенно нужно отметить, что «Аргунь» и «Шилка» были полностью изготовлены из отечественных материалов, и без какой-либо помощи иностранцев. Общее руководство их строительством осуществляли уже упоминавшиеся выше флотские офицеры П.В. Казакевич и А.С. Сгибнев. Непосредственным строителем обоих пароходов был корабельный инженер М.Г. Шарубин.

Строительство парохода «Аргунь» в основном было завершено к 29 ноября 1853 г., но спуск его на воду, из-за позднего времени года, был отложен до весны 1854 г.

Что же представлял собой первый амурский пароход? Судя по сохранившимся проектным чертежам, составленным Шарубиным и Магаровым, это было сравнительно небольшое судно, предназначенное для плавания как в речных, так и морских условиях. При водоизмещении в 85 тонн (полное – около 145 тонн), пароход должен был иметь длину по грузовой ватерлинии 26,5 м, наибольшую длину (габаритную) – 33,5 м, ширину – 6,7 м, а по обносам гребных колёс – 11,3 м, глубину трюма – 2,7 м, и осадку в полном грузе – 0,8 м. Почти две

трети длины судна должна была занимать котельно-машинная установка, включавшая два паровых котла, с давлением пара до трёх атмосфер, и двухцилиндровую паровую машину прямого действия с качающимися цилиндрами, мощностью 60 нарицательных лошадиных сил (около 150-180 индикаторных лошадиных сил). По обоим бортам – гребные колеса, диаметром 4,3 м, с неподвижными деревянными плечами(11).

Но, по всей видимости, действительные размеры парохода «Аргунь» несколько отличались от проектных, хотя и незначительно. В записках А.И. Петрова, одного из участников Амурской экспедиции Г.И. Невельского, приводится описание этого судна: «Пароход «Аргунь», длиной 120 футов (36,5 м), был выстроен... за Байкалом. Машина очень хрупкая, из непрочного железа. Ходила «Аргунь» со скоростью не более семи узлов (узел – 1852 м). Имела две мачты, передняя – с двумя реями. Парусность очень помогала ходу. Каюты были все хороши, но капитанская, – в особенности. Большой зал со светлым люком, спальня, буфет...»(12). К этому можно добавить, что «Аргунь» была палубным судном, без каких-либо надстроек, кроме небольшого ходового мостика, расположенного между кожухами гребных колёс. Своим внешним видом и внутренним устройством «Аргунь» больше походила на морской корабль, чем на речной пароход, что вполне соответствовало той переходной эпохе (от дерева – к металлу, от паруса – к машине), в которой она проектировалась и строилась. К сожалению, фотоснимков первого амурского парохода мне не удалось обнаружить, да и вряд ли они вообще существовали, но благодаря рисункам и описаниям из старых изданий, и сохранившимся проектным чертежам, удалось представить его общий вид.



А.С. Сгибнев, первый командир «Аргуни».

14 мая (26 мая нового стиля) 1854 г. пароход «Аргунь» вышел в свой первый рейс во главе большого каравана судов, состоявших из 5 лодок, 4 вельботов, 18 баркасов, 13 барж, 8 плашкоутов, и 29 плотов. На этих судах и плотках было размещено до тысячи солдат и казаков, и около 100 тысяч пудов различных грузов(13). Этот день стал началом русского парового судоходства на Амуре, днём рождения Амурского речного пароходства.

18 мая экспедиция вошла в воды Амура, о котором «мы имели самые смутные и сбивчивые понятия, - продолжал далее Сгибнев, - и поэтому плыли, как говорится, ощупью, не зная даже, в какой степени река судоходна. К счастью нашему, вода была так велика, что низменные острова, поросшие тальником, скрывались под нею. Не раз случалось на пароходе, что промер показывал 7 футов (фут – 30,479 см), а, между тем, пароход, сидевший в воде около 5

футов, скользил по кустам, которые иногда ломали колёса. Немало препятствовали пароходу плавучие деревья (карчи) и даже целые острова, покрытые зеленью и отмытые от берегов полною водой»(15).

Плавание происходило только в дневное время. На ночь «Аргунь» и все суда флотилии приставали к берегу. Во время ночных стоянок команда парохода исправляла повреждения, а солдаты и казаки готовили дрова для топок паровых котлов. С рассветом вся флотилия приходила в движение, а вслед за нею снимался с якоря и пароход «Аргунь», который затем обгонял флотилию и первым приходил к месту ночной стоянки. По мере приближения экспедиции к низовью Амура плоты освобождались из-под продовольствия и, после разборки и распиловки, служили пароходу в качестве топлива.

20 мая (1 июня) экспедиция подошла к тому месту, где в XVII в. находился Албазинский острог, бывший центр русских владений в Приамурье, разрушенный маньчжурами. Здесь была сделана суточная остановка, во время которой участники экспедиции осмотрели развалины крепости и примыкающую к ней местность, на которой еще были видны следы хозяйственной деятельности русских первопоселенцев на Амуре. Ещё одна большая стоянка была сделана у китайского города Айгуня, или иначе Сахальян-Ула-Хотонь, где генерал-губернатор Н.Н. Муравьёв провёл переговоры с представителями местных китайских властей, относительно прохода русских судов вниз по Амуру.



Пароход «Аргунь» у Николаевского поста.

Аквадельный рисунок В.В. Васякина, выполненный по архивным и историческим материалам, предоставленным В.Р. Чепелевым.

12 (24) июня 1854 г. «Аргунь» пришла в Мариинский пост, а к 15 (27) июня сюда прибыли все суда первого амурского сплава. В течение нескольких дней пароход перевозил по озеру Кизи войска, предназначенные для отправки из залива Де-Кастри на Камчатку. После окончания перевозки «Аргунь» продолжила своё плавание вниз по Амуру и в конце июня пришла в Николаевский пост. (ныне город Николаевск-на-Амуре). Вот как описывал её появление тогдашний начальник поста мичман А.И. Петров: «В тот день, 25 июня (7 июля), я ездил к пароходу «Аргунь», который уже стоял у Константиновского полуострова... Вечером того же дня пароход вошёл в Николаевскую бухту. Это было первое военное русское судно в Николаевске. С каким любопытством его осматривали, не говоря про гиляков, наши



казаки и матросы! Все до последнего выбежали осмотреть пароход, о котором до сих пор не имели понятия»(16).

От Шилкинского завода до Усть-Стрелочного караула, то есть до выхода в Амур, пароход «Аргунь» шёл под командованием капитана 1 ранга А.П. Арбузова, затем в командование судном вступил лейтенант А.С. Сгибнев (в дальнейшем капитан 1 ранга, известный деятель Русского географического общества и видный военно-морской историк). Несмотря на очень сложные условия плавания, Александр Степанович так сумел провести «Аргунь по Амуру, что даже ни разу не посадил её на мель, и это при полной новизне, порученного ему дела! Ведь в то время Амур почти не был изучен, и на нём совершенно отсутствовала какая-либо судоходная обстановка.

После прихода в Николаевский пост командиром парохода был назначен лейтенант Я.И. Купреянов. В последующие годы «Аргунью» командовали лейтенант А.И. Петров, поручики КФШ Д.И. Орлов, А.И. Воронин и О.Ф. Макаров, лейтенант А.М. Линден, капитан-лейтенант В.М. Сухомлин, и другие флотские офицеры(17). Штатный экипаж парохода состоял из 30 человек: 3 офицеров, 10 «нижних чинов», и 17 вольнонаемных, но иногда уменьшался до 10 человек (18).

Начиная с лета 1854 г. «Аргунь» постоянно плавала в Амурском лимане и в низовьях Амура, выполняя разнообразные работы: буксировала баржи, плоты и корабли, снимала суда с мелей, перевозила людей, почту и срочные грузы. Но при эксплуатации парохода возникали значительные трудности, так как изготовленная полукустарным способом котельно-машинная установка часто выходила из строя. Не хватало квалифицированных механиков и машинистов, поэтому на эти должности приходилось назначать малосведущих людей. Поскольку на Амуре ещё отсутствовала навигационная обстановка в виде створных знаков и бакенов, то пароход часто садился на мель из-за неопытности своих командиров, что также приводило к новым поломкам и повреждениям.

В итоге восьми лет напряжённой работы пароход «Аргунь» пришёл в полную негодность, особенно его котельно-машинная установка. В приказе Главного командира Сибирской флотилии и портов Восточного океана контр-адмирала П.В. Казакевича от 12 (24) декабря, появившемся после очередного освидетельствования «Аргуни», говорилось: «Механизм оного находится в таком состоянии, что требует капитальной переделки и по большей части ввода в оный новых частей, а паровой котёл совершенно негоден к употреблению; корпус же парохода хотя по креплению и надёжен, но по глубокой осадке на мелководьях и тяжёлой постройки не соответствует своему назначению, а потому предлагаю командиру сего парохода сдать оный в ведение порта, а конторе над портом распорядиться снять с парохода «Аргунь» весь механизм, а корпус обратить в буксирную баржу»(19).

5 (17) мая 1862 г. пароход «Аргунь» был исключён из списков судов Сибирской флотилии(20). К сожалению, мне не удалось выяснить дальнейшую судьбу корпуса парохода. Вероятно, ещё какое-то время его использовали в качестве баржи или плавучего склада (магазина), а затем разобрали. Недолгим оказался срок службы парохода «Аргунь» и его собрата – парохода «Шилка» (вышел в первый рейс в 1855 году, а уже в январе 1861 г. был исключён из списков судов Сибирской флотилии)(21), но опыт их постройки и эксплуатации сослужил добрую службу в деле дальнейшего развития русского парового судоходства на Амуре.

Сноски:

1. Данилевский В. В. Первые русские пароходы // Морской сборник. – 1941. – № 1. – С. 56–63.
2. Захаров В. В. Техника русского пароходостроения середины XIX века // Судостроение. – 1976. – № 1. – С. 58–62.
3. РГИА: фонд 465, опись 19, ед. хр. № 323, листы 2, 2 об, 3, 3 об.
4. Кусков В. П. Первый пароход на Амуре // Судостроение. – 1976. – № 1. – С. 66.
5. РГИА: фонд 1265, опись 1, ед. хр. № 154, лист 65 об.;
6. Сгибнев А. С. Амурская экспедиция 1854 г. // Древняя и новая Россия. – 1878. – № 11. – С. 224–227.
7. Кусков В. П. Первый пароход на Амуре // Судостроение. – 1976. – № 1. – С. 66.

8. Там же.
9. Сгибнев А. С. Указ. соч. – 1878. – С. 228.
10. Там же. – С. 229.
11. РГА ВМФ: фонд 410, опись 2, дело 519, листы 18–20.
12. Петров А. И. Амурский щит. Хабаровск, 1974. С. 172–173.
13. Сгибнев А. С. Указ. соч. – 1878. – № 12. – С. 309.
14. Там же.
15. Там же. – С. 309–310.
16. Петров А. И. Указан. Соч. С.172–173.
17. Чепелев В. Р. К истории пароходного сообщения на Амуре // Судостроение. – 1978. – № 9. – С. 67;
18. Кусков В. П. Указ. соч. – С. 67.
19. РГА ВМФ: фонд 909, опись 2, дело 24, листы 355, 355 об..
20. Кусков В. П. Указ. соч. – С. 67.
21. РГА ВМФ: фонд 909, опись 2, дело 24, лист 27.

\* \* \*

## **Шхуна «Хэда» — русская «бабушка» японского флота**

*Чепелев В. Р., историк, г. Благовещенск.*

7 октября (по ст. стилю) 1852 г. из Кронштадта в дальнее плавание вышел фрегат «Паллада», под командованием капитан-лейтенанта И.С. Унковского, и с вице-адмиралом Е.В. Путягиным на борту, целью похода которого было установление дипломатических и торговых отношений России с Японией. Кроме «Паллады», к экспедиции в Портсмуте должна была присоединиться паровая шхуна, купленная в Англии, а уже в Тихом океане – корвет Камчатской военной флотилии «Оливуца» и транспорт РАК «Князь Меншиков».

Фрегат «Паллада» был построен в 1831-1832 гг. на Охтинской верфи в С.-Петербурге корабельным инженером И.А. Амосовым, и уже почти 20 лет находился в строю Балтийского флота. В 1846 г. фрегат был тимберован, т.е. капитально отремонтирован в Кронштадте, с частичной заменой внутренней и внешней обшивок, и с полной заменой медной обшивки подводной части.

Хотя, по своему отличному устройству и высоким мореходным качествам, «Паллада» вполне соответствовала назначению в океанское плавание, но, как показали дальнейшие события, долгий срок службы отрицательно сказался на её прочности, что доставило много хлопот её экипажу.

Во время плавания русские моряки должны были также описать малоизученные берега Японского и Охотского морей. Для этой цели лучше всего подходило небольшое, маневренное судно, имевшие кроме парусов и паровую машину с винтовым двигателем. Поэтому ещё в августе начальник экспедиции вице-адмирал Е.В. Путягин по поручению Морского министерства приобрёл в Англии железную парусно-винтовую шхуну «Феарлесс» (Fearless), которая раньше служила купеческим судном, перевозившим фрукты по Средиземному морю. Это было новое и очень красивое судно, имевшее изящно отделанные красным деревом внутренние помещения.

Поскольку шхуна теперь стала военным судном, предназначенным для «рассылок и описи малоизвестных берегов», то Е.В. Путягин заключил в Портсмуте контракт на её переделку с английским корабельным мастером Кемпером, под наблюдением которого в Портсмутском адмиралтействе и были выполнены все работы по её переустройству. На шхуну также установили четыре 8-фунтовых орудия, а для команды закупили нарезные ружья-штуцеры.

Командиром шхуны, получившей название «Восток», был назначен лейтенант В.А. Римский-Корсаков. Под его командование поступило ещё пять офицеров с фрегата «Паллада» и 30 (по другим данным 37) нижних чинов, т.е. унтер-офицеров и матросов.

6 января 1853 г. «Паллада» и «Восток» вышли из Портсмута, а 11 января, пройдя мыс Лизард – в Атлантический океан, где вскоре разлучились, и до мыса Доброй Надежды шли

раздельно. На Мадейре «Паллада» взяла свежей провизии и пресной воды. 20 января фрегат покинул Мадейру и, зайдя по пути следования, но острова Зелёного мыса (в Порто-Прайо), чтобы пополнить запас свежей провизии и вытянуть стоячий такелаж, ослабевший от сильных ветров и качки, направился в Южную Атлантику.

10 марта фрегат подошёл к мысу Доброй Надежды и вскоре бросил якорь в Саймонсбее – бухте у подножия Столовой горы. Несколько дней спустя сюда прибыла и шхуна «Восток». Весь океанский переход длился 78 дней и оказался самым благополучным в долгом плавании «Паллады». Однако корпус «Паллады» дал течь, и, прежде чем выйти в Индийский океан, его пришлось тщательно проконопатить, а также устранить и другие неполадки.

12 апреля «Паллада» покинула Саймонсбей (шхуна «Восток» ушла на день раньше), а два дня спустя в 120 милях от восточного побережья Африки попала в жестокий шторм. При огромном волнении и большом ветре почти сутки фрегат держался под зарифленными нижними парусами.

«Здесь, – писал в своём рапорте Е.В. Путятин, – слабость и неблагонадёжность нашего старого фрегата к продолжительному плаванию подтвердилась неопровержимым образом: он потёк всеми палубами, и, сверх того, обнаружилось движение в креплениях надводной части»<sup>1</sup> (Отчёт о плавании фрегата «Паллада», шкуны «Восток»...).

Обеспокоенный состоянием «Паллады» Е.В. Путятин решил при первой же возможности отправить в Петербург лейтенанта И.И. Бутакова с рапортом начальнику Главного морского штаба князю А.А. Меншикову, в котором просил прислать на смену «Палладе» другой фрегат. И.И. Бутаков отправился в Россию из Сингапура, успешно выполнил данное ему поручение, и через год на смену «Палладе» пришёл новый фрегат «Диана».



Фрегат «Паллада» вместе со шхуной «Восток».  
Художник Е.В. Войшвилло.

16 мая «Паллада» прошла Зондский пролив, сделав короткую остановку в Анжере, затем проследовала до Сингапура, где простояла с 24 мая до 1 июня, а 12 июня прибыла в Гонконг. Полутора сутками ранее сюда пришла и шхуна «Восток». В Гонконге Е.В. Путятин узнал о разрыве дипломатических отношений между Россией и Турцией. В любой момент на стороне последней могли выступить Англия и Франция, поэтому фрегат поспешил к островам Бонин-Сима для соединения с отрядом русских судов, которые должны были прийти сюда с Камчатки.

Собственно здесь, в Гонконге, и началась служба шкуны «Восток» в качестве посыльного судна. 16 июня на её борт перешёл вице-адмирал Е.В. Путятин вместе со своим штабом, после чего она вышла в Кантон. Простояв там два дня, шхуна возвратилась в Гонконг, отку-

да 26 июня вновь вышла в море и, проследовав Формозским (Тайваньским) проливом к островам Рюкю, а затем к островам Бонин-Сима, 20 июля вошла в Порт-Ллойд на острове Пиль, где уже находился корвет «Оливуца». Несколько дней спустя к ним присоединился и транспорт «Князь Меншиков». 26-27 июля «Восток» участвовал в описи островов Байли.

Выйдя 26 июня из Гонконга, «Паллада» попала в сильнейший шторм. Ветер, достигший крайне степени силы, сорвал паруса: с фок-мачты – фок и марсель, а с грот-мачты – грот. В верхней части судна обнаружилась большая течь, так что две помпы постоянно откачивали воду. Зашаталась и грозила упасть грот-мачта, лишь ценой огромных усилий удалось завести дополнительные крепления и удержать её на месте.

Вслед за штормами наступили тихие противные ветры, лишь 21 июля подул попутный ветер. На рассвете 26 июля с «Паллады» обозрели остров Бонин-Сима, а около полудня он бросил якорь в Порт-Ллоиде.

4 августа все русские корабли вышли с островов Бонин-Сима в Нагасаки. Через пять дней, 9 августа 1853 г., они подошли к входу в Нагасакский залив и, продержавшись всю ночь под парусами, на следующее утро вошли на рейд, достигнув, наконец, конечной цели своего назначения – японского порта Нагасаки. Здесь Е.В. Путятин начал переговоры с японскими чиновниками, но они умышленно затягивали их. Только месяц спустя, состоялась церемония передачи письма правительства России верховному совету Японии. Однако вскоре умер сёгун Иэёси (тогдашний правитель Японии), и японские чиновники заявили, что в связи с траурными церемониями, а также предстоящими выборами нового сёгуна они вынуждены отложить переговоры. Лишь 7 ноября японцы сообщили Е.В. Путятину, что из столицы Эдо (теперь – Токио) для переговоров с ним выехали два важных сановника, но прибудут они в Нагасаки лишь через месяц.

Ещё 18 августа, по распоряжению Е.В. Путятина, «Восток» покинул Нагасаки для производства гидрографических исследований в Татарском проливе и Амурском лимане, а также осмотра западного побережья острова Сахалин с целью выяснения на нём удобных стоянок для кораблей и месторождений каменного угля. 27 августа 1853 г. шхуна «Восток» подошла к проливу Лаперуза, а через два дня её экипаж приступил к обследованию западного побережья Сахалина. Кроме описи берегов, моряки занимались поисками залежей каменного угля в районе устья реки Дуэ.

7 сентября шхуна снялась с якоря и, пройдя через проход Невельского (самая узкая часть Татарского пролива, открытая Г.И. Невельским в 1849 г.), с юга вошла в Амурский лиман и проследовала в устье Амура к мысу Пронге. Вот как описывал это знаменательное плавание сам В.А. Римский-Корсаков: «Кончив к 8 сентября обзор Сахалина, я сделал съёмку той его части, которую не закончил Лаперуз (в 1787 г. – В.Ч.), и 9 сентября вошёл Южным каналом в Амурский лиман. 10-го, 11-го, 12-го я пробирался далее к северу, беспрестанно щупая лотом дно и отыскивая по всем направлениям фарватер, несколько раз становился на мель, но, наконец, 13-го вся эта дрянь осталась у шхуны за кормой и русский флаг первым из всех прочих показался на девственных водах Амура» (Римский-Корсаков В.А. Балтика-Амур. – Хабаровск, 1980. С. 119-120).

Таким образом, шхуна «Восток» стала первым морским судном, которому удалось совершить сквозное плавание через Татарский пролив и войти в лиман и устье Амура. Своим плаванием на шхуне «Восток» В.А. Римский-Корсаков доказал, что несмотря на сложные гидрологические условия, Татарский пролив на всём своём протяжении доступен для морских судов и что вход в Амур со стороны Японского моря вполне возможен. Это блестяще подтверждало открытие Г.И. Невельского, которое до этого ставилось под сомнение.

По прибытии в Амурский лиман В.А. Римский-Корсаков сходил на шлюпке к Петровскому зимовью в (первое русское поселение в преддверии Амура в заливе Счастья), чтобы встретиться с начальником экспедиции капитаном 1 ранга Г.И. Невельским, но не застал его на месте (он был в это время на Сахалине). Пробыв в Петровском немногим более суток, Римский-Корсаков вернулся на шхуну. Обратный путь из Амурского лимана в Татарский пролив оказался не менее сложным, но, к счастью, закончился благополучно. По пути следования, шхуна зашла в залив Де-Кастри (ныне – Чихачёва). От начальника расположенного здесь Александровского военного поста, мичмана Г.Д. Разградского, Римский-Корсаков по-

лучил донесения и карты, в которых сообщалось об открытиях Амурской экспедиции. Сведения эти, в то время ещё секретные, были доставлены им вице-адмиралу Е.В. Путятину. «Восток» оказалась вторым судном, после Ж.-Ф. Лаперуза, и первым русским, посетившем залив Де-Кастри.

С 21 по 25 октября шхуна «Восток» посетила Императорскую гавань (ныне – Советская гавань), расположенную, как и Де-Кастри, на материковом берегу Татарского пролива (была открыта 23 мая 1853 г. участником Амурской экспедиции лейтенантом Н.К. Бошняком) для того, чтобы взять у начальника находившегося здесь Константиновского поста сведения о Сахалине. 3 ноября шхуна возвратилась в Нагасаки.

Е.В. Путятин решил воспользоваться вынужденной паузой в ходе переговоров для посещения китайских портов. 14 ноября русские корабли прибыли к Седельным островам (Манган-Дао), в 40 милях от устья реки Янцзы. Здесь отряд стал на якоря, а шхуна «Восток» отправилась к Шанхаю, имея на борту начальника экспедиции и членов его штаба. Вечером шхуна вошла в Янцзы, переждала ночь на якоре, а утром 16-го прибыла в устье реки Вусонг, возле одноимённого городка. Отсюда Е.В. Путятин отправился в Шанхай на китайской лодке, а вечером на шхуну пришёл приказ следовать за ним туда же, что и было исполнено на следующий день. И здесь «Восток» оказался первым русским кораблём, посетившим Шанхай.

21 ноября шхуну ввели в сухой док, чтобы очистить и окрасить подводную часть корпуса и обновить парусную оснастку. 4 декабря она вышла из дока, а спустя шесть дней покинула Шанхай.

Пробыв у берегов Китая более месяца, 17 декабря русские суда покинули их и спустя пять дней, бросили якоря в Нагасаки.

31 декабря, накануне нового, 1854 г., состоялась торжественная церемония официального открытия русско-японских переговоров. 16 января 1854 г. Е.В. Путятин передал японским уполномоченным русский проект торгового договора между Россией и Японией, но те попросили дать им время на его изучение, на что посол был вынужден согласиться. Переговоры опять затягивались на неопределённое время, поэтому 2 января русские корабли снова покинули Нагасаки.

Шхуна «Восток» была послана в порты Китая, а «Паллада», «Оливуца» и «Князь Меншиков» взяли курс на остров Рюкю, а оттуда в филиппинский порт Манила. В Маниле русские моряки узнали о победе вице-адмирала П.С. Нахимова над турецкой эскадрой при Синопе (18 ноября 1853 г.) и возможно скором разрыве дипломатических отношений с Англией и Францией. Последнее обстоятельство заставило Е.В. Путятину срочно покинуть Манилу.

Русские корабли направились к малоизвестному острову Батан (острова Баши), где запаслись продовольствием. Затем они перешли в порт Сан-Пиоквинто на острове Камигуин (острова Бабуян). Здесь на фрегате укрепили мачты и провели другие ремонтные работы. Отсюда Е.В. Путятин отправил в Петропавловский порт корвет «Оливуца». Остальные суда его отряда, после выхода в море, должны были встретиться у южных берегов Кореи – в порту Гамильтон (остров Квельпарт), куда «Паллада» и прибыла 2 апреля 1854 г.

5 апреля в порт Гамильтон из Шанхая прибыл транспорт «Князь Меншиков» и доставил сообщение о разрыве отношений с Англией и Францией. Получив тревожное сообщение, Е.В. Путятин вновь ненадолго зашёл в Нагасаки, чтобы условиться с японцами о дальнейшем ходе переговоров. Шхуна «Восток» в это время тайно посетила Шанхай для сбора сведений военно-политического характера. Выйдя из Нагасаки, «Паллада» направилась в Императорскую гавань.

Зная о том, что в апреле в Татарском проливе ещё держатся льды и часто бывают туманы, Е.В. Путятин решил пока исследовать побережье Корейского полуострова. Погода благоприятствовала этому плаванию, и русские моряки смогли беспрепятственно осмотреть и положить на карту весь восточный берег полуострова, а также часть и материкового берега. Именно тогда на географической карте появились десятки названий, данных в честь членов экипажа фрегата «Паллада». Затем, отойдя от берегов Кореи, моряки открыли залив Посьет, острова Римского-Корсакова и другие географические объекты. В честь самой «Паллады» был назван рейд в Японском море у северо-восточных берегов Корейского полуострова.

«Паллада» также стала первым русским кораблём, посетившим залив Петра Великого и исследовавшим его западную часть. Только плотный туман помешал фрегату открыть вход в бухту Золотой Рог, на берегах которого спустя шесть лет вначале будет основан военный пост (1860 г.), а затем порт и город Владивосток.

При входе в Татарский пролив 17 мая «Паллада» встретила шхуну «Восток», которая доставила Е.В. Путятину почту из С.-Петербурга и сообщение о том, что Англия и Франция объявили войну России. 22 мая 1854 г. «Паллада» и «Восток» прибыли в Императорскую гавань. Фрегат был введён в бухту, на берегу которой находился Константиновский пост (теперь – бухта Постовая) и поставлен на якорь. Шхуна вскоре ушла в Де-Кастри, куда вскоре должен был прибыть генерал-губернатор Восточной Сибири генерал-генерал Н.Н. Муравьёв. С «Паллады» перевезли на берег несколько орудий и построили артиллерийскую батарею, чтобы в случае необходимости отразить нападение неприятельских кораблей, которые могли здесь появиться в любое время.

22 июня шхуна «Восток» доставила в Императорскую гавань Н.Н. Муравьёва, где состоялась его встреча с Е.В. Путятиным. Генерал сообщил адмиралу, что согласно повелению императора Николая I-го, фрегат «Паллада» и шхуна «Восток» должны следовать через открытый Г.И. Невельским пролив в Амурский лиман, войти в устье Амура и там зимовать в Николаевском посту (ныне – город Николаевск-на-Амуре, основан в 1850 г.).

16 июля «Паллада» пришла к мысу Лазарева (перед входом в Амурский лиман) и бросила якорь. Поскольку фрегат имел значительную осадку, здесь с него свезли на берег артиллерию с боезапасом, запасной рангоут, такелаж и паруса, переборки от кают, часть балласта, и весь остальной груз. Только к 10 августа удалось полностью разгрузить фрегат, уменьшив его осадку до 5,7 м (прежняя осадка составляла 6,6 м). 4 и 5 сентября были предприняты попытки провести фрегат через Амурский лиман, ещё поверхностно исследованному и усеянному песчаными банками (мелями), но, к сожалению, они не увенчались успехом. Командир фрегата был вынужден повернуть назад, и возвратиться к мысу Лазарева.

Ввиду того, что ввести «Палладу» в Амур не удалось, вице-адмирал Путятин решил отвести её на зимовку в Императорскую гавань, предполагая весной будущего года привести обратно к мысу Лазарева, чтобы с первой большой водой вновь попытаться ввести в Амур.

Выше уже отмечалось, что ещё в 1853 г. из Сингапура в С.-Петербург в Главный морской штаб был направлен лейтенант И.И. Бутаков с просьбой вице-адмирала Путятина прислать на смену «Палладе» новый фрегат «Диана», который был построен на Соломбальской верфи в Архангельске в 1851-1852 гг. под руководством корабельного инженера Ф.Т. Загуляева по чертежам фрегата «Паллада». В июне-июле 1852 г. «Диана» перешла из Архангельска в Кронштадт, где вошла в состав Балтийского флота.

Просьба Путятина была удовлетворена, и 4 октября 1853 г. фрегат «Диана» под командованием капитан-лейтенанта С.С. Лесовского вышел из Кронштадта на Дальний Восток по маршруту Копенгаген – пролив Ла-Манш – остров Мадейра – порт Сан-Себастьян на острове Гомера (Канарские острова) – Рио-де-Жанейро – мыс Горн – порт Вальпараисо – Гонолулу и 11 июня 1854 г. прибыл в Де-Кастри. Е.В. Путятин с частью команды «Паллады» перешёл на «Диану».

В сентябре 1854 г. «Диана» вышла в Японию, чтобы доставить туда миссию Е.В. Путятин для продолжения русско-японских переговоров. По пути следования фрегат посетил японские порты Хакодате, Осака и Када, и 27 октября бросил якорь на рейде порта Осака, но японские власти предложили русским перейти в порт Симода, куда он и прибыл 22 ноября 1854 г.

8 декабря в Симодэ возобновились русско-японские переговоры. В этот день состоялась торжественная встреча Е.В. Путятин с японскими уполномоченными Цуцуи и Кавадзи, а 10 декабря в храме Гёкусэндзи началось обсуждение проекта договора, который был передан японцам ещё в Нагасаки.

Первым обсуждался вопрос, какие порты Японии могут быть открыты для русско-японской торговли. Японцы заявили, что они не намерены допускать русских в стратегически важный порт Осака. Переговоры отложили на следующий день, но в десять часов утра 11

декабря 1854 г. в Симодэ началось сильное землетрясение с цунами, в результате которого фрегат «Диана» потерпел крушение.



Фрегат «Диана» у берегов Японии, 11 декабря 1854 г. Художник С.В. Пен.

Вот как описал всё это в своём официальном отчёте Е.В. Путятин:

«...Вышедши на палубу, я был поражён странными явлениями: за кормою фрегата, вокруг небольшого скалистого островка в центре залива, мутная и клокочущая вода распространялась концентрическими кругами, которые, постепенно увеличиваясь в диаметре, вскоре заняли всю поверхность рейда. Большие джонки в устье реки быстрым потоком прилива были несомы вверх по долине, а здания города постепенно погружались в мутные воды первого вала. Через несколько секунд сцена переменилась: всё, что несло к городу и северному берегу, мгновенно повернуло назад. Фрегат оставался спокойным и, плавно следуя за переменившимся течением, натянул якорную цепь до такой степени, что я опасался, чтобы она не лопнула, и потому приказал отдать второй якорь. Мимо фрегата несло все стоявшие в верховье бухты суда и частично обломки зданий. Гребные суда, возвращавшиеся с завозом, будучи немедленно призваны к фрегату и достигли его благополучно, за исключением одного, которое снова нахлынувшим морским валом было унесено вверх бухты и выкинуто на скат одной из гор, где и оставалось на суше во всё время страшного переворота.

С этого времени прилив и отлив быстро сменялись: вода то подымалась сажени на три над обыкновенным уровнем, то на столько же понижалась от того же уровня; между берегом и центральным островом Инубасири образовался водоворот, так что фрегат, увлекаемый стремлением его вод, делал неимоверно быстрые обороты и то приближался, то удалялся от скалистых берегов, которые не раз грозили ему разрушением. Во время этих кружений японские джонки часто садились на наши канаты и тем увеличивали напор течения до тех пор, пока их не разламывало и не топило. С одной из таковых лодок мы сняли двух японцев, но третий не хотел расстаться с судном и погиб вместе с ним.

Для города Симоды второй вал был самым пагубным: поднявшись до высоты трёх сажен выше обыкновенно уровня воды, он затопил собою все здания и, отхлынув, унёс их в море или разбросал по всем уголкам бухты. За этим валом бухта наполнилась частями домов, соломенными крышами, домашней утварью, человеческими трупами и спасавшимися на обломках людьми. С фрегата брошены были концы, но несчастных относило от бортов, и нам удалось спасти только одну почти уже окостеневшую старуху».

Город Симода был почти полностью разрушен, погибло более 100 человек. Но пострадал и фрегат «Диана».

«Таким образом, в самый лучший и тихий день фрегат был приведён одним колебанием моря в бедственное положение. У него оторвало киль с частью дейдвуда и фальшкилем дли-

ною в 90 фут, руль со старн-постом (кормовой оконечностью киля – В.Ч.) и со всеми петлями и часть фор-старн-поста (носовой оконечностью киля – В.Ч.), так что задние концы обшивки были открыты и, следовательно, допускали свободный проход воде внутрь фрегата. Для исправлений этих повреждений необходимо было килевать фрегат, к чему в открытой Симодской бухте не представлялось никакой возможности, и потому нужно было приискать поблизости этого порта удобную и безопасную гавань. Об этой необходимости я сообщил японским полномочным, которые после некоторых возражений согласились на посылку для этой цели наших офицеров в сопровождении их чиновников для осмотра местности по обоим берегам полуострова Идзу.

30 декабря посланные возвратились и донесли, что в 35 милях от Симоды, на западном берегу полуострова, открыта им удобная для килевания судов бухта Хеда и другая, ближайшая к нам, Арари, в одну из которых я намеривался перейти по возможности.

В промежутках времени, употреблённого на отыскание бухты, с фрегата свезена была на берег артиллерия со станками, подведён под кормовую часть прошипованный парус и устроен на берегу временный руль, или потесь, по способу капитана Пеата.

Вследствие первых двух мер прибыль воды на фрегате уменьшилась до 9 дюймов в час, и мы ожидали только перемены свежих SW ветров, которые задерживали сначала производившиеся работы, а теперь и самое отправление. Между тем переговоры мои с японским правительством, прерванные на время описанными происшествиями, возобновились с 14 декабря и продолжались в селении Какисаки.

На другой день по возвращении офицеров, искавших бухту, при несколько затихшем ветре фрегат снялся с якоря, но несоразмерность углубления носовой части противу кормовой задерживала уклонение его под ветер, и мы принуждены были после двукратной попытки остаться на якоре до совершенной перемены ветра.

Наконец, по окончании перегрузки, для отвращения хотя в некоторой степени упомянутой несоразмерности, лишавшей нас всякой возможности управлять фрегатом, мы оставили Симодскую бухту 2 января в восьмом часу утра при умеренном северном ветре и [в] сопровождении большой японской джонки, укомплектованной командою фрегата «Диана» и взятой на случай спасения людей, ежели бы в море течь сильно увеличилась.

Предполагая немедленно по приводе фрегата в назначенную для исправления бухту возвратиться в Симоду для продолжения уже клонившихся к окончанию переговоров, я между тем оставил здесь капитана II ранга Посьета и надворного советника Гошкевича с целью, во-первых, задержать отъезд уполномоченных в столицу по случаю наступавшего у них Нового года, и, во вторых, чтоб подробнее разъяснить им те из наших требований, которые они не соглашались принимать.

Обогнув благополучно южную оконечность полуострова Идзу, при лёгком противном ветре мы стали подниматься к северу и для этого несколько раз поворачивали оверштаг, причём фрегат хорошо слушался руля. В шестом часу вечера мы находились уже в виду ближайшего из открытых портов, Аварии, но наступление сумерек и усилившийся противный ветер заставляли искать убежище на ночь в открытой бухте Матсусаке. С этой целью мы направились к берегу, но, не найдя глубины в близком от него расстоянии, я не считал безопасным в ней оставаться и привёл на правый галс, чтобы под малыми парусами продержаться ночь на просторе в обширном заливе Тоутоми.

В восемь часов вечера ветер перешёл к SWtW и, постепенно свежая, развёл огромное волнение, в результате которого течь во фрегате начала значительно увеличиваться. В десять часов, находясь по счислению от северного берега залива Тоутоми в 10 милях, стали поворачивать через фордевинд, причём фрегат весьма медленно спускался под ветер, а напором волнения сорвало с потеси найтов и выбило её из своего места. Немедленно приступили к исправлению руля и для большей силы действия и лучшего укрепления перенесли потесь в среднее окно кормовой каюты, а для уменьшения хода закрепили крьюсель и положили грот-марсель на стенгу.

По окончании работы, полагая, что фрегат должен находится уже близко к берегу, стали снова пробовать поворотить через фордевинд, в чём, однако же, не успели, несмотря ни на какие усилия.



Видя близость берега, после всех этих неудачных попыток поворотить фрегат через фордевинд я решился испытать поворот оверштаг и с этой целью приказал поставить все три марселя и фок, но фрегат при спуске стакселей и положения руля к ветру не тронулся. Для спасения фрегата оставалось одно средство – идти к берегу малым ходом и, бросая беспрестанно лот, на умеренной глубине, ежели такая окажется, отдать якорь. Решившись на это последнее средство, мы долго не могли достать глубины, несмотря на то, что уже виднелись рассыпавшиеся по берегу буруны. Наконец в половине третьего часа лотовые прокричали глубину 20 сажен и мы немедленно, отдав оба якоря, закрепили паруса и спустили в ростры брам-стенги.

В этом положении оставались до рассвета, который открыл нам, что фрегат находится в кабельтове от песчаного берега перед подошвою горы Фудзи. Утром при усилившемся ветре и волнении я приказал спустить реи и стенги. На сопутствовавшей нам джонке ночью изорвало парус, и она принуждена была для спасения команды выброситься на песчаное прибрежье, тянувшееся к северу от фрегата.

От постоянной и жестокой качки, вследствие прибоя к берегу, действовавшего не по направлению ветра, течь в фрегате постепенно усиливалась. Так что 3 и 4 января были проведены в непрерывном действии всеми помпами, несмотря на совершенное облегчение кормовой пострадавшей части фрегата.

К вечеру 4 числа помпы от непрерывного качания начали лопаться и мы едва успевали удерживать воду в одном положении. Не предвидя перемены погоды, я решился начать перевозить команду на берег, для чего перед заходом солнца отправлен был 10-весельный катер, который, взяв с фрегата тонкий конец, благополучно выбросился на берег под парусами и передал таким образом трос, обеспечивавший за нами сообщение с берегом. Для опыта в этот же вечер по концу была отправлена гичка с одними гребцами. Хотя бывшие на гичке люди и [были] спасены, но гребное это судно [тонуло] в бурунах, а потому предполагавшийся своз двух больных, пострадавших во время землетрясения и лежавших в койках, был отложен до следующего утра.

В продолжении ночи мы не смогли более удерживать прибывь воды, которая увеличивалась по одному дюйму в час. Наутро ветер немного стих, и, спустив гребные суда, я отправил один из катеров для отыскания где-нибудь поблизости закрытой бухты, чтобы переправить больных, но таковой, к несчастью не оказалось. Тогда приступлено было к свозу команды по переданному концу с фрегата на берег.

Первыми были отправлены: священник с больными, медиком и церковною принадлежностью, а затем перевезена казённая сумма, шнурованные книги и шканечный журнал. Нижние чины отправлялись на баркасе партиями и, останавливаясь на конце в некотором расстоянии от берега, чтобы ударами волнения не разбило этого главного гребного судна, перетаскивались на берег посредством тонких концов через буруны.

К четырём часам пополудни перевоз людей был окончен благополучно, а баркас отправлен на фрегат, чтобы забрать часть багажа, предварительно вынесенного на верхнюю палубу. При этой последней поездке буруны и ветер усилились до такой степени, что с баркаса нельзя было снять людей на берег, и они проночевали в баркасе, державшемся на леере вне бурунов. Во время перевоза людей японские чиновники, собравшиеся к этому месту, оказывали нам всевозможное пособия. Они собрали в разорённых после землетрясения окрестных деревнях большое количество соломенных матов, и к вечеру почти вся команда была прикрыта от пронзительного ветра и мороза, доходившего тогда до 3° по Реомюру.

6 января ветер утих, и этим временем воспользовались, чтобы свезти по возможности багаж команды, который ещё не был затоплен водою. Несмотря на такую значительную прибывь воды, фрегат, не имевший артиллерии, с весьма небольшим запасом провизии осел менее, нежели можно было предполагать, и в этом-то положении я решился испытать предложение японцев отбуксировать его в порт Хэда, отстоящий от нас не более [чем] на 15 миль. Японцы предлагали собрать для этого до ста своих лодок, что и исполнили 7 января к десяти утра. (Всего было 120 лодок, на каждой от 4 до 8 гребцов. На некоторых лодках из команды фрегата находилось: адмирал, командир фрегата, лейтенанты Можайский, Шиллинг, мичман Колокольцев и до 20 матросов, прочие остались с командою в селении Миасимо).

При наступившем к этому времени совершенном штиле японцы дружно повели фрегат и в продолжении первых трёх часов успели отбуксировать его на 5 миль, так что я начал уже надеяться, что нам удастся довести его до назначенного порта, поставить там на мель, и выкачав воду, приступить к килеванию. Надежды эти вскоре рушились, без малейшей видимой причины японцы бросили фрегат и рассыпались в разные стороны, торопясь добраться до селений. Остановить их не представлялось никакой возможности, впрочем, вскоре открылась и причина их бегства: минут через десять настиг нас жестокий порыв ветра от SW (японцы узнают приближение шторма, если гора Фудзи вдруг покроется облаками – здесь и выше прим. Е.В. Путятин) развёл быстро огромное волнение, и мы, находясь на одной из лодок, буксировавших фрегат, едва и с большим риском укрылись от ветру в бухте Еноре в 15 милях к ОНО от Миасимо.

Фрегат, оставленный на произвол ветра и волнения, вскоре был опрокинут и погрузился на дно на большой глубине» (Всепопданнейший отчёт генерал-адъютанта графа Путятинна о плавании отряда военных судов наших в Японию и Китай, 1852-1855 год//Морской сборник. – 1856 г. – № 10. – С. 80-90)

Так вблизи деревни Миасимо, на пути между Симодой и Хэдой погиб русский фрегат «Диана». Команда перешла в Хэду берегом. Офицеры здесь поселились в буддийском храме, а матросы – в наспах построенных казармах.

Русско-японские переговоры были продолжены в Симода, и 26 января (7 февраля) 1855 г. был заключён Симодский договор о торговле и границах (о «мире и дружбе» между Россией и Японией). Русским судам были открыты три порта: Симода, Хокадате, Нагасаки, и положено начало торговым отношениям Японии с Россией. Однако, японцы вынудили Е.В. Путятинна отказаться от острова Итуруп, на котором русские обосновались в XVIII в., значительно раньше японцев. Вместе с тем Сахалин был объявлен «неразделенный между Россией и Японией», чем был причинён серьёзный ущерб интересам России, и перед русскими дипломатами на долгие годы встала нелёгкая задача исправлять ошибки, допущенные Е.В. Путятинным.

После гибели фрегата «Диана» перед русскими моряками встал вопрос, каким образом они вернуться на родину. План перехода на японских лодках вдоль побережий Хоккайдо и Сахалина был сразу же отвергнут. Более предпочтительным оказался другой замысел. В первом номере журнала «Морской сборник» за 1849 г. К.Н. Посыет прочёл статью П.Н. Бессарабского «Шхуна «Опыт», к которой прилагался чертёж, и было решено приступить к строительству подобного судна (шхуна «Опыт», построенная 1847 г. в Кронштадте, имела длину 21,7 м, ширину 5,9 м, осадку 2,4 м. (Чернышёв А.А. Российский парусный флот. Т. II. М., 2002. С. 147-148.)

После некоторых проволочек японские власти дали соответствующее разрешение и даже позволили русским самим произвести заготовку необходимых материалов. Позднее Е.В. Путятин писал: «Большую часть нужного леса вырубали мы сами на соседних горах и должны были своими же средствами добывать смолу, прясть пеньку, спускать тросы и пр. Японцы учились всему этому с большим прилежанием». (Всепопданнейший отчёт генерал-адъютанта графа Путятинна о плавании отряда военных судов наших в Японию и Китай, 1852-1855 год//Морской сборник. – 1856. – № 10. – С. 93.)

За работой наблюдали два японских чиновника, которые записывали всё, что делалось каждый день, с приложением рисунков и обозначением русского названия каждой детали. Также поступали и японские мастеровые, у каждого из них была книжечка, куда они срисовывали всё то, что в данный день изготовляли.

Строительство русскими судна в Хэде представляло для японцев поистине счастливый случай на практике ознакомиться с техникой европейского судостроения. И надо сказать, что они оказались прилежными учениками, прекрасно усвоили данный им урок.

14 апреля 1855 г. шхуна, названная «Хэда», была спущена на воду. Это была двухмачтовое судно с гафельными парусами (фоком и гротом), а также стакселем и кливером. При попутном ветре шхуна развивал 10 узлов. Командиром шхуны был назначен один из активных её строителей лейтенант А.А. Колокольцев.



Шхуна «Хэда».

Неизвестный японский художник, 1855 г.

Но Путятин понимал, что на маленькой шхуне удастся перевезти лишь часть команды «Дианы». 3 марта 1855 г. в Симоду из Гонолулу пришла американская шхуна «Каролина Е.Фут». За хорошее вознаграждение адмирал уговорил владельца шхуны доставить другую часть экипажа в Петропавловск, что должно было усилить немногочисленный гарнизон порта. 30 марта 2 офицера и 150 матросов под командованием капитан-лейтенанта С.С. Лесовского отбыли из Симоды на Камчатку. Узнав в Петропавловске об эвакуации гарнизона в Николаевский пост, они наняли другое американское судно и добрались на нём до устья Амура.

24 (26) апреля на шхуне «Хэда» из Японии отплыл сам Путятин с 5 офицерами и 42 членами команды. Адмирал тоже пошёл в Петропавловск, откуда был вынужден вернуться в пролив Лаперуза и перейти в Татарский пролив. В пути русские моряки дважды чудом избежали плена. В Авачинскую губу шхуна вошла на виду у команды 4 неприятельских кораблей, а у острова Монерон проскользнула буквально «под носом» англо-французов, скрывшись в густом тумане, и благополучно пришла в Николаевский пост, расположенном в устье Амура.

В начале августа, Е.В. Путятин с капитаном II ранга Н.К. Посьетом на паровом винтовом катере «Надежда» отправился из Николаевска вверх по Амуру в Забайкалье.

«Это первое наше судно, поднимавшееся вверх по реке Амуру. Плавание его совершалось медленно и сопряжено было с величайшими затруднениями и лишениями. Мы [тогда] не имели на Амуре постов, в которых пароход мог бы запастись продовольствием и дровами, почему он был загружен и вынужден был иметь на буксире тяжёлый баркас; дрова же для топлива рубили прямо с корня. Кроме того, вода в верховьях реки была необыкновенно низка, и на реке обнаружилось много банок и мелей. Холода наступили весьма рано, так что, не доходя около 300 вёрст до Усть-Стрелочной станицы (селения Забайкальского казачьего войска, расположенном на левом берегу реки Аргуни, близ слияния её с Шилкой – В.Ч.), адмирал Е.В. Путятин встретил шугу (лёд) и вынужден был, приковав пароход и баркас к скале, оставить их тут на зимовку (у устья реки Буринды – В.Ч.), а сам со всеми своими спутниками с невероятными лишениями и усилиями добрался пешком по берегу (в начале ноября)

до Усть-Стрелочной станицы, а оттуда через Иркутск проехал в С.-Петербург». (Г.И. Невельской. Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России. 1849-1855. Хабаровск, 1969. С. 355.)

Много пришлось пережить членам последней части команды «Дианы»: 10 офицерам и 275 матросам, под начальством лейтенанта А.С. Мусина-Пушкина. Нанятый для её перевозки американский торговый бриг «Грета» (бриг был немецким, но под американским флагом) также пошёл из Японии в Петропавловск, и, не найдя там русских судов, направился в порт Аян, но на этом переходе около Сахалина был захвачен английским военным пароходом «Барракута».

Император Александр II одобрил Симодский трактат. Е.В. Путятин был награждён орденом Белого Орла, и 16 декабря 1855 г. возведён в потомственное графское достоинство.

После окончания Крымской войны (мирный договор был подписан 30 марта 1856 г. в Париже), русское правительство поспешило ратифицировать Симодский трактат. В Японию был направлен капитан I ранга К.Н. Посьет, с заданием произвести обмен ратификационными грамотами, а также передать в дар японскому правительству шхуну «Хэда» и 52 пушки с фрегата «Диана» (в знак признательности за внимание к русским морякам, потерпевшим кораблекрушение, и за помощь в строительстве шхуны «Хэда»).

К сентябрю 1856 г. шхуна «Хэда» (лейтенант А.А. Колокольников) находилась в Николаевском посту, куда через Сибирь прибыл К.Н. Посьет, а корвет «Оливуца» (капитан-лейтенант В.А. Римский-Корсаков) – в заливе Де-Кастри. 14 сентября «Хэда» вышла из Николаевска в Де-Кастри, где Посьет пересел на «Оливуцу». Вскоре оба судна перешли в Императорскую гавань, откуда 3 октября отправились к берегам Японии. Плавание происходило раздельно, первым в порт назначения – Хакодате (о-в Хоккайдо), 12 октября прибыл корвет «Оливуца», а 15 октября туда пришла шхуна «Хэда». С 19 по 27 октября корабли совершили переход из Хакодате в Симоду.

25 ноября 1856 г. в Симоду прошла торжественная церемония обмена ратификационными грамотами. Под орудийный салют русская миссия во главе с капитаном I ранга К.Н. Посьетом съехала на берег. Два унтер-офицера несли ларец красного дерева с инкрустацией, в котором находился второй ларец из сандалового дерева. В нём в парчовом футляре лежала грамота бархатном переплёте с гербами. Японцы заключили свой экземпляр грамоты в два ларца светлого дерева. В 12 час 30 мин. при орудийном салюте русский морской офицер Н.К. Посьет и двое уполномоченных для этого японских чиновников: Иноуэ Синано-но-ками и Окада Бинго-но-ками, обменялись ратификационными грамотами.

После этого состоялась церемония передачи шхуны «Хэда» японской стороне. Ещё в момент обмена ратификационными грамотами на «Хэде», русского андреевского флага, был также поднят и японский флаг. В 15 часов на шхуну прибыл представитель губернатора Вакано Меасибро и офицер Иеково Деницепо, назначенный командиром «Хэды». После передачи шхуны русский флаг был спущен, и лейтенант Колокольников со своим экипажем (мичман, 2 квартирмейстера, фельдшер и 16 матросов перешли на «Оливуцу».

Шхуна «Хэда» стала первым японским судном европейского образца, своеобразной «бабушкой» японского флота. По её образцу японцами было построено ещё шесть таких судов.

Пушки с фрегата «Диана» были сгружены на берег после бывшего в Симоду землетрясения и цунами, и оставлены там, на попечение японцев, которые упрятали их в сарай. Перед дарением орудия необходимо было привести в порядок, «чтоб подарок имел приличный вид». Для этого пушки, каждая из которых была весом 140 пудов (около 0,23 т), нужно было вытащить из сарая и перетащить более чем на 200 метров «по неровной бугристой местности, установить на станки в два стройных ряда, а затем начистить и наложить воском». Вся эта работа была выполнена русскими матросами, с помощью японцев. (В.А. Римский-Корсаков. Балтика-Амур. Хабаровск, 1980. С. 291-292.)

2 декабря 1856 г. корвет «Оливуца» вышел из Симоды в Макао (Китай), а оттуда, вокруг мыса Доброй Надежды, – в Кронштадт, куда и прибыл 16 сентября 1857 г. К.Н. Посьет, предположительно в Гонконге, перешёл на иностранный пароход и возвратился в Петербург значительно ранее «Оливуцы».

В Хэде, на месте построенной русскими верфи, теперь находится музей судостроения и мореплавания, два зала которого посвящены истории экспедиции Е.В. Путятина. Здесь выставлены модели фрегата «Диана» и шхуны «Хэда, личные вещи Путятина и русских моряков, фотографии, и другие экспонаты. У входа в музей установлен поднятый со дна якорь «Дианы». А также храм Хосэндзи, в котором останавливался Путятин, и могилы русских матросов Василия Бакеева и Алексея Поточкина (в Симоде, при храме Гёкусендзи, – могила матроса Алексея Соболева, погибшего во время цунами 11 декабря 1854 г.).

Литература:

1. Болгурцев Б. Н. Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки. – Владивосток, 1998. – С. 97, 155, 157–158, 161–162.
2. Всеподданнейший отчёт генерал-адъютанта графа Путятина о плавании отряда военных судов наших в Японию и Китай, 1852-1855 г. // Морской сборник. – 1856. – № 10. – С. 80–90.
3. Доценко В. Д. Морской биографический словарь. – Санкт-Петербург, 1995. – С. 336, 342, 350.
4. Зуев Л. П. Постройка шхуны «Хэда» // Катера и яхты. – 1969. – № 4 (20). – С. 86
5. Колокольцов А. А. Плавание на шхуне «Хэда» в 1855-1856 гг. // Дальневосточные путешествия и приключения. – Вып. 10. – Хабаровск, 1982. – С. 238–251.
6. Масленников Б. Одиссея путятинских моряков // Дальневосточные путешествия и приключения. – Выпуск 10. – Хабаровск, 1982. – С. 205–251.
7. Масленников Б. Плавание шхуны «Хэда» // Катера и яхты. – 1985. – № 3 (115). – С. 67–71.
8. Невельской Г. И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России. 1849-1855гг. – Хабаровск, 1969. – С. 355.
9. Петрова О. П. Адмирал Е. В. Путятин в бухте Хэда // Советское востоковедение. – Т. VI. – М. –Л. 1949. – С. 368–382.
10. Римский-Корсаков В. А. Балтика-Амур. – Хабаровск, 1980. – С. 119–120, 291–292.
11. Чернышёв А. А. Российский парусный флота. – Т. I. Москва, 1997. – С. 256–258, 252–254; Т. II. Москва, 2002. – С. 36–37, 147–148.

\* \* \*

## «Речной танк» на пьедестале славы

*Чепелев В. Р., историк, г. Благовещенск.*



Бронекатер проекта 1125, г. Благовещенск.

Во многих странах мира существует обычай сохранять старые корабли и суда в качестве памятников истории. Есть такие памятники и у нас на Дальнем Востоке, в частности в нашем областном городе Благовещенске, на набережной Амура на бетонном пьедестале установлен бронекатер времён Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

«Речные танки» – так в годы войны называли бронекатера за их сходство с грозной сухопутной боевой машиной. Их борта, палуба, боевая рубка, пулемётные башенки были прикрыты противопульной и противоосколочной бронёй, а орудия устанавливались в танковых башнях, сначала от танка «Т-28», а затем – «Т-34». Бронекатера имели довольно мощное вооружение: одну или две танковых пушки калибра 76,2 мм, два крупнокалиберных пулемёта ДШК, калибра 12,7 мм, или несколько пулемётов калибра 7,62 мм. На некоторые из них были вооружены установками неуправляемых реактивных снарядов (НУРС), – «Катюшами», как ласково называли их наши бойцы. Кроме того, катера имели химическое вооружение (для создания дымовой завесы), и могли брать на борт до 10 мин заграждения.

Проекты бронекатеров: 1124 (большой – «амурский», с двумя танковыми башнями) и 1125 (малый – «днепровский», с одной башней) были разработаны ленинградским Речсудпроектом под руководством корабельного инженера Ю.Ю. Бенуа ещё в 1933-1934 гг. В 1939-1940 гг., с учётом приобретённого опыта эксплуатации и службы первых бронекатеров, оба проекта были модернизированы. В частности, прежние башни от танка «Т-28», были заменены башнями от танка «Т-34», и установлены модифицированные двигатели ГАМ-34-БС (бензиновые, авиационные).

Бронекатера обоих проектов отличались сравнительно небольшими габаритами, водоизмещением и осадкой, хорошей скоростью и маневренностью, и небольшим количеством экипажа для их обслуживания. Малые габариты катеров позволяли перевозить их на обычных железнодорожных платформах, благодаря чему корабли этого класса можно было быстро перебрасывать с одного театра военных действий на другой.

Бронекатера именно этих двух проектов составляли основную часть речных и озёрных флотилий во время Великой Отечественной войны, а иногда использовались для боевых действий даже в прибрежных морских районах. Где только не воевали эти корабли: на реках Волге, Днепре и Припяти, Дону и Кубани, Дунае, Висле, Одере и Шпрее, на Ладожском и Чудском озёрах, а также на Балтике, Азовском и Чёрном морях.

За годы войны судостроительная промышленность, – главным образом заводы и верфи в Астрахани, Зелёнодольске, Молотове (ныне Пермь) и другие, – поставила Военно-Морскому

Флоту 66 бронекатеров проекта 1124 и 109 проекта 1125. Поскольку бронекатера строились на разных заводах, то их серийные тактико-технические элементы имели некоторые различия, но, как правило, незначительные.

Личный состав «плавающих танков» покрыл себя неувядаемой славой, участвуя в Сталинградской битве, в форсировании Керченского пролива, во взятии Пиллау и Кёнинсберга, Будапешта и Вены, в Берлинской наступательной операции, а на заключительном этапе Второй мировой – в разгроме японцев на Дальнем Востоке. В честь и память героических подвигов советских моряков в Великой Отечественной войне несколько бронекатеров подняты на пьедесталы славы. В России, кроме Благовещенска, они установлены в Москве, Зелёнодольске, Перми, Волгограде, Приморско-Ахтарске и Хабаровске; в Украине – в Мариуполе, Измаиле, Херсоне и Каневе; в Белоруссии – в Пинске.

Бронекатера на пьедестале славы – это память не только о героях-моряках, воевавших на них, но и тех, кто конструировал и строил эти замечательные корабли. Кроме того, это уникальные на сегодня образцы военной техники, времён Великой Отечественной войны, представляющие большой познавательный интерес.

Бронекатер, проекта 1125, III серии, установленный на набережной Амура был построен в 1943-1944 гг. в уральском городе Пермь (тогда Молотов) на заводе № 344 (заводской № 169). Его основные тактические элементы: водоизмещение полное 30,8 т, длина 22,65 м, ширина 3,54 м, осадка 0,73 м; мощность двигателя 1200 л.с. («Паккард 4М», в послевоенный период – дизель М-50), скорость хода 18,6 уз, дальность плавания 250 миль, экипаж 14 человек.

Летом 1944 г. бронекатер вступил в строй, получив при этом тактический № 376. 28 сентября бронекатер «БК-376» был включён в состав Днепровской военной флотилии, и вошёл в 1-й отдельный гвардейский Пинский дивизион бронекатеров. Участвовал в Великой Отечественной войне: период вхождения в действующую армию с 28 сентября 1944 г. по 9 мая 1945 г. Принимал участие в Берлинской наступательной операции 16 апреля – 8 мая 1945 г., действовал на Одере и Шпрее, в направлении на г. Шведт (в сторону Балтийского побережья), имел пробоину.

Днепровская военная флотилия создавалась дважды. Первый раз – 27 июня 1931 г. на базе отряда кораблей, сформированного ещё в октябре 1925 г. в Киеве. В июле 1940 г. флотилия расформирована, а её боевые корабли и вспомогательные суда вошли в состав Пинской и Дунайской военных флотилий. В начале Великой Отечественной войны большинство кораблей Пинской и Дунайской флотилий погибли, и обе флотилии были расформированы, но 14 сентября 1943 г. была вновь создана Днепровская флотилия (из катеров Волжской флотилии), а 19 апреля 1944 г. – Дунайская флотилия. Обе флотилии были награждены орденами Красного знамени и стали Краснознамёнными.

После расформирования в 1945 г. годы Днепровской флотилии, большинство её кораблей и судов были переведены на Дунай в состав Дунайской флотилии, а после её расформирования в 1960 г. – Черноморского флота. Среди этих кораблей, в 327 дивизионе кораблей резерва 116-й Краснознамённой бригады тральщиков ЧФ, оказался и бронекатер «БК-376». В 1965 г. классификация бронекатеров проектов 1124 и 1125 была изменена: все они стали называться артиллерийскими катерами (АК).

В 1967 г., в связи с осложнением обстановки на Дальнем Востоке, «АК-376», в составе семи единиц однотипных катеров проекта 1125, был снят с консервации, и по железной дороге доставлен в Хабаровск, откуда своим ходом по Амуру прибыл в Благовещенск, где вошёл в состав 139 дивизиона артиллерийских катеров 74-й бригады речных артиллерийских кораблей 49-й Краснознамённой дивизии речных кораблей Тихоокеанского флота. В начале 1970-х гг. катер был расформирован и сдан на консервацию. В 1973 г. катер был снят с консервации и передан флотилии клуба «Юных моряков» города Свободного (ныне Детский морской центр им. адмирала С.О. Макарова). В августе этого же года катер прибыл на базу флотилии – в Бардагон, где использовался в качестве учебного судна. В 1980 г. был выведен из состава учебных судов и использовался как плав-казарма.

По просьбе ветеранов 74-й бригады в октябре 1987 г. катер был приведён на буксире в Благовещенск, укомплектован, и поднят на набережную Амура. Открытие корабля-

памятника состоялось в 1989 г. (в день города), а официальное – 9 мая 1990 г., в день 45-летия Победы.

В июне 2010 г. катер был снят с постамента, отреставрирован и вновь установлен на прежнее место. 2 сентября 2010 г. у катера состоялся торжественный митинг, посвящённый 65-летию окончания Второй мировой войны. Среди выступавших на митинге, был и ветеран 74 бригады ТОФ, участник Великой Отечественной войны старший мичман в отставке И.М. Сердюк.

На литой металлической доске, прикрепленной к передней стороне постамента, начертано:

«Бронекатер проекта 1125 построен в годы Великой Отечественной войны. Установлен на месте переправы Зее-Бурейской бригады речных кораблей.

В память о советских людях, оказавших интернациональную помощь китайскому народу в освобождении от японских захватчиков в августе 1945 г.»

А внизу ещё одна плита с надписью: «В память форсирования р. Амур частями 396 ХИНГАНСКОЙ СТРЕЛКОВОЙ ДИВИЗИИ в августе 1945 года. Участники встречи однополчан дивизии. Сентябрь 1990 г.»

Бронекатера 4-й Зее-Бурейской бригады Краснознамённой Амурской флотилии на рассвете 10 августа 1945 г., выйдя из устья реки Зея, стремительно прошли вдоль правого (китайского) берега Амура, артиллерийским и пулёмётным огнём подавили огневые средства противника, а затем высадили десант, чем во многом обеспечили успех Сахалинской наступательной операции и полную безопасность Благовещенска (на город не упал не один вражеский снаряд или бомба). Вместе с кораблями других классов, бронекатера успешно действовали и на других приречных направлениях.

За мужество и героизм, проявленные в боях с японскими милитаристами, многие офицеры, старшины и краснофлотцы Зее-Бурейской бригады речных кораблей КАФ были удостоены высоких наград Родины, а её командир капитан 1 ранга Максим Георгиевич Воронков (его имя носит одна из улиц Благовещенска) получил звание Героя Советского Союза. Канонерская лодка «Красная звезда» (командир капитан-лейтенант А.И. Тарасов) и отдельный дивизион бронекатеров (командир капитан-лейтенант С.Н. Филимонов) были преобразованы в гвардейские части. Сама 4-я Зея-Бурейская бригада была награждена орденом Ушакова 1-й степени и удостоена почётного наименования «Амурская».



Бывший артиллерийский катер «АК-336», проекта 1125, последний бортовой (условный) № 948. Фото 1970-х гг. Река Зея, с. Бардагон, Флотилия юных моряков (г. Свободный, Амурской области).



Поскольку в августе 1945 г. бронекатер «БК-376» числился в составе Днепровской флотилии, он не мог входить в состав 4-й (Зее-Бурейской) бригады Краснознамённой Амурской флотилии, и принимать участия в войне с Японией в августе 1945 г., но это ни коей мере не умаляет его значение, как исторического памятника, времён Второй мировой войны!

И ещё один момент, на котором я хотел бы остановиться особо. Последним бортовым (условным) номером «БК-376» был № 948 (именно под таким номером он прибыл в августе 1973 г. в Бардагон, и оставался в составе флотилии «Клуба юных моряков» города Свободного». Но почему-то на борту корабля-памятника стоит № 905. В 74-й бригаде речных кораблей действительно был артиллерийский катер с таким бортовым (условным) номером, но это был катер другого проекта – 1204, типа «Шмель», который затем был передан в состав Морских частей погранвойск. Уже давно с этим надо разобраться, и либо изобразить на борту корабля-памятника его тактический номер – «376», который никогда не менялся, либо последний бортовой (условный) номер – «948».

Литература:

1. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. – Москва, 1988. – С. 117.
2. Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945. – Минск, 2002. – С. 771.

\* \* \*

### **Камчатский инцидент. 1945 г.**

*Сахончик С. М., член Российского Союза писателей, г. Благовещенск*

При работе с материалами к серии рассказов «Одиссея капитана Йорка» я столкнулся с упоминаемым у нескольких авторов случаем обстрела неизвестными самолетами без опознавательных знаков двух наших пограничных катеров на Камчатке в августе 1945 г. При этом были повреждены катера, убиты и ранены моряки-пограничники, которым все же удалось сбить один из нападавших самолетов. Разумеется, пройти мимо такого факта было просто невозможно, и я начал поиск в интернете и библиотеках.

И вот что удалось выяснить...

Прежде всего, надо понять напряженную обстановку, сложившуюся на море в том районе с 1941 г. Это непрерывные провокации со стороны японских кораблей и самолетов, обстрелы, потопления и задержания торговых судов. Японские боевые корабли нагло вели себя в Охотском море и на его побережье, японские суда под их прикрытием браконьерствовали в наших водах, высаживали на берег разведгруппы.

Противодействовать им было сложно – крупные боевые корабли Тихоокеанского флота в тех местах практически отсутствовали, пограничные и сторожевые катера не могли противостоять японцам в открытом бою, к тому же мешал пресловутый нейтралитет, который строжайше было запрещено нарушать. Ситуация изменилась только к 1945 г. с поставками кораблей и катеров по ленд-лизу.

Это обстоятельство внесло в службу камчатских кораблей и катеров дополнительные сложности. К ним следует добавить проблемы с техническим обеспечением флота. Все ресурсы в первую очередь направлялись на фронт, пограничники снабжались "по остаточному принципу". Но никто не роптал, понимая, что именно на западе решаются судьбы страны и всего мира. В этих невероятно сложных условиях успешно нести службу по охране государственной границы морякам-пограничникам помогал их высокий профессионализм – экипажи кораблей и катеров состояли из краснофлотцев, призванных еще в довоенный период, некоторые служили уже по 11 лет.

Вот только один из многочисленных эпизодов их службы.

Однажды летом 1942 г. пограничный катер, отправив очередную задержанную японскую шхуну в Петропавловск, зашел в устье реки Жупанова, чтобы пополнить запас пресной воды. А когда решил вернуться в море, то оказалось, что выход из реки преграждают два японских эсминца. Командир катера в сложившейся ситуации предпочел вернуться на прежнюю сто-

янку вверх по реке, куда японские корабли, обладающие большей осадкой, пройти не могли. Еще несколько часов находились эсминцы возле устья Жупанова. Наш катер сумел покинуть реку лишь после того, как японцы ушли - никаких шансов у катера типа МО-4, вооруженного 45-мм пушками и крупнокалиберными пулеметами в бою с эсминцами просто не было.

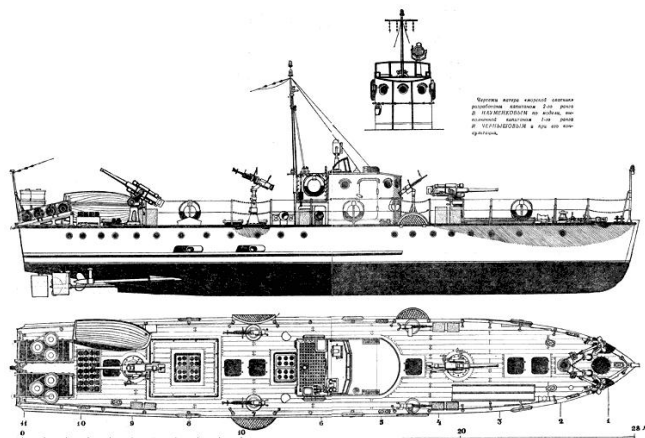


Рис. 1. Катер МО-4 «Морской охотник»

С перенесением боевых действий в северный район Тихого океана активизировались и США. Успешно проведя десантную операцию по освобождению Алеутских островов, американцы оборудовали там военно-воздушную и военно-морскую базы, с которых вели активную борьбу с японским судоходством и наносили интенсивные бомбовые удары по японским войскам и укреплениям на Курилах.

В ходе боевых действий доставалось и нашим торговым судам, перевозившим грузы по ленд-лизу.

Так грузовой пароход "Джурма" 7 июня 1942 г. в Тихом океане в районе Датч-Харбора получил повреждения в результате пулеметно-пушечного обстрела группы американских самолетов (снарядами и пулями пробита обшивка надводной части борта, загорелась цистерна с нефтью, и возник пожар на бот-деке), было ранено 13 членов команды;

- грузовой пароход "Одесса- 3 октября 1943 г. в Тихом океане на переходе из Акутана в Петропавловск-Камчатский в 300милях от него поврежден в результате попадания торпеды американской подводной лодкой, очевидно, S-46 (в результате взрыва образовалась пробоина в левом борту в районе трюма № 5);

- танкер "Эмба" – 14 октября 1944 г. в 6.45 в Первом Курильском проливе поврежден в результате атаки одиночного американского самолета (от взрыва авиационной бомбы в борту ниже ватерлинии образовалась пробоина, через которую внутрь корпуса стала поступать вода, возник крен, имелись пулевые пробоины), ранено 2 члена команды.

Нервозная обстановка нередко приводила к инцидентам с взаимными обстрелами кораблей и самолетов, когда невозможно было разобрать, кто перед тобой.

К тому же, видимо, американские моряки и летчики руководствовались принципами «топи их всех» и «прав тот, кто стреляет первым». Памятуя о союзных отношениях СССР и США в минувшей войне, американцы позволяли себе весьма вольно пользоваться воздушным пространством в районе ведения боевых действий, часто пролетая над кораблями и военными базами ТОФ. Говоря об этом, не следует забывать, что американские летчики, скорее всего, не задумывались о нюансах большой политики, полагая, что фронтовое братство превыше всего.

Но политическому и военному руководству США уже стали нужны поводы для конфликтов, и долго искать их не пришлось. Так, с мая по сентябрь 1945 г. зафиксировано 27 подобных фактов с участием 86 самолетов различных типов, в основном В-24 «Либереитор» и В-25 «Митчелл». (Напомним, что первые поврежденные в боях американские самолеты стали садиться на Камчатку с 1943 г.).

Уже 20 мая 1945 г. зенитной артиллерией Тихоокеанского флота в районе Камчатки были обстреляны два В-24 «Либереитор» ВВС США. Подобный же инцидент произошел в том

же районе 11 июля 1945 г. с американским Р-38 «Лайтнинг». Правда, в обоих случаях огонь велся не на поражение, так что самолеты США не пострадали.

Так этот бой описывается в газете «Граница России. Северо-Восток» (№ 5 от 09.02.2010).

«Пограничные сторожевые катера «морские охотники» ПК-7 и ПК-10 22-го дивизиона сторожевых катеров (из состава сил Ордена Ленина 60-го (Камчатского) морского пограничного отряда Приморского пограничного округа) готовились совершить переход из Петропавловска-Камчатского в Усть-Большерецк. Ранним утром 6 августа 1945 г. на ПК-10 поднялся старший перехода командир дивизиона капитан 3 ранга Никифор Игнатьевич Бойко. Выслушав доклады, он дал команду экипажам сниматься с якорей.

Предстояло обогнуть мыс Лопатка - южную оконечность Камчатки, которая почти упиралась в пока еще принадлежащий японцам остров Шумшу. Здесь несли службу японские надводные корабли и субмарины, в воздухе барражировали их самолеты. Правда, летом 1945 г. весь флот и значительную часть авиации японцы с Северных Курил перебросили на юг, где они вели тяжелые бои с американцами. И, тем не менее, опасность обстрела и нападения с воздуха для пограничных катеров сохранялась.

Уже на переходе радист головного катера главный старшина Чебунин принял радиogramму, переданную с мыса Лопатка. Дислоцированная там 1116-я батарея ПВО флота сообщала, что над ней в северном направлении прошли два самолета. Зенитчики не стали по ним открывать огонь. Машины по типам наблюдатели классифицировали как американские - следовательно, союзники.

На катерах самолеты заметили спустя 12 минут. Встреча состоялась в районе Гаврюшкина камня. Первым шел двухмоторный средний бомбардировщик. За ним следовала тяжелая четырехмоторная машина. Оба самолета, выкрашенные в темно-зеленый цвет, опознавательных знаков не имели. На катерах сыграли боевую тревогу. Опыт контактов с японцами заставлял готовиться при встречах с соседями к большим неприятностям. Вот и в то августовское утро мирно разойтись не удалось.

Первым на высоте около ста метров на боевой курс лег средний бомбардировщик. До последнего момента пограничники, занявшие боевые посты, надеялись, что летчики пролетят мимо, потому и сами не торопились открывать огонь.

Самолет открыл огонь первым. Пули и снаряды вздыбили воду у левого борта "десятки", которая шла головной. Сразу был убит капитан 3 ранга Бойко, находившийся на ПК-10.

"По бомбардировщикам открыли огонь из всех видов оружия. Самолеты сделали шесть заходов", - напишет на следующий день в донесении начальнику войск Приморского погранокруга НКВД СССР генералу П.И. Зырянову начальник Камчатского пограничного отряда полковник Ф.С. Трушин.

...Тяжелый бомбардировщик вслед за первой машиной тоже лег на боевой курс. Оцетинившиеся огнём "морские охотники" не позволили штурману самолета хорошо прицелиться. Три бомбы легли в стороне от катеров, четвертая вошла в море в нескольких метрах от "десятки", накрыв катер стеной воды и осколков. Пулеметы и пушки бомбардировщиков вели плотный огонь. Уже в первые минуты боя, катера получили многочисленные пробоины, в том числе ниже ватерлинии, потеряли ход, остались без радиостанций, поврежденных осколками и пулями. Под палубой ПК-7 вспыхнул пожар. Спас "морской охотник" старшина группы мотористов мичман Золотов. Он, спустившись в объятый пламенем отсек, закрыл дверь переборки и палубный люк. Огонь, лишенный доступа воздуха, погас. Краснофлотец Дубровный и боцман мичман Чебунин заделали пробоины в катере, расположенные ниже ватерлинии, через которые хлестала вода.

На ПК-10 загорелась ходовая рубка. Пожар потушили старшина 2 статьи Клименко и краснофлотец Голодушкин. На катере осколком срезало гафель с ходовым Военно-морским пограничным флагом. Краснофлотец Бессонов, рискуя жизнью, поднял вымпел на кормовом флагштоке. Тем временем вода затопила носовое моторное отделение. "Охотнику" только благодаря чуду, а также мастерству и мужеству экипажа удавалось держаться на плаву. Бой длился 27 минут и завершился в 9 часов 59 минут.

"На ПК-7 тяжело ранены 4 человека, легко – 7 человек, в том числе командир катера Овсянников Василий Федорович. На ПК-10 убито 7 человек, тяжело ранено 2 человека, в том числе командир катера старший лейтенант Мореловцев С.В., легко ранен один человек

Личный состав утверждает, что на последнем заходе один из самолетов был подбит, задымил и пошел на снижение в районе мыса Инканюш в глубь полуострова", – завершит донесение во Владивосток полковник Ф.С. Трушин.

Подбить двухмоторную машину удалось командиру кормового орудия ПК-7 старшине 2 статьи Макарову и установщику прицела старшему краснофлотцу Хмелевскому. На следующий день летчики пограничного авиаполка сделали попытку обнаружить с воздуха упавшую машину. Поиски завершились безрезультатно».

Катера, устранив повреждения, направились обратно в Петропавловск. Погибших и умерших от ран моряков похоронили на территории погранотряда»

Скромный памятник и сейчас находится там, за ним бережно ухаживает нынешнее поколение морских пограничников. Справа на панели памятника — мозаичное панно с тремя скорбящими сослуживцами, а слева — бетонная плита, на которой на бронзовой табличке высечено:

"Моряки-пограничники, погибшие в боях при охране государственной границы 6 августа 1945 года:

Бойко Никифор Игнатьевич кап. 3 ранга 1915 г.  
Гаврилкин Сергей Федорович ст. 2 ст. 1919 г.  
Андрианов Михаил Николаевич ст. 2 ст. 1918 г.  
Тихонов Петр Яковлевич ст. 2 ст. 1917 г.  
Крашенинников Василий Иванович ст. красн. 1919 г.  
Зимирев Андрей Иванович ст. красн. 1922 г.  
Дубровский Алексей Петрович ст. красн. 1921 г.  
Калякин Василий Иванович красн. 1924 г."

Еще трое краснофлотцев пропали без вести (видимо убитыми упали за борт во время боя).

А через два дня СССР объявил войну Японии, и начались активные боевые действия.

Но при подробном рассмотрении материалов этого инцидента не все оказалось так просто.

Героизм советских моряков-пограничников, проявленный в этом коротком бою бесспорен. Учитывая то обстоятельство, что по опыту второй мировой войны на море такие схватки с катерами, как правило, заканчивались победой авиации. Морские штурмовики союзников могли создать настоящий шквал пулеметно-пушечного огня, сметавший с палуб все живое.

К тому же советские катера типа МО предназначались для выполнения в основном сторожевых, противолодочных и конвойных функций, а 45-мм полуавтоматические пушки с одиночным заряданием и ручной подачей снарядов в борьбе со скоростными воздушными целями были малоэффективны. Тем не менее, морякам удалось успешно отбиться огнем из пулеметов ДШК, хотя и не без потерь.

А вот вопрос, кто же напал на наших пограничников, долгое время оставался неизвестным. Это и понятно, через два дня СССР вступил в войну с Японией, и началась крупномасштабная и кровопролитная десантная операция по освобождению Курильских островов и Южного Сахалина от японских войск, на фоне которой это событие просто оказалось малым и незначительным эпизодом. Пограничные катера тоже активно участвовали в десантах, часть из них погибла и получила повреждения.

Тем не менее, вопрос, чьи самолеты «без опознавательных знаков» атаковали наши корабли, до сих пор оставался загадкой для многих людей, интересующихся историей той войны.

В ряде СМИ (даже камчатских) встречались сведения, что оба катера были потоплены неизвестными самолетами. Некоторые очевидцы того боя (!), из числа моряков, считали, что

их в течение получаса обстреливали японские истребители. Это можно было бы объяснить, если речь шла о мотористах из БЧ-5, находившихся внутри корпуса.

По другим сведениям, налет на катера совершили два двухмоторных бомбардировщика В-25 "Митчелл". Этот тип средних бомбардировщиков чаще всего принимал участие в налетах на Северные Курилы (тогда откуда взялись данные о четырехмоторных самолетах?).

Кроме того, в бомбо-штурмовых ударах по Курилам участвовали и двухмоторные флотские самолеты PV-1 «Вентура» и армейские четырехмоторные тяжелые бомбардировщики В-24 «Либереитор».

Японская авиация на Курилах была представлена в основном самолетами-торпедоносцами на Шумшу (12) и истребителями (18) на Парамушире (их остатки до сих пор находят поисковики). Остальные исправные ударные самолеты были переброшены на южное направление, где американцы уже вели упорные бои за Окинаву. Тем более, что эти немногочисленные истребители были задействованы в борьбе с налетами американской авиации и охотиться за катерами в советских территориальных водах вряд ли могли - они хорошо ориентировались на местности и разбирались в типах советских кораблей. Да и войны с СССР еще не было.

Утверждение о том, что самолеты не имели не опознавательных знаков, тоже вряд ли убедительно. Во время войны такие вещи просто не проходят - все самолеты воюющих сторон всегда несут на себе опознавательные знаки ВВС своего государства, номера, буквенные и цифровые коды, хорошо различимые с земли, чтобы исключить обстрел со стороны своих войск.

Можно предположить, что это были американские самолеты, летавшие на бомбежку островных укреплений и кораблей на Шумшу и по ошибке обстрелявшие наши катера, потому что с высоты полета трудно определить их принадлежность. Но говорить об этом в то время не сочли нужным - мы были союзниками. Тем более, что факты обстрелов американцами советских войск по ошибке уже имели место в Европе.

Ответ на эту загадку нашелся на одном из форумов. Как и в большинстве других случаев, ответ был из-за границы.

В сообщении старшего историка базы ВВС США Элмендорф российскому историку К.Б.Стрельбицкому были представлены копии разборов полетов четырех самолетов военно-морской авиации США PV4Y-2 "Privateer" на северные Курильские острова, датируемые 5 августа. Между Алеутами и Камчаткой 21 час разницы во времени, поэтому полет датируется "вчерашним" днем. Два первых самолета (позывные-flight Able, бортовые номера: 86V и 92V), пилотируемые лейтенантами Мойером (Moyer) и Хофмайером (Hofheimer), вылетели с базы на острове Шемоа около 8 утра алеутского времени (5 утра 6 августа по Камчатке) и около 12 (алеутское время) начали снижение у берегов Камчатки.

Оба лейтенанта только что переучились на этот новый тип самолета и никогда не летали в этом регионе. Плюс, это было первое боевое задание их только что сформированного подразделения VPB-120 (бомбежка целей на Курилах). Всего за 5 дней до этого их часть в полном составе перелетела на Шемоа с тренировочной базы на острове Видби в штате Вашингтон.

Несмотря на 2500 часов летного стажа у одного из пилотов, и 3100 часов у второго, похоже, что в то утро они "промахнулись" и оказались километров на 50 севернее, чем планировали - во всяком случае, так написано в послеполетном рапорте.

(В районе острова Уташуд их заметили советские пограничники; опознали как самолеты В-24«Либереитор» о факте нарушения воздушного пространства СССР было доложено по начальству).

Около 12:20 (9:20 по Камчатскому времени) первый самолет с лейтенантом Мойером за штурвалом, обнаружил 2 корабля возле берега Камчатки у острова Гаврюшкин Камень, и (полагая, что он находится у восточного берега Парамушира) сходу атаковал их. Вскоре к нему присоединился и самолет лейтенанта Хофмейера, однако на втором заходе стрелок разглядел советские флаги и командир отозвал атаку, после чего они улетели продолжать задание по облету Шумшу и Парамушира.

В общей сложности самолеты сделали 7 заходов на цель и выпустили около 5000 (!) патронов из пулеметов 50 калибра (12,7-мм) по нашим кораблям. Несмотря на ответный огонь, сами не получили ни царапины. Поскольку на американских самолетах при открытии огня автоматически включались фотоаппараты, сразу после возвращения был подтвержден факт ошибочной атаки. Неясно, дошло ли дело до межгосударственных нот, но высшее начальство американского Тихоокеанского флота участвовало в разборе происшествия. В ходе него выяснилось, что лейтенант Мойер не только не знал своего точного местоположения, но и грубо нарушил инструкцию по опознанию кораблей (он должен был сделать опознавательный проход над целью, прежде, чем открывать огонь на поражение).



Рис. 2. Американский самолет РВ4У-2 «Приватир»

Таким образом, из-за навигационной ошибки и нарушения инструкции произошел бой, погибли люди. В западных армиях такие случаи носят название «дружественный огонь». Осталось неясным, что за самолет был сбит и вообще, имел ли место такой факт. Тем более, что в том направлении сбитого двухмоторного самолета обнаружено не было.

Правда, в 60-х годах на Камчатке около вулкана Мутновский геологи действительно нашли место катастрофы американского бомбардировщика РВ-1 «Вентура» (б/н 31), не дотянувшего до Петропавловска после повреждений во время бомбежки Шумшу. Но это был самолет лейтенанта У. Уитмана, пропавший без вести 23 марта 1944 г.

Других сбитых американских самолетов в тот день не было зафиксировано. Возможно, самолеты уходили на форсаже, оставляя за собой дымный след, что могло быть ошибочно признано за факт попадания.



Рис. 3. Стоянка пограничных катеров в г. Петропавловск-Камчатский

РВ4У-2 "Приватир" был морским патрульным самолетом, выполненным на базе бомбардировщика В-24 «Либереитор». Он имел мощное вооружение из 12 крупнокалиберных пулеметов «Браунинг» М-2 и бомбовую нагрузку 5806 кг. Основное назначение – борьба с кораблями и подводными лодками. Это был очень опасный противник. Тем больше слава

наших моряков-пограничников, на маленьких деревянных катерах выдержавших этот неравный бой.

Вот такая оказалась правда этого инцидента. Но нарушения американцами наших границ продолжались и впоследствии. После капитуляции Японии и до конца 1950г. произошло не менее 46 нарушений с участием 63 машин. При этом только с 27 июня 1950г. по 16 июля 1950г. отмечено 15 нарушений.

\* \* \*

## **«Орёл» – первый русский военный корабль**

*Чепелев В. Р., историк, г. Благовещенск.*

Общеизвестно, что регулярный военный флот в России возник при Петре I. Однако попытки его создания предпринимались и раньше. Так в шестидесятых годах XVII в. правительство царя Алексея Михайловича решило построить несколько военных кораблей для защиты русских и персидских купцов, подвергавшихся нападениям разбойников на Каспийском (Хвалынском) море.



Корабль «Орёл». Художник А.В. Карелов.

Корабли должны были строиться по западноевропейским образцам, но так как опыта постройки таких судов у русских в то время не было, то пришлось привлечь для этого иностранцев, и в первую очередь голландцев, наиболее опытных в этом деле. В феврале 1666 г. в Голландию был направлен давно проживавший в России голландский купец Иоганн ван Сведен, который нанял на русскую службу несколько корабельных специалистов, в том чис-

ле и своего племянника Давида Бутлера, а также закупил большое количество инструментов и различного оборудования, необходимого для судостроения.

19 июня 1667 г. последовал царский указ «Для посылок из Астрахани на Хвалынское море делать корабли в Коломенском уезде, в селе Дединове». Общее руководство по «ведению корабельного дела» было возложено на боярина Афанасия Лаврентьевича Ордина-Нащокина, выдающего государственного деятеля того времени, инициатора создания военного флота в России. Работами на верфи, заложенной на Оке ниже впадения в неё Москвы-реки, руководили полковник русской службы голландец (по другой версии – шотландец) Корнелис ван Буковен и дворянин Яков Полуектов. Непосредственным строителем корабля, видимо, был Ламберт Гельт, которому помогали прибывшие из Голландии иностранцы, а также русские плотники, кузнецы, конопатчики, смоловары, токари и резчики по дереву, которые набирались из соседних сёл. Лес поставляли Коломенский и Вяземский уезды, а «железо самое доброе на корабельное дело» – тульский и каширский заводы.

14 ноября 1667 г. состоялась закладка трёхмачтового военного корабля, а уже 26 мая 1668 г. он был спущен на воду. Вместе с ним строилось ещё несколько небольших судов: парусная яхта (полукорабелье), бот и две шлюпки (шняки). К осени 1668 г. все эти суда в основном были готовы к плаванию, но, из-за различных проволочек и низкой воды в реке, так и не смогли выйти из Дединова и остались зимовать на Оке. Общая сумма затрат на корабельное дело составила 9021 рубль 25 алтын и полденьги – сумма по тем временам немалая.



Художник Н. Голицын. Корабль «Орёл». ЦВММ, Санкт-Петербург.

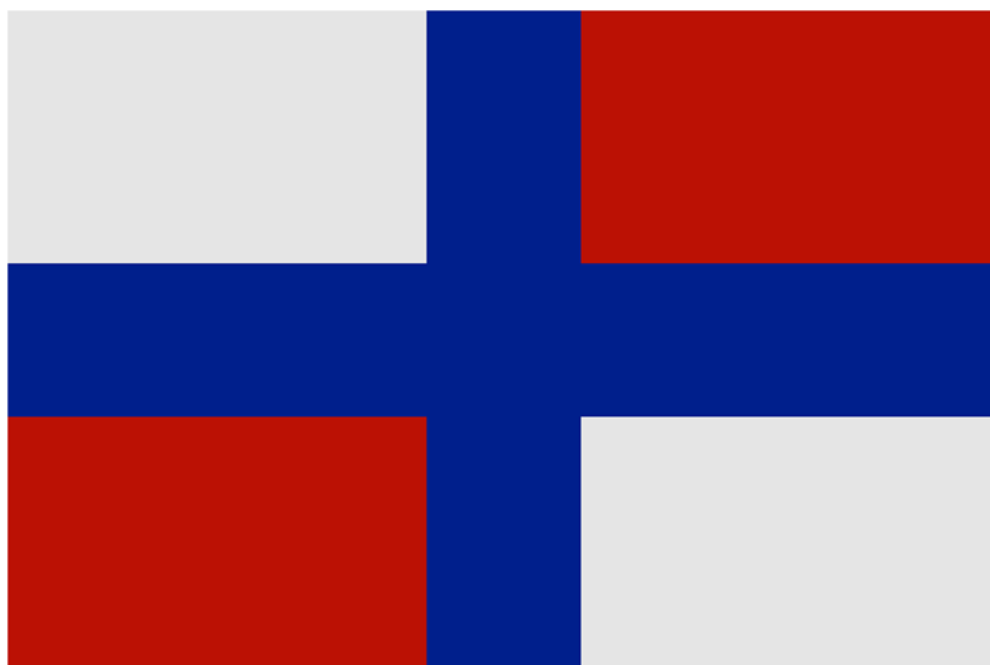
24 апреля 1669 г. кораблю было присвоено имя «Орёл»; как обозначение наименования и государственной принадлежности корабля на внешней стороне его кормы установили искусно вырезанное из дерева изображение двуглавого орла.

Сейчас трудно сказать с полной уверенностью, каким именно был корабль «Орёл», так как до сих пор не найдены его чертежи, да и были ли они вообще? Однако в Российском государственном архиве древних актов в Москве сохранилось обширное Дело о строении «Орла» (РГАДА. Ф. 181. Д. 230/401), большая часть документов которого, была опубликована ещё в 1853 г. (Дополнения к актам историческим, собранные и изданные Археографической комиссией. Т. 5. Далее: ДАИ.). Упоминается о нём и в делах Астраханского делового двора за 1679 г., опубликованных в 1862 г. (ДАИ. Т. 8. Документ № 60. С. 246-253). Есть



изображение корабля «Орёл» и на одной из гравюр в книге голландского моряка Яна Янсена Стрейса (Стрюйса), опубликованной в Амстердаме в 1676 г. (русский перевод вышел в 1935 г. под названием «Три путешествия»). Стрейс служил парусным мастером на «Орле» и подробно описал плавание на нём из Дединова в Астрахань, но, к сожалению, почти не упомянул об устройстве корабля. На основании этих источников и по аналогии с голландскими судами XVII в., сведения о которых сохранились, можно приблизительно установить размеры, устройство, и парусную оснастку первого русского военного корабля.

По имеющимся сведениям, корабль «Орёл» – небольшое, но вполне мореходное судно. В переводе на современные меры его основные размерения были следующими: длина между перпендикулярами – 24,54 м, ширина – 6,40 м, осадка в грузе – 1,71 м, водоизмещение – 250-300 тонн. Его артиллерийское вооружение состояло из 22 железных пушек: восемнадцать 6-фунтовых и четыре 3-фунтовых, установленных в закрытой батарейной палубе (гондеке) и на шканцах (галф-деке). Корабль был трёхмачтовым, причём бушприт и первые две мачты (фок-мачта и грот-мачта), видимо, несли по два яруса прямых парусов, а последняя мачта (бизань) – только один косой парус, на что указывает и термин – барк (bark), упоминаемый в книге Стрейса. Известно, что на корабле была 26-футовая (7,35 м) шлюпка, которой голландцы воспользовались для бегства из Астрахани.



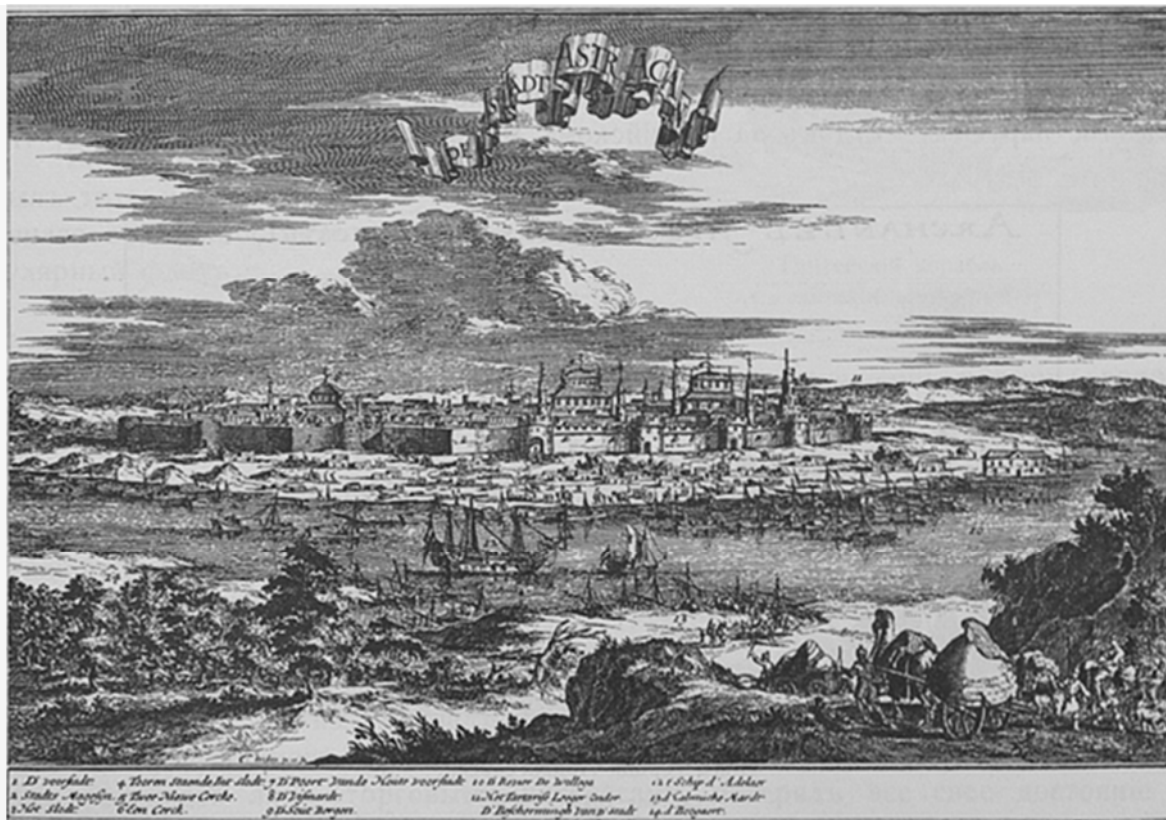
Флаг корабля «Орёл».

Экипаж корабля состоял из 20-22 голландских офицеров и матросов, плюс 35-40 русских стрельцов – «солдат корабельных». Командовал «Орлом» голландец Давид Бутлер. Вся организация службы на корабле и действия экипажа на случай боя были регламентированы Статьями артикульными, бывшими по существу первым русским военно-морским уставом. Особо следует отметить, что именно на «Орле» впервые был поднят русский военно-морской флаг, так называемый крестовый, включавший в себя белый, синий и красный цвета, – прообраз российского триколора.

Многие авторы часто называют первый русский военный корабль «Орёл» фрегатом, иногда – галиотом, что на наш взгляд, – неправильно! В документах, по отношению к «Орлу» нигде не упоминаются эти термины, как, впрочем, и другие. Лишь один раз Стрейс назвал его барком, но барк – это скорее тип парусного вооружения, чем тип судна. На наш взгляд корабль «Орёл» – это пинас: наиболее распространённый в XVII в. тип голландского

морского судна, которое могло выполнять функции как торгового, так и военного корабля (только не надо путать пинас с пинасой или пинком, – это другие типы судов).

О яхте известно только то, что она имела одну мачту и бушприт, на которых поднимались косые паруса: гафельный грот и стаксель. Основные её размерения были следующими: длина «по дну» 7 сажень с аршином (15, 84 м), ширина «по середине» – 3 сажени без аршина (5,76 м), такая же высота «со дна до верху», причём «кроме носа и кормы», которые, видимо, были несколько выше (РГАДА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 346. Л. 29). Артиллерийское вооружение состояло из шести 1-фунтовых (50-мм) пушек, из которых впоследствии две пушки были установлены на боте, и по одной – на шняках. При отпуске из Дединова яхта получила собственную команду во главе с Ламбертом Гельтом.



Город Астрахань.  
Гравюра из книги Я.Я. Стрейса.  
Под № 12 – корабль «Орёл» (“Adler”).

7 мая 1669 г. корабль «Орёл» в сопровождении судов, построенных в одно время с ним в Дединове, вышел в плавание по Оке и Волге. По пути суда останавливались в Нижнем Новгороде, Казани, Саратове и Царицыне. Более трёх месяцев длилось это плавание, так как часто встречавшиеся мели и встречные ветры очень мешали движению судов, так что только в августе они прибыли в Астрахань. В то время в Поволжье разгоралось пламя крестьянской войны под предводительством Степана Разина. В конце июня 1670 г. восставшие взяли Астрахань и закрыли путь в Каспийское море. Опасаясь расправы, большинство голландцев, служивших на «Орле», тайно бежали на шлюпке в Персию, бросив вверенный им корабль на произвол судьбы.

Долгое время среди историков преобладало мнение, что корабль «Орёл» был захвачен и сожжён разинцами. Однако документы этого не подтверждают (см.: Тушин Ю.П. Русское

мореплавание на Каспийском, Азовском и Чёрном морях, XVII век. М., 1978. С. 49). Так, в предисловии к петровскому Морскому уставу (1720) говорится о *разорении*, а не о *сожжении* дединовской флотилии: «Разин... в нашествии своём на Астрахань как иные многие вреды сделал, так и суда оные, яко противник всякого добра, разорил...» (цит. по Тушину Ю.П. Указ. соч. С. 49).

Более того, имеются сведения, что суда дединовской постройки простояли долгие годы после подавления восстания в волжской протоке Кутуме (в Кутумовой реке) у Водяных ворот Стрелецкой слободы. Вот что по этому поводу сообщал астраханский воевода: «В прошлых годах, до 180 году (до 1671 г. – В.Ч.), блаженные памяти великого государя царя и великого князя Алексея Михайловича... прислан с верху в Астрахань карабль да полукарабелье, и стоят в Кутумове реке; а в котором году и с кем... карабль и полукарабелье в Астрахань присланы и что каких карабельных припасов было, того в приказной полате не сыскано, потому что в смутное время от воровских казаков приказные полаты писма все изодраны» (ДАИ. Т. 8. С. 250).

Далее в документе говорится о результатах досмотра судов, осуществлённого по указу царя Фёдора Алексеевича в сентябре 1676 г.: «Корабль ветхой, дно и бока сгнило, в ход не годитца; а на нём припасов: 3 дерева щегольных (мачтовых – В.Ч.), с кругами деревянными (марсами – В.Ч.), ветхими, и в том числе на носу дерево щегольное (бушприт – В.Ч.) с кружком деревянным, да у той же щеглы внутри в корабле конец утверждён обоймом железным; на носу ж, на водорезе (форштевне В.Ч.), периллы решётчатые, под перилами лев резной, крашенной,... на носу чердак (надстройка – В.Ч.), а в корме два чердака, верхние да нижние; кругом чердаков, на носу и на корме, периллы. В корабле двое полати (настилы или палубы – В.Ч.), верхние и нижнее... У корабля по сторонам 22 окошка (пушечные порты – В.Ч.)... Да подле того ж корабля стоит полукарабелье с деревом, на нём два чердака крыты и намощены тёсом» (ДАИ. Т. 8. С. 250-251).

Не вызывает никакого сомнения, что речь в записи идёт именно о корабле «Орёл» и сопровождавшей его яхте, так как никаких других военных судов аналогичного типа в Астрахани в это время быть не могло. Этот документ не только начисто отрицает факт сожжения «Орла» разинцами в 1670 г., но значительно дополняет сведения об его устройстве парусном оснащении.

Спустя три года, в октябре 1679 г., корабль «Орёл» и яхта вновь были осмотрены, после чего их участь была окончательно решена: «По указу великого государя, околничей и воеводы Матвей Степанович Пушкин с товарищи приказали тот корабль и полукорабелья разбить для того, что они сгнили, и послать на деловой двор память» (ДАИ. Т. 8. С. 252).

Как видим, корабли, простояв в бездействии около десяти лет, сгнили в тихих волжских заводях, были разобраны, так и не положив начало русскому регулярному военноморскому флоту. Но сам факт их строительства говорит о том, что ещё до Петра I передовые люди России понимали важность и необходимость создания отечественного флота.

Сам Петр I так писал об этом начинании в предисловии к Морскому уставу (1720): «Корабельное дело доселе у нас такое странное, что едва о нём слыхали... И хотя намерение отеческое не получило конца своего, однако ж достойно оно вечного прославления,... от начинания того, яко от доброго семени произошло нынешнее дело морское».

\* \* \*

## **«Крейсерок»**

*Шадрин Б.Д., историк, краевед, председатель Приморского отделения «Русского географического общества», г. Владивосток*

*Посвящено памяти членам экипажа  
военно-охранной шхуны «Крейсерок».  
Брюсов В.Я.*

К середине позапрошлого столетия Россия практически завершила освоение бескрайних просторов Сибири, Дальнего Востока и акватории Тихого океана. За всю историю Российской империи ее территория была многократно приумножена и нормативно закреплена за нашим государством. Россия с востока получила выход в мировой океан. Встала задача в необходимости отстаивания, защиты и приумножения приобретенных земель и природных богатств. Военные посты, расположенные на восточной окраине империи в силу их малочисленности, разобщенности и отсутствия регулярной связи в полном объеме с этой задачей не справлялись. Создание же хорошо укрепленных форпостов, развитие инфраструктуры и связи между ними требовало больших людских ресурсов, трудозатрат и времени. Тогда и было принято, пожалуй, единственно правильное решение, поручить охрану восточных рубежей государства военным кораблям портов Восточного Океана.

Корабли и суда приступили к регулярному патрулированию всего северо-восточного побережья, побережья Камчатки и побережья острова Сахалин. Им было определено: вести борьбу с браконьерством иностранных государств, осуществлять пограничную охрану территорий, попутно производить гидрографические и исследовательские работы.

Для решения этих задач, в навигацию 1886 года, к побережью Чукотки в Анадырский залив распоряжением главного Командира портов Восточного Океана контр-адмирала А.В. Фельдгаузена был направлен парусно-винтовой клипер «Крейсер» под командованием капитана 2 ранга А.А. Остолопова.

### Справка

*Парусно-винтовой клипер «Крейсер» - головной корабль четвертой серии клиперов Морского ведомства Российской империи. Крейсер II ранга. Построен на верфи Нового Адмиралтейства под руководством корабельного инженера капитана М.К. Кишкина. Введен в эксплуатацию в 1876 году. Водоизмещение - 1380 тонн. Вооружение - 2×152мм, 4×107мм, 1×64мм, 2×47мм, 2×37мм орудия, шестовые, буксируемые и бросательные мины, Экипаж – 12 офицеров и 187 матросов. Периодически, в разное время, входил в состав кораблей Балтийской и Тихоокеанской эскадр Морского ведомства России. В военных кампаниях участия не принимал. Выведен из состава флота 09 декабря 1910 года. В 1924 году был разобран на металлолом.*

*В разное время и в различных должностях на корабле служили будущие адмиралы и прославленные российские флотоводцы: Н.А. Беклемишев, П.А. Безобразов, М.К. Истомин, А..В. Колчак, И.В. Коссович, В.А. Попов, З.П. Рождественский, Н.И. Небогатов, Г.Ф. Эрдман.*

В 1886 году произошло знаковое событие. Флот пополнился еще одним судном. Экипаж клипера в ходе работ у мыса Восточный задержал и арестовал в российских территориальных водах американскую зверобойную шхуну «Генриетта», которая занималась браконьерским промыслом. На борту «Генриетты» оказалось около пятисот шкурок чукотских черных и красных лисиц и песцов. Трюма шхуны были забиты двумя тоннами китового уса и моржовыми клыками. Общая стоимость контрабандного товара превысила 10 тысяч американских долларов. Решением суда судно и груз были конфискованы.

### *Приказ*

*Главного командира портов Восточного океана.*

*№ 375 от 15 октября 1886 года.*

*Согласно отношения Командующего Отрядом судов Тихого океана от 14 сего Октября за № 531 предлагаю Портовой Приемной Комиссии, принять к порту прибывшую 12 сего Октября во Владивосток шхуну «Генриетта» конфискованную клипером «Крейсер» у мыса Восточный 17 августа сего года с грузом китового уса, моровых клыков, различных мехов и*

мелочных предметов для меновой торговли. По приему шхуны передать ее к содержанию судов сданных к порту, а грузы на хранение в магазин Портовой Конторы.

Подпись: контр-адмирал А.В. Фельдгаузен

В последствии арестованную шхуну переаттестовали в военно-охранное судно и назвали «Крейсерок» в честь арестовавшего ее клипера.



Шхуна «Крейсерок»(фото из фондов ЦВМА МО РФ)

#### Справка

Военно-охранная шхуна «Крейсерок». В состав кораблей Сибирской флотилии Тихоокеанской эскадры вошла распоря-жением командира портов Восточного океана весной 1888 года. На момент задержания на судне находилось 59 человек. Построено в 1884 г. в США как промысловая шхуна под названием «Henrietta». Имела водоизмещение 45 тонн, длину – 18,3 м, ширину – 8,5 м, осадку – 1,2 м. В 1886 г. была приписана к Сан-Франциско и вскоре отправилась на выполнение промысловых работ в Берингово море. После ареста в состав экипажа входили: 1 офицер и 9 нижних чинов. Установлено вооружение.(4×9 фунтовых и 2×5 ствольных орудия Гочкиса.).

Трагически погибла вместе с экипажем 26 октября 1888 года во время шторма у берегов Японии.

В виду низких мореходных качеств она использовалась в каботажном плавании при производстве гидрографических работ, охраны южной оконечности острова Сахалин и острова Тюлений.

#### Справка

Остров Тюлений расположен у южной оконечности острова Сахалин, в заливе Терпения, в двенадцати милях южнее одноименного мыса. Остров необитаем и невелик - длина его 636 м, ширина 40-90 м, высота до 18 м. Остров лишён пресной воды и древесной растительности. На его плато расположен кайровый птичий базар, а на пляже – уникальное, одно из трёх в мире лежбищ морских котиков. Именно оно подарило острову мировую известность и на протяжении многих веков являлось причиной бурного освоения и драматической истории этих мест.

#### **Предистория**



Мыс Поворотный. Залив Терпения  
Фото С.В. Горбунова

Первым из европейцев остров Тюлений и мыс Терпения 26 июля 1643 года\* открыл Мартин де Фриз. Вторично они были описаны Иваном Федоровичем Крузенштерном 24 мая 1805 года.

Степан Тихенко, бывший сотрудник охраны рыбных промыслов Министерства Земледелия и Государственных имуществ Российской Империи, ссылаясь на архив Главного Управления Восточной Сибири, приводит сведения, в которых первое упоминание острова Тюлений, как о территории возможного государственно-промышленного освоения, относится к 1870 г. Это же отражено и в поданной представителям компании «Гутчинсон, Коль, Филиппиус и К<sup>о</sup>» записке Генерал-губернатором Михаилом Корсаковым о предоставлении ей права пушного промысла на этом острове (в то время он назывался «Roblon Island»). В 1871 г. остров уже фигурировал в контракте, заключенном между Министерством Внутренних Дел России и арендатором котикового промысла.

Считается, что именно жители северных районов в соответствии с жесткими климатическими условиями проживания положили начало использования меха морских животных, в том числе котиков, в хозяйственно-бытовых целях. Из них охотно изготавливали головные уборы, шубы, воротнички и прочие предметы одежды, создающие тепло и уют. Мех служил также для изготовления разных поделок. В России он шел в основном на отделку кучерских полушубков. По качеству и внешнему виду именно мех котиков является наиболее ценным по сравнению с мехом других видов морских животных. К тому же в 1870 году английская фабрика Оппенгейма нашла способ дубления и сохранения ворса меха котика на долгие годы.

Погоня за мехом вскоре после начала промысла породила безудержное браконьерство, приведшее к частичному или полному истреблению котиков во всех районах азиатского побережья. Поэтому органы российской охраны прилагали все возможные меры, препятствовавшие чрезмерному промыслу, приводившему к разгрому лежбищ и их истреблению.

Остров Тюлений был сдан в аренду на 20 лет американской аляскинской компании «Гутчинсон, Коль, Филиппиус и К<sup>о</sup>» (1871-1890гг.). Долгосрочный договор с ежегодной постоянной платой с первого до последнего года давал компании возможность получать сверхприбыли, поскольку цены мирового рынка на этот мех росли с каждым годом. К 1880 году за невыделанную шкуру котика на аукционах платили 300 долларов. К острову Тюлений – маленькой точке в Охотском море, которую издали находят морские котики, добывать их, кроме компании ринулись авантюристы-браконьеры всех мастей. Место было глухое, почти необитаемое. Находиться на таком клочке суши в охранном карауле часто в тумане, при пасмурной погоде, в гвалте птичьего базара и бляении морских котиков было нелегко. Ближайший русский пост Тихменевский не имел хорошей гавани и связи. До поста Корсаковский надо было идти морским путем при тихой погоде почти сутки. Браконьеры успевали грабить лежбище до начала навигации и после ухода предпринимателей с острова.

В 1883 году на остров пришло судно «Леон» с капитаном Р. Блэром и алеутами на борту, которых компания нанимала для забоя зверя. К ним на судне подошли вооруженные до зубов браконьеры и с угрозами выставили представителям компании требование убраться с острова. Капитан Блэр со шхуной ушел во Владивосток жаловаться на бесчинства, а неизвестные жестоко расправившись с оставленными алеутами, стали безнаказанно истреблять котиков. Надо было принимать решительные меры по охране и отстаиванию своих интересов, а перед компанией выполнять взятые на себя обязательства по охране территории. Согласно договору эта задача и была поставлена перед командирами и капитанами судов Тихоокеанской эскадры.

Несмотря на все трудности, уже в мае 1884 года на острове Тюлений был выставлен караульно-охранный пост из 19 нижних чинов во главе с начальником отряда лейтенантом Шамовым. Им был выделен паровой баркас и вельбот. Осуществлять связь с постами Тихменевским и Корсаковским должен был клипер «Вестник», экипаж которого под руководством подполковника генерального штаба Волошина вёл гидрографические работы и производил описание восточного побережья Сахалина

В 1885 году караульно-охранный пост Шамова на острове сменили матросы Сибирского Флотского Экипажа под командованием лейтенанта Евгения Фёдоровича Шольца. Его караул мужественно охранял российскую собственность – остров Тюлений с его лежбищем, отражая попытки браконьерских судов подойти к острову. Браконьеры в этот сезон вели себя очень нагло, подходили под флагами различных государств, которые они возили целыми

комплектами, но наши моряки своими решительными действиями с достоинством отстаивали интересы России.

В мае 1887 года начальником караула на острове Тюлений был назначен лейтенант Сергей Сильверстрович Россет.

Выписка из:

*Приказ временно исполняющего обязанности Главного командира портов Восточного океана.*

*№ 162 от 9 мая 1887 года.*

*Для охраны о-ва Тюлений от набегов иностранных зверопромышленников предлагаю Командиру Сибирского Флотского Экипажа ..., сформировать по примеру прошлых лет из низших чинов Экипажа отряд из числа 18 человек.... Начальником отряда назначить лейтенанта Россета.*

*Подпись: капитан 1 ранга Энегельма*

*Приказ временно исполняющего обязанности Главного командира портов Восточного океана.*

*№ 185 от 30 мая 1887 года.*

*Предписываю Командиру Сибирского Флотского Экипажа назначенный для охраны о-ва Тюлений отряд отправить по назначению, передав его для доставления завтра утром на клипер «Наездник».*

*Подпись: капитан 1 ранга Энегельма*

Россет С.С. был человеком, который оставил значительный след в истории освоения этих мест и всего Дальнего Востока. 32-летний офицер, пользовался большим авторитетом и уважением у сослуживцев и добропорядочных граждан. В июне 1888 года, после его трагической гибели в некрологе газета «Владивосток» отмечала: *«...Покойный, помимо прекрасных качеств морского офицера, приобрел себе добрую славу и любовь товарищей и знакомых; он отличался безупречной честностью, мягким и уживчивым характером, был всегда веселым и приятным собеседником».*

11 февраля 1888 года во Владивостоке С.С. Россет сделал доклад «Поездка на острова Тюлений и Сахалин», в котором сообщил важные гидрографические, экологические, топонимические и экономические данные о посещенных островах. Его доклад произвел глубокое впечатление на администрацию и общественность Владивостока. И на следующую смену караула, в мае 1888 года, чтобы офицер «не скучал», а занимался научной деятельностью, в пользование караульщикам была передана переделанная в военно-охранное судно «Крейсерок» зверобойная шхуна «Генриетта», которая ранее (1887г.) под командованием лейтенанта Цвангмана плавала в Амурском лимане производя гидрографические работы.

Обосновывая передачу шхуны в рапорте на имя Главного командира портов Восточного Океана Россет писал: *«...Посылка к Тюленьему острову шхуны принесет делу охраны больше пользы и меньше расходов, чем командирование отряда и перевозка его на паровых судах. Такое распоряжение явится вполне целесообразным, тем более, что шхуна под военным флагом, крейсируя у острова, всегда будет находиться на страже и вполне достигнет той же цели, какой достигали и паровые военные суда, не говоря о практике для молодых матросов в трудном деле и полной возможности командира судна сделать опись берега и промеров».*

В навигацию 1888 года «Крейсерок» под командованием С.С. Россета ушел в боевое патрулирование к острову Сахалин с задачей охраны его южного побережья и острова Тюлений. Передача караульному отряду судна хоть и носила прогрессивную форму, но не решала всех задач. На таком судне нельзя было идти против ветра и при необходимости срочно оказать помощь караулу. В этом все сразу же убедились на случаях, произошедших с судном за лето. Первый же выход в море «Крейсерка» (19 мая 1888 года) закончился для экипажа трагедией. 10 июня, идя ночью сложным для мореплавания проливом Ребун между японскими островами Рисири и Ребун в районе пролива Лаперуза, С.С. Россет сам встал на вахту вместе с рулевым. Порыв ветра, ударивший в косоу парус бизань-мачты, разогнул оснастку, кото-

рой нижний конец паруса крепился к мачте, оглушил и выбросил за борт командира. Поиски в бушующем ночном море С. С. Роскета ничего не дали. Судно вернулось во Владивосток.

19 июня в 10 часов в церкви Сибирского флотского экипажа состоялась заупокойная литургия по погибшему. Среди пришедших почтить память лейтенанта Сергея Сильверстровича Роскета был и будущий знаменитый ученый и флотоводец капитан 1-го ранга С.О. Макаров, весьма уважавший погибшего офицера.

В командование кораблем вступил А.Я. Соболев, а начальником отряда стал А.П. Дружинин.

Второй случай произошел 27 июля 1888 года, когда экипаж «Крейсерка» оконфузился перед Степаном Осиповичем Макаровым, следовавшим на корвете «Витязь» из Петропавловска-Камчатского для проведения гидрографических работ у берегов Сахалина в Охотском море. В указанный день корвет встретился с «Крейсероком» у мыса Терпения. Тот против ветра безуспешно пытался пробиться к острову Тюленьему. «Витязь» взял охранное судно на буксир и подвел его к западному берегу острова Тюлений, чтобы сменить караул. На лейтенанта А.П. Дружинина встреча с С.О. Макаровым произвела сильное впечатление. В память об этой встрече С.О. Макаров подарил ему комплект сигнальных флагов для связи с проходящими кораблями и шлюпочную сигнальную книгу, написанную им лично.

В то время в портах Восточного Океана катастрофически не хватало плавсредств. Поэтому после возвращения «Крейсерка» из караула о его низких мореходных качествах «постарались забыть».

В 1889 году А.П. Дружинин уговорил своего друга лейтенанта А.П. Налимова пойти в караул на остров Тюлений. Два лейтенанта, два друга, два единомышленника в середине июня 1889 года, на день святого Петра, подошли к острову Тюлений на шхуне «Крейсерок» и сразу поняли – опоздали! 300 свежих и 400 убитых глубокой осенью трупов котиков, лежали на пляже.

Браконьеров надо было наказать и показать кто является хозяином российских территорий.

Охранная служба «Крейсерка» у о. Тюленьего заканчивалась в середине октября. Ближе к осени на горизонте все чаще стали белеть паруса, но к острову они не подходили опасаясь нашего патрульного судна. Российские моряки решили сменить тактику охраны. Выставили часовых на мысах, которые следили за морем. Старшим среди них назначили 32-х летнего квартирмейстера Василия Корсунцева, грамотного, сильного и крепкого человека, доброго нрава. Помощниками у него были матросы Тихон Зеленкин, Иван Кряжев, Дмитрий Судяков. «Крейсерок» же прятался у полуострова Терпения. Для связи разработали систему сигналов (пригодился подарок С.О. Макарова) и стали ждать незваных гостей. Приманка, что остров покинут, сработала 15 октября. К острову подошло неизвестное судно. Часть его экипажа высадилась на берег и были задержаны нашими матросами. В. Корсунцев дал сигнал «Крейсерку» для ареста судна. Оставшиеся на нем браконьеры, увидев «Крейсерок», попытались скрыться, но были остановлены предупредительным выстрелом. Осмотр показал, что судно пришло с браконьерскими целями. Это была, как потом установили, промысловая шхуна «Роза» плававшая под американским флагом. Командовал ею капитан Декстер. Принято решение отконвоировать её во Владивосток для оформления процедуры конфискации и суда над капитаном и его помощником. Американского шкипера и 15 матросов перевезли на «Крейсерок». На «Розе» остались 8 американцев, лейтенант Андрей Павлович Налимов, его помощник В. Корсунцев и матросы: Тихон Зеленкин, Павел Савинов, Иван Трапезников, Иван Кряжев.

### **Гибель кораблей**

После окончания всех формальностей оба судна в 20 часов снялись с якоря. «Роза» следовала в кильватер за «Крейсерком». Как показал потом В. Корсунцев: *«Командир всё время сам стоял у компаса, который плохо показывал, видно американцы его испортили. Держали курс по топовым огням «Крейсерка».*

В октябре в этом районе часто возникают штормы, и налетевший очередной шквал разлучил суда. «Роза» лавировала, периодически ложась в дрейф, дожидаясь утра. В 3 часа по-



сле полуночи 16 октября она села на мель. Сняться самостоятельно не смогли, в трюме образовалась течь. Первый вельбот при спуске оборвало и его унесло в ночное море. Во второй, который спустили удачно, первым сел матрос Иван Кряжев, за ним 8 американцев, Иван Трапезников помогая им увидел, что американцы режут канат, который соединял вельбот с судном. Хотел поднять тревогу, но получил удар ножом в горло. Вельбот скрылся в темноте. Когда рассвело, оставшиеся на судне моряки обнаружили, что находятся в 4 милях от мыса Терпения. Сделали плот, спустили его, привязали к судну и начали погрузку. Огромная волна поставила плот почти вертикально, поэтому, для того, чтобы избежать жертв решили вернуться на судно. При возвращении очередной волной смыло за борт А.П. Налимова. Позднее В.Н. Корсунцев в своем рапорте напишет: *«...после этого один раз показалась голова командира над волнами и он утонул...»*. *«Лейтенант Налимов мог сесть первым в шлюпку и тем самым спастись, но он предпочёл остаться на шхуне с русскими матросами...»*

...«Предпочёл остаться на шхуне с русскими матросами...» Вчитываясь в эти слова, видишь, какая высокая дисциплина, сознательность была у русских офицеров и матросов. Лейтенант А.П. Налимов, отдав приказ о спасении иностранцев и экипажа, усугубил своё положение и фактически обрек себя на гибель.

Тем временем на «Розе» события развивались следующим образом. Около полудня 16 октября от раны умер И. Трапезников. Его привязали к плоту на тот случай, если спасутся, чтобы похоронить на берегу. надеялись. Низкий, пологий берег был уже в двух кабельтовых. Но к вечеру судно разбило окончательно и моряки, цепляясь за обломки корабля, предпринимали отчаянные попытки спастись в плавь. К утру следующего дня из всего экипажа чудом удалось выжить одному В. Корсунцеву. 17 октября он очнулся на берегу. И только 26 октября вместе с двумя ороками пришел в небольшое стойбище Куги (п. Нева). Оттуда на собачьей упряжке его переправили в селение Тарайка, а из Тарайки надзиратель над ссыльнокаторжными Воронов, немедленно в сопровождении своих помощников отправил В. Корсунцева в Корсаков. 1 ноября он был в Корсакове. Сам же Воронов с ороками организовал поиски остальных пропавших в районе мыса Терпения.

Шхуна «Крейсерок» во Владивосток так и не вернулась. К 1 ноября, согласно приказа контр-адмирала Ермолова, суда этого класса во избежания обледенения во время мороза, должны были прекращать свою навигацию. Командование рассудило, что судно не могло так долго задержаться. Его командир А.П. Дружинин был грамотный и находчивый офицер, да и провизией «Крейсерок» был обеспечен до конца декабря. Предполагалось, что могло произойти только обледенение. Командир Владивостокского порта Ермолаев отправил телеграмму в Петербург: *«Шхуна «Крейсерок» не возвратилась... Прошу походатайствовать о разрешении послать пароход добровольного флота «Владивосток», который обошёл бы берега до Тюленьего острова»*. И получил ответ: *«Не могу понять посылки парохода, оба берега обитаемы и заселены, имеют туземные лодки для сообщения, если что-нибудь случилось с «Крейсерком» у берегов, то экипаж вполне обеспечен помощью»*. Упр. Мин. морского флота Чихачёв». Это была отписка. Только 10 ноября было получено разрешение. Однако начало экспедиции по поиску пропавших вновь пришлось отложить из-за того, что стоящий на якоре и готовящийся к выходу в море «Владивосток» был задет проходящим мимо пароходом «Низам» английской компании «Р&О». Началась судебная тяжба по взиманию с англичан иска за ущерб. И только 15 ноября пароход вышел на поиски пропавших. Но это было сделано вопреки распоряжению Чихачёва. Резонанс от публикаций о трагедии в центральных русских газетах и усилия родственников моряков, обивавших пороги министерства, помогли «ускорить» организацию поисковых работ.

## Поиски

18 ноября в 17 часов пароход прибыл в Корсаков. Заместитель окружного начальника В. В. Шелькинг принял деятельное участие в поисках пропавших моряков. 24 ноября ночью на пароход прибыл надзиратель от старшего Воронова с донесением, что в районе мыса Терпения найдены два вельбота, разные обломки и обезображенный труп, который предали земле, закрыв корабельными досками, навалив сверху каменный бут и установив самодельный деревянный крест. По описанию трупа и одежде В. Корсунцев признал тело Налимова. В.

Шелькинг срочно доложил «начальнику Сахалина», что М. Воронов нашёл труп Налимова, а Корсунцев с гангреней на отмороженных ступнях ног лежит на излечении и получил строгую телеграмму: «Узнать причину смерти Налимова и почему оставлен на берегу Корсунцев». Со слов В. Корсунцева был составлен протокол.

19 ноября «Владивосток» снялся и пошёл к о-ву Тюленьему. Было холодно. Температура опустилась до 10-11 градусов ниже нуля. Ситуацию усугублял сильный северный ветер. Обошли Тюлений, людей не обнаружили. Визуально осмотрели побережье полуострова Терпения. Встали на якорь у ближайшей гилияцкой деревни Куга. Старшина селения сообщил, что незадолго перед проходом В. Корсунцева через их стойбище, они видели как «Крейсерок» лавировал в заливе Терпения, а потом ушёл на юг.

Капитан парохода «Владивосток» перешел на якорную стоянку у поста Тихменевский, где смотритель маяка «Крильон» сообщил, что последний раз командира шхуны «Крейсерок» А.П. Дружинина видели 25 октября когда он посещал маяк. На борту судна находились мичман Филиппский, русские матросы и американцы. Все были живы, после этого никаких сведений о них не поступало. Вести дальнейшие поиски не было смысла. О подробностях трагических событий на Сахалине дали телеграмму во Владивосток. Надежда была на Японию.



*Участники экспедиции по поиску «Крейсерка»: переводчик Кодзима Куратару, матрос Ощепков, лейтенант В.Н. Бухарин, доктор А.А. Бунге. о. Хоккайдо, 1890 г. Фото из архива В.К. Микунова. (Поронайский краеведческий музей).*

В конце ноября от русской миссии на Хоккайдо была получена телеграмма, что у маяка мыса Соя выбросило русское военное судно, вельбот и около него замерзший труп матроса. Командир Владивостокского порта снарядил экспедицию для установления причин гибели русского судна и моряков. В неё вошел доктор А.А. Бунге с большим опытом и стажем в таких делах, а также лейтенант В.Н. Бухарин и матрос Ощепков. По приказу губернатора Хоккайдо в группу обследования 7 января 1890 года с японской стороны были включены переводчик Кадзима Куратару и представитель губернаторства Икава Йосимацу. 8 января группа отправилась из Хакодате в порт Масугэ. На берегу нашли останки разбитого «Крейсерка». Осмотрели территорию мыса Соя и населенных пунктов Вакканай и Баккай с местом временного захоронения трупа матроса. На пароходе «Кинокава-Мару» обследовали острова Ребун, Рисири, Якидзири, Танбэй и во второй половине февраля возвратились в порт Отару.

По мнению местных жителей, русское судно погибло в результате обледенения, чему способствовал сильный шторм со снегопадом. Однако истинная причина гибели шхуны так и осталась тайной. Быть может, взятые на борт «Крейсерка» американские джентльмены удачи с «Розы» предприняли какие-то действия на судне во время шторма, пытаясь захватить его. Во всяком случае во Владивостоке рассматривалась и такая версия.

Из доклада доктора Бунге и лейтенанта Бухарина губернатору Саппоро «... 26-27 октября «Крейсерок» лавировал у мыса Сои. Все следующие дни штормило и был мороз 12-15 градусов. При 12-балльном шторме произошло обледенение в связи с перекачиванием воды через палубу и намерзанием её на подветренном борту, в результате чего судно перевернулось. При эксгумации по татуировке опознали труп матроса Е. Иванова. Других останков людей не найдено ...».

Поисковые экспедиционные работы были завершены и российские власти выразили благодарность всем японцам, принявшим участие в поисках во главе с генерал-губернатором Втацуки Нагояма.



*На месте гибели шхуны «Крейсерок». о. Хоккайдо. 1890 г.*

*Фото из архива В.К. Микунова. (Поронайский краеведческий музей)*

## Эпилог

8 мая 1890 года в посту Тихменевский бросила якорь шхуна «Алеут». На ее борту находился очередной караул о. Тюлений во главе с лейтенантом Гинтером, надзирателем Вороновым и 7 ссыльнокаторжными. Обследовав берег предполагаемого места гибели шхуны «Роза» обнаружили, что весь берег в районе мысов Обширный и Георгия и далее до мыса Терпения был покрыт её обломками. У мыса Георгия был найден не поврежденный вельбот шхуны. На низменном берегу между мысами Георгия и Терпения нашли временное захоронение А.П. Налимова с поставленным над ним крестом. 9 мая на этом месте был установлен капитальный памятник. Сложили его из бутового камня и нескольких рядов кирпича, обсыпали галькой и всё залили цементом. Установили и могильную плиту. Можно было надеяться, что памятник просуществует долгие годы. Считается, что он является первым памятником на Сахалине, поставленным русским морякам.

Сделав могилу на мысе Терпения, про гибель экипажей охранного судна «Крейсерок» и шхуны «Роза» забыли. И вспомнили об этих событиях лишь в середине 90-х годов позапрошлого столетия. В России, в то время, не было столь массовой гибели русских моряков в мирное время. Еще когда погиб лейтенант Сергей Россет, встал вопрос об увековечивании его памяти. Однако пока решался этот вопрос и собирали по подписке деньги среди моряков на памятник, не стало и «Крейсерка». В итоге было решено соорудить единый памятник: экипажу «Крейсерка» и первому его командиру, погибшему годом ранее, о чем в конце 1890 г. распорядился командир Владивостокского военного порта контр-адмирал Ермолаев после получения из Санкт-Петербурга высочайше утвержденные проекты постройки во Владивостоке двух памятников: «Крейсерку» и Г.И. Невельскому. Место для установки памятника «Крейсерку» было выбрано в саду Морского собрания (сегодня это сквер Матросского клуба).

Скромный монумент, автором проекта которого был петербургский художник Лавров, открытый во Владивостоке в 1897 г., стал не только первым памятником в нашем городе, но и первым официальным мемориалом на Тихом океане погибшим морякам-тихоокеанцам в водах дальневосточной окраины.

Комиссию по установке памятников экипажу «Крейсерка» и Г.И. Невельскому, возглавил командир Сибирского флотского экипажа капитан 1 ранга А.И. Кази.



### *Справка*

*Кази Александр Ильич (12.12.1841-1918). Русская ветвь греческого рода Кази берет свое начало с 1770 г., когда его потомки поступили на службу в Морское ведомство России. Предки Кази А.И. участвовали в военных компаниях русско-турецкой войны (1768-1774 гг.) под командованием адмирала Г.А. Спиридова, в русско-турецкой войне (1787-1791 гг.) вместе с Ф.Ф. Ушаковым. В Наваринском сражении 1827 г. под руководством адмирала М.П. Лазарева и Чесменском сражении 1770 г. вместе с графом*

*А.Г. Орловым-Чесменским. Проходили службу в составе Балаклавского греческого пехотного батальона вместе с князем Ю.В. Долгоруковым.*

*1852 году И.А. Кази с сыновьями принес присягу на подданство России.*

*В семье рода Кази в XIX веке было 8 детей. Александр Ильич (1842г.р.) был пятым ребенком.*

*Кази А.И. в 1856 г. поступил в Черноморский морской корпус гардемаринном. Как отец и дед, службу начал на Черноморском флоте. Ходил на корвете "Воин", но в конце 1863 года в чине мичмана был переведен на Дальний Восток, в Сибирскую флотилию. Здесь ему повезло служить на кораблях, навсегда вписавших свои имена в историю освоения Дальнего Востока: на шхуне "[Восток](#)", пароходе- корвете "[Америка](#)".*

*В 1866 г. произведен в лейтенанты. Участвовал в исследовании малоизученных берегов Японского моря. С 1870 года Александр Ильич служил старшим офицером на транспорте "[Маньчжур](#)", под командованием капитана 1-го ранга Шефнера, одного из основателей Владивостока, а в 1872 году он был назначен командиром "Маньчжура".*

*Спустя несколько лет после того как Кази командовал флотской береговой командой в Николаеве, его в 1875 году(?) переводят на Балтику, но, пробыв там всего несколько месяцев, Александр Ильич возвращается на Дальний Восток.*

*В 1876 году произведен в капитан-лейтенанты с назначением командиром новой канонерской лодки "[Непрт](#)". В 1877 году ему предложили место на Балтийской эскадре, и снова А.И.Кази отказывается и назначается командиром канонерской лодки "Морж".*

*С 1884(?) года, Кази А.И. находится в должности командира Владивостокского плавучего дока и начинается его деятельность в городе. Три года спустя Александр Ильич возглавил "комиссию по испытанию лиц, желающих держать экзамен на звание шкиперов и штурманов". Заведовал также школой рулевых сигнальщиков и лоцманов.*

*В 1891-1894 гг. в чине капитана 1 ранга командовал Сибирским флотским экипажем.*

*В 1890 А.И. Кази А.И. избирается председателем комиссии по сооружению памятников морякам, погибшим на шхуне "Крейсерок", а также адмиралу Г.А. Невельскому.*

*В 1894 г. Кази А.И. переводится на Балтику, где до выхода в отставку (1896 г.) служил в чине контр-адмирала в 14-м флотском экипаже. Будучи в отставке, председательствовал в Особом комитете по делам Дальнего Востока, участвовал в деятельности общества "Кавказ и Меркурий" на Волге.*

*Умер в Екатеринбурге. Могила не сохранилась.*

*Награжден - высшими наградами: Святого Владимир IV степени с бантом, Святой Анны II степени с императорской короной*



*Мыс Кази в Амурском заливе Японского моря.*

*Переименован в мыс Славянский в 1972 г.(?).*

*Работы по сооружению мемориала вели специалисты механических мастерских военного порта (ныне Дальзавод). Несмотря на кажущуюся простоту сооружения, на его строительство ушло семь лет (с 1890 по 1897 г.), т.к. сказывалась по обыкновению нехватка средств. Приемка памятника состоялась 27 мая 1897 г. Так во Владивостоке появился первый памятник. Однако официально он был открыт только осенью. Комиссия предложила открыть памятник «Крейсерку» 26 октября 1897 года в день предполагаемой даты гибели судна, но сделали это лишь 28 октября 1897 г. — через день после торжественной и очень шумной церемонии открытия памятника ученому и исследователю дальневосточных морей адмиралу Г.*

И. Невельскому. На церемониях открытия памятника адмиралу Г. Невельскому на Светланской и памятного камня в цепях погибшему транспорту "Крейсерок" в саду Морского собрания присутствовал А.В. Колчак, активно участвовавший в то время в общественной жизни города.

Почему же перенесли дату открытия мемориала «Крейсерку»? Очевидно, «пальму первенства» решено было отдать Г. И. Невельскому в связи с тем, что «адмиральский мемориал» в мае 1891 г. закладывал лично наследник российского престола цесаревич Николай, при посещении г. Владивостока. А посему теперь следовало и достойно отчитаться перед Петербургом.

Необходимо обратить внимание и на такой факт, что нынешний памятник «Крейсерку» в сквере Матросского клуба не совсем тот, который был сооружен первоначально.

#### Справка

*При строительстве монумента опирались на флотские символы: на огромном камне, напоминающем остров установили адмиралтейский якорь, охвативший двумя лапами валун, со сломанным штоком и установили приспущенный по старой морской традиции Андреевский флаг - как символы скорби и памяти о погибших. Вокруг памятника по периметру вкопали шесть старых орудийных стволов, на которые натянули якорные цепи.*

*Для памятника во Владивосток с острова Русский привезли 22 камня уникального розового гранита со слюдяными вкраплениями из которых собрали и установили на двухуровневую площадку стилизованный валун. Военный порт выделил орудийные стволы, адмиралтейский якорь.*



*Именем «Крейсерок» назвали мыс и бухту в заливе Посыета.*

*Бухта «Крейсерок» вдаётся в берег в 1,4 км к SE от мыса Крейсерок. Берег бухты в районе входных мысов высокий и пологий, а берег вершины бухты низкий и окаймлен узким песчано-галечным пляжем.*

*Мыс «Крейсерок» — юго-восточный входной мыс бухты Миносок находится в 4,5 км к SE от мыса Федорова. Мыс Крейсерок образован высокими темными скалами и окаймлен частично осыхающим рифом, отходящим на 1 км к WSW.*

«Первозданный» вид памятника «Крейсерку» нынче можно все-таки увидеть в Кронштадте, поскольку он был сооружен по образу и подобию памятника парусно-винтовому клиперу «Опричник», который, в 1861 году, возвращаясь на Балтику после гидрографических работ в Японском море, пропал без вести в Индийском океане. Очевидно, в сооружении двух одинаковых памятников погибшим морякам-первопроходцам на Балтике и Тихом океане вкладывался какой-то особый символический смысл...

При выборе места установки памятника предполагалось, что с видовой площадки памятника будет открываться великолепный вид на пляж и зеркальную поверхность бухты. Он будет хорошо просматриваться со стороны моря, а сад будет излюбленным местом отдыха горожан. К сожалению, в последствии, проложенная дорога, отделяющая сад морского собрания от бухты Золотой Рог, промышленные постройки и здание матросского клуба ограничили архитектурные достоинства созданного когда то мемориала.

Первые три, и единственные до 1922 года, памятники города Владивостока имеют схожую судьбу. В середине двадцатых годов прошлого столетия, когда проходила массовая «советизация» памятников, с памятника Г.И. Невельского сняли 160-килограммового бронзового двуглавого орла, бюст Невельского, доски с памятными надписями. Их поместили в крае-

ведческий музей, а памятник получил название «Памятник жертв революции». В 1929г. бронзового двуглавого орла и доски переплавили на лом, и только в 1961г. скульптор В.Б. Гринева восстановила орла в бронзе и памятник приобрел первоначальный вид. С памятника экипажу шхуны «Крейсерок» были сняты судовой якорь, якорная цепь и пояснительные таблички, а на пирамиду был установлен бюст В.И.Ленина. Скульптурную фигуру с памятника адмиралу В.С. Завойко постигла участь бюста Невельского и якоря с памятника экипажу «Крейсерка». И если первые два памятника все-таки восстанавливаются, то памятник Завойко все еще ждет своей очереди.

**P. S.**



*Памятник экипажу шхуны «Крейсерок» во Владивостоке. Реставрация 1982 года  
Фото В.К. Микунова, 1987г.*

Спустя годы память о гибели русских моряков отстаивавших неприкосновенность Дальневосточных окраин земли русской стала придаваться забвению. Памятник в оригинале не простоял и трех десятков лет и постепенно в советские времена стал приходить в упадок, его первоначальный вид в силу разных причин и обстоятельств был утрачен.

Попытки «реанимировать» памятник предпринимались в 1962 и 1982 годах. И только в 2008 году по инициативе Владивостокского Морского Собрания были проведены наиболее полные и качественные работы по его реставрации. Работы выполнялись на средства и специалистами ЗАО «РИМСКО». Валун был очищен.



*Открытие памятника экипажу шхуны «Крейсерок» 07 октября 2008 года  
после завершения реставрационных работ.  
(слева на право: председатель ВЛМС вице-адмирал Б. Приходько; ветеран ТОФ вице-адмирал Г Хватов, председатель Зак. Собрания ПК В. Горчаков, генеральный директор ЗАО «РИМСКО» Ф. Алиев).*



*Памятник членам экипажа шхуны «Крейсерок» погибшим при исполнении служебного долга.  
Реставрация 2008 г. Фото Г.Г. Смакота, 2010 г.*

На свое исконное место вернулся Адмиралтейский якорь, площадку вокруг мемориала выложили брусчаткой. Тем не менее, истинный вид памятника не восстановили. На фронтальной табличке нет фамилии погибшего первого командира шхуны «Крейсерок»-С.С. Росета. На боковых гранях нет табличек с именами погибших членов экипажа. Лестница, ведущая к снованию памятника и площадка перед ним не отремонтированы.

Хочется верить что эти работы когда-то будут доведены до конца, а во Владивостоке кадеты морского кадетского колледжа ДВГТУ, взявшие шефство над садом и мемориалом, будут давать свое клятвенное обещание на Андреевском флаге, перед памятником предков которые отдали свои жизни во имя их будущего.

О могиле лейтенанта Андрея Павловича Налимова, на южной оконечности полуострова Терпения, тоже почти забыли. Могильная плита кочевала с места на место и в конечном итоге была вмурована в цоколь маяка на мысе Терпения.



*Место первоначального погребения лейтенанта А.П. Налимова. О. Сахалин. Фото С.В. Горбунова, 2007 г.*

Спустя 100 лет (10 июня 1988 года) экспедиция сахалинского краеведа В. К. Микунова отыскала могилу лейтенанта А.П. Налимова. Из болотистой низменной местности участники экспедиции перенесли могилу на новое, возвышенное место, расположенное к востоку от прежнего, на склон морской террасы. И старое и новое места погребения обустроили и установили памятники погибшим морякам.



*Надгробная плита установленная на могиле погибшим морякам.*

Когда-то, очень давно, на берегу Финского залива кто-то установил большой каменный крест с надписью "В память тех, кто погиб и погибнет в море". Символ морского бесстрашия. Надпись же на могильном кресте нового погребения гласит:

**«МИРЪ ПРАХУ ИХЪ»**

\*Все даты приведены по старому стилю.

*Автор благодарит сотрудников краеведческого музея г. Поронайска Сахалинской области, краеведов Виктора Климентьевича Микунова и Юрия Георгиевича Филатова любезно предоставивших материал для написания этой статьи из личных архивных фондов.*

\* \* \*

## **Герой Советского Союза капитан 1 ранга М. Г. Воронков**

*Чепелев В. Р. историк, г. Благовещенск*



Выступить с этим материалом меня побудили два обстоятельства: 65-летие окончания Второй мировой войны, и содержание одной небольшой заметки, опубликованной в газете «Моя мадонна» под названием «Про Уралова забыли!» (№ 42, от 22 октября 2008 г., с. 4).

Одна из читательниц газеты задала вопрос, вернее два: в честь кого были названы переулок Уралова и улица Воронкова города Благовещенска. На первый вопрос ответ был более или менее правильным: в честь Николая Ивановича Уралова, Заслуженного деятеля искусств РСФСР (звание было присвоено 27 марта 1956 г.), который много лет был главным режиссёром Амурского областного драматического театра, а вот на второй вопрос редакция ответила следующее: «Вроде бы (мы не уверены) он был строителем». Этот ответ поразил меня своим невежеством и безответственностью. Если у Вас, уважаемые журналисты не хватает компетенции, так не зачтите за труд обратиться к справочникам и энциклопедиям, а ещё проще в данном случае, было бы позвонить в городскую администрацию и справиться о человеке, фамилией которого названа одна из улиц Благовещенска.

Сразу же хочу сказать, что Максим Георгиевич Воронков – это не строитель (при всём моём уважении к этой профессии), а профессиональный военный, флотский офицер, Герой Советского Союза и кавалер многих боевых наград. В период Второй мировой войны Воронков командовал 4-й (Зее-Бурейской) бригадой речных кораблей Краснознамённой Амурской флотилии, которая в августе 1945 г. осуществила переправу войск 2-й Краснознамённой армии через Амур и тем способствовала её дальнейшему успешному наступлению в глубь Маньчжурии.

Ниже я привожу основные этапы биографии и службы М.Г. Воронкова.

Максим Воронков, по национальности русский, родился 1 февраля 1901 г. в селе Верхние Лучки, ныне Арсеньевского района Тульской области в семье крестьянина, но отца не знал. Мать, Воронкова Евгения Васильевна (в девичестве – Теменина), дочь крестьянина-бедняка, с 16 лет работала на помещичьих полях, а затем на фабриках Москвы. С 1918 г. постоянно жила и работала в Верхних Лучках, умерла в 1949 г.

До 8 лет Максим рос у родных матери. С 8 по 12 год работал по найму (батрачил) у зажиточных крестьян села Верхние Лучки, а с 12 до 16 лет работал чёрнорабочим в угольных шахтах Донбасса. Образование имел только начальное.

В ноябре 1917 г. Воронков вступил в ряды Красной Гвардии, участвовал в боях против войск казачьего атамана Каледина. В январе 1918 г. вместе с моряками-черноморцами, принимавших участие в разгроме калединского мятежа, выехал в Севастополь, где добровольно вступил в минную бригаду Черноморского флота. Здесь также принимал участие в подавлении контрреволюционных выступлений.

После затопления большей части кораблей Черноморского флота у Новороссийска (в июне 1918 г.), Воронков выехал в Кронштадт, где был зачислен бойцом в 1-й Морской Кронштадтский полк, формируемый из моряков-балтийцев для отправки на Восточный фронт. В сентябре этого года вместе с полком отправился на фронт, где участвовал в боях против белогвардейских войск адмирала Колчака. В этих боях полк понёс большие потери, оставшихся в живых моряков, среди которых был и Воронков, в январе 1919 г. отправляют



обратно в Кронштадт для пополнения новых флотских формирований. Уже в феврале, в составе вновь сформированного 1-го отряда моряков Балтийского флота Воронков был отправлен на Южный фронт, где участвовал в боях против войск генерала Деникина. В этом же году Воронков вступил в РКП (б).

В августе 1919 г. Воронков заболел тифом и был отправлен на излечение в госпиталь в Москву. После выздоровления, был направлен в Петроград в распоряжение командования Балтийского флота. В сентябре 1919 г. он был откомандирован в Кронштадт, в учебно-минный отряд, учиться на минёра. В ноябре 1920 г. Воронков окончил минную школу и был направлен в г. Николаев, в распоряжение командования Черноморского флота, где получил назначение на канонерскую лодку «Эльпидифор – 414», на должность старшего минного электрика, но уже в феврале следующего года был назначен военкомом этого корабля.

В сентябре 1921 г. Политуправлением Черноморского флота Воронков был направлен на курсы политработников (впоследствии – Политическое училище им. С. Г. Рошаля). В мае 1924 г., после окончания курсов, Воронков направляется в распоряжение Начальника Политического отдела Морских Сил Дальнего Востока, где назначается инструктором партийной работы МСДВ.

В 1925 г., в связи с расформированием и сокращением воинских частей, Воронков назначается на различные политические должности (парторг, комиссар канонерской лодки «Красный Октябрь» Морских Сил Дальнего Востока, комиссар канонерской лодки «Беднота» Дальневосточной военной флотилии), затем командирован учиться в ВВМУ им. М.В. Фрунзе. В мае 1929 г. окончил параллельные классы при этом училище и, после месяца стажировки на Черноморском флоте, назначен помощником командира и артиллеристом на канонерскую лодку «Красное Знамя» Дальневосточной военной флотилии (с 1931 г. – Краснознаменная Амурская флотилия). В составе флотилии участвовал в боях с белокитайцами в районе Лахасусу и Фугдина в октябре и ноябре 1929 г.

В ноябре 1931 г. Воронков был назначен командиром и комиссаром канонерской лодки «Красное Знамя», а в апреле 1932 г. – командиром и комиссаром монитора «Киров». В 1936 г. был назначен командиром и комиссаром Бурейского отряда речных кораблей Краснознаменной Амурской флотилии.

В 1932-1938 гг. проживал в с. Малая Сазанка Свободненского района Амурской области.

В 1939 г. Воронков был назначен помощником начальника штаба КАФ, а в июле 1940 г. – заместителем командующего КАФ. В ноябре 1940 г. Воронков был зачислен на курсы усовершенствования Высшего начальствующего состава Военно-Морской академии им. Ворошилова. В апреле 1941 г. он окончил курсы и был назначен командиром Зее-Бурейской бригады речных кораблей КАФ.

(В 1939 г. М.Г. Воронков по клеветническому доносу был репрессирован, но в 1940 г. восстановлен в правах).

К началу советско-японской войны 4-я (Зее-Бурейская) бригада речных кораблей, которой командовал капитан 1 ранга М. Г. Воронков, имела в своём составе дивизион канонерских лодок, два дивизиона бронекатеров, дивизион речных тральщиков, отряд катеров-тральщиков, два отряда глиссеров. Всего бригада включала 1 монитор, 5 канонерских лодок, 16 бронекатеров, 4 тральщика, 6 катеров-тральщиков, 9 глиссеров, и ряд вспомогательных плавсредств. Кроме того, в оперативном подчинении командира бригады находился Сретенский отдельный дивизион речных кораблей в составе двух отрядов бронекатеров и отряда глиссеров, а также 126 катеров пограничной охраны, вооружённых пулемётами.

Преодоление водного рубежа у Благовещенска составляло первый этап Сахалинской наступательной операции, завершить которую должен был штурм Сахалинского и Суньуского укрепленных районов противника и захват плацдармов на правом берегу Амура. Это была сложная и трудная задача. Оба укрепленных района, сомкнутые у берега, представляли собой мощную систему инженерных сооружений, протяжённостью до 185 километров по фронту и до 10-40 километров в глубину, и насчитывали свыше 300 дотов и дзотов с орудиями больших калибров и пулемётами. Для овладения укрепрайонами требовалось много сил и средств, тогда как у Благовещенска находилось ограниченное количество советских войск.

Однако опасение встретить у Сахалина сильное противодействие противника не оправдались. Японцы, потерпев поражение на других участках советско-японского фронта, начали отводить войска по всему Верхнему и Среднему Амуру. Наша разведка установила, что уже к исходу первого дня военных действий японские войска стали отходить как из Сахалинского, так и из Суньусского укрепленных районов. Всё это позволило приступить к выполнению Сахалинской наступательной операции, не дожидаясь, когда в Благовещенск будут стянуты основные силы 2-й Краснознамённой армии.

Перед кораблями 4-й (Зее-Бурейской) бригады была поставлена боевая задача: в ночь на 10 августа совершить набег на Сахалинский рейд, раскрыть его огневую систему и уничтожить стоявшие там вооружённые суда. В набег выделялись 8 бронекатеров, которых должна были поддержать артиллерия 101-го укрепленного района и канонерские лодки из района устья реки Зея. В 4 часа 30 минут 10 августа на Сахалинский рейд на полном ходе вошли бронекатера под командованием старшего лейтенанта В. А. Дворянкина и лейтенанта А.Г. Извекова и дали залп из реактивных установок по набережной. Вслед за ними стрельбу по заранее намеченным целям начали канонерские лодки, занимавшие огневые позиции в устье Зеи, и полевая артиллерия. В ответ японцы сосредоточили огонь по ближайшим целям – бронекатерам. Однако стрельба по движущимся объектам оказалась неэффективной. Не замедляя ход, бронекатера прошли вдоль набережной, стреляя прямой наводкой, затем легли на обратный курс и в 5 часов 30 минут вернулись в Зею, уничтожив несколько огневых точек и склад с горючим, потопив 2 катера и 4 шаланды. При этом ни один вражеский снаряд не упал на территорию Благовещенска.

Лишь один из бронекатеров (№ 74) получил незначительное повреждение, которое вскоре было исправлено. Когда от зажигательной пули загорелся бензобак, к нему бросился заметивший пламя пулемётчик Сергей Андрианов. Моряк накрыл языки пламени своим телом и ликвидировал опасность.



Корабль-памятник – бронекатер проекта 1125. Установлен на месте переправы Зее-Бурейской бригады речных кораблей в августе 1945 г. Благовещенск, 2 сентября 2010 г.

Вскоре после обстрела японских укреплений разведка донесла, что противник принял его за начало форсирования Амура и ускорил отход войск Сахалинского гарнизона вглубь территории. В сложившейся благоприятной обстановке командующий 2-й Краснознамённой армии генерал-лейтенант М. Ф. Терёхин отдал приказ при поддержке боевых кораблей КАФ и полевой артиллерии приступить к форсированию Амура и высадке войск на причалы Сахалина. Однако войска находились в обороне на широком фронте, по всему побережью Амура. К 11 часам дня 10 августа удалось сосредоточить лишь два взвода пограничников 56-го пограничного отряда и сводный отряд 101-го укрепленного района. В помощь им была сформирована десантная группа моряков-амурцев. Около 12 часов десант высадился в Сахалин, где почти не встретил сопротивления со стороны противника. В городе оказалось лишь несколько японских солдат-смертников. К исходу дня Сахалин был полностью взят под кон-

троль десанта. Пароход «Шао-Син», 16 различных катеров и несколько складов с военным имуществом стали его трофеями.

Жители Сахалина тепло встретили советских воинов. Всё, кто не был занят тушением пожаров (отступая, японцы подожгли склады с горючим и боеприпасами, магазины и многие жилые здания), направились к пристани, где стояли наши корабли. Многие несли в руках красные флаги. Стихийно возник митинг, который открыл начальник политотдела 4-й (Зее-Бурейской) бригады речных кораблей капитан 2 ранга С.В. Комаров. Первым перед сахалинцами выступил капитан 1 ранга М.Г. Воронков. Он сказал, что советские войска вошли в город не как завоеватели, а как друзья, чтобы помочь его жителям освободиться от японского господства. Выступление было выслушано с большим вниманием.

При огневой поддержке кораблей 4-й (Зее-Бурейской) бригады Краснознамённой Амурской флотилии также были освобождены китайские города Айгунь, Цикэ, Мохэ, и несколько других населённых пунктов, находящихся на правом берегу Амура. Несколько кораблей из состава бригады (монитор «Активный», канонерская лодка «Красная Звезда» и дивизион бронекатеров) были отправлены на соединение с 1-й бригадой речных кораблей КАФ, и вместе с ней принимали участие в боевых действиях на реке Сунгари.

С 10 августа по 1 сентября 4-я (Зее-Бурейская) бригада кораблей, вместе с приданными ей катерами и плавсредствами (пароходами и баржами Верхне-Амурского пароходства) переправила через Амур свыше 86 тысяч человек, много танков и орудий, свыше 20 тысяч тонн боезапаса, горючего, разных грузов и военной техники. Конкретно: из Благовещенска в Сахалин было переправлено 22845 человек, 1574 лошади, 847 повозок, 1459 автомашин, 161 танк, 116 бронемашин и тягачей, 429 орудий и миномётов, свыше 4000 тонн грузов; из села Константиновки в Хадаян (селение между городами Айгунь и Цикэ) – 64891 человек, 4933 лошади, 2213 повозок, 488 танков, 460 орудий и миномётов, 3800 автомашин и тягачей и 14330 тонн грузов.

Командующий 2-й Краснознамённой армией М.Ф. Терёхин дал высокую оценку действиям личного состава Зее-Бурейской бригады речных кораблей:

**«Корабли и весь личный состав Зее-Бурейской бригады речных кораблей Краснознамённой Амурской флотилии в период боевых действий против японских империалистов (август 1945 г.) провели ряд ответственных активных операций по захвату городов Сахалина, Айгунь, Мохэ и других населённых пунктов.**

**Действия личного состава бригады по выполнению боевых задач оцениваю на «отлично». Особенно отмечаю боевую деятельность по обеспечению форсирования 2-й армией реки Амур».**

Следует особо отметить, что в ходе боёв в зоне действия 2-й Краснознамённой армии 4-я (Зее-Бурейская) бригада речных кораблей не имела безвозвратных потерь среди личного состава.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 г. капитану 1 ранга М. Г. Воронкову, за «умелое руководство бригадой, образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с японскими милитаристами и проявленные при этом мужество и героизм», было присвоено звание Героя Советского Союза, с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда» за № 7127.

4-я бригада (Зее-Бурейская), которой командовал М. Г. Воронков, получила почётное наименование «Амурской» (приказ Верховного Главнокомандующего от 15 сентября 1945 г.) и была награждена орденом Ушакова 1-й степени (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1945 г.), а канонерская лодка «Красная Звезда» и 1-й дивизион бронекатеров, входивших в её состав, стали гвардейскими (приказ Народного комиссара ВМФ от 30 августа 1945 г.).

После войны М. Г. Воронков продолжал службу в Военно-Морском Флоте. В марте 1947 г. он был назначен командиром 2-й Краснознамённой Амурской бригады речных кораблей КАФ.

В августе 1948 г. назначен начальником Объединённой школы Краснознамённой Днепровской флотилии (г. Киев).

В мае 1950 г. назначен начальником штаба Экспедиции Особого Назначения № 51, а июне 1951 г. – начальником Научно-Исследовательского полигона ВМС.

В мае 1955 г. Воронков был уволен в запас по болезни, прослужив в Вооружённых Силах СССР 38 лет.

После выхода в запас, с 1960 г. работал в Институте гидромеханики АН УССР в должности старшего инженера.

Кроме служебных, М. Г. Воронков выполнял и различные общественные обязанности. Выбирался секретарём парторганизации воинских частей в 1920, 1921, 1924, 1926 и 1927 г.; членом парткомиссии Амурской военной флотилии в 1924, 1925, 1926, 1930, 1931 и 1932 гг.; депутатом Хабаровского горсовета в 1930, 1948 гг.; членом Пленума и Бюро Свободненского РК ВКП(б) Амурской области в 1944 г. В 1949 г. Воронков был избран членом Комитета ДОСФЛОТА УССР; в 1950 г. – депутатом Киевского Горсовета; в 1951 г. – членом ГК КПСС г. Вентспилса; два раза избирался на съезд КП Латвии. В 1969 г. избирался членом партбюро Института гидромеханики АН УССР. Был также членом Всесоюзного общества «Знание» и НТО судпрома.

М. Г. Воронков за свою многолетнюю и безупречную службу неоднократно награждался: РВС СССР в 1929 г. был награждён почётным оружием, а в 1938 г. – золотыми часами; 2 орденами Ленина (в 1945 г.); 3 орденами Красного Знамени (в 1944, 1948 и 1965 гг.); 2 орденами Красной Звезды (1935 и 1946 гг.); медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945 г.) и «За Победу над Японией» (в 1946 г.), и несколькими юбилейными медалями. В 1965 г. ЦК КПСС и Правительством СССР был награждён золотыми часами.



Мемориальный комплекс, посвящённый памяти героев-амурчан. Астрахановка, 10 сентября 2010 г.

М. Г. Воронков был женат, жена Воронкова Людмила Васильевна (девичья фамилия – Синявина), 1902 г. рождения, по социальному положению – служащая (учительница), умерла в 1962 г. Имел детей: дочь Клару, 1930 г. рождения, сыновей Валерия, 1937 г. рождения, и Юрия, 1960 г. рождения. В 1970-х гг. Клара Максимовна работала старшим инженером на АМСГ Аэропорта Киев-Жуляны, сын Валерий – был офицером ВМФ, служил на Черноморском флоте в должности командира корабля. Юрий, видимо, в это время учился в средней школе.

Умер Воронков 9 мая 1976 г., похоронен в Киеве. Богатую, насыщенную событиями, тревогами и радостями жизнь, прожил Максим Георгиевич, посвятив её делу – защиты свя-

ценных рубежей Родины! Значительная часть его жизненного пути прошла на Дальнем Востоке, причём в Амурской области, о чём мы не вправе забывать.

В 1983 г. по ходатайству военнослужащих 74-й бригады речных кораблей ТОФ (в/ч 42838, место дислокации – Бурхановский затон) в Благовещенске его именем была названа одна из новых улиц (улица с западной стороны 405 квартала), на одном из зданий которой моряками-тихоокеанцами была установлена мемориальная доска.

23 декабря 1987 г. по просьбе педагогического коллектива и воспитанников школы-интерната № 4 города Свободного решением бюро Свободненского городского комитета КПСС и исполкома городского Совета народных депутатов М. Г. Воронкова был занесён в книгу «Вечной славы».

10 сентября 2010 г. на территории отряда пограничных сторожевых кораблей в Астрахановке был торжественно открыт мемориальный комплекс, включающий в себя стелу, танковую башню с бронекатера и Аллею Героев, посвящённый памяти амурчанам, Героям Советского Союза.

#### Литература:

1. Багров В. Н. Сунгоркин Н. Ф. Боевая слава амурцев. Очерк истории Краснознамённой Амурской флотилии. – Хабаровск, 1982. – С. 102–108.
2. Бессмертен подвиг их высокий. 2-е изд., доп. и перераб. – Тула, 1983. – С. 128–129.
3. Герои Советского Союза Военно-Морского флота 1937–1945. – Москва, 1977. – С. 113.
4. Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Т. I. – Москва, 1987. – С. 291.
5. Тихоокеанский флот / С. Е. Захаров, М. Н. Захаров, В. Н. Багров, М. П. Котухов. – Москва, 1966. – С. 206–209.
6. Доценко В. Д. Морской биографический словарь. – Санкт-Петербург, 1995. – С. 106.
7. Золотые Звёзды тихоокеанцев. – Владивосток, 1972. – С. 89–93.
8. Королёв В. Т. Герои Великого океана. – 2-е изд. Владивосток, 1972. – С. 290–298.

\* \* \*

## Содержание

Чепелев В. Р. «АРГУНЬ – первый амурский пароход	
Чепелев В. Р. «Бабушка» японского флота	
Чепелев В. Р. «Речной танк» на пьедестале славы	
Сахончик С.М. Камчатский инцидент. 1945 г.	
Чепелев В. Р. «Орёл» – первый русский военный корабль	
Шадрин Б.Д. «Крейсерок»	
Чепелев В. Р. Герой Советского Союза капитан 1 ранга М. Г. Воронков	