

ВИКТОР КАТАЕВ

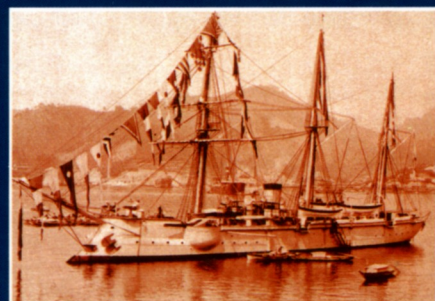


# «КОРЕЕЦ» в лучах славы «Варяга»

Всё о легендарной  
канонерской лодке



«Мы пред врагом не спустили славный Андреевский флаг»





**Виктор Катаев**

---

**«КОРЕЕЦ»  
в лучах славы  
«Варяга»**

---

**Всё о легендарной канонерской лодке**

Москва  
«Яуза»  
«ЭКСМО»



Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

**Катаев В.И.**

**К 29** «КОРЕЕЦ» в лучах славы «Варяга». Всё о легендарной канонерской лодке — М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 128 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-61028-0**

*Мы пред врагом не спустили славный Андреевский флаг.*

*Нет! мы взорвали «Корейца», нами потоплен «Варяг»...*

Новая книга от автора бестселлера «Крейсер «Варяг»!»! Полная история прославленной канонерской лодки «Кореец», ее создания, 18-летней беспорочной службы и бес-  
смертного подвига. Детальное, в мельчайших подробностях (вплоть до особенностей устройства дальномеров и окраски в разные годы) описание ее конструкции, вооружения, прицельных приспособлений, средств связи, навигации и сигнализации, а также сравнительный анализ эксплуатационных характеристик. КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ НА МЕЛОВАННОЙ БУМАГЕ ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА. Всё о разработке проекта мореходных канонерских лодок для «Восточного океана», постройке головного корабля серии на стокгольмском заводе Bergsunds Mekaniska Verkstads Nya AB и службе «Корейца» в составе Сибирской флотилии и эскадры Тихого океана. Малоизвестные подробности его участия в «дипломатии канонерок» — демонстрации силы на рейде Чифу, заставившей японцев отказаться от притязаний на Ляодунский полуостров с Порт-Артуром, и международной операции по взятию «морских ворот Пекина» крепости Таку (177 тяжелых орудий в 5 фортах), в ходе которой «Кореец» получил 6 попаданий, потеряв более 30 человек. И, наконец, глубокий анализ легендарного боя у Чемульпо, включая эксклюзивные рисунки очевидцев и фотографии, запечатлевшие как ход сражения, так и момент взрыва «Корейца».

УДК 355/359  
ББК 68.54

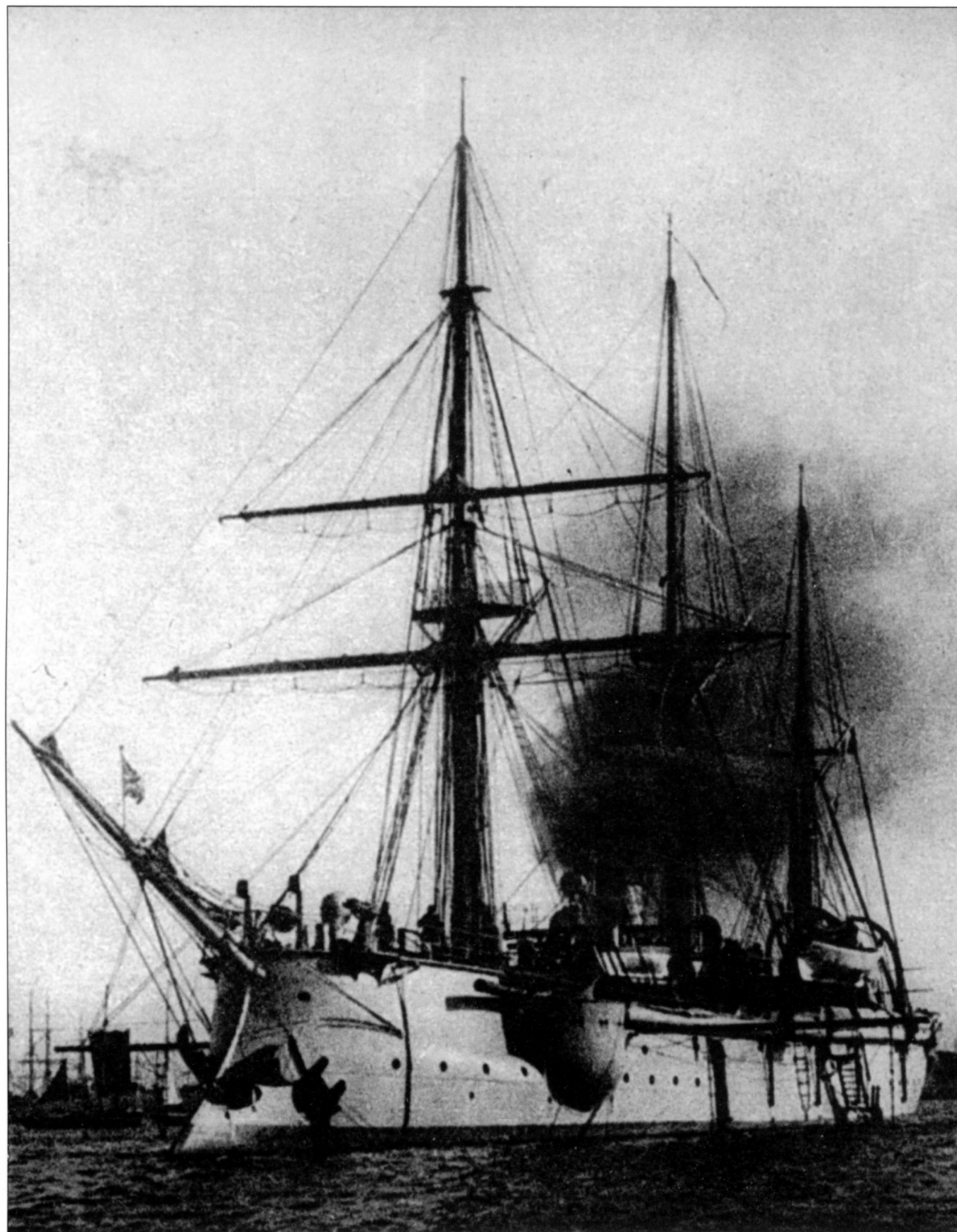




## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ</b> .....	5
Канонерские лодки в кораблестроительных программах .....	5
Разработка задания и проектирование .....	8
Строительство и испытания .....	11
<b>ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ</b> .....	21
Корпус и общее расположение .....	21
Вооружение .....	24
Прицельные приспособления и мушки .....	32
Дальномеры .....	33
Спасательные средства .....	34
Средства связи, сигнализации и навигации .....	35
Окраска лодки .....	35
<b>ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ</b> .....	38
Форпост на востоке .....	38
Поход на Дальний Восток .....	43
Нагасаки — Владивосток .....	47
Чифу .....	54
Боевые будни .....	61
Порт-Артур .....	65
Китайский синдром .....	67
Таку .....	68
Дальневосточный узел .....	78
Мы пред врагом не спустили славный андреевский флаг... ..	86
Сравнение кораблей по эксплуатационным характеристикам .....	121
Приложения .....	124
Список литературы и документов .....	126







# ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

## Канонерские лодки в кораблестроительных программах

Канонерские лодки, впервые появившиеся в составе военных флотов в XVIII веке, являлись по сути своей самоходными платформами для размещения тяжелых орудий. Свое название они получили от французского слова сапон – орудие. Предназначены они были для охраны водного района баз, обороны прибрежных районов, ведения боевых действий в шхерах, реках и озерах, а в мирное время – для несения службы в качестве стационаров в иностранных портах. Канонерские лодки отличались малой осадкой и наличием на борту одного или двух орудий большого калибра. Постепенно, по мере эксплуатации лодок, используя их конструктивные особенности, выявился определенный круг задач, решаемый этим классом судов. Во время обороны прибрежных районов и крепостей при помощи этих судов имелась возможность выдвинуть во фланг атакующего противника тяжелые орудия, тем самым обеспечив тактическое преимущество. А в случае возникновения опасности эти суда могли спокойно уйти на мелководье, недоступное для неприятельских судов.

В конце правления императора Александра II в связи с усилением на Балтике флотов Германии, Дании и Швеции, на Черном море – Турции, а на Дальнем Востоке – Китая и Японии Морское ведомство решило разработать новую программу кораблестроения, которая обеспечивала бы равенство сил с объединенными флотами Германии, Дании и Швеции на Балтике; с турецким флотом на Черном море и превосходство над объединенными морскими силами Китая и Японии на Дальнем Востоке.

В программе, рассчитанной на двадцать лет, помимо других кораблей много внимания уделялось строительству канонерских лодок. Но программу представ

ить императору не успели. 1 марта 1881 г. в результате покушения Александр II погиб. С приходом к власти новых людей изменился курс морской политики государства. Шефом Морского ведомства вместо Константина Николаевича назначили генерал-адмирала Алексея Александровича. Летом 1881 г. управляющий Морским министерством А.А. Пешуров разработал проект новой программы, также рассчитанный на двадцать лет. В новой программе упор делался на усиление морских сил Черного моря. Царь программу одобрил. Но в январе 1882 г. из-за того, что вместо Пешурова управляющим назначили И.А. Шестакова – главного оппонента предыдущих программ, все остановилось.

Новый управляющий, в свою очередь, в феврале того же года представил свою программу, рассчитанную также на двадцать лет. Программой предусматривалось:

- для Черноморского флота построить 8 броненосных кораблей, 2 крейсера 2-го ранга и 19 миноносцев<sup>1</sup>. Эти корабли должны были составить ядро будущего флота на Черном море, превосходящего по численному составу и мощи турецкий флот;

- для Балтийского флота построить 16 броненосных кораблей, 4 крейсера 1-го ранга, 9 крейсеров 2-го ранга, 11 канонерских лодок<sup>2</sup> и 100 миноносцев<sup>3</sup>.

- для Дальнего Востока из-за ограниченных задач по «обороне важнейших пунктов побережья», в основном постов и немногочисленных городов, оборону указанных объектов осуществить при помощи минных заграждений и использования береговой артиллерии. А для обеспечения связи между постами, доставки войск и грузов решено иметь малотоннажную флотилию, в состав которой входили миноносцы и канонер-

1. РГА ВМФ, ф.417, д.14788, оп. 1, л. 39-40.

2. Канонерская лодка (от фр. сапон – пушка) артиллерийский корабль, предназначенный для проведения боевых действий против кораблей противника и крепостей в прибрежной зоне, а также в озерах и реках. Первые канонерские лодки в России появились в XVIII веке. Во второй половине XIX века началось строительство паровых канонерских лодок. Угроза столице империи во время войны 1854-1855 гг. поставила Морское ведомство, возглавляемое генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем, перед фактом отсутствия на Балтийском море серьезного противодействия паровым кораблям Англии и Франции. Постройка паровых линейных кораблей требовала много времени, а противодействие, и притом эффективное, требовалось немедленно. Имевшиеся на вооружении парусные линейные корабли и парусные и гребные канонерские лодки не могли противодействовать паровым кораблям противника. Поэтому генерал-адмирал сразу же одобрил проект паровой канонерской лодки капитана 2-го ранга И.А. Шестакова, предложившего самоходные мелкосидящие платформы с одним или двумя тяжелыми орудиями. Эти суда могли эффективно противостоять кораблям противника практически любого ранга, а при появлении более сильного могли уйти на мелководье.

Первую паровую канонерскую лодку «Стерлядь» построили в Або (ныне Турку, Финляндия) по проекту вице-адмирала И.И. Шанца. Водоизмещение лодки – 179 т. вооружение – 1-203 мм орудие. По проекту И.А. Шестакова построили в Петербурге лодку «Осетр». Интересно заметить: из-за отсутствия специальной паровой машины на ней установили машину от паровоза. Испытания новых кораблей превзошли все ожидания. Лодки развивали скорость до 7-8 узлов. 1 декабря 1854 г. подписали приказ о спешной постройке 38 кано-

нерских лодок подобного типа. В 1855 г. все они вошли в строй. В будущем 1856 г. построили 29 лодок типа «Прибой» и 6 типа «Секира». Созданный флот предназначался для решения оборонительных задач.

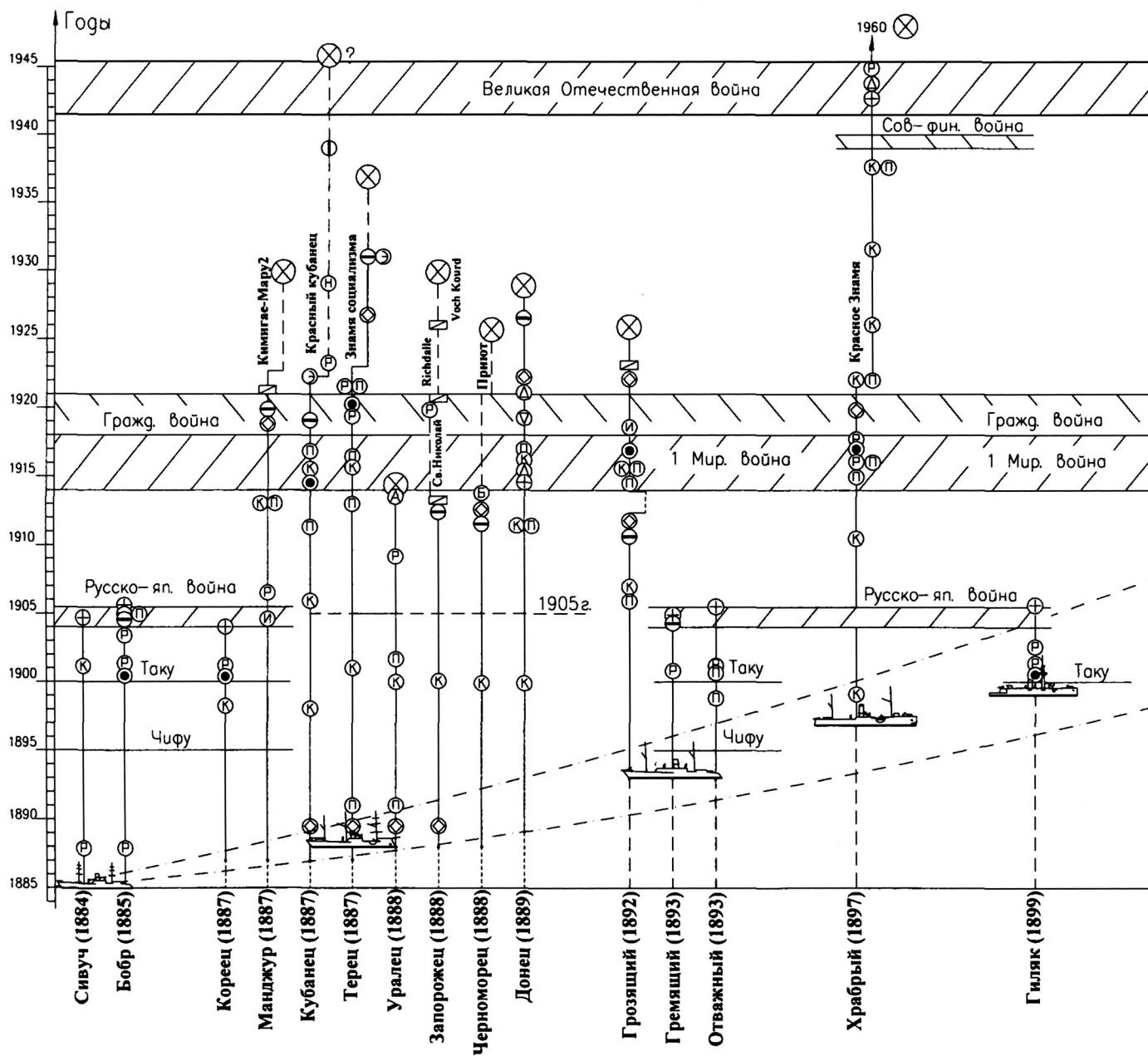
В 1857 г. императору Александру II Морское ведомство представило проект состава флота на предстоящие 20 лет. В проекте помимо прочих кораблей намечалось построить 100 канонерских лодок. Однако проект сразу же после утверждения пересмотрели в сторону уменьшения количества паровых линейных кораблей и деревянных судов. Пересмотр обусловлен небывалым прогрессом броненосных кораблей за рубежом, и прежде всего в Англии и во Франции. Там за короткое время ввели в строй соответственно 12 и 16 первоклассных броненосцев, которые в случае войны могли беспрепятственно захватить русскую столицу с моря.

В марте 1863 г. для срочной организации обороны морских подступов к столице Морское министерство приняло «Мониторную кораблестроительную программу». В соответствии с этой программой намечалось построить десять однобашенных мониторов по образцу и подобию американских мониторов. Спустя год приняли программу постройки серии броненосных кораблей, в том числе и двух броненосных канонерских лодок, но после утверждения этот проект из-за отсутствия финансирования свернули.

Следующая программа, принятая в 1870 г. в развитие теории «крейсерской войны», помимо броненосных крейсеров и клиперов наметила постройку девяти канонерских лодок водоизмещением 350-450 тонн. Эта программа практически была полностью реализована.

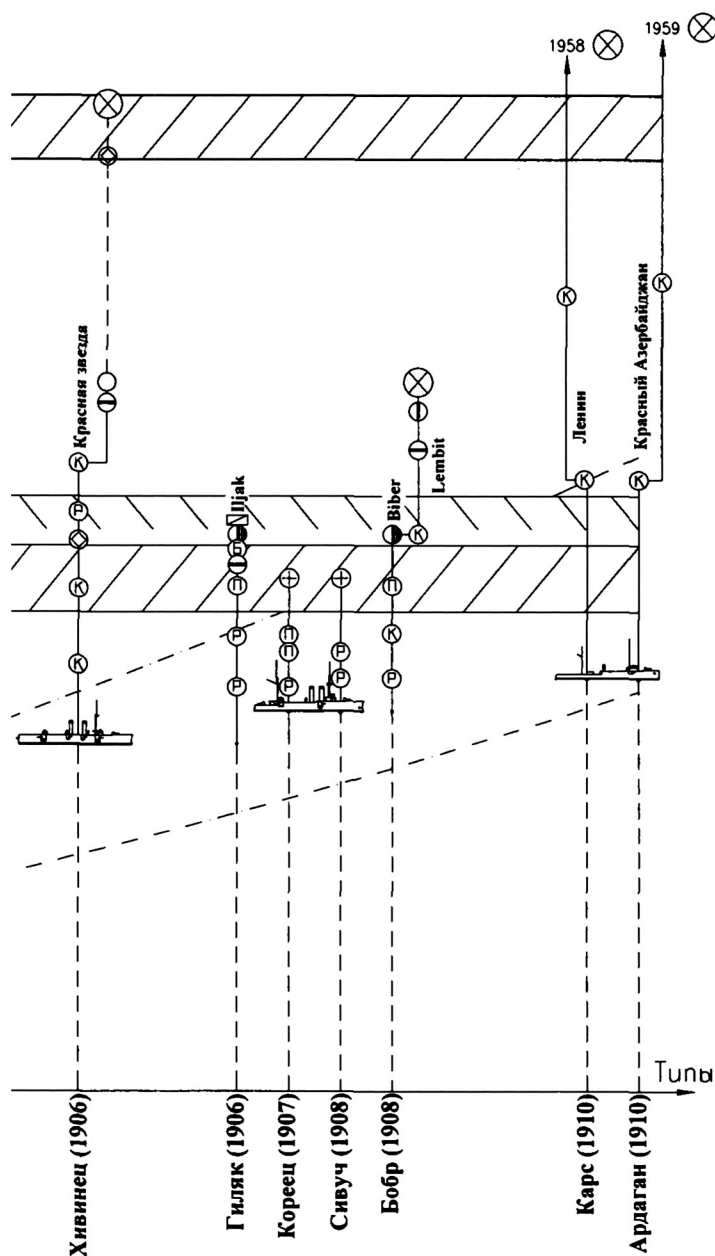
Таким образом, с 1861 по 1880 гг. введено в строй 13 канонерских лодок.

3. РГА ВМФ, ф.417, д.14788, оп. 1, л. 40.



Условные обозначения

- |                                      |                                    |                                  |
|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Ⓐ — авария;                          | ● — повреждения, полученные в бою; | ⊗ — сдача на слом;               |
| ○ — база подводных лодок;            | ▽ — потопление;                    | Ⓜ — служба в народном хозяйстве; |
| ⊕ — гибель во время боевых действий; | △ — подъем;                        | Ⓢ — служба в ЭПРОН;              |
| Ⓜ — захват противником;              | ▢ — продажа;                       | ① — списание;                    |
| Ⓜ — интернирование;                  | Ⓟ — профилактический ремонт;       | Ⓟ — судно-брандвахта;            |
| Ⓚ — капитальный ремонт;              | Ⓛ — разоружение;                   | Ⓛ — хранение в порту.            |
| Ⓟ — перевооружение;                  |                                    |                                  |



ские лодки. В случае возникновения угрожающего периода, который мог привести к военному столкновению с Китаем или с Японией, «откомандировать в воды Тихого океана корабли из состава Балтийского и Черноморского флотов»<sup>1</sup>.

Как это часто бывало, не успев начаться в 1882 г., программу в 1885 г. существенно пересмотрели в сторону уменьшения количества запланированных к постройке броненосцев. В это время все страны мира охватила «миноносная лихорадка». В связи с этим программу также скорректировали, увеличив в ней количество миноносцев и канонерских лодок, доведя

число их до 19 (11 лодок для Балтийского флота и 8 для Сибирской флотилии). Помимо этого сверх утвержденной сметы Шестакову удалось «выбить» дополнительные финансы для постройки на Балтике 2 броненосцев, 1 броненосного фрегата, 2 корветов и 2 стальных канонерских лодок (будущие «Сивуч» и «Бобр»).

Спустя пять лет многострадальную судостроительную программу вновь существенно пересмотрели, а впоследствии и вовсе преобразовали в новую пятилетнюю программу (1890-1895 гг.). Но эта программа, как и предыдущая, осталась не выполненной.

Тем не менее с 1881 г. успели построить 21 броненосец, в том числе 3 броненосца береговой обороны (из запланированных 24 по двадцатилетней программе), 10 крейсеров 1-го и 2-го ранга (из запланированных 15), 15 канонерских лодок (из запланированных 19) и 72 миноносца (из запланированных 125). Из 15-ти построенных лодок две «Грозный» и «Храбрый» вошли в состав Балтийского флота; шесть – «Запорожец», «Донец», «Черноморец», «Кубанец», «Уралец» и «Терек» в состав Черноморского флота и семь – «Сивуч», «Бобр», «Корец», «Манджур», «Гиляк», «Отважный» и «Гремящий» в состав Сибирской флотилии.

Находящиеся в составе флотов канонерские лодки, в соответствии с новой классификацией, принятой 1 февраля 1892 г., подразделялись на два подкласса: канонерские лодки береговой обороны и мореходные канонерские лодки. К первому подклассу относились лодки типа «Ерш» водоизмещением от 350 до 450 тонн, построенные в середине 70-х годов XIX века. Все они находились в составе Балтийского флота и выполняли задачи по охране прибрежной зоны. Ко второму подклассу относились новые мореходные канонерские лодки типа «Сивуч» и «Корец», отличающиеся от предыдущих большим водоизмещением, мореходностью и наличием нескольких тяжелых орудий. Причем лодки типа «Корец» строились серийно. Такая классификация сохранялась до 27 сентября 1907 г., а затем все лодки вновь перевели в класс «канонерские лодки» независимо от водоизмещения и рода выполняемых ими задач.

Лодки типа «Корец» предназначались для выполнения широкого круга задач, как в мирное, так и в военное время. Это и каботажное плавание по прибрежным районам Дальнего Востока, и охрана китовых промыслов, и выполнение гидрографических работ, и служба в качестве стационара. Неоценима роль этих неприметных с виду кораблей и в составе эскадр. В качестве примера можно привести многолетнюю службу лодок Сибирской флотилии на Дальнем Востоке и в составе эскадры Тихого океана. Они выполняли ряд многих других задач не только в прибрежной зоне, но и вдали от берегов России. Несомненно, они оставили заметный след в истории, а также стали важным этапом в отечественном кораблестроении. По сравнению с предыдущими проектами эти лодки оказались более совершенными по использованию в своем составе новых механизмов и систем. Но все же мореходные канонерские лодки были незаменимы в локальных колониальных конфликтах. В качестве примера можно вспомнить действия интернационального

1. РГА ВМФ, ф.417, д.43865, оп. 1, л. 7



отряда канонерских лодок по подавлению и уничтожению фортов приморской крепости Таку на реке Пейхо. Примечательно то, что большие суда, имеющие тяжелые орудия, из-за мелководья не могли подойти на дистанцию стрельбы своих орудий. Лодки с этой задачей успешно справились.

В период локальных колониальных войн канонерские лодки успешно справлялись с задачами, поставленными перед ними, играя роль «железного кулака», в «политике канонерок». Для выполнения подобных задач не требовалась на борту серьезная броневая защита механизмов, артиллерии и прислуги. Однако наличие на лодках тяжелых орудий, в соответствии с ТТЗ, при определенных обстоятельствах предполагало их использование, в бою с крейсерами и даже с броненосцами не говоря о туземных выступлениях на ок-

раинах империи. По мере развития линейных сил флота, а также с завершением эпохи колониальных войн, боевое использование лодок стало под вопросом и поэтому строительство этого класса кораблей сошло на нет так, как они стали выпадать из тактических планов их использования в вооруженных конфликтах XX века, а с появлением в составе флотов аэропланов, подводных лодок и эскадренных миноносцев типа «Новик», которые по скорости и вооружению значительно превосходили канонерские лодки, последние постепенно сошли со сцены. Но тем не менее все они явились долгожителями на военной службе, некоторые из них прослужили более тридцати лет, а некоторые и более сорока, пережив революцию и Гражданскую войну, закончив службу в советском военном флоте.

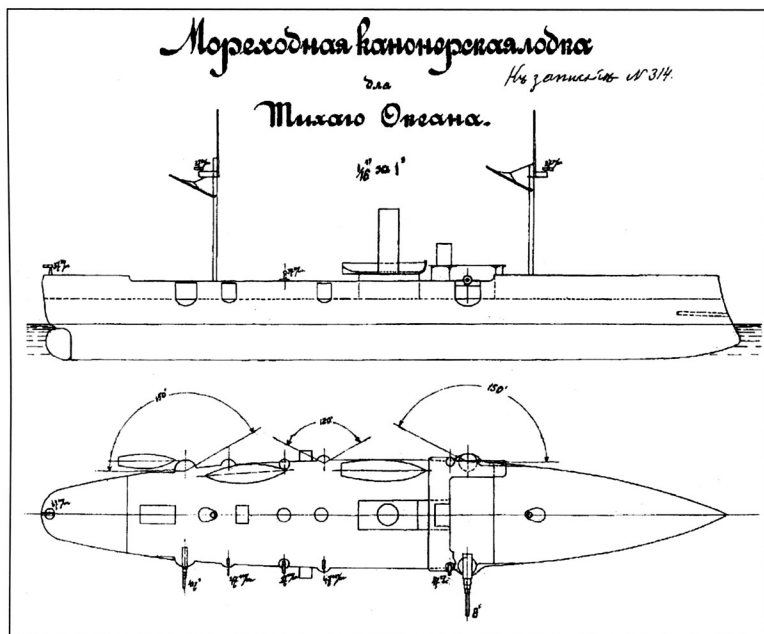
## Разработка задания и проектирование

Сразу же после вступления в строй лодок типа «Сивуч» предполагалось начать работы по созданию для Балтийского флота броненосных канонерских лодок водоизмещением до 1800 тонн, вооруженных 12-дюймовым орудием. Эти лодки должны были обеспечивать оборону столичного прибрежного района и противодействовать броненосным силам Германии. Некоторое время продолжались проектные работы по созданию подобных лодок, но из-за переориентации внешней политики России с Запада на Восток возникла необходимость срочного усиления морских сил на Тихом океане. Ведение работ по проектированию канонерских лодок для Балтийского флота приостанови-

ли, а вместо этого срочно начали разрабатывать лодку для «Восточного океана». После долгих поисков варианта «лодки для «Восточного океана», отвечающего требованиям МТК и прежде всего И.А. Шестакова, в качестве прототипа выбрали дальневосточные канонерские лодки «Бобр» и «Сивуч», которые в то время входили в состав Сибирской флотилии и выполняли задачи в составе эскадры Тихого океана. Задание на разработку проекта «лодки для Восточного океана» сформулировано под руководством управляющего Морским министерством адмирала И.А. Шестакова. На очередном занятии кораблестроительного отдела-

ния МТК и.д. председателя заявил присутствующим, что управляющий приказал для постройки новых лодок для Сибирской флотилии «изменить чертеж канонерских лодок «Бобр» и «Сивуч», поставив вместо одного девятидюймового орудия в носовой в диаметральной плоскости – два восьмидюймовых в носовой же части, но по бортам»<sup>1</sup>. Далее отмечалось, что не будет надобности иметь гласис, который, по мнению управляющего, «будет способствовать зарывчивости носовой оконечности» (так в документе – В.К.). В результате обсуждения решили также отказаться от носового руля, а также установить на новых лодках вместо двух на прототипе три мачты и только на фок-мачте иметь прямые паруса. Провизии на борту должно быть на три месяца для экипажа 162 человека (12 офицеров и 150 нижних чинов).

На основании приказа управляющего Морским министерством МТК приступил к разработке проекта новой лодки. В процессе разработки, по результатам замечаний, выявленных при эксплуатации «Бобра» и «Сивуча», задание постоянно уточнялось. В частности, на новой лодке, учитывая перегрузку на «Бобре» и «Сивуче» решили увеличить длину на 18 футов (5,5 м) и углубление (осадка) на 6 дюй-



На ранней стадии разработки канонерской лодки для «Восточного океана» рассматривалось несколько предварительных проектов. На рисунке представлен один из подобных вариантов. Проект лодки водоизмещением до 1500 т., вооруженной двумя 8 дюймовыми и другими малокалиберными орудиями, был подготовлен для доклада управляющему Морским министерством в 1884 г.

1. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения МТК за 1885 г. СПб, 1887, с. 88.

**Общее расположение канонерской лодки типа «Сивуч». Сечение лодки по диаметральной плоскости и – вид на верхнюю палубу**

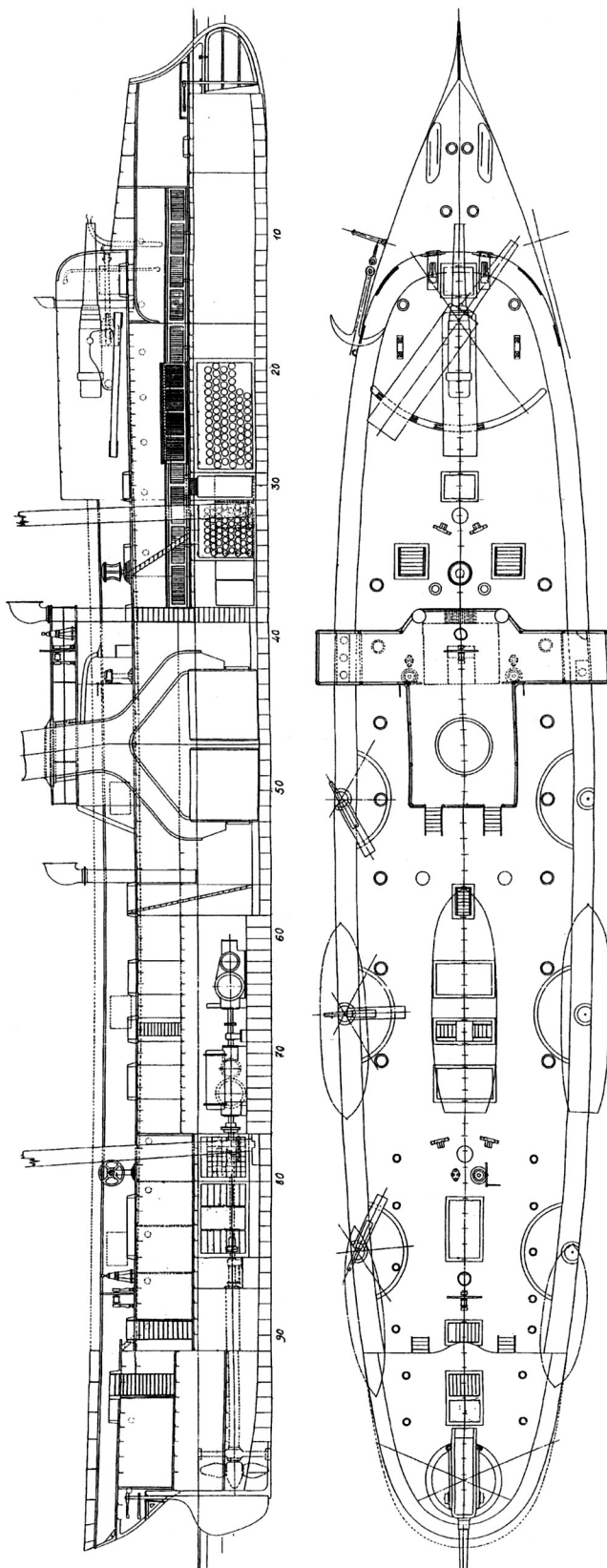
мов (0,15 м). В результате вновь разрабатываемая лодка имела следующие геометрические характеристики: длину по грузовой ватерлинии 205 футов и 6 дюймов; ширину 35 футов; углубление – 10 футов при водоизмещении в 1177 тонн. Далее в документах МТК она обозначалась как «лодка в 1177 тонн».

Одновременно с этим, как уже отмечалось выше, уточнили артиллерийское вооружение. В процессе эксплуатации прототипа выявилась слабость артиллерийского вооружения и как главный недостаток – невозможность ведения траверзного огня из орудий главного калибра. Вместо двух орудий (229-мм и 152-мм), расположенных на прототипе в диаметральной плоскости и шести 9-фн (107-мм), размешенных по бортам, на новых лодках, в соответствии с приказом управляющего, решили установить два 203-мм, одно 152-мм, восемь 9-фн орудий, четыре скорострельных орудия системы Готкиса (Готчкиса) и одну пушку Барановского. Орудия располагались: по каждому борту по одному 203-мм и по четыре 9-фн орудия, а на корме одно 152-мм орудие. На каждое орудие в погребах предполагалось разместить: для 203-мм орудия 80 снарядов и зарядов; для 152-мм орудия соответственно 125 и для 9-фн орудия – 150.

Отличалось и парусное вооружение, оно на «лодке в 1177 тонн» должно соответствовать вооружению баркентины<sup>1</sup>. По сравнению с прототипом, имеющим только прямые паруса, на новой лодке оставались прямые паруса только на фок-мачте, а на остальных – косые с гафелями. Общая площадь парусов должна быть равна 6182 кв. фута (575 м<sup>2</sup>).

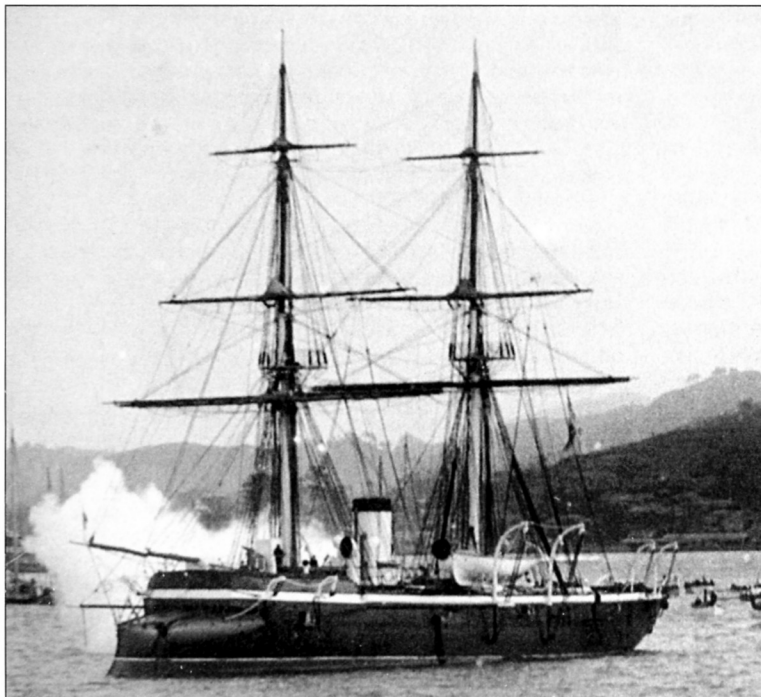
Котельное оборудование, показавшее при эксплуатации неплохие результаты, решили заимствовать у прототипа без изменений. Как и на прототипе на новой лодке предполагалось установить шесть огнетрубных двухтопочных цилиндрических котлов. В качестве энергетической установки планировалось использовать две горизонтальные паровые машины двойного расширения суммарной мощностью 1000 л.с. в точности такие же какие использовались на «Сивуче». Машины должны были обеспечить скорость 11,5 узла, а при форсированной тяге (1300 л.с.) – 12,5 узла. Запас угля 165 т., рассчитанный на 6,5 суток, должен обеспечивать дальность плавания под машинами при максимальной скорости 12,5 узла 1800 миль, а при использовании двух котлов из шести (666 л.с.) и скорости хода 9,7 узла соответственно 2340 миль при расходе в сутки 16 тонн угля. Запасы провизии на лодке рассчитывались на 3 месяца, а воды на 16 дней (без учета воды, получаемой от опреснителей).

На совместном занятии кораблестроительного и артиллерийского отделений при участии Главного инженер-механика флота проект, разработанный на основе указаний управляющего Морского министерства, приняли за основу, причем председатель артиллерийского отделения предложил в качестве орудий главного



1. Баркентина – шхуна – барк морское парусное судно с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на остальных (3-6 мачт). 3-мачтовые баркентины появились около 1850 г. в Нидерландах.

**Канонерская лодка Сибирской флотилии «Сивуч» в годы службы на Дальнем Востоке**



калибра использовать восьмидюймовые орудия не 30 калибра, как указано на чертеже, а 35. Кроме того, по требованию Главного инженер-механика на новой лодке в отличие от прототипа должны быть установлены механизмы новейшей разработки.

По результатам обсуждения проекта в МТК 11 июня 1885 г. окончательно определились основные параметры лодки. Этот проект (ТТЗ), утвержденный управляющим Морским министерством, вместе с проектом канонерской лодки водоизмещением в 272 тонны отправили в Стокгольм на завод-строитель для разработки уточненного проекта. При этом согласование документации шло под строгим контролем управляющего Морским министерством, дабы не повторился случай, возникший при строительстве «Сивуча», когда завод в конце строительства предъявил заказчику значительный перечень сверхконтрактных работ.

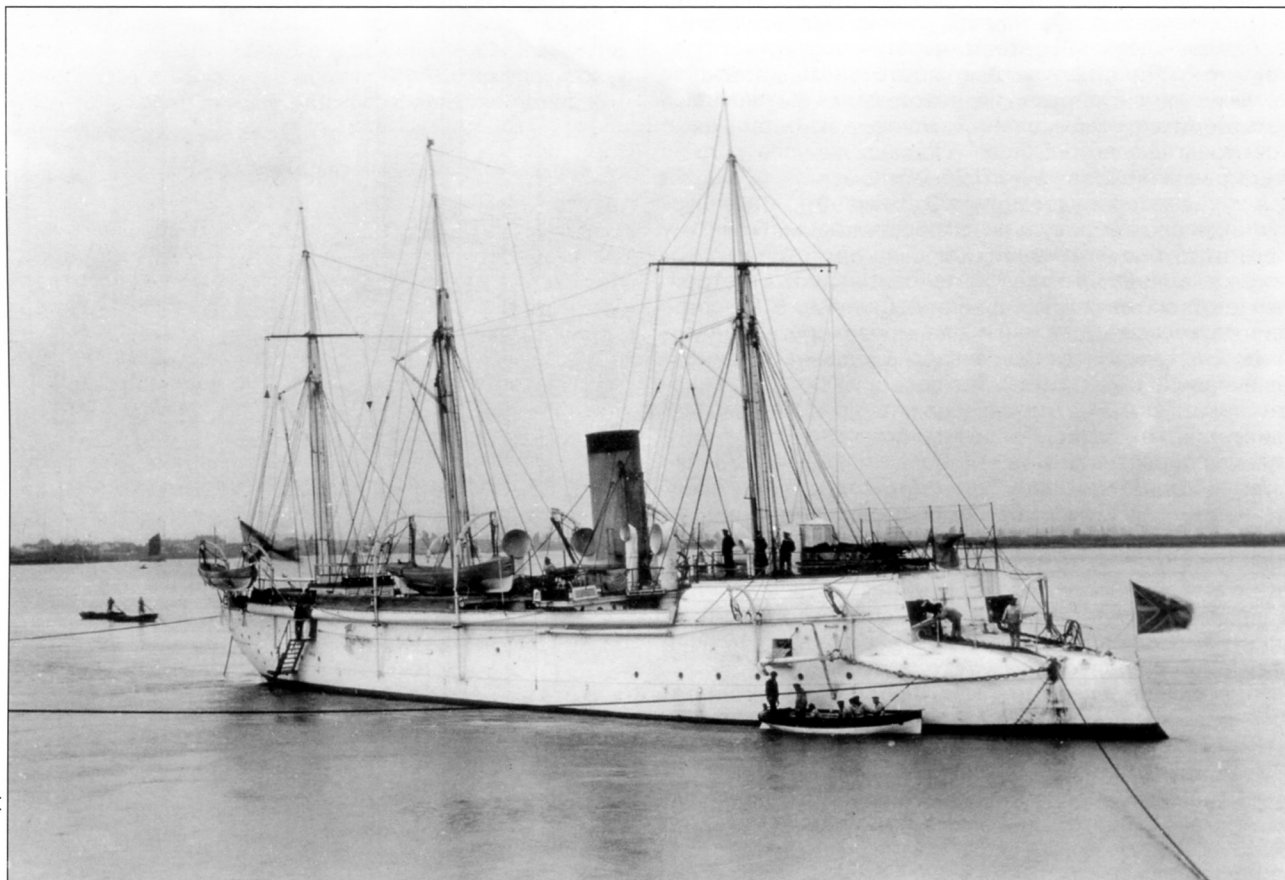


Фото А. Динесса

**В начале XX века «Сивуч» в результате модернизации существенно изменила свой внешний вид: на ней вместо двух мачт появились три флагштока, исчез бушприт, а также были введены другие изменения**



## Строительство и испытания

В соответствии с кораблестроительной программой для Сибирской флотилии планировалось построить две лодки подобного типа. Одну заказали в Швеции, а вторую – в Дании. Заказ на постройку первой лодки получил Bergsunds Mekaniska Verkstads Nya AB (Бергзундский завод) в Стокгольме, который в августе 1885 г. в соответствии с ТТЗ заказчика разработал проект канонерской лодки с учетом замечаний И.А. Шестакова и МТК.

Спустя некоторое время завод направил свой проект заказчику. Материалы по лодке, поступившие в канцелярию Морского министерства, были рассмотрены на очередном занятии кораблестроительного отделения МТК. Сразу же обнаружили некоторые различия заводского проекта от проекта, разработанного в кораблестроительном отделении МТК. Прежде всего, собравшиеся отметили, что в присланных документах отсутствует контракт и спецификации по корпусу и механизмам лодки. Вместе с тем было отмечено, что хотя завод индикаторную силу механизмов и соответственно скорость лодки не определяет, но тем не менее масса механизмов в проекте завода составила 231,6 тонны, что на 41,6 тонны превышает массу механизмов в проекте «лодки в 1177 тонн», разработанного заказчиком. С учетом этого специалисты МТК заключили, что, по всей видимости, и индикаторная сила механизмов и соответственно скорость лодки должны быть больше чем заданные в проекте заказчика. Но завод в своих документах эти характеристики не представил.

С учетом вышесказанного завод не уложился в лимитную массу «лодки в 1177 тонн» и превысил ее водоизмещение примерно на 12 тонн. Кроме того, шведские специалисты по своему переделали помещения лодки и изменили их площади. Так, например, угольные ямы по объему оказались меньше чем в ТТЗ заказчика, изменилось положение мачт. Соответственно с этим переместили назад восьмидюймовые орудия, а цепные ящики передвинули к носу. Уменьшенными по площади оказались помещения для офицеров и команды, меньше по объему получился и водной трюм.

Для более глубокого анализа материалов, на очередное занятие кораблестроительного отделения пригласили председателя и членов артиллерийского отделения, Главного инженер-механика флота и его помощника. В результате многочисленных занятий по анализу документов заводского проекта лодки члены занятий признали, что заводской проект, несмотря на частные замечания, в основе своем отвечает требованиям ТТЗ. Между тем существенным замечанием оставался вопрос по превышению массы механизмов на 41,6 тонны по сравнению с проектом МТК. Для уменьшения перегрузки завод соответственно уменьшил количество 9-фн пушек с 8 до 4-х, количество угля на 5 тонн и принял для проведения дальнейших расчетов, меньшее значение процентного соотношения порожней массы корпуса лодки к его водоизмещению (в проекте МТК это значение составляло 47%). При этом углубление (осадка) лодки в заводском проекте превышало заданное и равнялось 10,5 футов. Учитывая, что в программе для создания лодки для Восточного океана, выданной Комитету, это требование было

главнейшим, специалисты МТК склонялись к тому, чтобы потребовать от завода, либо в пределах существующего водоизмещения увеличить длину корабля, добиваясь проектного углубления, либо снизить массу механизмов до значений, приведенных в проекте МТК. Относительно уменьшения количества 9-фн орудий собрание решило распространить решение, принятое ранее по лодке («Манджур»), заказанной в Дании.

По компоновке помещений, представленных на заводском чертеже, члены заседания записали: «носовую крыйт-камеру расположить так, чтобы фок-мачта находилась вне ее, помещения для команды увеличить в соответствии с требованиями, изложенными в проекте Комитета, а также увеличить объем водного трюма до значения, заданного в ТТЗ». Заводу для руководства в дальнейшей работе по постройке корпуса лодки, специалисты МТК подготовили спецификацию, соответствующую спецификации для «лодки 1177 тонн». После детального обсуждения спецификации: собравшиеся ее одобрили. С вышеуказанными замечаниями заводские чертежи согласовали и после их утверждения управляющим, вернули на завод.

Что касается машины и механизмов члены заседания решили до заключения контракта этот вопрос не обсуждать, потребовав от завода по ним подробных чертежей и спецификаций.

Бергзундский завод, рассмотрев замечания заказчика, разработал уточненный проект. Директор Бергзундского завода господин Г. Фрестадиус решил лично представить документы для рассмотрения в кораблестроительное отделение МТК. Уточненный проект состоял из следующих документов: а). Записка об условиях, данных заводу управляющим Морским министерством для постройки канонерской лодки в 1177 тонн водоизмещения; б). Контракт и спецификации на постройку корпуса и механизма этой лодки; в). Чертеж парусности; г). Чертеж устройства носовой части лодки с учетом замечаний МТК; д). Чертеж шпангоутов и стрингеров; е). Расчет нагрузок по длине лодки<sup>1</sup>.

Специалисты МТК на очередном занятии после рассмотрения материалов уточненного проекта лодки констатировали, что проект разработан с учетом замечаний кораблестроительного отделения, но при этом отмечено, что длина лодки увеличилась до 206 футов (62,83 м), а водоизмещение до 1213 тонн. Хотя теоретического чертежа в материалах не было представлено, но тем не менее специалисты МТК, проведя проверочные расчеты, подтвердили, что заданную заводом скорость лодки в 13 узлов можно будет обеспечить механизмом суммарной мощностью 1500 л.с. Специалисты МТК при обсуждении вновь обратили внимание на то, что этот механизм тяжелее механизма, предложенного в проекте МТК на 41,6 тонну. В соответствии с этим увеличивалось и углубление лодки до 10 ф. 6 дюймов, а в проекте МТК задавалось 10 футов (3,05 м). Учитывая важность этого параметра, доложили управляющему. Взвесив все за и против, управляющий Морским министерством разрешил заводу увеличить углубление лодки до 11 футов (3,355 м).

1 Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения МТК за 1885 г. СПб, 1887, с. 93.



В это время в артиллерийском отделении МТК рассматривался вопрос о сокращении до четырех количества 9-фн орудий. После обсуждения, члены заседания все же решили оставить на лодке восемь орудий, а не четыре, как предлагал завод тем более, что на палубе было место для их размещения. Увеличение углубления на 1 дюйм, вызванной этой перегрузкой, решили пренебречь.

На очередном занятии окончательно решился вопрос относительно носового руля. Его решили не ставить. При рассмотрении частных вопросов предложили директору завода на новой лодке установить добавочный малый паровой котел, предназначенный для опреснения воды и лазарет на 3 или 4 человека (реализация замечаний командира «Сивуча» капитана 2-го ранга П.Ф. Юрьева.). Следует заметить, что Юрьев подал в МТК еще около десятка замечаний. Большая часть, которых нашла отражение при создании новых лодок.

Приняли предложение Г. Фрестадиуса относительно якорей системы Бакстера. Это, по мнению МТК, позволит увеличить углы обстрела носовых орудий. При рассмотрении вопросов прочности, МТК настоял на сохранении продольных переборок угольных ям, расположенных над котельным и машинным отделениями, которые, по мнению специалистов МТК, играют важную роль в силовой схеме лодки. Завод принял это предложение.

Рассматривая чертеж парусности, представленный заводом, МТК хотя и отметил некоторые отличия относительно своего проекта, в частности все три мачты в заводском проекте передвинуты в корму, но тем не менее, принимая во внимание, что площадь парусности вместо 6182 кв. фута увеличилась до 6237, а центр парусности отстоял от середины длины грузовой ватерлинии в сторону носа на 8 футов 1,5 дюйма принял чертежи без замечаний. Распределение нагрузок по длине лодки после проверочного расчета также согласовали без замечаний.

Вызвал ряд нареканий спецификация механизмов, составленная заводом. Главный инженер-механик флота вместо представленной спецификации разработал новую на основе спецификации, ранее представленной в проекте МТК и поручил наблюдающему инженеру ею руководствоваться при строительстве лодки.

Решения, принятые на занятиях, были внесены в журнал и утверждены управляющим Морским министерством. Любопытна резолюция управляющего, наложенная после заседаний в журнале отделения МТК: «Оставить четыре 9-ти фунтовые орудия и переднего руля не делать. Относительно механизма: принять во внимание, чтобы сложностей, хотя и полезных, избежать, по недостатку средств исправления в отдельных в портах наших. Контракт заключить теперь же. Якоря Бакстера. Если возможно, продолжить полубак к фокмачте, как приведено мною на чертеже» (так в документе – В.К.).

Как уже упоминалось выше, к моменту закладки конструкторские расчеты водоизмещения новой лодки, проведенные заводом, превысили лимитное. Водоизмещение лодки включало массу: корпуса, равную 600 тонн; машин и котлов – 213; угля – 165; артиллерии и боезапаса – 132; провизии и воды – 45; спасательных

средств – 9 и экипажа с багажом 45 тонн. Заказчик с этим распределением масс согласился.

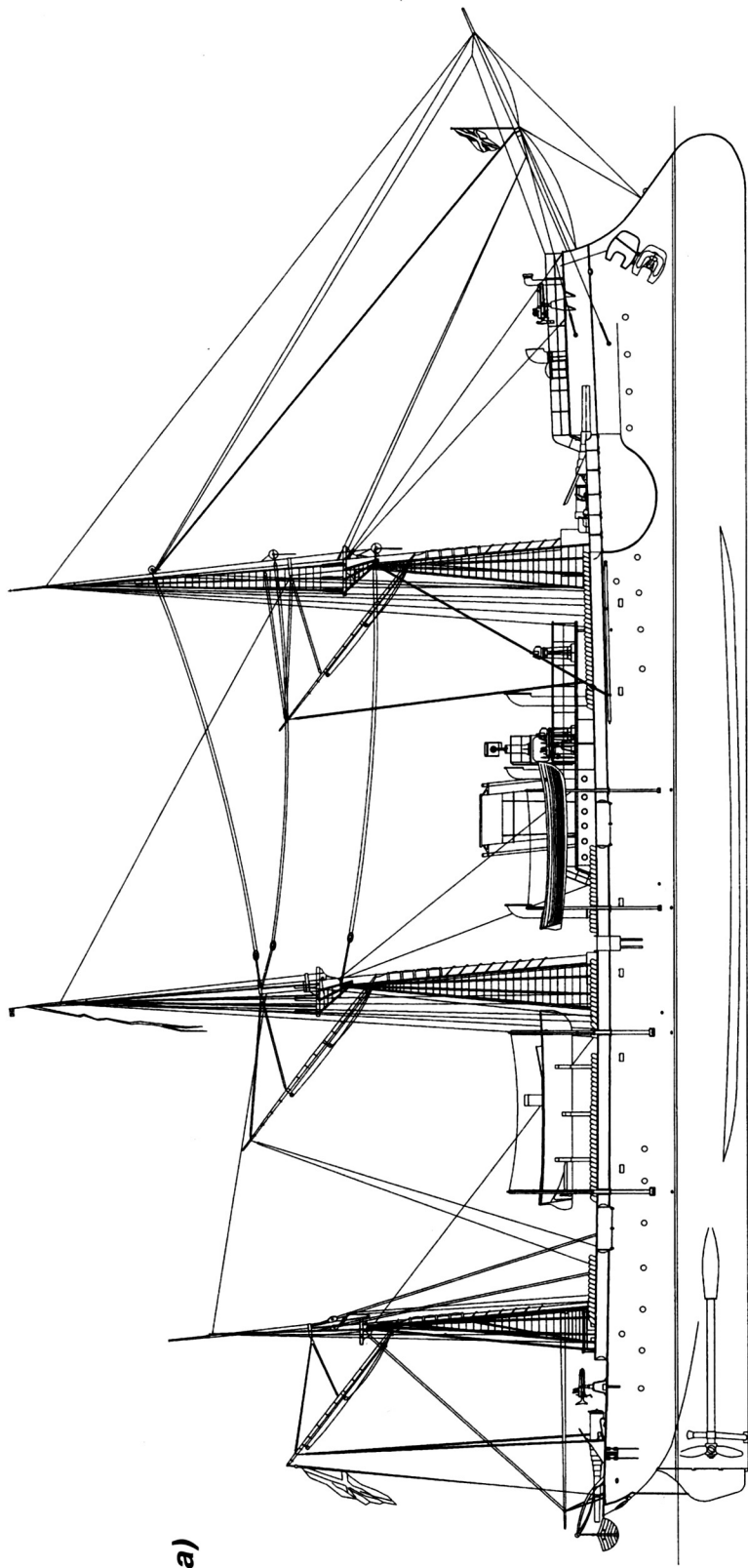
В присутствии представителей двух стран 22 октября 1885 г. стороны подписали контракт, в соответствии с которым завод обязывался через год после подписания документов к 22 октября 1886 года сдать новое судно готовое для перехода в Кронштадт, где намечалось дооснастить его вооружением и спасательными средствами. Стоимость заказа оценили в 538 тысяч рублей (975 тыс. шведских крон) без стоимости вооружения, снабжения и спасательных средств. Любопытно заметить, в контракте особо оговаривалось, что завод не поставляет на корабль хрустальной и фарфоровой посуды для стола, пепельниц, урн и других подобных вещей, в том числе и расходных материалов, ежегодно перед уходом в плавание, поставляемых на корабль.

В декабре на стапеле Бергзундского завода начались работы по закладке мореходной канонерской лодки пока еще не имевшей названия. И только с нового 1886 года: «Государь император в 17 день сего февраля, высочайше повелеть соизволил наименовать и зачислить в список судов флота две канонерские лодки, строящиеся: в Копенгагене – «Манджур» и в Швеции, на Бергзундском заводе – «Кореец», об этом по Морскому ведомству объявлено генерал-адмиралом в приказе № 27 от 22 февраля 1886 г. Серебряную закладную доску размером 70х103 мм установили в основание киля. Копии досок вручили почетным гостям. Ныне в фондах ЦВММ под инв. № 882 и 5261 хранятся две такие доски. Интересно отметить, что впоследствии по требованию управляющего Морским министерством Шестакова доска «Корейца» предложена в качестве образца досок для всех кораблей, закладываемых для русского флота.

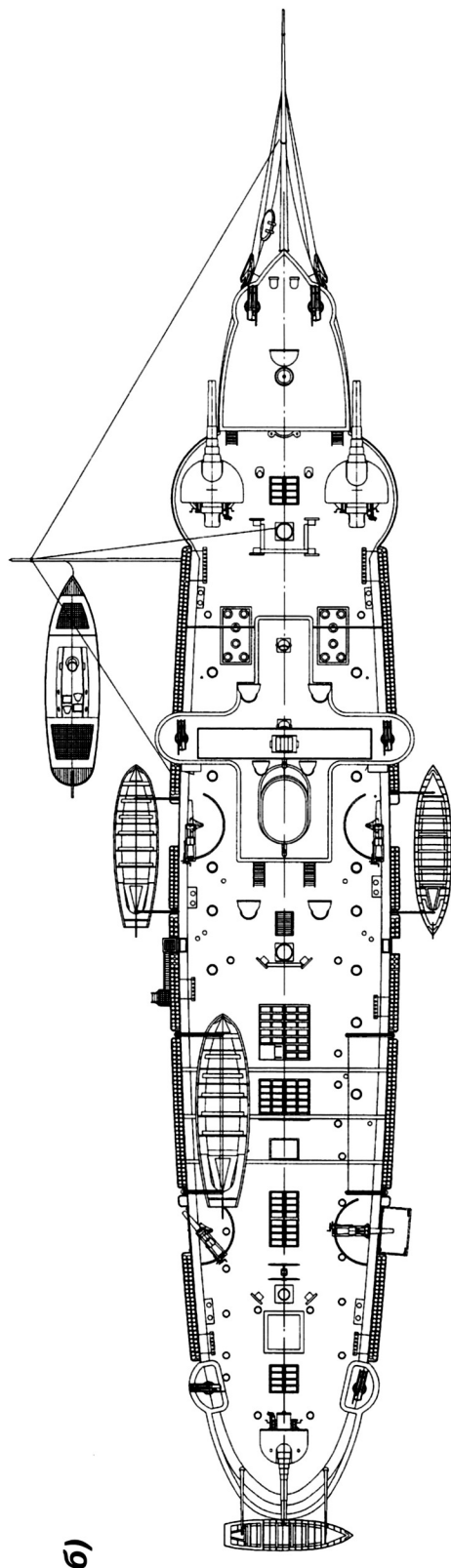
Согласно постановлению Адмиралтейств-Совета строящиеся канонерские лодки зачислили во второй ранг судов (Приказ № 45 от 22 марта 1886 г. по Морскому ведомству). Наблюдающим за постройкой «Корейца» назначили корабельного инженера поручика А.И. Мустафина.

Работы на стапеле продвигались очень быстро. Особых трений и разногласий между офицером, наблюдающим за постройкой, и администрацией завода не было. Не было серьезных разногласий и при утверждении чертежей между МТК и заводом. Хотя, как и в любом большом деле, возникал ряд мелких и больших вопросов, которые требовали немедленного решения. Так, например, при изготовлении устройства для вывода гребных валов сквозь судовую обшивку завод, не дожидаясь утверждения чертежей, выполнил основную часть работ, а после этого направил соответствующие чертежи в Россию для утверждения. В переданной из ГУКиС телеграмме Бергзундского завода вице-адмиралу Андрееву сообщалось, что места вывода валов достаточно укреплены четырьмя переборками на шпангоутах № 35 и № 32, как это было сделано на «Сивуче», и переборки эти уже поставлены. «МТК признал возможным, дабы не задерживать работы, оставить без изменения произведенные работы с тем, однако же, чтобы на этот предмет было обращено особенное внимание наблюдающего за постройкой офицера. Комитет считает необходимым также обратить внимание на то, что Бергзундским заводом не представлены на утверждение





а)



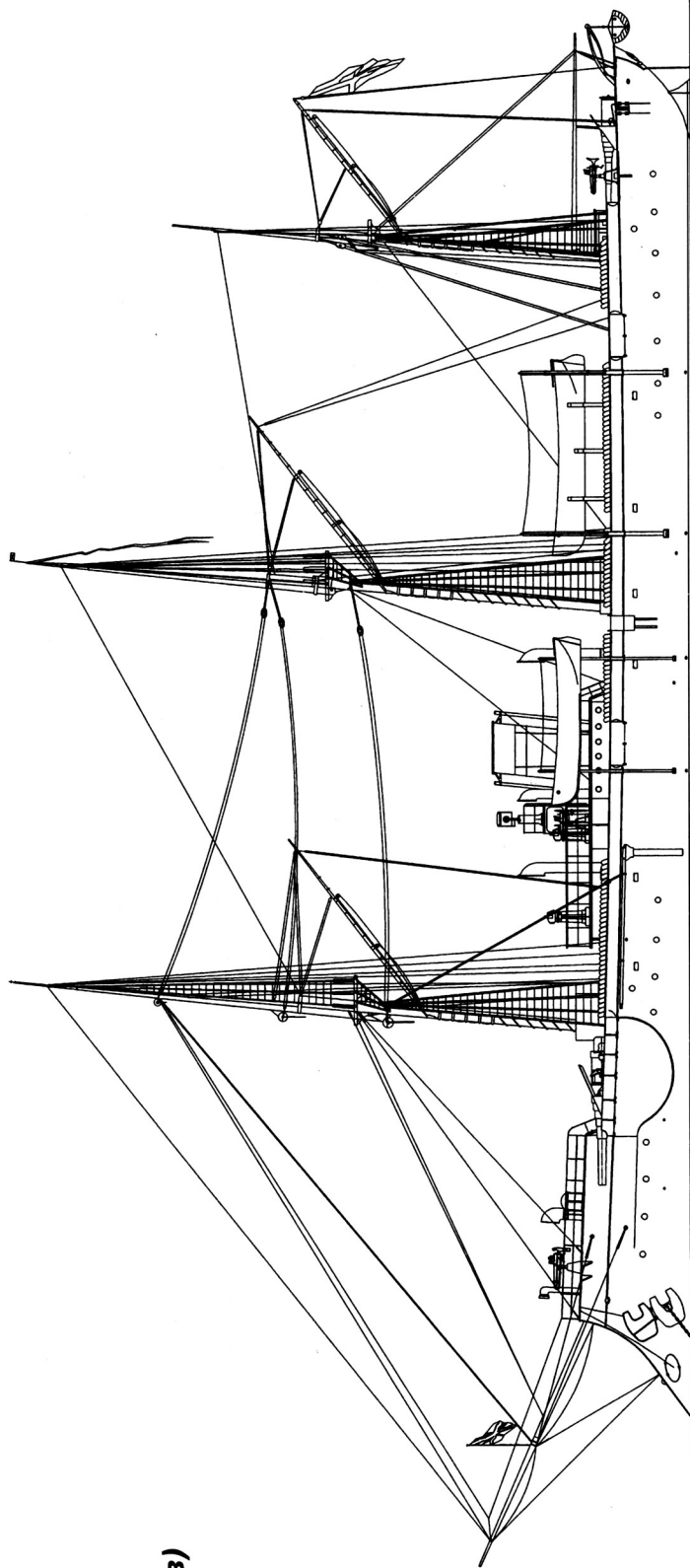
б)

Канонерская лодка «Корец»:

а) Вид на правый борт. Обратите внимания на отличия расположения элементов конструкции правого борта от левого;

б) Вид на левый борт. Обратите внимания на походное положение кормового шестидюймового орудия.

Чертежи выполнены автором



в)

чертежи крепления лап кронштейнов, поддерживающих гребные валы».

Возникли вопросы по установке водонепроницаемых дверей в поперечной переборке, отделяющей машинное отделение от коридоров гребных валов, а также по замене клинкетов для перепускания воды на шестидюймовые клапана. Мустафин в связи с этим просил Комитет не настаивать на замене клинкетов клапанами у переборок, а также не устанавливать водонепроницаемые двери в переборке, ввиду того, что клинкеты уже изготовлены и смонтированы, а установка дверей препятствует расположенное вблизи переборки приспособление для проворачивания машины вручную.

МТК, рассмотрев рапорт Мустафина, сообщил в ГУ-КиС свое мнение. Комитет принял решение доработать приспособление для проворачивания машины, чтобы оно не мешало установке дверей, которые, по мнению Комитета, следует ставить по месту с учетом условий внутреннего расположения механизмов. Относительно второго вопроса МТК просил завод в обязательном порядке демонтировать клинкеты и вместо них установить клапана, указав при этом, что клинкеты заводом установлены без согласования с МТК и дальнейшая такая практика работ недопустима.

Возникли недоразумения и при выдаче заводу второго платежа. На очередном заседании, посвященном погашению очередной квитанции, обнаружили, что судостроительная сталь, поставляемая для строительства «Корейца», закалена не по системе Сименс-Мартина, принятой для постройки русских кораблей в соответствии с циркуляром Кораблестроительного отделения МТК от 1883 г. за № 272 ст.8, а по системе Бессемера, что, по мнению МТК, было недопустимо. После разбирательства выяснилось, что сталь была выработана до поставки на лодку и при поступлении на строительство подвергалась установленным испытаниям на прочность. Учитывая эти обстоятельства, МТК разрешил допустить эту сталь для дальнейших работ. С учетом этого погасили квитанцию на выдачу очередного платежа.

Оперативно решались вопросы, касающиеся портов для 9-фн и 8 дюймовых орудий. Поручик Мустафин своевременно представил в МТК комплект чертежей общего расположения лодки и два чертежа пушечных портов и просил немедленно согласовать их, а также дать размеры и число ящиков, потребных для размещения зарядов и снарядов для всех орудий, а также количество шлюпок и их размещение на корабле. Эти данные требовались для изготовления шлюпбалок. После рассмотрения всех вопросов МТК оперативно откорректировал чертежи красными чернилами в части расположения орудий, шлюпок и шлюпбалок.

При рассмотрении чертежей монтажа восьмидюймовых орудий МТК выдвинул ряд предложений, касающихся конструкции выступов (спонсонов). Конструкция спонсонов, по требованию МТК, не должна была влиять на общую прочность силового набора борта. Под спонсонами силовой набор должен был идти непрерывно. Обшивку спонсонов надлежало сделать из тонких стальных листов. Для доступа в отделения, образованные спонсонами, должны были быть устроены в основной обшивке борта со стороны внутренних помещений корабля горловины. Места стыка спонсонов

с обшивкой борта в нижней части должны были быть залиты цементом. С учетом этих требований МТК откорректировал рабочие чертежи красными чернилами и отправил их на завод для производства работ. Одновременно с этими чертежами откорректировали и возвратили заводу чертежи общего расположения лодки: размещения скорострельных пушек; расположения боевых штыров прочих орудий; размеров портов 9-фн орудий и высоты постоянной части фальш-борта на выступах 8-ми дюймовых орудий.

В процессе монтажа 9-фн орудий возник ряд вопросов. В МТК долго решался вопрос о целесообразности установки этих орудий на лодки Сибирской флотилии. Было мнение вообще их убрать со строящихся лодок. Так, на одном из заседаний МТК по артиллерии: «ГУКиС сообщило приказание временно управляющего Морским министерством вице-адмирала Чихачева обсудить в МТК, есть ли необходимость на «Корейце» и «Манджуре» ставить 9-фн орудия и не лучше ли их заменить на 47-мм пятиствольные орудия Гочкиса»? На заседании МТК после всестороннего обсуждения этого вопроса наконец приняли решение: на черноморских лодках эти орудия не ставить, заменив их четырьмя 47-мм орудиями, доведя их общее число до шести на каждую лодку. На «Корейце» и «Манджуре» решили оставить 9-фн орудия, учитывая, что этим судам придется обстреливать береговые укрепления противника. 47-мм орудия имеют несомненное преимущество лишь при стрельбе по миноноскам и по небронированным судам, а стрельба из них по земляным укреплениям из-за небольшого фугасного действия снарядов будет малоэффективна. На указанных лодках 9-фн орудия установили образца 1877 г., предварительно сняв их с плавающих судов<sup>1</sup>. Штыры орудий установили на настил палубы с учетом расстояния «внутренней кромки канала для протока воды, отстоящей от наружной обшивки на 1 ф. 8 д.<sup>2</sup>».

Не успев решить вопрос с орудиями, с завода в ГУКиС поступили чертежи на установку вспомогательного котла, предназначенного для нужд экипажа и крепления лап кронштейнов, поддерживающих гребные валы. МТК сообщил в ГУКиС, что если чертежи конструкции котла не вызвали замечаний, то его размещение на лодке требовало ряд уточнений, поэтому очередное заседание МТК посвятил этому вопросу. В результате решили паровой вспомогательный котел «...установить в выгородке носовой угольной ямы, так как другого более удобного места для размещения

его на лодке не было». Из-за этого запас угля уменьшили на 515 пудов (8240 кг), что составило около 5 часов действия машин, но этим решили пренебречь.

Также оперативно решились вопросы, касающиеся устройств кронштейнов крепления свободных концов валов. Решили: верхние лапы кронштейнов закрепить не на обшивку корпуса, а на прокладку из листовой стали, прикрепленную на шп. № 43 и № 45. С внутренней стороны под лапы подложить рамку из стального уголка размером 4х4х1/2д., а лапы кронштейнов в толщине увеличить до 4 дюймов, имея сечение овальной формы с ребром 9 дюймов. Решили также муфту кронштейна удлинить до 13 дюймов. Чертеж гребных валов утвердили журналом № 7 от 1886 г. МТК по механической части. На очередном занятии МТК рассмотрел чертежи водоотливной системы лодки, а также расположения офицерских кают, парового отопления в них и каютных щитов.

На лодках из-за отсутствия двойного дна предусмотрели усиленные меры безопасности в случае повреждения корпуса. На заседании МТК с участием флигель-адъютанта капитана 1-го ранга С.О. Макарова приняли к реализации водоотливную систему, специально разработанную для лодки «Кореец». Общую трубу перенесли на левый борт судна ниже ватерлинии, установив поверх флор шпангоутов. Для этого в шести отделениях на магистральной трубе установили клинкет, а в пяти отсеках добавили эжекторы Нормана, размещенные по два в носовых и кочегарных и один в кормовом отделениях лодки, производительностью по 200-240 т/час. Общая производительность других откачивающих средств (по два пожарных, машинных, трюмных и циркуляционных насоса, две донки, два брандспойта и три насоса Даутона) составляла 400-600 т/час. Опыт эксплуатации водоотливной системы «Корейца» в дальнейшем способствовал отказу от применения магистральной трубы на кораблях Российского флота. На «Манджуре», согласно записи в журнале МТК 1886 г. № 101, добавили дополнительный эжектор. Дополнительно к этому для обеспечения непотопляемости лодки в процессе строительства МТК предложил:

1) В переборке отделяющей машинное отделение от коридоров гребных валов сделать водонепроницаемые двери (предложение С.О. Макарова, внедренное на прототипе);

2) От всех кранов для затопления и клапанов вывести штоки на жилую палубу с приспособлениями для запираания и показания, когда эти клапаны открыты или закрыты;

3) Вместо клинкетов у переборки для перепуска воды сделать клапаны. диаметром в 6 дм;

4) Краны для выпуска воды из кройт-камер, бомбовых и патронных погребов снабдить замками;

5) Люки в жилой палубе снабдить герметичными крышками, а настилку палубы сделать водонепроницаемой;

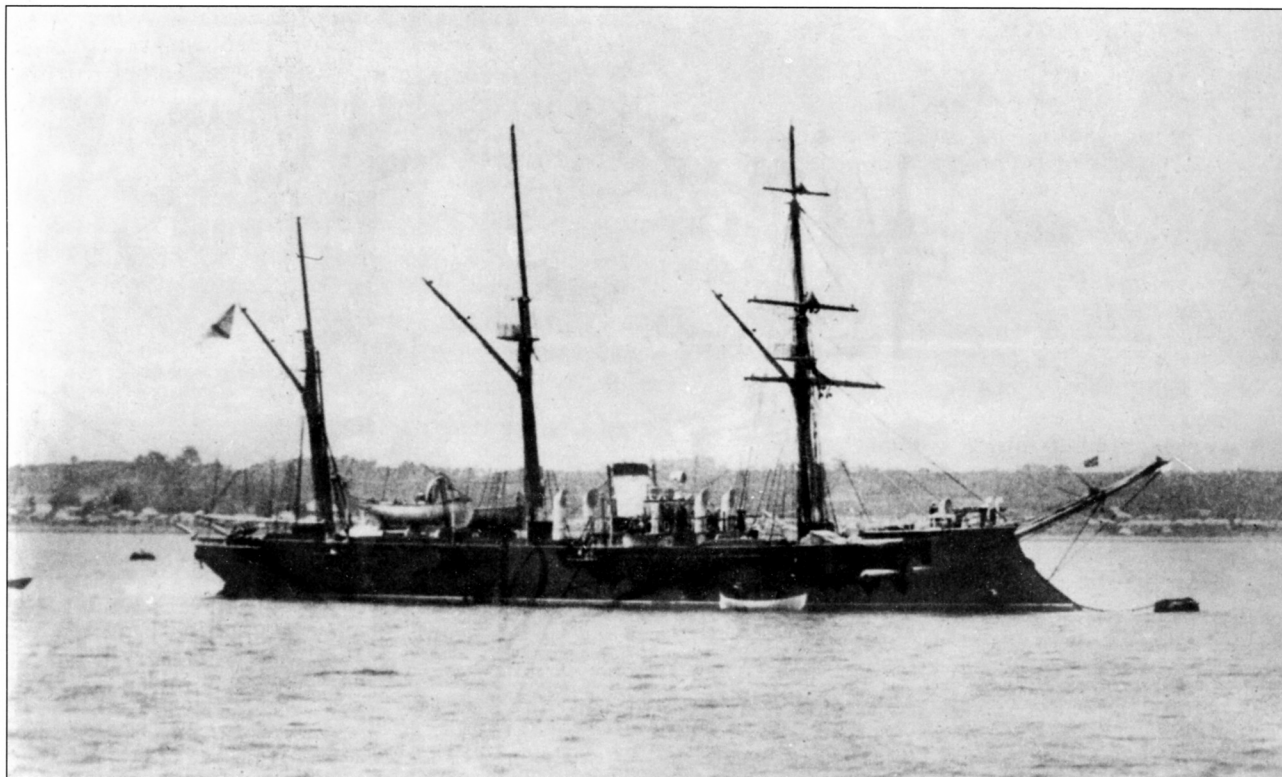
6) Сходные люки в командное отделение снабдить глухими крышками с иллюминаторами. Крышки в бурную погоду должны задриваться, препятствуя попадания туда воды.

Решив вопрос с водоотливной системой, приступили к вопросу расположения офицерских кают. Чертежи, представленные для рассмотрения, Комитет одоб-

1 Артиллерийское отделение МТК после сравнения характеристик 9-фн орудий Обуховского завода и 10,7 см пушек Круппа принял решение в дальнейшем называть их «9 фн орудиями образца 1877 г.». Все они при стрельбе должны были использовать 4,5 фунтовый заряд крупнозернистого пороха, а в качестве снарядов и таблиц стрельб использовать соответствующие снаряды и таблицы, разработанные для орудий Обуховского завода. Об этом для снабжения кораблей в своем приказе № 63 от 17.03. 1886 г. сообщил главный командир Кронштадтского порта.

2 При строительстве «Манджура» МТК счел нужным обратить внимание завода и наблюдающего за постройкой, на то, что на «Корейце» внутренняя кромка канала на верхней палубе для протока воды отстоит от наружной обшивки борта на 1 ф. 8 д., а на «Манджуре» соответственно на 2 ф. 6 д. Из-за этого штыры 9-фн орудий придется крепить либо в канале, либо относить дальше от борта, что в свою очередь, потребует увеличения орудийных портов или при сохранении их уменьшить углы обстрела орудий, на что МТК пойти не может.





рил с замечаниями. На первом чертеже красными чернилами обозначил проводку труб и грелок парового отопления вне кают. Помимо этого МТК сделал пометку, что завод должен снабдить каюты, помимо мебели и парового отопления, всем необходимым для жилья как это сделано на канонерской лодке «Сивуч».

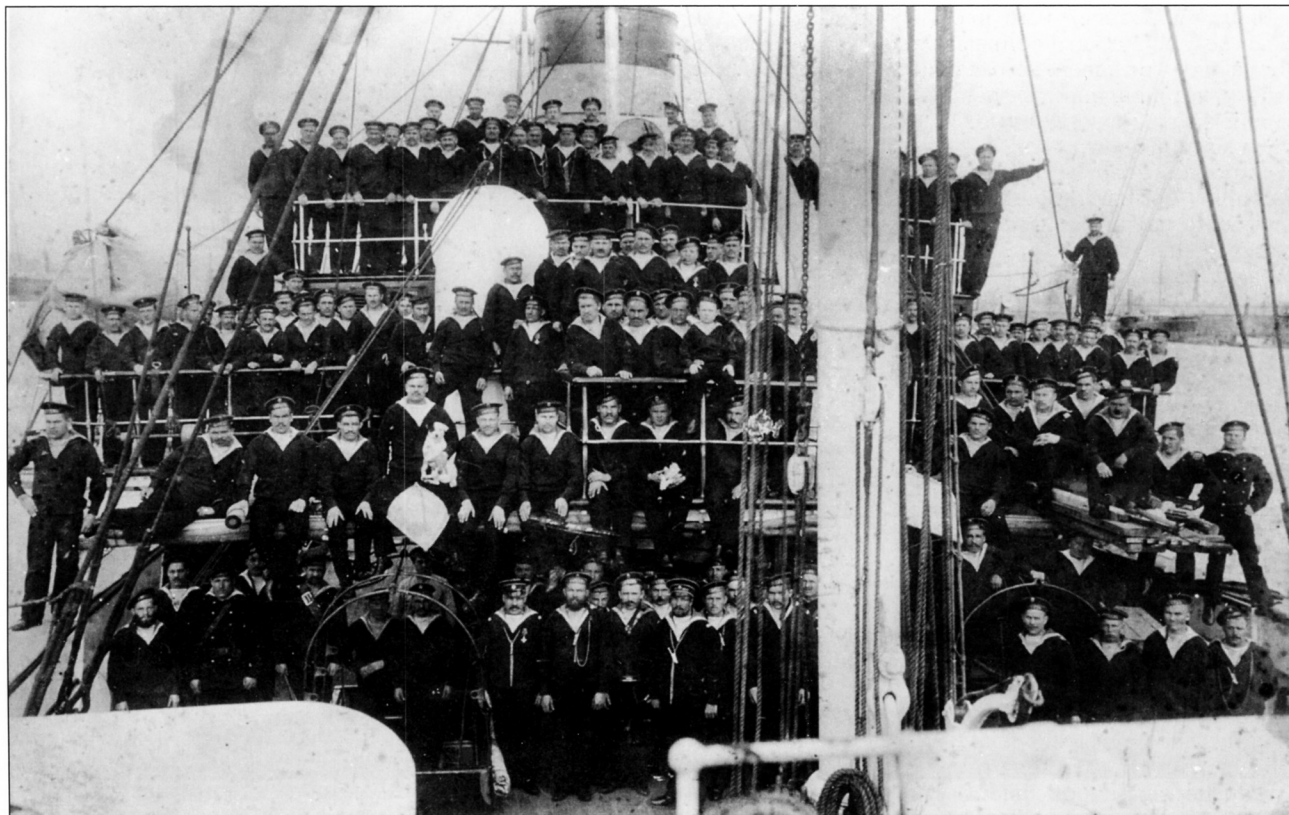
Много забот МТК доставил вопрос, связанный с размещением двух торпедных аппаратов в носовой части корабля. Препровождая чертежи размещения торпедных аппаратов, поручик Мустафин донес, что из-за наличия на лодке якорей Бакстера и в связи с этим возникшей в носовой части тесноты при размещении агрегатов приходилось близко располагать минные аппараты друг другу, что было недопустимо. При этом он сообщал, что якоря Бакстера и сопутствующее оборудование заводом хотя и получено, но работы по их размещению приостановлены до решения Комитетом вопроса размещения минных труб. Первоначально Комитет сообщил в ГУКиС о своем решении разместить два аппарата. Для этого пришлось несколько приблизить их к диаметральной плоскости, а якорные клюзы отнести назад. Эти изменения были нанесены на чертежи красными чернилами и отправлены на завод. Однако в результате работ на заводе Комитет пришел к выводу: либо следует убрать один минный аппарат, либо вернуть на лодку старые адмиралтейские якоря. В конце концов, МТК принял решение – на строящихся лодках оставить якоря Бакстера, а один из минных аппаратов убрать. Забегая вперед, отметим, на черноморских лодках, установив два торпедных аппарата (оказавшиеся совершенно бесполезными для подобного класса кораблей), вернулись к громоздким, но надежным адмиралтейским якорям.

#### ***Канонерская лодка «Кореец» в Финском заливе перед уходом на Дальний Восток***

Устройству погребов и размещению в них зарядов и снарядов МТК посвятил несколько занятий. При этом рекомендовалось, обеспечивая водонепроницаемость, дно погребов обшить стальными листами, равно как и подволоки и переборки, а поверх стальных листов положить дерево. Стеллажи в погребах для обеспечения подачи и погрузки мин в нижние ряды, по требованию МТК, изготавливались съемные. При этом МТК часть вопросов, касающихся погребов, отдал на откуп наблюдающему за постройкой. Для достижения большого удобства в погребе для мин рекомендовал не делать настила, а свести в них деревянную обделку по продольной переборке и по шпангоутам на ус, как показано на чертеже красными чернилами.

Одновременно с этим Комитет подробно обсудил расположение мин Уайтхеда в носовой части. На чертежах три мины подвешивались между бимсами верхней палубы вблизи минных аппаратов, причем одна мина находилась впереди двух других. Комитет, обсудив расположение мин, нашел удобным эту мину переместить назад. Откорректировав чертежи красными чернилами, отправили их для исполнения на завод. Однако Комитет сделал приписку, что этим он не ограничивает инициативу наблюдающего в выборе варианта расположения мин.

Чертежи приспособления для привода шпилья посредством пара были изготовлены Мустафиным на основе чертежей, ранее утвержденных кораблестроительным отделением МТК для «Сивуча». МТК, рассмотрев их, одобрил решение Мустафина установить па-



ровую машинку и шпиль на стальные карлингсы с деревянными между ними подушками и укреплением их пиллерсами между палубами.

Мустафин прислал на утверждение чертежи камбуза, составленные на основании чертежей прототипа. Одновременно с этим он запрашивал МТК относительно объема используемой на лодке цистерны Криза, которую завод предполагает заказать в Англии. МТК дополнительно к этому, запросив чертежи братских котлов (так в документе – В.К.) и рисунок офицерской плиты, решил рассмотреть одновременно и эти вопросы. Учитывая, что камбузная труба должна выходить в общую дымовую трубу, а помпа для перекачки воды в камбузную цистерну расположена на верхней палубе, камбуз расположили там же. При этом на чертеже штурвал относительно камбуза сдвинули в корму, для того чтобы штуртросы проходили вне камбуза. Под штурвалом пришлось между бимсами укрепить карлингсы, а в палубе сделать медные втулки для пропуска штуртросов. Впервые на флоте для мытья посуды не стали проводить на камбуз морскую воду, а для этого использовали пресную. Ответили также на вопрос относительно объема цистерны Криза. По мнению МТК, объем цистерны согласно запасного штата изд. 1877 г. должен составлять 50 галлонов. Рисунок офицерской плиты утвердили без замечаний. Завод установил два опреснительных аппарата на кингстонах, один – такой же какой был на прототипе, а другой системы Зотова, к обоим аппаратам сделано приспособление для циркуляции воды донкою, благодаря этому можно получить до 1000 ведер пресной воды в сутки.

***Перед фотокамерой расположилась практически вся команда «Корейца». Возможно, сфотографироваться решили просто на память, а возможно, в честь какого-то знаменательного события? Да и вряд ли это сейчас имеет какое-то значение. Из-за содержательности снимка, автор не удержался от соблазна поместить его в начале книги, хотя, из-за присутствия на нем георгиевских кавалеров, он, скорее всего, относится к событиям под Таку. В отличие от однообразных сюжетов подобных снимков, здесь его оживляют, сидящий на поручни продольного мостика – юнга, и две дворняжки, уютно устроившиеся на коленях своих хозяев***

В середине 1886 г. завод послал запрос заказчику относительно отделки подволоки и бимсов в офицерских каютах деревом. МТК посвятил этому вопросу одно занятие. В циркуляре кораблестроительного отделения МТК за № 316, разработанном еще в 1877 г., сообщалось: подволока и отделка жилых помещений делается только на яхтенных судах, на остальных судах «заменяется более тщательною отделкою болтовых гаек, головок и нижней стороны палубной настилки...покрытыми пробковою мастикою капитана Леонтьева».

МТК провел ряд заседаний посвященных обсуждению окончательных чертежей расположения шлюпбалки и механизмов для подъема шлюпок и парового катера. После обсуждения вопроса в ГУКиС было сообщено, что чертежи приняты к постройке с доработками. В результате обсуждения высказаны следующие замечания: 4-х весельный ял должен быть с откидных шлюпбалок убираться на ростерные бимсы

между 6-ти весельным ялом и паровым катером; шпиль для подъема парового катера и 14-ти весельного барказа должны быть установлены по левому борту на верхней палубе; верхние концы шлюпбалок должны иметь утолщения для монтажа на них яблоковых механизмов, предназначенных для закладки стопора во время подъема на таях катера и баркаса. Кроме того, для подъема шлюпок вручную на шлюпбалках помимо указанных шкивов, необходимо сделать обоймы с блоками и ушки на самих шлюпбалках. Специалисты по прочности особо подчеркнули, что при монтаже башмаков к обшивке бортов завод должен устанавливать соответствующее число заклепок, зависящих от нагрузки, приходящей от конкретного катера и шлюпбалки к месту крепления. Все эти замечания отмечены на чертежах красными чернилами.

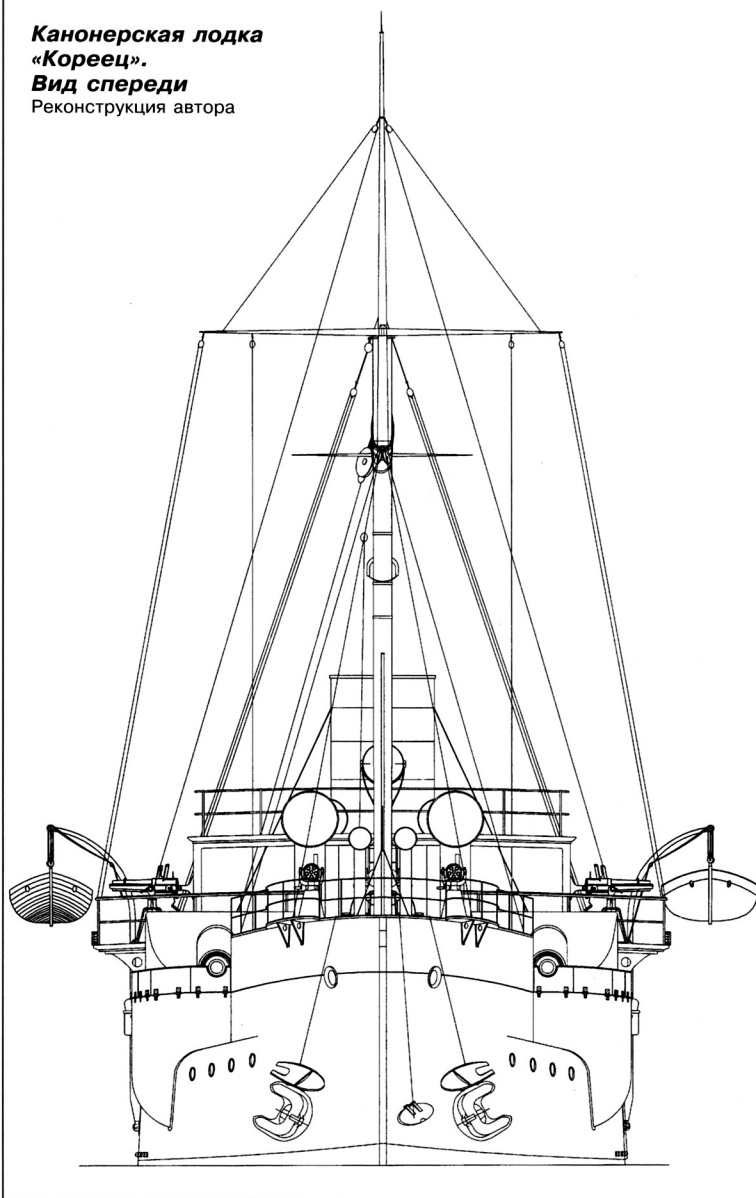
МТК также одобрил мероприятия по улучшению конструкции парового катера, предложенные при постройке шлюпочным мастером. Об этой инициативе снизу доложил Главный командир Кронштадтского порта.

Во время строительства «чертеж парусности был изменен против утвержденного в 1885 г...с целью улучшения вида рангута и парусов». При этом по докладу наблюдающего за постройкою положение центра парусности от середины длины грузовой ватерлинии оказалось смещенным вперед на 7,54 фута, при этом высота над ватерлинией составляла 44 фута. По проверке присланных документов в чертежной МТК «площадь парусов оказалась 6108 кв. фут., т.е. на 129 кв. фут. менее первоначальной...» (в документе 149 кв. фут. – К.В.). Но, несмотря на это, было сообщено в ГУКиС, что МТК одобрил чертеж по парусности с доработками. При этом положение центра парусности по высоте остается прежним, а по длине на 1,25 футов переместился в нос по сравнению с первоначальным чертежом, что в целом стало даже лучше.

Чтобы исключить неизбежные доработки и переделки конструкции лодки после принятия в казну, Комитет предложил направить на завод командира корабля капитана 2-го ранга К.С. Остолецкого 2-го, дабы он на месте с учетом своего опыта мог предлагать к реализации технические решения по достройке корабля. Прибыв на место, он практически сразу же сделал запрос в МТК о внедрении на лодку по примеру английского флота железных винтовых талрепов на стеньги и брамфордуны для обеспечения удобной отдачи и вытягивания фордунов во время экстренного спуска стеньги и брам-стеньги во время тревог и боя. По результатам обсуждения МТК предложение командира принял к реализации.

7 августа 1886 г. в присутствии официальных лиц двух стран состоялся успешный спуск на воду «Корей-

**Канонерская лодка  
«Кореец».**  
**Вид спереди**  
Реконструкция автора



ца». Осадка лодки с учетом полозьев соответственно носом и кормой составила 0,96 и 2,05 м. В королевской гавани Стокгольма 1 и 5 ноября этого же года состоялись ходовые испытания продолжительностью 6 часов. Отсутствовавшие на корабле орудия, шлюпки и снабжение заменили балластом массой 204 тонны. Осадка лодки при водоизмещении 1213,5 тонны составила 10 футов 6 дюймов. Во время испытаний дул ветер в 2 балла. Проведено четыре пробега. Во время первого пробега при мощности машин 1564,4 л.с. достигнута максимальная скорость 13,7 узла (в среднем 117 оборотов валов в минуту). Во время второго пробега скорость составила 13,43 узла. Число оборотов валов в среднем составило 114 об/мин. Во время третьего и четвертого пробегов, соответственно достигнута скорость 13,54 и 13,51 узел. Механизмы работали без замечаний. Скорость лодки превысила кон-



трактную, завод ликовал, доволен был и заказчик. Спустя некоторое время корабль перешел в Кронштадт на дооснащение.

В соответствии с приказом временно управляющего Морским министерством № 102 от 5 сентября 1886 г. Адмиралтейств-Совет, согласно заключению МТК по журналу от 27 августа сего года ст. 33877, постановил лодки «Кореец» и «Манджур» причислить на основании Запасного штата 1877 года по корпусу и вооружению к девятому разряду.

По приходу лодки в Россию начались достроечные работы. И.Д. командира Санкт-Петербургского порта сообщил в МТК, что по донесению командира лодки один из главных компасов, установленный вблизи дымовой трубы, по наблюдениям, проведенным в декабре 1886 г. полковником Де-Колонгом, дает неверные показания. Остолецкий писал, что на пути из Швеции в Кронштадт показания носового компаса то и дело приходилось сверять с кормовым главным компасом. Командир лодки настоятельно просит «удалить компас от дымовой трубы и вентиляторов кочегарного отделения». Для этого, по его предложению, необходимо на уровне мостика сделать выступ в сторону носа на 8 футов, поставив под него пиллерсы. Кроме того, необходимо «заменить железные поворотные узлы вентиляторов медными». В этом же рапорте командир просил кормовой компас также установить на поперечном мостике. МТК замечания командира принял с некоторыми уточнениями к доработке. Позднее по просьбе командира на лодке установили прожектор по типу прожекторов, установленных на корветах «Рында», «Витязь» и на ныне строящейся лодке «Манджур». Однако МТК посчитал «неудобным» устанавливать боевой фонарь на фок-мачте, а для этого на «вахтенном» мостике для него соорудили специальную площадку.

Активно участвуя в достройке корабля, командир лодки предварительно, получив отзыв завода Круга, через И.Д. командира Санкт-Петербургского порта подал рапорт о внедрении на лодку изобретений старшего инженер-механика Зотова. В рапорте предлагалось на лодку установить: водоопреснительный аппарат на отливную трубу циркуляционного насоса (дополнительно к имеющимся – В.К.); аппарат для образования первоначальной пустоты в холодильниках, для ускоренного начала движения; шумоукротители (так в документе, видимо, глушители – В.К.) к котлам судовым и котлу парового катера; переносной шумоукротитель, употребляемый для выкачивания воды из трюма; водонагревательный аппарат для подогревания воды в котлах на случай экстренной разводки паров; паровой дождь для помывки кочегаров и команды. Общая стоимость всех аппаратов без учета стоимости их монтажа составляла 7683 руб. 20 коп.

МТК, рассмотрев предложения командира, посчитал, что «эти аппараты не являются, безусловно, необходимыми для корабля, а только более или менее полезными». В результате МТК принял к реализации только часть из них, а именно: паровой дождь для помывки кочегаров и команды; переносной шумоукротитель, употребляемый для выкачивания воды из трюма; водонагревательный аппарат для подогревания воды

в котлах на случай экстренной разводки паров. Управляющий Морским министерством это решение Комитета утвердил, не забыв при этом язвительно заметить, что «остальные аппараты являются предметом роскоши для кораблей».

В это время ГУКиС препроводило в МТК для заключения заявление директора Бергзундского завода с ценами на сверхконтрактные работы. МТК затребовал от командира лодки и от наблюдающего за постройкой Мустафина следующие данные:

1) Сколько угля осталось на лодке по приходу в Кронштадт;

2) Сколько метров стального троса поставил завод на лодку;

3) Смету на работы, которые заявил завод.

После ознакомления с письмом Мустафина МТК принял решение признать сверхконтрактную работу по устройству сходной рубки в командирскую каюту и помещения для размещения штурманских принадлежностей. По проекту, штурманская рубка располагалась отдельно и несколько в стороне. Завод, построив большую рубку за бизань-мачтой, совместил в ней оба помещения, таким образом, сэкономив на материалах и занимаемых площадях в кормовой части лодки. МТК также согласился заплатить за излишки угля, оставшиеся на лодке по приходу в порт. Остальные претензии завода МТК отклонил, считая, что стальной трос на корабль завод должен поставлять в соответствии со спецификацией. Завод с этими доводами согласился.

После монтажа орудий и проведения зачетных стрельб корабль в 1887 году приняли в казну.

За быструю и качественную постройку русских канонерских лодок «Сивуч» и «Кореец» директора Бергзундского завода Фрестадияуса наградили памятной медалью Морского ведомства (РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 4656).

В соответствии со спецификацией экипаж корабля состоял: из 12 офицеров, 25 унтер-офицеров и 137 нижних чинов. Приказом № 109 от 20 сентября по Морскому ведомству лодку зачислили в 1-й флотский е.и.в. генерал-адмирала Константина Николаевича экипаж. Командиром лодки высочайшим приказом № 277, подписанным императором в Ливадии 13 апреля 1886 г., назначили капитана 2-го ранга К.С. Остолецкого 2-го. Приказом № 107 от 16 сентября старшим офицером назначили капитана 2-го ранга Ф.С. Филисова (бывший старший офицер парохода-фрегата «Владимир»).

При утверждении штатов на канонерские лодки типа «Кореец» ГМШ просил Морское министерство уведомить следует ли по устройству трюмов иметь на судах трюмных механиков для общего надзора за трюмным хозяйством. На основании приказа от 6.07.1874 г. № 98 трюмные механики назначались на все большие суда (броненосцы, броненосные крейсера и т.д.), а что касается канонерских лодок, то приняли решение назначать на них таковых при их отправке в дальнее заграничное плавание. Принятие окончательного решения по этому вопросу поручили общему собранию флагманов и капитанов (так в документе – В.К.).



# ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

## Корпус и общее расположение

На «Корейце», по сравнению с прототипом, существенно улучшили конструкцию корпуса, специально разработали новые механизмы и устройства, облегчающие боевую службу команды (паровая рулевая машина, механический машинный телеграф Чатборна, регуляторы валов, защищающие главные машины от вибрации при обнажении винтов во время шторма, и ряд других устройств и механизмов). На лодке предусмотрели систему аварийного питания котлов заборной водой. Для увеличения дальности хода по сравнению с прототипами дополнительно увеличили на 40 тонн емкость угольных ям. В результате этих мероприятий водоизмещение лодки по сравнению с проектным значением увеличилось на 16 тонн и составило 1213 тонн.

Для улучшения эксплуатационных характеристик лодки в штормовом океане на ней установили полубак. Корпус лодки создавался по клетчатой конструкции. Конструкцию корпуса лодки набрали по поперечной схеме со шпацией 0,61 м, продольная прочность корпуса помимо других силовых элементов обеспечивалась продольными переборками. Для этого ими снабдили даже угольные ямы. Причем продольные переборки в ямах, проходящие над котельным и машинными отделениями, соединили между собой для обеспечения общей прочности конструкции корабля. Общую прочность корпуса обеспечивал продольный и поперечный силовой набор. Основной лодки был киль, заключенный между двумя штевнями. Для обеспечения требуемой прочности штевней даже пошли на установку носового торпедного аппарата в стороне от него. На «Корейце» его вывели через обшивку борта с левой стороны. Конструкция киля состояла из вертикальной и горизонтальной частей. Вертикальный киль высотой 18 дюймов (457,2 мм) набирался из стальных листов толщиной 9/32 дюйма (7,1 мм.). В верхней части он усиливался стальными листами шириной 26 дюймов (660,4 мм). Горизонтальный киль состоял из стальных листов толщиной 15/32 дюйма (11,9 мм). В носовой части горизонтальный киль склепывался с носовым форштевнем, вставляющегося внутрь «коробки» киля. В кормовой части киль приклепывался к кованой раме ахтерштевня. Снизу с обеих сторон киль укреплялся уголком из стали 3х3 дюйма и толщиной 3/8 дюйма (9,5 мм.). Толщины горизонтального киля и шистрека составляли соответственно по 11,9 мм, смежных поясов – по 11,1, остальных – по 9,5 мм. Кроме киля продольную прочность корабля обеспечивали стрингеры, проходящие в районе днища, по верхнему и нижнему палубам и отдельно по баку.

Поперечный набор состоял из шпангоутов и подкрепленных поперечных переборок. Шпангоуты лодки изготовлялись из стальных уголков 3,5х3 толщиной 3/8 дюйма и полос, составленных из уголков 3х2,5 толщиной 11/32 дюйма (8,7 мм.). Расстояние между шпангоутами составляло 2 фута (610 мм.). Кроме того корпус корабля разделялся поперечными стальными водонепроницаемыми переборками, изготовленными из стальных листов. Толщина листа составляла 3/16

дюйма. Для обеспечения жесткости переборки подкреплялись стальными уголками 3,5х2 дюйма и толщиной 11/32 дюйма.

Наружная обшивка корпуса изготавливалась из стальных листов. Плоский киль и верхний пояс обшивки имел толщину листа 15/32 дюйма. Остальные – толщиной 7/16 дюйма. Наружная обшивка – 3/8 дюйма. Листы приклепывались друг с другом край на край, пазы склепаны одинарным, а стыки – двойным рядом заклепок. Фальшборт делался из стального листа толщиной 1/4 дюйма. К обшивке корпуса прикреплялись боковые кили, имевшие длину 100 футов (30,5 м). Кили склепывались из стальных листов толщиной 3/16 дюйма (4,76 мм.) и закреплялись к обшивке корпуса уголком из стали 2х2,5 дюйма толщиной 5/16 дюйма (7,9 мм.).

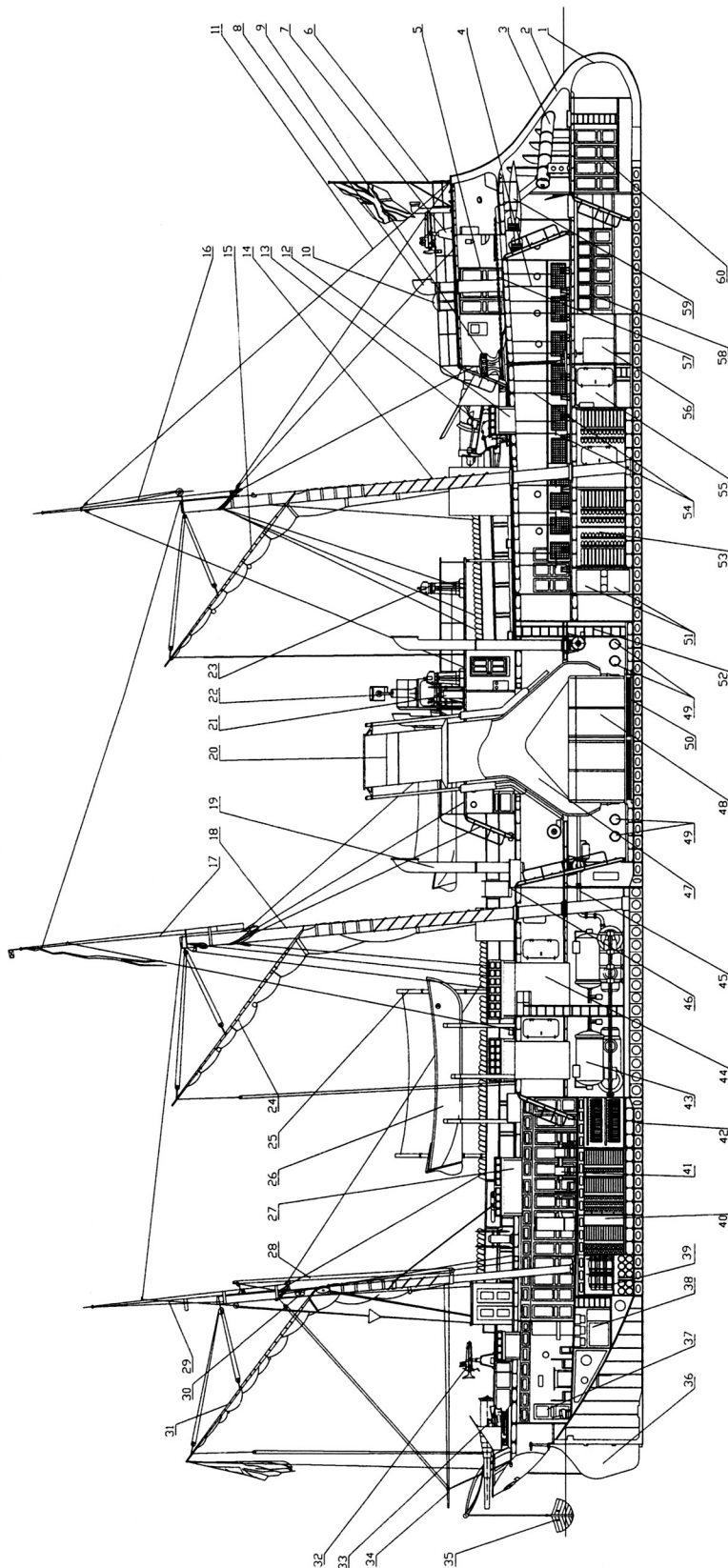
Верхняя и нижняя (жилая) палубы настилались стальными листами. Поверх стальных листов укладывались сосновые, а под орудия и шпиль тиковые доски. Защита жизненно важных механизмов и машин лодки от неприятельского огня обеспечивалась броневой (нижней или жилой) палубой общей толщиной листа 1/2 дюйма (12,7 мм.). Палуба полубака также изготавливалась из стальных листов толщиной 3/8 дюйма и настилась сосновыми досками толщиной 3,5 дюйма. Верхняя палуба была водонепроницаемой и снабжалась герметически закрываемыми крышками. Сходные люки в командные помещения на верхней палубе снабжались водонепроницаемыми крышками с иллюминаторами. Для перепуска воды из отсека в отсек предусматривались клапаны диаметром по 152 мм каждый. На клапанах монтировались указатели «Открыто» и «Закрыто». Указатели выводились на верхнюю палубу в удобное для их контроля место.

Носовой мостик и мостик для боевого фонаря настилались из сосновых досок толщиной до 2,5 дюймов, закрепленных к конструкции мостиков оцинкованными болтами.

Все световые люки изготавливались из красного дерева или тика. Решетки на них – из цветного металла.

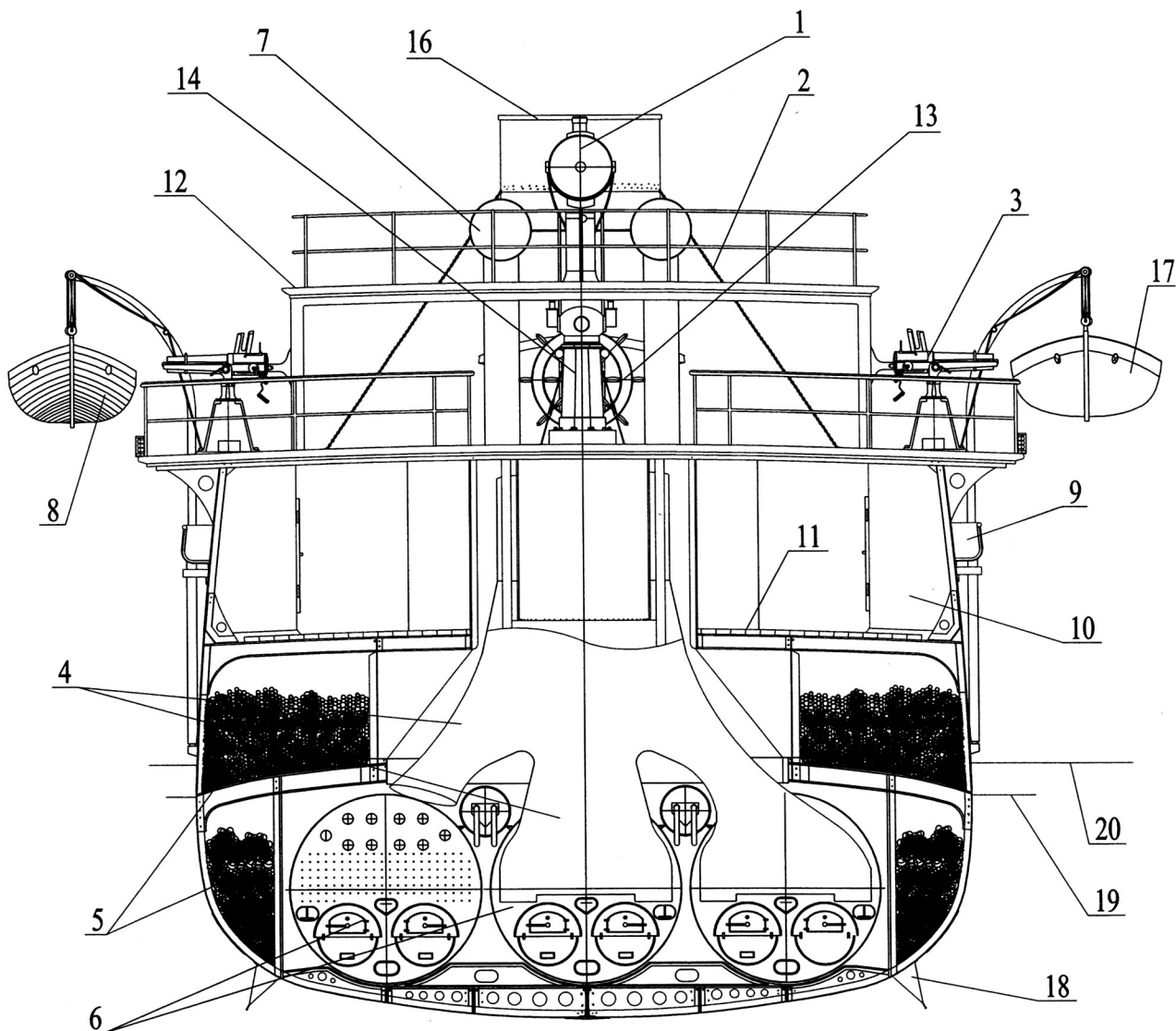
Конструкцию дымовой трубы первоначально предполагалось выполнить выдвижной (телескопической) как на прототипе, но впоследствии из-за ненадежности подъемного механизма от этой идеи отказались, уменьшив длину дымовой трубы. Камбузная дымовая труба выводилась в общую и имела для этого соответствующее приспособление. Любопытно заметить, что при строительстве лодки МТК провел несколько заседаний, посвященных согласованию элементов конструкции ввода камбузной дымовой трубы в общую. При этом рассматривались оба варианта ввода ее – в неподвижную и выдвигаемую дымовую трубу.

Во всех жилых отсеках и помещениях устанавливались батареи парового отопления. Для удобства обслуживания и ремонта паропровод располагался вне жилых отсеков. Все жилые помещения, в том числе и офицерские, на заводе-изготовителе снабжались всеми принадлежностями для жилья, как это было сделано на лодке «Сивуч».



**Чертеж общего расположения канонерской лодки «Кореец» перед сдачей корабля в казну. Сечение по диаметральной плоскости.**

1-таранное отделение; 2-форштевень; 3-минный (торпедный) аппарат; 4-жилое командное помещение; 5-помещение под полубаком; 6-гюй-шток; 7-47-мм орудие системы Гочкиса; 8-вентилятор; 9-шпиль; 10-световой люк; 11-фор-брам-стен-штаг; 12-световой люк жилого помещения; 13-203-мм орудие; 14-фок-мачта; 15-гафель фок-мачты; 16-стенга фок-мачты; 17-стенга грот-мачты; 18-грот-мачта; 19-вентилятор котельного отделения; 20-дымовая труба; 21-носсовая рулевая колонка; 22-боевой фонарь; 23-главный компас; 24-гафель грот-мачты; 25-шлюпбалка; 26-12-ти весельный баркас; 27-световой люк кают-компания; 28-запасной рангоут; 29-стенга бизань-мачты; 30-бизань-мачта; 31-гафель бизань-мачты; 32-кормовое 37-мм орудие системы Гочкиса; 33-152-мм орудие; 34-гик; 35-4-х весельный ял; 36-перо руля; 37-каюта командира; 38-рефрижератор; 39-провизионное отделение; 40-кормовые погреба боезапасов; 41-кают-компания офицеров; 42-киль; 43-горизонтальная паровая машина; 44-шхта светового люка машинного отделения; 45-главный паропровод; 46-входной трап; 47-дымоход; 48-цилиндрические котлы; 49-горловины подачи угля; 50-фундамент котлов; 51-водяные цистерны; 52-трап котельного отделения; 53-носсовые погреба боезапасов; 54-командные столы; 55-носсовое помещение шкиперских запасов; 56-целной ящик; 57-якорь-цепь; 58-хозяйственные помещения; 59-мины (торпеды); 60-маларное помещение



**Сечение канонерской лодки по котельному отделению:**

1 – боевой фонарь (прожектор); 2 – растяжка; 3 – пятиствольное 37-мм орудие системы Гочкиса; 4 – дымоходы; 5 – угольные ямы; 6 – цилиндрические паровые котлы; 7 – дефлектор вентилятора; 8 – шестивесельный вельбот; 9 – кочные сетки; 10 – служебное помещение на верхней палубе; 11 – настил верхней палубы; 12 – площадка для боевого фонаря; 13 – штурвал; 14 – путевой компас; 15 – кожух дымовой трубы; 16 – дымовая труба; 17 – десятивесельный катер; 18 – скуловой киль; 19 – ватерлиния при минимальной осадке; 20 – ватерлиния при максимальной осадке

Для освещения помещений, в том числе и погребов на лодке использовались фонари как электрические, так и фонари со свечами. Фонари по заданию МТК изготавливала фирма «Князь Тенишев и К°». В качестве осветителя использовались две лампы накаливания или стеариновые свечи каретного типа. Боковые стенки фонаря и плоского рефлектора изготавливались из молочного (так в документе – В.К.) стекла. Фонари прикреплялись к переборкам.

На канонерской лодке для приготовления пищи для офицеров предусматривалась плита, а для команды камбуз. Вода для приготовления пищи подавалась из цистерны Криза, имеющей емкость 50 галлонов. Цис-

терна заказывалась в Англии. Впервые на судах флота для мойки посуды использовалась пресная вода, а не морская.

Как уже отмечалось выше, парусное вооружение лодки в отличие от прототипа соответствовало вооружению баркентины с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на остальных. Впервые на лодках подобного класса для стень- и брам-фордунов были поставлены железные винтовые талрепы, обеспечивающие быстрый спуск стеньгов и брам-стеньгов. Талрепы изготавливались из стали с надежными стопорами по чертежам, принятым в английском флоте. Для вант также использовались железные талрепы, изготовленные из



стального троса с чугунными юнферами, обеспечивающие надежное крепление мачт.

Для повседневных нужд экипажа на лодке предусматривали вспомогательный котел, который работал как для опреснения воды, так и в холодное время года для отопления помещений. Помимо этого на лодке планировали дополнительные помещения, в том числе и лазарет, которого раньше для этого класса кораблей не предусматривалось.

Лодка оборудовалась двумя станковыми и одним запасным якорями системы Бакстера массой по 80 пудов (1280 кг), а также двумя якорными канатами длиной по 120 сажень. Именно на этих лодках впервые на кораблях русского флота использовали безштоковые якоря Бакстера (правда, впоследствии выявилась их ненадежность, и на «Манджуре» вновь вернулись хотя и к громоздким, но надежным адмиралтейским якорям, а на черноморских однотипных лодках из-за отсутствия якорей Бакстера сразу установили адмиралтейские). Использование якоря Бакстера на «Корейце» и «Манджуре», в конце концов, вынудило разработчиков из-за тесноты отказаться от размещения второго торпедного аппарата, а на черноморских лодках простота конструк-

ции клюзов и их более высокое расположение не помешали размещению двух минных аппаратов.

На новой лодке в отличие от прототипа в носовой части бросаются в глаза еще необычные для отечественных кораблей громоздкие «выступы» (спонсоны). Восьмидюймовые орудия первоначально предполагалось установить вдоль бортов аналогично 9-фн орудиям. Сектора стрельбы при этом равнялись по 60° от траверза. Для увеличения секторов стрельбы предложено было орудия установить на «выступах», что увеличивало сектор стрельбы носовых орудий почти два раза. Это нововведение определило своеобразный облик новых канонерских лодок.

Для обеспечения требуемых секторов стрельбы 9-фн пушек орудийные порты в отличие от прототипа значительно увеличили, причем над портами в отличие от прототипа убрали колючие сетки. В походном положении ставни портов задраивались, а орудия разворачивались параллельно диаметральной плоскости. Во время учебных тревог ставни частично откидывались и подвешивались на цепочках перпендикулярно к борту, а во время боевых стрельб откидывались вдоль бортов.

## Вооружение

Хотя все восемь кораблей создавались по одному и тому же проекту, но вооружение лодок, предназначенных для «Восточного океана» несколько отличалось от черноморских. На тех в отличие от «Корейца» и «Манджура» вместо 9-фн орудий установили дополнительно по четыре 47/25/5-мм скорострельных пятиствольных орудия системы Гочкиса. На черноморских лодках удалось установить по два торпедных аппарата вместо одного на лодках для Сибирской флотилии, а в остальном они были одинаковыми.

Рассмотрим вооружение «Корейца», являющегося типовым для лодок Сибирской флотилии. Вооружение лодки включало в себя:

- два 203/35-мм орудия;
- одно 152/35-мм орудие;
- четыре 9-фн (107/20-мм) орудия;
- два 47/25/5-мм скорострельных пятиствольных орудия системы Гочкиса;
- четыре 37/20/5-мм скорострельных пятиствольных орудия системы Гочкиса;
- одно орудие Барановского;

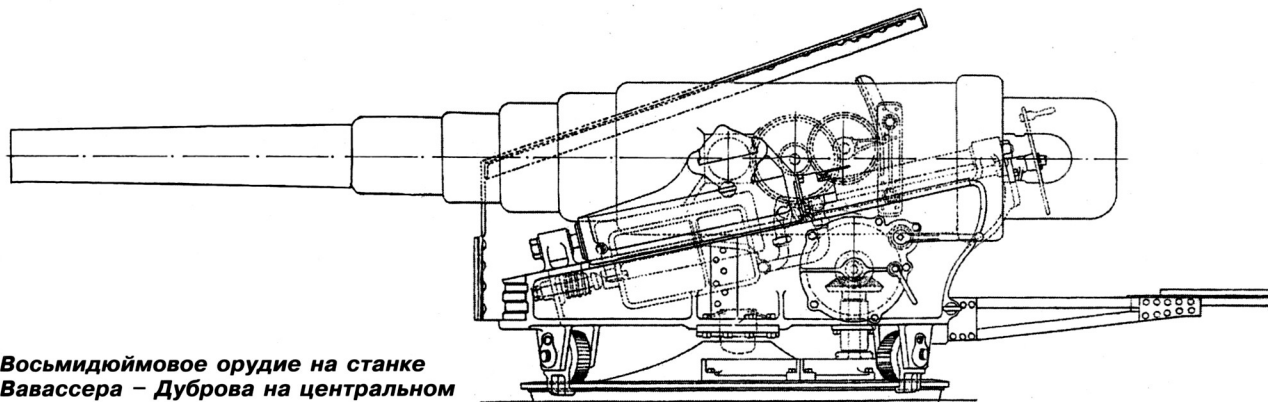
- один ТА калибром 381-мм.

На каждое орудие в погребах лодки по штату имелось выстрелов:

- на 203-мм орудие – 105 штук. В состав выстрелов входили заряды в кокорах массой от 40,1 до 51 кг, легкие снаряды массой до 90 кг и тяжелые – массой до 133 кг;
- на 152-мм орудие – 153 штуки, в состав которых входили заряды массой 22,9 кг, легкие снаряды массой 41,5 и тяжелые – массой от 54 до 56 кг в зависимости от партии поставки;
- на 9-фн орудие – 180 штук, в том числе зарядов массой 1,84 кг крупнозернистого пороха и чугунных снарядов (гранаты массой 12,4 кг, шрапнелей массой 12,6 кг и картечи массой 12,1 кг).

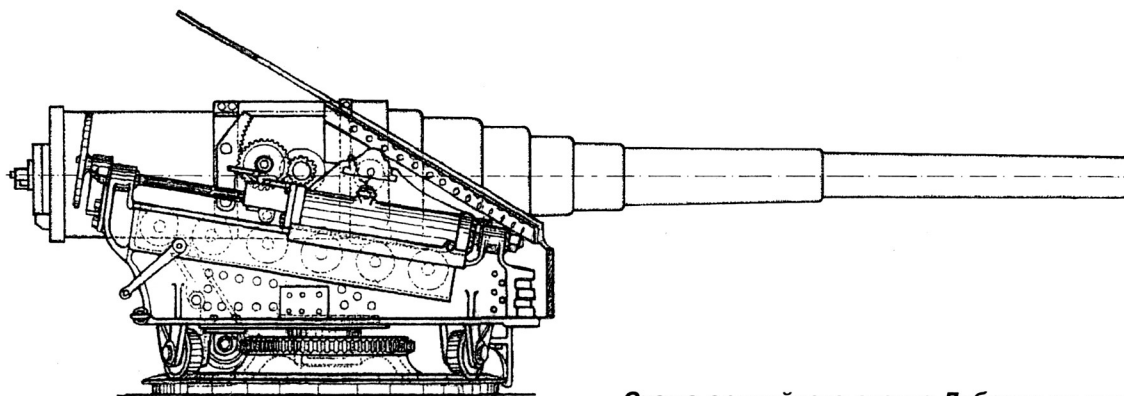
Помимо перечисленных боеприпасов в погребах хранились унитарные патроны к пушкам системы Гочкиса, винтовочные и револьверные патроны, а также боекомплект для торпедного аппарата и мины заграждения, о которых речь пойдет ниже.

Углы обстрела орудий составляли:



**Восьмидюймовое орудие на станке Вавассера – Дуброва на центральном штыру**

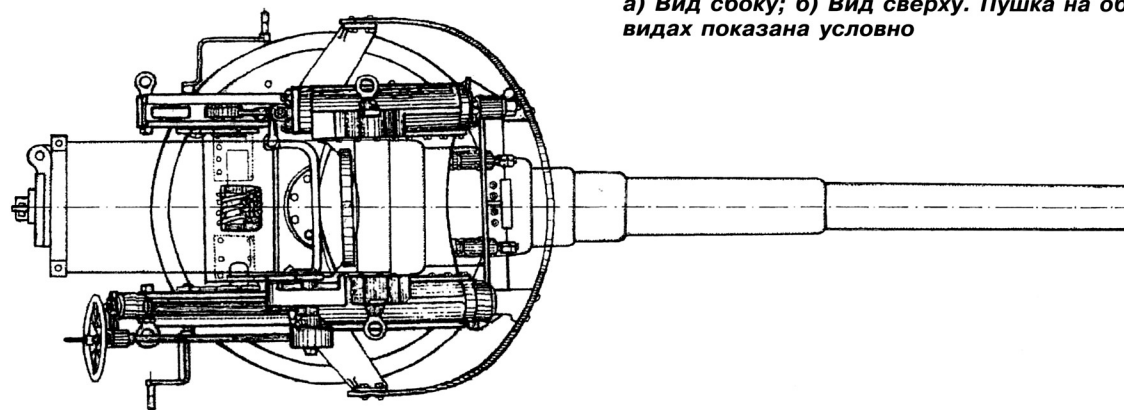
а)



**Схема орудийного станка Дуброва на центральном штыре для 152-мм орудия 35 калибра:**

**а) Вид сбоку; б) Вид сверху. Пушка на обоих видах показана условно**

б)



– у 203-мм орудий, расположенных на спонсонах, – 160° (относительно траверза 90° в сторону носа и 70° в сторону кормы);

– у 152-мм орудия, расположенного на корме, – 260° (по 130° относительно диаметральной плоскости на оба борта);

– у 9-фн орудий, расположенных попарно по левому и правому бортам, по 115° (относительно траверза по 57,5°).

Скорострельность 203-мм орудий составляла 0,5 выстрела в минуту, а у 152-мм и 9-фн орудий – 1 выстрел в минуту.

Дальность стрельбы у 203-мм орудий при угле возвышения 12° равнялась 6,9 км (38 каб.), у 152-мм орудия при угле возвышения 19,5° – до 8 км (44 каб.), а у 9-фн орудий при угле возвышения 13,7° до 3,7 км (20 каб.).

Восьмидюймовое орудие состояло из внутренней трубы и четырех скрепляющих колец. Число нарезов равнялось 48. Масса орудия вместе с замком составляла 13,7 тонны.

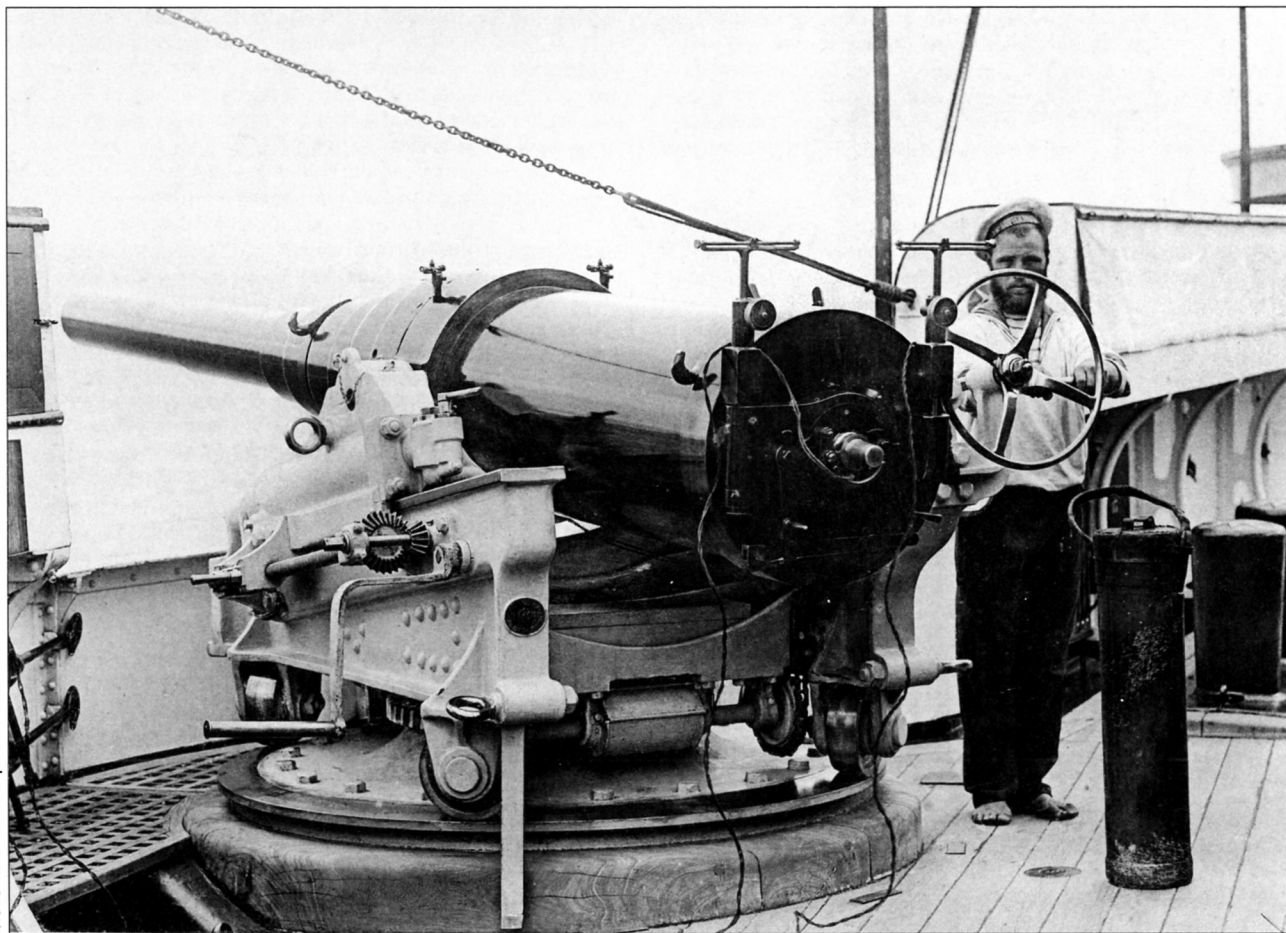
Шестидюймовое орудие чертежа штабс-капитана Бринка состояло из трубы, скрепленной пятью кольцами, кожуха, соединительного и цапфенного колец<sup>1</sup>. На кожух наворачивался казенник. На казенной части расположены отверстия для установки двух стальных прицелов, а на цапфенном кольце соответственно мушек. Затвор орудия поршневой типа Трель де Болье.

9-фн орудие состояло из ствола, внутренней трубы, цапфенного кольца и замка. Замок представлял собой

цилиндропризматический клин. Нарезы прогрессивные всего их 16. Длина орудия 84 дюйма. Масса орудия с замком составляла 47 пудов (752 кг).

Шестидюймовые и восьмидюймовые орудия лодки устанавливались соответственно на станках Дуброва и Вавассера – Дуброва. Для лодок, строящихся в Швеции и в Дании, а также для крейсера, строящегося во Франции («Адмирал Корнилов»), первоначально предполагалось заказать станки Вавассера во Франции на фирме Forges et Chantiers de la Mediterranee. Но из-за высокой стоимости и неприемлемых сроков изготовления вскоре от услуг этой фирмы отказались. Но перед тем как выбрать новый завод, временно управляющий Морским министерством вице-адмирал Чихачев

1. При изготовлении пушек при нагонке друг на друга стальных колец Обуховский завод встретил затруднения, поэтому в 1887 г. завод представил проект 6-дм орудия по образцу английского конструктора Лонгриджа. Каморная часть этой пушки на протяжении 64 дм. скреплялась 46 рядами стальной проволоки (2,6 линий x 0,5 линий). Проволока навивалась в холодном состоянии, но несмотря на то, что эти пушки были значительно легче кольцевых, они так и не пошли в серию. Обуховский завод, в конце концов, освоил технологию изготовления орудий с кольцами. Ведя борьбу с прогибом ствола, завод вместо колец длиной 1 фут начал загонять кольца длиной до 10 футов. Произведя во время испытаний свыше 1090 выстрелов, завод подтвердил правильность выбранного решения. При этом на испытаниях снаряду массой 101 1/4 фунта сообщалась скорость 2100 футов, при этом масса заряда бурого пороха равнялась 56 фунтов. (Яцыно И.А. Очерк современной артиллерии, СПб, 1889, с. 34).



**Шестидюймовое орудие на станке Дуброва на центральном штыру. Точно такие же орудия стояли на канонерских лодках типа «Кореец». Обратите внимание, на конструкцию станка и конструкцию Т-образных прицелов, установленных с обеих сторон на казенной части орудия, и мушек на цапфенном кольце. Справа от орудия стоит пенал с кокором для заряда. Постановочный снимок сделан на крейсере «Адмирал Корнилов»**

на документе наложил резолюцию: «Согласен на установку станков Вавассера с центральными штырами; относительно вопроса, где заказать станки, то (до В.К.) предварительного решения прошу узнать цену станков со щитами на русских заводах: Путиловском, Франко-русском, Металлическом и Лесснера»<sup>1</sup>. В результате всем этим заводам выслали условия заказа с просьбой произвести оценку. Спустя некоторое время ГУКиС, получив результаты расчетов на работы по изготовлению станков, препроводил их в Комитет. После анализа присланных материалов выяснилось, что самые выгодные условия для изготовления станков предлагало Общество Путиловских заводов. Оно бралось изготовить в указанный срок шестнадцать станков (два первых опытных станка после испытаний предлагалось использовать для канонерских лодок) по цене каждого 5 596 руб. с щитом и по 5 215 руб. без

щита. Причем чертежи этих станков поручалось разработать на базе чертежей Вавассера штабс-капитану Дуброву, в дальнейшем получивших имя разработчика. После некоторых колебаний, а с учетом снижения цен заводом еще на 985 руб. за станок МТК сразу принял решение весь заказ в полном объеме выдать Обществу Путиловских заводов. На заседании МТК срочно разработали «Условия заказа Путиловскому заводу гидравлических станков на центральных штырах для 6 дюймовых орудий в 35 калибров длины». После согласования «Условий...» с директором завода господином Ясюковичем подписали контракт на весь объем.

ГУКиС уведомило МТК о решении управляющего Морским министерством заказать Путиловским заводам для канонерских лодок шесть станков Вавассера (Дуброва) на центральных штырах для 6 дм. пушек 35

1. Отечественные заводы не были новичками в производстве стальных корабельных орудийных станков. Так, например, Обуховский завод начиная с 1881 г. изготовил 8 станков системы Пестича для 6 дм. орудий 28-го калибра; в 1882 – 6+6 станков Пестича и 12 станков Попова для 6/28 орудий; в 1888 – 32+10 станков Дуброва на переднем штыру и 4 станка Дуброва на центральном штыру для 6/35 орудий;

Общество Путиловских заводов в 1886 г., изготовил 2+4+14 станков Дуброва на центральном штыру для 6/35 орудий; Металлический завод, начиная с 1884 г. изготовил 14 станков Пестича и в 1888 – 22 станка Креля для 6/28 орудий.

калибров длиной, с условием, чтобы первый пробный станок был доставлен на морскую батарею Охтенского поля не позднее 15 апреля, второй станок – 15 мая 1887 г., а остальные четыре по мере готовности, но не позднее января 1888 г. Первые два станка предназначались на «Кореец» и «Манджур», а другие четыре соответственно для лодок Черного моря. Станки должны были поставляться с щитами. Позднее, после успешных испытаний первых образцов, завод получил заказ еще на 14 станков без щитов для крейсера «Адмирал Корнилов».

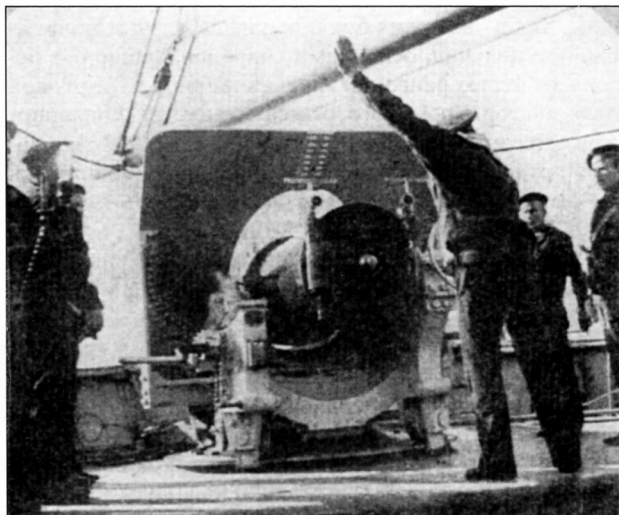
На канонерских лодках шестидюймовое орудие<sup>1</sup>, как уже отмечалось выше, устанавливалось на корме на станке Дуброва на центральном штыру. Станок состоял из двух механически несвязанных между собой гидравлических цилиндров, платформы, основания, поворотного и подъемного механизмов и компрессора.

Гидравлические цилиндры с установленным на них орудием являлись откатной частью станка. В верхней части цилиндров располагались специальные гнезда для цапф орудия. После установки орудия они закрывались горбылями. В нижней части по всей длине цилиндров с внешней стороны располагались, так называемые, зацепы, входящие в специальный паз на платформе. Рядом с зацепом на обоих цилиндрах находилась направляющая, с помощью которой откатная часть катилось по роульсам. Роульсы располагались в специальной коробке платформы. Если смотреть со стороны казенной части орудия, то на правом цилиндре можно увидеть детали подъемного механизма, а на левом цилиндре, детали компрессора, встроенного в конструкцию цилиндра.

Внутри каждого цилиндра располагался поршень со штоком. Причем шток правого цилиндра закреплялся на специальном кронштейне в задней части платформы, а левого в передней. Штоки относительно платформы закреплялись неподвижно и во время выстрела откатная часть перемещалась относительно них. Во время отката кинетическая энергия гасилась за счет перетекания масла через специальные отверстия в поршне.

Платформа состояла из двух станин жестко связанных между собой передней и задней стенками. В верхней части, как уже упоминалось выше, в специальных коробках с обеих сторон располагались роульсы, по которым в момент выстрела двигалась откатная часть с орудием, а затем под действием сил притяжения возвращалась в исходное состояние. В верхней части с наружной стороны станин располагались пазы, относительно которых скользили зацепы цилиндров. Наклон пазов к горизонту составлял угол 10°. В передней части платформы располагались два буфера с пружинами Бельвиля (или резиновыми кольцами), обеспечивающие после отката безударный накат подвижной части. К донной доске платформы крепился штыр. Платформа при помощи четырех колес, опирающихся на кольцевой погон основания, относительно штыря могла вращаться. В качестве основания станка служил литой стальной круг. В головке основания крепилось винтовое колесо, которое, находясь в зацеплении с зубцами основания, приводило в движение весь станок.

Поворотный механизм состоял из системы зубчатых колес, приводимых в движение рукояткой, прикрепленной к левой станине платформы.



**Учебная стрельба из кормового 152-мм орудия. Снимок, судя по высоте фальшборта, сделан на канонерской лодке «Манджур». Обратите внимание на конструкцию щита**

Подъемный механизм станка состоял из подвески, прикрепленной к правой стороне казенной части орудия. На цапфах подвески болтами крепилась подъемная дуга. Подъем или опускание казенной части осуществлялся при помощи подъемного зубчатого колеса, приводимого в движение через передаточное колесо, неподвижно насаженное на главную ось механизма. На этой же оси находилась пружина Бельвиля, обеспечивающая работу фрикционного устройства. Фрикционное устройство, состоящее из медных и стальных дисков, обеспечивало защиту механизма в момент отката орудия. Привод подъемного механизма осуществлялся штурвалом, насаженным на шток и закрепленным в задней части платформы, который посредством червячной передачи приводил в движение весь подъемный механизм.

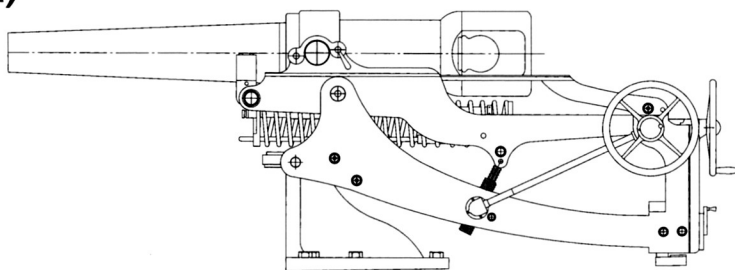
Компрессоры представляли собой медные цилиндры, конструктивно объединенные с гидравлическими цилиндрами. Правый компрессор в передней части имел отверстие для выпуска воздуха при заполнении его рабочим телом. В качестве его использовалось минеральное масло. Компрессор станка – автоматический системы Вавассера. Регулирование нагрузки осуществлялось за счет отверстий переменного сечения, расположенных в поршнях.

Подъемный механизм обеспечивал вертикальное наведение орудия от минус 7° 55' до +25°, со скоростью подъема в указанном диапазоне до 30 с. Поворот станка с орудием на 180° обеспечивался усилиями двух человек прислуги за 40 с. Откат в соответствии с ТЗ не должен был превышать 27 дюймов, однако во время изготовления станка Путиловский завод, по согласованию с МТК, величину отката увеличил до 28 дюймов. Масса станка с основанием равнялась 4 520

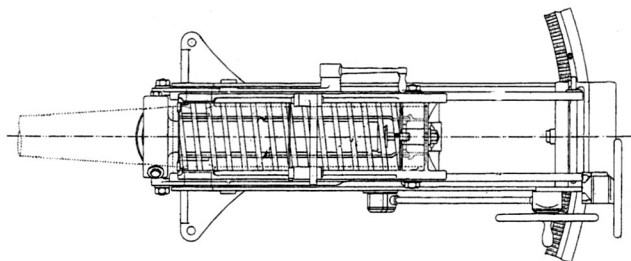
<sup>1</sup> Шестидюймовое орудие образца 1877 г. было начато разработкой в 1882 г. После рассмотрения нескольких вариантов в качестве основного принят вариант системы Бринка. В 1885 г. орудие успешно испытали на полигоне и приняли на вооружении.



а)



б)



**Схема орудийного станка Барановского для 9-фн орудия: а) Вид сбоку; б) Вид сверху. На виде (б) орудие показано условно**

кг (аналогичный станок, установленный на «Манджуре», имел массу 4 128 кг). Масса станка без основания составляла 240 пудов (3 840 кг). Станок снабжался щитом, который установили позднее. Масса щита составляла 60 пудов (960 кг). Толщина листа в передней части щита равнялась 1 дм., а наклонной соответственно 5/8 дм.

Подобный щит, по мнению МТК, мог защитить прислугу только от ружейного огня. В связи с этим разгорелась целая дискуссия о пользе орудийных щитов. При этом считалось, что снаряды, которые пролетали бы без щита мимо, не принося вреда ни прислуге, ни станку, будут «пойманы» им и их разрыв может нанести большой вред как орудью, так и прислуге. Мнение МТК: «Выгоднее не иметь вовсе щитов, которые к тому же увеличивают бесполезно артиллерийский груз», вызывая перегрузку. Однако управляющий Морским министерством на докладе по этому поводу принял половинчатое решение и предписал: «На «Корнилове» иметь станки без щитов, а для лодок – со щитами», видимо, полагая, что лодкам придется сражаться в основном у берегов, где они будут обстреливаться пехотными подразделениями.

Процесс установки на лодку восьмидюймовых орудий временами смахивал на детективную историю. Управляющий Морским министерством, опасаясь, что канонерская лодка при размещении восьмидюймовых пушек 35-го калибра получит значительный дифференциал на нос, приказал подготовить для установки на нее старые орудия в 30 калибров, имеющие меньшую массу. Но, следует отметить, при этом: тем не менее он не остановил работы по орудиям в 35 калибров.

Решение управляющего всех повергло в шок. Имея на руках весомые доказательства эффективности новых орудий перед старыми, все, от команды лодки до специалистов МТК, начали отстаивать право на их установку на лодку. После предъявления весомых доказательств в пользу новых орудий, выразившихся различными справками и расчетами, а порой и просто горячими доводами, управляющий, после ознакомле-

ния с документами, дал указание ставить на все строящиеся лодки этого типа только восьмидюймовые орудия 35-го калибра (кроме черноморских лодок «Уральца» и «Терца», которым их просто не хватило).

Восьмидюймовые орудия<sup>1</sup>, как уже отмечалось выше, устанавливались на станках Вавассера-Дуброва – на центральном штыре. Эти станки также изготавливались на Путиловском заводе. По конструкции и по принципу действия они напоминали станки для шестидюймовых орудий. Хотя указанные станки могли обеспечить большие углы вертикального наведения, но стрельба на кораблях того времени обычно производилась на расстояния от 15 до 25 каб. Судя по снимкам, первоначально восьмидюймовые орудия щитов не имели, но впоследствии они также были установлены.

Заряжание 6 и 8 дм. орудий осуществлялось отдельно. Заряды для орудий хранились в резиновых кокорях, изготавливаемых по заказу Морского ведомства Товариществом Российско-Американской резиновой мануфактуры и снабжались киперной тесьмой для переноски.

9-фн орудия устанавливались на станках Барановского. Станок состоял из штыровой тумбы, платформы, состоявшей из двух рам: поворотной и подъемной; подъемного и поворотного механизмов; гидравлического компрессора; накатных пружин; задержника; салазок и погона.

Штыровая тумба, изготавливалась из чугуна и прикреплялась к палубе с помощью болтов. На верхнюю ее часть, обточенной в виде шейки, при помощи цапф устанавливалась поворотная рама.

Поворотная рама осуществляла поворот орудия по зубчатому погону вокруг тумбы. Рама состояла из двух пластин, связанных между собой болтами. В задней части ее устанавливалась коробка с механизмом поворота и зубчатым роульсом, опирающимся на погон. В передней части рамы установлено гнездо для цапф. В средней части – распорка с втулкой для винта подъемного механизма.

Подъемная рама состоит из двух пластин, связанных между собой медным цилиндром компрессора, а сзади упором для накатных пружин.

Поворотный механизм состоял из роульса с зубчатым колесом и с приводом бесконечного винта, оси и маховика посредством которого осуществлялся поворот орудия. Для быстрого поворота орудия, с помощью ключа механизм выводился из зацепления с колесом, и орудие быстро поворачивалось в нужную сторону вокруг тумбы.

Подъемный механизм состоял из двойного бесконечного винта, втулки, трех пар конических шестерен

<sup>1</sup> Восьмидюймовое орудие образца 1877 г. изготавливалось на Обуховском заводе. Проект орудия разработан Бринком. Всего изготовили 29 орудий (А.Б. Ширакоград. Энциклопедия отечественной артиллерии. ТАРАС, Минск, 2004.).

**9-фн орудие в походном положении.  
Обратите внимание на положение ору-  
дия и накатных пружин по отношению  
к станку**

и маховика, вращением которого осуществ-  
лялся подъем ствола орудия вместе с  
салазками.

Компрессор станка гидравлический, со-  
стоял из медного резервуара и стального  
цилиндра, а также поршня с регулятори-  
ми. В качестве рабочего тела использова-  
лось в соответствии с циркуляром глав-  
ного штаба военного министерства № 329  
от 27 августа 1879 г. вместо деревянного  
масла минеральное «Оленафт V», вырабаты-  
ваемое на

заводе «Товарищество В.И. Рагозинъ и К».  
Накатные пружины состояли из двух частей и обес-  
печивали возвращения орудия в исходное состоя-  
ние после выстрела. Величина отката в момент выстрела  
равнялась 552 – 562 мм.

Салазки состояли из двух станин, соединенных ме-  
ду собой металлической скобой, служившей для упора  
штока компрессора. В передней части на упоры сала-  
зок устанавливалась пушка.

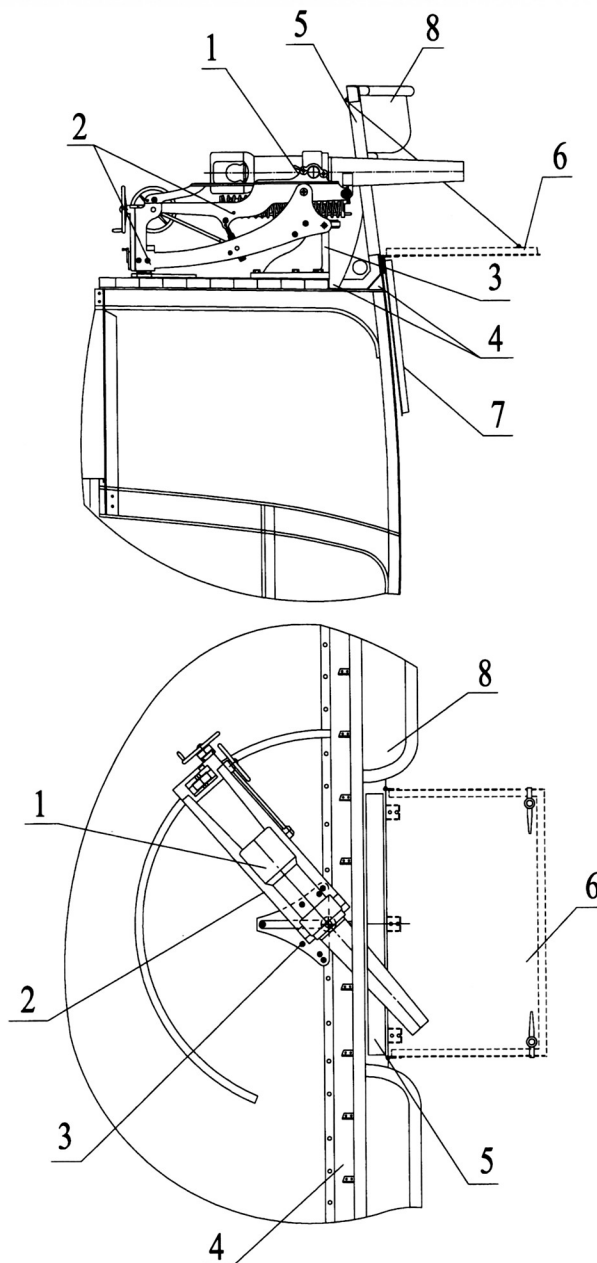
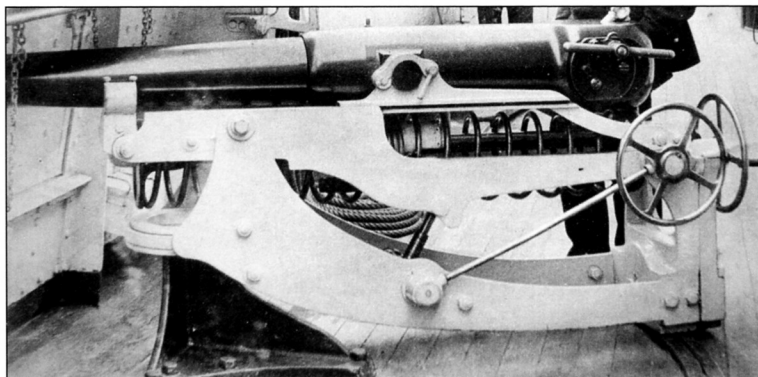
Задержник служил во время стрельбы на больших  
углах возвышения без использования накатных пружин  
в качестве тормоза, а также для закрепления сала-  
зки орудия относительно станка в походном поло-  
жении.

Масса станка составляла 590 кг, а вместе с тумбой  
770. Масса погона 65 кг. Угол вертикального наведе-  
ния обеспечивалась в пределах от минус 10 до +15°.  
Количество номеров прислуги – 3 человека.

37-мм. и 47-мм. пятиствольные скорострельные  
орудия системы Гочкиса являлись основным сред-  
ством для борьбы с минными катерами и миноносцами.  
37-мм. орудие снабжалось унитарными патронами  
длиной до 169 мм и массой от 0,625 до 0,675 кг, (в  
том числе масса гильзы 85 г.). Снаряды массой 0,5 кг  
изготавливались, как из чугуна, так и из стали. Заряд  
сообщал снаряду начальную скорость до 442 м/с.

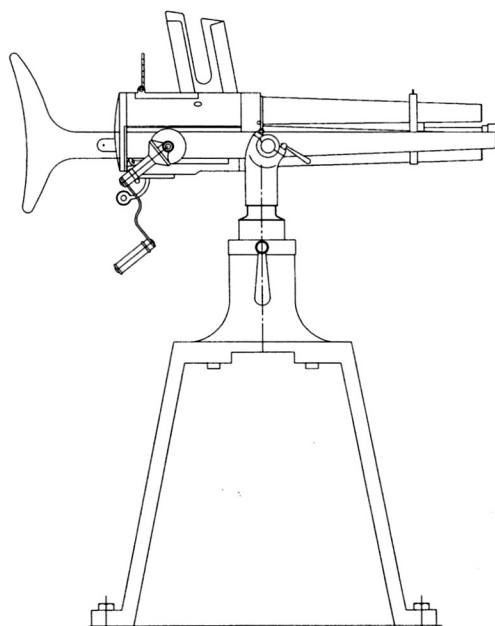
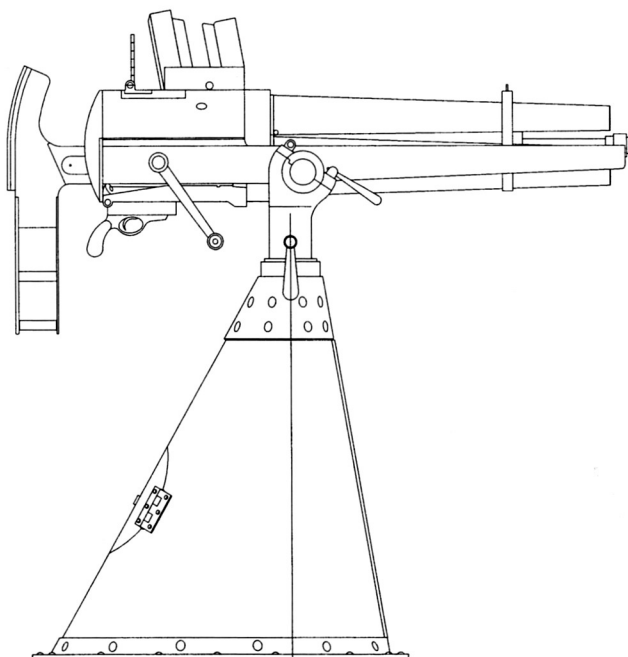
47-мм орудие для стрельбы использовало унитар-  
ные патроны длиной 235 мм и массой 1,6 кг (в том  
числе масса гильзы 245 г.). Заряд массой 220 г. сооб-  
щал снаряду начальную скорость до 450 м/с. Взрыва-  
тели на снарядах для обоих орудий устанавливались  
как донные, так и в головке снаряда.

37-мм орудие обслуживалось двумя комендантами –  
один из них вкладывал в приемник патроны, второй  
наводил орудие в цель, стрелял и одновременно кру-  
тил механизм привода. Теоретическая скорость  
стрельбы орудия равнялась до 80 выстрелов в минуту,  
практическая – без наводки орудия 32, а при прицель-  
ной стрельбе более 20 выстрелов произвести не уда-  
валось. 47-мм пятиствольное орудие обслуживалось  
тремя комендантами – один вкладывал патроны, вто-



**Размещение 9-фн орудия на станке Барановского  
на верхней палубе лодки.**

1 – 9-фн пушка; 2 – станок; 3 – штыр орудия; 4 – ка-  
нал для протока воды; 5 – орудийный порт; 6 – поло-  
жение ставни во время учений; 7 – ставня в боевом  
положении; 8 – коечные сетки

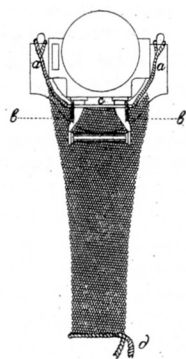


**Слева: 47-мм пятиствольная пушка системы Гочкиса. Орудие принято на вооружение Российского флота в 1886 г. Подобные пушки использовались на канонерских лодках для борьбы с миноносцами и минными катерами противника.**

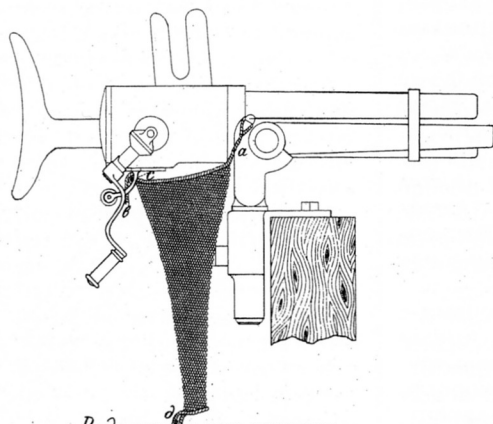
**Справа: 37-мм пятиствольная пушка системы Гочкиса. Орудие принято на вооружение Российского флота в 1886 г. Подобные пушки устанавливались как на кораблях флота, так и на шлюпках и паровых катерах для огневой поддержки десантных операций. Обратите внимание на станок орудия**

*Видь сетки распушенной для  
вываивания гильз.*

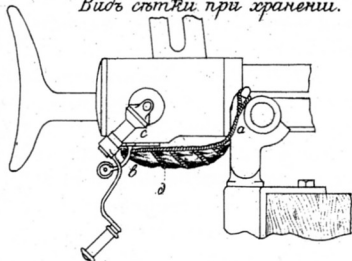
*Видь сетки подвешенной к пушке  
во время стрельбы.*



*Узел для вазки сетки.*



*Видь сетки при хранении.*



рой номер вращал стволы, а третий осуществлял наводку по цели и стрельбу. Скорость стрельбы равнялась 43 выстрелам в минуту. Для стрельбы использовались унитарные патроны с чугунными или стальными снарядами. Помимо пятиствольных орудий на лодках использовались 37 миллиметровые одноствольные скорострельные орудия Гочкиса, устанавливаемые на катерах. Скорострельность этих орудий равнялась 20 выстрелам в минуту. Для учебных стрельб использовались патроны с деревянными снарядами

В целях экономии средств, для изготовления патронов, в соответствии с приказом управляющего № 19 от 4 ноября 1882 г. стали использовать некоторые части отстрелянных гильз, предварительно организовав на корабле мастерскую по их разборке. Стреляные гильзы для этого собирались в специальные сетки, разработанные начальником учебно-артиллерийской команды капитаном 1-го ранга Бурачком, представившего в МТК два образца шнуровых сеток для улавливания гильз. Одна сетка изготавливалась из тол-

**Приложение к приказу управляющего Морским министерством от 2 мая 1890 г. за № 63**

**Пирей 1892 г., канонерская лодка «Донец». На снимке изображен боевой расчет 47-мм орудия, приоткрывшегося к открытию огня. Обратите внимание на сетку для улавливания гильз, расположенную в нижней части орудия**

стого льняного шнура в 27 нитей, а другая в 15. Подобные сетки подвешивались к казеннику орудия. По заполнению сетки ее опорожняли, так как заполненный мешок начинал мешать стрельбе. Вес сетки с 52 гильзами 47-мм патронов составлял 32 фунта, а с 130 гильзами 37-мм соответственно – 35 фунтов. В сетках, изготовленных из шнура второго типа, умещалось 80 гильз 47-мм патронов или 200 гильз 37-мм. МТК рекомендовал принять на вооружение оба предложенных образца. Управляющий Морским министерством своим приказом от 2 мая 1890 г. № 63 утвердил решение МТК.

В соответствии с циркуляром артиллерийского отделения МТК № 2 от 24 февраля 1884 г. патроны для этих орудий на кораблях хранились в железных ящиках, снаружи окрашенных шаровой краской, а изнутри суриком. Одновременно с этим некоторые заводы ящики изготавливали из оцинкованного железа. В дальнейшем в целях экономии средств унитарные патроны к малокалиберным скорострельным орудиям начали хранить в деревянных ящиках, служивших также для переноски их к орудиям. Деревянные ящики изготавливал Ижорский завод.

Снаряды, заряды, мины Уайтхеда, мины заграждения и другие боевые припасы хранились в носовых и кормовых погребах. Переборки погребов и крытый-камер поверх стальных листов обшивались деревом, тем самым, обеспечивая водонепроницаемость. В погребах помимо снарядов находилось: 10 сфероконических мин заграждения (по 5 штук в каждом погребе), 4 зарядные камеры 15-футовых мин Уайтхеда, 3 зарядные камеры метательных мин, 4 ластовых и 25 учебных мин. Мины Уайтхеда подвешивались в носовой части лодки к бимсам верхней палубы.

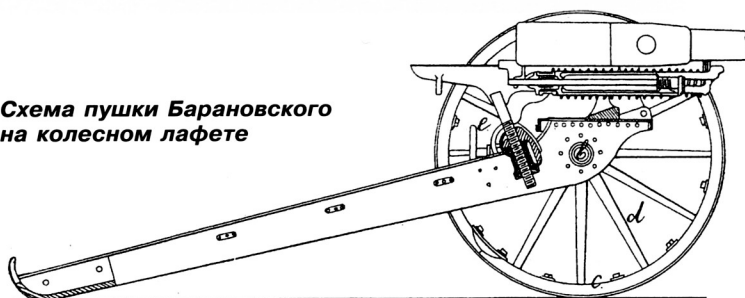
Перед проведением минной операции мины заграждения предварительно выгружались на плот, состав-

**Во время высадки десанта орудие Барановского на берег доставлялось в шлюпке. Во время его транспортирования, в случае необходимости, из орудия можно было вести огонь**



Фото из собрания С.А.Балакина

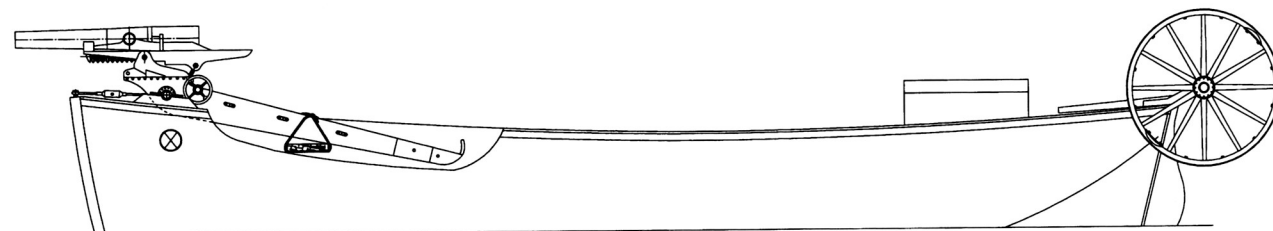
**Схема пушки Барановского на колесном лафете**



ленный из парового катера и баркаса, и на нем доставлялись к месту выставления.

Для поддержки десанта в бою лодка вооружалась 63,5-мм орудием Барановского. Станок пушки состоял из подъемного и поворотного механизмов, гидравлического компрессора и пружинного накатника. В состав подъемного механизма входили салазки. Орудие устанавливалось на подцапфники салазков, являющейся качающейся частью.

На корабле орудие размещалось в разобранном виде. Колеса и лафет хранились отдельно от орудия. Перед высадкой на берег орудие на лафете отдельно от колес перегружалось на шлюпку и транспортировалось на берег. Для этого оси колес закреплялись на специальные цапфы, расположенные на бортах шлюпки, а лафет устанавливался на банку шлюпки и заматывался концом. При транспортировке колеса закреплялись в кормовой части шлюпки на кронштейнах. В случае необходимости, при транспортировке из орудия могли вести огонь.



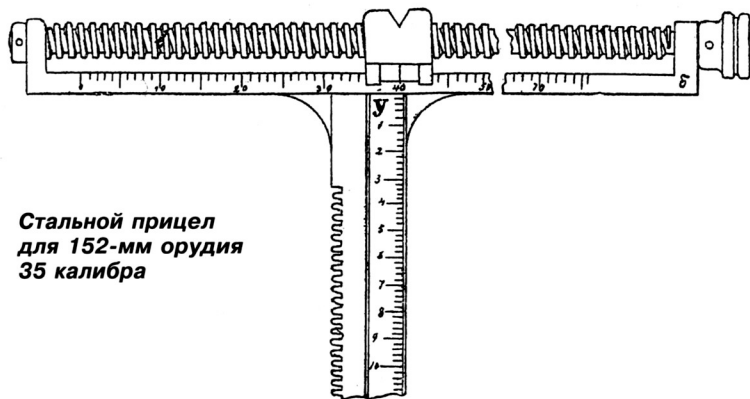


На берегу расчет орудия состоял из 16 человек, которые обеспечивали транспортировку орудия и тележки с боекомплект, впрягаясь по 8 человек в дышло и в лямки.

Для стрельбы из орудия применялся унитарный патрон. Снаряды использовались двух типов: гранаты и шрапнели. В гранате массой 2,5 кг использовалось в

качестве взрывчатого вещества артиллерийский порох массой 90 г. Шрапнель имела массу 3 кг. Гильза изготовлялась из жести массой 175 г. Заряд сообщал гранате начальную скорость до 372 м/с, а шрапнели соответственно до 329 м/с. Скорострельность орудия 5 выстрелов в минуту.

## Прицельные приспособления и мушки



**Стальной прицел  
для 152-мм орудия  
35 калибра**

Подвижные части прицелов для орудий того периода времени изготавливались из цветных металлов и в основном из меди. В результате частого их использования они быстро изнашивались. Генерал-лейтенант Пестич предложил подвижные части изготавливать из стали, взяв в качестве прототипа хорошо себя зарекомендовавшие за рубежом прицелы для 15 см. пушки Круппа и пушки Норденфельда. При разработке проекта многие технические решения заимствовали с английского стального прицела, «добытого» поручиком Онкодовичем в Александрии. Чертежи нового прицела для 9-фн и 6-дюймовой пушек Главного инспектора артиллерии поручил разработать поручику Васильеву. После их изготовления в течение 1884 г. опытная партия прицелов прошла испытания в Учебно-артиллерийском отряде. После испытаний, и устранения замечаний, прицелы поступили на Практическую эскадру.

Стальной прицел состоял из подъемного устройства с втулкой, стебля, поперечной планки с винтом и целика. Перед началом стрельбы стебель вставлялся в специальное отверстие и закреплялся. Он имел две грани. На одной наносились деления в десятых долях градуса от 0 до 15°, а на другой вырезан паз, в который, в зависимости от выполнения задач, вставлялись пластинки каждая с делениями в кабельтовых с точностью до  $\frac{1}{4}$  каб. Пластинки изготавливались одна для боевой стрельбы, а другая для учебной. Для их отличия на них имелись соответствующие обозначения (У) «учебная» или (Б) «боевая».

Поперечная планка также содержала деления в десятых долях градуса с началом отсчета с левой стороны от 0 до 76. Положение целика для нулевой линии совпадала с 40-м делением на планке, причем деление 40 соответствует нулевой линии прицела. Для удобства наводчика деление 40 выделялось от других значений цветом и размером цифры. На целике располагалась

прорезь прицела. Ее конфигурация окончательно выбиралась во время проведения испытаний. В нижней части прорези нанесена вертикальная черта, залитая черной краской, определяющая ось прицеливания.

Мушки на орудиях изготавливались в виде трехгранной скошенной пирамиды. Она крепилась на горизонтальной планке с делениями в узлах. Для удобства наводки все части прицела и мушка за исключением шкал с делениями воронились. Для ведения огня в ночное время на целик и мушку надевали белые колпачки. Подготовка данных для стрельбы осуществлялась с помощью специальных таблиц, разработанных Ф.Ф. Врангелем<sup>1</sup>.



**Рамочный откидной прицел для орудий системы  
Гочикиса**

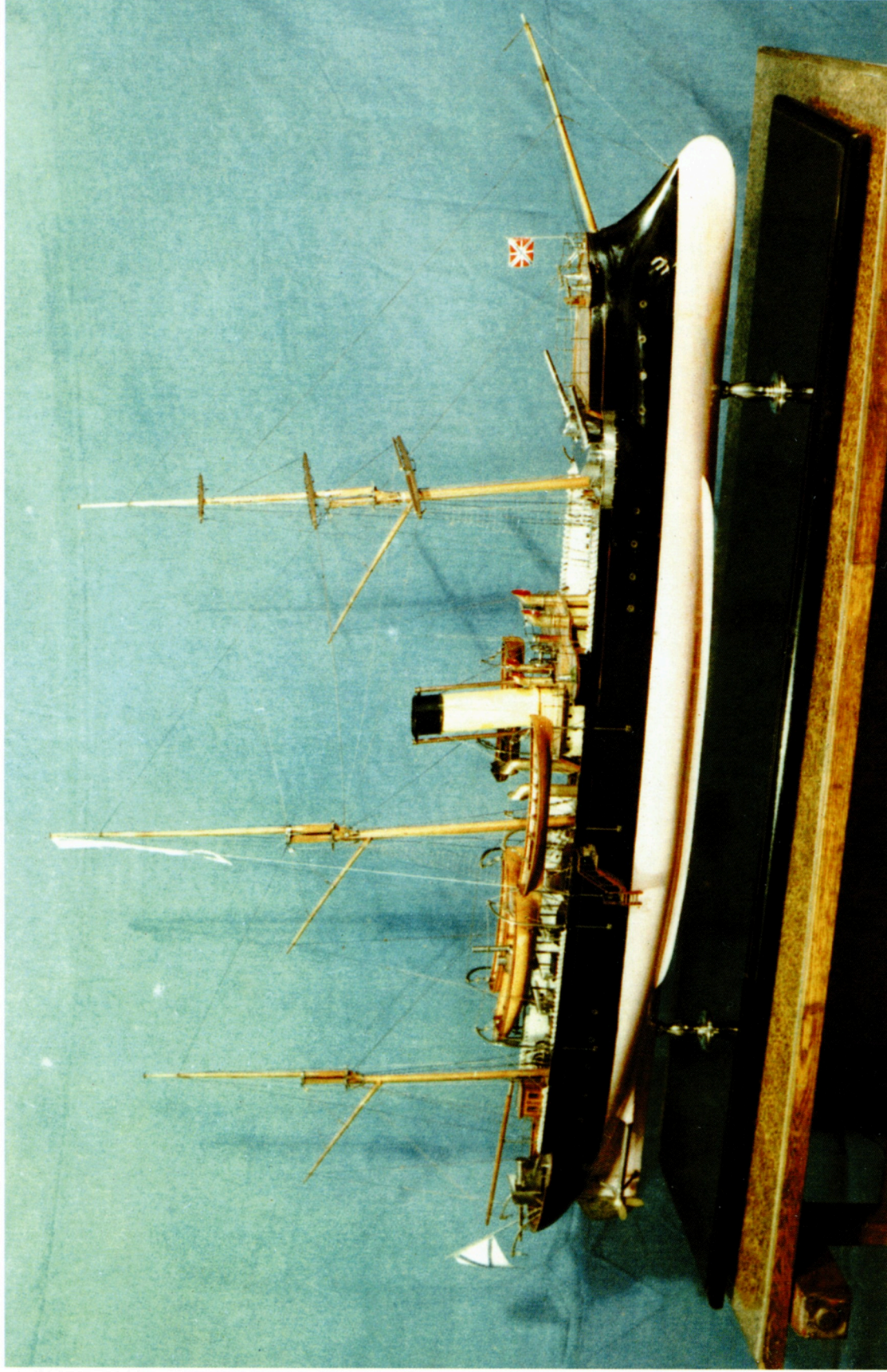
<sup>1</sup> Врангель Ф.Ф. Таблицы для определения расстояний по линейной и угловой величине предмета. Николаев, 1878.





Канонерская лодка «Кореец»





Модель канонерской лодки «Кореец». Модель изготовлена в масштабе 1:48 в 1889 году в модельной мастерской Морского музея. Моделлист для работы использовал зачетные заводские чертежи. В пользу этой версии говорит отсутствие на модели, появившиеся позднее во время достройки лодки в Кронштадте, продольная площадка для главного компаса, поперечный мостик для боевого фонаря, а также форма дымовой трубы. Эти элементы конструкции отсутствуют также на чертежах, а укороченная дымовая труба, во время службы лодки экипажу доставит немало хлопот.





Канонерская лодка «Кореец» под парусами





Одно из сохранившихся до наших дней шестистоймовое орудие на станке Дуброва на центральном штыре. Орудие экспонируется на территории крепости Свеаборг (Финляндия). На казенной части орудия хорошо читается в четыре строчки надпись: «М.А. - № 43 - ОБУХОВ. СТАЛЕЛИТ. ЗАВОДА - 1889 г.». (М.А. - морская артиллерия).



В соответствии с циркуляром артиллерийского отделения МТК № 5 от 8 февраля 1883 г. и журналом № 2 занятий МТК, управляющий Морским министерством утвердил порядок выдачи, отправляющим-

ся в плавание судам по одному запасному прицелу на каждое орудие, чтобы боевые прицелы не подвергались ломке и изнашиванию при обучении при-  
слуги.

## Дальномеры

В период создания канонерских лодок типа «Кореец» в качестве приборов для определения расстояний на кораблях использовался микрометр Люжоля. Несмотря на это в МТК поступали многочисленные предложения от изобретателей. В частности Главный морской штаб передал в МТК для заключения рапорт лейтенанта Сакса о дальномере Фринкати. Из чертежа, приложенного к рапорту видно, что указанный прибор принадлежал к рейковым устройствам и отличался от используемого на кораблях флота микрометра Люжоля лишь деталями. Дальномер Люжоля превосходил предлагаемый прибор по удобству использования и по точности показаний, в соответствии с этим указанный прибор отклонили. С заключением МТК согласился и вице-адмирал Чихачев.

Рассматривались также дальномеры, предлагаемые майором Горюновым и неким господином Ле-Буланже. Ле-Буланже разработал дальномер, использующий разницу скоростей звука и света. После ознакомления с указанными приборами и даже проведения на Охтенском полигоне полного объема испытаний дальномера Горюнова МТК дал отрицательные заключения на оба прибора.

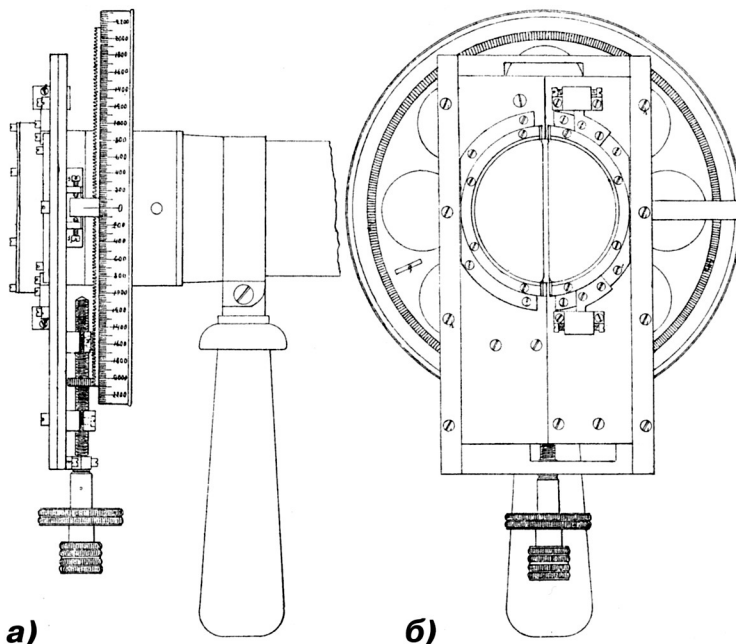
Как уже отмечалось выше, для определения расстояний на кораблях флота использовались микрометры (дальномеры) Люжоля, введенные в 1882 г. лейтенантом А.Я. Купреяновым<sup>1</sup>. В основе действия микрометра лежал следующий принцип: если объектив любой подзорной трубы разрезать в вертикальной плоскости пополам, то каждая его половинка даст особое изображение наблюдаемого объекта. И если при этом один из полуобъективов перемещать в вертикальной плоскости относительно другого, то в фокальной плоскости будет перемещаться и даваемое им изображение наблюдаемого объекта относительно другого изображения. И, наоборот, при совпадении оптических центров полуобъективов сольются и изображения, производимые ими. Если полуобъективы связать с диском, разбитым на доли градуса, то их перемещение дадут значения углов между наблюдателем и высотой цели (например, высоту рангоута корабля от ватерлинии). Причем, определив угол и зная высоту рангоута, можно посредством несложных математических вычислений с тригонометрическими функциями определить расстояние до наблюдаемого объекта. На практике (на учениях и в бою) вычисления, как прави-

ло, не производились, а для быстроты определения дистанции до цели пользовались таблицами Врангеля, в которых против каждого значения угла (при известной высоте рангоута конкретного корабля противника) указывалось расстояние в кабельтовых.

С помощью микрометра Люжоля определяли дистанцию от 3 до 24 каб. с шагом 0,5 каб. Высоты рангоутов наблюдаемых целей давались в диапазоне от 20 до 200 футов с шагом 0,5 фута<sup>2</sup>.

На практике, прежде чем начать измерение расстояния, прибор индексировали, т.е. приводили в исходное нулевое положение. Для этого направляли трубу на цель и совмещали полуобъективы так, чтобы оба изображения составили одно целое. После этого диск с делениями ставили на нуль, после чего вновь направляли микрометр на цель и перемещали одну половину изображения так, чтобы две точки наблюдаемого предмета (угол между которыми следует измерить) совместились. После этих манипуляций с диска считывали значение искомого угла.

При определении расстояния до цели важное значение имело знание высот рангоутов корабля, до которого измерялось расстояние. Как правило, эти значения приводились в различных справочниках. И как догадался читатель, изменение этой высоты (например, опусканием стеньг мачт) можно было легко ввести в заблуждение неприятеля, чем часто пользовались на практике моряки.



**Микрометр Люжоля: а) Вид сбоку; б) Вид спереди**

<sup>1</sup> Флагман 2 ранга, профессор В.Е.Егорьев. Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904-1905 гг. Москва-Ленинград, 1939. С.244.

<sup>2</sup> И. Яцына. Курс морской артиллерии. Ч.2. СПб, 1915. С.125.

## Спасательные средства

Согласно приказа управляющего Морским министерством № 44 от 24 апреля 1885 г. «О снабжении судов флота гребными и паровыми шлюпками» (так в документе – В.К.), лодка «Кореец» должна была иметь в качестве спасательных средств: один паровой катер; 14-весельный баркас; 10-весельный легкий катер; 6-весельный вельбот и два яла – один 6, а другой 4-весельный. Причем 4-весельный ял должен был убираться на ростерные бимсы между паровым катером и 6-весельным ялом. Чертежи указанных средств и их расположение на лодке были высланы для руководства наблюдающему офицеру поручику Мустафину. В процессе строительства состав спасательных средств несколько изменился.

В окончательном варианте расположение спасательных средств было следующим: по левому борту на рострах находились 12-весельный баркас, а на шлюпбалках 10-весельный катер; по правому борту на шлюпбалках 6-весельный вельбот и на рострах паровой катер, а на корме на откидных шлюпбалках 4-весельный ял. Ял в 1900 г. демонтировали и разместили на шлюпбалках по правому борту за паровым катером, а по левому разместили соответственно такой же ял. В соответствии с ин-

струкцией на указанных спасательных средствах при аварии корабля мог разместиться весь экипаж корабля.

Интересно заметить, что во время строительства лодки люди проявляли творческий энтузиазм. Так, например, шлюпочный мастер при изготовлении парового катера нашел необходимым по своей инициативе внести изменения в ее спецификацию для улучшения его эксплуатационных характеристик. Об этом случае доложили главному командиру Кронштадтского порта. Творческую инициативу снизу оценили и дали добро. МТК также одобрил предлагаемые изменения и рекомендовал их внедрить при постройке катера.

Указания МТК при строительстве лодки в части спасательных средств были в точности исполнены. Так, например, шпиль для подъема парового катера и 12-весельного баркаса установили на палубе по левому бор-

***Службу сигнальщиков на вахте наглядно показывает снимок, сделанный на крейсере «Адмирал Корнилов». Рядом с матросом с подзорной трубой виден главный компас, справа от него – машинный телеграф, переговорные трубы, рабочий столик и переговорный рупор***

Фото капитана 2 р. В.Н.Попова



ту. Шлюпбалки в верхних концах имели утолщения в виде яблоков, в которые закладывались стопора для остановки подъема шлюпок на таях, а для удобства подъема шлюпок вручную кроме указанных шкивов еще предусматривались обоймы с блоками и ушки. При этом на заседании МТК, посвященном шлюпкам и шлюпбалкам особо указывалось на наличие и число заклепок на

башмаках шлюпбалок, крепивших последние к обшивке борта, при этом МТК указывал, что число заклепок должно соответствовать тяжести шлюпок и шлюпбалок.

Кроме рассмотренных выше средств, в качестве спасательных, могли использоваться круги, спасательные жилеты или пояса, а в исключительных случаях и командные койки.

## Средства связи, сигнализации и навигации

Средства связи на корабле представлялись обширной сетью переговорных труб, колоколами, средствами звуковой сигнализации и рассыльными, а на учениях и в бою, кроме того, штатом барабанщиков и горнистов.

Для осуществления связи и сигнализации с другими кораблями в море на лодке предусматривались технические средства зрительной и звуковой сигнальной связи. Они включали в свой состав:

- средства предметной сигнализации (сигнальные флаги, фигуры, семафор);
- средства световой связи и сигнализации (фонари, прожекторы, клотиковые и сигнальные огни);
- пиротехнические средства сигнализации (сигнальные и осветительные патроны, ракеты, факелы и фальшфейеры);
- средства звуковой сигнализации и связи.

Средства связи и сигнализации обслуживались штатом сигнальщиков, передающих соответствующие сигналы с помощью вышеперечисленных средств. Составление текстов и формирование сигналов осуществлялось при помощи сигнальных книг.

Как уже отмечалось выше, на лодке по проекту установка прожектора не предусматривалась, и лишь впоследствии по просьбе командира его установили на специальном мостике перед дымовой трубой. На «Корейце» использовался прожектор системы Манжена, диаметром зеркала 750 мм. Конструкцию площадки МТК рекомендовал установить над вахтенным мостиком. Причем нижние концы стоек площадки укрепить не к деревянной настилке мостика, а при помощи трех угольных книц к бимсам мостика и к железным листам в 1/4 дюйма толщиной, положенным поперек бимсов под концы указанных стоек. Из-за того, что канонерская лодка не имела боевой рубки, командир лодки на учениях и в бою находился на поперечном мостике. Старший офицер в бою мог находиться в любом месте корабля, в том числе и на мостике рядом с командиром, организовывая решение задач и личным примером вдохновляя людей в бою.

В качестве средств навигации использовались специальные инструменты, таблицы, справочники, карты и

**На корабле во время учений и в бою барабанщик подает сигнал для правого борта, а горнист – для левого. Если оба играли одновременно, то сигнал касался всего корабля. Постановочный снимок сделан на крейсере «Адмирал Корнилов»**

компасы. На лодке установлено два главных компаса. Как уже отмечалось выше, для установки носового компаса был сделан выступ длиной 8 футов в продолжение поперечного мостика, а кормовой компас также установили на площадке ростерного бимса, укрепив ее к верхней палубе тремя медными пиллерсами. К площадке устроили трап.

Для снабжения лодки электричеством на ней имелась электростанция мощностью 10,5 квт. Напряжение в корабельной сети составляло 65 в. В процессе эксплуатации электрического оборудования было замечено, что аккумуляторная батарея на лодке очень быстро разряжалась. МТК разбираясь с этим вопросом (Журнал МТК по артиллерии от 22 мая № 11) выяснил, что это происходит от неумения матросов работать со вторичными элементами из-за незнания соответствующих инструкций, а также нарушений при подключении элементов питания в электрическую схему потребителей.



Фото капитана 2 р. В. Н. Попова

## Окраска лодки

Окраске лодок МТК уделял повышенное внимание, особенно после получения информации о появлении на канонерской лодке «Сивуч» в ее подводной части раковин круглой формы глубиной от 0,03 до 0,1 дюйма. Раковины располагались в пространстве, ограниченного ва-

терлинией и ниже от нее до 6 футов в подводной части корпуса. По мнению инженера, исследовавшего эти образования, подобная порча произошла довольно быстро после начала эксплуатации лодки. По сведениям командира «Сивуча», при постройке лодка красилась дважды:



перед спуском на воду и перед проведением испытаний. Специалист Русского общества, занимающийся окраской судов, заявил, что ему случалось видеть подобное и ранее на других кораблях, а после применения краски Гартмана розового цвета раковины более не появлялись. Общество рекомендовало эту краску использовать для окраски подводной части лодок ниже ватерлинии от носа до кормы шириной полосы до 6 футов. На некоторых снимках лодок можно видеть странную, на первый взгляд, светлую полосу ниже ватерлинии, это и есть результат борьбы с раковинами на подводной части лодок. Следует заметить, что появление подобных дефектов наблюдалось и на крейсере «Азия», которое, впрочем, некоторыми специалистами было отнесено за счет недостаточной очистки металла от окалины перед покраской.

Для устранения подобного МТК при покраске судов рекомендовал руководствоваться приказом управляющего Морского министерства от 14 мая 1884 г. за № 72, а при постройке лодок еще и циркуляром Кораблестроительного отделения МТК от 1885 г. за № 48.

Канонерские лодки типа «Кореец», несущие службу в составе того или другого соединения, окрашивались в соответствии с приказами командира соединения, куда входила лодка в данный момент времени. Исключением являлась индивидуальная окраска лодки при нахождении ее в одиночном плавании во время перехода на Дальний Восток. Во время ее службы в составе Сибирской флотилии и при выполнении задач эскадры Тихого океана, лодка окрашивалась в соответствии с приказами командования. Для того, чтобы исключить в этом деле волюнтаризма, 9 июля 1899 г. управляющий Морским министерством приказал окрашивать наружные борта, надстройки и мачты судов эскадры Тихого океана и отрядов Средиземного моря в белый цвет. Наружные борта судов внутреннего плавания Сибирской флотилии в черный цвет.

Все внутренние металлические части покрывались краской с добавлением сурика три раза, а деревянная отделка тщательно шпаклевалась и три раза красилась свинцовыми белилами. Корпус лодки также красился три раза масляной краской с добавлением сурика, а надводная часть кроме того тщательно шпаклевалась и два раза красилась масляной краской.

#### **Во время достройки с сентября 1886 по июнь 1887 гг.:**

- корпус до ватерлинии, коронка трубы шириной 0,5 м, стеньги, гафели и реи мачт окрашивались в черный цвет;
- надстройка, мачты, бушприт, шлюпки и шлюпбалки, паровой катер, щит кормового орудия (первоначально носовые орудия щитов не имели) и станки всех орудий и вентиляторы окрашивались в белый цвет;
- нижняя часть дымовой трубы окрашивалась в желтый цвет;
- подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет.

Подобную окраску лодка имела и в заграничном походе вплоть до Шербурга (Шербур, Франция).

#### **Во время перехода на Дальний Восток и во Владивостоке с июля 1887 по май 1888 гг.:**

- корпус и мачты до марс-площадок, надстройки, бушприт, гафели, шлюпки и шлюпбалки, паровой ка-

тер и вентиляторы окрашивались в белый цвет, причем на шлюпки и паровой катер в верхней части борта наносилась черная полоса шириной не более 0,3 м;

- нижняя часть дымовой трубы окрашивалась в желтый цвет;
- коронка трубы шириной 0,5 м, стеньги, бушприт и реи мачт окрашивались в черный цвет (законцовки стеньг, рей и бушприта окрашивались в белый цвет);
- подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет.

#### **Во время службы на Дальнем Востоке с июля 1888 по 1895 гг.:**

- корпус до ватерлинии, стеньги, гафели и реи мачт, коронка трубы шириной 0,5 м окрашивались в черный цвет (заканцовки стеньг имели белый цвет);
- надстройки, мачты, бушприт, шлюпки, паровой катер и вентиляторы окрашивались в белый цвет;
- нижняя часть дымовой трубы окрашивалась в желтый цвет;
- подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет. С начала 90-х годов примерно до 1894 г. подводная часть лодки красилась в светло-розовый цвет.

#### **Во время службы в составе эскадры С.П. Тыртова под Чифу в 1895 г.:**

- весь корабль от клотика до ватерлинии окрашивался в шаровый цвет;
- коронка дымовой трубы шириной 0,5 м окрашивалась в оранжевый цвет;
- подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет.

#### **В Порт-Артуре и в составе эскадры многонациональных сил при штурме фортов Таку в 1900 г.:**

- корпус, мачты и гафели, щиты орудий, надстройки, шлюпбалки, шлюпки, паровой катер и вентиляторы окрашивались в белый цвет (шлюпки и паровой катер в верхней части имели черную полосу шириной 0,3 м);
- нижняя часть дымовой трубы окрашивалась в белый цвет (желтый?);
- коронка дымовой трубы шириной 0,5 м, стеньги и реи мачт имели черный цвет;
- подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет.
- отбортовка фальшборта и коечных сеток окрашивалась в черный цвет.

#### **В Порт-Артуре с сентября 1900 г. до гибели в порту Чемульпо:**

- корпус, надстройки, шлюпбалки, шлюпки, паровой катер и вентиляторы, мачты и гафели окрашивались в белый цвет (грот-мачта с уровня надстроек окрашивалась в черный цвет);
- нижняя часть дымовой трубы окрашивалась в желтый цвет;
- коронка трубы шириной 0,5 м, стеньги и реи мачт окрашивались в черный цвет;

– подводная часть лодки ниже ватерлинии и внутренняя поверхность раструбов вентиляторов окрашивались в красный цвет.

\* \* \*

Флагштоки, стальные трапы и внутренняя часть фальшборта окрашивались в белый цвет. Решетки светлых люков, сходные трапы и их поручни сохраняли

естественный цвет металла (бронзы или меди) и дерева.

После Русско-японской войны боевые корабли Российского Императорского флота и в том числе все оставшиеся в строю канонерские лодки окрашивались в шаровый цвет. Для отличия однотипных лодок друг от друга на трубы наносились соответствующие марки.

## Основные технические характеристики мореходной канонерской лодки для «Восточного океана» (проект КО МТК)

Водоизмещение, т	1177
Длина, м	62,67
Ширина по миделю, м	10,67
Осадка, м	3,05
Мощность механизмов, ном./форс, л.с.	1000/1300
Котлы цилинд. огнетрубные, шт	6
Уголь, т	165
Скорость, уз	11,5/12,5
Бронирование (палуба), мм	10
Вооружение:	2-203/35-мм, 1-152/35-мм, 4-107/20-мм. (9-фн), 2-47/25/5-мм, 4-37/20/5-мм, 1-63,5/19-мм Барановского, 1-ТА 381-мм.
Экипаж:	174 (12 офицеров и 162 нижних чина)

## Основные технические характеристики мореходной канонерской лодки «Кореец»

Водоизмещение норм/полн, т	1213/1334
Длина, мах./по ватерлинии, м	66,3/62,79
Ширина по миделю, м	10,67
Осадка, м	3,355 – 3,5
Мощность механизмов, проектн./на исп, л.с.	1500/1564,4
Котлы цилинд. огнетрубные, шт	6
Уголь, т	200
Скорость, уз	13,51
Бронирование (палуба), дюйм	12,7 мм
Вооружение:	2-203/35-мм, 1-152/35-мм, 4-107/20-мм. (9-фн), 2-47/25/5-мм, 4-37/20/5-мм, 1-63,5/19-мм Барановского, 1-ТА 381-мм.
Экипаж:	174 (12 оф, 25 у/оф, 136 н/ч, 1 вольн. кок); 1904 г: 169 (9 оф, 159 н/ч, 1 вольн. кок).



# ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

## Форпост на востоке

### Сибирская флотилия. Начало начал<sup>1</sup>

Все началось на Охотском море. В 1646 г. из Якутска к морю послали сотника Семена Шелковникова с ватагой служивых людей для устройства в устье реки Охоты зимовий и приведения в русское подданство, живущих там племен. По дороге отряд Шелковников объединился с людьми Пояркова и вместе они дошли до места и «за большим боем Охоту взял и зимовье поставил...». Спустя ровно десять лет другой путешественник – казак М. Стадухин пришел к реке Камчатка, построив шитики и кочи, вместе со своими единомышленниками обогнул полуостров, заложив на речке Тауя острог. Этим отважные путешественники, положили начало русским поселениям на Охотском побережье и Камчатке.

На Охоте в 1649 г. вместо зимовья построили острог, ставший центром сбора ясака и управления побережьем. Несколько раз из-за наводнений и постоянных набегов аборигенов, острог менял свое место. В 1665 г. наконец окончательно сели недалеко от побережья, построив крепость, обнесенную валом. Из-за постоянных жалоб со стороны туземцев в 1680 г. из Якутска поступил приказ о строгом наказании собирателей ясака за жестокое обращение с местным населением. Благодаря этому, через некоторое время волнения местных племен улеглись и постепенно наладилось мирное сосуществование сторон.

В 1688 г. из-за наводнения поселение пришлось перенести еще раз, теперь на самое побережье. На новом месте образовали порт, главной задачей которого стало снабжение всем необходимым русских поселений на Камчатке. До 1710 г. снабжение шло через Анадырский острог. Дорога была дальней и небезопасной, поэтому сибирский губернатор М.П. Гагарин в своем приказе от 17 марта якутскому воеводе предписал «проведывать чрез море путь в Камчатку». В Охотск из Якутска поступил приказ искать кратчайшую дорогу на Камчатку. Все взоры искателей приключений обратились к морю, только через него можно было быстро достичь полуострова. Но все попытки смельчаков заканчивались неудачно и со временем все попытки прекратились пока в 1713 г. не поступил от губернатора повторный наказ, но и его не удалось выполнить. Видя такой поворот событий, из Петербурга решили прислать на Охоту архангельских мореходов: К. Мошкова, Н. Треску, И. Бутина и Я. Невейцина. Кроме них к этому опасному делу привлекли двух пленных шведов И. Буша и Г. Буша. Дело сразу же закипело. При помощи местных и присланных плотников построили по архангельскому типу лодью, которую после спуска на воду называли – «Востоком» (по другим данным «Охотском»).

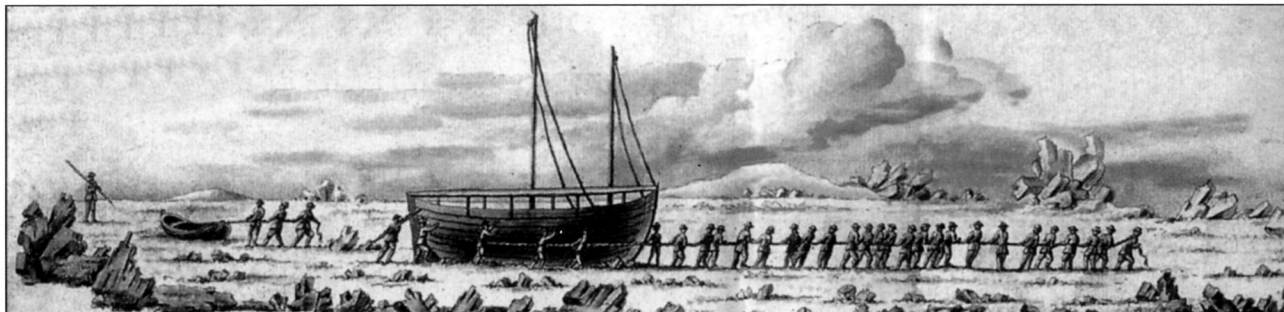
В июне 1716 г. под руководством К. Соколова организовали экспедицию. На лодье под управлением Трески экспедиция вышла в море. Спустя некоторое время они достигли восточного побережья Камчатки где и зазимовали. Весной собрались в обратный путь. Выйдя в мае, 8 июля прибыли в Охотск, положив начало регулярным рейсам туда и обратно, снабжая жителей Камчатки всем необходимым.

Освоением восточных земель очень интересовался Петр Великий. По его указу в 1716 г. начал снаряжаться «Большой Камчатский наряд» для исследования Камчатки, но по разным причинам идея осталась на бумаге. Через три года, снова по личному указу императора начала снаряжаться научная экспедиция для исследования восточных окраин империи. Экспедиция продолжалась год. Геодезисты из Морской академии исследовали Курильские острова до Симушира. В 1726 г. Охотск к тому времени, ставший оживленным портом, стал отправным пунктом первой Камчатской экспедиции под руководством В. Беринга. В 1729 г. отсюда начала движение вторая экспедиция под руководством А.Ф. Шестакова, которой удалось достичь берегов Северной Америки.

К этому времени все чаще возникал вопрос об управлении краем не из далекого Якутска, а из самого Охотска. Это мнение, после письма Беринга, поддержали и в Петербурге. В результате 29 апреля 1731 г. Сенат своим указом сообщил Сибирскому приказу о назначении Главным начальником Охотска Г. Скорнякова-Писарева. 10 мая вышел указ о его назначении на эту должность<sup>2</sup>. Забегая вперед, отметим, что это назначение не принесло заметного прогресса в деле развития края, так как Скорняков, так и другие руководители назначались из ссыльных, отбывавших свой срок в Сибири за различные преступления и соответственно не радевших о деле, а больше заботившихся о собственном кармане. В подчинении у них также находились ссыльные. Но тем не менее дело двигалось. В 1740 году в Охотске открыли специальную школу, которая впоследствии стала штурманским училищем. Во время правления С.Н. Зубова началась борьба с пьянством, казнокрадством и другими пороками охотского общества. Зубову принадлежит инициатива введения единой формы одежды для офицеров и матросов, служивших в порту. Он писал Сибирскому губернатору: «Вся команда, как морская, так и сухопутная, ходит в парках и камлеях, ничем не отличаюсь от туземцев...». 19 июля 1776 г. Зубов послал в Иркутск прошение о разрешении строить в Охотске суда не только для снабжения Камчатки продовольствием, но и для плавания в Японию и изучения прибрежных районов. Но, и как Скорняков, так и Зубов закончили свою службу на скамье правосудия, так как беспробудно пьянствовали и не отказывали себе за счет казны ни в чем. Вскоре на место Зубова назначили Бензинга также ссыльного, который отличился тем, что открыл в Охотске общенародную школу. В Охотске все оставалось по-прежнему пока однажды в прибрежной зоне не обнаружили чужие суда, которые без стеснения зашли в устье Амура. Губернатор Кличка 1 июня 1780 г. приказал Бензингу срочно

<sup>1</sup> Глава написана в феврале 2012 г. на борту ГвРКР «Варяг» во время его посещения автором в очередную годовщину боя. При написании главы использовались материалы, хранящиеся в Военно-историческом музее ТОФ, представленные директором музея Е.В. Журавлевым, публикаций Сгибнева в журнале «Морской сборник» за 1860-1880 гг., из книг А.И. Алексеева и И. Смирнова, а также другие материалы по этой теме.

<sup>2</sup> 21 мая (нов. ст.) приказом ГК ВМФ России В.И. Куредовым назначен Днем Тихоокеанского флота



вооружить и послать в устье судно, но в Охотске свободных судов не оказалось. На том все и закончилось. Через четыре года по распоряжению Сибирского губернатора составили новый штат Охотского порта. В штат кроме сухопутных и морских команд вошла навигацкая школа из 20 учеников. В 1783 г. в соответствии с высочайшим указом в Сибири учредили три наместничества: Тобольское, Колывановское и Иркутское. В состав Иркутского вошла Охотская область с городами и портами. В июле того же года в Охотск назначили первого коменданта полковника Козлова-Угрешина.

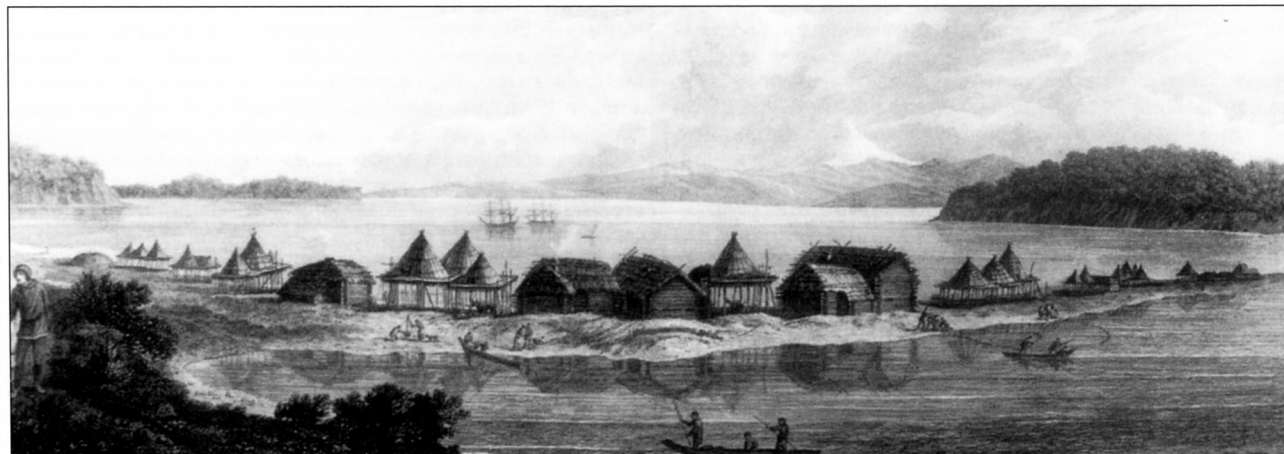
В период реорганизации в эти края с семьей прибыл рыльский купец Г.И. Шелихов, который в течение 4 лет вдоль и поперек обошел все побережье. Результатом его путешествий стал отчет, представленный Екатерине II, об организации в Охотске Российско-Американской компании. Отчет так понравился императрице, что в 1791 году его решили издать. Но автору при жизни не удалось до конца юридически оформить компанию. Царским указом Российско-Американскую компанию окончательно сформировали 8 июня 1799 г. В том же году вышел указ о направлении в Охотск усиленного морского штата численностью до 88 морских чинов. Этим же указом предписывалось в Охотском море содержать до трех фрегатов и трех малых судов. На следующий год 12 марта вышел указ об упразднении должности коменданта, а в 1801 г. вместо него в Охотск назначили главным командиром вице-адмирала Фомина. Для выполнения штата в порт направили 78 морских чинов. С этого момента на Охотском море началось строительство военного флота, но как указывал Ф.И. Сойманов, суда, построенные на местных верфях, по своим характеристикам уступали судам, построенным на Балтике и в Архангель-

**Так начинали на Дальнем Востоке наши великие предки осваивать земли и строить флот для «Восточного океана»**

ске, В связи с этим возникла идея посылать на Восток корабли из Кронштадта. Первым шагом в этом направлении стало плавание «Надежды» и «Невы» под командованием И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского. Интересно заметить, что это плавание две цели: в том числе и торговые, которые обеспечила и организовала РАК.

В 1803 году принимается решение о назначении в Охотский порт в качестве командира офицеров из Морского ведомства и о переименовании роты солдат в морскую. Одновременно с этим решили отделить казенное портовое имущество от имущества РАК и впредь запретить перевозку товаров компании на казенных судах. Это нашло отражение в постановлении, утвержденное императором 4 августа 1803 г. Но, несмотря на эти грозные постановления и указы, как в городе, так и в крае власти творили вселенский произвол, казнокрадство и злоупотребления. Дело дошло до того, что иркутский губернатор в 1807 г. писал Морскому министру адмиралу П.В. Чичагову слезное прошение о немедленной замене и отдалении под суд, чинившего произвол, Бухарина. На следующий год вместо Бухарина назначили Миницкого, который правил законно и гуманно. Во время правления Миницкого на шлюпе «Диана» была организована впоследствии знаменитая экспедиция В.М. Головнина в Японию. В заслугу Миницкого можно также отнести разработку нового штата Охотского порта. В результате в 1812 г. закрыли Охотское управление, а вместо него об-

**Петропавловский порт в середине XVIII века**







### Высадка русских моряков в бухте Посыета

се фактории на новое место. В 1845 г. решением правительства факторию перенесли в Аян, тем самым решив и судьбу Охотского порта.

Тем временем вместо Головнина командиром Охотского порта назначили Вонлярлярского. Головнин, не дождавшись транспорта, выехал из Охотска, временно до прихода нового командира, сдав дела П.М. Транковскому. Во время его правления эти места с научными целями посетил академик А. Миддендорфф. Пропутешествовав по краю, после приезда в Иркутск ученый предложил Охотский порт перенести в залив возле Сегнекинского полуострова недалеко от устья Амура. По словам ученого, гилыки, живущие там, не имеют государственности, недовольны манджурами и независимы от Китая.

В это время Транковский снова поднял вопрос о переносе Охотского порта вслед за РАК в Аян. 15 мая 1845 г. в Петропавловск прибыл транспорт «Иртыш». Сдав груз, 1 июля он отбыл в Охотск. Вонлярлярский, приняв дела, одобрил предложение Транковского о переносе порта, но до принятия окончательного решения решил послать экспедицию в залив, который так понравился академику.

В 1847 г. в течение месяца кап-лейтенант В.К. Поплонский проводил исследования в заливе, который ему также понравился. О результатах экспедиции и проекте переноса Охотского порта Вонлярлярский доложил начальнику Главного штаба А.С. Меншикову, а тот дал его на рассмотрение и отзыв вновь назначенному генерал-губернатору Восточной Сибири Н.Н. Муравьеву. Так совпало, что в это же время Меншиков направил экспедицию во главе с капитан-лейтенантом Г.И. Невельским для обследования и составления описания Сегнекинского полуострова и устья Амура, а также проверки ее судосходности.

Приступив к обязанностям и не удовлетворившись докладами подчиненных, Н.Н. Муравьев решил лично ознакомиться с подвластными ему территориями. Для этого весной 1849 г. он предпринял беспрецедентное путешествие по Восточной Сибири. Побывав во всех городах края, он убедился, что Охотск действительно не самое удачное место для главного порта края. Главным портом, по его мнению, должен стать Петропавловск. Об этом после путешествия он послал докладную Меншикову. В письме он лишний раз упомянул о негодности Охотского порта, разговоры о неудобности, которого идут с 1736 года. Далее он сообщал, что морские силы и средства Охотского моря необходимо сосредоточить в Авачинской губе, а обязанности по снабжению Камчатки возложить на РАК, находящийся в Аяне, преобразовав его в правительственный порт.

2 декабря 1849 г. вышел указ об образовании Камчатской области во главе с военным губернатором, назначаемого из чинов морского ведомства. В соответствии с указом Охотский порт упразднился. Там оставалось только мореходное училище.

15 февраля И.Д. камчатского губернатора назначили капитана 1-го ранга В.С. Завойко (в 1853 г. произведен в генерал-майоры). Путем объединения охотской мастерской и петропавловской рот сформировали 46-й флот-

разовали Приморское под председательством морского офицера. В новый штат вошли: адмиралтейская команда в количестве 140 чел.; флотская – 246 чел.; охотская морская рота – 128 чел. Флотский экипаж, состоящий из 4 рот, распределялся следующим образом: 3 роты находились в Охотске и одна в Иркутске для плавания по Байкалу. Штат утвердили 1 февраля 1817 г.

Терпя бедствие из-за постоянных наводнений, наконец-то Охотский порт решили перенести в устье реки Кухтуй. Новое место находилось в пяти верстах от старого города. С приходом боевых кораблей из Кронштадта, выяснилось, что порт, находящийся в глубине Охотского моря, был неудобен и корабли его за редким исключением практически ни разу не посетили, а вместо Охотска заходили в Петропавловск и Ново-Архангельск.

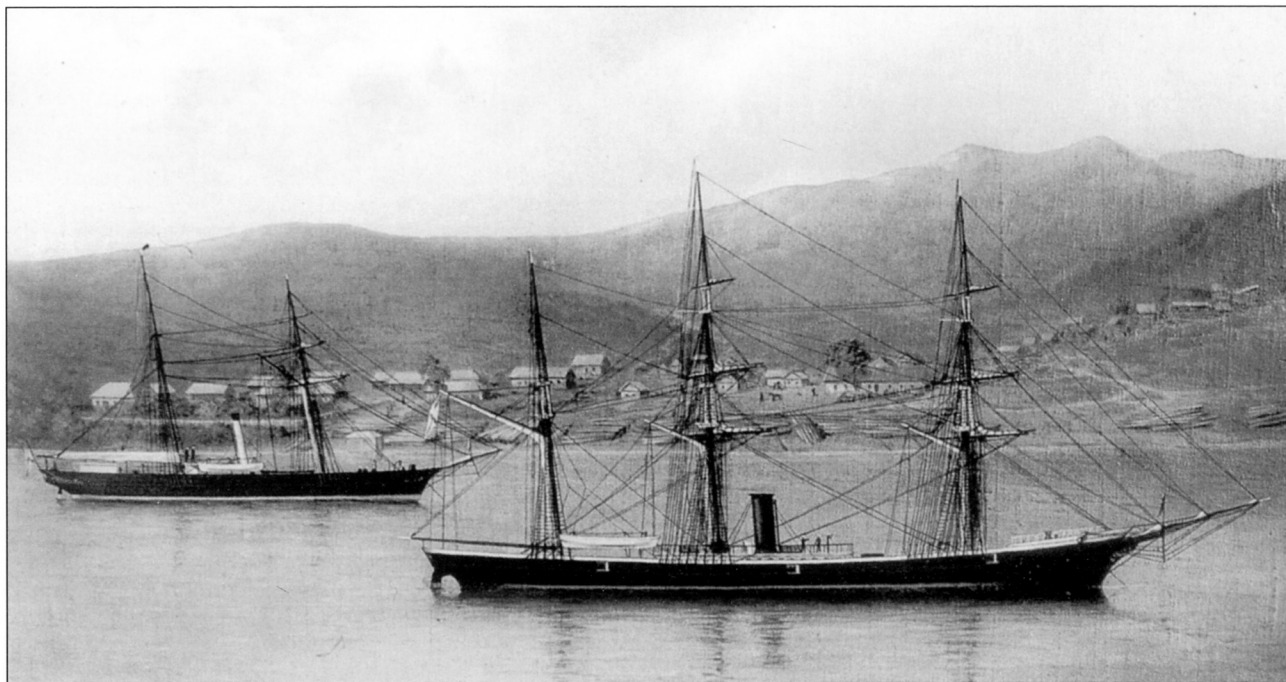
Англичане и так косо смотревшие на усиление России на Дальнем Востоке, еще больше всполошились, когда узнали о частом заходе в эти воды русских военных кораблей. С этой поры они начали непримиримую борьбу по вытеснению России с дальневосточных рубежей. Русские к такому обороту дел были готовы. Кроме военных, на переднем крае борьбы с иностранным присутствием в регионе находилась РАК. Руководители кампании активно вытесняли своих конкурентов с рынка. Заботясь об эффективности этой борьбы, они также подумывали о переносе своей фактории поближе к своим колониям.

Во время правления З.З. Балка, наконец, удалось добиться решения правительства о прекращении высылки в этот край для отбывания наказания ссыльных и каторжников. Этим удалось несколько оздоровить общество.

В 1837 г. на киверах морских команд впервые появились отличительные знаки «ОЭ», обозначающие принадлежность команд к охотскому флотскому экипажу. Это важное событие произошло во время правления Н.В. Головнина. При нем постоянно обсуждался животрепещущий вопрос о переносе Охотского порта в другое место, но все заканчивалось одними разговорами.

14 октября 1843 г. из Кронштадта в Охотск под командованием капитана 1-го ранга И.В. Вонлярлярского отправилось судно «Иртыш», купленное специально для Охотска в Англии. По прибытии на место, транспорт с командой должен был быть приписан к Охотскому порту.

В 1840 г. на службу в РАК поступил лейтенант В.С. Завойко. Женившись на племяннице председателя Главного управления РАК контр-адмирала барона Ф.П. Врангеля, он возглавил охотскую факторию РАК. Облюбовав местечко Аян, Завойко подготовил документы о переносе



ский экипаж. Охотская флотилия, ныне именованная как камчатская, начала функционировать на новом месте. К тому времени (1853 г.) в ее состав входили: транспорты «Иртыш», «Охотск», «Байкал», боты «Кадьяк», «Камчадал» и «Первый».

Но радоваться было рано. Не успели обустроить порт, как началась Восточная война 1853-1856 гг. Военные действия, закончившееся героической обороной Петропавловска, выпукло показали все неудобства нового порта. Это и его отдаленность от материка, и трудности снабжения (особенно в военное время), и отсутствие удобных коммуникаций. Все говорило о поспешности решения о переносе порта из Охотска. Поэтому сразу же после отражения атаки английской эскадры Муравьев принял решение немедленно эвакуировать гарнизон города вместе с населением на кораблях флотилии в устье Амура. С соответствующим распоряжением он отправил в Петропавловск своего адъютанта есаула Мартынова.

3 марта 1855 г. Завойко получил приказ об эвакуации. Через месяц «Аврора», «Оливуца», «Двина», «Иртыш», «Охотск», «Байкал» и «Кадьяк» вышли из порта. В Петропавловске остался Мартынов с небольшим гарнизоном солдат. 1 мая все суда благополучно добрались до залива Де-Кастри. Англичане 9 мая, обнаружив русские суда, вступили с ними в перестрелку, а затем, заблокировав выход из залива, ушли за подмогой, полагая, что из залива русским уже не выйти. И каково же было их удивление, когда придя на место через трое суток, русских там не обнаружили. А русские после перестрелки с противником в ночь на 14 мая вошли в Амурский лиман и там скрылись.

К концу 1855 г. в устье Амура в Николаевском посту собралась вся русская эскадра. За счет сплавов по Амуру русские силы значительно увеличились, а Николаевский пост, застраиваясь, превратился в город. В конце 1856 г. образовалась Приморская область Восточной Сибири с центром в городе Николаевск-на-Амуре, а

#### **Винтовые транспорты Сибирской флотилии «Маньчжур» и «Японец» в бухте Золотой Рог**

вместо Охотско-камчатской флотилии высочайшим указом утвердили Сибирскую флотилию на Восточном океане. Казакевича в соответствии с этим указом назначили военным губернатором Приморской области Восточной Сибири и командиром Сибирской флотилии и портов Восточного океана.

В соответствии со штатом 1857 г. в составе эскадры Тихого океана должны были входить 6 винтовых корветов, шесть винтовых клиперов, пять пароходов и три транспорта. Для выполнения штата в августе 1858 г. в Де-Кастри из Кронштадта под командованием капитана 1-го ранга Д.И. Кузнецова прибыл первый отряд кораблей в составе: «Воевода», «Новик» и «Боярин». По прибытию корабли зачислили в состав Сибирской флотилии, а Кузнецову присвоили звание контр-адмирала. 24 июля 1858 г. под командованием капитана 1-го ранга А.А. Попова из Кронштадта вышел второй отряд («Рында», «Гридень» и «Опричник»). И наконец, 25 августа 1859 г. под командованием капитан-лейтенанта Н.А. Бирилева вышел третий отряд («Посадник», «Наездник» и «Разбойник»). В рамках той же программы на Восток вместо «Авроры» 26 сентября 1857 г. под командованием капитана 1-го ранга И.С. Унковского вышел фрегат «Аскольд».

По прибытию кораблей на Восток неожиданно возникли проблемы, решение которых в условиях Николаевска-на-Амуре не представлялось возможным. Да и сам порт, находящийся в 150 верстах от моря и замерзающий на восемь месяцев в году, был неудобен для посещения и базирования большого количества кораблей. А они тем временем требовали ремонта, снабжения расходными материалами и наконец, предоставления отдыха командам. Всего этого в Николаевске-на-Амуре, из-за слабости береговой инфраструктуры и отсутствия ремонтной



базы они не получали. Для ремонта и пополнения запасов им приходилось пользоваться портами Японии и Китая. Например, «Аскольду» пришлось серьезно ремонтироваться в Нагасаки. Поэтому практически сразу же в 1861 г. весь «штат» под командованием Бирилева отправился обратно в Кронштадт. Убедившись, что установленный штат содержать на Тихом океане невозможно, решили выполнять задачи, так называемым, «вахтовым» способом. Эту схему можно условно представить следующим образом: один отряд несет службу на Тихом океане, второй возвращается в Кронштадт, третий идет на встречу на Восток, а четвертый – ремонтируется на Балтике. Несмотря на такой экзотический способ несения службы, на Дальнем Востоке обеспечивалось постоянное присутствие боеспособной эскадры, корабли которой, находясь длительное время в походе из Кронштадта на Тихий океан, в суровых условиях перехода проверялись на деле, а команды приобретали морскую практику и совершенствовали свою боевую подготовку. Многие офицеры, один раз побывав на Дальнем Востоке, в дальнейшем постоянно рвались туда, принося флоту и краю неоценимую пользу. Такими были: Назимов, Попов, Лихачев, Скрыдлов и ряд других офицеров.

Все это позволяло России демонстрировать возможность быстрого развертывания на стратегическом направлении необходимого количества морских сил, бес-

#### ***Корабли Сибирской флотилии и эскадры Тихого океана во Владивостоке***

печивающих, в угрожаемый период, перевес над вероятным противником. В мирное время наличие на Дальнем Востоке, приходящих кораблей, для формирования эскадры Тихого океана и судов Сибирской флотилии являлось достаточным для демонстрации военного флага на станциях и выполнения задач во время внутреннего плаванья.

Постоянное пребывание кораблей на Тихом океане позволило русским дипломатам заключить ряд выгодных договоров с Китаем и Японией, гарантировать мир и спокойствие на восточных рубежах России и сдерживать от непродуманных действий наших потенциальных противников. Боевые корабли эскадры Тихого океана и Сибирской флотилии обеспечили доставку в 1858 г. российского консула во время второй дипломатической миссии вице-адмирала Е.В. Путятина в Японию. Наши морские силы обеспечили подписание русско-японского договора в Симодэ, русско-китайского Айгунского договора, русско-китайского трактата в Тяньцзине и ряд других международных соглашений, где присутствие кораблей Восточного океана иногда являлось последним весомым аргументом для дипломатов.



## Поход на Дальний Восток

12 февраля 1887 г. в Петербурге на Особом совещании приняли решение увеличить морские силы Тихого океана (в том числе и Сибирскую флотилию), доведя число судов до 12. В ее состав помимо транспортов должны были входить: мореходные канонерские лодки «Сивуч», «Бобр», «Кореец», «Манджур» (последние две в момент подписания документа только готовились к переходу на Дальний Восток) и паровая шхуна «Алеут». В том же году высочайшим указом от 31 октября командующим эскадрой Тихого океана назначили вице-адмирала В.П. Шмидта, вступившего в командование эскадрой по прибытию на место 18 января 1888 г.

В соответствии с этим решением «Кореец», закончившая испытания, первой готовилась к отправке на новое место службы. В соответствии с Книгой XIV Свода морских Постановлений, каждое судно, отправляясь в плавание, должно быть снабжено всеми материалами, инструментами, боевыми припасами, картами, книгами и другими частями судового хозяйства.

Перед уходом лодки на постоянное место службы возникла конфликтная ситуация, которая остро продемонстрировала уровень боеготовности береговых служб флота. И.Д. командира Санкт-Петербургского порта обратился в МТК с запросом: «Командир лодки «Кореец» донес, что до сего времени не имеются в наличии складов Петербургского и Кронштадтского портов снаряды...для стрельбы из 8 дм. и 6 дм. орудий длиною в 35 кал. Вследствие чего прошу уведомить меня какими именно снарядами и в каком количестве должна быть снабжена означенная лодка на загранич-

ное плавание? За неимением в наличии положенных к отпуску; какие будут вновь назначенные снаряды, разрывной заряд и откуда их следует взять?»

В документе МТК № 430 от 4 марта главному командиру Кронштадтского порта сообщалось, что на лодки «Кореец» и «Манджур» для 6 дм. и 8 дм. орудий длиною 35 калибров следовало отпустить снарядов:

«8 дм. калибра:

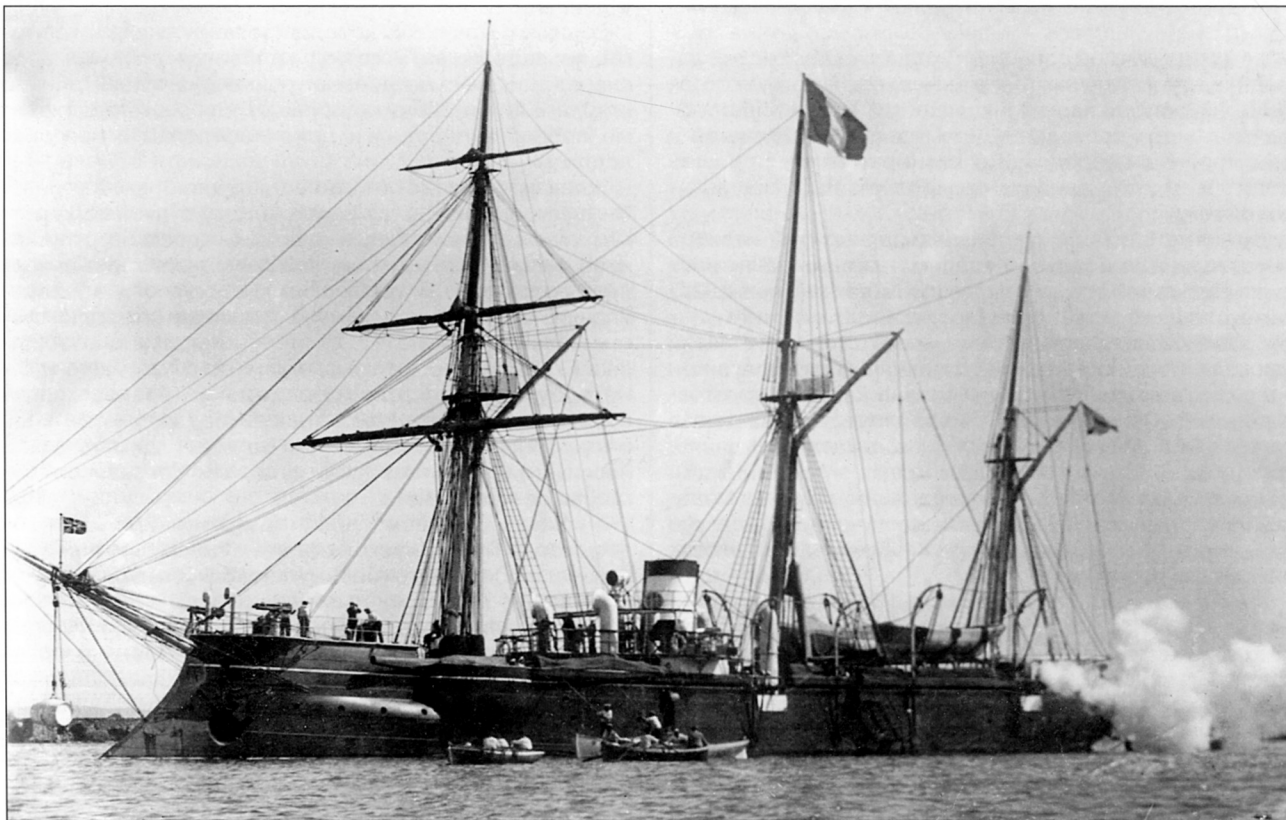
- стальных длиною в 3,5 кал. по 25 на пушку;
- чугунных длиною в 4,2 кал. по 39 на пушку;
- чугунных длиною в 2,5 кал. для учебных стрельб по 26 на пушку;

6 дм. калибра:

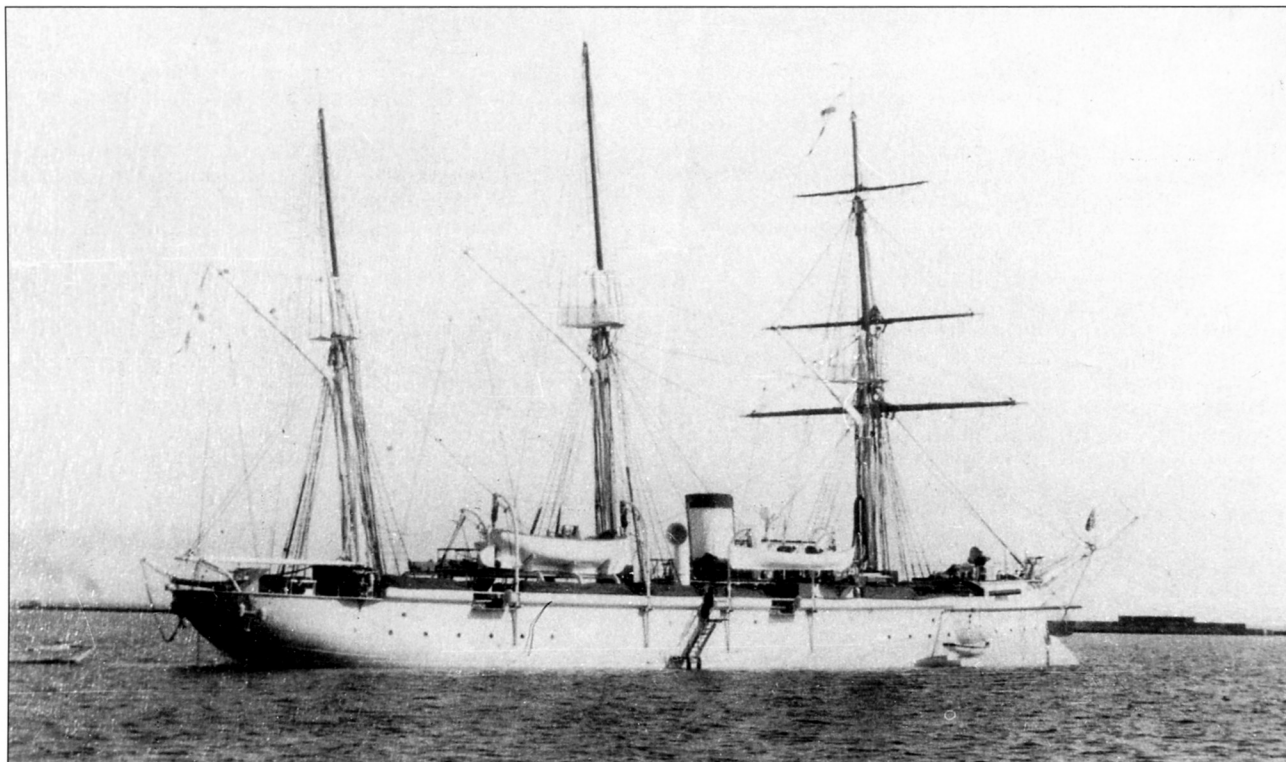
- стальных длиною в 3,5 кал. по 40 на пушку;
- чугунных длиною в 4,2 кал. по 69 на пушку;
- чугунных длиною в 2,5 кал. для учебных стрельб по 26 на пушку».

И картечи в медном корпусе по 10 снарядов на все пушки обоих калибров. Отметим, что представленный состав боеприпасов не соответствует спецификации. Этот перечень назначен из учета того, что к уходу лодки они должны быть изготовлены и доставлены к месту назначения. Но после детального ознакомления с делом выяснилось, что к валовому изготовлению 8 дм.

***Канонерская лодка «Кореец», находясь в Шербурге (Шербур, Франция), из 9-фн орудий производит салют нации. Здесь лодку перекрасили в белый цвет. Обратите внимание: на восьмидюймовой пушке отсутствует орудийный щит***







**Канонерская лодка «Кореец» в белоснежной окраске во время заграничного похода. Необычно выглядит «подвешенный» на выстреле 4-х весельный ял**

стальных снарядов длиной 3,5 калибра Обуховский завод еще не приступал, а к этому времени была готова лишь небольшая партия в количестве 5 штук, предназначенных для проведения испытаний. Что касается 6 дм. пробных снарядов 3,5 калибра, то они прошли весь объем испытаний и к лету должны быть поставлены заказчику.

Чугунные 8 дм. и 6 дм. снаряды длиной 4,2 калибра изготовленные Горным заводом также прошли весь цикл испытаний и будут поставлены к концу июля. Однако стальные 6 дм. снаряды, изготавливаемые этим же заводом, из-за низкого качества стали требовали проведения дополнительных испытаний на полигоне и на лодку явно не успевали. И только картечи, изготовленные С.-Петербургским Металлическим заводом, отгрузили вовремя. Кроме того, в докладе отмечено, что имеющийся в Кронштадте запас чугунных 6 дм. снарядов 4,2 калибра, изготовленных этим же заводом в количестве 400 штук, из-за случаев преждевременного взрыва в канале ствола забракован и требует повторных испытаний.

Кроме этого, МТК докладывал, что на складах Кронштадтского и С.-Петербургского портов имеется большое количество «коротких чугунных снарядов 8 дм. пушек в 30 калибров и 6 дм. в 28 калибров, которые для учебных стрельб можно отпустить для орудий «Корейца». Далее сообщалось, что если использовать заряды применительно к длинным снарядам, то короткие снаряды из-за значительной начальной скорости полета на коротких дистанциях стрельбы не уступят длинным

3,5 калибра. Таблицы стрельб, как правило, составляются для стрельбы для всех типов снарядов, коротких и длинных.

В связи с этим МТК констатировал, что для того чтобы не задерживать лодку, требуется вооружить ее снарядами, выработанными ранее для пушек длиной ствола 30-го и 28-го калибра, но для этого необходимо провести переделки приспособлений в погребах лодки.

В связи с этим МТК постановил: для боевой стрельбы в заграничном плавании на лодку отпустить короткие стальные и чугунные снаряды. Короткие отпусались разряженными, а чугунные – снаряженные черным порохом и с трубками французского образца. Управляющий Морским министерством утвердил постановление Комитета. Об этом немедленно сообщили в ГУКиС, Главному командиру Кронштадтского и С.-Петербургского портов. Это решение распространилось и на канонерскую лодку «Манджур». И лишь спустя много лет на Дальнем Востоке, где обе лодки несли службу, их снабдили штатным боезапасом согласно спецификации.

А пока на Большом Кронштадтском рейде выстроились корабли Балтийского флота. Государь император соизволил осмотреть боевые корабли, только что пришедшие из дальнего плавания. Среди них в общем строю стояли вновь построенные канонерские лодки «Кореец» и «Манджур». «Кореец» готовилась к отправке к месту службы на Дальний Восток, а «Манджур» заканчивала испытания. Император, побывав на них, остался доволен их внешним видом и тщательностью постройки. В результате 19 июня 1887 г. по Морскому ведомству объявили приказ № 348, где, в частности, говорилось: «Государь император после осмотра ка-

**Гонконг. Канонерская лодка «Кореец»  
во время перехода на Дальний Восток**

нонерских лодок «Манджур» и «Кореец» отметил тщательное их изготовление по всем частям». Командирам лодок капитанам 2-го ранга Чухнину и Остолецкому, а также господам офицерам в приказе объявлялось «высочайшее благоволение». Команде означенных лодок вручили в награду – унтер-офицерам по 2 рубля, а нижним чинам по 1 рублю серебром.

Обменявшись салютом с батареей крепости, 10 августа 1887 г. в 8 часов 30 минут канонерская лодка «Кореец» навсегда покинула берега Балтики. Лодка под шестью котлами шла на randevу с императорской яхтой «Держава». В соответствии с приказом, лодка должна была встретить яхту у берегов Дании, у Борнгольма, в 7 милях от маяка Хаммерен.

Погода свежела. Дул ветер – 5-6 баллов. По донесению командира капитана 2-го ранга К.С. Остолецкого, при 80 оборотах в машине стали заметны перебои винтов. 12 августа в полдень, отсалютовав флагу адмирала, на контркурсах разошлись с фрегатом «Князь Пожарский», идущим под флагом контр-адмирала П.Н. Назимова.

13 августа в 7 часов открылся маяк Хаммерен. Расстояние в 577 миль прошли за 2,5 суток, идя средним ходом 9,6 узла. В 7 часов вечера сигнальщики обнаружили яхту «Держава», шедшую под брейд-вымпелом е.и.в. государя императора. По сигналу с яхты лодка вступила ей в кильватер, держась на расстоянии 3-4 кбт. В 10 часов к отряду присоединилась яхта «Царевна». По сигналу с «Державы» лодка далее проследовала в кильватер «Царевне».

14 августа пришли в бухту Киогэ и встали на якорь. В 10 часов утра в бухту вошла яхта Dannebrog с королями Дании и Греции на борту. «Кореец» приветствовал гостей салютом. Во время перехода русского царя на Dannebrog произвели салют в 31 выстрел. Подняв якоря, яхта ушла в Копенгаген. В 11 часов вечера лодка, приняв лоцмана, пошла на внутренний рейд и встала на оба якоря.

На переходе от Кронштадта до Копенгагена лодка израсходовала 3684 пуда угля.

18 августа в 6 часов утра, завершив придворные обязанности, «Кореец» снялась с якорей и направилась в Шербург (Шербур, Франция). На следующий день, используя свежий ветер, в помощь к машинам поставили косые паруса. Поддерживая в машинах 68-74 оборота, пошли со средней скоростью 8,5 узла. Из-за усилившегося волнения начались перебои винтов. В своем донесении командир объяснял это небольшой осадкой судна.

Ветер постепенно крепчал. При этом заметили, что «при поставленных косых парусах нести бизань было совершенно невозможно, вследствие сильного ее действия на лодку (в боковом направлении), руль приходилось все время иметь на ветре один шлаг». Кроме того, по словам командира, «мостик непрерывно обдавало волной, так что пользоваться биноклями было

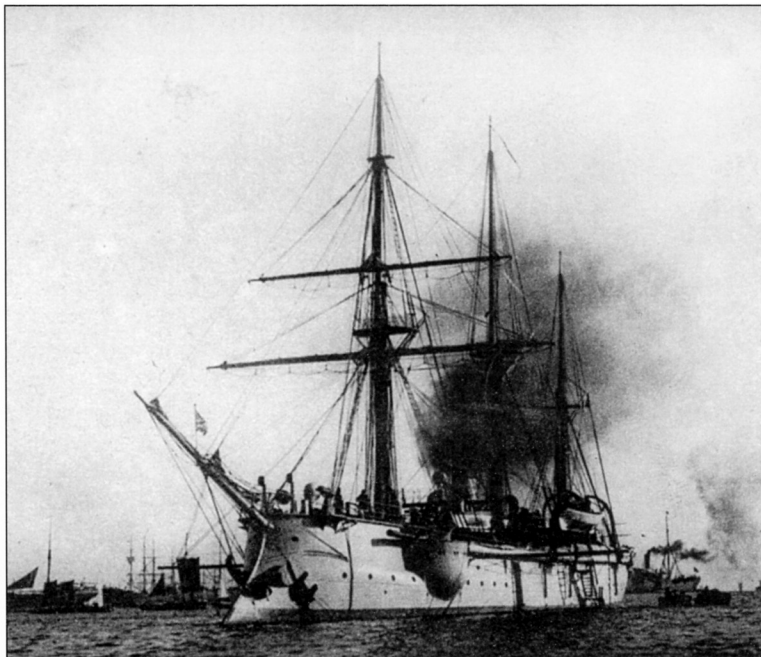


Фото из собрания Ю.А. Ликина

невозможно». Лодка с трудом шла со скоростью 4 узла, имея по 64 оборота в обеих машинах. Развить обороты больше не могли из-за сильных перебоев в машинах.

21 августа к 8 часам ветер дошел до 8 баллов. Барометр продолжал падать. Ход лодки при 52 оборотах уменьшился до 3 узлов. Перебои в машинах постоянные, винты при этом оголялись совершенно. К 10 часам ветер усилился до 9 баллов, громopodobные удары волн в нос ежеминутно сотрясали корабль. В 11 часов при ветре StW, доходящем до 10 баллов, не видя никакой возможности держаться на курсе и из-за сильного перебоя винтов, машины остановили. Чтобы лодку не развернуло лагом к волне, поставили грот-триссель, но так как его оказалось недостаточно, то поставили бизань и закрепили руль при положении влево. Таким образом, лодку удавалось держать в бейдевинд на левый галс при 7 румбах от ветра и при 8 румбах дрейфа со скоростью 1 узел. Размахи качки стали довольно стремительные, доходящие до 25°, но при этом полубак волны не брал.

22 августа к 10 часам утра шторм начал стихать. Через некоторое время запустили машины. «Кореец» пошла со скоростью 5-6 узлов. Определились. За время шторма ее отнесло на NNO на 44 мили. После осмотра лодки командир отметил удачную конструкцию шпигатов. Вода, попадавшая на палубу, не успевала дойти до половины палубы – сразу же уходила за борт.

25 августа вошли на внутренний рейд Шербурга и встали на «мертвый» якорь. Лодка, пройдя 947 миль и пережив сильный шторм, показала неплохие мореходные качества. В Шербурге перекарасились в белый цвет. Погрузив уголь и припасы, направились дальше.

15 сентября в 8 часов утра, снявшись с якоря, лодка вышла из Алжира и направилась в Пирей. Шли под 4 котлами. Пользуясь попутным ветром в помощь к машинам, подняли паруса, идя со скоростью 9 узлов. 20



сентября при входе в Саламинскую бухту встретили итальянский отряд. Салютовали итальянскому флагу 13 выстрелами. В 11<sup>3/4</sup> часов встали на якорь. От Алжира до Пирея прошли 1 096 миль за 5 суток и 3,5 часа со средней скоростью 9,8 узла. На переходе проводились артиллерийские, пожарные и водяные учения. С 19 сентября из-за сильной жары давали команде воду, разбавленную красным вином.

21 октября лодку посетили вместе с принцем Валлийским король и королева эллинов. 24 октября «Кореец» ходила к камням Pedro – Kargo, находящимся между островами Егино и Парос на артиллерийские стрельбы. С 25 октября на лодке начали проводить занятия с командой по расписанию, принятому в отряде судов Тихого океана под командованием контр-адмирала Копытова.

27 октября, имея пары в 4 котлах, пошли в Хиос. Спустя три дня пришли в Смирну. В дальнейшем поход проходил без происшествий. 31 декабря того же года лодка прибыла в Александрию, а 15 января 1888 г. вышли из Александрии и, направляясь вдоль африканского побережья, проследовали в Порт-Саид. Через три дня «Кореец» вошла в Суэцкий канал. Лодка продвигалась вперед, с каждым днем приближаясь к цели. Иногда швартовались к берегу, пропуская встречные суда. Все шло хорошо пока 19 января не произошло навигационное происшествие. Лодка шла в тесной компании двух пароходов, идущих впереди и сзади. Внезапно передний пароход замедлил ход, и, чтобы не столкнуться с ним, «Кореец» приняла вправо,

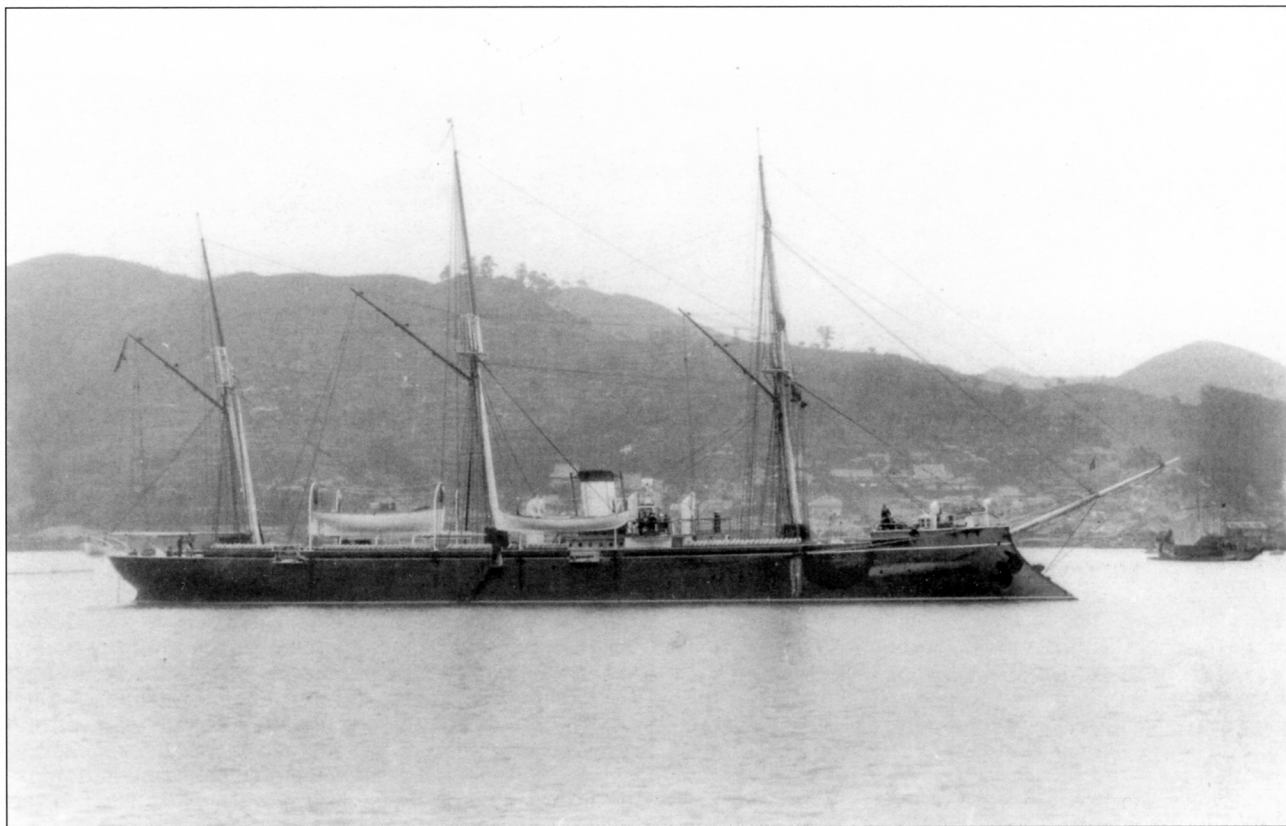
**Пройдя полсвета, «Кореец» пришла на новое место службы – на русский Дальний Восток. На лодке «генеральная сушка белья». Обратите внимание на положение кормового шестидюймового орудия. После включения лодки в состав Сибирской флотилии ее перекрасили**

навалившись на фарватерную бочку, которая со скрежетом прошла вдоль правого борта. При этом лопасти винта правой машины, ударив по бочке, погнулись. Прибыв в Суэц, спустили водолаза, который обнаружил незначительный прогиб лопасти винта. По словам командира, хотя повреждение оказалось незначительное, но тем не менее мощность правой машины уменьшилась на 1,4 % (так в документе – В.К.).

30 января пришли в Аден. Со встречных пароходов сообщали, что в Индийском океане сильно штормит. Помня о пережитом шторме в Атлантике, решили переждать в Адене 10 дней, пока не пройдет в океане муссон. Английская лодка, демонстративно показывая свою удаль, вышла в океан, но вскоре вернулась, сильно потрепанная штормом. 10 февраля вышли в океан. 21 февраля пришли в Коломбо. Далее поход проходил без особых происшествий. 27 марта лодка, закончив переход, отдала якорь на рейде Нагасаки. По сведениям командира, несмотря на небольшое водоизмещение, «Кореец» в штормовом море держалась превосходно. Качка была плавной, размахи незначительные от 3 до 10 градусов. Благодаря полубаку корабль «воды не брал».



## Нагасаки — Владивосток



Закончив текущий ремонт в Нагасаки, «Кореец» прибыла 8 мая 1888 г. во Владивосток и тут же приступила к выполнению своих обязанностей. И уже 15 июля она, отдав якорь на рейде Чемульпо, заменила «Бобра» в качестве стационара в этом порту. С наступлением осени, 8 сентября она перешла в Нагасаки. В октябре она вновь оказалась на рейде Чемульпо, находясь в распоряжении посланника. 22 ноября, прибыв в очередной раз из Чемульпо, стала на якорь в Нагасаки, а оттуда проследовала в Кобе. Здесь стояли под флагом командующего эскадрой Шмидта «Дмитрий Донской» и клипер «Разбойник». 2 декабря по приказу командующего она проследовала в Иокогаму. Так началась ее служба в дальневосточных водах в основном в качестве стационара, последовательно находясь на службе то в Иокогаме, то в Кобе, но в основном в корейском порту Чемульпо, откуда ей уже не суждено было вновь вернуться на Балтику.

1 января 1889 г. в соответствии с приказом № 436, подписанным императором, командира лодки Остонецкого произвели в капитаны 1-го ранга с оставлением в должности. В начале 1889 г. «Кореец», начала готовиться в поход. 4 февраля в 8.00 утра лодка вышла в Японское море. Шли

**«Кореец» во время службы на Дальнем Востоке. Обратите внимание на окраску корабля**

**Зимой корабли эскадры находились в Нагасаки. Здесь они ремонтировались, пополняли запасы, а команды получали отдых. На этом снимке «Кореец» представлена во всей своей красе, как и на предыдущем снимке, на восьмидюймовой пушке отсутствует щит, а наличие стоек рядом с орудием, говорит о проведении монтажных работ, возможно, по установке щита**

под пятью котлами. Спустя сутки начался сильный шторм с грозой, в результате чего лодка легла в дрейф. К 17 часам ветер стих, продолжили путь дальше. 7 февраля в полночь вошли на рейд Кобе и стали на якорь. Утром, дождавшись лоцмана, вошли во внут-



Фото из собрания Ю.А. Ликина



ренный рейд порта (Серединное море). Спустя два дня прибыли в Нагасаки и в 10.00 утра стали на якорь. За пять дней, идя средним ходом (5,9 – 7,7 узла), лодка прошла 757 миль.

Пополнив запасы, 22 февраля «Кореец» уже входила на рейд Чемульпо. Вице-адмирал Шмидт, находясь в Шанхае, 15 марта через русского поверенного в делах в Корею передал, чтобы находившаяся там «Кореец», к 20 марта прибыла в Шанхай. Получив приказ, лодка

**Основным местом службы лодки стал корейский порт Чемульпо**

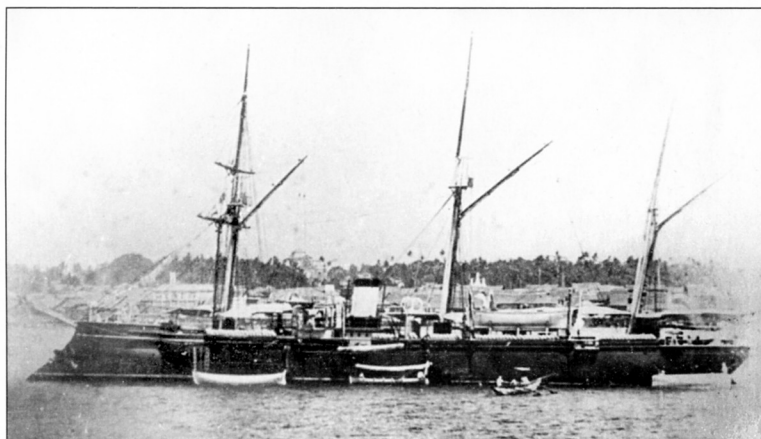
направилась по назначению, прибыв на место в точно назначенный срок. На следующий день, став рядом с «Нахимовым», она получила задание посетить прибрежные районы. Шмидт, перейдя на «Кореец», возглавил экспедицию. Под флагом командующего и с офицерами «Нахимова» на борту, лодка обошла все прибрежные районы с заходом на Седельные острова, демонстрируя русский флаг и попутно знакомя молодых офицеров с местом их будущей службы. Закончив обход, «Кореец» в конце марта вернулась в Чемульпо. 30 марта на «Нахимове» следом за ней на рейд порта прибыл с инспекцией адмирал. 14 апреля лодка отдала якорь в Нагасаки, простояв там до середины мая, а затем вернулась во Владивосток.

13 мая 1889 г. во Владивосток прибыла канонерская лодка «Манджур», построенная по тому же проекту. Однотипные лодки, демонстрируя командованию свои боевые возможности, на рейде занимались эволюциями и стрельбой по мишеням.

Помимо заграничных плаваний по плану эскадры, «Кореец» регулярно выполняла задачи внутреннего плавания в рамках программы для судов Сибирской флотилии. 22 июня, получив задание от командования СФ, отправилась на Сахалин. Выполнив приказ, 21 июля лодка прибыла обратно. 19 августа 1889 г. в соответствии с приказом № 100 по Морскому ведомству мореходную канонерскую лодку «Кореец» включили в состав Сибирского флотского экипажа с отчислением из 1-го флотского экипажа.

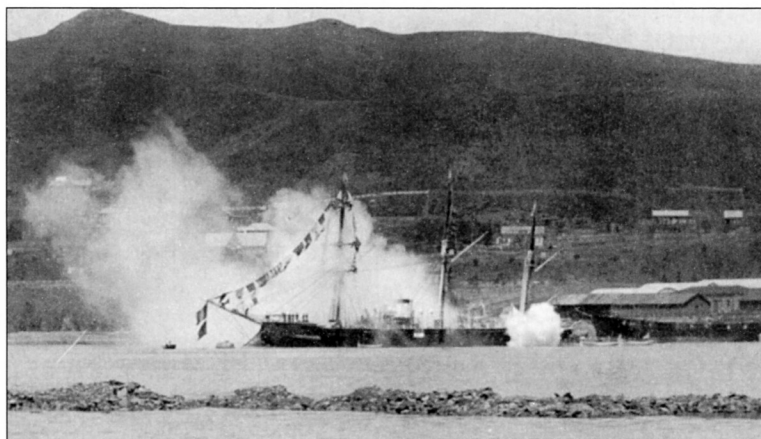
2 сентября назначили нового командующего эскадрой Тихого океана. Эскадру возглавил вице-адмирал П.Н. Назимов. Почти одновременно с этим событием 11 сентября 1889 г. Владивосток объявили военной крепостью со всеми вытекающими последствиями.

С 28 декабря 1889 г. по январь 1890 «Кореец» совместно с канонерской лодкой «Бобр» участвовала в описании портов Вейхайвей, Талиенван, бухт Маглай и Пирай и Корейского пролива. Одновре-



**Вверху: канонерская лодка «Кореец» в одном из портов Юго-Восточной Азии**

**Внизу: после того как бухта Золотой Рог освобождалась от льда корабли эскадры из Нагасаки переходили во Владивосток. На снимке «Кореец» производит салют из 9-фн орудий в честь посещения Владивостока с дружественным визитом кораблей Англии, Германии и Франции**



***Полуброненосный фрегат «Память Азова». На этом корабле совершил путешествие по Дальнему Востоку цесаревич Николай Александрович***

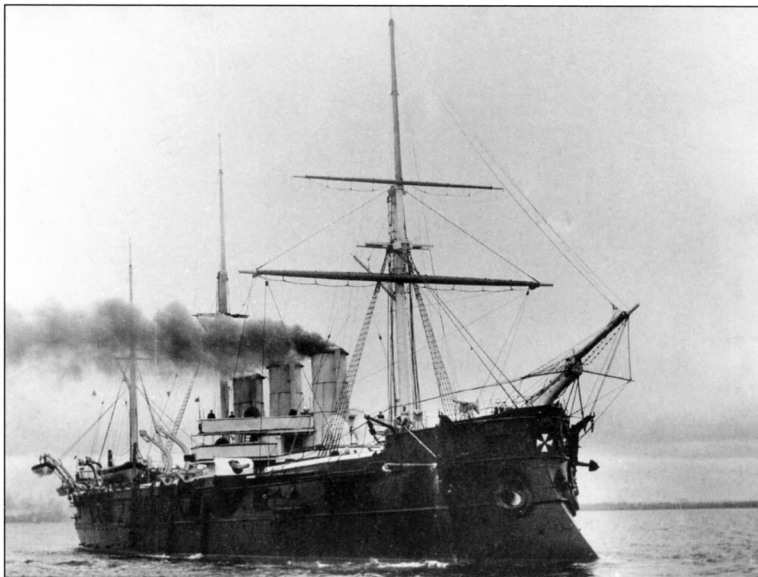
менно с составлением описаний и уточнения карт изучаемые объекты фотографировались и заносились в отчеты. Не обошли вниманием и Порт-Артур<sup>1</sup>. 7 декабря совместно с «Манджуrom» она прибыла в Нагасаки. В декабре «Кореец» под флагом командующего эскадрой с разрешения губернатора Нагасаки «обошла» окрестные порты Моги и Обаи. Офицеры составили их подробное описание. До конца года лодка постоянно находилась в плавании. В декабре Остолецкий лодку сдал капитану 2-го ранга Ф.С. Филисову, 7 августа 1889 г. назначенного на эту должность.

В 1891 г. «Корейцу» и «Манджуру» предстояло участвовать в миссии по сопровождению цесаревича Николая Александровича, путешествующего по Дальнему Востоку на фрегате «Память Азова». Для этого в январе обе лодки ввели в состав эскадры вице-адмирала П.Н. Назимова, готовящейся сопровождать цесаревича.

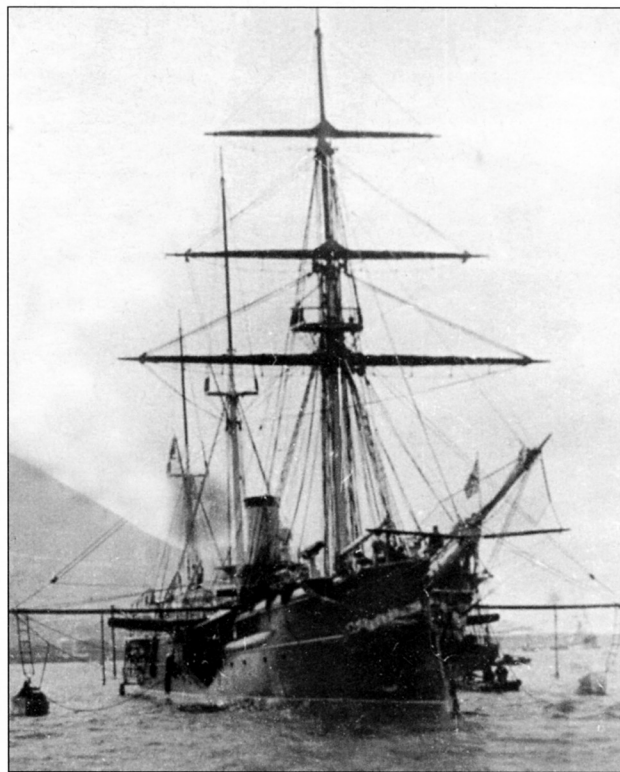
Первоначально Назимов для встречи наследника предполагал выйти в Батавию 20 декабря 1890 г., но получив телеграмму управляющего Морским министерством с приказом примерно 10 февраля встретить цесаревича в Сингапуре, решил выйти 12 января, чтобы по пути успеть зайти в Манилу с прибытием в Сингапур 1 февраля. Перед выходом Назимов приказал командиру «Корейца» дожидаться почты и, получив ее, немедленно отправляться в Гонконг. По прибытию туда требовалось также получить почту и к 1 февраля прибыть в Сингапур. Разобравшись с почтой, лодка 29 января отдала якорь на рейде Сингапура.

Следуя из Манилы, 30 января в Сингапур прибыл «Адмирал Нахимов» под флагом командующего и все вместе начали ожидать подхода «Памяти Азова» с цесаревичем на борту, который в это время находился в Коломбо. 1 февраля на внешнем рейде отдала якорь «Манджур».

12 февраля из Коломбо наследник направился в Сингапур. Наконец 18 февраля на горизонте появились дымы. Спустя некоторое время даже невооруженным глазом можно было видеть, что это под сопровождением полуброненосного фрегата «Владимир Мономах» под флагом наследника подходит фрегат «Память Азова». На берегу собралась громадная толпа. «Память Азова» с цесаревичем на борту под конвоем «Владимира Мономаха» в 11.00 прибыл в Сингапур. С кораблей эскадры Назимова произвели салют в 25 выстрелов, а команды послали по реям. Суда, стоящие на рейде, произвели ответный салют. В свою очередь с «Памяти Азова» прозвучало 15 выстрелов, а затем два раза по 21 выстрел в честь английского и сиамского флагов. В 11.30 корабли стали на якорь. Начальник эскадры и русский консул А. Выводцев по-



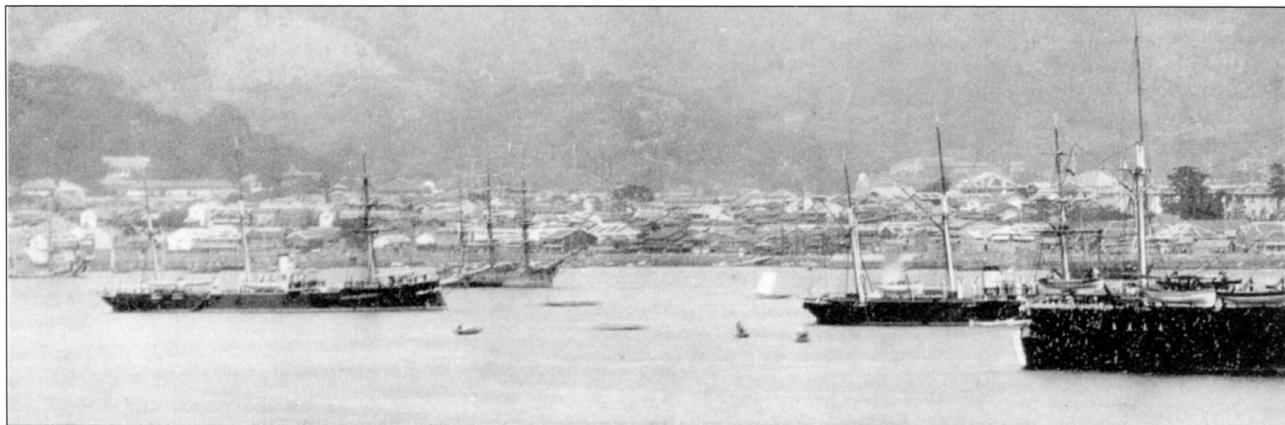
спешили на «Память Азова» для доклада. Затем начались протокольные встречи и визиты. На следующий день, так как корабли грузили уголь, наследник с сиамским королем временно отбыли на «Адмирал Нахимов» и целый день находились там. 20 февраля «Кореец», сопровождая сиамскую яхту, в 8.00 направилась в Бангкок. Целью похода было разведать фарватер реки Менам и подходы к порту. Туда по плану посещения



***Канонерская лодка «Манджур» во время встречи цесаревича***

<sup>1</sup> Подробнее смотри РГА ВМФ фонд 417, оп. 1, д. 279, 352, 453, 677, 745, 927, 1236, 1266, 1343, 1372, 1768, 1945, 2805, 3200, 3095, 3664 и 3981.





**Вверху: рейд Сингапура. Слева направо стоят: канонерские лодки «Манджур», «Кореец» и фрегат «Память Азова».**

**Внизу: в Сингапуре цесаревич вместе со всеми сфотографировался на память. В первом ряду слева направо сидят: сиамский наследный принц; цесаревич Николай Александрович; король Чулалонгкорн; принц Георгий Греческий; сиамский военный министр. Третий ряд: второй слева князь В.А. Барятинский за ним слева с орлом на головном уборе стоит князь В.С. Кочубей, справа от него – лейтенант Клад; пятый – вице-адмирал П.Н. Назимов за ним слева стоит князь Ухтомский, а справа – русский консул Выводцев; седьмой – командир «Владимира Мономаха» кап. 1 р. Э.В. Дубасов; восьмой – контр-адмирал В.Г. Басаргин за ним слева командир «Адмирала Нахимова» А.В. Федотов, справа от него – лейтенант Кроун и Е.Н. Волков.**

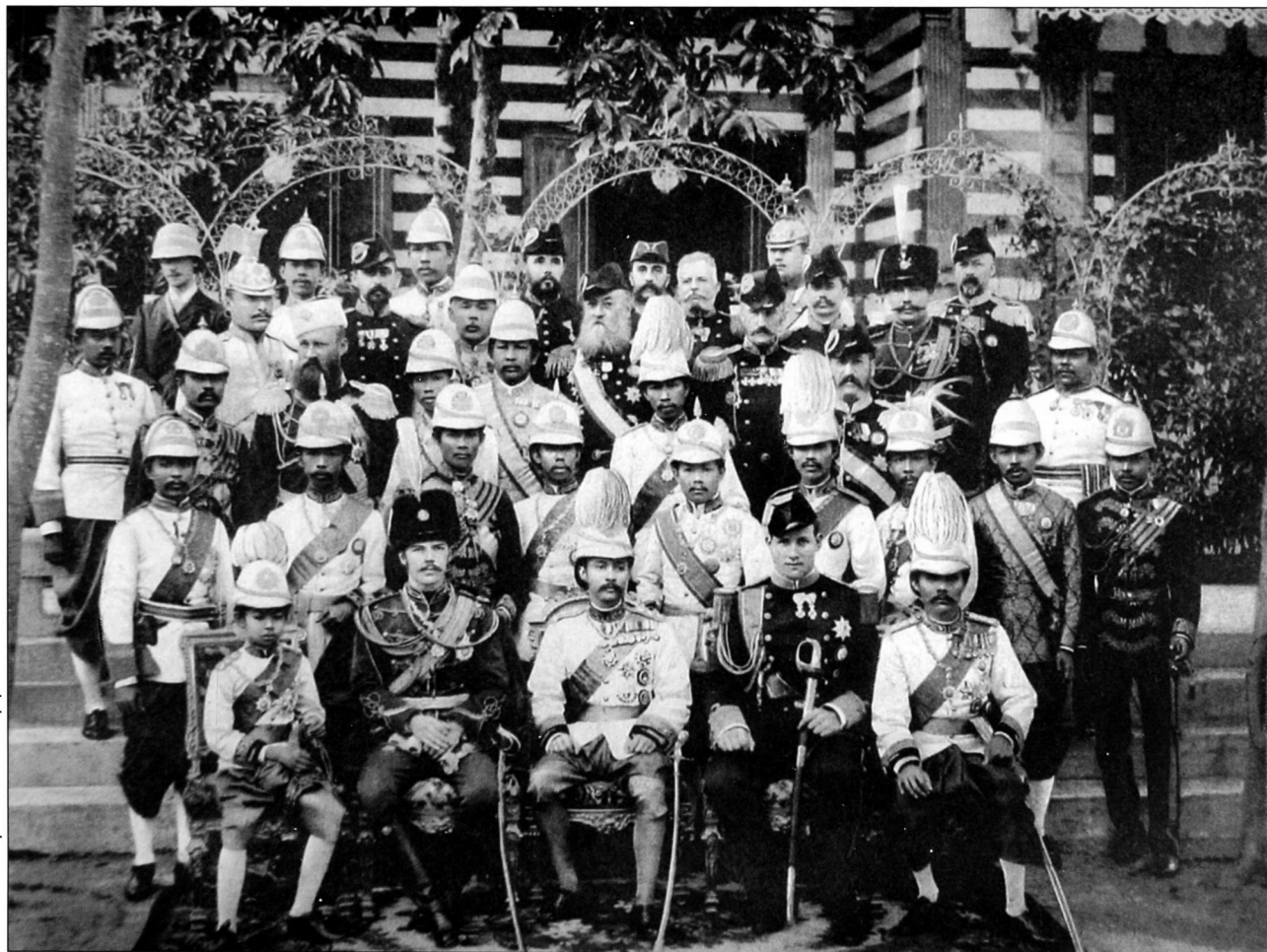


Фото из собрания В.Е. Варфоломеева

собирался наследник. 22 февраля лодка прибыла в порт назначения и сразу же начала грузить уголь, приняв 40 тонн, а затем приступила к выполнению задачи.

21 февраля для следования в Батавию вся эскадра вышла в море. «Манджура» оставили в Сингапуре дожидаться фельдъегеря, прибывающего из Петербурга. 23 февраля наследник прибыл на рейд Приока. После протокольных мероприятий кавалькада во главе с цесаревичем проследовала в Бангкок, 7 марта прибыв в Сиамский залив. В это время «Кореец» вышла в море для встречи «Манджура», прибывающей в Бангкок. После этого она в большую воду в три утра проследовала по маршруту движения цесаревича, который 8 марта проследовал на сиамской яхте вверх по реке Менам в Бангкок. «Манджур» вернулась в Сингапур, имея фельдъегеря на борту.

11 марта «Кореец» получила приказ следовать в Сайгон и там ожидать эскадру. Как и ранее лодка должна была пройти по маршруту наследника, исследуя фарватеры рек. Через два дня за лодкой в Сайгон вышла вся эскадра. Встретив в условленном месте «Корейца» и выяснив условия плавания по маршруту, Назимов оставил на внешнем рейде «Адмирала Нахимова», имеющего большую осадку, а сам с другими кораблями, имея головной «Корейца», направился в Сайгон. Через четыре часа пришли к пункту назначения. Пока эскадра занималась протокольными мероприятиями, «Кореец» и «Манджур» 18 марта получив приказ, направились в Гонконг. По прибытию на место начали ожидать эскадру.

23 марта вся кавалькада направились в Гонконг, а оттуда в Китай. Выполнив официальную часть, корабли взяли курс к японским островам<sup>1</sup>, 15 апреля прибыв в Нагасаки. На рейде Нагасаки 20 апреля 1891 г. собралась внушительная русская эскадра, среди прочих кораблей в торжествах по поводу прихода на рейд «Памяти Азова» с цесаревичем



**Вверху: Кобе, 6 мая 1891 г. Торжества по случаю прибытия наследника в Японию. В центре снимка полуброненосный фрегат «Владимир Мономах».**

**Внизу: фрегат «Владимир Мономах». Цесаревич среди офицеров кораблей эскадры Тихого океана.**



на борту участвовала и «Кореец». Простояв там девять дней, наследник в сопровождении консула и членов свиты направились в Кагосиму. Эскадра, в свою очередь, получив разрешение от властей, 24 апреля также проследовала туда. Из Кагосимы она перешла в

1 Во время путешествия по Японии находясь в городе Киото цесаревич на рикшах совершил поездку в г. Оцу. На обратном пути в Киото японский полицейский, стоявший в оцеплении, совершил покушение на Николая Александровича. Как выяснилось впоследствии, фанатик по имени Цуда Синдзо (Цуда Сандзо) нанес цесаревичу скользящий удар саблей (мечом) в ножнах по правой стороне головы.

Вот как описывает это происшествие сам будущий император: «Я повернулся и увидел мерзкую рожу полицейского, который второй раз замахнулся на меня саблей в обеих руках. Я только крикнул: «Что, что тебе?» и выпрыгнул через джейн-риксу на мостовую. Увидев, что урод направляется ко мне и что никто не останавливает его, я бросился бежать по улице, придерживая кровь рукой, брызнувшую из раны. Я хотел скрыться в толпе, но не мог, потому что японцы, сами перепуганные, разбежались во все стороны».

От неминуемой смерти наследника спас принц Георгий греческий, сопровождавший цесаревича во время путешествия. Принц ударил полицейского бамбуковой палкой по голове, и тот свалился без чувств. Во время разбирательства выяснилось, что обвиняемый, являясь членом одной из тайных самурайских организаций, ненави-

дел не русских, а питал неприязненные отношения к иностранцам вообще. Русский посланник Д.Е. Шевич считал в происшедшем виноватыми министра внутренних дел Сайго, министра юстиции Ямадо и министра иностранных дел Аоки, которые в результате подали в отставку. Цуду приговорили к пожизненной каторге, но он вскоре умер в тюрьме. С того момента будущий русский царь возненавидел японцев и называл их не иначе как «косоглазые япошки».

О здоровье наследника постоянно беспокоились как соотечественники, так и иностранцы. Проявил беспокойство и заботу о здоровье Николая Александровича и император Японии Мейдзи, 1 мая, посетив его на «Памяти Азова». Посылали телеграммы и с кораблей эскадры. Об этом говорят многочисленные телеграммы, поступающие в адрес князя В.А. Барятинского, сопровождающего цесаревича в походе. Интерес представляет телеграмма, посланная с «Корейца».

Given in Nagasaki station Kobe 16.5.91.

16.5.91. 9h 50m Kobe, L.Amiral Nasimoff

Koreyetz po poniatnom vachemou prevoshoditestvou chuuvstvom rechaetsa sprosito o zdorovii Ego imperayorskago visochestva, Filissoff.

Кобе, где уже стояли: «Джигит», «Бобр», «Кореец» и «Манджур». Здесь при осмотре окрестностей города произошел неприятный инцидент с нападением на цесаревича<sup>1</sup>.

После завершения визита вся эскадра Назимова, конвоируя «Память Азова», направилась во Владивосток. Корабли шли раздельно, «Кореец» и «Манджур» прибыли туда 16 мая. Во Владивостоке цесаревич изволил осмотреть бухту Посыета. Вечером того же дня «Память Азова» вместе с «Корейцем» и «Манджуrom» направились по назначению, а на следующий день вернулись обратно во Владивосток. Интересно заметить, Николай Александрович на память о путешествии на Дальний Восток привез модель канонерской лодки «Кореец», выполненную из панциря черепахи в японской мастерской Эмиро Эзаки, находящейся в Нагасаки. Ныне эта изящная реликвия размером 51х23х31 мм хранится в фондах ЦВММ под инв. № 450.

Выполнив придворные обязанности, лодки приступили к выполнению боевой задачи<sup>2</sup>. Спустя некоторое время кают-компания «Корейца» и «Манджура» по подписке среди офицеров заказали золотые жетоны, посвященные памятным событиям путешествия цесаревича на Дальний Восток в 1890-1891 гг. «Манджур» в июне вышла на службу в Ханькоу, а спустя месяц отсюда перешла в Шанхай. А «Кореец» в составе эскадры («Джигит», «Янчиха» и «Сучена») под флагом вице-адмирала Назимова 16 июля 1891 г. совершила поход по бухтам Владивостока. Лодка 18 июля, отделившись от отряда, с пограничным комиссаром на борту посетила Новгородский пост (Назимов, вспомнив молодые годы, захотел посетить места своей прежней службы, но из-за непогоды экскурсия сорвалась). 25 июля корабли стали на якорь в бухте Гайдамак, а спустя два дня, имея на буксире миноносцы, эскадра проследовала во Владивосток.

5 августа, вернувшись во Владивосток, эскадра начала готовиться к торжественным мероприятиям по случаю прибытия 8 августа на рейд с дружественным визитом английской эскадры. «Корейцу» не пришлось участвовать в этих мероприятиях, так как 9 августа лодка получила задание произвести промерные работы у острова Путятина (залив Стрелок) в бухте Абрек. Спустя три дня на помощь лодке туда же направился клипер «Джигит». 15 августа бухту посетил Назимов, имея флаг на «Нахимове». Фрегат сопровождали два миноносца. 23 августа «Кореец» вернулась во Владивосток. На следующий день ее вывели из состава эскадры и передали в распоряжение командира Владивостокского порта. В октябре 1891 г. лодка встала на ремонт. Устранив неполадки, 1 ноября того же года она вышла в море на пробу машин.

МТК, заботясь о создании совершенных кораблей, постоянно запрашивал командиров плавающих судов о замеченных недостатках по механической и артиллерийской частям. На этот раз запрос касался крыйт-камер, погребов боезапаса, арсеналов, механизмов подачи снарядов и других сопутствующих элементов. Ответы командиров в 1891 г. рассматривались в МТК на занятиях по артиллерии. В результате переписки выяснилось, что на «Корейце» вместимость крыйт-камеры достаточна, но выяснились и недочеты. Так, например, вопреки приказу управляющего Морским министерством от 24.02.1884 г. № 31 о замене масляных

фонарей стеариновыми свечами на лодке продолжали пользоваться наряду с электрическим масляным освещением крыйт-камеры, что признали нарушением. В отличие от других кораблей на лодке помещение было сухим, и личный состав в нем мог находиться сколь угодно долго. В дополнение к этому командиры отмечали, что вентиляция помещения крыйт-камеры была хорошей. Бомбовые погреба на лодке также содержались в исправности. Подача снарядов и зарядов на «Корейце» хотя и удовлетворяла требованиям, но была крайне неудобна в эксплуатации. Как выяснилось на учении: в течение 10 минут было подано всего по 5 снарядов к большим пушкам и 8 к 9-фн орудиям. Одновременно с этим комиссия обнаружила порчу цинковых ящиков для патронов к 37 и 47-мм орудиям. Как выяснилось, порча происходила из-за нарушения технологии изготовления ящиков на заводе (не производилось удаление следов от паяльной кислоты). Впрочем, эти недостатки выявились и на других кораблях.

17 ноября прибыл контр-адмирал П.П. Тыртзов 1-й, назначенный вместо Назимова начальником эскадры. 20 ноября 1891 г. Назимов сдал эскадру. 30 декабря того же года в целях улучшения организации службы и боевой подготовки распоряжением управляющего Морским министерством произошло разделение судов на 12 классов. В связи с этим фрегаты «превратились» в крейсера 1-го ранга, а в феврале 1892 г. в соответствии с новой классификацией «Корейца» вместе с другими лодками перевели в класс мореходных канонерских лодок (пр. № 18 от 1.02.1892 г.). В Сибирской флотилии наличные суда распределились по классам следующим образом: к IV классу причислили мореходные канонерские лодки «Манджур», «Кореец», «Бобр» и «Сивуч»; к VII – транспорт «Алеут»; к VIII – миноносцы «Янчиха» и «Сучена»; к IX – миноноски № 76, 77, 78, 79, 80 и 90; к XI – портовое судно «Польза». Хотя мореходные канонерские лодки и числились в составе Сибирского флотского экипажа, тем не менее они постоянно находились в заграничном плавании по плану начальника эскадры Тихого океана. Канонерские лодки «Горностай» и «Нерпа», шхуны «Тунгус» и «Ермак» причислили к Владивостокскому порту. Кроме того, для СФ приобрели портовое судно «Силач», а в Швеции для флотилии строился транспорт «Якут». Вместе с тем 27 апреля 1892 г. из списков судов из-за непригодности их к дальнейшей службе исключили: клипер «Абрек», транспорт «Японец», лодки «Морж», «Соболь» и «Нерпа», а также колесный пароход «Амур».

16 января 1892 г. все корабли до половины приспустили гюйсы и кормовые флаги. Траурные мероприятия провели по случаю кончины 12 января великого князя Константина Николаевича, так много сделавшего для становления парового флота империи.

1 20 апреля на рейде Нагасаки находились: фрегаты «Память Азова», «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах», клипер «Джигит», канонерские лодки «Бобр», «Манджур» и «Кореец», пароходы «Петербург», «Владивосток» и «Байкал».

2 Пребывая во Владивостоке, цесаревич участвовал 17 мая 1891 г. в закладке памятника исследователю Дальнего Востока адмиралу Г. Невельскому; 18 мая присутствовал при закладке сухого дока имени цесаревича Николая, а 19 мая участвовал в установке первой шпалы на Великой Сибирской железнодорожной магистрали. В тот же день он присутствовал при заливке фундамента здания железнодорожного вокзала во Владивостоке.

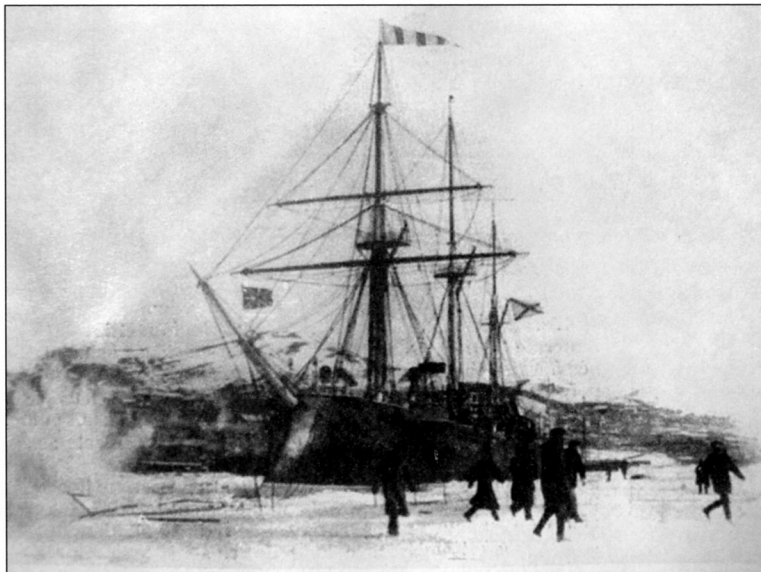


**«Ледовая» эпопея «Корейца» и «Манджура». В некоторых местах, где лед не поддавался пропилу, его подрывали патронами**

В апреле того же года в составе отряда «Кореец» совершила поход по Амурскому заливу. В отряд кроме нее входили миноносцы «Янчихэ» и «Сучена». Целью похода было составление описи и подробных карт бухт и заливов Приморья.

В августе 1892 лодка вместе с другими судами стояла в Амурском заливе. В ночь с 18 на 19 августа младший флагман эскадры Тихого океана перенес свой флаг с «Дмитрия Донского» на «Кореец», а крейсер в это время вышел в Уссурийский залив для проведения стрельб. После его возвращения в ночь на 27 августа флагман перенес флаг обратно на крейсер. 30 августа П.П. Тыртова, получившего чин вице-адмирала, высочайшим указом утвердили на должность старшего флагмана эскадры Тихого океана. В этот же день корабли расцвелились флагами и произвели салют в честь тезоименитства императора.

В осенние месяцы (сентябрь и октябрь) в Амурском заливе «Кореец» совместно с «Дмитрием Донским» и «Витязем» под флагом начальника эскадры участвовала в учениях. Сразу же после учений во главе с флагманом «Бобр» и «Кореец» направились в Иокогаму. 8 ноября корабли без происшествий прибыли в пункт назначения. Здесь узнали, что 30 ноября младшим флагманом эскадры назначили контр-адмирала С.П. Тыртова 2-го (вступит в должность по прибытию 1 марта 1893 года). Как и было заведено, на зиму корабли эскадры начали прибывать в Нагасаки. 19 ноября из Владивостока прибыл «Забияка». Здесь уже стоял «Витязь» под флагом старшего флагмана вице-адмирала П.П. Тыртова 1-го, «Бобр» и «Кореец». Таким образом, к 20 декабря на рейде собрались все корабли эскадры. За три дня до этого «Забияка» получил приказ на зимовку следовать в Иокогаму. В такой дис-



позиции корабли эскадры встретили новый 1893 год.

Отпраздновав рождество и новый год, «Кореец» получила приказ отправляться на Филиппины. 26 января лодка, благополучно совершив переход, отдала якорь на рейде Манилы. Через некоторое время из Манилы она проследовала в Гонконг, для встречи нового командира, куда тот должен был прибыть. В феврале 1893 г. капитан 1-го ранга Филисов на основании ст. 123 кн. VIII Св. М.П. лодку сдал капитану 2-го ранга В.Х. Иенишу 1, до этого командовавшего броненосцем береговой обороны «Стрелец». С новым командиром лодка в середине марта направилась в Нагасаки и простояла там до 20 апреля. Во второй половине месяца она получила приказ следовать в Ханькоу. Находясь там, в качестве стационара, лодка 27 июня приняла участие в похоронах шведских миссионеров,

**Владивосток 12 марта 1895 года. Портовое судно «Силач» выводит мореходные канонерские лодки «Манджур» и «Кореец» на рейд**





**Владивосток 16 марта 1895 года. Уход мореходных канонерских лодок «Манджур» и «Кореец» на присоединение к эскадре Тихого океана: I – Устье рейдового канала; II – Мореходная канонерская лодка «Манджур»; III – «Кореец»; IV – Портов. судно «Силач» с угольн. баржей; V – Колимер. судно «Стрелок»; VI – Угольная баржа; VII – Пристань Добровольного флота; VIII – Командир порта с портовыми техниками съехавшие лед после смотра уходящим лодкам**

погибших от рук китайских националистов. После окончания службы, «Кореец» 29 июля вернулась во Владивосток.

Летом эскадра потеряла крейсер «Витязь», который 1 мая выскочил на камни в порту Лазарева. Все попытки спасти корабль ни к чему не привели и 20 июня его исключили из списков. В этом же году «Манджур», столкнувшись с «Сивучем», погнула свой правый вал. И только через четыре года в Нагасаки его удалось от-

ремонтировать. Одновременно с этим Сибирская флотилия пополнилась новыми кораблями. 23 июня во Владивосток прибыли портовое судно «Силач» и миноносцы «Нарген» и «Гогланд», которых через некоторое время переименовали. 19 июля первый получил название «Уссури», а второй – «Сунгари».

В конце года во Владивостоке портовое судно «Силач» от пристани Добровольного флота до острова Русский провело первое «ледовое» плавание.

## Чифу

1 января 1894 г. высочайшим указом контр-адмирала С.П. Тыртова 2-го произвели в вице-адмиралы. В соответствии с этим под грохот салюта, с находящихся на рейде французских и японских кораблей, на флагманском «Адмирале Корнилове» спустили контр-адмиральский флаг и подняли вице-адмиральский. Вместо Тыртова начальником эскадры назначили контр-адмирала Е.И. Алексеева. Во Владивостоке в руководстве также произошли изменения. Командиром СФЭ вместо Кази назначили капитана 1-го ранга И.М. Григораша.

Эскадра, выстроившаяся 13 мая на рейде Владивостока, радуя глаз обывателя, представляла собой внушительную силу. На рейде стояли: крейсера «Адмирал Корнилов», «Адмирал Нахимов», «Рында», «Разбойник», мореходные канонерские лодки «Сивуч», «Кореец», транспорты «Алеут», «Ермак» и портовое судно «Силач». Несколько дней спустя «Кореец» совместно с крейсером «Адмирал Корнилов» вышла в море для практического плавания и проведения стрельб, но не успели корабли далеко уйти, как им вдогонку помчался минный катер с требованием: «Корейцу» немедленно вернуться назад». Возвратившись на рейд, 25 мая лодка получила срочный приказ немедленно следовать в Чемульпо, так как там назревали крупные беспорядки, спровоцированные корейской религиозной сектой. Прибыв на место, лодка сразу же очутилась в эпицентре политических событий, круто изменивших

ситуацию в регионе. Назревала японо-китайская война. Весь сыр – бор начался из-за нарушения китайцами пунктов Тяньцзиньского договора.

Для того чтобы разобраться в событиях, происшедших в Корее, необходимо вернуться назад. В 1885 г. Япония в Тяньцзине подписала с Китаем договор, согласно которому стороны обязались без согласования друг с другом не вводить войска на территорию Кореи. Японо-китайские противоречия из-за Кореи тем временем усиливались. В связи с вспыхнувшим в Корее крестьянским восстанием прокитайское корейское правительство обратилось за помощью к Поднебесной. Китайское правительство тут же ввело в страну войска и начало борьбу с восставшими. Япония незамедлительно обвинила Китай в нарушении Тяньцзиньского договора и в свою очередь также ввела войска в Сеул, попутно свергнув прокитайское правительство. Новое правительство, не теряя времени, обратилось за военной помощью, но теперь уже к Токио. Одновременно с этим 19 июля японскому посланнику в Сеуле из Токио дали широкие полномочия вплоть до объявления о разрыве между странами. Посланник, недолго думая, потребовал от корейцев незамедлительно вывести из Кореи китайские войска. Понятно, что корейцы подобное требование выполнить не могли, а этого и не требовалось, Япония уже давно решила воевать. Внезапно 23 июля без предварительного объявления войны японцы напали на ки-

**«Кореец» во время конвоирования судов эскадры**



тайские войска в Сеуле, а затем развили наступление на юг. И только 1 августа 1894 г. Япония официально объявила Китаю войну, в которой, Пекин потерпел сокрушительное поражение, как на суше, так и на море. Большую роль в разгроме китайцев сыграл японский военный флот. Были несомненно успехи и у армии, победоносно шедшей по китайской территории. Победа Японии на континенте изменила соотношение сил на Востоке. Все державы, имевшие в этом регионе интересы, были озабочены сложившейся ситуацией.

21 августа в Петербурге созвали Особое совещание для определения образа действий в данной ситуации. В результате долгих дебатов, пришли к мнению, что на этом этапе «активное вмешательство не отвечает интересам России».

Англия, боясь непредсказуемого развития событий, пыталась конфликтующие стороны посадить за стол переговоров, но потерпела фиаско. Наконец американцам удалось уговорить воюющие стороны начать диалог<sup>1</sup>. При этом следует заметить, что японцы не прекращали боевых действий и вели себя во время переговоров крайне вызывающе, оскорбляя и унижая

китайских представителей во главе Ли Хун-Чжаном, прибывших в Симоносеки. Дело дошло до того, что на переговорах Ли Хун-Чжан одним из фанатиков был серьезно ранен в лицо, но тем не менее он, лежа в постели, продолжал вести переговоры.

В конце концов, 17 апреля 1895 г. стороны подписали Симоносекский мирный договор. В результате чего Китай признал независимость Кореи, потерял Ляодунский полуостров, о. Формозу (Тайвань), Пескадорские (Пэнхуледао) острова и должен был выплатить победительнице контрибуцию в размере 200 млн. лан. Обмен ратификационными грамотами должен был произойти до 8 мая 1895 г.

Пока шла война, в России особо не «чесались», а когда Япония, образно выражаясь, перебралась на континент и «оттяпала» у Пекина солидный кусок территории, в Петербурге начали сознавать всю степень опасности. Стоило от чего ломать голову – у восточной границы империи приятный во всех отношениях и гостеприимный сосед, вдруг превратился в грозную, сильную и в высшей степени агрессивную державу<sup>2</sup>. Как вести себя в подобной ситуации? Особые совеща-

1 Встреча с представителями Китая состоялась 1 февраля 1895 г. в городе Хиросима. Ито, представляющий японскую делегацию на переговорах, сразу же придрался к китайским представителям, считая их полномочия недостаточно высокими, и в грубой форме предложил убираться домой. Показательно и то, что китайские представители не могли о затруднениях на переговорах сообщить в Пекин, так как им не представили возможности пользоваться телеграфом. Дошло до того, что китайцы вынуждены были обратиться за помощью к иностранному консулам. В конце концов, китайская сторона, по требованию японцев, прислала достаточно высокопоставленного сановника. В Симоносеки переговоры вели с японской стороны маркиз Ито, с китайской – глава правительства Ли Хун-Чжан.

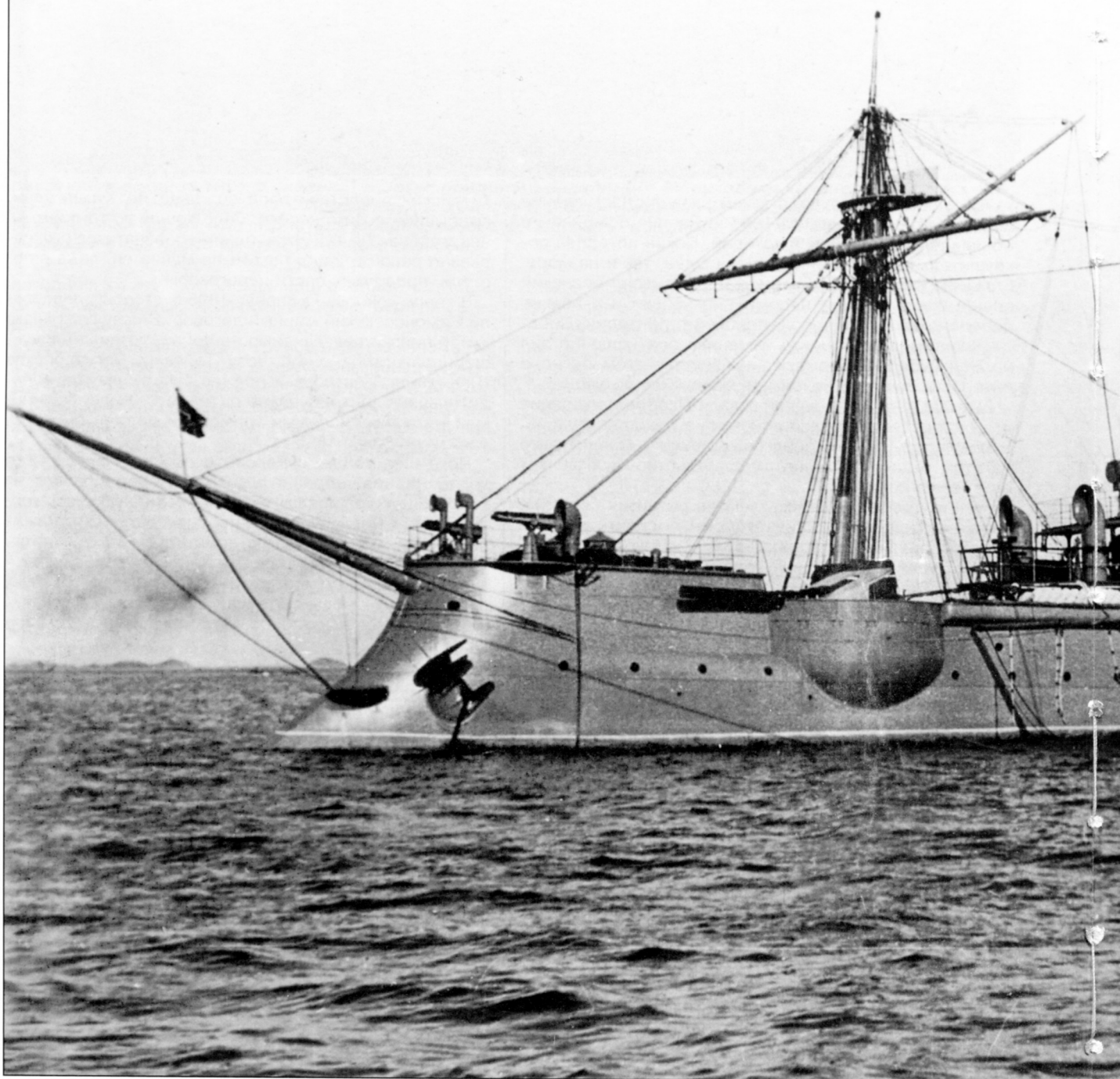
2 Революция Мейдзи. В 1862 г. в Японии, управляемой сёгуном Токугава, разразилась гражданская война. Феодалные князья выдвигали сёгуну все больше требований по расширению своих прав. Они требовали от сёгуна отмены политических и экономических ограничений, стеснявших самостоятельность феодалов. Кроме того, они выступали за восстановление императорской власти в стране. Основные события разворачивались на юге страны. Одновременно с этими событиями в стране разворачивалось движение против присутствия иностранцев. Обстановка еще больше накалилась в связи с убийством английского миссионера. Это дало повод Англии, США и Франции вмешаться во внутренние дела Японии. При этом Англия открыто поддерживала оппозицию, а Франция и США сёгуна. Россия сохраняла строгий нейтралитет и не вмешивалась

во внутренние дела страны, несмотря на настойчивые попытки иностранцев втянуть ее в конфликт. Это постоянно ощущал на себе командующий Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал Ендагуров. В связи с этим он несколько раз обращался с запросами в Морское министерство. Н.Н. Краббе, после консультаций в МИД относительно поведения русской эскадры на Дальнем Востоке, писал Ендагурову: «Все наши торговые интересы сосредоточены в северной части Японии, где до сих пор совершенно спокойно. В южной же части...мы ничем не заинтересованы, а потому не было бы никакого основания для принятия судам нашей эскадры какого-либо участия в неприязненных действиях против Японии».

В Японии тем временем разворачивались боевые действия между сёгуном и оппозицией. Не оставались в стороне и иностранцы. Оппозиция, поддерживаемая англичанами, победила в южных княжествах. Антитокугавский блок выступил под лозунгом реставрации императорской власти и изгнания из страны иностранцев. Это движение совпало с восстанием крестьян. В 1867 г. умер император Комей. На престол вступил 15-летний Муцухито, став императором Мейдзи. Сёгуну было выдвинуто требование вернуть императору власть, под давлением внешних обстоятельств Токугава был вынужден подчиниться, но одновременно с этим продолжил борьбу. В январе 1868 г. при Фусаме состоялось решающее сражение, которое Токугава проиграл. К 1870 г. остатки разрозненных сил сёгуна были ликвидированы. К власти повсеместно пришли сторонники блока буржуазии и феодалных князей во главе с императором Мейдзи.



*Мореходная канонерская лодка «Кореец» в составе эскадры С.П.Тыртова на рейде Чифу. Обратите внимание: у левого борта лодки катер готовится к высадке на берег десанта: на носу катера на оригинале снимка просматривается пушка Барановского, а на корме – колеса лафета орудия. А в это время на самой лодке люди тренируются по подводке пластыря на учебную пробоину*





ния следовали один за другим. Не было недостатка и от предложений различных вариантов действий, но ясного ответа не было. После долгих дебатов, наконец, выбрали два варианта действий. Первый вариант – не мешать Японии, но взамен попробовать выторговать себе некую компенсацию, например, потребовать в качестве базы для эскадры Тихого океана незамерзающий порт, например, порт Лазарева или остров Каргодо в Корейском проливе. Сторонники второго варианта предлагали дать отпор японцам и не позволить им закрепиться на континенте.

1 февраля на заседании очередного Особого совещания среди участников опять не было единого мнения, но решили начать решительно действовать против Токио и непременно совместно с Англией. Одновременно приняли решение сосредоточить в районе боевых действий эскадру Тихого океана, усилив ее кораблями из состава отряда кораблей Средиземного моря. МИД-у поручалось немедленно начать переговоры с англичанами.

После смерти Гирса, временно исполняющий обязанности Министра иностранных дел Шишкин, начал переговоры с Англией, а затем и с Францией. Стороны согласились надавить на Токио, чтобы японцы при заключении мирного договора соблюдали «умерен-

ность». Правительство Японии, боясь союза России с Англией, заверило европейцев, что они учтут эти рекомендации, но всем было ясно, как день, что японские военные на деле не собирались прислушиваться, к советам не только иностранных, но и своих оппонентов.

В соответствии с решением об усилении сил Тихого океана из Средиземного моря вышла эскадра под командованием контр-адмирала С.О. Макарова. Не теряли времени и на Тихом океане. Для усиления позиций российского посланника, 14 июля в Чемульпо, на помощь к стоящей там лодке, дополнительно послали еще одну – «Бобра». По прибытию с лодки тут же высадили десант в количестве 45 человек с оружием Барановского. Отныне в этом порту будут постоянно нести службу две лодки. До осени там находились «Кореец» и «Бобр». После выполнения задания «Кореец» ушла в Чифу, а 28 октября вернулась во Владивосток. 1 сентября лодка спустила вымпел и окончила кампанию.

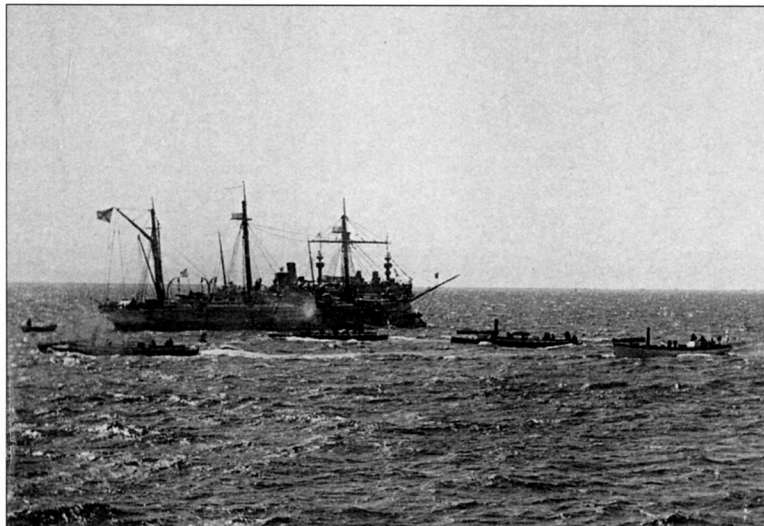
Тем временем Министром иностранных дел назначили Лобанова-Ростовского. В связи с этим позиция России приняла более четкий характер. Англия, выяснив, что Япония не собирается посягать на английские интересы в регионе, отказалась от принудительных мер против Японии. В сложившейся обстановке, Лобанов предложил Германии и Франции предпринять совместные действия против агрессора. 8 апреля Германия дала положительный ответ. Франция также не заставила себя долго ждать.

11 апреля на Особом совещании приняли решение изгнать японцев с материка. Николай II, утверждая журнал совещания, с трудом отказался от варианта приобретения порта Лазарева в качестве базы для эскадры, но тем не менее согласился с мнением большинства<sup>1</sup>. 23 апреля представители трех держав высказали Токио свои претензии по поводу мирного договора. Нота Берлина оказалась наиболее резкой и даже оскорбительной. Выпад трех держав, сосредоточивших на рейде Чифу огромную эскадру, словно холодным душем окатил воинственные головы в Токио. 8 мая 1895 г. в китайском городе Чифу состоялся обмен ратификационными грамотами, а спустя два дня Япония заявила о возвращении Китаю Ляодуна. В связи с этим, 8 ноября она вынуждена была подписать с Пекином конвенцию, не забыв при этом выбить у китайцев, компенсацию 30 млн. лан. В Японии, и в осо-

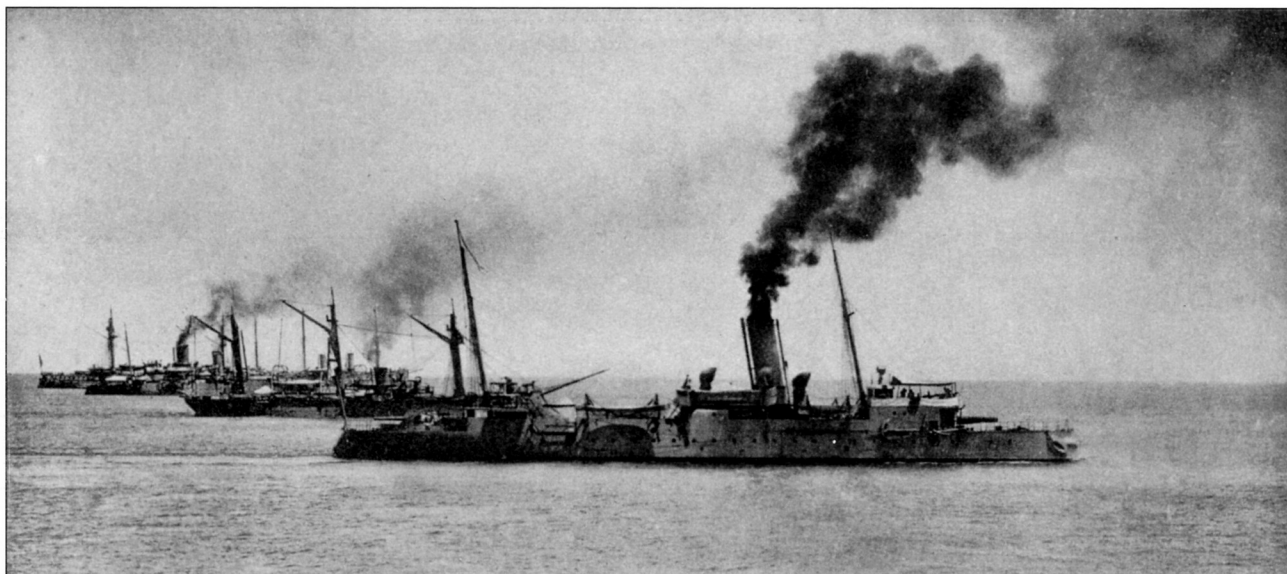
<sup>1</sup> Чтобы не привлекать внимания иностранных разведок, Особое совещание было проведено в квартире товарища министра иностранных дел. Россия тогда твердо решила не допускать на материк Японию. На совещании после обмена мнениями стало ясно, что это приведет к столкновению двух держав. Хотя из-за разногласий между присутствующими совещание не пришло к единому мнению, тем не менее была принята резолюция: «Если же Япония на это не согласится, то нам ничего другого не остается, как начать активные действия... можно пойти и до бомбардировки некоторых японских портов»



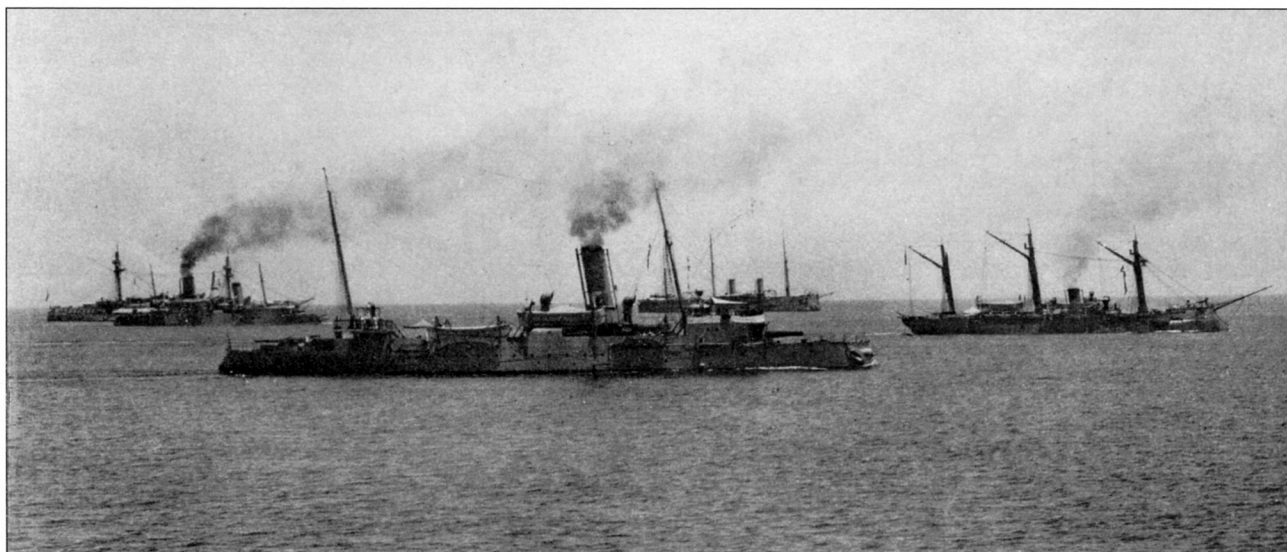
**На рейде Чифу. Примерная атака канонерской лодки «Кореец» минными катерами**







**Перестроение эскадры из строя «фронт» в кильватерную колонну. По результатам учений С.О. Макаров 29 апреля 1895 года в своем дневнике записал: «К сожалению, нет основного фундамента, то есть правил равнения хода...»**



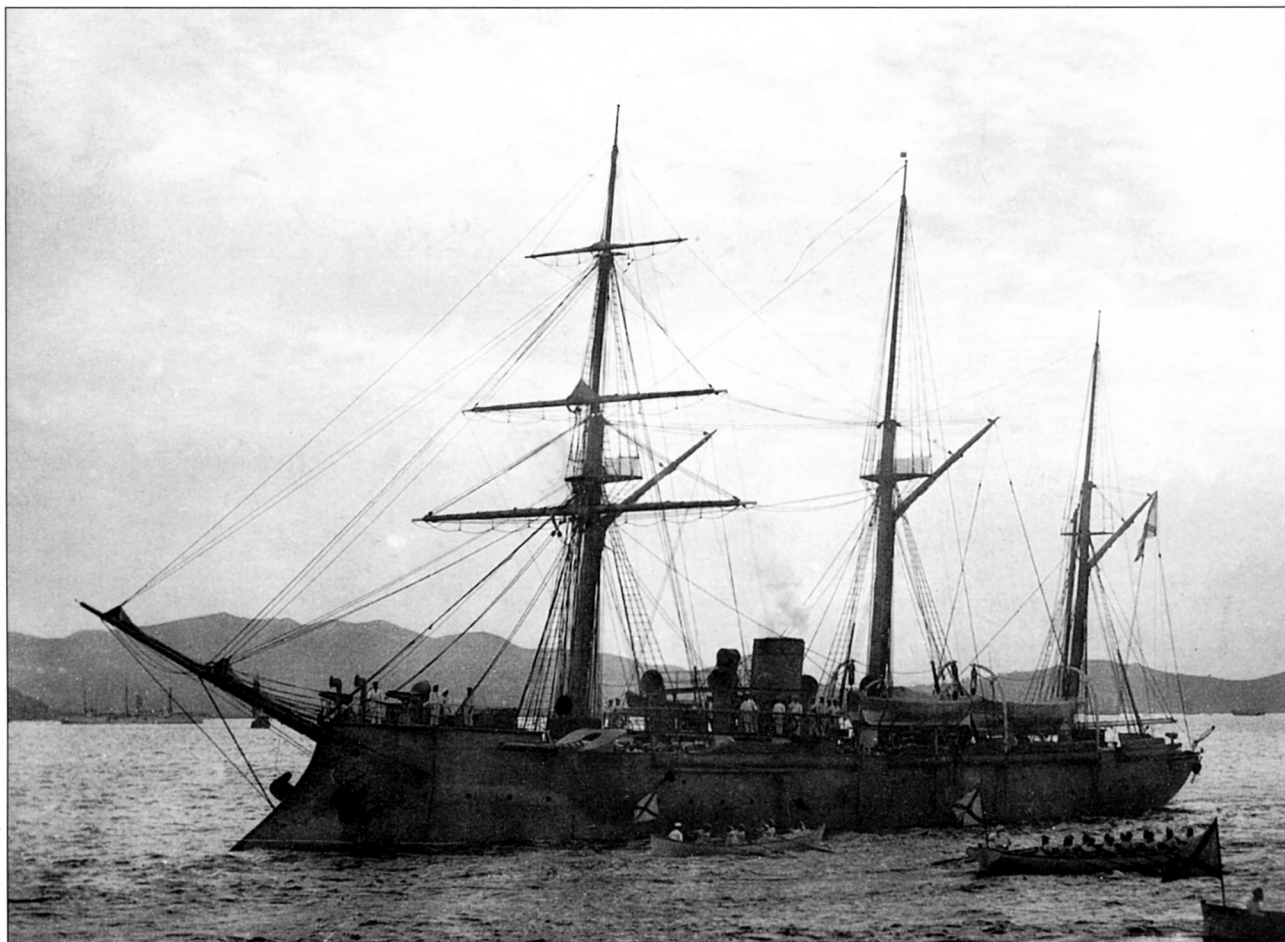
бенности у российского посольства, это вызвало многочисленные демонстрации и протесты шовинистически настроенных граждан<sup>2</sup>.

А в это время эскадра Тихого океана и корабли Сибирской флотилии интенсивно готовились к операции по поддержке дипломатического демарша России против Японии. В начале 1895 г. из-за военных действий в Китае, несмотря на лед, сковавший бухту Золотой Рог, корабли Сибирской флотилии находились в постоянной боевой готовности, ежедневно ожидая начала кампании. Первоначально дату начала кампании назначили на 1 марта, с учетом этого решили «Корейца» и «Манджура» выводить через лед. Для этого в феврале борта в районе ватерлинии обеих лодок защитили плетеными матами и досками. Вручную перебив лед толщиной до 1 м и, очистив ото льда канал

длиной до 3-х километров, лодки по нему вывели на чистую воду. Не теряя времени, они проследовали к месту сбора эскадры. 30 марта на «Корейце» сменился командир. Лодку принял капитан 2-го ранга В.В. фон Линдестрем, назначенный на эту должность в ноябре 1894 г.

В эти напряженные дни на рейде Чифу постоянно находились от 10 до 14 боевых кораблей России. В состав русских соединенных морских сил вошли корабли эскадры Средиземного моря (начальник контр-адмирал С.О. Макаров) и суда эскадры Тихого океана

<sup>2</sup> О тех событиях вспоминал русский морской агент в Японии: «Кому приходилось проживать в Японии в 1895, 1896 и 1897 годах, ...тот, конечно, видел и живо чувствовал на себе, как были возбуждены японцы против России и русских»



**Шлюпочные гонки. В центре снимка канонерская лодка «Кореец», судя по тому, что ее шлюпки находятся на местах, видимо, она назначена судейским кораблем**

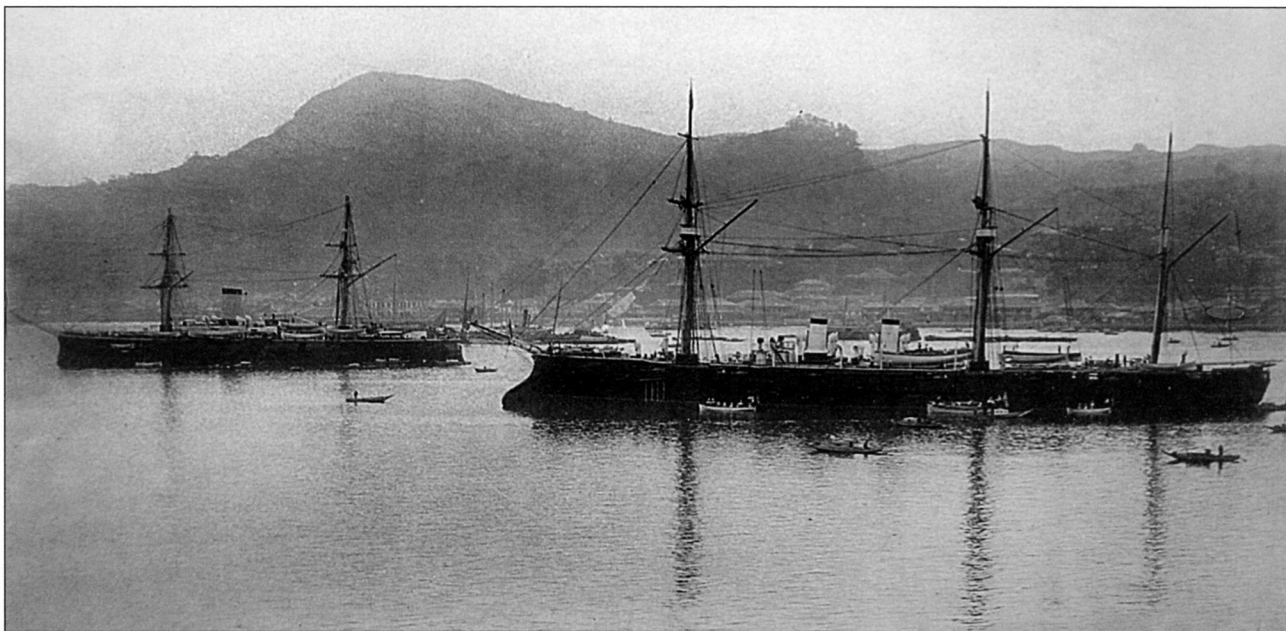
(начальник контр-адмирал Е.И. Алексеев). Соединенная эскадра под флагом вице-адмирала С.П. Тыртова 2-го сосредоточилась в Чифу. Не теряя времени, корабли проводили совместные учения и эволюции. В первую очередь, по настоянию С.О. Макарова, корабли перекрасили в защитный цвет. Для этого поверх черной нанесли белую краску. В результате получился почти шаровый цвет. Впрочем, подбор защитной окраски отдали на усмотрение командиров, поэтому корабли скоро стали щеголять различными оттенками вплоть до розового. И хотя это было не окончательным решением, но все равно это явилось большим шагом вперед в деле маскировки боевых кораблей. В этом вопросе наши моряки оказались впереди планеты всей<sup>1</sup>.

Кроме российских кораблей на рейде Чифу находились боевые корабли Франции и Германии. Предполагалось, что коалиционные силы в случае необходимости вместе выступят против Японии, однако встреча С.П. Тыртова с представителями западных держав убедила русское командование в том, что «союзники» предпринимать совместные действия вряд ли будут. В

момент ратификации договора все корабли соединенной эскадры, в том числе и «Кореец», находились в Чифу. В мае количество их увеличилось, так как подошли миноносцы флотилии.

Выполнив задачу, в июне корабли начали расходиться по портам Приморья. Часть из них, намереваясь уполноценное, в районе Владивостока занялись боевой подготовкой, а в августе количество русских кораблей вновь увеличилось до 14 эскадра вновь перешла в Чифу. В сентябре соединенную эскадру практически расформировали, часть кораблей ушла во Владивосток, а канонерские лодки «Кореец» и «Манджур» отправились в плавание вдоль берегов Японии и Кореи, попутно проводя гидрографические работы.

<sup>1</sup> Спустя два года С.О. Макаров, пытаясь внедрить повсеместно на флотах шаровую (серую) окраску кораблей, направил докладную записку управляющему Морским министерством вице-адмиралу П.П. Тыртову (№ 492 от 19.08.1896 г.). В ней он частности писал: «Опыты по окраске начаты в 1877 г. ...Остановились на светло-сером цвете, которым были выкрашены пароход («Великий князь Константин») и катера. После этого вопрос об окраске поднимался многократно, но решения не было... Ныне принятая окраска в черный цвет демаскирует корабль – миноносец виден под берегом за 10 миль. На основании вышеизложенного я просил бы об установлении серого цвета для всех боевых кораблей и миноносцев, с тем, чтобы новые суда впредь от заводов окрашивались в серый цвет – 95% белил и 5% тертой черноты по весу...». (РГА ВМФ Фонд 421. Оп. 1. Дело 35, л. 2-3.).



17 декабря 1895 г. вице-адмирал Тыртов получил сведения о том, что японские войска полностью очистили Ляодунский полуостров. 20 декабря на рейд Нагасаки под флагом Алексеева пришли «Владимир Мономах» и «Кореец». На следующий день оба перешли в Иокогаму. Сюда же вскоре прибыли: крейсера «Память Азова», «Адмирал Нахимов», «Забияка», «Всадник» и «Гайдамак». 5 марта 1896 г. на рейде Иокогамы контр-адмирал Алексеев личным силам устроил смотр.

В январе 1896 г. С.П. Тыртова назначили старшим флагманом 2-й дивизии, а С.О. Макарова соответственно И.Д. флагмана 1-й дивизии. Капитана 1-го ранга Г.П. Чухнина, произвели в контр-адмиралы и назначили младшим флагманом эскадры Тихого океана. Спустя некоторое время Тыртов и Макаров, спустили флаги, так как были отозваны на Балтику. После их убытия, командующим эскадрой назначили контр-адмирала Е.И. Алексеева. Учитывая сложившиеся обстоятельства после демарша России, главной задачей нового командующего стал поиск вместо Нагасаки новой стоянки для эскадры<sup>1</sup>.

4 февраля «Бобр» проследовала в Иокогаму для смены «Корейца». 8 февраля она прибыла в пункт назначения, а «Кореец», находящаяся там, 4 марта 1896 г. получила приказ 7-го отправиться в Чемульпо для смены «Гремящего». Лодка по дороге зашла в Кобе для пополнения запасов, а 14 марта прибыла к месту назначения. На рейде она застала крейсер «Адмирал Корнилов», которого 31 марта сменил «Адмирал Нахимов». С канонерской лодки высадили десант с оружием Барановского и направили его в Сеул для охраны резиденции корейского короля. 8 апреля 1896 г. вместо Линдестрема командиром лодки назначили капитана 2-го ранга Н.В. Чайковского. 9 апреля для пополнения эскадры на рейд Нагасаки из Кронштадта прибыли крейсера «Юрик» и «Дмитрий Донской».

*По мнению автора, снимок сделан зимой в 1896 г. Крейсера «Адмирал Нахимов» (на снимке слева) и «Адмирал Корнилов» стоят на рейде Нагасаки. После тревожных событий в Корее они, сменяя друг друга, вместе с мореходными канонерскими лодками постоянно несли службу в качестве стационаров в портах Кореи, Японии и Китая*

18 апреля с инспекцией кораблей, находящихся на станции в Чемульпо и для встречи с российским посланником К.И. Вебером, на «Памяти Азова» на рейд прибыл Алексеев. Проверив положение дел на станции и на кораблях – стационарах, он отправился в Сеул. Там Алексеев, осмотрев помещения и проверив организацию службы русского десанта, встретился с министрами корейского правительства, а 20 апреля был принят королем Кореи. Интересно заметить, король в знак дружеских отношений подарил начальнику эскадры различные подарки и, кроме того, в знак особого внимания свою фотографию и фотографию своего сына с собственноручными подписями. После протокольных мероприятий Алексеев отбыл в Чемульпо и 23 апреля на крейсере «Память Азова» направился в Чифу. После событий в Корее и практически до Русско-японской войны на станцию в Чемульпо приходилось посылать вначале по две мореходные канонер-

<sup>1</sup> В Чемульпо во время встречи с Вебером, Алексеев обратился к нему с просьбой «походатайствовать у корейского правительства» относительно территории для устройства угольного склада и других хозяйственных построек для нужд эскадры Тихого океана. В связи с этим командир «Корейца» тут же получил приказ поискать поблизости подходящий для этого остров или участок земли. Командир сразу же предложил остров Роз. После получения положительного ответа из Сеула 1 июля 1896 г. стороны подписали документы об аренде этого острова. Русские устроили на нем угольный склад и некоторые хозяйственные постройки, но после начала войны все это захватили японцы.





ские лодки, а после событий в Сеуле в 1895 г. соответственно крейсер 1-го ранга и мореходную канонерскую лодку одновременно.

По рекомендации русского посланника в Китае графа Кассини Алексеев решил 25 апреля посетить Пекин. Для этого он перенес свой флаг на «Бобр» и на ней отправился в Таку. У маяка его уже ждал катер вице-короля Печилийской области на котором вся делегация совершила путешествие по реке Пейхо<sup>2</sup>. В Тяньцзине Алексеев нанес визит вице-королю и по железной дороге отправился дальше. Добравшись до Пекина, русская делегация посетила посланника, а в здании посольства устроила прием иностранным делегациям, причем английская от приглашения отказалась. На следующий день Алексеев посетил иностранные миссии и духовную миссию русской православной церкви. 2 мая, завершив визит, Алексеев вернулся в Чифу. 6 мая он поднял флаг на «Памяти Азова».

В конце мая «Кореец» совместно с крейсером «Дмитрий Донской» направилась в Чемульпо (крейсер шел на смену «Адмирала Нахимова»). Прибыв в порт, с крейсера высадили десант, проследовавший в Сеул. Следуя в Чемульпо, «Кореец» сделала «географическое открытие», наскочив на камни, прямо на рейде. «Благодарные свидетели» события окрестили место посадки, как «Скала «Кореец» и тут же нанесли ее на карту. А «Кореец», пробыв на станции с 16 апреля по 15 июня, в конце июня вернулась во Владивосток, чтобы в июле встать на ремонт. Вместо нее 18 июня в Чемульпо отправилась «Манджур».

7 августа над Владивостоком пронесся тайфун, в результате чего «Кореец» сорвало с бочки и выбросило на мель. Сутки спустя портовые буксиры ее сняли с

**Эскадра Тихого океана «зимует» на рейде Нагасаки. Среди кораблей, стоящих на якоре, можно разглядеть справа налево: канонерские лодки «Бобр», в белой окраске – «Кореец», «Манджур», неопознанный корабль и пароход «Петербург». Вдали строем пеленга расположились другие корабли эскадры**

мели и ввели в док. После осмотра подводной части и проведения ремонта штевня «Кореец» благополучно вышла из дока. С 20 по 29 августа она совместно с другими кораблями эскадры приняла участие в учениях. В рамках учебной программы эскадры лодка провела с учениками комендоров артиллерийские стрельбы. 10 августа проводились стрельбы в составе эскадры, а 24 августа – эволюции. Интересно отметить, что во время учений миноносные силы Сибирской флотилии под командованием заведующего миноносцами капитана 2-го ранга Я.И. Подъяпольского в Славянском заливе провели учебную атаку на корабли эскадры. В атаке участвовали минные катера, миноноски и миноносцы.

После учений хозяева принимали гостей. Во Владивосток с дружественным визитом пожаловали два германских, два английских и один французский боевой корабль. 8 сентября командующий германскими кораблями к-адмирал Тирпиц уведомил Алексеева, что Российскому императору «было благоугодно принять на себя звание адмирала германского флота». По этому поводу все суда, находящиеся на рейде расцвелись флагами, причем на грот-мачте германского корабля подняли российский флаг, а на русском флагмане – германский.

В сентябре на рейде Владивостока за исключением мореходных канонерских лодок собралась вся эскадра во главе с флагманским крейсером «Память Азова». «Кореец» вместе с «Отважным» находилась в Чемуль-

1 В состав делегации входили представители вице-короля, представители посольства России В.Н. Гроссе и Ю.Я. Соловьев, а также чины штаба эскадры Тихого океана.



по. «Манджур» – в Чифу, а «Бобр» – в Ханькоу. В октябре на эскадре уволили в запас 233 человека, вместо них через некоторое время прибыло молодое пополнение из Сибирского флотского экипажа в количестве 235 человек.

С 11 по 21 сентября Алексеев, с разрешения управляющего Морским министерством, провел маневры эскадры Тихого океана. В маневрах приняли участие и суда Сибирской флотилии. 2 октября в 8 часов утра скоропостижно скончался младший флагман эскадры контр-адмирал П.И. Чайковский, прибывший 4 сентября во Владивосток на пароходе Добровольного флота «Саратов». Через некоторое время младшим флагманом назначили контр-адмирала М.А. Реунова.

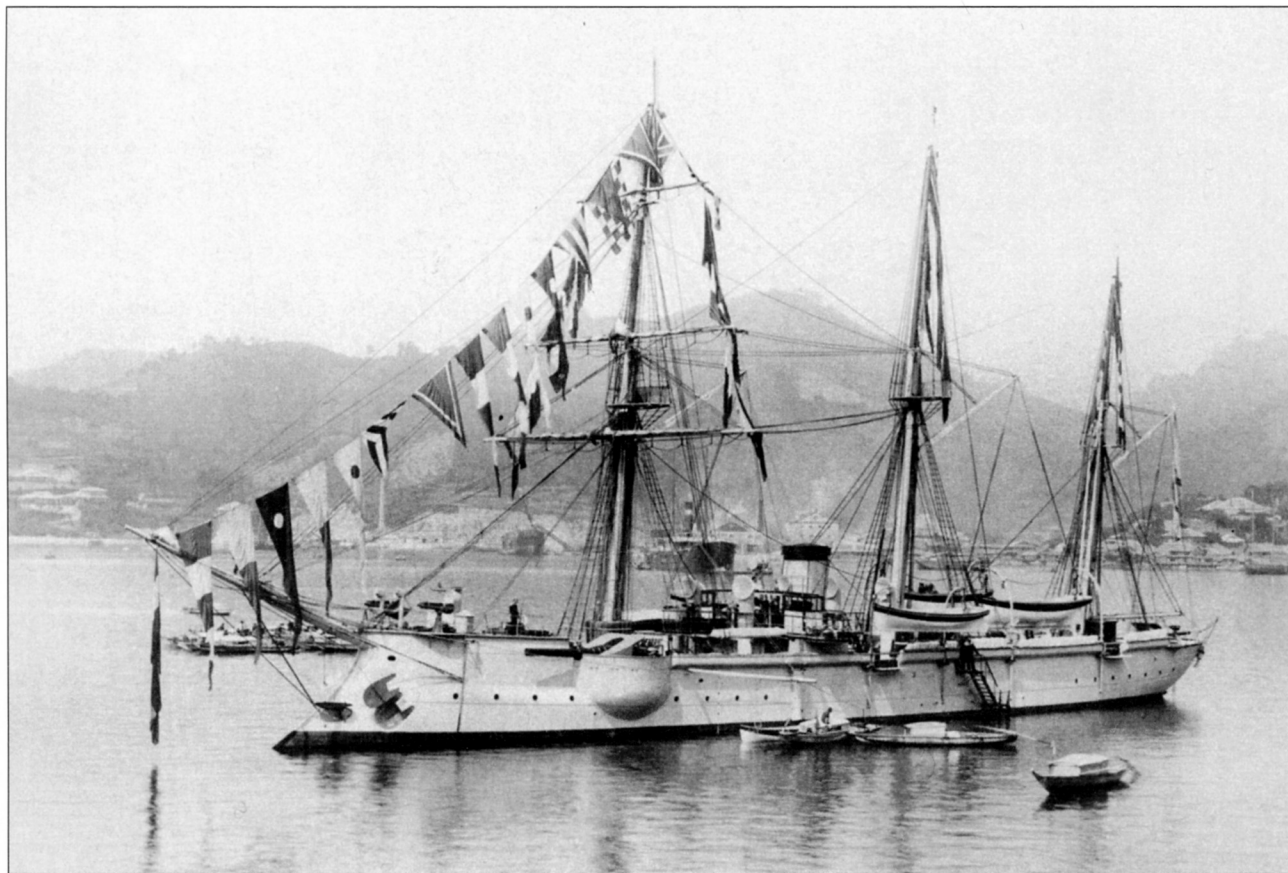
10 октября броненосец «Император Николай I», закончив службу, ушел на Средиземное море. Алексеев (флаг на «Рюрике») в середине октября вместе с отрядом решил осмотреть корейские порты Гензан, Фузан и Чемульпо. Отряд в составе: крейсеров «Рюрик», «Адмирал Нахимов», «Память Азова» и «Забияка» вышли в море. По дороге «Память Азова» отделился от отряда и самостоятельно проследовал в Нагасаки. 19 октября корабли прибыли в Гензан, 24 – в Фузан, а 31 октября на конечный пункт. На рейде застали «Отважного» и «Корейца». Алексеев, оставив на станции «Адмирала Нахимова», с отрядом направился в Нагасаки. В конце

**Нагасаки. 1898 год. Фотография на память. В центре снимка командир лодки – капитан 2-го ранга П.И. Серебрянников. Фото сделано за надстройкой в районе светового люка и как заметим в дальнейшем, это было излюбленным местом на лодке для фотографирования. В верхнем левом углу виден кожух дымовой трубы с атмосферным трубопроводом. Белый цилиндр – это основание правого вентилятора, стоящего за надстройкой. Справа за ограждением на правом крыле мостика несет службу сигнальщик**

октября в Чемульпо прошла очередная смена: вместо «Отважного» на службу заступила «Гремящий».

Крейсер «Адмирал Нахимов» 7 ноября высадил десант, который сменил сводный отряд с «Корейца» и «Гремящего». В середине декабря «Кореец» вышла в море для следования в Иокогаму, с заходом в Кобе. Новый 1897 год она встретила вместе с «Дмитрием Донским» в Иокогаме. 28 января оба корабля проследовали в Нагасаки, прибыв туда 1 февраля, а 6 уже были в Чемульпо (по другим данным рейд покинул только крейсер – В.К.).

В эти дни в Корею происходили важные исторические события. Король Кореи 7 февраля переехал из русской миссии, где он прятался от японских спецслужб, в но-



вый дворец. Все это время его вместе с корейскими воинами охранял русский десант с кораблей стационаров. Русские матросы находились в постоянной готовности применить оружие, так как русский посланник Вебер неоднократно получал информацию о готовящемся в столице перевороте и покушении на жизнь короля, для чего приходилось увеличивать охрану, а на рейде Чемульпо держать наготове крейсер и лодку. В эти дни там находились крейсер «Память Азова» и «Манджур», и в случае необходимости, с них могли высадить дополнительный десант. Но помощь не понадобилась – все обошлось. «Дмитрий Донской», сменив «Память Азова», остался на станции, а «Память Азова» проследовал в Нагасаки.

«Кореец» снова вернулась в Иокогаму и простояла там до 12 февраля, лишь иногда выходя море для проведения практических занятий и стрельб по плану эскадры. 17 февраля она сменила в Чемульпо «Манджура», которая проследовала в Чифу с заходом на сутки в Талиенван. В Иокогаме вместо «Корейца» заступила на службу «Бобр», пришедшая на станцию 8 февраля. А «Кореец» в это время стояла на внешнем рейде Чемульпо. Стоянка лодки там продолжалась почти месяц. За это время «Кореец» два раза выходила в море для проведения учебных стрельб. 14 марта она вышла в море для практического плавания. В конце месяца (29.03) лодка возвратилась обратно в Чемульпо.

5 апреля младший флагман Реунов, имея флаг на «Адмирале Корнилове», вместе с «Отважным» прибыл

**«Кореец» в Нагасаки на праздновании очередной годовщины Гангутского сражения.**  
**Фото из Военно-исторического музея ТОФ.**

в Чемульпо для смены, стоящих там «Дмитрия Донского» и «Корейца». Перенесся флаг на «Дмитрий Донской», Реунов вернулся в Нагасаки. Туда же через некоторое время пришла и «Кореец». Спустя десять дней после прихода, «Кореец» направилась в Чифу, куда прибыла 11 апреля. А 16 апреля она снова направилась в Нагасаки. Во время съемки потеряли якорь. Поиски результатов не дали. В море лодка провела стрельбы.

Еще 16 декабря 1896 г. высочайшим указом младшим флагманом эскадры назначили контр-адмирала Дубасова. После его прибытия 6 марта в Нагасаки по приказу Алексева, он поднял флаг на «Памяти Азова». Высочайшим указом от 13 апреля контр-адмирала Е.И. Алексева произвели в вице-адмиралы.

Весной эскадра в полном составе собралась в Нагасаки. В его состав входили: «Рюрик» (флаг Алексева), «Память Азова» (флаг Дубасова), «Адмирал Корнилов», «Гремящий», «Манджур», «Всадник» и «Гайдамак». Вскоре к ним присоединились: пришедшая 14 марта из Шанхая «Отважный», 20 марта – «Адмирал Нахимов» (флаг Реунова), 5 апреля – «Забияка», 8 – «Крейсер», а 10 апреля – «Дмитрий Донской». На кораблях провели инспекторский смотр, найдя состояние материальной части и подготовку экипажей вполне удовлетворительной. Для несения службы в качест-



ве стационара 19 апреля в Нагасаки прибыла «Кореец». Несмотря на это, на ней, как и на других судах, был проведен инспекторский смотр, а затем «Кореец» поступила в распоряжение посланника и находилась здесь до 1 мая. 3 мая вместо нее на станцию заступила «Гремящий».

Закончив службу 1 мая и приняв на борт из берегового госпиталя выздоравливающих, «Кореец» направилась во Владивосток. Пройдя Западным проходом Корейского пролива, лодка зашла в Фузан для передачи почты на, стоящую там, в качестве стационара, канонерскую лодку «Бобр». 5 мая «Кореец» прибыла во Владивосток и сразу же встала на ремонт. Так как лодке предстояло плавание в северных широтах Охотского моря, то на ней заменили часть фальшборта, обшили корпус теплоизоляцией и укрепили руслени.

## Порт-Артур

11 августа вместо Алексеева И.О. начальника эскадры назначили младшего флагмана контр-адмирала Дубасова. 31 августа Алексеев спустил флаг и отбыл на Черное море. Именно Дубасову в дальнейшем предстояло исполнить высочайшую волю императора – занять и освоить новую незамерзающую базу для эскадры Тихого океана на Ляодунском полуострове. Все началось с телеграмм, посланных А.И. Павловым Дубасову и в Петербург.

Павлов 25 ноября сообщил Дубасову о намерении англичан захватить китайский порт Артур. Подобную информацию посланник направил и в Петербург. Реакция Петербурга была незамедлительной. Дубасов 29 ноября от П.П. Тыртова 1-го получил шифрованную телеграмму. В телеграмме сообщалось, что китайское правительство согласилось пропустить русские корабли в закрытые для иностранцев порты и при необходимости разрешает им воспользоваться находящимися там арсеналами. Начальнику эскадры приказывалось, согласно высочайшей воле, немедленно отправить в Порт-Артур под командованием Реунова три корабля (два крейсера и канонерскую лодку), которые по осадке могут пройти в порт и расположиться там таким образом, чтобы туда не могли свободно пройти суда других наций<sup>1</sup>. Отряд должен спешить и оставаться в порту до особого распоряжения. Операция должна проводиться строго секретно. О цели и задачах похода не должны знать даже командиры кораблей. А «Адмирала Нахимова», собиравшегося на Балтику, приказывалось срочно задержать до особых указаний.

В первых числах декабря 1897 г. Дубасов отправил в Порт-Артур отряд кораблей под флагом Реунова в составе: «Ад-

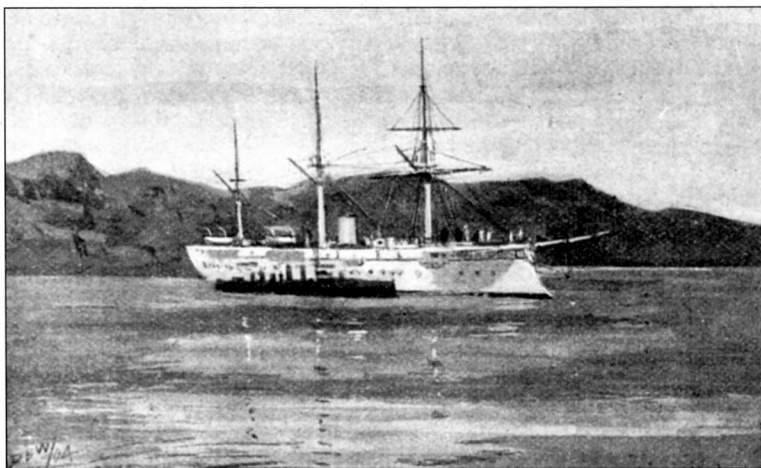
Закончив ремонт, 29 мая лодка вышла в Иокогаму, а вернувшись оттуда, 7 июня, приняв на борт личный состав караула и груз для Тюленьего острова, вышла в море. Перед уходом в новый поход 19 мая 1897 г. командиром лодки назначили капитана 2-го ранга П.И. Серебрянникова 1-го, а старшим офицером капитана 2-го ранга Новаковского 1-го.

С 11 по 13 июня «Кореец» простояла в Корсаковском посту, пополняя запасы угля, который, по словам командира, оказался плохого качества. С 16 по 17 июня она посетила Тюлений остров, доставив туда личный состав, различные грузы, в т.ч. продовольствие. Снявшись с якоря, лодка 20 июня прибыла в Петропавловск. Уголь и здесь был плохого качества – дыма много, а тяги нет. Спустя неделю из Петропавловска «Кореец» отправилась в крейсерство.

мирала Нахимова», «Адмирала Корнилова», «Отважного», «Корейца» и «Гремящего». «Гремящего» заранее отозвали из Чемульпо для обеспечения связи отряда с Чифу. Через некоторое время к отряду присоединились «Дмитрий Донской» и «Сивуч». Остальные суда эскадры в полной готовности стояли в Нагасаки.

Снабжение отряда, на первом этапе, осуществлялось с зафрахтованного парохода «Нордштейн», а затем для этой цели использовались пароходы Добровольного флота «Хабаровск» и «Воронеж». Приняли меры и на флотилии, несмотря на морозы, во Владивостоке начали спешно вооружать «Всадника» и пять миноносцев. Заметим, что 21 апреля Григораша произвели в контр-адмиралы и уволили в отставку, а вместо него назначили командиром СФЭ капитана 1-го ранга В.Т. Брандта.

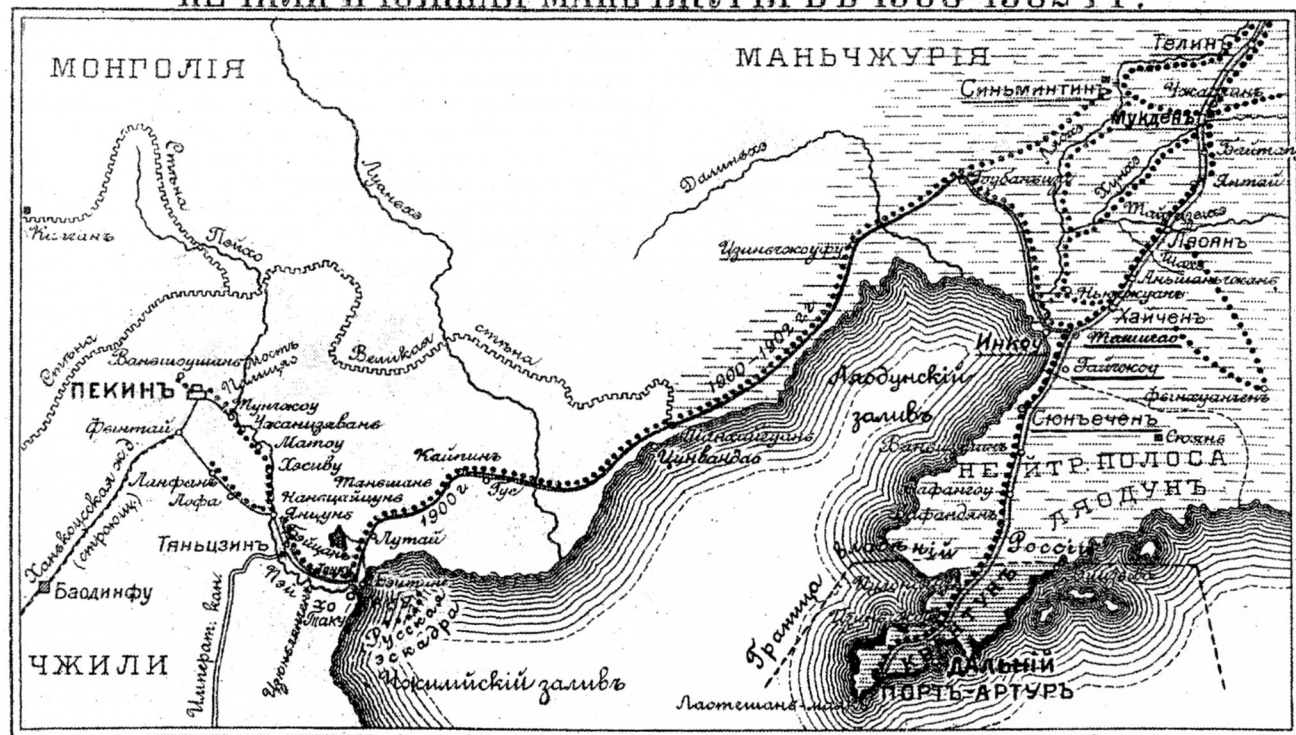
В конце января 1898 г. из Нагасаки в Порт-Артур вышли «Память Азова» (флаг Дубасова) и «Рюрик». 30 января «Адмирала Нахимова» «отпустили» в Россию. На начало февраля в Порт-Артуре стояли: «Память Азова», «Рюрик», «Кореец», «Отважный» и «Гремящий». В Талиенване находились «Дмитрий Донской» (флаг Реунова) и «Адмирал Корнилов». Остальные корабли



**На этой ретушированной фотографии с трудом угадывается мореходная канонерская лодка «Кореец», стоящая с миноносцем на внешнем рейде Порт-Артура**

<sup>1</sup> С.Ю. Витте вспоминал: «Я весьма протестовал против этой меры, ибо мы только начали постройку Восточно-Китайской дороги через Монголию и Китай, отношения у нас там превосходные, но занятие Порт-Артура или Даляньваня, несомненно, возбудит Китай, из страны, крайне к нам расположенной и дружественной, сделает страну, нас ненавидящую...». (Витте С.Ю. Воспоминания. М., 1960. Т.2.С.133).

# ПЕЧИЛИ И ЮЖНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ ВЪ 1900-1902 гг.



..... Походы русскихъ въ 1900-1902 г.  
 ————— Русская жел. дор.  
 ————— Китайская жел. дорога.

Влад. Россіи  
 съ 1898 г.

Мѣста, занятая  
 Россіей съ 1900 г.

Города подоркнутые красн. гербой  
 заняты Россіей въ 1900 г. и налицо  
 русское гражданское управленіе.

Масштабъ въ англ. дюймахъ 80 верстъ

80 0 80 160 в.

эскадры были сосредоточены: «Сивуч» в Фузане; «Манджур» – в Чемульпо; «Всадник», «Забияка» и «Крейсер» – в Нагасаки. Из Средиземного моря спешили к месту событий: «Сисой Великий», «Наварин», «Россия» и «Владимир Мономах». Из Владивостока шел «Саратов», имея на борту первый эшелон сухопутных войск, который совместно с десантами с кораблей должен был обеспечивать операции на суше.

Все это предпринималось на тот случай, если китайская сторона станет упорствовать на переговорах, но все завершилось успешно. 15 марта в 2 часа дня в Пекине обе стороны подписали конвенцию о сдаче в аренду России сроком на 25 лет крепости Порт-Артур и порта Талиенван с правом строительства железной дороги к Талиенвану. После подписания документов, Дубасов дал приказ немедленно занять два этих пункта, а китайские войска в тот же день начали их покидать. На следующий день в 6 часов утра с кораблей высадили десант, а с «Саратова» сошли войска, занимающая город и здания порта. К 8 часам все закончилось. Ко времени подъема флагов на кораблях, на Золотой горе под грохот салюта взвились одновременно русский Военный и китайский флаги (китайский флаг после 29 марта больше не поднимался). В Талиенване со стоящих здесь с «Дмитрия Донского» и «Корейца» также высадили десант. 11 апреля младшим флагманом эскадры назначили контр-адмирала О.В. Старка, в

этой должности он пробыл недолго, так как 22 июня его назначили командиром Порт-Артура.

Во Владивостоке в феврале 1898 г. к-адм. Чухнин произвел инспекторский смотр судам СФЭ. Смотр в основном производился для транспортов, портовых судов и миноносков. «Забияка», «Всадник» и все мореходные канонерские лодки, формально числившиеся в составе флотилии, но, выполнявшие задания командующего эскадрой, в смотре участия не принимали. Чуть ранее всем миноносцам флотилии вновь, уже в который раз, присвоили вместо имен, номера. Так, например, с 12 января 1898 г. «Янчихэ» стал № 201, «Сучена» – № 202, «Уссури» – № 203, «Сунгари» – № 204, «Свеаборг» – № 205, «Ревель» – № 206, «Борго» – № 207, а для вновь строящихся миноносцев типа «Пернов» зарезервировали номера с 208 по 211.

Весной «Кореец» до октября 1898 г. из Талиенвана отправился в Берингово море на охрану китикового промысла у Командорских островов. После возвращения из плавания в ноябре лодка ушла в новый поход, теперь по Японскому и Желтому морям. Задание на этот раз получила конфиденциальное – выяснить план обороны Нагасаки. С этим заданием экипаж лодки, состоящий из 11 офицеров и 168 нижних чинов, справился успешно. Об этом говорят сухие строки рапортов. 6 декабря в соответствии с приказом № 218 командиром лодки назначили капитана 2-го ранга Ф.Ф.

Сильмана 1-го, а Серебрянников стал командиром броненосца береговой обороны «Вещун».

4 сентября младшим флагманом вместо Реунова высочайшим указом назначили контр-адмирала М.Г. Веселаго. С декабря этого и вплоть до апреля 1899 года вся эскадра постоянно базировалась на Порт-Артур и Талиенван.

С января по апрель 1899 г. «Кореец» находилась в Порт-Артуре, в основном ремонтируя механизмы и машины. Закончив ремонт, в феврале лодка выходила в море на пробу машин. В конце марта по приказу командования ходила в Нью-Чуанг, а в апреле вернулась в Порт-Артур и простояла здесь до лета. В начале лета того же года «Кореец» ходила в поход в Фузан, а в июле перешла в Мозампо.

15 марта 1899 г. Дубасова произвели в вице-адмиралы и назначили начальником эскадры Тихого океана, но в этой должности он пробыл недолго, 18 апреля его сменил вице-адмирал Я.А. Гильтебрандт. 8 августа Главным начальником и командующим войсками Квантунской области и морскими силами Тихого океана назначили вице-адмирала Е.И. Алексеева. Начальником Морского отдела штаба 26 октября того же года назначили капитана 1-го ранга В.К. Витгефта (6 декабря произведен в контр-адмиралы). В сентябре на Балтику ушел «Память Азова», а из Кронштадта на Дальний Восток вышли «Петропавловск» и «Гиляк».

Интересно отметить, что 12 августа 1899 г. в приказе № 144 управляющего Морским министерством впервые эскадра названа Тихоокеанским флотом.

## Китайский синдром

В 1900 г. в Китае вспыхнуло восстание ихэтуаней<sup>1</sup>. Оно носило крестьянский характер. Движение ихэтуаней в основном направлялось против иностранцев – «рыжих дьяволов». В рядах цинской правящей верхушки отношение к восставшим было неоднозначное: если императрица Цыси и князь Дуань пытались использовать ситуацию в своих целях, то наместник Шаньдун Юань Ши-Кай и Ли Хун-Чжан вели непримиримую борьбу с ихэтуанями.

Восстание, начавшееся в Шаньдуне, быстро охватило всю страну. В мае – июне восстали районы, примыкающие к Пекину и Тяньцзиню. Восставшие захватили железную дорогу Пекин – Тяньцзинь – важнейшую магистраль, связывающую столицу с побережьем. Пекинской иностранной колонии и дипломатическим миссиям, расположенным в столице, угрожала опасность изоляции. В первой декаде июня повстанцы захватили окрестности Пекина. Князя Дуаня назначили главой Цзунлиамыня. 31 мая восставшие появились в Пекине. Спустя два дня прервалась телеграфная и почтовая связь с внешним миром. 7 июня ихэтуани, убив германского посланника Кеттелера, осадили дипломатические миссии. В устье реки Пейхо великие державы сосредоточили военные корабли. Для помощи дипломатическим миссиям с них на берег десантировали двухтысячный сводный отряд, который после неудачной попытки прорваться в Пекин, в районе Тяньцзиня восставшими был заблокирован. Дело осложнялось еще и тем, что с моря подходы к городу блокировала крепость Таку. Международные силы, после предъявления ультиматума, захватили ее. Основную роль в захвате крепости сыграли канонерские лодки различных стран, в том числе и российские.

Цинское правительство в ответ на это объявило войну великим державам. После многодневных боев международные силы захватили Пекин и освободили дипломатические миссии. Хотя великие державы в минуту опасности совместно участвовали в подавлении восстания, но из-за непреодолимых противоречий между ними, в стане союзников постоянно возникали конфликты. К примеру, перед началом операции стороны никак не могли договориться о численности вводимых войск в Пекин с каждой стороны. Много разговоров возникло при выборе командующего объединенными силами. Англия, предварительно переговорив с японцами, предложила поручить общее

руководство союзными войсками японцам, но Россия и Германия, подозревая англичан в двойной игре, выступили категорически против. В конце концов, видя, что это начало вредить общему делу, решили послать в Пекин войска от всех поровну. При этом кайзер Вильгельм, считая, что Германия, потеряв посланника, имеет право на общее руководство операцией, предложил в качестве командующего генерала Вальдерзее. Россия и США тут же поддержала это предложение. Англичане и японцы после пререканий вынуждены были также согласиться. Кайзер, обрадованный этим, произвел генерала в фельдмаршалы и, верный своим солдатским манерам, 14 июля 1900 г. публично обращаясь к войскам, уходящим на Дальний Восток, заявил: «Пощады не давать, пленных не брать».

Однако к моменту прибытия Вальдерзее на место событий Пекин был уже взят, и ему оставалось лишь организовывать карательные операции, которые немцы охотно делали. К слову сказать, операцией по захвату столицы Китая руководил русский генерал Линевиц.

Осенью 1900 года начались мирные переговоры между новым китайским правительством и странами – победителями. Переговоры длились ровно год. Переговоры были очень унижительны для Китая. Мало того, что Пекину после войны 1894-1895 гг. пришлось платить огромную контрибуцию, но ему пришлось под давлением победителей примерно наказать виновных в восстании, не исключая высоких сановников прежнего правительства. Более того, в договоре были пункты, запрещавшие ввозить в страну в течение 2 лет оружие. Запрещалось также участие китайцев в организациях, направленных против иностранцев, а в районах Пекина, где размещались миссии и колонии иностранцев, запрещалось селиться местному населению. Крепость Таку была срыта.

В следующей главе более подробно рассмотрим действия канонерских лодок при захвате крепости Таку.

<sup>1</sup> Восстанием руководило тайное общество «Ихэтуань» (Ополчение мира и справедливости). Раньше это общество называлось «Ихэцуюань» (Кулак во имя мира и справедливости). Впоследствии восстание получило название «Боксерское». Повстанцы выступали под лозунгом «Смерть иностранцам!» (История дипломатии. Т.2, М., 1963, с.514).



## Таку

В главной базе эскадры Тихого океана жизнь протекала своим чередом. Новогодние праздники канонерские лодки провели в ремонтных работах. 20 марта канонерскую лодку «Кореец» в срочном порядке послали на разведку в район Таку. Целью похода являлся сбор различной информации, в том числе и сведений об иностранных кораблях, которые могли там находиться. Выполнив задачу, лодка вернулась в Порт-Артур. 1 апреля она вышла в море для следования в Нагасаки. Придя в порт, в течение десяти дней занимались щелочением котлов. 16 апреля, вернувшись в Порт-Артур, «Кореец» с 17 по 25 апреля участвовала в маневрах в составе эскадры.

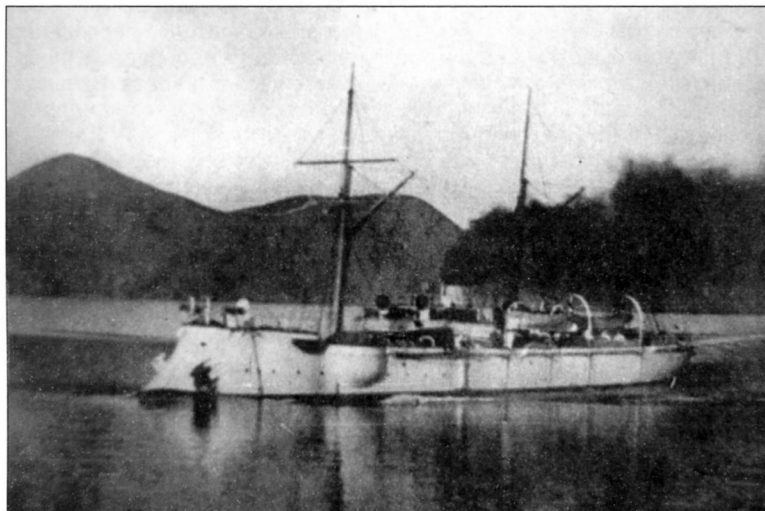
В середине мая 1900 г. обстановка в Китае приняла угрожающий характер. Китайское правительство оставило без внимания письменное требование посланников о решительном пресечении действий восставших. Потеряв всякую надежду на благополучный исход, дипломаты начали требовать от своих правительств присылки в свое распоряжение десантов.

Адмирал Алексеев также получил депешу от русско-го посланника с просьбой немедленно прислать в столицу роту моряков. Посол сообщал об угрозе захвата толпой зданий посольства. В сложившейся обстановке быстрее всего до Пекина можно было добраться, двигаясь вверх по реке Пейхо (Байхо), но для этого надо было, войдя в устье реки, миновать сильную крепость, расположенную близ селения Таку (Дагу). Она являлась «морскими воротами Пекина». Крепость представляла собой пять земляных фортов с 177 орудиями, расположенными по обе стороны реки. Причем форты № 1 и 4 находились на левом берегу, а форты № 2,3 и 5 на правом. Наиболее опасными являлись форты № 1, № 2 и № 3. Они предназначались для отражения атак противника с моря. Из всех орудий, находившихся на позициях фортов, 18 были новые калибром от 120 до 240-мм.

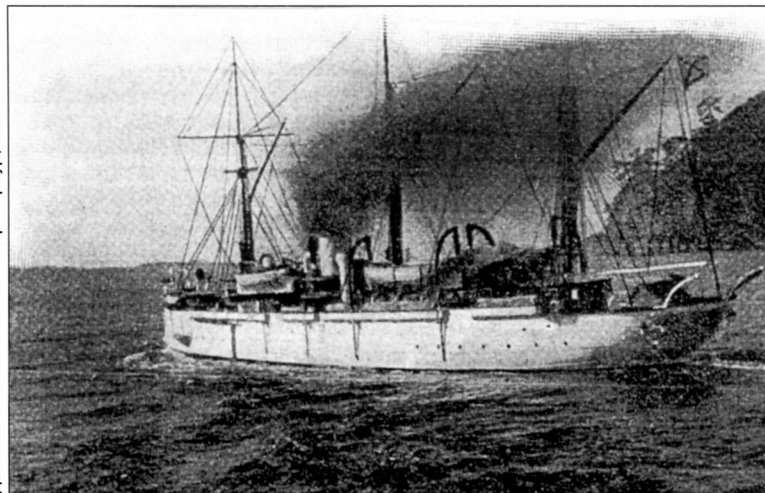
Высадив войска в Тонгку и преодолев опасное место, десант до Тяньцзиня мог добраться по железной дороге, а оттуда до Пекина было рукой подать. Но для выполнения этой операции требовалось обеспечить надежный тыл. В связи с этим надо было нейтрализовать форты: либо их занять мирным путем, либо захватить силой. Это можно сделать только за счет действий флота, но из-за мелководья устья реки и его бара корабли, имеющие тяжелую артиллерию и способные подавить форты, ближе чем на 12 миль подойти к ним не могли, но на такие расстояния из корабельных пушек даже броненосцы стрелять не могли. В связи с этим решили для подавления батарей крепости задействовать канонерские лодки, имеющие не только тяжелые орудия, но и небольшую осадку.

16 мая из Порт-Артура в район Таку вышел отряд кораблей под флагом контр-адмирала М.Г. Веселаго. В состав отряда входили: эскадренный броненосец «Сисой Великий», броненосный крейсер «Дмитрий Донской», минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак», а также канонерские лодки «Гремящий» и «Кореец». Крупные корабли, имеющие большую осадку, прибыв на место, остались на рейде, а лодки с десантом вошли в устье реки и, дойдя до места, высадили десант в количестве 100 человек (30 казаков и 70 матросов) под командой лейтенанта Ф.В. Радена. Не теряя времени, десант направился в Пекин и вступил в охрану посольства.

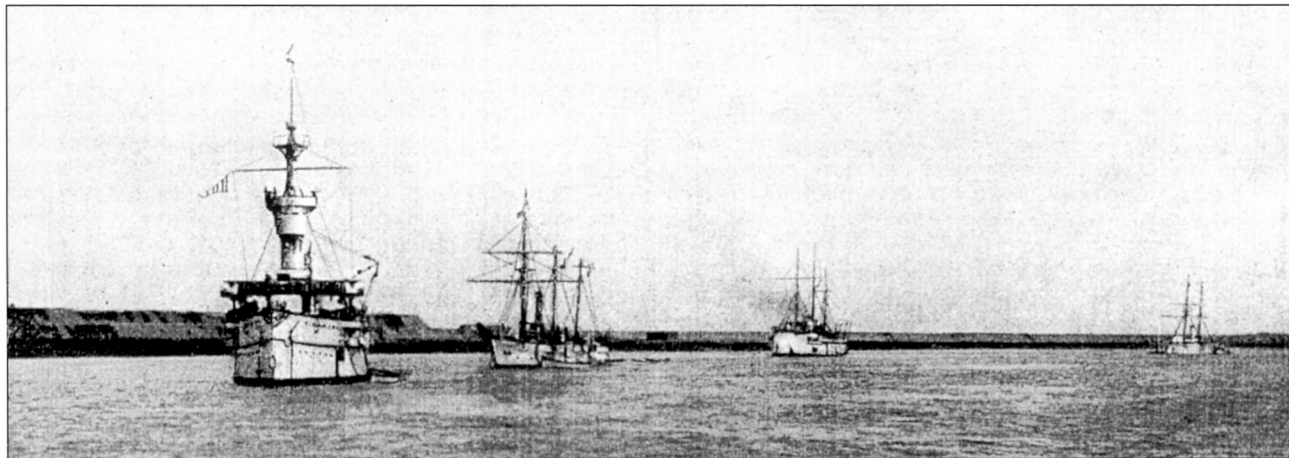
В это время на рейд продолжали прибывать корабли международной эскадры. 20 мая на рейд прибыл на броненосном крейсере «Россия» вице-адмирал Я.А. Гильтенбрандт. Для выручки посольств сформировали новый десант, который возглавил старший на рейде английский вице-адмирал Э. Сеймур. Десант в составе 2110 моряков направился в Пекин. Среди них находилось 318 русских под



**Мореходная канонерская лодка «Кореец» направляется в Таку – в район конфликта**







**Река Пейхо. Канонерские лодки международной эскадры перед сражением расположились по диспозиции 1-го этапа. Слева направо: «Гиляк», Lion, «Кореец» и «Бобр»**

выполнения этой задачи необходимо было обеспечить безопасность коммуникаций, проходящих мимо фортов. К этому времени стало известно, что китайцы усилили гарнизон крепости и сделали попытку выставить минное заграждение в устье реки. Все это требовало немедленных действий, но в ночь со 2 на 3 июня Гильтебрандт послал часть кораблей, в том числе и канонерские лодки в Порт-Артур за новым подкреплением. Алексеев, отменив приказ Гильтебрандта, срочно вернул назад «Гайдамака» с приказанием немедленно занять форты. В соответствии с этим в 9 часов утра на флагмане состоялось совещание командования международной эскадры. На совещании приняли решение немедленно предъявить Чилийскому вице-королю Юй-Лу и коменданту крепости Ло Юн-Гуану ультиматум: до 2-х часов утра 4 июня сдать форты союзникам. В противном случае угрожали штурмом взять форты. Штурм возлагался на контингент численностью 903 человека, сформированный из экипажей кораблей международной эскадры. В его состав входили: 300 японцев (включая и команду Akagi, которая сошла на берег), 140 немцев, 20 австро-венгров, 160 англичан и 163 русских – остатки 12-го Восточно-сибирского стрелкового полка. Русский отряд состоял исключительно из нестроевых (поваров, коневодов, огородников и др.). Действия атакующих поддерживались канонерскими лодками, находящимися на реке Пейхо. Американский командующий контр-адмирал Кемпф от активных действий отказался.

На 3 июня корабли международной эскадры дислоцировались следующим образом: на внешнем рейде находилось 25 кораблей 8 стран, а на реке Пейхо расположились канонерские лодки и миноносцы: русские «Бобр», «Кореец», «Гиляк» и миноносцы № 203 и № 207, английская Algerine<sup>1</sup> и миноносцы Fame и Whiting, германская Itlis, французская Lion и японская лодка Akagi. Американская лодка Mopocasy по решению командования от активных действий отказалась ввиду нейтралитета объявленного правительством США в предстоящих событиях в Китае. Корабли союзных стран имели 43 орудия калибром от 37 до 229-мм. От-

рядом командовал старший морской начальник – командир канонерской лодки «Бобр» капитан 1-го ранга К.Р. Добровольский. Ему поручили разработать план захвата фортов. 3 июня в 3 часа пополудни на борту «Бобра» он провел совещание с командирами судов и десанта, которым предстояло участвовать в операции.

План, составленный Добровольским, предусматривал проведение операции в два этапа. Вначале подавить форты № 4 и 1, а затем № 2, 3 и 5. Десант после подавления артиллерией форта № 4 должен был атаковать его, а затем атаковать форты № 2 и 3. Соответственно с этим предполагалось поэтапно расположить и корабли. На первом этапе лодки располагались на участке реки с тыла фортов № 2, 3 и 5, а после подавления фортов № 4 и 1 переходили ниже по течению и становились левее фортов № 2, 3 и 5. Английские и русские миноносцы должны были расположиться напротив Тонгу.

В соответствии с этим планом еще днем лодки начали занимать свои места. Японская лодка, имеющая неисправность в машине, осталась на якоре у Тонгу, Itlis и французская Lion пообещали Добровольскому, что займут свои места, как только начнется штурм. Сигналом для начала операции должны были быть два выстрела с «Бобра».

В 23:00 с берега вернулся парламентар – командир миноносца № 207 лейтенант Н.И. Бахметьев и сообщил, что комендант крепости Ло Юн-Гуан, приняв парламентаров и ознакомившись с документами, согласился сдать форты к 2 часам ночи, но для этого ему нужно время, чтобы согласовать свои действия с начальством. Как стало известно союзному командованию китайские миноносцы («Хай-Лун», «Хай-Цзин», «Хай-Си» и «Хай-Хуа»), не подчинившись командованию и ожидая нападения на форты, решили выставить минное заграждение в устье реки Пейхо. Для предотвращения этого предполагалось с момента начала боевых действий их заблокировать у Тонгу английскими и русскими миноносцами и по возможности либо захватить, либо уничтожить.

Опустилась ночь. Вокруг тишина. В ярком лунном свете на реке белели канонерские лодки. Ближе всех к фортам находилась «Гиляк» остальные лодки выст-

<sup>1</sup> Согласно некоторым документам числилась в качестве шлюпа (steel screw sloop).



роились по фарватеру на расстоянии 120 м друг от друга. На побережье началась высадка десантов с кораблей международной эскадры, стоящих на рейде. Им предстояло атаковать противника на суше. В это время из Тяньцзиня по телеграфу коменданту крепости приказали форты не сдавать и сражаться до последнего снаряда.

Днем накануне, приготовившись к бою, некоторые китайские артиллеристы предварительно навели свои орудия на давно стоящие перед ними корабли союзников. Следует заметить, на реке в это время была приливная волна, это впоследствии скажется удивительным образом на результатах боя.

За два часа до назначенного времени вдруг вспыхнули два прожектора, которые осветив, стоявшие на реке лодки, тут же погасли. Китайцы, обещавшие сдать форты без боя, с 3 на 4 июня в 0:50 внезапно открыли по канонерским лодкам огонь из всех тяжелых орудий с дистанций от 4 до 10 каб (по другим данным от 700 до 1200 саженей). Первыми начали стрелять с форта № 4, а затем открыли огонь и остальные. Хотя в основном орудия были гладкоствольные и устаревшей конструкции, но тем не менее лодки, неподвижно стоящие на реке, сразу же начали от артиллерийского огня противника получать повреждения.

На лодках «Бобр», «Кореец», «Гиляк» и *Algerine* немедленно пробили боевую тревогу и открыли ответный огонь. В это время миноносцы отряда поднялись вверх по течению к Адмиралтейству и заблокировали китайские миноносцы, а английский отряд при поддержке пулеметным огнем с «Гиляка» их захватил. Одновременно с этим русские миноносцы захватили минный крейсер и паровой катер, находившийся в доке. Под огнем противника *Ilitis* и *Lion* начали занимать свои места по диспозиции. На это им понадобилось свыше 1,5 часа. Во время движения *Ilitis* получила повреждение: снаряд, пробив борт, попал в котельное отделение.

Бой разгорался, огонь с фортов становился все точнее. Первое повреждение получила «Гиляк». 80-мм снаряд, не взорвавшись, насквозь пробил башнеподобную мачту. Разлетевшимися осколками конструкции мачты одного человека убило, а троих ранило. В 1.05 второй снаряд поразил лодку в левый борт при этом пострадало 8 человек. Примерно в это же время на «Бобре» в результате взрыва снаряда осколком повредило подъемный механизм девятидюймового орудия, успевшего сделать всего 4 выстрела. В 1.30, наконец, свое место по диспозиции заняли *Ilitis* и *Lion*, включившись своими орудиями в общий хор канонады. В это время «Гиляк» получила в левый борт очередное и наиболее серьезное повреждение. Шестидюймовый снаряд попал в район ватерлинии. Пробив борт, он разрушил несколько помещений, в том числе и погреб 75-мм снарядов. Последовавший взрыв снарядов, разрушил, проходящие здесь, паропроводы. В результате этих разрушений прекратили работать механизмы и насосы, приводимые в движение паром. Быстро подвели пластырь, доступ воды прекратился. Спустя 15 минут справились с пожаром. Несмотря на повреждения, корабль продолжал вести огонь из своих скорострельных орудий. Подачу снарядов обеспечивали вручную. По словам командира Сарычева: «снарядов подавали даже больше, чем требовалось».

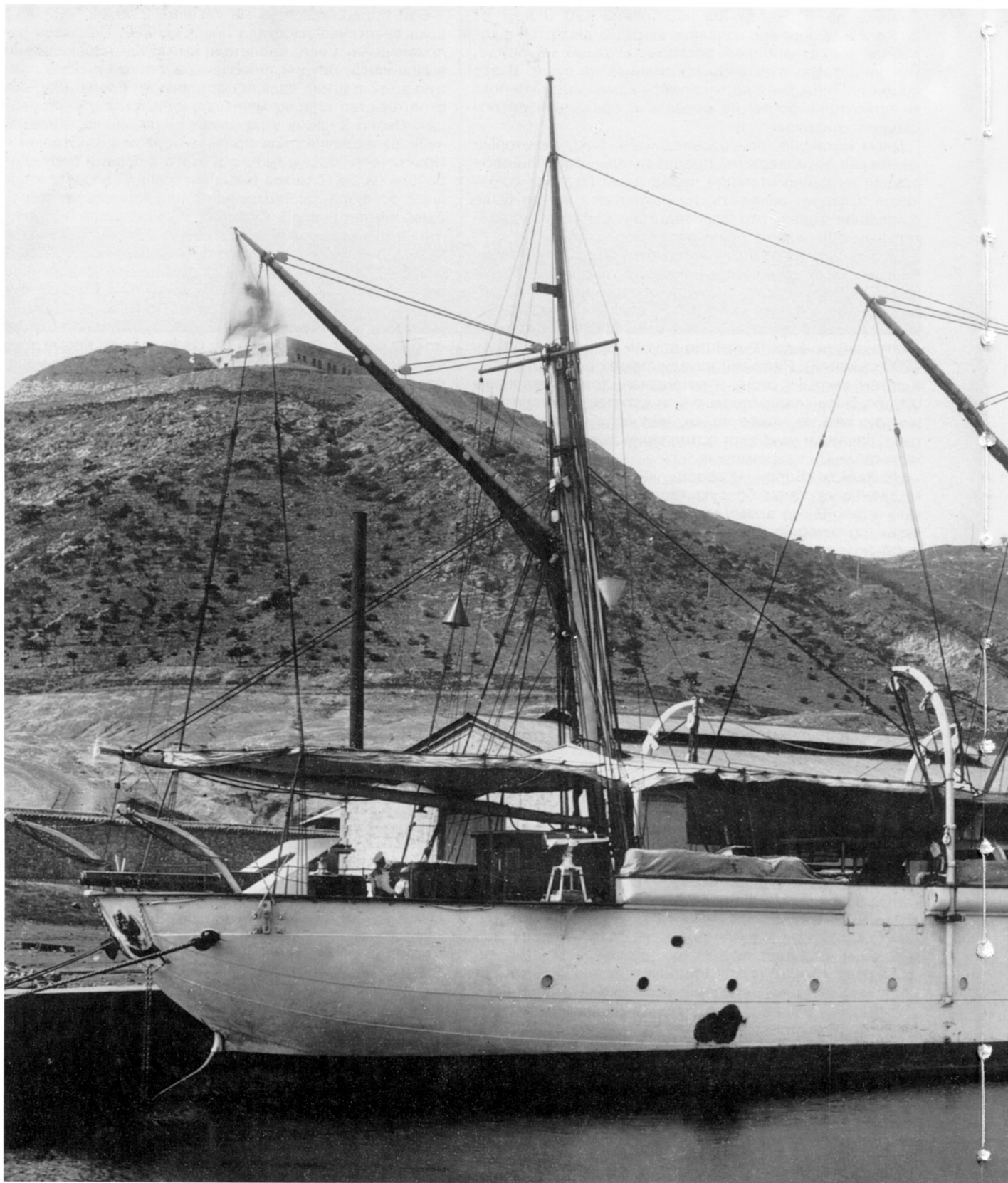
Бой продолжался уже в течение 2 часов, «Кореец» пока счастливо избегала повреждений. Снаряды, направляемые в нее, пролетали выше. Как впоследствии выяснилось, орудия, наведенные по ней днем в полную воду, в отлив давали постоянный перелет. Это обстоятельство спасло многие жизни на борту «Корейца». Около 3 часов утра начался прилив, корабли начали разворачиваться правым бортом к противнику. Практически сразу же после этого в правый борт «Корейца» на 1,5-2 метра выше ватерлинии в каюту старшего офицера, расположенную над кормовыми погребками влетел снаряд. Сразу же возник пожар, который стал угрожать кормовым погребам. Командир корабля немедленно дал приказ затопить кормовые погреба. В момент тушения пожара в это же место попал еще один снаряд. В результате взрыва этого снаряда погибли три человека: марсовые М. Прокопьев, И. Дмитриевский и лейтенант Е.Н. Бураков<sup>1</sup>, а позднее умер от ран матрос 2-й статьи Ф. Олофиренко. Кроме того взрывом этого же снаряда контузило врача Кальмана, разгневшего в помещении кают-компания лазарет. В течение 8 часов он лежал без сознания, а помощь раненым оказывал фельдшер.

Несмотря на эти беды «Кореец» ни на минуту не прекращала огонь по противнику. Спустя полчаса в результате попадания 203-мм снаряда, выпущенного с правого восьмидюймового орудия, взорвался пороховой погреб на форту № 2. Удачный выстрел, переломивший ход сражения, принадлежал комендору Вавилову. Взрыв на форту вдохновил штурмовавших стрелков, которые были хорошо видны с кораблей при свете луны.

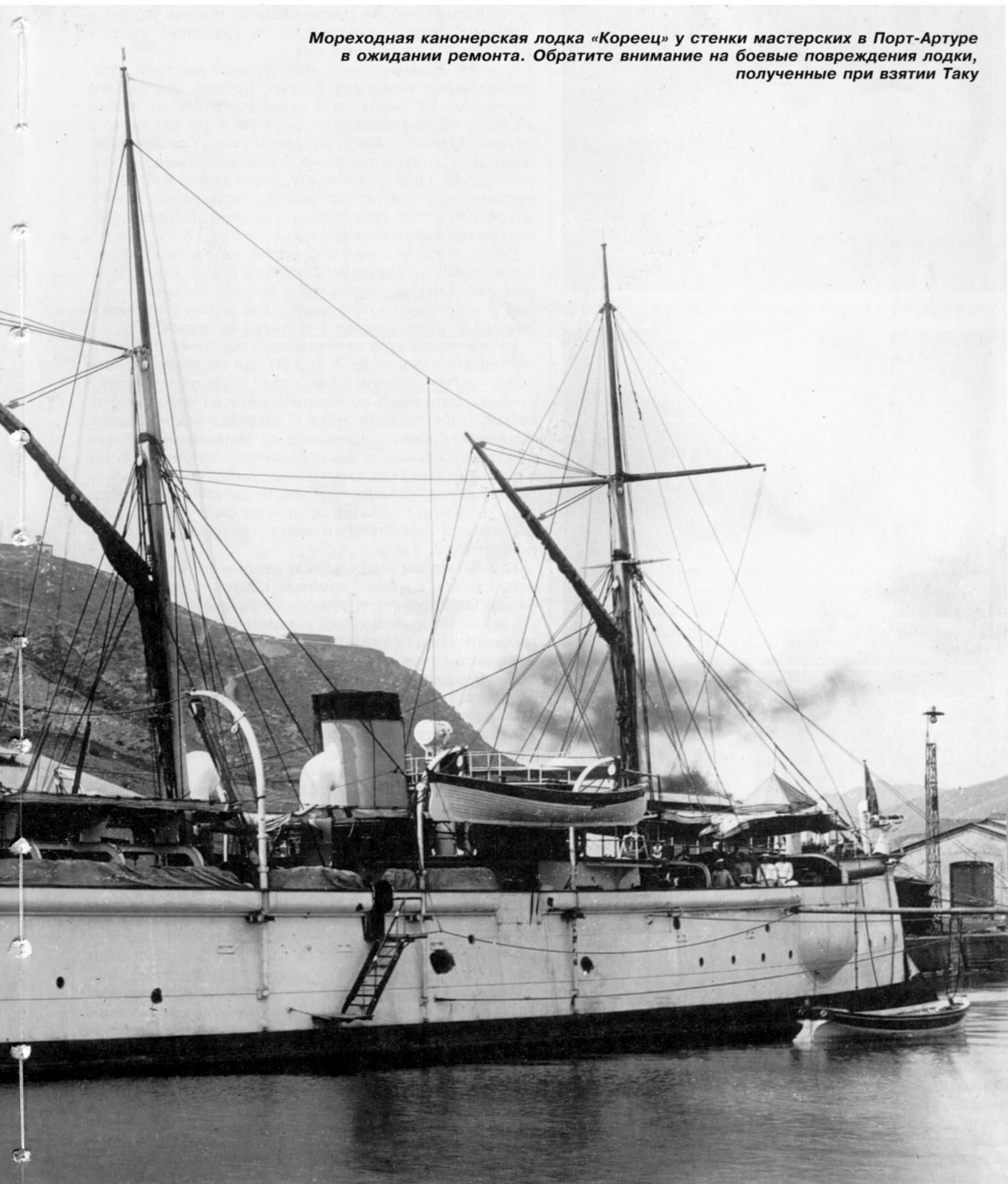
В 3:20 начался общий штурм. Во время штурма дабы не перебить своих лодки, по сигналу с катера, который прошел вдоль кораблей, временно прекратили огонь. Этим воспользовались китайцы, открыв ураганный огонь по наступающим. Атака союзников захлебнулась. Увидев это, корабли вновь открыли огонь по фортам.

В 3:45 в «Кореец» попал третий снаряд. Снаряд пробил фальшборт правого борта ниже коечных сеток в районе шпангоута 21. Попутно пробив раструб стоящего у борта вентилятора, он взорвался в раструбе

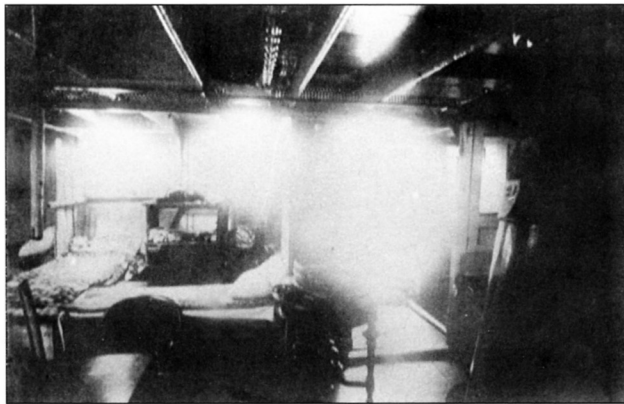
1 Отряд английских моряков под командованием лейтенанта Роджера Кийзо в Адмиралтействе в Тонгку захватил четыре китайских миноносца: «Хай-Лун», «Хай-Цзин», «Хай-Си» и «Хай-Хуа». После завершения боевых действий их распределили между союзниками. Миноносцы по порядку перечисления соответственно достались Англии, Германии и Франции. Россия получила четвертый по списку «Хай-Хуа». Интересно заметить, что все эти корабли, войдя в состав флотов союзников, получили одинаковые наименования «Таку». Однако 14 июня 1900 г. вице-адмирал Е.И. Алексеев, видимо по ходатайству командования «Корейца», в докладной записке на имя управляющего Морским министерством просил: «...о зачислении доставшегося нам миноносца в списки судов флота и наименовании его именем убитого лейтенанта Буракова...». Не получив ответа, он 24 июня повторил свою просьбу. 3 июля император во время доклада управляющего Морским министерством повелел: «Обождать пока» с зачислением его в списки флота до окончательного решения вопроса о трофеях. На новый запрос относительно судьбы миноносца Алексеев 2 сентября также получил отказ. 12 ноября 1900 г. трофейный миноносец «Таку», окончив кампанию, стал в Порт-Артуре в отстой. 27 января 1901 г. после урегулирования вопроса о трофеях в соответствии с приказом № 26 по Морскому ведомству миноносец зачислили в состав флота под наименованием «Лейтенант Бураков». (Н.Н. Афонин. Эскадренный миноносец «Лейтенант Бураков». – /Гангут. 2008. – Вып. 50, с 5-17.).



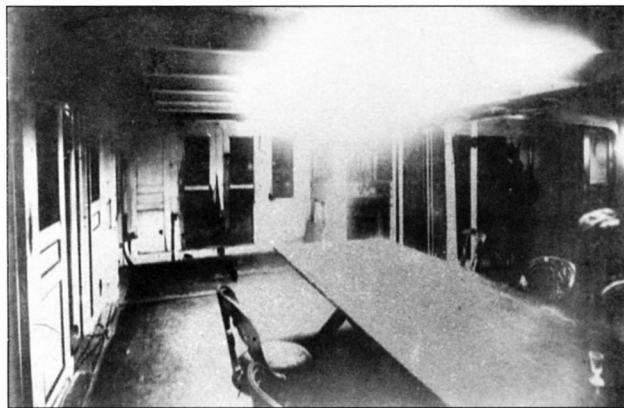
**Мореходная канонерская лодка «Кореец» у стенки мастерских в Порт-Артуре  
в ожидании ремонта. Обратите внимание на боевые повреждения лодки,  
полученные при взятии Таку**







**Повреждения в каюте старшего офицера**



**Повреждения в кают-компании «Корейца» (вверху и внизу)**



вентилятора, стоящего у левого борта. При этом осколками снаряда убило четыре человека: кочегарного квартирмейстера С. Кадочкина, матроса 1-й статьи Г. Горбунова и матросов 2-й статьи Ф. Перелькина и П. Ведерникова, ревизора лейтенанта В.Е. Деденева смертельно ранило. В 3:15 пополудни он скончался в лазарете.

Во время штурма отличился русский десант, составленный из нестроевых. Вопреки нерешительным действиям немецкого капитана, руководившего боем, по-

ручик Станкевич, не растерявшись, поднял людей и смелым броском взял штурмом северный участок форта № 4 и закрепился там.

К этому времени относится удачный выстрел, произведенный с кормового орудия «Бобра», взорвавший сложенные на форту № 3 снаряды. В это же время японцы, обстреливающие форт № 4 из десантного орудия, взятого с Akagi, поразили склад боеприпасов. Благодаря этому атакующие бросились вперед, пройдя через ров с водой к мосту, окружавший форт № 4, русские первыми прорвались на территорию форта. Закрепили успех подоспевшие японцы. Китайцы, побросав оружие, разбежались.

В 4:30 в лодку попал очередной, четвертый снаряд, влетевший в угольные ямы правого борта. Пробив переборки, снаряд взорвался в районе носовой переборки кочегарного отделения. При этом погиб, находившийся здесь кочегар 1-й статьи А. Тюрин.

К пяти часам утра окончательно подавили очаги сопротивления форта № 4. В 5:30 пал форт № 1, после этого «Бобр», Algerine и Lion стали сниматься с якорей и переходить ниже по течению реки на новое место, согласно диспозиции этапа II. «Кореец» и Ittis снялись позднее. «Кореец», идя вслед за напарником, попала под ожесточенный огонь противника, попутно получив в угольные ямы еще два снаряда, а «Гиляк», исправляя повреждения, осталась на месте до конца боя. Русские и японцы, захватив орудия на форту № 4 и развернув их в сторону противника, также открыли огонь по фортам 2, 3 и 5.

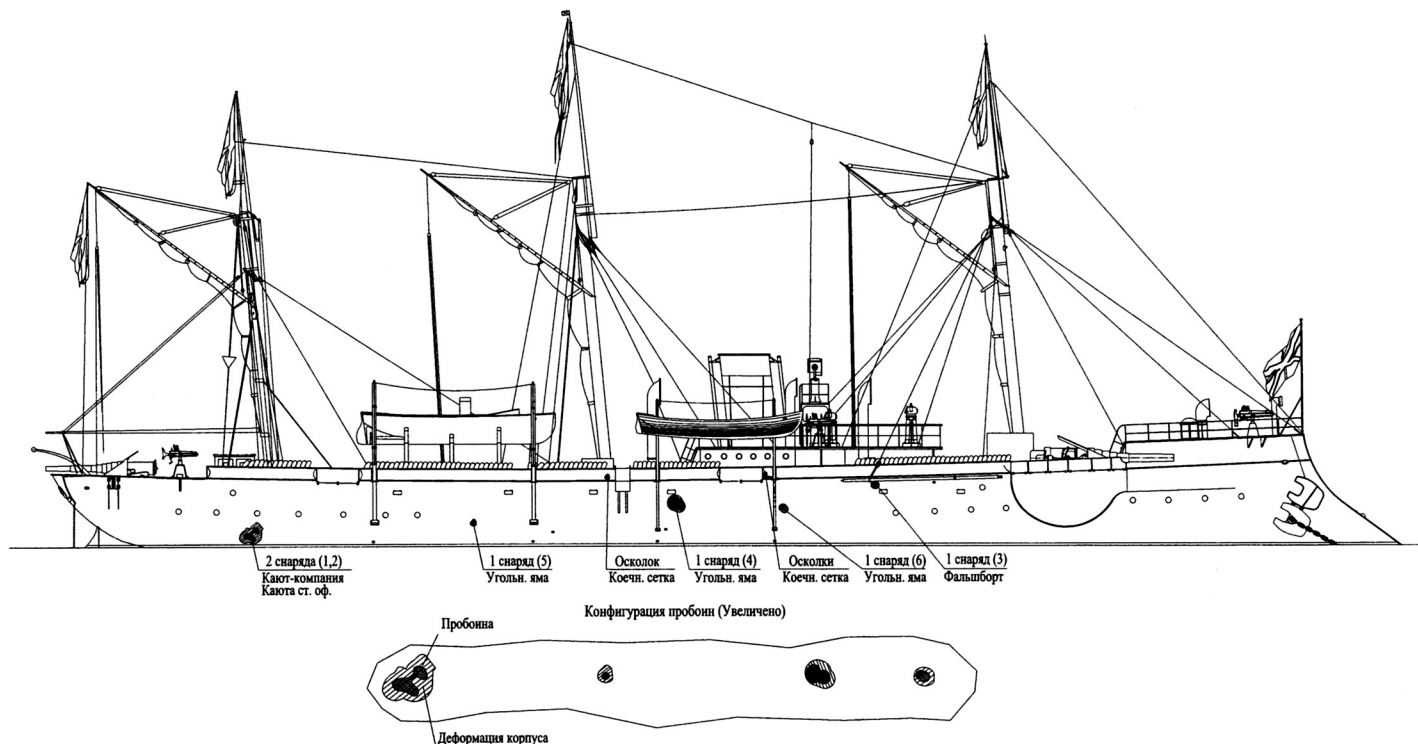
Тем временем Ittis, видимо, решила выйти из боя и направилась в море. «Кореец», сбитая с толку действиями Ittis, первоначально также прошла свое место, но затем вернулась назад и возобновила бой. В 5.50 на форту № 2 произошли два взрыва, после которых организованное сопротивление китайцев прекратилось. В это время началась передислокация войск. Перевозка стрелков на новые позиции осуществлялась с помощью местных плавсредств, а их буксировкой занимался миноносец № 207.

К семи часам утра форты № 1-5 оказались в руках союзников. Китайцы сдавались толпами.

За все время сражения «Кореец» получила в правый борт 6-7 пробоин, как от снарядов, так и осколков от вблизи взрывающихся снарядов противника. В бою «Кореец» выпустила 1303 снаряда различных калибров (203-мм – 100, 152-мм – 68, 107-мм – 150, 63,5-мм – 45, 47-мм – 340 и 37-мм – 600). Китайцы потеряли свыше 800 человек убитыми, ранеными и пленными. Русские во время атаки фортов на берегу и на кораблях потеряли в общей сложности 9 офицеров и 129 нижних чинов. В числе их на «Корейце» убито 10 и ранен 21 человек.

Вице-адмирал Алексеев по телеграфу доложил императору о взятии фортов. В ответном слове император писал: «Поздравляю с успешным делом. Скорблю о потерях... Передайте мою горячую благодарность капитану Добровольскому, командирам и офицерам «Корейца», «Гиляка» и «Бобра» и сердечное спасибо молодцам, нижним чинам этих лодок. Николай».

После подобной оценки награды не заставили себя долго ждать. «12 июня 1900 г. ордена св. Георгия 4-й ст. в воздаяние отличных подвигов храбрости, оказанных чинами мореходных канонерских лодок «Бобр»,



«Кореец» и «Гиляк», при занятии фортов Таку, 4-го июня сего года:

Командовавшему сводным отрядом и лодкою «Бобр», капитану 1-го ранга Добровольскому 1-му; командиру лодки «Кореец», капитану 2-го ранга Сильману 1-му, и лейтенантам: командовавшим лодкою «Гиляк» – Сарычеву 1-му; Деденеву и Титову 3-му (так в документе – В.К.). Нижним чином его величество жалует – по четыре знака отличия военного ордена 4-й степ. на каждую лодку...». На «Корейце» среди награжденных были комендоры С. Вавилов, П. Диких, машинный квартирмейстер С. Вертоховский и другие.

Позднее приказом по Морскому ведомству от 27 сентября «за отличие в бою при усмирении китайских мятежников» на лодке награждены:

- л-т Прокопович 2-й – орденом Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом;
- мичман фон Раненкамф – орденом Св. Станислава 3-й ст. с мечами и бантом;
- корпуса фл. штурманов штурман Лукин – орденом Св. Анны 3-й ст. с мечами и бантом;
- инж-мех. пом. ст. механика Зражевский – орденом Св. Владимира 4-й ст. с мечами и бантом;
- мл. врач, коллежский асессор Кальнин – орденом Св. Станислава 3-й ст. с мечами и бантом.

16 июня Алексеев, посетив «Бобра», «Гиляка» и «Корейца» и ознакомившись с повреждениями лодок,

#### **Повреждения мореходной канонерской лодки «Кореец», полученные в бою при взятии Таку**

отправил генерал-адмиралу подробный доклад. В нем, в частности на опыте сражения под Таку, он подробно изложил свои предложения по реорганизации эскадры, береговой инфраструктуры и конкретные мероприятия по совершенствованию конструкции боевых кораблей.

3 июля 1900 г. начальником эскадры Тихого океана вместо Гильтебрандта назначили к-адмирала Н.И. Скрыдлова с одновременным производством в вице-адмиралы, а младшим флагманом эскадры вместо Веселаго назначили к-адмирала К.П. Кузьмича.

В июне – июле 1900 г. совместно с другими лодками «Кореец» находилась на сторожевой службе на реке Пейхо. 24 августа 1900 г. командиром лодки назначили капитана 2-го ранга Н.Н. Паренаго. В августе «Кореец» находилась на ремонте в Порт-Артуре, а «Гиляк» и «Бобр» в Таку. В результате ремонта заделали полученные в бою пробоины и отремонтировали каюты. После ремонта 19 сентября во время захвата Шанхайгуаня «Кореец» сопровождала миноносцы (№ 203, 204, 206, 207 и 210). Во время движения в результате неудачного маневрирования миноносец № 204 столкнулся с миноносцем № 207, в результате чего последний из них, получив повреждения, затонул. Не выполнив зада-



Фото из собрания Ю.А.Ликина

**Командир канонерской лодки «Кореец» капитан 1-го ранга Ф.Ф. Сильман**



**Участники сражения под Таку. Через год император подписал указ № 140 от 6.05.01г. о награждении всех участников подавления «боксерского» восстания медалью «За поход в Китай». Эту медаль получила вся команда лодки. Четырем матросам за личный подвиг пожаловали «Знаки отличия Военного ордена 4-й ст.». У некоторых рядом с Георгиевским крестом виднеется еще и немецкая награда в виде креста. По этому случаю, вся команда решила сфотографироваться. Для этого расположились за надстройкой по левому борту. Обратите внимание: справа виден сходный люк на жилую палубу. Рядом с ним стоят колеса от лафета орудия Барановского**

ния, отряд вернулся в Порт-Артур для разбирательства происшествия.

До конца октября «Кореец» находилась в Шанхайгуане в качестве стационара, а 1 ноября вместе с «Рюриком» перешла во Владивосток и окончила кампанию. «Кореец» встала на ремонт форштевня и замены котлов. По докладу Е.И. Алексеева управляющему Морским министерством с 14 декабря 1900 г. «Кореец» встала в завод для замены котлов на 4 месяца, хотя, по словам Алексеева ремонт наверняка затянется. «Рюрик» заменила вал, для этого его (с 14.12.00 по 20.06.01) временно ввели в состав Сибирской флотилии. После ремонта на «Корейце» кроме замены котлов наконец-то удлинители дымовую трубу.

1 января 1901 г. на «Корейце» сменился командир: вместо Паренаго лодку принял капитан 2-го ранга А.Я. Соболев. 21 апреля 1901 г. на братской могиле погиб-

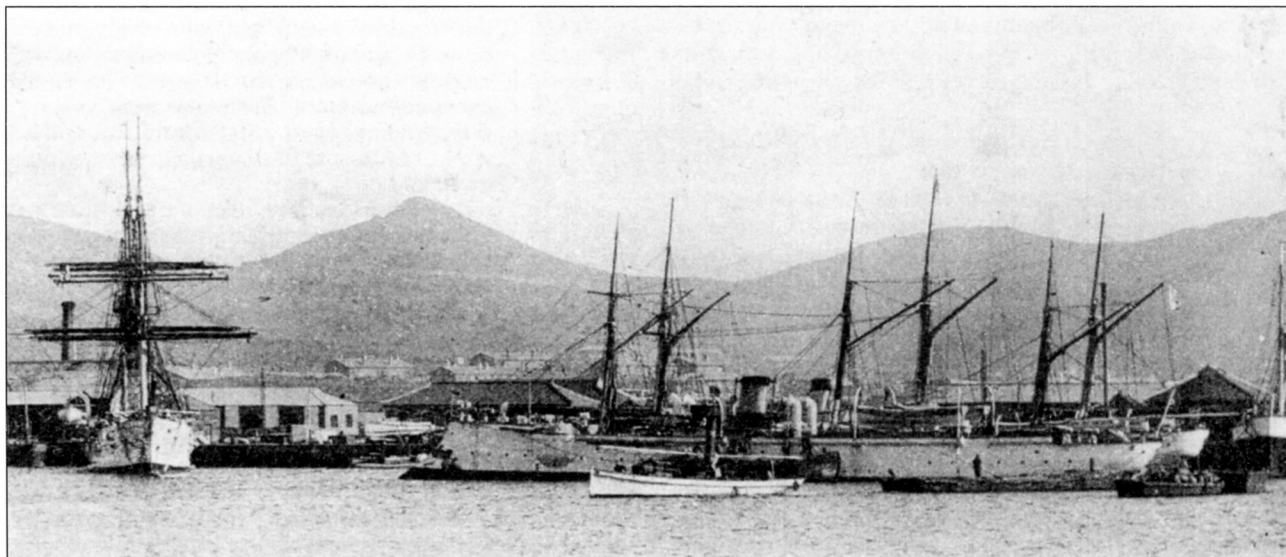
шим в бою открыли памятник. В соответствии с приказом № 89 от 6 мая 1901 г. «государь император за воздаяние отличных подвигов храбрости, оказанных чинами мореходных канонерских лодок «Бобр», «Корец» и «Гиляк» при занятии фортов в Таку всемилостивейше жалует означенным лодкам георгиевские серебряные сигнальные рожки с надписью: «За отличие при занятии фортов в Таку 4 июня 1900 г.»<sup>1</sup>. Одновременно император своим указом № 140 от 6 мая 1901 г. учредил «...особую медаль в память подвигов, оказанных войсками...во время походов в пределы Китая...». Через некоторое время серебряной медалью «За поход в Китай» будут награждены все участники боевых действий, в том числе команда и офицеры «Корейца». Награждение продлится вплоть до начала Русско-японской войны.

1 В июне 1910 г. во время празднования очередной годовщины взятия Таку государь соизволил передать эти драгоценные реликвии на вновь построенные одноименные лодки типа «Гиляк-2». Об этом событии 15 июня объявили приказом по Морскому ведомству. Любопытно заметить, что и до оглашения 21 февраля 1913 г. приказа № 50 по Морскому ведомству касающихся «Правил о судовых реликвиях и исторических предметах...», в российском военном флоте трепетно относились и чтили героические деяния предков и на их примере воспитывали молодежь. Имена кораблей, не спустивших в сражениях Андреевского флага перед превосходящими по численности противником, по наследству передавались новым кораблям. Одноименным кораблям передавались священные реликвии и исторические предметы, являющиеся свидетелями героического подвига. Приказ № 50 упорядочил эту процедуру. Более того, параграфы того приказа несколько видоизмененном в виде действовали и в советское время и продолжают действовать до настоящего времени на кораблях ВМФ России.



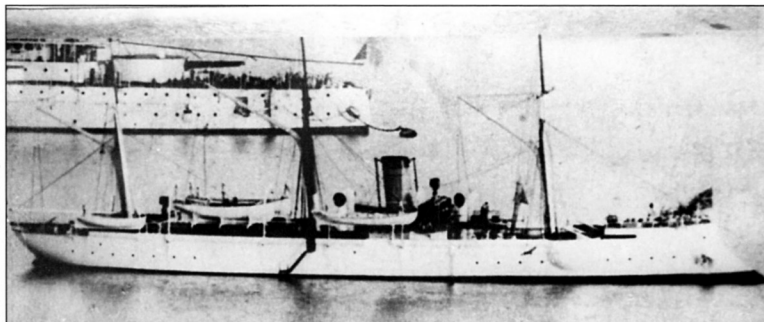


*Мореходная канонерская лодка «Кореец», закончив ремонт, готовится выйти в море*



Алексеев, воспользовавшись приходом в Порт-Артур из Владивостока отряда Н.И. Скрыдлова, провел двухсторонние учения. При этом отряд Скрыдлова «воевал» за японцев, а портартурская эскадра за русских. В результате учений Скрыдлов в своем рапорте вскрыл недостатки крепости Порт-Артур, которая не только не выполняла функции базы для флота, но и не обеспечивала защиту дальневосточных рубежей империи.

После учений в течение недели Скрыдлов отдельно от всех провел совместные маневры с канонерскими лодками. «Кореец», «Гиляк» и «Отважный» отчитываясь за учебный период, стреляли на ходу по щитам и береговым целям и выставляли минные заграждения с плотов. Сразу же после них 30 октября 1901 г. «Кореец» была назначена стационаром в Чемульпо. В середине декабря ее сменила «Гиляк». Придя 21 декабря в



**Вверху:** корабли эскадры Тихого океана. На переднем плане – канонерская лодка «Кореец». За ней стоит эскадренный броненосец «Севастополь». На оригинале снимка за броненосцем виднеется крейсер «Адмирал Нахимов». Обратите внимание на высоту дымовой трубы лодки. Если ее сравнить с трубой на других снимках, то можно заметить, что она стала выше. В качестве ориентира может служить высота боевого фонаря, расположенного впереди трубы

**Внизу:** судя по всему, снимок сделан в 1903 г. – в очередную годовщину подвига. Об этом говорит присутствие на снимке капитана 2-го ранга Г.П. Беляева (среди офицеров – третий слева), назначенного в том году командиром лодки. Участники сражения фотографировались на старом месте – за надстройкой. Справа виден сходный люк на жилую палубу. Рядом с ним стоят колеса от лафета орудия Барановского. За матросом, опирающегося на поручень ограждения мостика, просматривается кожух дымовой трубы



Порт-Артур, новый 1902 год она встретила в Шанхае, где находилась до 28 января 1902 г. В феврале на смену ей пришла «Гиляк».

9 июля 1901 г. управляющий Морским министерством подписал приказ об учреждении с 1 января 1902 г. Квантунского флотского экипажа. В декабре 1901 г. вместо Соболева временно до мая 1903 г. исполнял обязанности командира И.М. Новаковский. В марте 1902 г. лодка прибыла в Талиенван для проведения стрельб. Там она находилась до конца апреля. В мае-июне лодка стояла у стенки в Порт-Артуре в ремонте. В августе после ремонта она совместно с «Сивучем» вышла в Талиенван. В сентябре вернулась в Порт-Артур. До конца года лодка несла службу в акватории Желтого моря, посещая близлежащие порты Мозампо, Чемульпо и другие.

14 сентября 1902 г. младшим флагманом эскадры назначили к-адмирала Э.А. Штакельберга, а начальником эскадры вместо Скрыдлова – командира Порт-Артура к-адмирала О.В.Старка.

Новый 1903 год лодка вместе с «Отважным» встретила в доке. 5 мая лодку принял капитан 2-го ранга Г.П. Беляев. 4 июня 1903 г. эскадра в Порт-Артуре отмечала очередную годовщину взятия Таку. Вместе с другими кораблями эскадры в парадном строю стояли участники тех событий: «Бобр» и «Кореец». Не было только «Гиляка» она в эти дни находилась в Шанхае. Гостей праздника была участница тех событий – французская канонерская лодка Lion. Е.И. Алексеев устроил смотр наличным силам флота. 36 боевых кораблей выстроились на рейде, представляя собой внушительную силу. В июне «Кореец» направилась в очередной раз в Чемульпо, тогда никто не мог знать, что спустя полгода Чемульпо сыграет в жизни «Корейца» трагическую роль и этот порт станет в судьбе ветерана Сибирской флотилии и активной участницы операций эскадры Тихого океана последним пристанищем, а ее имя узнает весь мир.

## Дальневосточный узел

### Дорога в никуда

После публичного унижения, Япония во всех своих бедах обвинила Россию, которая во главе коалиции государств, лишила Страну Восходящего солнца законной воинской добычи. Стратегическая расстановка сил после японо-китайской войны на Дальнем Востоке существенно изменилась. Токио хорошо усвоил, преподанный ему урок. В борьбе за дележ «китайского пирога» Япония начала наращивать свой военно-морской потенциал. В противовес другим мнениям во властвующих структурах Японии о преобладающей роли флота в

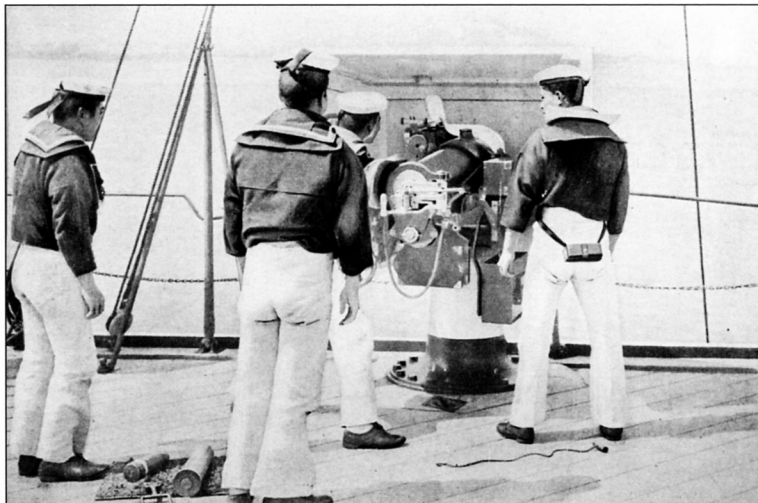
будущей войне впервые в своей записке «Об управлении флотом» высказался Ямамото Комбе. Его тезис, что военная опасность для Японии угрожает с моря в умах военных стал программным. Его мысли о том, что: «основная задача состоит в создании такого флота, который мог бы отразить нападение одного или нескольких противников» поддержали премьер-министр Ито Хирабуми и Морской министр Сайго Цугумити.

В июле 1895 г. японцы в срочном порядке разработали новую концепцию развития военного флота до 1905 г. В 1895 и 1896 годах после детальной проработки были приняты две судостроительные программы. В соот-

ветствии с ними предусматривалось построить флот, превосходящий военно-морские силы России на Дальнем Востоке. К 1905 г. предусматривалось построить четыре эскадренных броненосца (каждый водоизмещением по 15140 тонн), четыре бронепалубных крейсера (каждый водоизмещением по 7500 тонн) и ряд других кораблей меньшего водоизмещения.

В 1897 г. обе судостроительные программы пересмотрели в сторону усиления броненосных сил, уменьшив количество бронепалубных крейсеров. Вместо них срочно заказали шесть броненосных крейсеров, каждый водоизмещением по 9 600 тонн. Они-то и стали главной ударной силой японского линейного флота в предстоящей войне. Для финансирования строительства кораблей планировалось использовать деньги, полученные за счет контрибуции от Китая. Вскоре Ямамото Комбе представилась возможность самому осуществить свою идею – его в 1898 г. назначили Морским министром. Финансирование программ рассчитывалось до 1905 г., но уже к 1903 г. основные статьи расхода успешно реализовали. В результате построили и модернизировали 584 боевых корабля<sup>1</sup>.

В Японии, помимо выполнения судостроительных программ, обращалось не меньшее внимание технического оснащению портов и ремонтных баз, строительству современных доков, судоремонтных заводов, угольных станций, арсеналов и других инфраструктур, находящихся в Куру, Сасэбо, Майдзуру, Симоносеки и других портах и городах, обеспечивающих выполнение боевых задач линейными силами флота. Были заранее закуплены продовольствие и уголь. Так, например, во время переговоров 12 декабря 1903 г. после получения очередного ответа из России зам начальника генерального штаба генерал-лейтенант Г. Кодама дал указание начать подготовку к войне. В результате для корейского экспедиционного отряда было закуплено 5300 коку (1 кока = 150 кг) неочищенного риса, 9 400 коку ячменя. Заготовленное продовольствие временно хранилось в Удзино. В середине декабря поступило указание транспортировать его в Чемульпо под видом товаров для торговли предпринимателя Мицуи. Для военного флота было куплено 1 млн. тонн кардифского угля. Помимо этого предусмотрели размещение вдоль всего побережья Японии наблюдательных постов, персонал которых должен был немедленно докладывать о появлении в секторе наблюдения подозрительных судов. Все посты оснащались современными средствами связи. Подобные сигнальные посты появились на мысе Соя и Таппи, островах Садо, Оки, Ики и других пунктах. В России,



**Вверху: японские комендоры на артиллерийских учениях производят стрельбу из 76-мм орудия.**

**Внизу: учебная стрельба из шестидюймового орудия системы Армстронга**

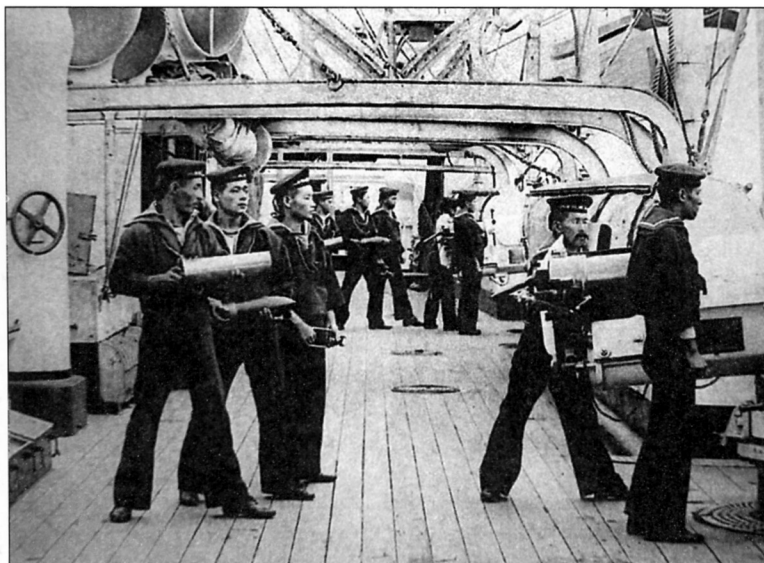


Корею и Китае развернули для слежения за русскими и сбора военной информации разведывательную сеть. Так, во Владивостоке был внедрен майор Дз. Исидзака, в Петербурге – полковник М. Акаси, в Одессе – капитан Н. Мутто. Особое внимание японцы уделили Корее: для разведки дорог и размещения временных баз туда был послан Игути Мацукава. За деятельностью русских в Корее наблюдал капитан Ц. Хино, которого в мае сменил майор У. Киносита. В Сеуле аналогичной деятельностью занимался Я. Мацуиси.

В апреле 1900 г. японцы провели беспрецедентные по масштабу третьи Большие маневры. В учениях приняли участие все корабли первой линии, кроме кораблей, находящихся на станциях в китайских и корейских водах. Учения проводились в два этапа: на первом – приняли участие свыше 53 кораблей и свыше 47 – на втором. В учениях задействовали помимо 2 734 человек действующего личного состава флота свыше 4 000,

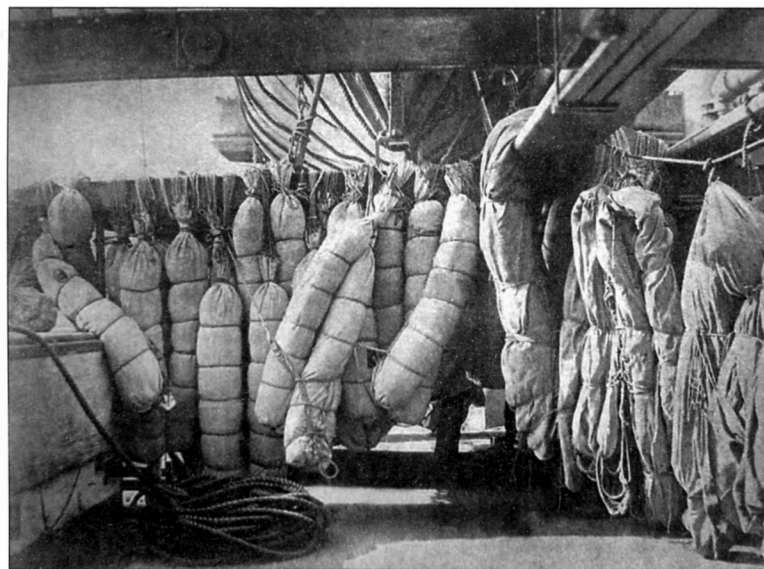
<sup>1</sup> Полутов А.В. Десантная операция японской армии и флота в Инчхоне 8-9 февраля 1904года. Часть 1 и 2. /Морская кампания. – 2007. – № 7, 10.





**Вверху: учебная стрельба, проводимая на японском крейсере накануне Русско-японской войны.**

**Внизу: на японских кораблях, путем подвешивания коек, обеспечивали дополнительную защиту орудийной прислуги и других важных боевых постов**



призванных из запаса. В процессе учений отработали и проверили на практике общий план мобилизации флота и сил береговой обороны. Маневры продолжались в течение месяца. Спустя два года, в марте-апреле 1903 г. были проведены четвертые Большие маневры. Они были заключительными перед войной. В конце декабря 1903 г., полностью прекратили навигацию торговых пароходов за рубеж. Пароходы реквизировали и переоборудовали в военные транспорты. Количество реквизированных судов составило 56 пароходов водоизмещением свыше 1 000 тонн и 32 – меньше 1000 тонн.

В России в это время также не сидели сложа руки. Милитаризация Японии не осталась незамеченной. В ноябре 1895 г. на Особом совещании, посвященном

анализу обстановки на Дальнем Востоке, сделали правильные выводы и соответствующим инстанциям своевременно поставили задачи.

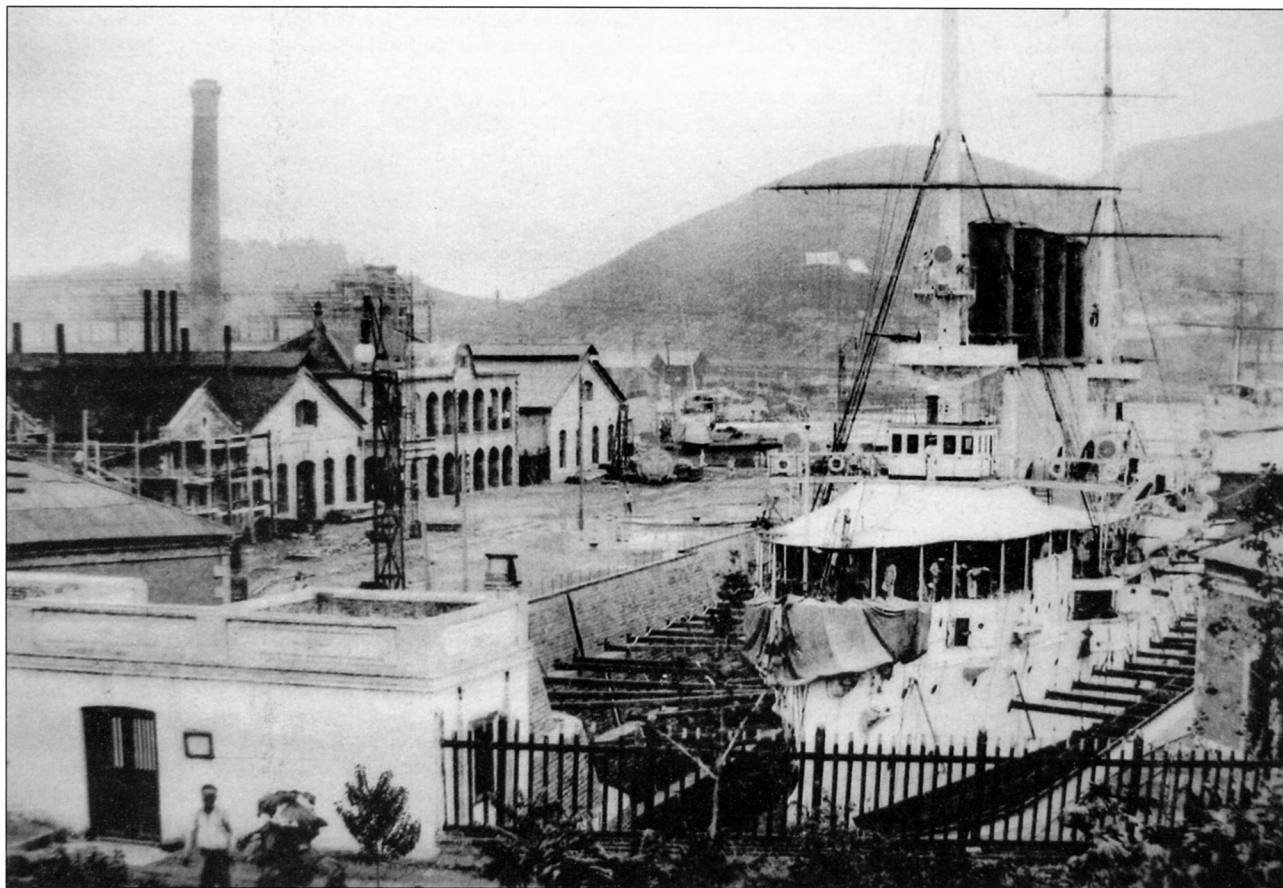
В том же году М.И. Казьмин представил императору аналитическую записку «О современном состоянии русского флота и его ближайших задачах». Автор в своем труде обоснованно доказывал перемещение центра тяжести действий флота с западного театра на восточный. Учитывая, что мнение автора удивительным образом «совпало» с проводимой политикой двора, то вскоре этот труд стал настольной книгой императора. Понятно, что записка ему понравилась, а идеи в ней всемерно им поддерживались и впоследствии нашли воплощение в деяниях Морского министерства.

Морское ведомство в описываемый период трудилось над реализацией судостроительной программы усиления флота на Балтике, принятой 1895 г. Однако анализ показал, что реализация японских программ угрожала России отставанием в развертывании боевых кораблей на Дальнем Востоке. В связи с этим в 1897 г. в Морском ведомстве разработали дополнительную судостроительную программу «для нужд Дальнего Востока». И если бы эту программу успешно реализовали, как планировалось, к 1903 г., то, вероятнее всего, войны могло и не быть, так как реализация этой программы по броненосным силам давала России заметное преимущество перед японцами. Но Министр финансов (результат давления военного министра) не согласился отпустить на текущую пятилетку Морскому министерству запрашиваемую сумму, полагая, что она чрезмерно велика и ее с учетом производственных мощностей страны в указанный срок реализовать будет невозможно. В результате финансирование дополнительной программы растянули на семь лет, с окончанием строительства кораблей, как и по японским программам, в 1905 г.

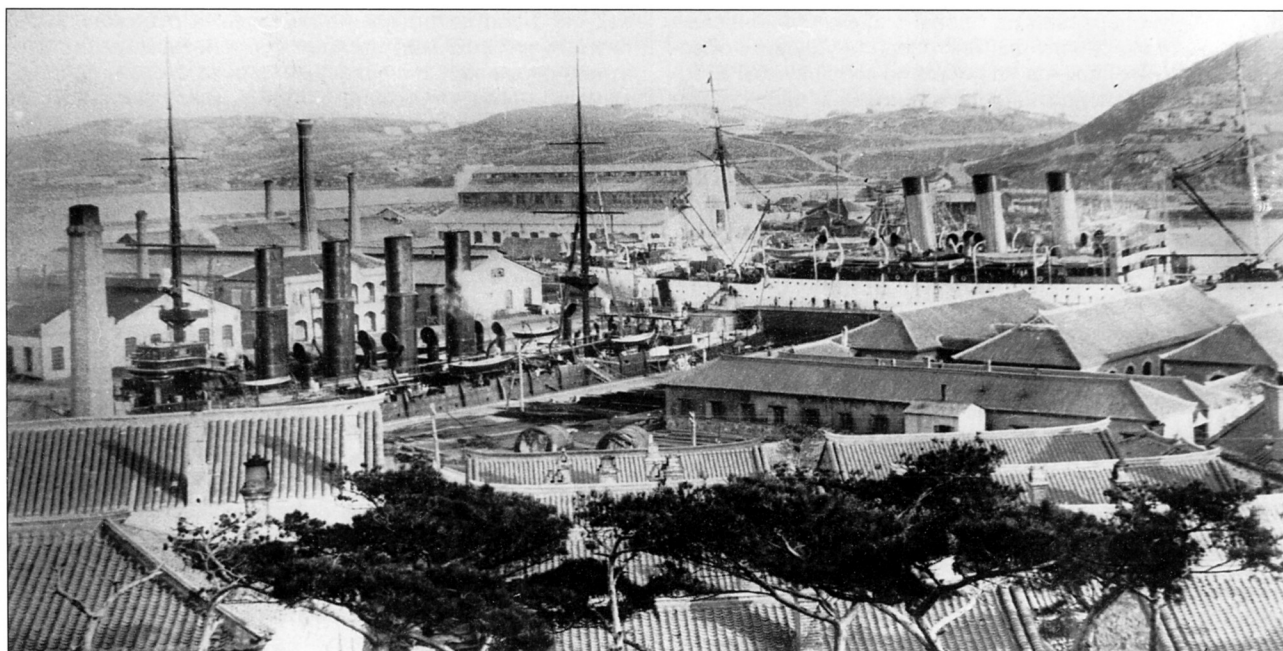
В 1898 г. дополнительную программу утвердили. Таким образом, к 1 мая 1905 г. Россия планировала иметь на Дальнем Востоке:

- 10 эскадренных броненосцев;
- 4 броненосных крейсера;
- 8 бронепалубных крейсеров 1-го ранга;
- 5 бронепалубных крейсеров 2-го ранга;
- 7 канонерских лодок типа «Кореец» и последующих ее модификаций;
- 2 минных транспорта;
- 67 миноносцев различных типов;
- 2 минных крейсера;
- 2 вспомогательных крейсера.

Ради справедливости следует отметить, что финансирование военного ведомства в России всегда было неудовлетворительным. При составлении государственного бюджета противник войны Министр финансов



**Вверху:** накануне войны русские корабли словно «белые лебеди» всплывали в док, а спустя некоторое время, появившись перед артурскими обывателями, удивляли всех своей несуразной боевой окраской. **Внизу:** на снимке крейсер «Варяг» в доке после окраски. В соответствии с приказом для окраски кораблей использовали краску, получаемую путем смешивания 1/3 чернети и охры



С.Ю. Витте применял в отношении военного ведомства «хирургические» методы. На предстоящий пятилетний план в 1903 г. в соответствии с требованиями военного министра вместо запрашиваемых 825 млн. руб. отпустили всего 130. По словам будущего военного министра генерал-лейтенанта А.Ф. Редигера: «Существенные недостатки в организации и снабжения нашей армии (читай: и флота. В.К.) являются прямым следствием недостаточности ассигнований, уделявшихся ей со времени войны с Турцией: ассигнования эти никогда не соотносились с действительными потребностями армии и с присущими ей задачами, а основывались на соображениях о предвидевшихся свободных средствах...». Финансирование судостроительных программ не являлось исключением.

Показателен анализ хода выполнения судостроительных программ в обеих странах по годам. Если в Японии с 1896 по 1900 год на кораблестроение затратили в переводе на рубли в абсолютных цифрах 168 млн. рублей, то в России в рассматриваемый период всего 110. Причем в годы наибольшего напряжения в Японии из общей суммы морского бюджета на кораблестроение затратили 69% средств, а в России лишь 39%. Интересно отметить и такой факт. В Японии для ускорения строительства флота ввели для всех слоев общества специальный «морской» налог, поставляющий в казну 10% средств от всех доходов граждан. Это говорит о многом. Любопытно отметить, в Японии за год до начала войны все институты, обеспечивающие подготовку кадров для армии и флота, перевели на особый режим.

В вооруженных силах также произошли изменения. В середине января сформировали «Соединенный флот». Корабли к началу войны прошли текущий ремонт, их укомплектовали по штату личным составом. На корабли и в штаб флота назначали офицеров, которые по своим деловым и личным качествам наиболее подходили для этих должностей. В военных училищах произвели досрочный выпуск офицеров и одновременно произвели дополнительный набор. Лучших наводчиков с кораблей второй линии перевели на броненосцы и броненосные крейсера. На кораблях для них создали условия, обеспечивающие их переход на сверхсрочную службу. В военных портах дополнительно складировали сверх лимита различные боевые запасы, а также боеприпасы. Ремонтные базы в портах задолго до начала боевых действий привели в высшую готовность для приема поврежденных судов. Для иллюстрации можно привести интересный факт: после боя на параллели Фузана поврежденные японские корабли, по дороге в порт, по телеграфу сделали соответствующие заявки относительно характера и объема ремонтных работ, которые были сразу же приняты к исполнению. По приходу в порт кораблю оставалось лишь только подойти к рабочему месту для ремонта. После швартовки работы начинались немедленно, причем ни в чем недостатка не было.

В военных портах задолго до начала военных действий мобилизовали и подготовили специально оборудованные транспорты для перевозки военных грузов и войск. Так, например, мобилизацию частей 1 армии и подготовку их к высадке в Чемульпо приступили за 54 дня до начала войны.

Если к 1900 г. японцы в основном завершали строительство своих ударных кораблей, то в России к этому времени они лишь закладывались. И никого это осо-

бенно не тревожило. Более того, военный министр всячески тормозил финансирование уже принятых судостроительных программ, считая, что «главная сила России... в ее сухопутной армии...». (Итоги войны. Отчет генерал-адъютанта Куропаткина, т. IV, с. 69).

Если бы даже корабли удалось построить, как намечалось, в срок, то и тогда из-за отсутствия в Порт-Артуре и во Владивостоке развитой береговой инфраструктуры и прежде всего соизмеримой флоту ремонтной базы, включая доки, вся их грозная мощь свелась бы на нет. Поразительно, но факт – на развитие береговой инфраструктуры средства практически отпущены не были.

За шесть лет до начала войны местом базирования эскадры Тихого океана выбрали Порт-Артур. Порт находился в запущенном состоянии, и вместо того чтобы подготовить базу в техническом отношении для обслуживания кораблей эскадры, все средства руководство страны направляло на строительство и переоборудование торгового порта в Дальнем. А в главной базе в то время не было даже дока для эскадренных броненосцев. Для докования их приходилось перегонять за тридевять земель во Владивосток. Во время войны это привело к катастрофическим последствиям. Поврежденные корабли нигде было ремонтировать. В связи с этим приходилось придумывать хитроумные приспособления и ремонтировать подбитые броненосцы много месяцев на плаву. На местах помимо всего отсутствовала номенклатура необходимых для ремонта материалов. На качестве ремонта кораблей, как в мирное, так и в военное время, сказывалось отсутствие элементарной унификации и стандартизации даже в пределах одного корабля, не говоря уже об однотипных кораблях, что негативно сказывалось на качестве и сроках проведения ремонтных работ в местах базирования.

Стратегические запасы вооружения также находились в плачевном состоянии. В связи с этим интересно отметить, что в разгар войны, в 1904 г., начался «снарядный голод». В соответствии с этим правительство закупило соответствующие снаряды за рубежом, выделив для этого 57 млн. золотых рублей. Плачевное положение сложилось и с запасами пороха. Нормы по пороху были определены еще в 1888 г. в количестве 2 140 тыс. пудов. Однако из-за отсутствия военных конфликтов во время царствования императора Александра III Министерство финансов из года в год значительно снижало финансирование для производства пороха. Это привело к тому, что его запасы в 1903 г. составили всего 1 350 тыс. пудов. В процессе войны запасы пороха быстро растаяли, поэтому пришлось в срочном порядке закупать его за рубежом в количестве 1 500 тыс. пудов. Вся эта «экономия» в мирное время выходила боком во время войны.

Медвежий услугу оказала и безмерная экономия средств в Морском ведомстве по определяющим компонентам вооружения (снаряды, дальнометы, оптические прицелы и ряд других средств). К этому следует добавить и то, что из-за экономии корабли флота находились в плавании всего 4 месяца в году. Остальное время они находились в вооруженном резерве. Из-за непомерно высокой стоимости снарядов и ограниченного числа выстрелов из орудий боевые стрельбы на больших кораблях проводилась крайне редко. Так, например, на больших кораблях в течение года произво-





**Порт-Артур. Последние мирные дни эскадры. Вдали на внешнем рейде крейсер «Варяг» и броненосец «Петропавловск», наворачивая упущенное, проводят учебные занятия.**

дилось не более двух-трех боевых стрельб, а на кораблях второй линии (минные транспорты, канонерские лодки, миноносцы) и того меньше.

Несмотря на большой опыт в деле создания надежных судовых механизмов и машин, основанных на простых конструктивных решениях, тем не менее русская судостроительная промышленность в целом находилась в глубоком прорыве. Особенно это было заметно в части внедрения в судостроение и военное дело сложных устройств, появившихся за рубежом, разработанных на основе новейших достижений в оптике, электрике, радиотехнике и других смежных областях. На отставании в области военного дела влиял еще и общий застой в промышленности в конце XIX века. Это касалось не только строительства кораблей, но и изготовления снарядов, прицелов, дальномеров и других средств ведения борьбы на море. Грубые просчеты, допущенные в прогнозировании развития военного кораблестроения вероятного противника, привели к тому, что корабли первой линии к началу войны находились на верфях или в достройке. Не способствовали быстрому завершению программ бесконечные переделки и доработки проектов строящихся кораблей. Не способствовали успеху и низкие темпы строительства кораблей на отечественных судостроительных заводах. Так, например, крейсера типа «Диана» в Санкт-Петербурге строились по семь лет, в то время однотипные с ними «Варяг», «Аскольд» за рубежом были построены и сданы в казну меньше чем за два года!

МТК, отвечающий за техническое состояние флота, практически не выполнял свои прямые обязанности. Да и как он мог ими заниматься, если был завален текущей, а в финансовом отношении полностью зависел от капризов ГУКиС.

Не лучше обстояло дело и в Главном морском штабе. По положению ведавший вопросами морской стратегии, боевой готовностью и развитием флота, штаб, как

и Комитет, был завален текущей. Разработка долгосрочных программ развития флота велась формально и поверхностно, в отрыве от реального положения дел.

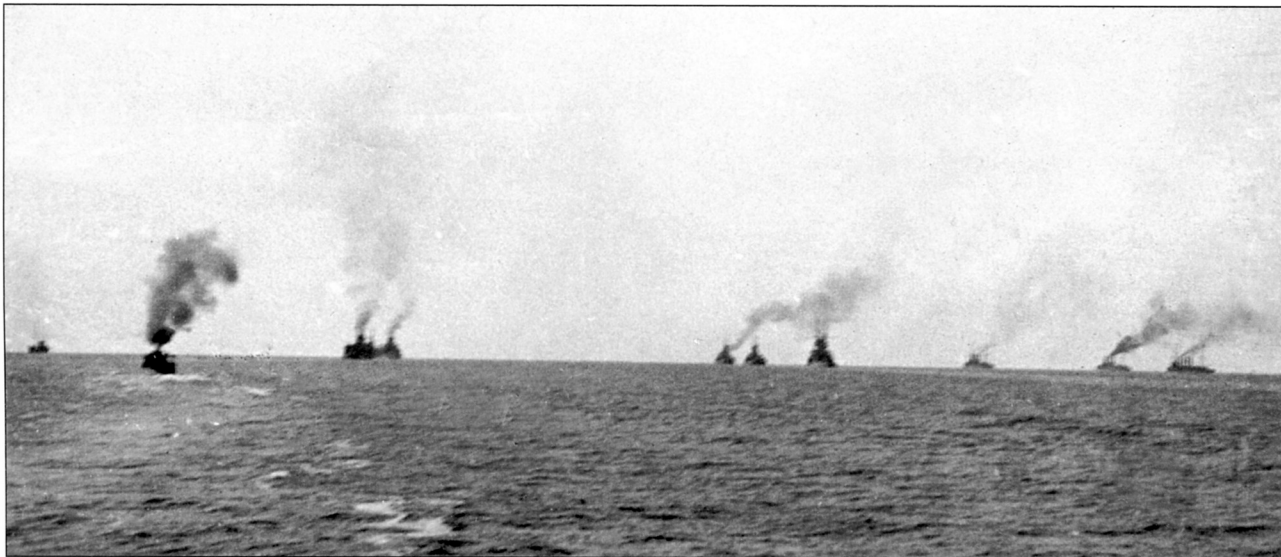
В военных учебных заведениях наблюдались большие упущения в подготовке офицеров флота; роль Морской академии в учебном процессе была чрезвычайно слабой. Выпускники академии среди офицеров флота не пользовались авторитетом. Как уже упоминалось выше, до 1895 г. в учебных заведениях отсутствовал такой важный предмет, как тактика. В этом вопросе на практике приходилось полагаться на природные дарования и талант морских офицеров, стоящих на соответствующих должностях.

В России на дальневосточном театре в это время (конец 1903 г.), несмотря на угрозу войны, уволили в запас старослужащих матросов и солдат. Отправляли в отпуска офицеров, несмотря на хроническую их нехватку на кораблях эскадры.

В заключение главы хочется отметить еще один поразительный факт, повлиявший на исход той несчастной для России войны. Из-за разногласий в кабинете министров относительно политики страны на Дальнем Востоке накануне войны (середина января 1904 г.), из-за отсутствия четкой военно-политической ориентировки Министерства финансов на случай войны не был разработан финансовый план. По словам военного министра: «Витте рисовал в мрачном виде финансовое положение России. У нас финансового плана на случай войны не выработано...» (Из дневника А.Н. Куропаткина).

## На сопках Маньчжурии

Дипломатические успехи, достигнутые Россией в Китае, необходимо было закрепить. Скоро такая возможность представилась – Китаю понадобились деньги для погашения контрибуции. Россия, не без помощи французских банков, охотно представила Поднебесной деньги, рассчитывая при этом на некоторые послабления в переговорах по размещению капитала и предоставления концессий. Страстным проводником подобной политики был министр финансов России С.Ю. Витте – «некарьерный дипломат». Положительные



***Перед самой войной эскадра выходила в море, занимаясь эволюциями и проводя контргалсовую стрельбу. Справа вдали отдельной колонной идут крейсера***

результаты подобного подхода не заставили себя долго ждать. Китайская сторона, видя в лице России надежного гаранта независимости страны, охотно шла на сближение позиций. В результате переговоров 3 июня 1896 г. стороны подписали в Москве договор об оборонительном союзе против агрессивной политики Токио. Один из пунктов договора гласил, что в случае нападения Японии на Китай или Корею Россия должна прийти на помощь жертве агрессии. Для обеспечения выполнения пунктов договора Китай согласился на прокладку через Северную Маньчжурию железнодорожной ветки Сибирской магистрали до Владивостока. Как догадался читатель, это была главной задачей Витте и его сторонников – постепенное внедрение русского капитала в Маньчжурию. Со строительством железной дороги, впоследствии получившей название Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), Россия изолировала бы Северную Маньчжурию от иностранного капитала, привязав ее экономически к Сибирской магистрали. Одновременно это помогло бы сориентировать всю торговлю севера Китая на русское Приморье с его многочисленными портами. Дорога, помимо прочего, играла бы роль стратегической военной транспортной артерии, соединяющей европейскую часть России с восточной. Естественно, это не могло не беспокоить конкурентов России как на Западе, так и на Востоке.

При строительстве КВЖД ширину колеи приняли равной русской. Важными пунктами устава КВЖД были: передача обществу отчуждаемых земель; действие на них правил и законов, устанавливаемых КВЖД (соответствующие российскому законодательству); освобождение общества от пошлин и налогов; единоличное право общества устанавливать тарифы и вводить по своему усмотрению на всем протяжении магистрали военную охрану. Московский договор практически подводит полосу земли, отчуждаемую под дорогу, под русскую юрисдикцию. Чтобы подсластить пилюлю, договор

предусматривал через 80 лет эксплуатации возможность ее передачи Китаю, причем безвозмездно, но, при желании, Пекин мог ее выкупить у общества уже через 36 лет.

Соперники России это известие встретили нескрываемой враждебностью. Особенно негодовали японцы, а Лондон охотно подливал масло в разгорающееся пламя русско-японских противоречий. Россию это не волновало. Она, почувствовав вкус побед, словно азартный игрок, начала повышать ставки. На фоне этих событий, не анализируя критически ситуацию и не подкрепляя дипломатические шаги усилением военного присутствия в регионе, российская дипломатия безоглядно двигалась вперед и в скором времени одержала новую крупную победу, теперь уже в Корее, чем еще больше усложнила ситуацию на дальневосточном театре.

После японо-китайской войны Япония, вытеснив Китай из Кореи, стала полновластной хозяйкой в стране. В ответ на это в Корее назревало народное недовольство. В результате грандиозного народного восстания позиции Токио пошатнулись. Против японцев выступили не только крестьяне, но и основная масса феодалов во главе с королевой Мин. Следует заметить, что она находилась в тесной связи с русским посланником К. Вебером. Между ними часто проходили консультации по многим животрепещущим вопросам. Постепенно среди сторонников королевы возобладали прорусские настроения. 6 июля 1895 г. по ее инициативе из правительства изгнали японских ставленников, а вместо них ввели сторонников русской ориентации. В отместку за это в ночь на 8 октября королева была убита. Убийство организовал японский посланник Миура. Спустя некоторое время сторонники прояпонской политики 11 марта 1896 г. организовали дворцовый переворот. Король Коджон вместе с сыном и со своими приближенными вынужден был искать убежище в русской миссии. Его охрану взяла на себя русская сторона. Для этого с русских кораблей-стационаров, стоящих в Чемульпо, высадили десант с орудиями. Именно в это время вплоть до начала Русско-японской войны в Чемульпо в качестве стационаров вначале несли службу две канонерки, а затем крейсер 1-го ранга и канонерская лодка.

Россия и Япония решили мирным путем выйти из этого политического тупика и сели за стол переговоров, заключив 14 марта соглашение о невмешательстве во внутренние дела Кореи. При этом обе стороны призывали короля вернуться во дворец, гарантируя ему безопасность. Одновременно с этим, стороны договорились для обеспечения безопасности своих граждан и имущества ввести в Корею в равных количествах вооруженную охрану. Это соглашение с русской стороны подписал посланник Вебер, а с японской Комура. Спустя некоторое время эти договоренности подкрепили в Москве новым соглашением, получившего название «Лобанова – Ямагата».

А в это время в Поднебесной продолжалась борьба между конкурентами и кипели нешуточные страсти. Американцы, не имея в регионе крупные воинские части, не могли на равных конкурировать с европейцами, но и не хотели им уступать. Для этого они придумали, так называемую, «доктрину Хэя». Вместо разделения Китая на сферы влияния они предложили политику «открытых дверей». Рассмотрев этот проект, практически все страны кроме России согласились с предложенной доктриной. Россия промолчала. Главным противником предложения Хэя был Витте, хотя МИД в лице его министра Муравьева не видел в нем ничего плохого. В конце концов, позиция Витте в этом вопросе победила. Он ни при каких обстоятельствах не хотел допускать в Маньчжурию иностранцев, справедливо полагая, что российским товарам будет трудно конкурировать с иностранными и, в особенности, с американскими.

Американцы, получив «добро» от всех, начали «обрабатывать» русских. На переговорах они призывали их: «дать ответ хотя бы в уклончивой форме». Подобная настойчивость будет понятна, если принять во внимание, что это предложение исходило от республиканцев в канун президентских выборов. Они, таким образом, продолжали набирать очки для своей партии в предвыборной гонке за президентский пост. Наконец после долгих уговоров, получив от русских желаемый ответ, они с энтузиазмом начали готовиться к выборам.

К концу столетия Россия подпортила себе политический имидж, подписанием с Китаем на 25 лет аренды Порт-Артура. Петербург, прибрав к рукам незамерзающий порт, не подумал о последствиях. Япония три года назад, упустившая этот военный трофей под давлением той же России, почувствовала себя публично униженной и оскорбленной. Токио, затаив обиду, начал наращивать военные мускулы и прежде всего морскую составляющую, нацелив ее на эскадру Тихого океана. Таким образом, русские в лице Токио, приобрели непримиримого врага – врага коварного и жестокого.

Тем временем наступил 1900 год. В Китае вспыхнуло восстание «ихэтуаней». Государства, имевшие в Китае «жизненно-важные» интересы, забыв о противоречиях, сплотившись в единую команду и жестоко подавили восстание. Отметим особо, «ихэтуани» в порыве борьбы против иностранного присутствия в стране, практически полностью разрушили полотно железной дороги в Маньчжурии. Россия в приграничных военных округах объявила мобилизацию, а в Северную Маньчжурию ввела войска.

Как уже упоминалось выше, после захвата Пекина войсками коалиции, начались репрессии. Фельдмаршал Вальдерзее, возглавивший карательные акции,

особо не церемонился с «ихэтуанями». В порыве солдатского рвения, он начал проводить кровавые карательные акции не только против черни, но и против высших китайских чинов. Одновременно с этим Англия захватила Шанхай. Чтобы не допустить закрепления в этом районе англичан, сюда же ввели войска немцы и французы.

Россия в свою очередь, строя далеко идущие планы и видя, как расчленяется Китай, в лице нового Министра иностранных дел Ламздорфа сделала заявление о выводе всех войск из Пекина, предоставив китайцам самим наводить порядок после подавления восстания. Россия, делая подобное заявление, стремилась иметь дело не с разношерстной китайской властью, находящейся под влиянием враждебных соперников, а с центральным, хотя и со слабым китайским правительством. Она хотела помочь Китаю избавиться от оккупантов сепаратно. Подобным образом, Петербург стремился завоевать авторитет у нового китайского правительства, обеспечив себе прочные позиции в Маньчжурии. Как и следовало ожидать, почти все державы выступили против русской инициативы. В результате из Пекина ушли только русские войска. Инициативу Петербурга, за исключением США, никто не поддержал, более того, англичане и немцы начали присматривать себе «жирные куски» от китайского пирога. Не отставали от них и другие страны.

Американцы и здесь проявили свою оригинальность, если не сказать, странность. Как известно, вся жизнь простого американца регламентирована отрезками времени – от выборов до выборов. В данном случае большая часть населения, поддерживаемая свободной прессой, настаивала на немедленном выводе американских парней из Китая, а другая часть, подстрекаемая банкирами, пароходоладельцами и промышленниками, требовала своего «законного» куска от китайского пирога. В соответствии с этим, думая о будущих выборах, правительство виртуозно лавировало между этими представителями общества. Президент первоначально отклонил инициативу русских, а затем в сентябре вывел большую часть американских войск из Пекина, тем самым, присоединившись к русским и тайно надеясь на переговорах получить у нового китайского правительства преимущества и обойти своих европейских конкурентов.

Китайцы правильно оценили поступок русских, и в дальнейшем при нормализации отношений это помогло обеим странам двигаться в позитивном направлении, а англичане и японцы усилили пропаганду против России. Антирусская истерия была направлена на то, чтобы изгнать русских из Маньчжурии и тон в этом задавала Япония, вспомнив русским все, а подлая политика Лондона, умело японцам подыгрывала. Россия сделала еще один шаг к пропасти, но еще можно было остановиться и смягчить ситуацию, но... Россия, не дожидаясь, когда в Пекине установится порядок, тайно от всех начала проводить отдельные переговоры с местным маньчжурским князьком. На этих переговорах удалось добиться права держать в Маньчжурии войска. Одновременно с этим Ухтомский в Шанхае пытался вести переговоры и с представителем Севера Китая с известным политиком Ли Хун-Чжаном, но быстро убедившись, что у того полномочий нет, Витте дал команду переговоры прекратить. Одновременно с этими собы-



тиями в Петербурге, для ведения переговоров с центральным правительством Китая, Витте, Ламздорф и Куропаткин готовили проект соглашения относительно Маньчжурии. Проект предусматривал восстановление суверенитета Китая в Северной Маньчжурии, но с предложением оставить там русские войска до окончания строительства дороги, предварительно выведя оттуда китайские войска. Но китайцы, предварительно ознакомившись с проектом, сразу сообразили, что русские хотят с помощью Русско-Китайского банка прибрать к рукам Маньчжурию. Ли Хун-Чжан – старая лиса решил поиграть на противоречиях между Россией с одной стороны и Англией, Японией с другой, опубликовав в западных газетах и прежде всего в Times все материалы секретных переговоров, в том числе и переговоры русских с мукденским князьком. На Западе и Востоке поднялась невообразимая шумиха. Запахло жареным. В той ситуации только ленивый «не задирает ногу», чтобы ... у русского столба. А в Японии события того периода времени не поддаются описанию. Милитаристская клика Ямагата билась в истерике и в создавшейся ситуации во всем обвиняла правительство Ито. В подобной ситуации переговоры между Пекином и Петербургом прекратились.

России еще можно было дать «задний ход» не все еще было потеряно. Петербург, понимая всю опасность ситуации, пытался наладить отношения с Японией. Она даже предлагала ей значительно расширить японское влияние в Корею, но Токио требовал одного – немедленного выведения из Маньчжурии всех русских войск. Следует заметить, что с Японией были солидарны все страны кроме Франции. Японцам это придавало дополнительные силы в борьбе с Россией. В порыве националистического угара, забыв о дипломатическом такте, МИД Японии вручил Ламздорфу ноту протеста с требованием очистить Маньчжурию, но российский министр ноту отклонил, считая, что вопрос о Маньчжурии касается только России и Китая и вмешательство в перегово-

ворный процесс третьих стран недопустимо. После повторной ноты отношения между Россией и Японией стали опасными.

Вновь удивили американцы. Они не вмешивались в эти события, более того, Хэй заявил Кассини, что они не будут иметь ничего против русских начинаний в Маньчжурии, если не будут затронуты их интересы. Петербург был удовлетворен этим заявлением. Хэй в свою очередь также обрадовался подобной реакции русских и решил на всякий случай заручиться гарантией относительно прав и привилегий для американцев в Маньчжурии независимо от результатов переговоров между Россией и Китаем. Тогда никто не мог предположить, что свара между Россией и Японией закончится поражением Петербурга.

Когда все немного успокоились, неожиданно сами китайцы предложили русским продолжить переговоры. На этот раз удалось договориться о выводе всех войск в течение 18 месяцев, разделив срок вывода на три этапа. Первый этап удалось выдержать, а далее последовала трагическая цепь событий, неумолимо приближающая начало войны между Россией и Японией. Умер Ли Хун-Чжан. Витте подал в отставку. Вместо трезвомыслящих и умеренных политиков в Петербурге пришли авантюристы во главе с Безобразовым. Резкая смена курса, вызвала приостановку вывода войск, а затем решили вообще их там оставить. Не способствовали улучшению отношений между Токио и Россией и приобретение русскими лесных концессий на реке Ялу.

В Японии также произошли события, не способствующие разрядке: попытки Ито смягчить и направить отношения между Россией и Японией на конструктивный лад не увенчались успехом. Милитаристам удалось в 1902 г. заключить союзный договор с Англией, что послужило началом сползания к войне, которая, как знает читатель, началась с внезапного нападения японцев на русские корабли, стоящие в Чемульпо и Порт-Артуре. О событиях в Чемульпо речь пойдет в следующей главе.

## Мы пред врагом не спустили славный андреевский флаг...<sup>1</sup>

### Чемульпо

3/16 января 1904 г. на рейде Порт-Артура в последний раз собрались вместе участницы событий под Таку канонерские лодки «Бобр», «Кореец» и «Гиляк». Последняя из них только что вернулась из Чемульпо с донесением в штаб эскадры от командира крейсера «Варяг» В.Ф. Руднева. Обстановка в Чемульпо была тревожной поэтому на следующий день «Кореец», стоявшая на бочке на Внутреннем рейде Порт-Артура, получила приказ следовать в Чемульпо для несения службы в качестве стационара вместо «Гиляка».

Приготовившись к походу, в 12.00 на ней подняли сигнал (ОТФ), с флагманского броненосца ответили (Д). Имея пары в котлах № 2,3,4,5 и 6, в 12.15 «Кореец» вышла на внешний рейд. С «Петропавловска» подняли сигнал (КЦ) (ГДС). Лодка легла на курс SO 65° и направилась по назначению. В 0.30 пополудни будили команду<sup>2</sup>. В 0.45 пили чай. В 3.00, пользуясь попутным ветром, в помощь машинам поставили фор-стаксель и фор-топсель. Быстро стемнело, поэтому в 4.30 откры-

ли электрическое освещение. Через полчаса после этого задраили водонепроницаемые переборки. В 5.30 после молитвы команде раздали койки. День закончился. В 8.30 прекратили огонь на камбузе. Всю ночь шли по числению. Утром с появлением островов начали править по ним. В 3.00 утра 5/18 января на камбузе развели огонь. В 5.30 по левому борту открылись острова. В 6.00 будили команду. После молитвы позавтракали. В 7.00 команда приступила к приборке, продолжавшейся два часа. После приборки приступи-

1 В главе цитаты из нового источника о Русско-японской войне, введенного в научный оборот А.В. Полутовым, приводятся из его публикаций на эту тему в журнале «Морская кампания» № 7 и 10/2007 г. и книги «Десантная операция японской армии и флота в Инчхоне 8-9 февраля 1904 года.»

2 Приводя выдержки из вахтенных журналов «Корейца» и «Варяга», автор счел нужным в цитатах оставить метки времени в соответствии с оригиналом. На борту кораблей российского флота отсчет времени после 12 часов дня снова начинался с нуля часов пополудни. Например, 3.00 часа пополудни соответствовали 15.00 часам ныне принятого отсчета.

**Бронепалубный крейсер «Варяг» на рейде Чемульпо накануне трагических событий. Обратите внимание на боевую окраску корабля**

ли к занятиям по специальностям. В 10.30 убрали паруса. Прошли траверз острова Shora и легли на Baker. В 1.05 пополудни прошли о. Warren и легли на Rock, приближаясь к цели похода. Пока «Кореец» идет к месту назначения, коротко расскажем о Чемульпо и о событиях, происшедших там до прихода лодки.

Чемульпо – стратегически важный порт на западном побережье Кореи. Он расположен в провинции Киен-кие-до на Желтом море. Островами Роз и Обсерватории гавань разделяется на внешний и внутренний рейды. На внешнем рейде, ширина которого более одной мили и глубина от 4 до 9 сажен, может разместиться большое количество судов. В семи милях к югу от внешнего рейда расположен остров Йодольми, в трех милях к северу от которого лежит остров Филипп. Между этими островами располагается широкий плес, на котором 27 января развернулись трагические события.

Еще совсем недавно Чемульпо был бедной рыбацкой деревушкой. Порт открыли для иностранцев в 1876 г. Регулярные посещения его торговыми судами начались с 1883 г. С этого момента он начал бурно развиваться. Город условно делился на три района: заселенных преимущественно кроме местного населения китайцами, японцами и европейцами. К началу нового века порт стал морскими воротами Сеула, поэтому на рейде постоянно присутствовали как торговые суда, так и военные корабли различных стран, имеющих в этом районе жизненно важные интересы. Боевые корабли в основном несли службу в качестве стационаров, находясь в подчинении своих посланников.

Постоянно пребывали в этом районе и российские корабли. Учитывая его стратегическое значение, были попытки со стороны России арендовать в этом районе участок земли для устройства незамерзающей военной базы. В 1896 г. по инициативе Е.И. Алексеева была предпринята неудачная попытка арендовать остров Каргодо, ранее были попытки овладеть частью острова Цусима. Однако все закончилось арендой русским посланником К.И. Вебером участка земли на острове Роз. С согласия корейского правительства русские на острове устроили угольный склад, который функционировал вплоть до начала войны. Для подтверждения сказанного, заметим, что буквально перед вой-

**Крейсер «Варяг», придя в Чемульпо, сменил «Боярина», который нес службу здесь в качестве стационара. По словам командира крейсера: «Обстановка в порту и на рейде во время службы была спокойной». 30 декабря 1903 года крейсер покинул место службы и ушел в Порт-Артур, чтобы через некоторое время бесславно погибнуть в войне с Японией**

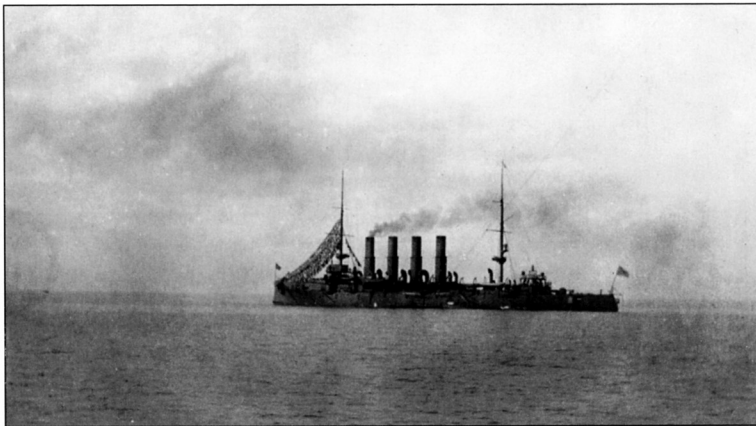


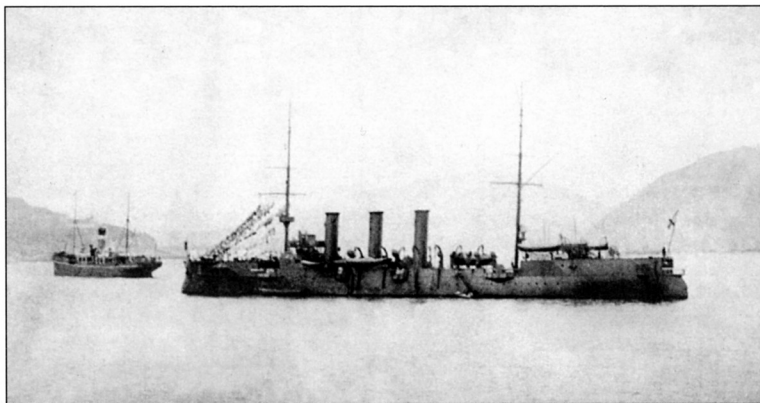
Фото из архива А. Маршалла

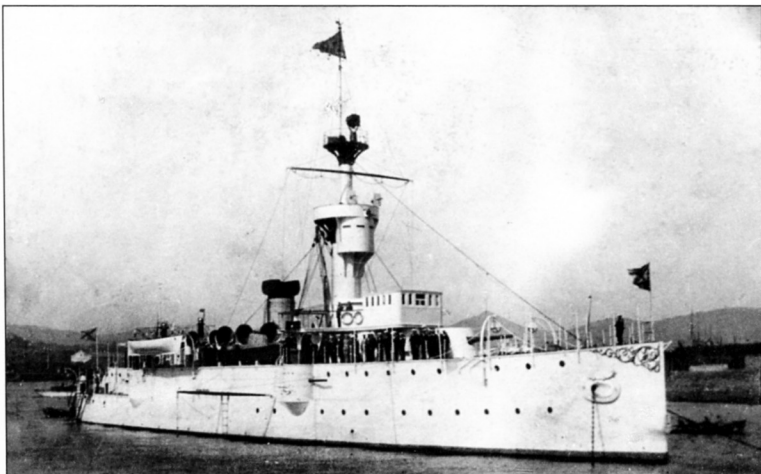
ной, 18 октября 1903 г. с арендованного русскими немецкого парохода «Амой» в течение трех дней на склады было выгружено свыше 1700 тонн английского угля. Помимо этого там уже находилось около 2000 тонн для нужд эскадры Тихого океана.

Хотя обстановка в порту была относительно спокойной, но тем не менее 1 ноября между матросами канонерской лодки «Бобр» и японскими рабочими в порту произошла драка. Матросам удалось пробиться к поджидающей их шлюпке, и удалиться на свой корабль. Разъяренные японцы, не догнав их, решили отомстить персоналу русского пароходства. В результате драки были пострадавшие с той и другой стороны. Один японец позднее скончался в больнице. Досталось и двум корейским полицейским, которые разнимали драчунов.

На внешнем рейде в это время среди стационаров происходили следующие события. 17/30.12.1903 г. из Шанхая в Чемульпо прибыла американская канонерская лодка (авизо) «Виксбург», командир которой сразу же после прихода на рейд нанес визит на японский крейсер «Чиода», стоящий здесь с 5/18.12. Командир «Чиоды» Мураками Какуити в это время готовил план по уничтожению русских судов – стационаров, находящихся вместе с ним в порту Чемульпо. Следует отметить, что он, судя по недавно опубликованным А.В. Полутовым документам, этим делом упражнялся регулярно. И если бы не грозные предостережения из Токио, то он вполне возможно мог ускорить начало войны.

В связи с этим нелишне отметить и такой факт, «Чиода» в дневное время суток демонстрировал ярко вы-





**Мореходная канонерская лодка «Гилиак» несла службу на рейде Чемульпо в паре с «Боярином»: 5 января 1904 года ее сменила пришедшая из Порт-Артура «Кореец»...**

раженный миролюбивый вид, а после захода солнца удивительно преобразался – шлюпки и катера поднимались и закреплялись по-походному, с орудий снимались брезентовые чехлы, боевые расчеты без огласки, изготовив их к бою, разворачивали в сторону русских кораблей. В дальнейшем они усовершенствовали этот процесс. Вместо брезентовых сшили хлопчатобумажные чехлы, что, по мнению «рационализатора», не мешал прислуге открыть огонь, не снимая их.

Во второй половине того же дня прибыл крейсер «Варяг». На рейде он застал русскую канонерскую лодку «Гилиак», японский крейсер «Чиода» и английский крейсер «Сириус». 20.12.1903/2.01.1904 из Манилы со 100 морпехами на борту на рейд прибыл американский транспорт «Зэфиро».

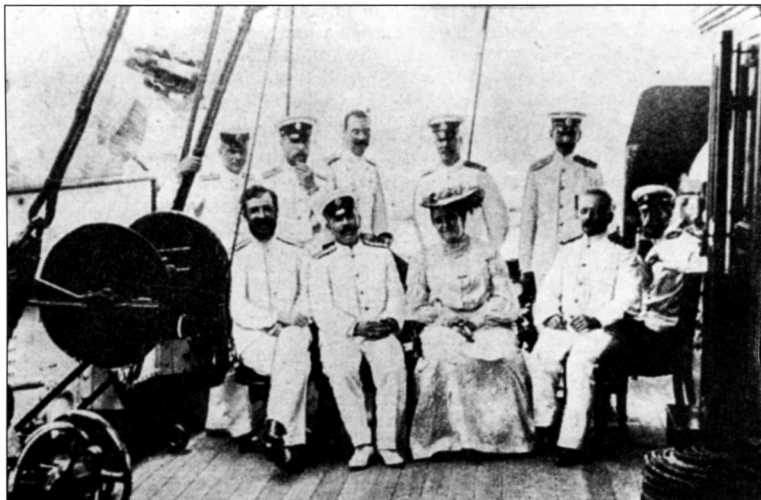
В эти дни установилась морозная погода, но тем не менее японский крейсер, как писал в своем дневнике

командир американской лодки «Виксбург» А. Маршалл, днем и ночью занимался боевой подготовкой. В отличие от других кораблей международной эскадры он и «Варяг» постоянно поддерживали пары во всех котлах. Тем временем отношения между Россией и Японией обострились до предела. Война могла вспыхнуть из-за любого пустяка, и поэтому чиновники из Санкт-Петербурга более всего опасались не «коварного японца», а непредсказуемых действий со стороны собственных «горячих

голов». Поэтому местному командованию в Порт-Артуре и командирам стационаров строго-настрого запрещалось проявлять какую-либо инициативу – чтобы не спровоцировать японцев к началу боевых действий. Этими же причинами объясняется появление туманных инструкций и предписаний, выдаваемых командирам кораблей, отправлявшихся в плавание. Подобные документы сковывали инициативу командиров, не позволяя им в сложной ситуации правильно ориентироваться и принимать своевременные решения.

21.12/3.01 для выполнения специального задания «Варяг» проследовал в Порт-Артур. Крейсеру предстояло в порту назначения, принять на борт посланника императора Кореи, накануне прибывшего из С.-Петербурга в Порт-Артур, и тайно доставить его в Чемульпо<sup>1</sup>.

23.12/5.01 с канонерской лодки «Гилиак» на берег высадили десант в количестве 20 человек. В этот же день в 15.00 на рейд пришел английский крейсер «Кресси». 24.12/6.01 японцы, обеспокоенные высадкой с «Зэфиро» десанта, пытались у американцев выведать цель проводимой ими операции. В свою очередь с «Чиоды» на берег в японское консульство доставили, замаскированное ящиками и тряпками, полевое орудие с боеприпасами, но американцы, зорко следившие за ними, быстро раскусили все эти хитрости. А. Маршалл тут же



**Снимок сделан на рейде Чемульпо 20 октября 1903 года по случаю присутствия на лодке четы фон Рабен. Слева направо сидят: врач В.А. Меркушев, ст.офицер л-т А.Н. Засухин, В. фон Рабен, командир лодки кап. 2 р. Г.П. Беляев и мичман П.А. Бирилев. Стоят: мичман В.В. Бойсман, инж.-механик В.А. Франк, подполковник генерального штаба Л.Р. фон Рабен, лейтенант П.Г. Степанов 8-й и лейтенант С.Н. Дурново. За спиной офицеров просматривается щит 152-мм орудия**

<sup>1</sup> Адьютант императора Кореи Хиен-Сан-Ген в ноябре 1903 г. в виду агрессивной политики и угрозы нападения Японии на Корею был тайно послан в С.-Петербург для ведения секретных переговоров относительно заключения военного союза с Россией. Однако переговоры из-за нерешительной политики России закончились безрезультатно. Император Николай II, понимая, что подобный союз приведет к немедленной оккупации Кореи, рекомендовал Коджону провозгласить строгий нейтралитет под гарантии России. Коджон, из-за боязни вероломных действий японцев, подготовив декларацию, в запечатанном виде тайно на немецком корабле переправил в Шанхай и при помощи французского посланника опубликовал. Японцы пытались заставить Коджона отозвать документ и подписать с Японией союз, но было поздно – ведущие страны мира удовлетворительно восприняли эту весть.



занес это событие в свой дневник. После обеда на рейд с десантом на борту пришел крейсер «Боярин», а на следующий день из Кобе прибыл итальянский крейсер «Эльба».

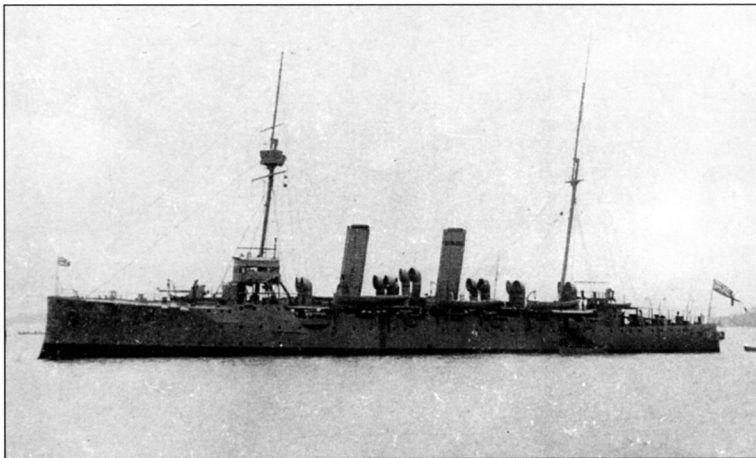
26.12/8.01 все корабли расцветились флагами и в полдень в честь дня рождения итальянской королевы Елены произвели салют. С английского крейсера на берег высадили десант в количестве 20 человек. Отряд тут же направился в Сеул. На следующий день на рейде во главе с коммодором Л. Бейли появился активный участник будущей драмы английский крейсер «Тэлбот». Корабль прибыл из Гонконга, а «Сириус» 28.12/10.01 покинул рейд.

29.12/11.01 в 11.00, произведя салют корейскому флагу в 21 выстрел, на рейд вошел «Варяг». С острова Роз ему ответила корейская батарея. После постановки на якорь к нему с докладом заспешил командир «Боярина». После обеда с «Варяга» под командой 4 офицеров в количестве 26 человек высадили десант. С крейсера под видом русского чиновника тайно сошел флигель-адъютант короля Коджона Хиен-Сан-Ген и вместе с русским десантом отбыл в Сеул.

В тот же день в 15.00 на «Гиляк» с берега вернулись 22 человека десанта, тем самым ограничив общее число охраны русской миссии в Сеуле до 56 человек. На английском крейсере «Кресси», спустив шлюпки, на приз командующего организовали вокруг своего корабля шлюпочные гонки. Вечером «Варяг» неожиданно сменил свое место, встав поближе к «Чиоде». На следующий день «Боярин», взяв с кораблей эскадры почту, проследовал в Порт-Артур. После обеда «Чиода» и «Гиляк», пугая чаек, прямо на рейде провели ствольковые стрельбы.

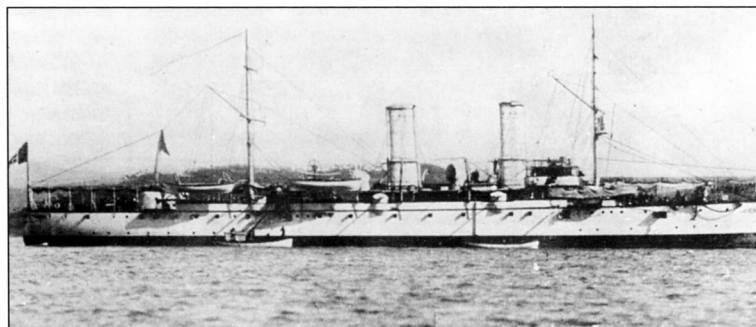
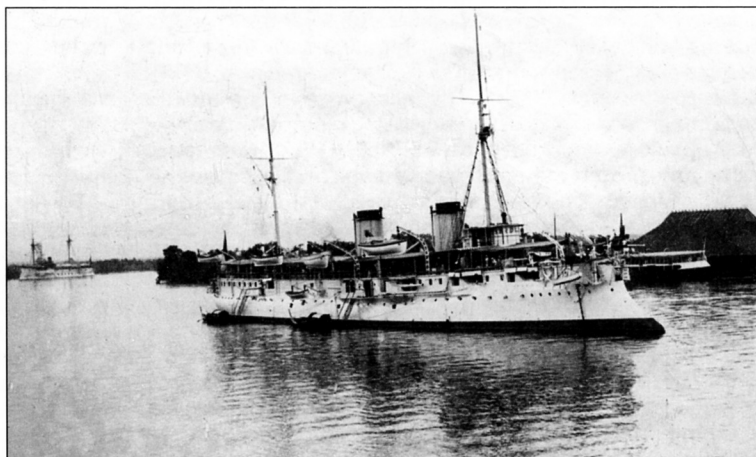
Перед уходом «Гиляка» в Порт-Артур Руднев подготовил секретное донесение наместнику, сопроводив его телеграммой Павлова с сообщением корейского короля Коджона о прохождении мимо Мокхпо 10 японских военных судов в направлении к Чемульпо. Из-за того, что в Чемульпо эти суда не появились, Руднев в донесении предположил, что они направились в бухту А-Сан. 1/14.01 «Гиляк», закончив службу, в 8.00 направилась в Порт-Артур, а в

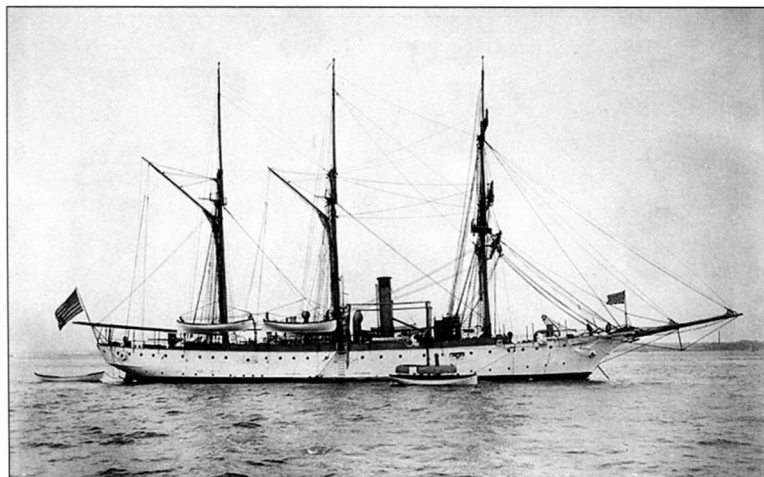
**Итальянский крейсер 2-го класса «Эльба» в тот январский день на рейде Чемульпо не стал безучастным наблюдателем. На борту «Эльбы» командиром корабля Бореа и командой для русских была создана гостеприимная обстановка: раненым матросам был обеспечен квалифицированный уход, а здоровым – внимательное и предупредительное отношение**



**Вверху: бронепалубный крейсер 2-го класса «Тэлбот». Командир крейсера коммодор Л.Бейли и его экипаж, невзирая на союзнические обязательства своей страны перед японцами, на всем протяжении драматических событий в Чемульпо, проявили свои лучшие человеческие качества. Имя крейсера «Тэлбот» навсегда останется в истории и в памяти людей неразрывно с именем и подвигом гордого «Варяга» и бесстрашного «Корейца».**

**Внизу: маленький «Паскаль» – французский бронепалубный крейсер 2-го класса принял на свой борт наибольшее количество терпящих бедствие русских. Его командир В. Сэнес лично принимал участие в эвакуации и перевозке на свой крейсер русских моряков. В те дни этот снимок был подарен врачом крейсера «Паскаль» Е. Prigent лекарю «Варяга» М.Л. Банщикову**





**Американская канонерская лодка «Виксбург».** Пока его командир капитан 2-го ранга А. Маршалл, в той непростой ситуации, сложившейся на рейде, занимался согласованием с Вашингтоном своих действий, ее команда безучастно наблюдала за разворачивающимися событиями, вызывая в свой адрес справедливые нарекания и в конечном итоге осуждение за бесчеловечность. Такими они и остались в истории и в памяти людской

12.20 на рейд прибыл французский крейсер «Паскаль». «Варяг» в это время занимался хозяйственными делами. К нему в течение дня по очереди подходили парусная шхуна и грузовые сампаны, которые, пришвартовавшись к его борту, выгружали и принимали грузы. 3/16.01 в 14.30 на рейд прибыл германский крейсер «Ганза».

5/18.01 в половине второго пополудни канонерская лодка «Кореец», пройдя остров Rock, приготовилась к отдаче якоря. Без пяти минут два пополудни впереди показался остров Yodolmi. В 14.20 прошли траверз острова и направились на внешний рейд порта Чемульпо, который уже хорошо просматривался по курсу. В морозную погоду (температура воздуха была -8°), шурша льдинками, проходящими вдоль бортов, лодка подходила к якорной стоянке. Через десять минут она подняла свои позывные. С «Варяга» ответили (ВА). «Кореец» подняла (OhDA). С крейсера дали «Добро». В 14.50 лодка, став к северу-востоку от «Чиоды», отдала правый якорь близ острова So-Wolmi (Обсерватории) на глубине 6 сажен, вытравив каната 50 сажен. В 16.00 «Кореец» произвела салют нации в 21 выстрел, а одиннадцатью выстрелами она приветствовала флаг германского коммодора на крейсере «Ганза». Своим приходом лодка сменила канонерскую лодку «Гилея», вступив в распоряжение российского посланника. К разочарованию Руднева, лодка прибыла без дополнительных предписаний и инструкций.

6/19.01 «Ганза» в 7.20, подняв якорь, отбыл в Порт-Артур, а за ним следом, забрав почту с кораблей международной эскадры, в 9.15 направился в Нагасаки «Зэфиро». «Тэлбот» занимался погрузкой угля, приняв 160 т. После обеда поднялась сильная метель. Крейсера «Паскаль» и «Эльба» в честь своих посланников, прибывших на корабли, произвели салют в 13 выстрелов.

В это время, получив приказ из МГШ, морской агент японской миссии в Сеуле Е. Масудзиро организовал в заливе А-Сан пост наблюдения. Персонал поста обязан был круглосуточно вести наблюдение за этим районом, а при появлении подозрительных кораблей немедленно докладывать в миссию, а миссия, в свою очередь, в МГШ.

7/20.01 французский крейсер «Адмирал Гейдон», следуя в порт, у острова Йодольми сел на мель.

раблей, о которых накануне сообщил А.И. Павлов. Для выполнения задания Руднев на лодку командировал штурманов с крейсера Е.А. Беренса и А.М. Нирода (Приказ по крейсеру № 21). После прибытия лоцмана Ferdinand H. Morsel и переводчика A-Ki-San в 9.30 «Кореец» отбыла по назначению. В 12.50 придя на место, лодка стала на якорь, вытравив 20 саженей каната. Замеры показали глубину моря 5 сажен. Дно оказалось илистым. Спустя 15 минут под командованием лейтенанта Степанова для осмотра местности спустили шестерку. Не обнаружив в бухте ничего подозрительного, в 14.20 шестерка вернулась на корабль. Лодка, снявшись с якоря, пошла в Чемульпо. Без пяти минут шесть лодка, показав условный сигнал (24), вошла на рейд. «Варяг» ответил (0160). После этого «Кореец» подняла свой позывной (0226) и в 18.15 в сильную метель встала на свое место, отдав правый якорь на глубине 11 сажен, вытравив каната 50 сажен (по другим данным лодка стала на якорь в 22.00 – В.К.). Вечером того же дня, после ужина в 19.00 команда занималась грамотностью.

В «лагере японцев» внезапный уход «Корейца» произвел настоящий переполох. Морской агент японской миссии буквально сбился с ног, выясняя причину внезапного исчезновения лодки, и, только, обнаружив ее в бухте А-Сан, напряженность в миссии спала. О происшествии немедленно доложили своему шефу, а тот в свою очередь, в Токио. Много рвения проявил и Мураками, выясняя цель загадочного похода «Корейца». Отмечая накануне войны подобное поведение японцев, следует заметить, что чины японского посольства, офицеры стационаров планомерно и скрупулезно занимались сбором различной информации, проверяя и перепроверяя ее. При этом она собиралась обо всех, невзирая на то, являлись ли данные лица и объекты представителями нейтральных, союзных или противных государств. Для сбора информации они не брезговали ничем. В частности начальник МГШ даже требовал от Мураками ежедневного доклада о точном нахождении рядом с «Чиодой» всех иностранных кораблей, о чем тот постоянно докладывал.

Хотя война ожидалась со дня на день, но даже на переднем крае, каким являлся порт Чемульпо, внешне это не ощущалось. По словам одного из участников событий М. Банщикова: «...события до начала харак-

теризуются спокойными, и стоянка в Чемульпо не представляла ничего особенного, не замечалось никакой враждебности»<sup>1</sup>.

Действительно, поначалу обстановка на рейде Чемульпо была довольно спокойной. Корабли дружили между собой, особенно старался крейсер «Чиода». Не проходило и дня, чтобы командир и офицеры крейсера не оказывали всяческие знаки внимания иностранным офицерам, и особенно русским. На борту «Чиоды» для всех командиров международной эскадры устроили обед. Русских окружили вниманием и заботой. Лично Мураками проявил много стараний, чтобы расположить к себе командира «Варяга», а также успокоить всех присутствующих заверениями о мирных устремлениях японцев. С этой целью за обедом он провел с гостями чистку японских газет, но, в то тревожное время, мало кто из присутствующих принимал его слова за чистую монету. Мало кто знал и то, что еще 8 января Мураками, присутствуя в Сеуле на совещании руководящего состава японских сил в регионе, подробно докладывал о своих действиях в порту Чемульпо, не забыв доложить о своих планах по уничтожению русских стационаров прямо в порту. При этом его действия получили высокую оценку командования. При этом следует заметить, что Мураками хорошо владел английским, французским и русским языками умел располагать к себе собеседника и был при этом отличным психологом, дипломатом и разведчиком. Завидные качества командира стационара! Но несмотря на это он рвался на родину, где в это время готовились к войне и на неоднократные рапорты Мураками о его отзыве из Чемульпо Токио неустанно ему напоминал, что: «присутствие «Чиоды» в Инчхоне является самой необходимой и важной задачей».

3/16.01 в соответствии с директивой министерства связи Японии началось претворение в жизнь новых правил отправки международных телеграмм. Эти нововведения, по мнению японцев, должны были препятствовать утечке государственных и военных секретов в период подготовки к войне. На телеграфе в Чемульпо не только умышленно на 72 часа задерживали телеграммы, но часто и вовсе их арестовывали, не сообщая об этом отправителям.

Утром 9/22.01 в честь восшествия на престол английского короля Эдуарда VII все корабли украсились флагами расцвечивания, а в полдень произвели артиллерийский салют. В этот же день на «Варяге» и «Корейце» побывал русский посланник Павлов. После этого он посетил крейсер «Паскаль», где в течение двух часов совещался с французским посланником. На встрече присутствовали командиры русских и французских кораблей.



**Командир мореходной канонерской лодки «Кореец» капитан 2-го ранга Г.П. Беляев**

10/23.01 установилась очень морозная погода. «Тэлбот» сменил сигнальщиков с «Кресси», высадив на берег своих. В 11.15 «Кресси» покинул рейд и направился в Гонконг. 12/25.01 на внешний рейд прибыл пароход КВЖД «Сунгари». Из-за проблем со связью после выгрузки груза и высадки пассажиров по приказу В. Руднева пароход с донесением немедленно отправился в Порт-Артур. Это донесение с «Варяга» оказалось последним. После ухода «Сунгари» до середины января потянулись монотонные дни службы стационаров в корейском порту. 15/28.01 из Нагасаки вернулся транспорт «Зэфиро». Судя по записям в дневнике командира «Варяга», в этот день Руднев вместе с младшим врачом крейсера М. Баншиковым отправился «в Сеул для осмотра десантов», а 22.01/4.02, пользуясь теплой погодой, провели «учения по расписанию, а вечером «Варяг» практиковался с «Корейцем» в делании ночных сигналов»<sup>2</sup>.

17/30.01 «Адмирал Гейдон», накануне сменив свое место, в 13.00 ушел в Нагасаки для устранения возможных повреждений, полученных в результате посадки на мель.

Навязчиво продолжал «дружить» со всеми, и особенно с русскими, японский крейсер «Чиода», не забывая при этом обо всех событиях немедленно докладывать начальнику японского МГШ. Особые дружеские отношения связывали нынешних союзников – японцев и англичан. Например, 16/29.01 на борту «Тэлбота» в столовой команды состоялся концерт, на котором присутствовал в качестве гостя японский командир. Сидя на концерте, Мураками не прекращал вынашивать планы по уничтожению русских кораблей прямо на рейде. С этой идеей он несколько раз обращался в МГШ, прося разрешения на эту операцию, и лишь строгий запрет командования из Токио помещал ему воплотить в жизнь эти дикие планы. Действия Токио, в свою очередь, диктовались далеко не миролюбием, а опасением того, что непродуманные действия

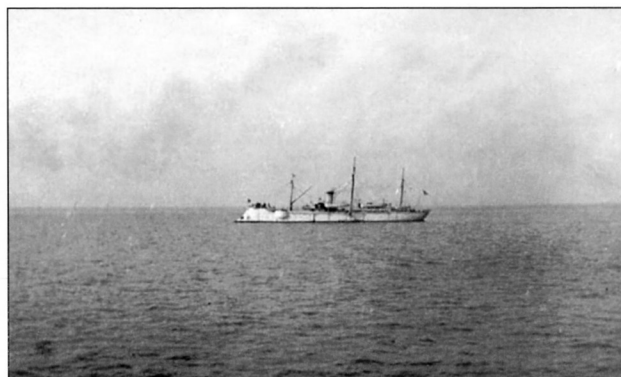


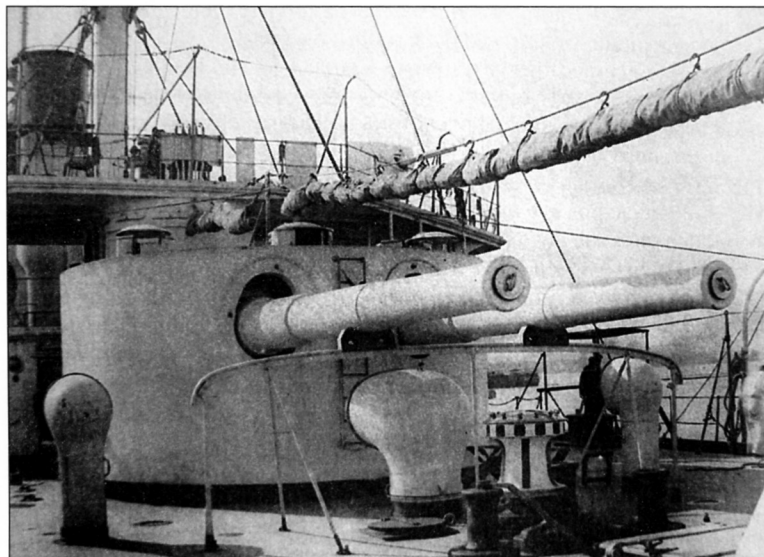
фото из архива А. Маршалла

**«Кореец» на якорной стоянке на рейде Чемульпо. Снимок сделан накануне трагических событий, обратите внимание на стеньги мачт – они еще на своих штатных местах, а перед боем будут срублены**

<sup>1</sup> Бывшего младшего врача крейсера «Варяг» Баншикова. Краткий очерк боевой санитарно-медицинской службы на крейсере «Варяг». Медицинские прибавления к журналу «Морской сборник», СПб, 1906, № 8, с. 9.

<sup>2</sup> РГА ВМФ, ф. 467, оп. 1, д. 77, л. 1.





**Носовая башня главного калибра японского броненосного крейсера «Асама»**

Мураками помешают воплощению в жизнь еще более коварного плана нападения на морские силы России на Дальнем Востоке.

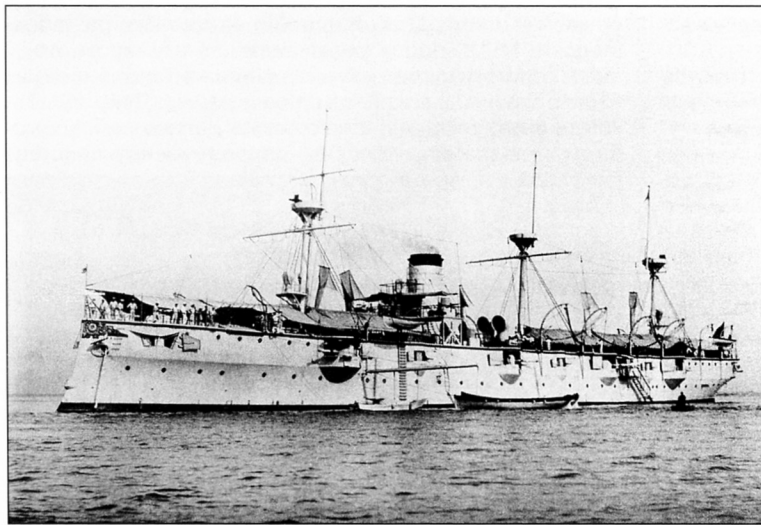
Во второй половине января обстановка на рейде резко изменилась. На берегу активизировалась деятельность японцев, под видом мирных граждан проживавших в центральной части города Чемульпо. Люди, у которых, несмотря на гражданские платья, угадывалась военная выправка, лихорадочно строили продовольственные склады, пункты связи и бараки. С прибывающих в порт транспортов они выгружали на берег уголь, какие-то ящики и тюки. Все это делалось при молчаливом согласии местных корейских властей, которые считали, что все это «мирные» заботы местного японского населения, которого в Чемульпо насчитывалось более 4 500 человек. Через некоторое

время в порт начали прибывать транспорты с военными грузами и персоналом. 18/31.01 в Чемульпо прибыл японский транспорт «Фудзияма – Мару». Японцы с парохода выгрузили 69 ящиков с винтовками и 573 ящика с телеграфными принадлежностями. Все это говорило о том, что готовилась большая десантная операция. Еще большую активность японцы проявляли на восточном берегу Кореи в порту Фузан. Нервозность чувствовалась и на рейде, хотя японцы с крейсера «Чиода» продолжали всячески уверять иностранных моряков и особенно русских в своих мирных намерениях, но все было тщетно, их действия говорили об обратном. По словам А. Маршалла: «За несколько последних месяцев из Японии в Чемульпо доставлено большое количество

продовольствия и других грузов...объем поставок значительно превосходит обычные коммерческие потребности. Можно предположить, что японское правительство скрытно готовит мобилизацию своих подданных...под видом обычных чернорабочих, но на деле являющихся кадровыми военнослужащими. Число таких «чернорабочих» составляет до 6 000 человек». Здесь нелишне будет заметить, что 10/23.01 начальник главного штаба отменил распоряжение, действовавшее на территории Кореи, о переодевании солдат экспедиционных отрядов.

19.01/1.02 заметно похолодало. На «Тэлботе» провели учения по общей тревоге. Из-за ледовой обстановки на рейде «Корейцу» с «Варяга» приказали сменить место, так как ее вместе со льдом постепенно сносило к острову Роз. Лодка, выполняя приказ Руднева, стала на якорь в 300 м к востоку от «Чиоды»<sup>1</sup>. Командир японского крейсера из-за этого безобидного маневра лодки не на шутку испугался. Немедленно в МГШ полетела телеграмма с вопросом что делать? В свою очередь, в МГШ также всерьез восприняли этот случай и сообщили на «Чиоду»: «Предположительно, «Кореец» занял более выгодную позицию для наблюдения за действиями «Чиоды», одновременно «зажав» его между собой и «Варягом», что весьма удобно для атаки нашего корабля»<sup>2</sup>. Как и следовало ожидать, 21.01/3.02 «Чиода» сменил свое место, став к югу в 825 м от острова Роз, укрывшись от русских за английским и французским крейсерами. В свою очередь, загадочные перемещения «Чиоды» начали беспокоить и Руднева. В своем рапорте от 21.01/3.02 он писал: «...Chiyoda,...став рядом с английским

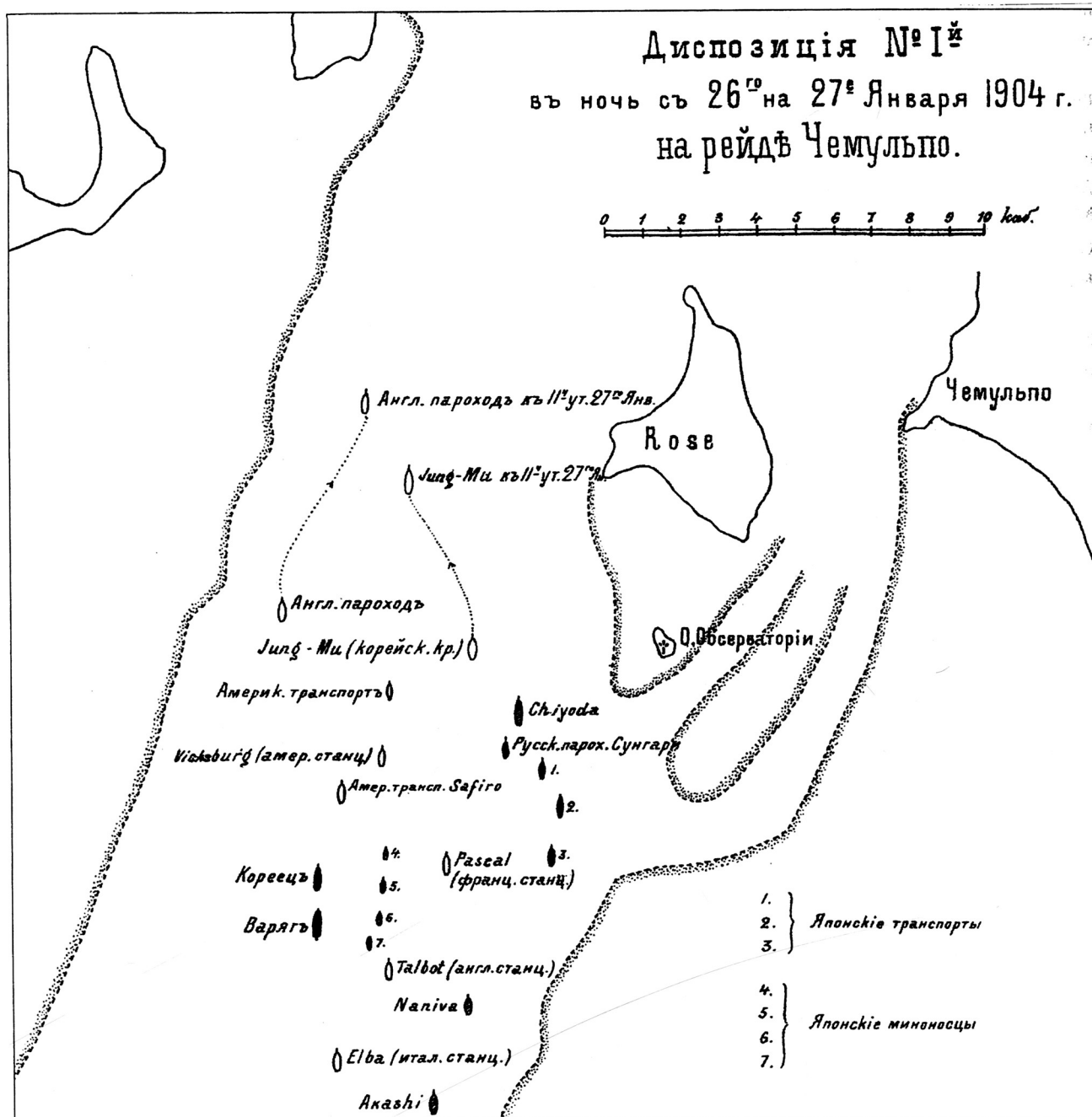
Фото из собрания С.А. Балакина



**Крейсер 3-го класса «Чиода» – один из главных участников чемульпинской трагедии и непосредственный противник «Корейца» в бою. Несмотря на воинственный дух, царивший на борту кораблей, в бою им обоим не удалось ни разу поразить друг друга**

<sup>1</sup> РГА ВМФ, ф. 469, оп.1, д. 7, л. 1.

<sup>2</sup> А.В. Полутов, Десантная операция японской армии и флота в Инчхоне 8 – 9 февраля 1904 г. Морская коллекция, 7.2007, с 30.



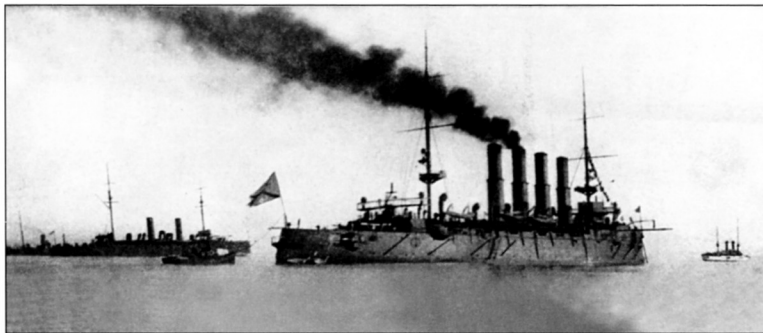
крейсером, еще больше усилил тщательный надзор за рейдом». На самом деле японцы перестарались. Спрятавшись за «Тэлбот», Мураками потерял контроль за русскими, и поэтому вынужден был каждый вечер посылать шлюпку с офицером для наблюдений за «Варягом» и «Корейцем».

Одновременно с этим Мураками, беспокоясь за судьбу своего корабля, разработал план действий на случай прихода на рейд русских кораблей из Порт-Артура. В соответствии с этим планом он решил принять бой, предварительно выбросившись на берег между английским консульством и конторой КВЖД. Реализо-

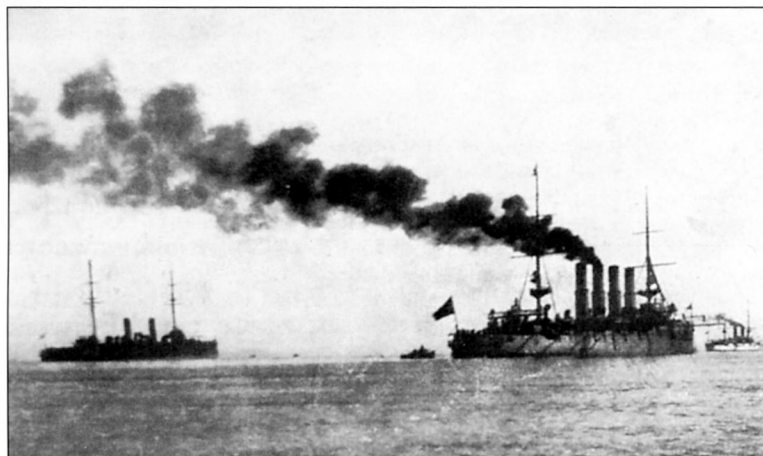
вывая этот план, по приказу командира 22.01/4.02 офицер крейсера капитан-лейтенант Мацуока Сидзую промерил фарватер к выбранной позиции.

20.01/2.02 пришел угольщик Гинсбурга, с него на «Варяг» для якорных расходов выгрузили 142 тонны угля. Начиная с этого дня и до 23-го с «Корейца» на острове Роз высаживались, свободные от вахты, люди для проведения стрельб из винтовок и револьверов. 23.01/5.02 на рейд прибыл американский угольщик «Помпей».

В это же время окончательно прервалась связь с Порт-Артуром. В соответствии с директивой Министра



**Эти два снимка, сделанные американским фотокорреспондентом Р. Дуном с промежутком несколько минут, запечатлели положение на рейде Чемульпо 25 января 1904 г., то есть за два дня до трагедии. На верхнем снимке слева направо стоят: японский крейсер «Чиода», английский крейсер «Тэлбот», крейсер 1-го ранга «Варяг» и итальянский крейсер «Эльба». На нижнем снимке «Чиода» «вышел» из кадра**



связи Японии с 23.01/05.02 на территории Японии и Кореи начали действовать новые правила отправки международных телеграмм, а из Чемульпо, Сеула и Фузана международные телеграммы приказали вообще задерживать, а в особых случаях и не отправлять. Командир «Варяга» напрасно ждал ответа на посланную 26.01/8.02 в Порт-Артур телеграмму – ее вначале задержали, а затем и вовсе изъяли.

24.01/6.02 появились слухи о разрыве дипломатических отношений между Россией и Японией. Обеспокоенный этими обстоятельствами, командир «Варяга» послал две телеграммы начальнику эскадры Витефту и Павлову: «Слышал о разрыве дипломатических сношений, прошу сообщить сведения...». Порт-Артур молчал, а посланник, стараясь успокоить командира «Варяга», сообщил: «Слухи о разрыве распускаются частными лицами....подтверждения этого слуха не получено. Было бы желательно повидаться с Вами, переговорить»<sup>1</sup>. Руднев 25.01/7.02 поехал в Сеул и в процессе разговора предложил Павлову немедленно покинуть порт на «Варяге» под посольским флагом, а З.М. Поляновскому – на «Корейце» под консульским. Но посланник, не имея на это разрешения из МИД-а, отклонил разумное предложение Руднева. В свою очередь командир «Варяга», обставленный различными

инструкциями, в которых прямо говорилось: «Ни в каком случае не уходить из Чемульпо без приказа...» был лишен возможности самостоятельно принимать решительные действия. Японская нота о разрыве отношений в Санкт-Петербурге официально получена 24.01/6.02 и на следующий день стала известна Алексееву, который ничего не сделал для отзыва стационаров. Таким образом, по вине командования «Варяг» и «Кореец» были брошены на произвол судьбы.

Японцы в это время ломали голову над сообщением, поступившим 21.01/3.02 в морской генеральный штаб флота из Чифу от капитана 2-го ранга Мори Еситаро, о выходе в неизвестном направлении русской эскадры. Руководство флота немедленно собралось в кабинете морского министра, где было принято решение: 1) Отдать приказ о полной боевой готовности флота; 2) Заминировать основные порты для предотвращения нападения русских. На следующий день был отдан приказ нанести встречный удар по русским кораблям, если они приблизятся к японским портам. Транспортным судам было приказано погрузить войска и ждать приказа о выступлении.

Царила неразбериха и среди японцев в Чемульпо. Паника усилилась после появления слухов, что «в настоящий момент русская эскадра и транспорты с войсками идут в Инчхон» (Чемульпо). Мураками, в свою очередь, также сообщал морскому министру и в МГШ о нервной обстановке в порту. В ответ на это он, в свою очередь, получил приказание, насколько это возможно в его положении, выяснить –

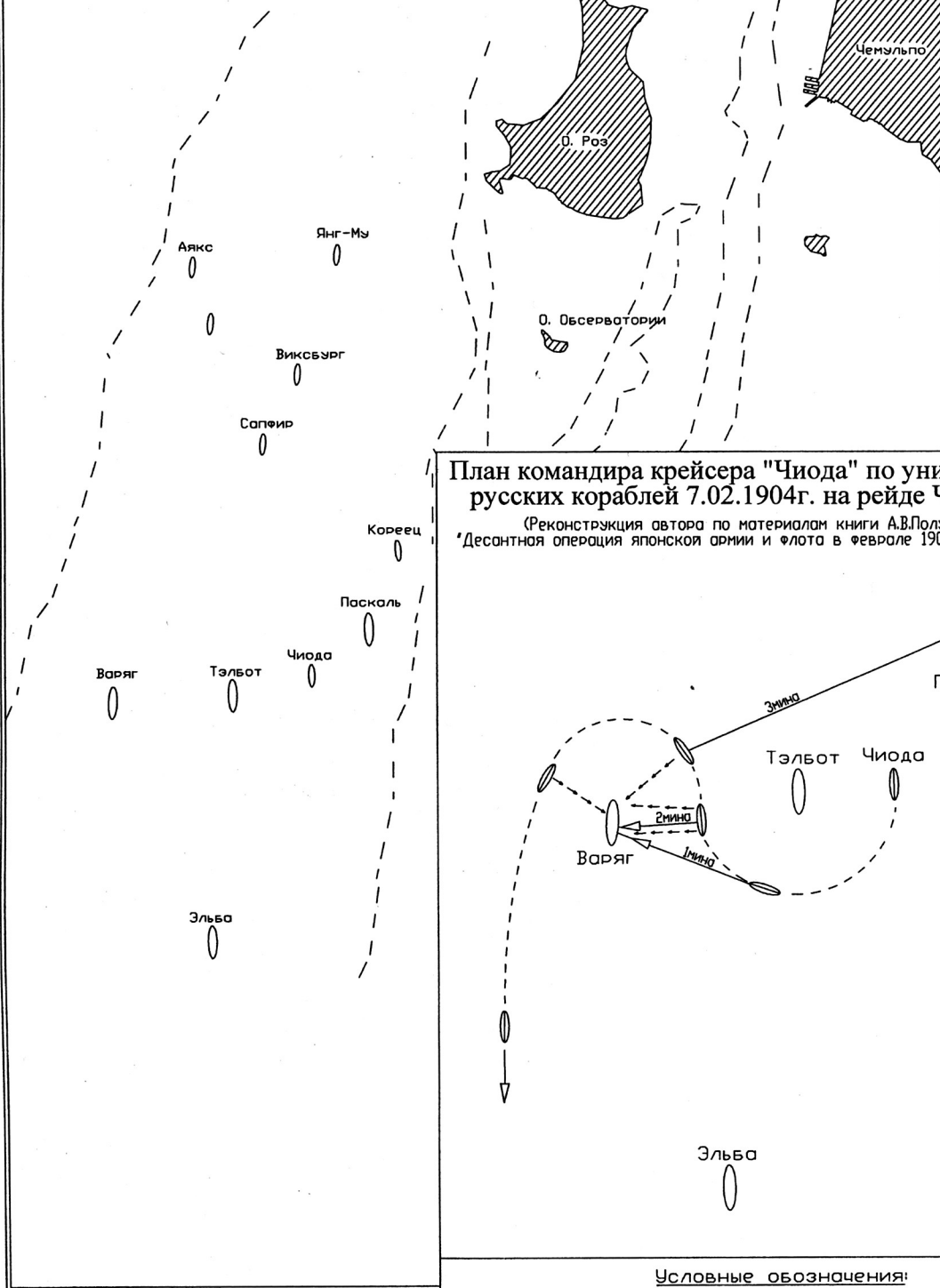
куда движется эскадра. Выполняя этот приказ, в 17:00 Мураками срочно послал резиденту военно-морской разведки в Чифу телеграмму с запросом новых данных о передвижениях русской эскадры. МГШ, не дожидаясь дополнительной информации, срочно направил во все сторожевые службы, прибрежные крепости директивы об усилении бдительности и боевой готовности. Мураками, беспокоясь за судьбу своего корабля в случае захвата порта русской эскадрой, предложил командованию ряд вариантов действий вплоть до немедленного открытия огня против русских, стоящих на рейде вместе с ним. Но из Токио Мураками приказали стоять и ждать прихода своих сил и не делать опрометчивых шагов, «которые не принесут вам ни чести, ни славы». Есида, получив указание из Токио, перерезал телеграфную линию севернее Сеула. Тем самым лишив телеграфной связи русского посланника и кораблей, стоящих в Чемульпо.

В этот же день в 17.10 кабинет, собравшись у премьер-министра К. Таро, обсудил возможные варианты действия русских. После обсуждения министры решили обратиться к императору с просьбой, провести совещание, посвященное разрыву отношений с Рос-

<sup>1</sup> РГА ВМФ, ф.469, оп.1, д. 7, л.7.

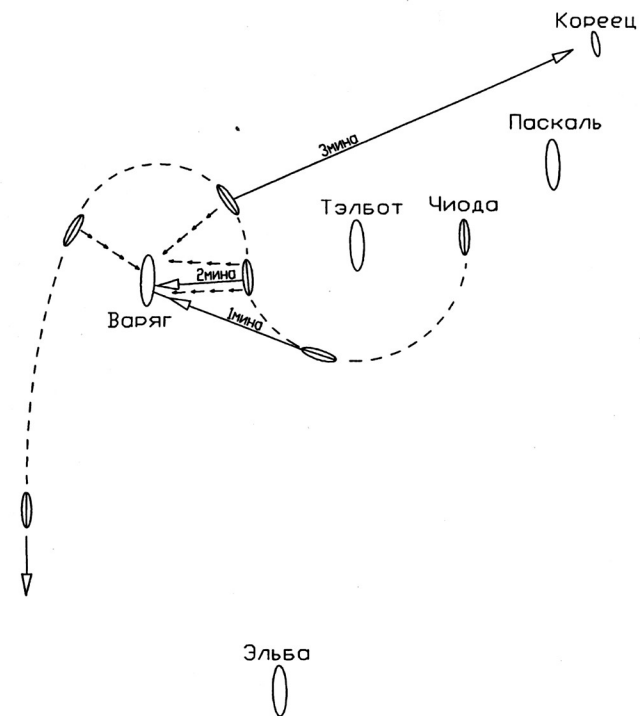


Диспозиция кораблей на рейде Чемульпо  
в ночь на 7 февраля 1904 года



План командира крейсера "Чиода" по уничтожению  
русских кораблей 7.02.1904г. на рейде Чемульпо.

(Реконструкция автора по материалам книги А.В.Полутова  
"Десантная операция японской армии и флота в феврале 1904г. в Инчхоне")



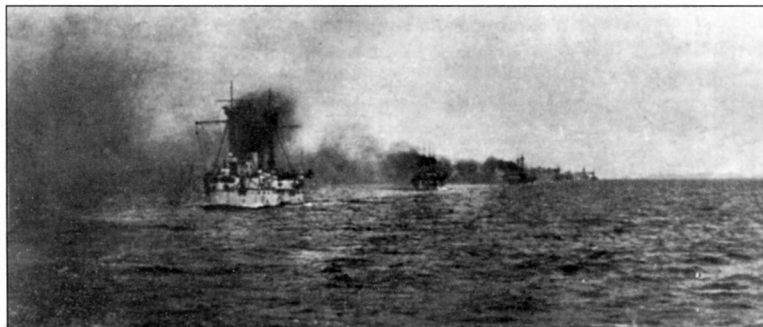
Условные обозначения:

- - Корабли-стационары;
- ← 2 мина - Торпедная атака крейсера "Чиода";
- - Артиллерийский огонь.



**Вверху: японский крейсер «Чиода» в Желтом море. Он в ночь с 25 на 26 января воровато покинул рейд порта, чтобы соединиться с эскадрой Уриу.**

**Внизу: колонна японских кораблей в походе**



сией и открытию военных действий против нее. Одновременно с этим в 17.35 Морской министр совместно с начальником МГШ командующему Соединенным флотом и командующему 3-й эскадрой направили пакеты с оперативным приказом № 1. Пакеты должны были быть вскрыты после получения телеграфного сообщения из МГШ. 22.01/4.02 в 10.30 началось заседание кабинета министров, где решили незамедлительно начать боевые действия против России. В 14.25 император Японии утвердил это решение. С 16.30 Япония находилась в состоянии войны с Россией. На следующий день император утвердил оперативный приказ № 1 морского министра, где среди прочих был пункт, гласивший: «атаковать и уничтожить эскадры России, находящиеся в Желтом море». 23.01/5.02 морской министр приказал командующим Соединенным флотом и 3-й эскадрой вскрыть пакеты № 1. В ночь на 24.01/6.02 на флагманском броненосце «Микаса» состоялся военный совет, на котором Х. Того на основании приказа № 1 огласил свой, № 120. В частности, в п. 4 этого приказа было сказано: «...Уничтожение сил противника в Инчхоне возложить на 4 Боевой отряд (с временным приданием ему «Асама») и на 9-й и 14-й отряды миноносцев».

24.01/6.02 после совещания на «Микаса» Того в телеграфном сообщении на имя начальника МГШ писал: «...полагал бы желательным, чтобы «Чиода» вышел из Инчхона и в 8 утра 8.02 находился к югу от острова Бейкер для соединения с 4 боевым отрядом».

В Чемульпо в это время события разворачивались следующим образом. Все корабли международной эскадры продолжали стоять на своих прежних местах. 23.01/5.02 в 14:00 на имя Мураками из Чифу от Мори поступила телеграмма с сообщением, что русская эс-

кадра все это время находилась на рейде порта Дальний, а в 16:00 вернулась к Порт-Артуру и стала на внешнем рейде на якорь. Вечером того же дня командир «Чиоды» получил телеграмму из Морского министерства с сообщением о готовности к выходу в море Соединенного флота, а позднее и директиву начальника МГШ об «уничтожении корейских линий телеграфного сообщения».

24.01/6.02 в 23:30 командир «Чиоды» получил срочное сообщение о захвате русских пароходов в Фузане, которое сильно его взволновало, и он приложил много усилий, чтобы информация об этом не достигла русских. В своей телеграмме на имя морского министра он пытался получить указания относительно своих действий, в случае если: «...русские корабли в Инчхоне, получив эту информацию, будут атаковать меня. В связи с этим я намерен сегодня ночью первым атаковать русские корабли и попытаться потопить их...». В 00:20 минут 25.01/7.02 «Чиода», ожидая ответ, приготовился к бою: в 00.20 отдал приказ подготовить к стрельбе ТА, уложить в кранцы первые выстрелы, по орудиям распределить дежурные смены и развернуть лазареты. В случае положительного ответа, Мураками плани-

ровал ночью с потушенными огнями, обойдя «Тэлбот», торпедировать «Варяг» из носового торпедного аппарата, затем войдя между русским и английским крейсерами, выпустить в него вторую торпеду из аппарата левого борта, попутно открыв по русскому кораблю огонь из всех орудий. Затем обойдя «Варяг» с кормы выпустить торпеду по «Корейцу» и выйти в море. Этим маневром он надеялся потопить оба русских корабля до начала войны. Но из Токио, уже в который раз, остудили его горячую голову, не дав свершиться этим безумным планам. В телеграмме, полученной в 01:00, к разочарованию Мураками, сообщалось: «...совершив враждебные действия по отношению к русским кораблям, вы тем самым нарушите нормы международного права, чего нельзя допускать в любом случае пока Соединенный флот не нанесет первым удара по противнику...». Одновременно с этим Мураками получил приказ выйти из Чемульпо и до 26.01/8.02 ожидать подхода 4-го боевого отряда под командованием Уриу в районе о. Бейкер.

В 15.00 на японском крейсере начали готовиться к выходу в море, чтобы не привлекать внимания окружающих, команды подавались вполголоса. В 17.00 доложили в МГШ об обстановке на рейде и готовности выйти в море. В ночь на 26.01/8.02 в 23.55, двигаясь со скоростью 12 узлов, «Чиода» покинул рейд. Ночь выдалась безлунной. Из-за низкой температуры масло в фонарях замерзло и поэтому огни на выходе не горели. В 00.30 крейсер прошел о. Йодольми и только после этого снизил скорость до 6 узлов, идя на остров Ондо.

Утром командиры международной эскадры, не обнаружив на привычном месте «Чиоду», поняли, что его уход – знак надвигающейся катастрофы. Еще накануне

не при внимательном наблюдении за японским крейсером можно было заметить странное его поведение. Когда все корабли из-за отлива развернулись по течению, а «Чиода» принудительно удерживался носом к выходу в море. Его уход был случайно замечен с близстоящих кораблей по непотушенным огням для уборки якорей.

Уход «Чиоды» дал повод появлению в порту различных слухов о неизбежной войне между Россией и Японией. Но русские сохраняли завидное хладнокровие. Несмотря на настоячивые рекомендации Руднева о немедленном уходе из порта, Павлов дал «добро» лишь на отправку в Порт-Артур с дипломатической почтой «Корейца». Хотя это решение было полумерой и на данном этапе правильным, но, увы, запоздалым. После внезапного ухода японского крейсера события на рейде начали развиваться столь стремительно, что уже никакие действия русских не могли изменить сложившуюся ситуацию в свою пользу.

26.01/8.02 «Кореец», имея пары во всех котлах, утром получив почту с кораблей международной эскадры, начала ожидать пакет из Сеула, но нарочный задерживался, тогда еще никто не знал, что эта вынужденная задержка будет иметь трагические последствия для русских. В 8.40. неожиданно для всех на рейд прибыл пароход КВЖД «Сунгари». Прибывший на нем американский агент, ошарашил всех новостью – 27 января, то есть завтра, начнется война между Россией и Японией! Пишущая братия обступила его тесной толпой, но он к этой сенсационной новости больше ничего добавить не мог.

На «Корейце», ожидая нарочного, не теряя времени даром, перед выходом в море, провели учения по отражению минной атаки. Наконец в 3.40 по полудни (по вахтенному журналу «Варяга» 3.30) казак доставил почту. «Кореец» подняла (ОНТ ГХ), получив разрешение от старшего на рейде на выход в море (Д), незамедлительно снялась с якоря и направилась по назначению<sup>1</sup>.

Вскоре после ухода «Корейца» за островом Йодольми с «Варяга» и с других кораблей международной эскадры заметили многочисленные дымы большой эскадры, направляющейся в порт. Всех волновал вопрос, кто приближается к порту – русские или японцы?

## Накануне

Через 15 минут, следуя курсом SW 34°, русские открыли идущую двумя колоннами японскую эскадру. Сигнальщики с лодки докладывали: левую колонну составляли крейсера и транспорты, а правую – четыре миноносца. По японским данным, опубликованным в «Описании...» и в других документах, в правой колонне (с точки зрения японцев) шли крейсера: «Чиода», «Такачихо», «Асама», транспорты «Дайрен-мару», «Отару-мару», «Хейджо-мару». Замыкали колонну крейсера «Нанива», «Акаси» и «Нийтака». В левой колонне находились миноносцы 9-го отряда «Аотока», «Хато», «Кари» и «Цубаме». Командующий эскадрой держал свой флаг на «Наниве». К порту подходила практически вся

эскадра С.Уриу. Обнаружив японцев, с «Корейца» тут же сигналом (20К) (ТЕЧ) (ПЪЗЧ) дали знать на «Варяг» (по вахтенному журналу «Варяга» (ЮЮ) (ЕУЧ) (ППСЧ)). С крейсера ответили (ПНТ): «ясно вижу».

При встречном движении по сложному фарватеру обе стороны должны были руководствоваться «Правилами для предупреждения столкновения судов на море». Этот документ, принятый всеми морскими державами к руководству в 1897 г., являлся обязательным как для русских, так и для японцев. Но события в тот вечер развивались далеко не по «Правилам...».

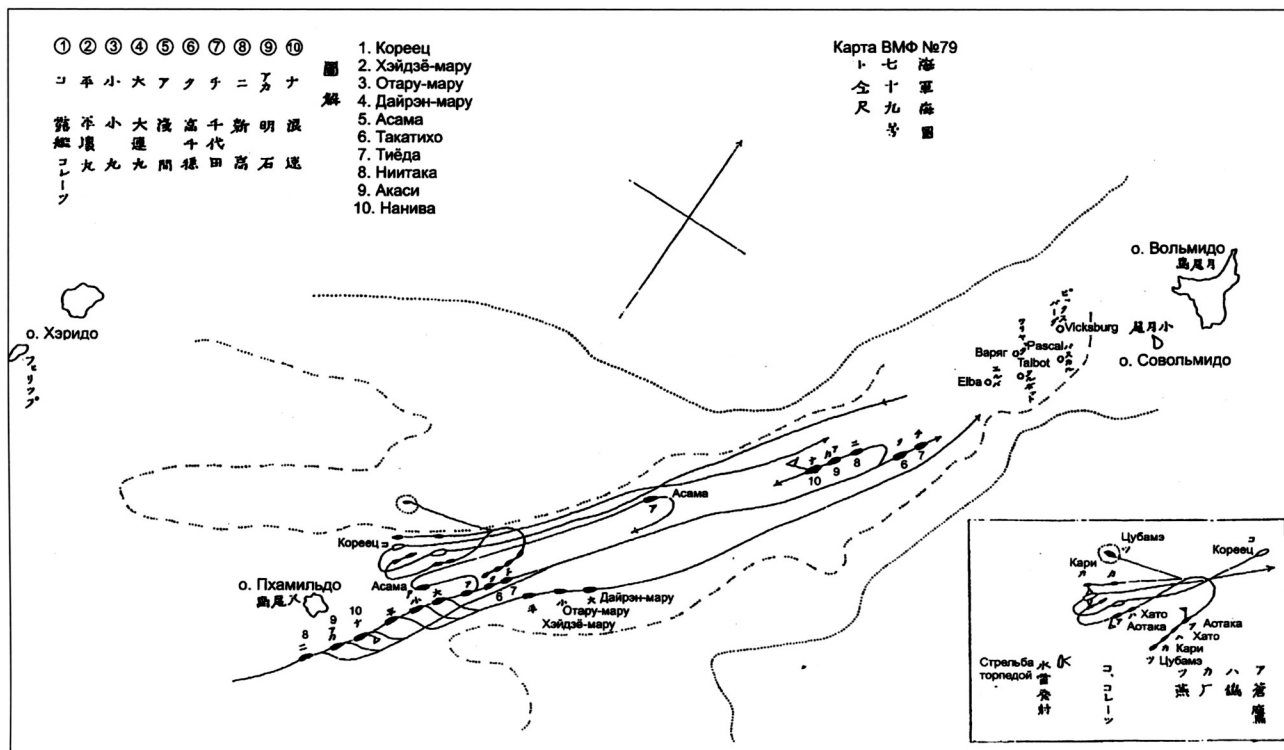
О намерениях японцев относительно «Корейца» можно судить по воспоминаниям офицера штаба командующего 4 боевого отряда Морияма Кейсабуро: «Наш отряд подобно гигантской змее полз по фарватеру к Инчхону и, когда половина ее тела уже обогнула о. Хатибато (Йодольми – В.К.), навстречу нам показался «Кореец»...у всех мелькнула мысль – «а не захватить ли его здесь, рядом с островом, так как из Инчхона захвата видно не будет?» Если у офицера штаба бродили в голове подобные мысли, то, что можно говорить об молодых, горячих лейтенантах – командирах миноносцев, столь безрассудно бросившихся в атаку на лодку. Торпедная атака миноносцев с самого начала была спровоцирована сынами Нипона без всякого повода со стороны русских. Об этом 13.02 писал командующий 4 БО в своем донесении Х. Того: «Во время расхождения с ним (с «Корейцем» – В.К.) «Асама» и 9-й отряд миноносцев приняли меры по обороне, продолжающих движение транспортных судов...В этот момент на русском корабле приготовлений к бою не производилось».

Итак «Кореец», выполняя требования «Правил...», начала прижиматься к правому краю фарватера, пропуская встречные суда по левому борту. Для приветствия флага японского командующего наверх вызвали караул. Японцы на приветствие не ответили. Более того, неожиданно для русских японцы в узости начали небезопасные маневры. По словам капитана 2-го ранга Г.П. Беляева, по сигналу с «Асамы» правая колонна японцев приняла несколько вправо, а левая отклонилась влево. Таким образом, в 4.15 «Корейцу», чтобы разойтись с ними, ничего не оставалось, как войти в коридор, образованный японскими кораблями. (Японцы впоследствии утверждали, что для защиты транспортов от возможной атаки «Корейца» миноносцы 9-го отряда приняли вправо, несколько приблизившись к транспортам). Как только канонерская лодка поравнялась со вторым японским кораблем левой колонны, броненосный крейсер «Асама» выкатился из строя и преградил «Корейцу» путь в море. Бесспорно, что японцы, расступившись перед «Корейцем», загоняли «жертву» в расставленную ими западню. Если бы все развивалось, так как говорят японцы, то вся эскадра вместе с транспортами и прикрывающими их миноносцами беспрепятственно прошла бы по левому борту лодки. В таком случае у японцев не было бы повода придираться к ней. Японцев это не устраивало. Поэтому они перед лодкой расступились, а она вынуждена была войти в коридор, повернув в сторону транспортов. Этот маневр и был нужен японцам, чтобы начать атаку.

Далее, по словам командира русского корабля, лодка подверглась минной атаке. Это произошло следующим образом. Идущие навстречу миноносцы, разде-

<sup>1</sup> По английским данным, «Кореец», забрав почту, в 15.30 покинул порт. После ухода «Корейца» в 16.00 за островами была усмотрена большая эскадра, направлявшаяся в порт.





**Вверху: инцидент 26 января 1904 года (японская версия)**

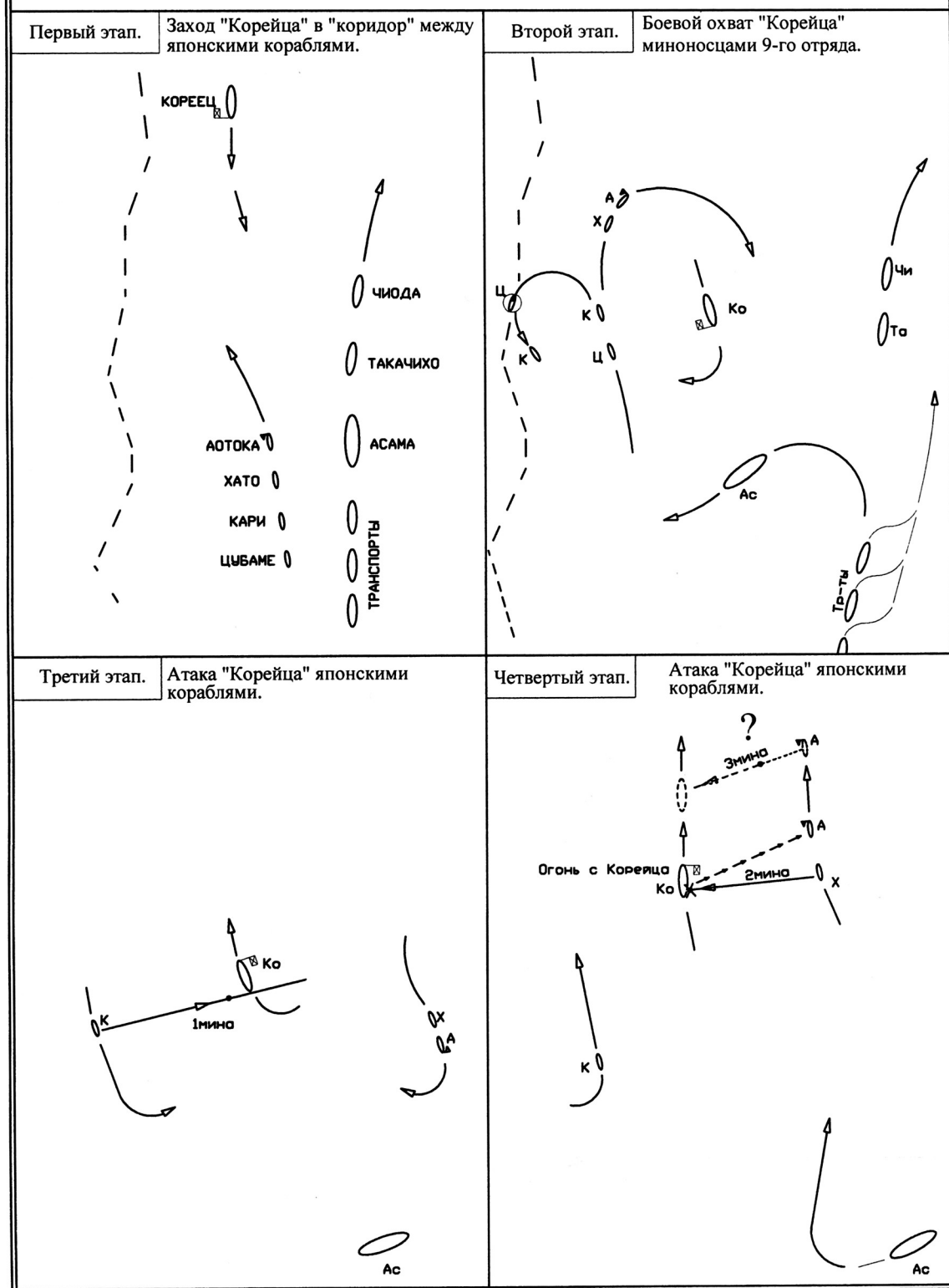
лившись попарно и повернув на 16 румбов, начали заходить с левого и правого бортов «Корейца». Причем «Аотока» и «Хато» зашли с левого борта, а «Кари» и «Цубама» – с правого. При этом «Цубама» на циркуляции выскочил на камни, потеряв при этом лопасть левого винта и повредив три лопасти правого. На русском корабле поняли, что их не хотят пускать в море. «Кореец», не зная о начале военных действий между



**Экипаж японского миноносца «Кари». Эти brave ребята 26 января торпедной атакой на «Корейца» первыми начали боевые действия на подходе к порту Чемульпо**

Россией и Японией, в 4.25 начала поворачивать на обратный курс, дабы предупредить о надвигающейся опасности стоящий на рейде «Варяг». Когда лодка находилась на циркуляции, головной миноносец с левого борта (по японским данным, «Кари») с расстояния 1 – 1,5 кбт произвел выстрел из минного аппарата. Мина прошла за кормой лодки всего в 4 саженьях. Часы показывали 4.35. Сразу же после этого на лодке сыграли боевую тревогу. После того как она, закончив поворот, легла на обратный курс, тот же миноносец произвел выстрел из второго аппарата, но также промахнулся (по японским данным второй выстрел произвел «Хато» – В.К.). После первого выстрела на лодке объявили боевую тревогу, а после второго прозвучала команда: «Открыть огонь!» Через две минуты (4.37) батарея была готова. Лодка открыла огонь из правого кормового 37-мм орудия (как написано в рапорте: «нечаянно было сделано два выстрела...» – В.К.). Судя по всему, под «выстрелом» имелась в виду очередь из нескольких патронов. Таким образом, было выпущено две очереди по несколько снарядов в каждой. По сведениям японцев, один снаряд пролетел между трубами «Аотока», а еще четыре – упали рядом с бортом. В это время, по словам Беляева, миноносец, находящийся по правому борту, предположительно «Хато», также произвел выстрел миной. Мина шла точно на правый трап, но, не дойдя до борта «Корейца» каких-то 3-х метров, показав винты, затонула. По японским данным, было произведено два выстрела миной. «Аотока», приготовив аппарат к стрельбе, отказалась от выстрела из-за увеличившегося расстояния до противника 800-900 м. Любопытна реакция С. Уриу на атаку миноносцев. По словам Морияма Кейсабу-ро, наблюдая за стычкой, он равнодушно заметил: «Не вижу в этом совершенно никакого смысла».

# Инцидент на рейде Чемульпо с к/л "Кореец" 26 января 1904 года (Версия автора)





**Внутренний рейд Чемульпо во время отлива. Слева виднеется остров Обсерватории, справа от него – остров Роз. За островами простирается внешний рейд, где в тот январский день развернулись трагические события**

До настоящего времени нет полной ясности в деталях этого инцидента. В вахтенном журнале это событие описывается несколько иначе: «...в 4.25 повернули назад и пошли на рейд г.Чемульпо. Вслед за нами повернули и миноносцы, которые и, подойдя 1 кбт, в 4.35 выпустили мину, прошедшую в 4 саженях за кормой («Кари» – В.К.). Немедленно была пробита (отражение минной атаки – зачеркнуто – В.К.) боевая тревога». 4.40 один из японских миноносцев выпустил одну мину, прошедшую под кормой лодки, а другой миноносец («Хато» – В.К.) выпустил мину, взявшую направление на правый трап, не дойдя до которого 3-4 сажени, пошла прямо вниз, показав винты. После выпущенной второй мины пробили «открыть огонь». Судя по тексту, речь идет о двух выстрелах, а не о трех, как сказано в рапорте Беляева.

Далее, по словам русских, довершая атаку, второй миноносец находящийся по правому борту («Аотока»? – В.К.), прибавив ход, начал сближаться с русской лодкой, видимо, пытаясь ее атаковать с близкого расстояния. На «Корейце», переложив руль, решили таранить его. Миноносец, видя решительные действия лодки, сразу же изменил свои намерения и, повернув за кормой «Корейца», присоединился к своему отряду.



**Десантная операция японцев началась... Русские безучастно наблюдали за разворачивающимися событиями**

Так как лодка уже входила в нейтральные воды, то подали команду: «Перестать стрелять!» Спустя некоторое время «Кореец» вошла на рейд и в 4.55 встала на якорь за кормой «Варяга»<sup>1</sup>.

После постановки на якорь осмотрели трюмы и приготовились к отражению минной атаки. Орудия были заряжены, а команда несла вахту с оружием. Во всех котлах поддерживали пары, а машины были готовы немедленно дать ход. В 6.00 смочили пироксилин в минах Уайтхеда.

Командир лодки Беляев сразу же по постановке на якорь прибыл на крейсер «Варяг» и доложил Рудневу о происшествии. Обсудив с Беляевым положение вещей и приняв решение о дальнейших действиях, командир «Варяга» отбыл на «Тэлбот» за разъяснениями по поводу инцидента. Л. Бейли, выслушав русского командира, в 21.00 направился на старшее японское судно («Такачихо») разбирать дело. Во время разбирательства командир японского крейсера Мори Итибей, в ответ на вопрос англичанина относительно атаки «Корейца», заявил: «Было ли это или нет, мне это доподлинно неизвестно. Не может ли это быть какой-то ошибкой?» По окончании разговора с японским офицером Бейли прибыл на «Варяг» и сообщил: «По поводу стрельбы минами в «Кореец» японский командир ответил, что ничего не знает, это недоразумение, и вероятно ничего даже не было». На этом с инцидентом было покончено.

«Чиода», «Такачихо» и миноносцы в 17.05 первыми зашли на якорную стоянку. В 5.05 (5.10 согласно вахтенному журналу – В.К.) на рейд вошли японские миноносцы. Иностранные офицеры с удивлением разглядывали «Чиоду», успевшего за время своего отсутствия перекраситься в боевой цвет. Вслед за боевыми кораблями, пройдя мимо кораблей международной эскадры, прошли на внутренний рейд транспорты. Броненосный крейсер «Асама», не заходя на рейд, остался у входа. Спустя некоторое время на рейд вошли флагманский японский крейсер «Нанива», «Акаси» и крейсер «Нийтака». Демонстративно, обойдя рейд, они за исключением «Акаси», вышли из порта. С русского крейсера команда,

<sup>1</sup> По словам англичан, в 16.45 в порт вошла «Кореец» в сопровождении 2 японских миноносцев.



сгрудившись у борта, с любопытством наблюдала за японскими кораблями. «Акаси», по приказу командующего, остался в распоряжении старшего японского командира на рейде.

Немедленно по прибытии транспорты в 17.30 начали выгрузку войск. Для этого спускались на воду катера и шлюпки, одновременно с этим к ним с берега подходили, приготовленные заранее, многочисленные плавательные средства. Миноносцы, прибывшие в порт вместе с транспортами, стали напротив русских кораблей для обеспечения безопасности высадки войск.

«Нанива» и «Нийтака», выйдя с рейда в 18.40 стали на якорь у острова Йодольми, спустя некоторое время к ним присоединился 14 отряд миноносцев, а с заходом солнца и броненосный крейсер «Асама».

На рейде, в это время, русские корабли, находясь «под присмотром» японских миноносцев, тихо без сигналов приготовились к бою. Ночь на них провели тревожно: с минуты на минуту ожидая минной атаки. По словам Банщикова: «Полная неопределенность нашего положения (мы были в совершенном неведении относительно цели прихода японской эскадры) давала пищу самым разнообразным догадкам; в конце концов, остановились на том, что «Варяга» ждет участь «Мэна», а в душе, я думаю, никто не верил в близость развязки»<sup>1</sup>. В кают-компани «Корейца» также живо обсуждали происшедшие события, понимая, что утро следующего дня готовит им трагическую развязку.

В 22.30 командир «Чиоды» нанес визит на «Тэлбот». В результате дружеской беседы Бейли поведал визитеру, что на утро ожидается уход русского парохода «Сунгари» в Порт-Артур с секретным архивом русской миссии. Мураками, вернувшись на «Чиоду», об этой новости немедленно доложил Уриу тот, в свою очередь, в 5 утра 27.01/9.02 немедленно послал миноносец «Касасаги» на соединение со вспомогательным крейсером «Чихайя» с приказом следовать к острову Bundegi и там ожидать «Сунгари». В случае его появления, требовалось пароход захватить и привести в А-Сан, обеспечив сохранность дипломатического груза.

Всю ночь, освещая местность, на берегу горели громадные костры. Кроме них вокруг на крючьях висели железные люльки с горючим, которые своим ярким огнем поминутно вырывали из тьмы колышющиеся тени вооруженных людей. Все было продумано заранее: около домов, в которых предполагалось размещение прибывающих солдат, вешивались фонари с номерами подразделений, согласно которым, по заранее составленным спискам, офицеры распределяли солдат по домам. В свою очередь, японские жители, подготовив свои жилища, радостно встречали гостей. Для обеспечения высадки большую помощь оказывала мест-

ная японская община во главе с выборным Томита Кодзи. Не отказывали в помощи и местные англичане и американцы, а западные журналисты, между тем, на все лады восхваляли общий порядок и организованность, царившие на берегу во время высадки.

В 2 часа утра в море ушел один из миноносцев, находящийся в «охранении» «Варяга». В 2.30 высадка успешно завершилась. Спустя три часа миноносец вернулся, и с него голосом на японские транспорты передали какие-то приказания. Рано утром японские корабли начали выходить в море. В 5.15 ушли в море два транспорта «Дайрен-мару» и «Отару-мару». В 7.45, за исключением «Чиоды» и «Хейджо-мару», рейд покинули все японские корабли. Пароход, ожидая свой персонал, занятый оформлением бумаг и согласованием многочисленных вопросов на берегу, до начала отлива не успел выйти в море. В 8.30, наконец, ушел в море последний транспорт. На рейде остался лишь крейсер «Чиода».

### Последний парад...

Наступило утро 27.01/9.02. На рейде плавали льды, было довольно холодно. В 7.00 «Виксбург», пришвартовавшись к американскому угольщику «Помпей», начал принимать уголь. Через полчаса японский офицер, обойдя все корабли международной эскадры, вручил командирам официальное сообщение о начале враждебных действий между Японией и Россией. В письме Уриу предлагал им, если русские не покинут рейд до 12.00 сего дня, в целях их безопасности до 16.00 очистить место боя.

Итак, все решилось, война стала реальностью, но тем не менее на рейде продолжал стоять японский крейсер «Чиода». Он дожидался своего катера, который с минуты на минуту должен был подойти. Чувствуя опасную близость русских, в 9.30 он снялся с якоря и перешел к «Эльбе», продолжая ожидать свой катер. Наконец, подняв, подошедший катер на роостры, он направился в море.

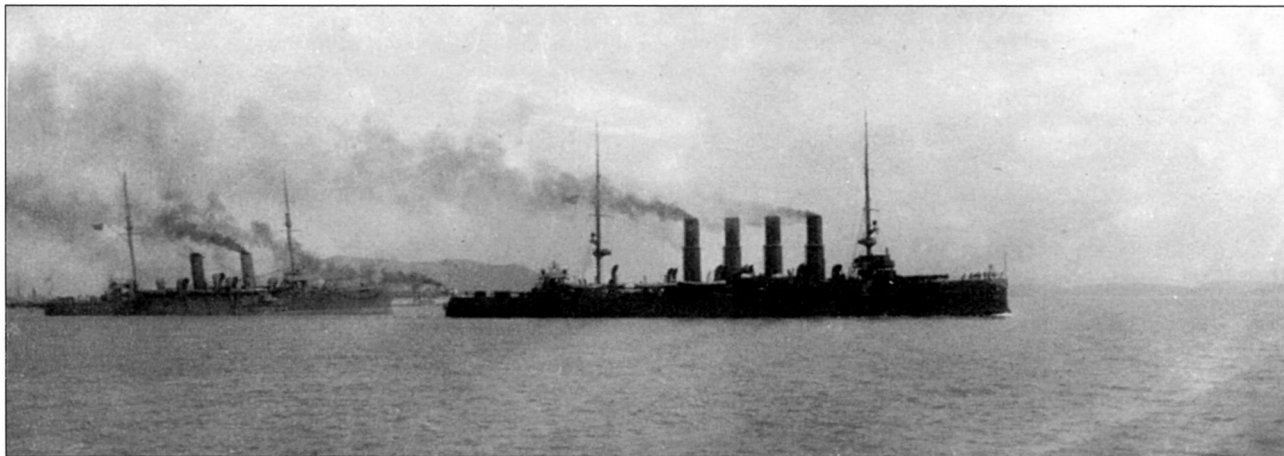
Корабли международной эскадры остались одни. Получив письмо японского командующего, командиры решили выразить протест против вопиющего нарушения международного права в нейтральном порту, а учитывая то, что подобные письма получили и дипломаты европейских стран, аккредитованные в Корею, то протест и свое возмущение от имени своих правительств выразили японцам и они. Мотивы, которыми они руководствовались в данный момент, были далеки от проявления чувств солидарности с русскими, более всего их беспокоила безопасность своих кораблей и имущества в порту, которое могло пострадать от предстоящего боя в порту.

В это время на борту английского крейсера «Тэлбот» командиры начали готовиться к проведению протестного совещания. По словам А. Маршалла: «Судя по частому перемещению шлюпок между «Варягом», «Паскалем», «Эльбой» и британским



**Командир крейсера «Варяг»  
капитан 1-го ранга  
В.Ф. Руднев**

<sup>1</sup> Бывшего младшего врача крейсера «Варяг» Банщикова. Краткий очерк боевой санитарно-медицинской службы на крейсере «Варяг». Медицинские прибавления к журналу «Морской сборник», СПб, 1906, № 8, с. 10.



**Рейд Чемульпо. 27 января 1904 год. 11.20. подготовившись ко всяким неожиданностям, корабли международной эскадры выстроились на внешнем рейде. Отказавшись от обеда, иностранные моряки высыпали наверх. Все их взоры были обращены на русских, так гордо идущих на верную смерть**

крейсером, на «Тэлботе» между восемью и десятью часами утра происходило некое совещание».

Не имея разрешения своего правительства, американцы на «Виксбурге» проигнорировали все эти мероприятия. Сразу же после погрузки угля «Помпей» начал готовиться к буксировке в безопасное место, не имеющего пары, «Виксбурга». При этом другое американское судно «Зэфиро» начало готовиться к переходу на милю вверх по реке к английскому торговому судну «Аякс» и корейскому кораблю «Янг-Му», которые уже там собрались.

По семафору с «Варяга», в 8.30 Беляев прибыл на крейсер. Руднев ознакомил его с содержанием ультиматума японского командующего, который ему доставил командир французского крейсера «Паскаль». После совещавшись, Руднев и Беляев приняли решение выходить в море и принять бой, попытавшись прорваться в Порт-Артур<sup>1</sup>. Спустя некоторое время на «Варяг» прибыл командир «Эльбы», также подтвердивший получение письма от Уриу. После этого, попрощавшись со всеми, Беляев отбыл на лодку, а Руднев вместе с командирами направился на «Тэлбот».

В 9.45, по прибытию на «Кореец», Беляев собрал офицеров и кратко рассказал им о положении вещей. Затем, начиная с самого младшего, он попросил высказаться, как поступить в данной ситуации. Все офицеры единогласно высказались за прорыв. После военного совета командир приказал всем разойтись по своим постам и готовить лодку к бою. Хотя 469-я статья Морского Устава запрещала на рейдах выбрасывать что-либо за борт, но в данном случае у русских не было другого выбора. По словам свидетеля событий: «За борт полетели матросские койки, решетчатые крышки люков, деревянные переборки, весла, ящики, мебель и тому подобное». Всем этим добром тут же воспользовались наиболее храбрые корейцы, выловив и отбуксировав к себе домой, выброшенное с лодки, дерево. Срубив стеньги мачт, на лодке желали «этим

дать ошибку неприятелю в определении до нас расстояния». Со шлюпок, катеров и ялов сняли тенты и также выбросили за борт. Машину защитили от осколков боевыми решетками, сверху еще положив сетку из стального троса и медные решетки, снятые со светлых люков. Над фальшбортом, подвесив койки на тросах, обеспечили дополнительную защиту боевых постов от осколков. Осмотрели и задраили все водонепроницаемые двери, горловины и люки. На всякий случай подготовили пластырь и опробовали водоотливные и пожарные средства. Лазарет и каюту командира со вчерашнего дня переоборудовали в перевязочные пункты. По кораблю в специальных ящиках разнесли перевязочные средства. Команду заранее обучили пользоваться ими. Крюйт-камеры подготовили к взрыву. Не рассчитывая на благополучный исход предстоящего сражения, в присутствии комиссии сожгли секретные карты, приказы и шифры (в соответствии с записью в вахтенном журнале это событие произошло в 3.45 пополудни, то есть после боя – В.К.). Причем в состав комиссии вошли: мичманы Бирилев, Бутлеров, Бойсман; лейтенанты Левитский и Степанов, а также старший офицер Засухин. По приказанию командира сожгли: сигнальные книги (4-х, 3-х, 2-х флажные), эволюционную книгу, проект тактики л-та Хлодовского, книгу соединенного маневрирования с миноносцами, семь шлюпочных книг, опознательные таблицы (так в документе – В.К.) и секретные брошюры и инструкции.

После десяти часов от «Тэлбота» отошли шлюпки и катера – совещание командиров закончилось. Сразу же за этим со стороны левого борта крейсера отвалил паровой катер и резво побежал в сторону японской эскадры. В 10.30 «Варяг» поднял пары во всех котлах, а на лодке в это время просвистали на обед. В 11.10 к «Варягу» подошел английский катер, чтобы принять почту. С крейсера раздалось многократное громкое «ура» – это команда «Варяга» приветствовала речь своего командира. Оттуда временами слышались зву-

<sup>1</sup> Английский журналист в своей книге (McKenzie, F.A. FROM TOKYO TO TIFLIS: UNCENSORED LETTERS FROM THE WAR. London: Hurst and Blackett, 1905) в главе CHARTER V. Coming of the Japanese утверждал, что В.Ф. Руднев первоначально планировал прорываться в одиночку, без «Корейца», и только после энергичного протеста командира лодки Г.П. Беляева, просившего дать возможность сражаться и лодке, уступил, и корабли пошли в бой вместе.

**Замолкли звуки музыки. Остался позади крейсер «Эльба» – впереди по курсу находился только враг**

ки музыки. Судовой оркестр крейсера трижды исполнил национальный гимн. Матросы с «Корейца» с волнением наблюдали за происходящим.

В 11.20 по сигналу с «Варяга» снялись с якоря и начали движение, на время, опередив крейсер, пока там убирали якорь. После того как крейсер возглавил движение, «Кореец» вступила ему в кильватер, поддерживая минимальное расстояние между судами 1 – 1,5 кбт. После съема с якоря команду построили на шканцах. Командир лодки простил всем штрафы и, напомнив о боевых традициях «Корейца», поздравил экипаж с началом войны и вступлением в первый бой. В ответ раздалось мощное «ура». Воодушевление команды было беспримерным. В порыве патриотизма даже волнонаемный кок А. Криштофенко отказался сойти с корабля на берег, заявив: «Умирать, так со всеми вместе». В бою он исполнял обязанности подносчика снарядов при кормовом орудии. Проходя мимо иностранных кораблей, по примеру «Варяга», командир выкрикивал здравия в честь того или иного корабля, а команда троекратным «ура» поддерживала своего командира. На «Варяге» играл оркестр, оттуда также слышалось многократное «ура». На иностранных кораблях люди, стоящие вдоль бортов, отдавали дань уважения мужеству русских. По словам англичан: «Они приветствовали нас трижды, и мы так же очень дружно трижды отвечали...». Все было так торжественно и возвышенно, что у многих этих внешне грубых людей, не привыкших к сантиментам, на глазах выступили слезы. И скрывая это, друг от друга, они, смущенно оглядываясь, смахивали заскорузлыми пальцами набежавшую слезу со своих обветренных лиц и снова восторженно кричали «ура».

На иностранных кораблях, отказавшись от обеда, команды высыпали наверх и приготовились наблюдать за предстоящим боем. Там вдали на горизонте, хотя самих японских кораблей не было видно, но, словно грозные облака, виднелись многочисленные дымы.

Сохраняя дистанцию, обороты довели почти до предельных значений – 110 об/мин. На испытаниях восемнадцать лет назад лодка развивала 114 оборотов. Механизмы и машины корабля работали исправно, команда также была на высоте. Даже штрафные в этот миг преобразились и стали на голову выше себя. У штурвала поставили самых опытных рулевых. Среди них выделялся квартирмейстер Егор Софонов. Ему, одному из лучших рулевых, доверили вести корабль в последний бой, ибо шансов благополучного исхода, увы, не было. Миновали последний иностранный корабль, все успокоилось, на

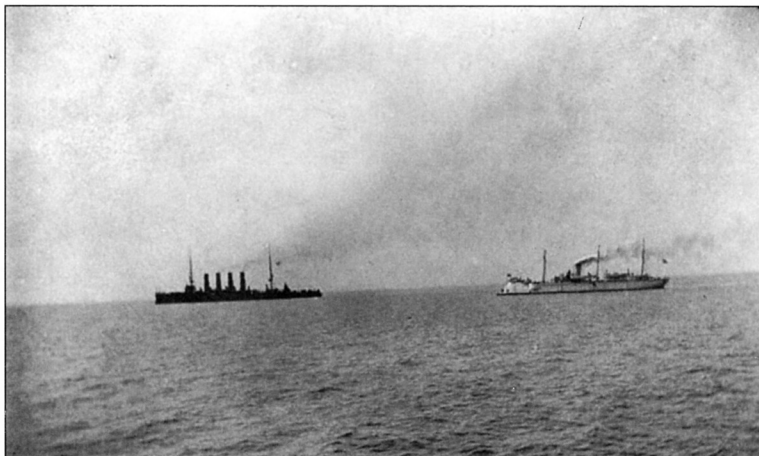


Фото из архива А.Маршалла

корабле воцарилась боевая обстановка. Спустя некоторое время справа по курсу сигнальщик Алексей Охлопков обнаружил во мгле у островов Ричи и Филиппа большое количество кораблей. Всем стало ясно, это противник. Судя по всему, противник в море не выпустит и даст бой прямо на фарватере.

Видимо, японцы также заметили русских, так как среди кораблей противника началось движение. Впоследствии, Того Кититаро в своей книге писал о переживаниях японцев в этот кульминационный момент: «Увидев выходящие русские корабли, мы испытали радость и облегчение от того, что не придется вести бой на якорной стоянке, где находились корабли иностранных держав. Мужественное решение командира «Варяга» позволило 4-му Боевому отряду не уронить нашу честь и заслуживает только благодарности».

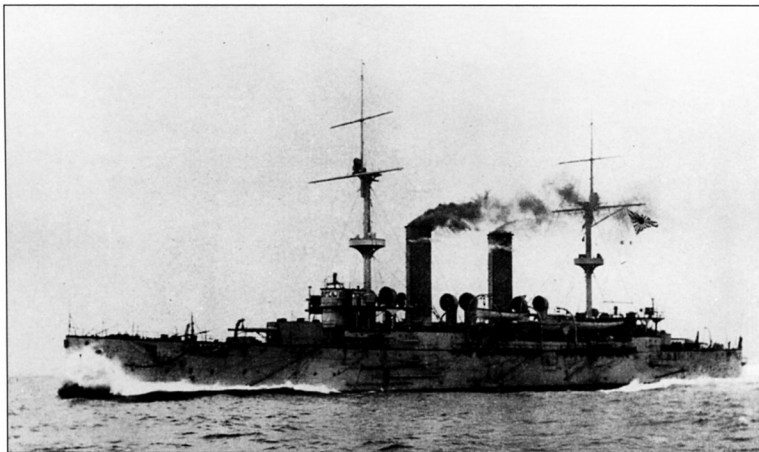
В это время из группы японских судов вперед выступил сначала один, а затем следом за ним второй корабль. На «Корейце» быстро их опознали. Это были крейсера «Асама» и «Чиода». Немного мористее за ними двигались еще два судна. Вдали от второй группы кораблей виднелись еще какие-то суда, но так как расстояние до них было большое, поэтому опознать их было невозможно. Севернее острова Йодольми виднелся паровой катер. Как впоследствии выяснилось, это возвращался к международной эскадре лейтенант Вильсон (Wilson), доставивший японцам протест командиров.

На мачтах первого корабля второй группы взвились сигнальные флаги. Разобрав сигнал до половины, поняли – противник предлагает сдаться без боя. Все смотрели на рангоут «Варяга», ожидая увидеть на нем ответный сигнал, но «Варяг» молчал. После боя выяснилось, что японский адмирал действительно предлагал сдаться без боя, но Руднев решил не отвечать. Японский командующий на такое невниманье к себе обиделся. Впоследствии в рапорте на имя наместника Руднев писал, что счел ненужным отвечать, раз уж решил идти в бой (японцы поднятие сигнала о сдаче не подтверждают – В.К.).



**Командующий японской эскадрой контр-адмирал С. Уриу**





**Броненосный крейсер «Асама» – один из лучших кораблей данного класса времен Русско-японской войны. Его удел – противоборство в эскадренном бою с броненосцами и броненосными крейсерами, но ни как не с бронепалубным «Варягом» или с устаревшей канонерской лодкой «Кореец»**

На лодке, наблюдая за «Варягом», услышали чуть слышимые сигналы горна. Крейсер сыграл боевую тревогу, в результате чего на стенах обеих мачт взвились огромные полотнища Андреевских флагов, которые лениво развевались под порывами воздуха, создаваемыми ходом корабля.

Сыграли боевую тревогу и на лодке. На трех мачтах затрепетали овеянные славой двухсотлетней истории флота боевые Андреевские флаги. Все разбежались по своим местам. На мостике скопилось много народа: командир корабля капитан 2-го ранга Г.П. Беляев, старший штурман мичман П.А. Бирилев, боевые расчеты скорострельных орудий, расположенных на крыльях мостика, штат сигнальщиков, вестовой командира и рассыльные. Поминутно поднимались на мостик офицеры для доклада командиру о готовности постов и служб к бою. Вихрем носился по кораблю старший офицер капитан 2-го ранга А.Н. Засухин, его можно было встретить в любом месте: на мостике, помогая командиру; у подач, подгоняя нерасторопных, у орудий подбадривая нужным словом робких; он находил-ся там, где кипел ратный труд.

В соответствии с «Правилами артиллерийской службы на судах флота» ревизор мичман В.В. Бойсман, взяв ключ у командира, открыл ящик с ключами от кройт-камер и погребов и роздал их хозяевам помещений. Хозяева вместе с прислугой и подручными, войдя туда, начали готовить заряды и снаряды для подачи их к орудиям. В это время люди, назначенные для подачи боеприпасов, вместе с картузниками начали снимать трапы у подачных люков, открывать горловины и готовить подъемные механизмы и тележки. Кроме того картузники тяжелых орудий помогали прислуге, принимая кокоры с зарядами и подносили их к орудиям для первых выстрелов. А картузники 9-фн орудий помогали прислуге этих орудий. Выдав ключи, мичман Бойсман приступил к своим прямым обязанностям, обеспечивая в течение боя непрерывную подачу боеприпасов к орудиям.

Хозяева малых кройт-камер, получив ключи от вахтенного начальника, уже успели выдать ящики с патронами для орудий Гочкиса подносчикам, а те, взяв лямки, понесли их к орудиям. У орудий также кипела работа: прислуга начала открывать ставни портов 9-фн пушек и откидывать их у спонсонов 8-дюймовых орудий. Справившись с этим, они раскрепили орудия

и развернули их по направлению противника. Наводчики проверили и на места установили прицелы и, получив указания от офицера, крутя маховики штурвалов, наводили орудия правого борта по головному кораблю противника. Этими работами руководили П.Г. Степанов и С.Г. Бутлеров. Бутлеров командовал кормовым плутонгом. Офицерам помогал артиллерий-

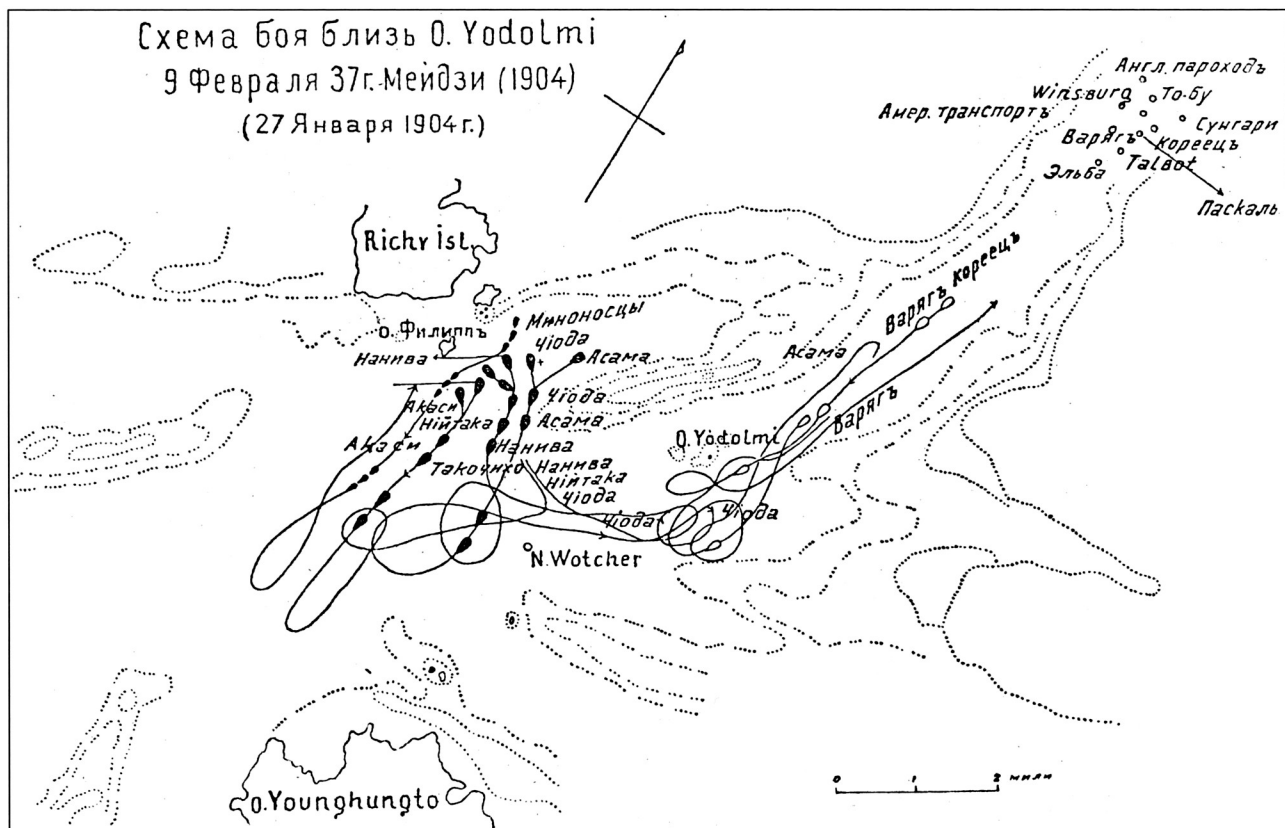
ский квартирмейстер Николай Ваганов. В это время на лодке разносили шланги, одновременно поливая деревянный настил водой. Покрикивая зычным голосом, следил за порядком и исполнением приказаний боцманмат Яков Сафронов. На лодке закипела ратная работа.

Следует отметить, что по правилам того времени, вся команда и офицеры после того, как сыграли боевую тревогу, должны были прежде всего вооружиться стрелковым оружием, а офицеры кроме того и палашами, а затем уже бежать на боевые посты. Для того, чтобы в бою оружие не мешало, прибежав на пост, его размещали на специальных стеллажах и в шкафах, находившихся тут же. В свою очередь стрелковые партии, руководимые минным офицером А.И. Левитским, со своим оружием расположившись вдоль бортов, выискивали цели на кораблях противника. Но предстоящий бой не дал такой возможности. Сразу же после первых боев Русско-японской войны на море этот архаичный способ ведения борьбы, из-за больших дистанций боя, полностью себя изжил.

Загрохотали механизмы, подавая снаряды и заряды для первых выстрелов. Картузники и подносчики снарядов и зарядов снимали с подъемников первые выстрелы и аккуратно раскладывали их на брезент, разостланный на палубе. На мостике сигнальный квартирмейстер Захар Вандокуров налаживал микрометр Люжоля для определения расстояния до головного японского корабля. За его действиями внимательно наблюдал старший штурман Бирилев, иногда давая необходимые указания. Офицер, получив значения углов до противника, тут же по таблице определял дистанцию до него, а затем, уточнив поправки, выдавал окончательные данные к орудиям.

В это время корабли противника, перестроившись, легли на боевой курс. На головном японском корабле, готовясь к бою, башни медленно разворачивались в сторону русских кораблей, а ставни портов спешно по-боевому откидывались. Орудия, «выискивая» первые жертвы, медленно поднимались вверх. Все говорило о том, что сейчас грянет бой...

Русские корабли продолжали двигаться прежним курсом. В 11.45 на головном японском крейсере сверкнули яркие вспышки молний, а спустя некоторое время раздалась глухая раскаты грома. Японцы начали пристрелку, ведя огонь по «Варягу». Первые снаряды упали с не-



большим перелетом, подняв огромные столбы воды. Судя по ним можно сказать, что противник начал пристрелку орудиями крупного калибра. Среди офицеров на лодке это вызвало удивление. Офицеры, наблюдавшие за противником у правого борта, были поражены и дистанцией, с которой начал стрелять противник. Удивила и чувствительность японских трубок на снарядах, взрывавшихся даже при ударе о воду. Близко стоящие офицеры вопросительно посмотрели на старшего артиллерийского офицера лейтенанта П.Г. Степанова, но тот лишь развел руками.

По сигналу с крейсера скорость снизили до 7 узлов.

На лодке пока молчали, ожидая, когда уменьшится дистанция. Молчал и «Варяг». Минуты тянулись вечно. Японцы продолжали вести огонь. Вот у борта «Варяга» одновременно взлетели два водяных смерча и, рухнув на надстройки, осыпали крейсер мелким бисером брызг, на фоне которых заиграла всеми цветами радуга. На лодке в этом увидели дурное предзнаменование. Внезапно в районе ходовой рубки крейсера вспыхнул громадный огненный шар, спустя мгновение раздался раскат грома и на месте разрыва снаряда начался пожар. На «Корейце» послышались возмущенные голоса: «Что – же медлим, пора начинать».

На крейсере подняли сигнал «Открыть огонь». В отличие от японских, падения русских пристрелочных снарядов на такой дистанции практически были не видны из-за того, что наши снаряды при попадании в воду не взрывались. Это также вызвало всплеск эмоций на лодке. Некоторые офицеры говорили, что с та-

кой дистанции попасть будет невозможно и чтобы напрасно не тратить снаряды, надо сблизиться с противником на верный выстрел.

Наконец с мостика поступил приказ открыть ответный огонь по противнику. Дальнометрики, наладив свои приборы, пытались определить расстояние, хотя на глаз было видно, что оно велико и недостижимо для орудий «Корейца». До войны лодке стрелять на такие дистанции не приходилось. Тем не менее дистанцию сообщили – она оказалась свыше 45 кбт. Подождав еще немного, в 11.50 вслед за крейсером открыли огонь по противнику из правого погонного восьмидюймового орудия. Честь первого выстрела предоставили георгиевскому кавалеру старшему комендору Платону Диких. Знак отличия Военного ордена 4 ст. он получил в 1900 г. за меткий огонь при подавлении китайских форт Таку. Платон, прежде чем выстрелить, тщательно наводил свое орудие. Наконец грянул выстрел, и первый снаряд с гулом полетел в сторону противника. Спустя некоторое время увидели всплеск упавшего снаряда – получился большой недолет. Все были обескуражены. Поставили прицел на максимальную дистанцию, но получился опять недолет. Ввиду получавшихся недолетов и доклада артиллерийского офицера об его опасении, что, стреляя на такой большой дистанции, может не хватить снарядов на случай сближения с противником, а также то, что недолеты могут поднять дух неприятеля, временно прекратили огонь. Экипаж лодки стал безучастным зрителем разворачивающегося сражения. В это время недалеко от лодки упали два снаряда. Видя, что по «Корейцу» от-

крыли огонь, лодка переменяла свое место, встав уступом по отношению к крейсеру, сохраняя между ним прежнюю дистанцию 1-1,5 кбт.

После первых снарядов вокруг лодки снаряды стали падать чаще, поднимая водяные столбы. В основном черные продолговатые снаряды противника, кувыркаясь в воздухе, перелетали через «Корейца» с большим перелетом. На лодке у людей это вызывало шутки и смех. Все считали, что это результат снятия стеньг, осуществленного перед выходом в бой. Это сделано с учетом опыта учебных стрельб в Чифу в 1895 г. Тогда на эскадре Тыртова этот прием многократно отрабатывался в составе эскадры, и получались неплохие результаты. Забегая вперед, отметим, что по «Корейцу» стреляли корабли противника 4 боевого отряда, которые, видимо, на начальном этапе войны не имели базисных дальномеров и определяли дистанцию приборами, аналогичными русским микрометрам типа Люжоля. Понятно, что если бы на них находились базисные дальмеры, то высота рангоута и наличие стеньг не имела практического значения. В течение боя в «Кореец» не попал ни один снаряд, все были перелеты и лишь три недолета.

На «Корейце», ожидая, когда сократится дистанция, продолжали наблюдать за разворачивающимся сражением. С болью сердца все смотрели на крейсер, буквально засыпаемый снарядами. Временами он скрывался за сверкающими на солнце водяными смерчами, взлетающими до высот марс-площадок крейсера. На нем на шканцах полыхали два пожара, но крейсер продолжал ожесточенную стрельбу по противнику. На «Корейце» с сожалением отмечали отличную стрельбу японских комендоров. В противоположность этому из-за большого расстояния до кораблей противника и мглы результатов стрельбы русского крейсера пока не было видно. И хотя вокруг флагманского японского крейсера падало много снарядов, тем не менее, увы, кроме вспышек орудийных выстрелов, пока ничего не наблюдалось.

В 12.15 крейсер вышел на траверз острова Йодольми. На левом ноке реи фок-мачты заплескался на ветру сигнальный флаг (П), означающий «меняю курс вправо». На «Корейце» отрепетовали сигнал. Однако с лодки заметили, что сразу же после перекладки руля и начала поворота «Варяга» в районе его боевой рубки высоко в небо взметнулись багровые вспышки пламени. Через мгновение корабль, видимо, никем не уп-

равляемый, на циркуляции покатился в сторону острова Йодольми. На «Корейце», усмотрев повреждение руля на «Варяге» и избегая соствориться с ним по отношению к неприятелю, сбавили ход до малого и описали циркуляцию в 270° в левую сторону. К этому времени дистанция уменьшилась настолько, что в бой наконец-то смогли вступить орудия «Корейца». Она открыла огонь вначале из правого погонного восьмидюймового орудия и 9 фн пушек, а закончив поворот, из ретирадного шестидюймового и левого восьмидюймового. Стрельбу из 9 фунтовых пушек прекратили, так как получались большие недолеты.

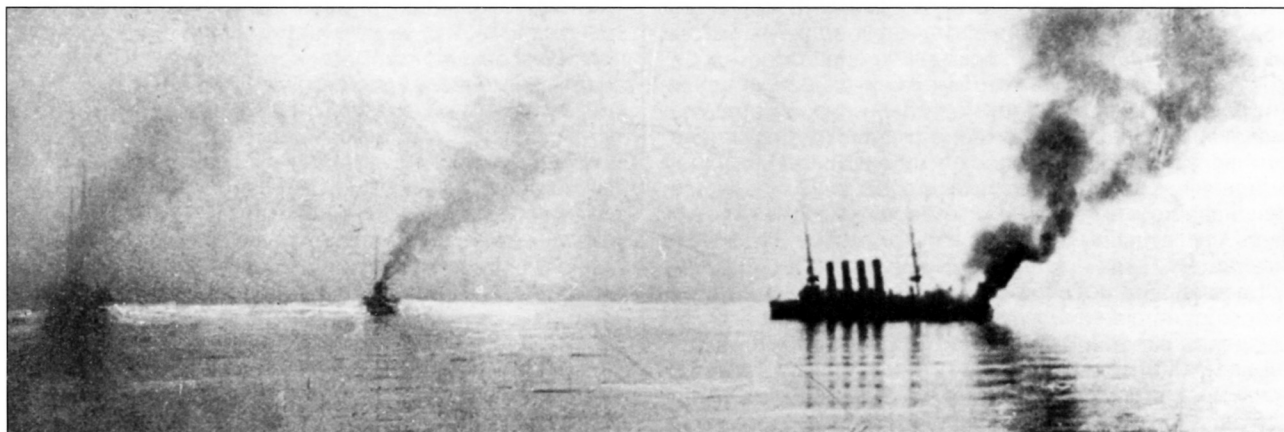
«Варяг» тем временем, опасно приблизившись к камням и отмели острова, вздрогнув, остановился, видимо, сев на мель. Об этом сигнальщики немедленно доложили командиру лодки. Оценив ситуацию, Беляев немедленно дал команду поворачивать в сторону «Варяга», поддерживая его огнем из левого восьмидюймового орудия.

На «Корейце» продолжали наблюдать за крейсером, а там японские снаряды продолжали разрушать корабль. Напротив второй дымовой трубы в районе коечных секток в результате взрыва снаряда в воздух взлетели какие-то обломки. Одновременно с этим в нижнее колено третьей дымовой трубы попал снаряд, разрушив кожух трубы. Спустя минуту, в районе ватерлинии левого борта взметнулся столб огня и воды, крупный снаряд попал в подводную часть крейсера, образовав большую пробоину, в которую хлынула вода. С лодки видели, как матросы крейсера под градом осколков начали подводить пластырь под эту пробоину.

Интересно заметить, что за боем наблюдали не только с британского катера, но и с острова Йодольми. Смотритель маяка, беспокоясь за свое имущество, изрядно нервничал, когда японские снаряды начали рваться у самой кромки воды.

Огонь противника усилился. Рядом с крейсером «плясали» водяные смерчи, то и дело, взлетая выше дымовых труб. Наконец корабль, сходя с мели, вздрогнул, вначале медленно, а затем все быстрее и

**Отгремели последние залпы, русские корабли возвращаются на якорную стоянку. Слева направо: английский крейсер «Тэлбот», канонерская лодка «Кореец» и крейсер «Варяг». В кормовой части крейсера полыхает пожар – горит провизионное отделение**





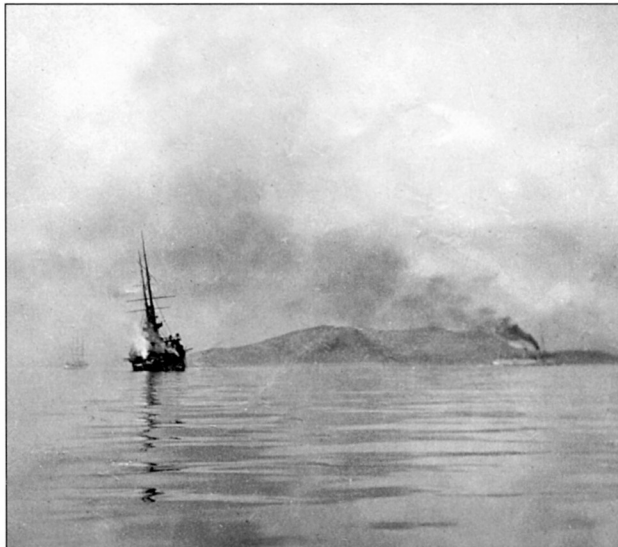
быстрее начал пятиться назад. На «Корейце» громовым «ура» встретили это событие. Люди, радостно улыбаясь, с воодушевлением продолжали вести огонь по противнику. Так как противник быстро приближался, то снаряды канонерки начали падать у борта большого крейсера.

Тем временем крейсер, отойдя от острова и развернувшись, взял курс обратно на рейд. «Кореец», следуя движению «Варяга», развив полный ход и сохраняя дистанцию, устремилась за ним, ведя редкую стрельбу вначале из левого восьмидюймового, а затем только из ретирального орудия, которым успешно продолжал командовать С.В. Бутлеров. Так как часть японских кораблей осталась за островом Йодольми, огонь противника заметно ослабел. На русских кораблях многого перевели дух. Русских вначале преследовали два корабля противника «Асама» и «Чиода», но спустя некоторое время «Чиода» отстал, а затем, замедлив ход, вышел из боя и вернулся к остальным кораблям, стоящих у острова Филипп.

В это время из-за острова выскочили юркие суденышки и устремились в атаку за уходящими русскими, а большой крейсер, совершив циркуляцию, казалось, вышел из боя. На русских кораблях стрельба вновь возобновилась. По словам мичмана с американской канонерской лодки Лерри Р. Брукса, японские миноносцы, не дойдя до рубежа атаки, из-за плотного огня русских повернули обратно (японцами факт минной атаки не подтверждается, но и не объясняется странная циркуляция «Асамы» во время преследования русских в районе острова Йодольми – В.К.). Вместо миноносцев вернулся большой крейсер, который, открыв огонь, вновь устремился за русскими кораблями. Бой возобновился с прежней силой. К удивлению японцев, русские, несмотря на повреждения, уверенно уходили в сторону рейда. На иностранных кораблях, видя приближение японцев, проббили боевую тревогу и готовились к бою.

В 12.45 русские корабли подошли к якорной стоянке. Японский крейсер, преследующий русских, из опасения попасть в иностранные корабли прекратил огонь. Вслед за японцами прекратили огонь и русские корабли.

Интересно отметить, что бой на рейде Чемульпо вызвал большой интерес как у местного населения, так и у многочисленных журналистов и фотокорреспондентов различных газет и журналов, оказавшихся в Че-

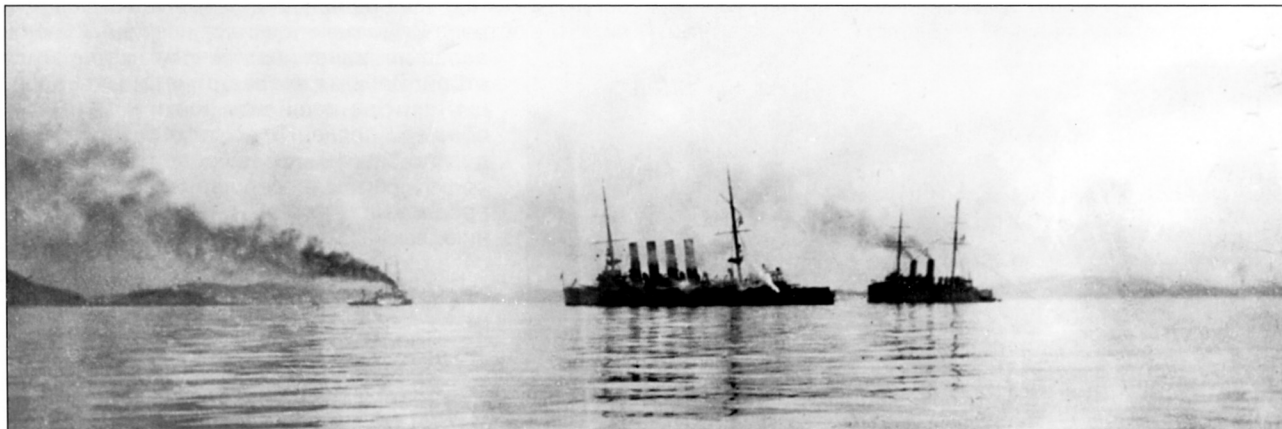


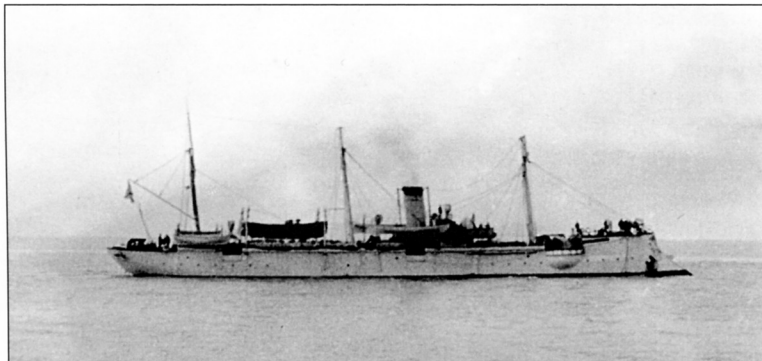
**Сбавив ход, «Варяг» подходит к своему месту. Крейсер имеет заметный крен на левый борт. На корме чадит синий дым от потушенного пожара. Слева виднеется «Кореец»**

мульпо. Кроме них к поединку проявили большой интерес и японцы. Так, например, перед зданием управляющего таможней порта расположились сын адмирала Йошио Инуэ со своим другом-художником, сделавшим с натуры акварельные наброски. На основе их впоследствии издали альбомы, один из которых преподнесли императору Японии.

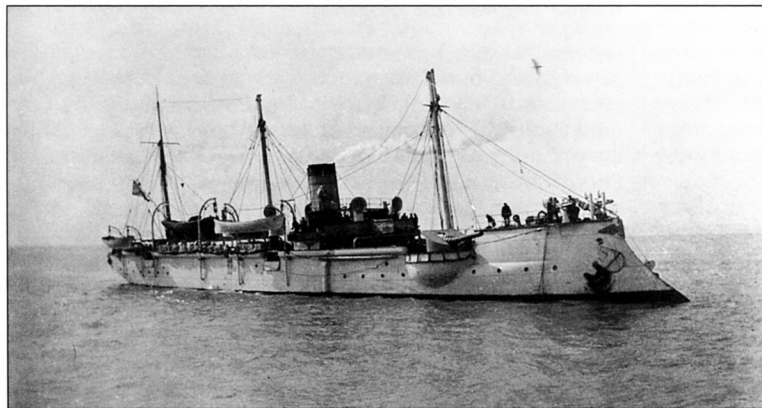
«Варяг», имея заметный крен на левый борт, в 12.50 (в вахтенном журнале «Корейца» в 1.00 – В.К.) стал на якорь рядом с «Тэлботом» и «Эльбой». Канонерская лодка, с разрешения старшего на рейде, проследовала к острову Обсерватории (So-Wolmi) и стала между «Виксбургом» и «Зэфиро» в 4-х кабельтовых от острова. Сразу же после прибытия на рейд спустили шлюпку и осмотрели лодку со всех сторон. В результате проведенного осмотра обнаружили осколочную про-

**12.45. Диспозиция кораблей на рейде порта Чемульпо. Слева направо стоят: крейсера «Паскаль», «Варяг» и «Тэлбот». Рядом с «Паскалем» виднеется «Сунгари», а на фоне острова Роз темнеет «Кореец»**





**Мореходная канонерская лодка «Кореец» на рейде Чемульпо после боя с японской эскадрой. На фок- и грот-мачтах отсутствуют стеньги, которые были срублены перед боем. Ставни спонсона 8-дюймового и портов 9-фн орудий откиннуты. Орудия еще не успели привести в исходное положение. Обратите внимание на носовое украшение. Видимо, перед выходом в бой моряки лодки в патриотическом порыве из подручных материалов изготовили его и прикрепили на форштевень. В средней части корабля, над фальшбортом для дополнительной защиты боевых постов – на тросах подвешены койки**



бою во втором таранном отделении на фут выше ватерлинии. Других повреждений обнаружено не было.

В это время иностранные корабли, спустив шлюпки, устремились к «Варягу». Само собой началась шлюпочная гонка, чья шлюпка первой подойдет к «Варягу». По словам англичан: «Наш врач немедленно покинул корабль на шлюпке под флагом Красного Креста, и он стал первым подошедшим к «Варягу», опередив при-



шедших следом итальянцев и французов. Рапорт, составленный французами о том, что они первыми подошли к русскому крейсеру, неправда. Шлюпка «Тэлбота» одной из первых отправилась и первой подошла к борту «Варяга». Поднявшись на борт русского крейсера, врачи с иностранных кораблей: Остин с «Тэлбота», Е. Прижан с «Паскаля» сразу же стали оказывать раненым медицинскую помощь. Помощь оказал и английский пароход «Аякс», прислав врача Кини, который в дальнейшем ежедневно приезжал на «Тэлбот» для оказания врачебной помощи русским.

Вопреки установившемуся мнению, что американцы отказали в помощи русским, заметим, что с «Виксбурга» также спустились два катера и вельбот и устремились к «Варягу», но, по словам английского командира, американцы почему-то раненых с «Варяга» отвозили не к себе, а на «Тэлбот» или «Эльбу». В ответ на это командир «Виксбурга» в своем дневнике записал: «Два русских инженера-механика были доставлены на «Виксбург» и находились на нем непродолжительное время, затем они перешли на «Эльбу» по приказу своего командира».

После 13.20 лодка перешла к косе о. Обсерватории и стала на якорь в 500 метрах от «Виксбурга». В 2.15 пополудни с «Варяга» на лодку прибыл мичман В. Балк и на словах передал решение В. Руднева после эвакуации команды и раненых на корабле международной эскадры уничтожить крейсер прямо на рейде. Одновременно с мичманом на лодку прибыл капитан парохода КВЖД «Сунгари». В силу соглашения с агентом КВЖД Беляев приказал испортить котлы и механизмы, а пароход сжечь. После 16.00 над пароходом поднялся столб густого черного дыма, но вскоре огонь погас. В 20.00 охотникам пришлось снова подниматься на борт «Сунгари» и поджигать его снова. В результате чего пароход, выгорев до конца, к 2 часам утра следующего дня затонул.

На лодке в это время пробили артиллерийскую тревогу, так как в 3 часа пополудни сигнальщики доложили, что у острова Йодольми появился противник, но он далее не пошел, поэтому тут же пробили отбой. Забегая вперед отметим, что японцы так и не решились войти на рейд как обещали после 16, но тем не менее следовало спешить. В 3.20, собрав офицеров лодки, сообщив о решении В. Руднева, предложил, начиная с младшего по званию, высказать мнение о дальнейшем образе действий. На военном совете офицеры единогласно решили: «...предстоящий

**13.30. Корабли международной эскадры, сблизившись с русскими кораблями, занимаются спасением русских матросов и офицеров**

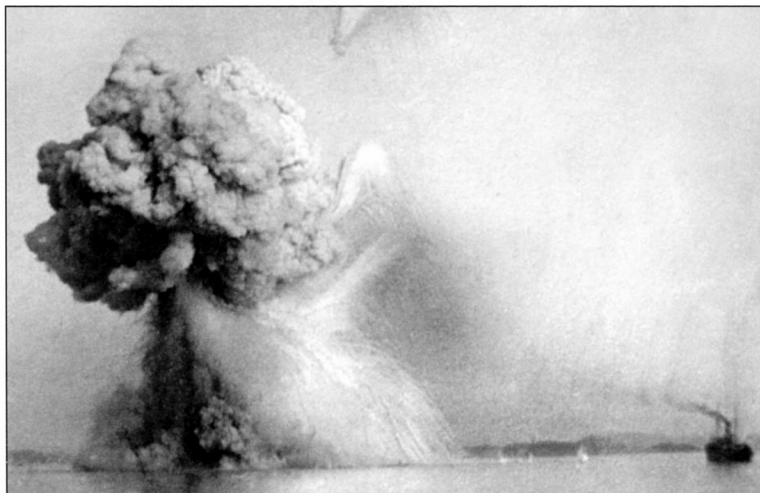
через полчаса бой неравен, вызовет напрасное кровопролитие, а может быть, и гибель всей команды, причем мы даже не имеем возможности нанести вреда неприятелю, а потому необходимо команду свезти на нейтральные суда, а лодку взорвать к 4 часам дня». Для исполнения этого решения сразу же вызвались охотники. В число охотников вызвались: лейтенант А. Левитский, мичман А. Бутлеров, младший инженер-механик И. Франк, боцман-мат Я. Сафронов, артиллерийский квартирмейстер 1-й ст. Н. Ваганов, минный квартирмейстер 1-й ст. П. Емельянов, матрос 1-й ст. И. Дьячков и писарь 2-й ст. П. Глазунов.

После этого, спустив шлюпки и посадив в них людей, за исключением охотников, которые в это время готовили корабль к взрыву, в 3.35 отвалили от борта обреченного корабля. Все личное и казенное имущество из-за недостатка времени и места в шлюпках оставили на корабле, забрав лишь документы и исторические реликвии корабля. При посадке в шлюпки с лодки взяли: два судовых образа, царскую грамоту, серебряный рожок с георгиевской лентой, деньги из сундука, денежную отчетность и вахтенный журнал. Взятые с собой винтовки для защиты от японцев при подходе к иностранным судам выбросили в воду, а шлюпки после схода с них продырявили и бросили<sup>1</sup>.

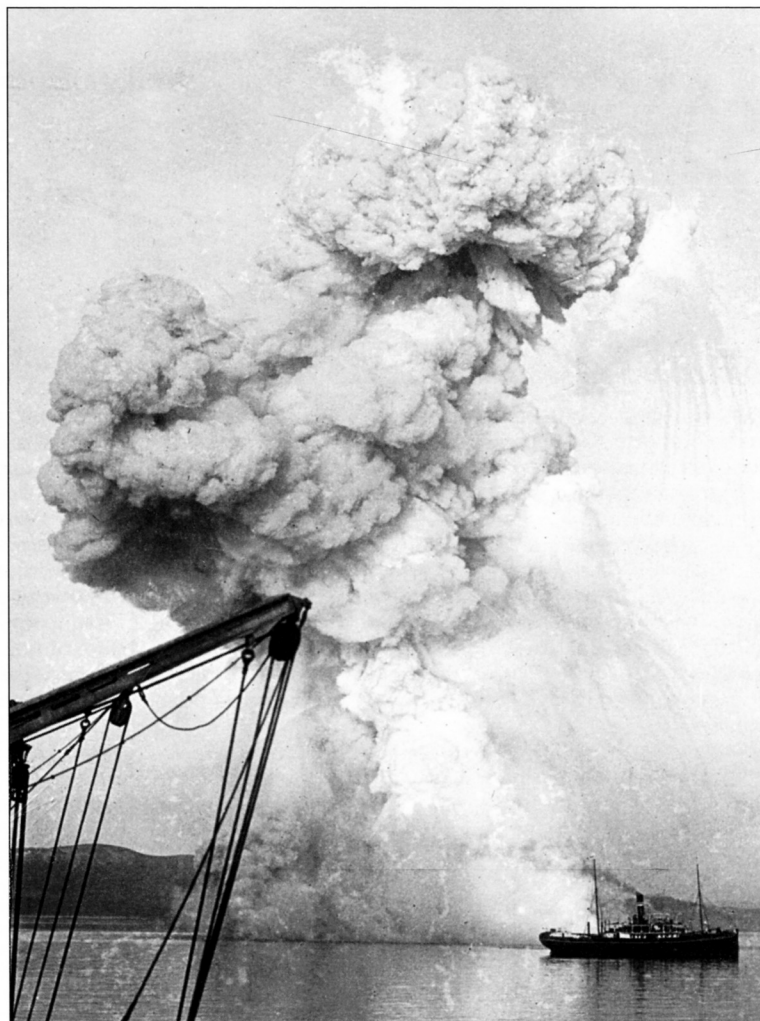
На лодке остались только охотники, а у борта их ждала четверка под командой мичмана Бирилева. Кроме него в шлюпке находились: фельдфебель И. Туев, матросы 2-й ст. В. Реряев, А. Волгоне, В. Рогожин и марсовой Г. Плессовский. Через десять минут четверка с охотниками отвалила от лодки и в полукабельтове от нее стала ждать взрыва. Предполагалось, если через 15 минут взрыва не последует, то охотники должны были вернуться и снова повторить операцию.

В 4.05 (в вахтенном журнале в 4.00) последовало два взрыва с промежутками 2-3 секунды. Матросы с «Корейца», находящиеся в шлюпках у борта французского крейсера, с непокрытыми головами спели национальный гимн и трижды прокричали «ура». Лодку разорвало на части, причем носовую часть оторвало и она, перевернувшись в воздухе и отлетев на несколько метров от центральной части, погрузи-

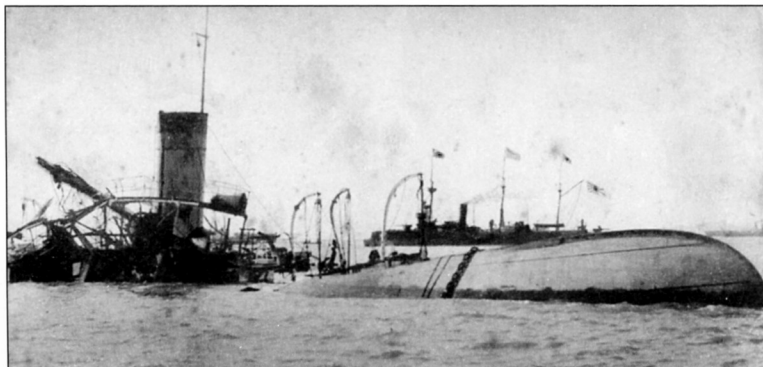
<sup>1</sup> Русские, в спешке покидая свои корабли, не подумали о спасении кроме гюйса и кормового флагов «Варяга» под которыми он ушел на дно о других флагах, в том числе и стеньговых под которыми корабли находились в бою. Японцы, проводя судоподъемные работы, воспользовались этими драгоценными реликвиями, подняв с крейсера и лодки свыше 24 кормовых, стеньговых и шлюпочных флагов.



**В 4.05 с промежутком 2-3 секунды последовали два взрыва. На том месте, где только что стояла лодка, поднялся высокий столб дыма и пара. Снимки сделаны с американской лодки «Виксбург» (вверху) и французского крейсера «Паскаль». На обоих снимках правее взрыва виден «Сунгари»**

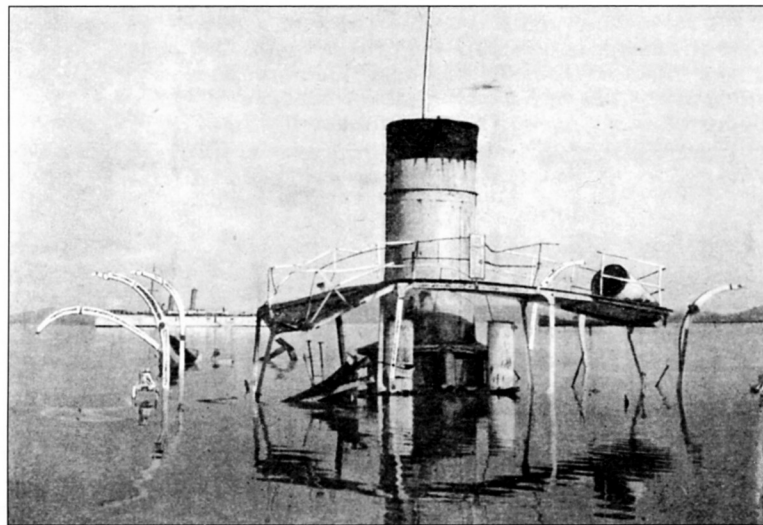






**Вверху: все что осталось от мореходной канонерской лодки «Кореец». На заднем плане виднеется японская канонерская лодка «Осима».**

**Внизу: «Кореец» после частичной разборки обломков**



лась в воду. Центральная часть, разрушившись, села на грунт на ровный киль, а кормовая часть разлетелась на мелкие части. Ударной волной все тяжелые предметы (орудия, механизмы и боевой фонарь) разбросало вокруг, и, попав в воду, они затонули. При этом боевой фонарь упал у борта итальянского крейсера «Эльба».

Взрыв охотники произвели «...с верхней палубы замыканием гальванического тока, которым воспламенялась перовая трубка, вставленная в пятнадцатиминутный фальшфейер, помещенный в крыйт-камере в промасленную паклю, которую окружали картузы с порохом».

Сразу же после этого для выяснения причин взрыва к острову Йодольми подошли два японских корабля. Постояв там некоторое время, они ретировались, не решившись пройти дальше. Японский официальный труд это событие описывает следующим образом: «В 4 ч. 30 мин. дня в стороне Чемульпо послышался гул взрыва и густой белый дым заволоч небо. Немедленно для расследования этого на рейд были посланы «Акаси» и «Манадзуру» и были даны инструкции судам на случай побега неприятеля. «Акаси» и «Манадзуру», приблизившись к рейду, увидели пылавший «Варяг»,

но, не видя «Корейца», немедленно донесли о том адмиралу. Подойдя к неприятелю на 4000 м, разглядели, что «Варяг» значительно накренился на левый борт и погрузился кормой в воду. Из кормовой части верхней палубы и из портов вырывалось пламя, хотя по – прежнему на нем были подняты флаг и гюйс, но наверху людей не было видно». (Описание военных действий на море 37-38 г.г. Мейдзи. Пер. с японского. СПб, 1909. Т. 1. С. 42).

Так закончилась восемнадцатилетняя история мореходной канонерской лодки «Кореец». Приказом по Морскому ведомству № 59 от 17.03.04 г. оба корабля исключили из списков флота. Вся команда в полном составе разместились на французском крейсере «Паскаль».

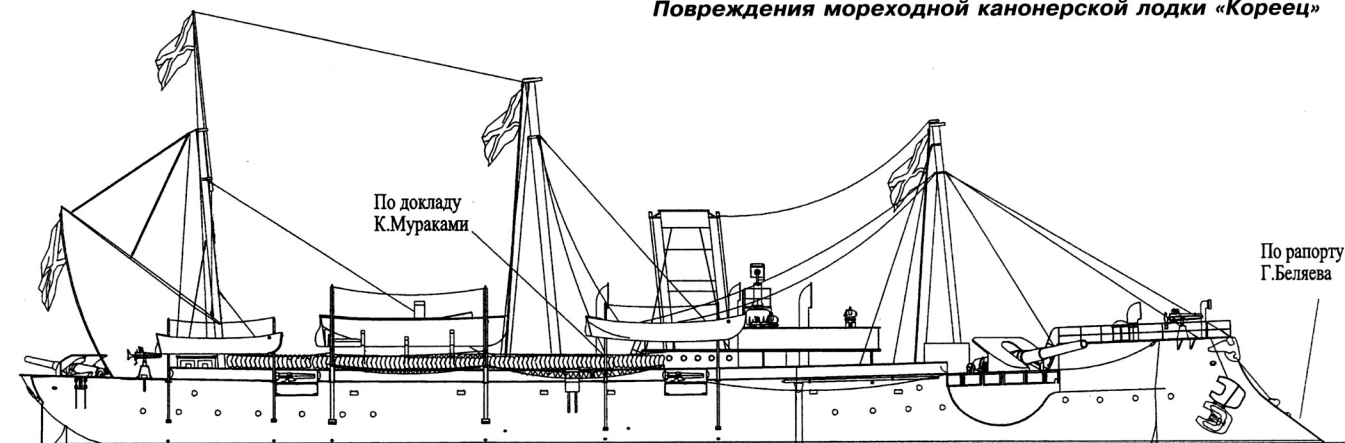
В бою из восьмидюймовых орудий произведено 22 выстрела, из шестидюймового – 27 и из 9 – фн соответственно 3 выстрела.

«Корейцем», в отличие от «Варяга», японцы воспользоваться не смогли. Специалисты, обследовав ее обломки, признали, что их подъем представляется нецелесообразным. 8.11.05 г. по оценочной ведомости, подписанной командующим Военно-морского района Йокосука, были извлечены из воды: кормовое 6-дюймовое орудие с тремя снарядами к нему; 8-дюймовое орудие и 31 снаряд; одно 9-фн орудие и два снаряда к нему, одно 37-мм орудие Гочкиса. Общая стоимость поднятого оборудования оценивалась чуть более 9 тыс. иен. Все вооружение сдали в арсенал. Летом 1904 г. обломки, которые остались на месте взрыва, военные продали японскому предпринимателю Исояма Кихейдзи<sup>1</sup>.

Отгремели последние залпы сражения. Японцы, упустив добычу, в пылу охотничьего азарта начали выяснять результаты боя. Для этого они использовали визуальные данные, полученные в бою, а также данные, полученные в результате опроса командиров международной эскадры, которые наблюдали возвращение русских кораблей на рейд.

Командиры японских кораблей в своих пространственных рапортах вышестоящему начальству довольно подробно описали потери, понесенные противником. Если относительно «Варяга» эти данные в основном соответствовали действительности, а вот приписываемые «Корейцу» значительные повреждения, мягко выражаясь, были неточны. Выяснением повреждений, полученных «Корейцем», занимался исключительно командир «Чиоды», так как именно этот крейсер в основном

<sup>1</sup> В наши дни в Инчхоне (Чемульпо) можно встретить несколько безмолвных свидетелей того жаркого боевого дня: часть мачты «Корейца» японцы после боя установили перед зданием кадетского корпуса, расположенного на острове Роз. Там же на постаменте установлены три снаряда, по преданию принадлежавших русским кораблям. Японские офицеры-воспитатели на примере того боя учили молодежь на живом примере как следует защищать свою родину. Ныне там находится военное учебное заведение РК.



обстреливал лодку. По его словам: «На дистанции 5 300 метров в результате сосредоточенного огня 4,7-дюймовыми орудиями «Чиоды» было достигнуто одно попадание в «Кореец» от его трубы в корму, в результате чего, как можно было наблюдать, на нем возник пожар...». Видимо, сомневаясь и не имея достаточно точных данных, он при личной встрече с командиром «Тэлбота» пытался выяснить состояние «Корейца» в момент ее прихода на рейд после боя. Бейли сразу же после боя, видимо, пытаясь подыграть гостю, подтвердил его слова относительно пожара на «Корейце». Однако другие командиры этого не видели. Позднее командир «Тэлбота», касаясь повреждений русских кораблей, также отрицал повреждения на «Корейце»: «После того как «Варяг» стал на якорь, он представлял ужасное зрелище, в то время как «Кореец» не имел повреждений». Командир «Виксбурга» А. Маршалл 9 февраля, сразу же после боя, в своем дневнике записал: «12.50 «Варяг» остановился рядом с «Тэлботом» и «Эльбой». Он имел небольшой крен на левый борт и горел с левой стороны в кормовой части,... «Кореец» не получил ни одного попадания». В результате чего Мураками в своих позднейших докладах уже менее уверенно говорил о результатах своей стрельбы по лодке: «О полученных «Корейцем» повреждениях точных сведений нет, но известно, что во время захода на якорную стоянку на нем наблюдался пожар».

В противоположность утверждениям японцев, командир русской лодки Г.П. Беляев после боя доносил

своему начальству: «Одним из множества осколков, сыпавших вокруг лодки, было пробито таранное отделение на 1 фут выше ватерлинии».

Ныне, можем определенно говорить, что, никакого пожара на лодке не было, это плод фантазии Мураками. В связи с этим любопытно мнение морского агента Японии в Корею капитана 3-го ранга Ёсида. Обследовав обломки «Корейца», он в своем рапорте от 13 февраля на имя заместителя морского министра писал: «Кореец» получил значительные повреждения. Неясно, что он имел в виду то ли повреждения, полученные лодкой в бою, то ли в результате взрыва.

Увы, в той непростой ситуации и русская сторона также не осталась в долгу. После боя командир «Корейца» утверждал, что, «когда был замечен взрыв около кормовой башни крейсера Asama, — команда приветствовала громким «ура» эту первую удачу, кроме того, был замечен взрыв и на четвертом, по порядку строя, японском крейсере». В вахтенном журнале лодки записано: «Во время боя замечено, что одним из снарядов был сбит мостик и зажжен пожар на «Asama». «Японцы, естественно, после боя всячески отрицали попадания русских снарядов в свои корабли». Теперь, спустя свыше ста лет, видимо, установить



Останки «Корейца» во время прилива

1 В этой же книге в главе CHARTER V. Coming of the Japanese McKenzie сообщает любопытные сведения и по этому вопросу: «Это утверждение, как много других утверждений японцев о числе их убитых и раненых, некоторыми подвергаются сомнению. Я могу назвать два факта как косвенные свидетельства этому».

Опуская первое утверждение журналиста, обратимся ко второму: «Спустя несколько недель после сражения, мой восторженный друг, который имеет близкие официальные связи с Японией, описывал мне случаи героизма людей в течение войны. Например, — сказал он, — я пришел недавно, чтобы увидеть мать одного из наших моряков, который был убит в течение сражения в Чемульпо. Она оделась в лучший наряд, чтобы принять меня, и рассматривала мои соболезнования, как поздравления по поводу счастливого события, так как для нее это был триумф: ее сын должен был умереть за императора в начале войны...». (McKenzie, F.A. FROM TOKYO TO TIFLIS: UNCENSORED LETTERS FROM THE WAR. London: Hurst and Blackett, 1905.)

истинную картину событий на рейде Чемульпо вряд ли удастся. В течение длительного времени не способствовали выяснению истины обе стороны. Членами исторических комиссий рапорты командиров кораблей, выпячивающие свои мнимые успехи и в то же время скрывающие неудачи, критически не анализировались, а принимались на веру; в результате, как у нас, так и у них рождались «боевые» опусы. Ярким примером подобного служит известное «Описание военных действий на море...», которое более ста лет вводило в заблуждение историческую общественность не только своей страны, но и мировую. Ныне стала доступна для историков новая «совершенно секретная история» той войны на море, наконец-то спустя сто лет рассекреченная японскими властями. В связи с этим возникает справедливый вопрос: а насколько она объективна на этот раз и не появится ли еще через сто лет история войны еще более секретная?

Возвращаясь к «совершенно секретной истории...», приходится с сожалением констатировать, что на ее страницах, как и в предыдущем источнике, такая же путаница и масса нестыковок в рапортах командиров кораблей 4-го боевого отряда, описывающих события того памятного дня под Чемульпо. Видимо, был прав великий Отто фон Бисмарк утверждавший, «Никогда столько не лгут, как во время войны...».

## После боя

После боя к «Тэлботу» вернулся катер с лейтенантом Вильсоном, отвезивший протест адмиралу. В связи с этим «Тэлбот» немедленно передал семафором рядом стоящим кораблям («Эльбе»): «Наш про-



**Накануне сражения, заботясь о судьбе кораблей, Руднев неоднократно приезжал в миссию и проводил совещания с русским посланником А.И. Павловым. Во время одной из таких встреч, решили сфотографироваться. На снимке: справа отдельной группой расположились активные участники «чемульповской трагедии». Слева направо стоят: вице-консул З.М. Поляновский (?), А.И. Павлов и командир крейсера «Варяг» В.Ф. Руднев. Перед ними сидят сотрудник миссии и дама с собачкой – супруга русского посланника. На снимке слева, по мнению автора, стоят сотрудники посольства**

тест был доставлен на борт японского флагманского корабля за несколько минут до первого выстрела»<sup>1</sup>.

На рейде Чемульпо помимо военных кораблей находились военные транспорты нейтральных государств и это, прежде всего американский «Зэфиро». А. Маршалл провозжая двух спасенных инженеров-механиков с «Варяга» передал через них предложение использовать «Зэфиро» для временного размещения русских моряков, но, по словам А. Маршалла, Руднев, поблагодарив американца, отклонил это предложение. По другим данным предложение отклонил Павлов, вспоминая эпизод из Японо-китайской войны, связанный уничтожением японцами английского парохода. Без сомнения сыграло свою роль и отсутствие у «Зэфиро» статуса военного корабля. Как увидим в дальнейшем А. Маршалл, предлагая эту услугу, явно поторопился, так как правительство США не торопилось давать согласие на это.

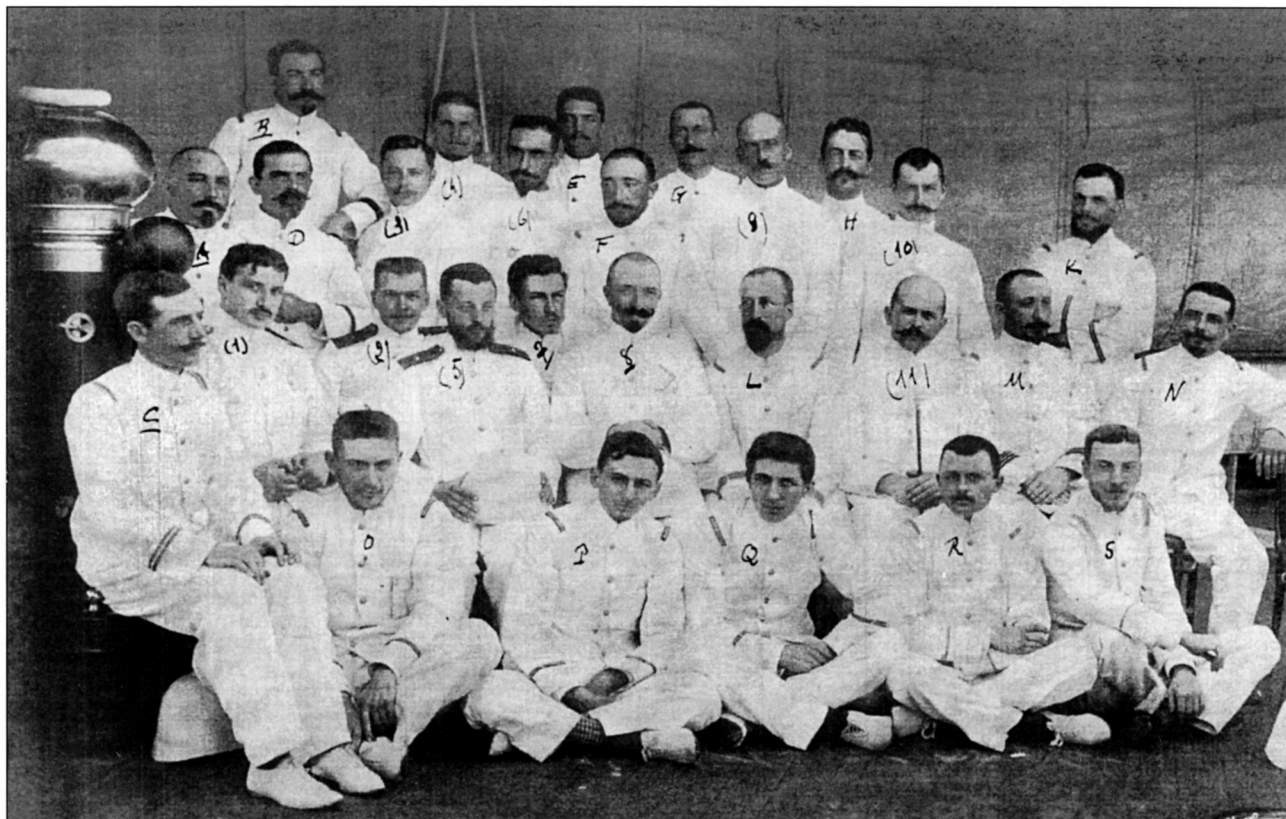
В связи с этим пришлось всех моряков с обоих русских кораблей, а также экипаж «Сунгари» и гражданских чинов русской миссии и консульства вместе с семьями разместить на военных кораблях эскадры. Команду «Корейца» в полном составе (9 офицеров и 160 нижних чинов) эвакуировали на французский крейсер «Паскаль». Во время перехода из-за спешки и недостатка мест в шлюпках офицеры и нижние чины с собой могли взять только малые чемоданы, а некоторые офицеры, занятые эвакуацией, не успели взять и того, лишившись всего своего имущества. Потеряли весь свой нехитрый скарб и большинство матросов. Из-за этого впоследствии на иностранных кораблях они очень сильно страдали.

Распределение русских по кораблям международной эскадры оказалось неравномерным. На маленьком по водоизмещению французском «Паскале» присутствовало больше всего народа. И хотя через некоторое время экипаж «Сунгари» перевезли на «Тэлбот», положение это не улучшило, так как на «Паскаль» с берега переехали миссия из Сеула, консульство с семьями, охрана миссии и десант. Скученность людей на кораблях эскадры стала невообразимой. При этом следует отметить, что на «Паскале» оказалось больше, чем на других кораблях, вместе взятых и количество тяжелораненых матросов (42 раненых, из которых 23 были тяжелые), все они были с «Варяга». Всех их разместили в командном помещении жилой палубы, на кочных матрацах, положенных прямо на палубу. Остальные расположились, где придется.

Положение людей еще больше усложнилось, когда на следующий день на море разразился сильный шторм. Корабли немилосердно качало даже на якорях. Из-за дурной и морозной погоды люди искали убежища во внутренних помещениях крейсера, тем самым еще больше ухудшая ситуацию. Примерно такое же

<sup>1</sup> В 11.55 прибыл катер с письмом. Английский офицер, поднявшись на борт флагманского корабля передал письмо офицеру штаба Морияма Кэйсабуро, тот немедленно спустился в салон командующего и передал письмо Уриу со словами: «Ваше превосходительство, нам вновь докучают с этими посланиями». Далее со слов офицера: «Уриу только начал читать, как раздался яростный крик сигнальщика: – Вышли корабли противника! и в полном смысле этого слова все вылетели вверх...!» Морияма Кэйсабуро тут же подошел к английскому офицеру и сказал ему: «Мы вступаем в бой, возвращайтесь!» и проводил его на катер.





**Русские и французские офицеры на борту «Паскаля» 7 апреля 1904 г.**

**Русские офицеры «Варяга» и «Корейца»:** (1) И. Франк (Кореец); (2) С. Бутлеров (К); (3) В. Бойсман (К); (4) Н. Черниловский-Сокол (Варяг); (5) П. Бирилев (К); (6) Е. Беренс (В); (7) В. Меркушев (К); (8) Климов (Севастополь); (9) А. Левитский (К); (10) С. Зарубаев (В); (11) М. Баншиков (В).

**Французские офицеры «Паскаля»:** (A) Collin; (B) Segond; (C) Cloitre; (D) Gerbert; (E) Du Saizien; (F) Vaudier; (G) Deschamp; (H) (?); (K) Ferlicot; (L) Demarne; (M) Prigent; (N) Cortez; (O) (?); (P) Gajan (?); (Q) Odenthal (?); (R) Dutfal; (S) Bion.

**Фото представлено А.В.Плотто (Париж, Франция)**

положение было и на «Тэлботе», и на «Эльбе». Командиры «Паскаля» и «Эльбы» несколько раз обращались к А. Маршаллу с просьбой разместить часть людей на «Зэфиро» и «Помпее», но он, ссылаясь на отсутствие разрешения из Вашингтона, отказывался. Ради справедливости стоит отметить, что командир «Виксбурга», переживая за медлительность своего правительства по решению этого вопроса, пытался всячески помочь в поиске другого варианта. Для этого посланник США Горацио Н. Аллен несколько раз встречался с Хаяси для перевода тяжелораненых матросов в береговой госпиталь. В результате упорных переговоров удалось часть раненых для дальнейшего лечения перевезти в береговой госпиталь японского Красного Креста. В результате с «Паскаля» 13 февраля в 11 часов утра на берег эвакуировали 24 тяжелораненых русских матроса. Обстановка на кораблях эскадры несколько разрядилась. После этого американцев оставили в покое.

Командование иностранных кораблей надеялось, что подобная ситуация долго не продлится, так как шли интенсивные переговоры дипломатов с японскими властями о пропуске русских из осажденного пор-

та. Наконец после долгих переговоров японцы согласились выпустить русских из порта при условии, что они все дадут обязательство более не участвовать в этой войне. Для принятия данного обязательства русским необходимо было получить разрешение императора Николая II. 14 февраля Николай II высочайше разрешил принять условия японской стороны, предусмотренные статьей 57 протокола Гаагской конференции.

Командиры международной эскадры в той непростой ситуации оказались на высоте. Если перед боем все они сохраняли строгий нейтралитет, то после рыцарского поединка «Варяга» и «Корейца» все их симпатии были всецело на стороне русских. О многом говорят слова командира «Тэлбота» Л. Бейли, обращенные к Мураками: «Мы были весьма удовлетворены тем, что японские корабли сразу же после боя не зашли на якорную стоянку и тем самым корабли нейтральных держав получили время для оказания помощи русским экипажам. Было бы также желательно, чтобы японские корабли как можно реже заходили сюда, пока не будет полностью решен вопрос о судьбе русских экипажей». Надо отдать должное и японцам: они ста-

рались без особой нужды не заходить на рейд, оставаясь за островом Йодольми, а затем и вовсе перебравшись в бухту А-Сан.

Об отношении иностранцев к русским говорит и такой любопытный факт. Спустя два дня после боя японцы предложили командирам эскадры в ознаменование годовщины вступления на престол первого японского императора поднять стеньговые флаги. По словам А. Маршалла: «...в 08.15 на «Тэлботе», «Паскале» и «Эльбе» флаги приспустили до половины и оставляли в таком положении до полудня. «Виксбург» поступил так же». Видимо, это было как-то связано со смертью раненного русского матроса на «Тэлботе» (сигнальщик Г. Миронов – В.К.), но Маршалл считал, что «в данном случае имелось намерение как-то компенсировать перед русскими гостями свое участие в японском национальном празднике».

На фоне активного участия командиров международной эскадры в судьбе русских, как сетовал впоследствии А. Маршалл, лишь он один чувствовал себя неудобно, так как его правительство в Вашингтоне не спешило давать указание об оказании помощи русским. Там, в Вашингтоне, не торопились с ответом. По словам Аллена, Госдеп самоустранился, переложив бремя принятия решения на Маршалла и посланника. Это нервировало их, так как на упреки и просьбы коллег по поводу размещения раненых на «Зэфиро» приходилось постоянно оправдываться. Любопытно заметить, что в это время среди журналистов распространились слухи, что Маршалл отказался спасать плавающих вокруг его корабля русских. Это получило отрицательный резонанс в мире. Об этом стало известно командующему Азиатским флотом адмиралу Эвансу, который немедленно телеграфировал командиру «Виксбурга» требуя подробного доклада по этому поводу. Маршаллу пришлось вновь со всеми подробностями описывать положение вещей на рейде Чемульпо и свою роль в этом. Правда, впоследствии, когда стала известна позиция Вашингтона, адмирал Эванс в телеграмме от 18 февраля полностью одобрил действия Маршалла в отказе принять русских на транспорты. Чему они были рады и задним числом горды, что не позволили французам и англичанам втянуть себя в эту историю.

Но рано было радоваться. 26 февраля слух о том, что командир американского корабля 9 февраля отказался спасать раненых русских моряков, дошел и до морского министра США, которого это возмутило, и он потребовал немедленного доклада от командира. В свою очередь, испугался и Эванс, 29 февраля попросивший Маршалла прислать ему копию доклада министру. В конце концов, роль Маршалла в этой истории получила негативную оценку, и 9 марта он с горечью писал в своем дневнике: «В Пекине поговаривают, что, дескать, матросы «Варяга» и «Корейца» плавали вокруг «Виксбурга», но вы ни одного не спасли. Возможно, именно подобные сплетни, дойдя до адмира-



**Старший офицер канонерской лодки капитан 2-го ранга Анатолий Николаевич Засухин**

ла, побудили его послать «Цинцинати» в Чемульпо». В результате «Виксбург» действительно был отозван, а вместо него в Чемульпо прибыл «Цинцинати».

В Чемульпо в это время командир французского крейсера «Паскаль» В. Сэнес, получил от своего посла виконта де Фонтена телеграмму о переводе всех спасенных русских с «Паскаля» на крейсер «Адмирал Гейдон» по его приходу в порт. Между тем его прибытие в Чемульпо не состоялось. Крейсер из Нагасаки ушел в Тонкин, а крейсеру «Паскаль» приказали срочно готовиться к переходу в Сайгон. В телеграмме командиру корабля ничего не говорилось о судьбе русских моряков. После соответствующего запроса относительно русских 2 февраля виконт де Фонтенэ получил телеграм-

му из Сайгона от начальника французской эскадры Тихого океана адмирала Бэля с приказанием морского министра высадить русских моряков в Шанхае, а крейсеру идти в Сайгон.

По получению телеграммы крейсер «Паскаль» 3 февраля вышел в Шанхай. В Шанхае (Вузунг) с него высадили на берег членов русской миссии и консульства с семьями. Там же приняли решение членов экипажей «Варяга» и «Корейца» перевезти в Сайгон. Утром 7 февраля крейсер вышел в море и 13 прибыл в Сайгон. По приходу в порт на берег сошли все русские моряки. Здесь их временно разместили в бараках Ботанического сада.

В свою очередь крейсер «Эльба», выйдя из Чемульпо 25 февраля, доставил русских моряков в Гонконг. Сразу же после прибытия команды пересадил на французский пароход «Остральен», следующий в Сайгон<sup>1</sup>. Местная власть в лице губернатора Родье, адмирала Бэля и командира 12-го полка французских войск графа де Виллие и представители общественности окружила русских всеобщим вниманием и заботой. Для моряков ежедневно организовывались различные экскурсии и другие мероприятия, занимавшие их досуг. В Сайгоне первая группа моряков, прибывшая на «Паскале», и вторая, прибывшая на «Остральене», прожили довольно долго, задержанные переговорами о способе их доставки на Родину.

Наконец-то переговоры завершились. На пароходе «Остральен» 27 февраля из Сайгона отбыла вторая группа моряков во главе с Г. Беляевым в Марсель (первая группа отбыла во главе со старшим офицером «Варяга» В.В. Степановым). Спустя день, 28 февраля, из Сайгона вышла на пароходе «Медок» оставшаяся часть людей во главе с командиром В. Рудневым. В третьей группе находилось 5 офицеров (в том числе два врача), 217 нижних чинов с «Варяга» и 157 нижних чинов с «Корейца», 13 казаков<sup>1</sup> и 55 нижних чинов с ЭБР «Севастополь».

Через неделю после прибытия первых героев во главе со старшим офицером В. Степановым, 25 марта

<sup>1</sup> По другим данным 30 казаков Забайкальской казачьей дивизии



Одесса уже встречала вторую группу во главе с командиром канонерской лодки «Кореец». Она прибыла из Марселя через Вену поездом. После торжеств в Одессе, 28 марта эта группа отправилась в Севастополь на пароходе «Великий князь Алексей». После торжественного обеда сразу после прибытия командиру «Корейца» для отдыха отвели адмиральское помещение морского собрания, а офицерам – роскошные номера в центральной гостинице города.

Тем временем к родным берегам приближался третий эшелон моряков «Варяга» и «Корейца», но из-за трагических событий в Порт-Артуре (гибель броненосца «Петропавловск») все намеченные мероприятия были свернуты. После торжественного обеда герои вернулись на борт парохода «Кримэ», а вечером перешли на «Святой Николай» и в тот же день отправились в Севастополь. Казаков до особого распоряжения оставили в Одессе.

Нижних чинов «Варяга» разместили в казармах 36 флотского экипажа, а «Корейца» – 31-го. Торжественные мероприятия по встрече всех героев в полном составе наметили провести 9 апреля. До этого ежедневно проводились тренировки в экипажах.

9 апреля в 5 часов вечера на площадь прибыли градоначальник, военное командование, представители Думы и местных учреждений. Многотысячная толпа обывателей восторженно наблюдала за этим действием. Затем герои Чемульпо прошли торжественным маршем, после которого героев пригласили на обед. После торжеств герои отправились в Петербург. В соответствии с телеграммой из министерства составили подробный план. Для удобства проведения мероприятий по пути следования разрешалось расписание со-

**Кают-компания канонерской лодки «Кореец» после получения наград в Санкт-Петербурге. На снимке слева направо сидят: инж-механик В.А. Франк, мичман П.А. Бирилев, мичман А.М. Бутлеров, кап. 2-го ранга Г.П. Беляев, кап. 2-го ранга А.Н. Засухин, лекарь В.А. Меркушев, мичман В.В. Бойсман. Стоят: лейтенанты А.И. Левитский и П.Г. Степанов**

ставить таким образом, чтобы остановки в крупных городах по маршруту следования выпадали на светлое время суток. По пути следования везде собирались громадные толпы народа. Власти, общественные деятели и представители различных организаций с радостью встречали дорогих гостей, преподнося им дорогие подарки. Хотя это и было утомительно, но согласитесь, было приятно видеть искреннюю радость соотечественников при виде героев Чемульпо.

С утра весь Петербург устремился к Николаевскому вокзалу. Воинская платформа была разукрашена многочисленными государственными флагами. На столбах навity гирлянды. Подходы к платформе устланы коврами. По обеим сторонам платформы построились шеренги солдат различных полков. В 10 часов на платформу прибыл генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович.

Наконец два паровоза тяжело «дыша» остановились и из вагонов, не медля ни минуты, высыпали на платформу герои-моряки. Не дожидаясь команд, они построились поротно и замерли в ожидании начальства. Первыми от головы поезда стояли матросы с крейсера «Варяг» далее с «Корейца». Несмотря на долгий и утомительный путь, вид у них был бравый. Собравшаяся толпа ликовала.



Командиры «Варяга» и «Корейца» отпартовали начальству о прибытии. После смотра, проведенного генерал-адмиралом, гостей приветствовали представители общности города. 10.30 команды «Варяга» и «Корейца» торжественным маршем прошествовали по Невскому проспекту в сторону Дворцовой площади. Горожане, стоящие на тротуарах, горячо приветствовали героев. Вот колонны моряков, пройдя через арку Главного штаба, вступили на Дворцовую площадь. Команды «Варяга» и «Корейца» построились на против подъезда его величества для проведения смотра. Император, приняв установленный рапорт от командиров, поздоровался с командами. Громовое «ура» прозвучало в ответ. Прозвучали звуки гимна. В сопровождении высших чинов и придворной свиты император начал обход команд. Он часто останавливался и милостиво задавал вопросы матросам. Матросы бодро отвечали, вызывая довольные улыбки императора и сопровождающих. Затем герои промаршировали торжественным маршем по главной площади.

По окончании торжественного парада император со свитой проследовал во дворец. Между тем нижних чинов и офицеров обеих кораблей пригласили в Николаевский зал, где для героев накрыли столы. Перед обедом всем объявили, что на память об этом событии столовые приборы император дарит нижним чинам. Все расположились за длинными столами, ближе к дверям заняли места кондуктора и унтер-офицеры. Перед столами команды установили круглый стол с пробной порцией для императора. До начала обеда к командам с приветствием обратился император. Заключительные слова приветствия потонули в громких криках «ура» и звуках гимна, исполняемого придворным оркестром. После этого Николай II с бокалом в руке обошел нижних чинов, беседуя с некоторыми из матросов.

В Концертном зале располагались столы для офицеров героических кораблей. Глядя со стороны Концертного зала, офицеры «Корейца» располагались с левой стороны от входа, а офицеры «Варяга» с правой. Стол императора стоял в центре зала. Подойдя к офицерам мореходной канонерской лодки «Кореец», император провозгласил указ о награждении их орденами Св. Георгия 4-й ст. Затем император, подняв бокал, обратился к офицерам с тостом. Последние слова императора офицеры встретили громкими приветствиями. После обеда император с императрицей долго непринужденно беседовали с героями. Николай задавал много вопросов о бое. После обеда героев Чемульпо пригласили на торжества, проводимые в Александровском зале городской думы и Народном доме императора Николая II.

Во втором часу дня Александровский зал городской думы начал заполняться гласными членами городского общественного управления. Гостей встречали городской голова и члены управы. Наконец все расселись, и заседание началось. Заседание открыл председатель собрания П. Дурново. Секретарь думы И. Зубарев прочитал выдержку из постановления думы от 22 марта текущего года «О способе чествования общественным управлением экипажей «Варяга» и «Корейца». При этом он отметил, что кроме устройства торжественной встречи и вручения героям подарков в Морском корпусе и в Морском инженерном училище

императора Николая I в Кронштадте учреждены по одной стипендии в память героев «Варяга» и «Корейца»<sup>1</sup>. Затем председатель собрания Дурново зачитал адреса в честь героев и вручил их каждому офицеру. Адрес вкладывался в специальную кожаную темно-синюю папку. Затем в конце своей речи он сказал, что он надеется, что эти папки в скором времени будут украшением кают-компаний новых кораблей с именами «Варяг» и «Кореец». Затем начали вручать им памятные подарки. Командирам В. Рудневу и Г. Беляеву вручили большие серебряные ковши, украшенные византийской эмалью. Офицерам вручили братины, ковши, блюда и другие ювелирные предметы. После этого офицеры отбыли в Народный дом, где продолжились торжественные мероприятия. В зрительном зале Народного дома слева от входа стояли столы, накрытые для нижних чинов. Возле каждого прибора стояли бутылки пива, кваса и пол-литра красного вина. Здесь же лежал атласный мешочек со сладостями.

Распахнулись двери, и в зал начали входить герои. Все уселись по своим местам. Нижним чинам раздали программки спектакля В. Крылова «Петр Великий» с пояснениями действий. В ней отдельным пунктом пропечатана кантата П. Вайнберга, приуроченная к встрече героев Чемульпо. На спектакле присутствовали императрица Мария Федоровна, наследник, великие князь и княгини.

Спектакль присутствующие посмотрели с большим вниманием. После этого предводитель губернского дворянства граф Гудович обратился к морякам, с приветственной речью. Затем выступил городской голова д.с.с. Лелянов. В заключение своей речи он обратился к морякам с просьбой принять подарки от имени города. Во время обеда великие княгини раздали матросам деревянные ложки с серебряными ручками. От города каждому матросу вручили часы. После этого приступили к обеду. Меню обеда включало: щи зеленые, пироги с мясом, телятину с гарниром, куропатку с зеленым огурцом и рис по – императорски.

Ночевали моряки в казармах 18 флотского экипажа. А у кого из моряков в городе были родные и знакомые, тех отпустили до утра. 17 апреля в 12 часов дня моряки с «Корейца» попрощались с варяжцами и отправились в Кронштадт, а герои «Варяга» в 2 часа сели в вагоны 3 класса и по Варшавской дороге отправились в Либаву.

По прибытии 24 апреля в пункты назначения команды обеих кораблей рассказывали: на Черноморский флот направили – 230 человек; в Кронштадт – 240 человек; в Либаву – 90 человек; в Ревель – 10 человек; в С.Петербург – 40 человек и в Свеаборг – 3 человека. Итого из общего числа нижних чинов, отбывших из столицы, 613 человек (команда «Варяга» – 453 человека и команда «Корейца» – 160 человек)<sup>2</sup> все были распределены по всем флотам. На эскадру Тихого океана, в соответствии с обязательством, данным японцам, распределения не было. Таким образом, в апреле 1904 года завершилась история команд «Варяга» и «Корейца».

1 РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1. Дело 3200; РГА ВМФ Фонд 417. Опись 2. Дело 3981.

2 РГА ВМФ Фонд 417. Опись 4. Дело 6441. Лист 485, РГА ВМФ Фонд 417. Опись 5. Дело 2886. Лист 15

**Награды за бой 27 января 1904 г. Знак отличия Военного ордена 4-й ст. и медаль «За бой «Варяга» и «Корейца»...». Ныне обе эти награды являются чрезвычайно редкими**

## Награды

Безусловно, все участники боя достойны были высоких наград. И вскоре на головы героев Чемульпо посыпались несметные награды и почести. Все это для самих виновников торжества стало полной неожиданностью. 17 февраля 1904 года наместник обратился к великому князю Алексею Александровичу с ходатайством «о награждении командиров, офицеров и команд соответственными их боевым заслугам всемиловитейшими наградами, причем согласно п. 72 статьи 295 учреждения орденов, командиров считал бы заслуживающими награждения орденом Св. Георгия четвертой степени».

Одновременно с этим проявил интерес к подвигу под Чемульпо и государь, повелевший подождать с представлением Щенсновича к награде, «но предварительно изволил повелеть представить Руднева, офицеров и команду «Варяга». В связи с этим Авелан немедленно послал телеграмму наместнику о присылке донесения о бое. Руднев 18 февраля из Сайгона на имя начальнику Главного Морского штаба прислал краткое описание боя, не забыв отметить о потерях японцев во время боя: «Неприятель потерял миноносец, сильно поврежден «Асама», затонул в море «Такачихо», взяв двести раненых».

В свою очередь В. Руднев, подготавливая наградные документы на людей, не знал, какую встречу готовила им Родина. Следует заметить, что сами участники чемульповского сражения значительно скромнее оценивали свой подвиг, нежели власти, поэтому первые запросы командира о награждении были более чем скромны. Так, в телеграмме, посланной из Сайгона 18 февраля 1904 г. начальнику Главного штаба контр-адмиралу З.П. Рожественскому, командир «Варяга» относительно награждения подчиненных писал: «Считаю, безусловно, достойными Георгия Зарубаева (так в документе – В.К.), Черниловского-Сокола; отличившимися: Губонина, Степанова, Банщикова, командира «Корейца» Беляева, Засухина, Бирилева, Степанова. Общее поведение, храбрость удивительная». 25 февраля, он представил к награждению 30 матросов с «Варяга», запросив при этом еще 60 крестов для остальных. При этом на крейсере оставалось еще 402 человека без наград. В свою очередь, командир «Корейца» представил список на 25 матросов и запросил еще 16 крестов<sup>1</sup>. Были откорректированы, по сравнению с первоначальным предложением, и списки на офицеров<sup>2</sup>.

А в это время в России начал раскручиваться маховик пропагандистской машины. Благо, тому способствовали беспрецедентные, торжественные приемы и встречи, оказываемые героям за рубежом. Не остались в стороне и российские власти. Вскоре был опубликован царский указ № 528 от 23 февраля 1904 г. о пожаловании героям-морякам высоких царских



наград. Он превзошел самые смелые ожидания. Всем нижним чинам экипажей обоих судов без исключения были пожалованы знаки отличия Военного ордена 4-й степени. Те, которые ранее уже имели эти знаки, награждались крестами 3-й степени. Их оказалось двое. И оба они оказались из команды «Корейца»<sup>3</sup>. Случай беспрецедентный!

Когда до Руднева дошла весть о высоких наградах, он обратился к Рожественскому с ходатайством о награждении офицеров «Корейца» «так же», имея в виду орденами Св. Георгия. Однако начальник штаба на его телеграмме сделал пометку: «Не могу взять на себя представления об увеличении и без того уже беспримерно щедрых наград Самим Государем Императором назначенных»<sup>4</sup>.

2 марта все перечисленные выше награды для героев препроводили из капитула в Главный морской штаб, а оттуда через коммерции советника А.Э. Стельпа в Одессу, куда прибывали герои. Пакет содержал 30 орденских знаков, 683 знака отличия Военного ордена 4-й ст. с № 97 469 по № 98 151 включительно, 341,5 аршина лент к ним, а также 25 знаков отличия Военного ордена 3-й ст. с № 7 874 по № 7 898 включительно и 25 аршин ленты. Помимо орденов и знаков в Одессу также отправили флигель-адъютантские свитские и морской формы аксельбанты, эполеты и погоны. Не был забыт и священник «Варяга» М. Руднев, специально для него из кабинета е.и.в.

1 РГА ВМФ Фонд 417. Опись 5. Дело 2879. Лист 4.

2 РГА ВМФ Фонд 469. Опись 1. Дело 77. Лист 31-34.

3 В соответствии со статутом знака отличия Военного ордена награждение нижних чинов за личный подвиг знаком ордена производится последовательно, начиная со знака «младшей» степени, то есть четвертой. Соответственно, за первый подвиг должен был вручаться знак 4-й степени, а за последующие соответственно 3, 2 и 1. В данном конкретном случае матросы с канонерской лодки «Кореец», принявшие участие в событиях под Таку в 1900 г., за свой подвиг получили крест 4 степени. А за личное мужество, проявленное в бою под Чемульпо, эти матросы получили кресты 3 степени. Таких героев в команде «Корейца» оказалось два человека: машинный квартирмейстер 1-й статьи С. Вертоховский и старший комендор П. Диких. Интересно отметить, что нижние чины, имеющие знаки нескольких степеней, носят все степени, не снимая младшие степени. Офицеры, имеющие знаки отличия Военного ордена, в отличие от нижних чинов носят лишь только старшие степени, снимая – младшие.

4 Резолюция З.П. Рожественского на рапорте командира «Варяга» В.Ф. Руднева.

отправили золотой наперсный крест на георгиевской ленте.

В Одессе после вручения наград 33 знака Военного ордена остались свободными, так как часть варяжцев оказалась в госпиталях. Позднее они также получили кресты с № 121 198 по № 121 206 включительно. При этом остались неврученными и лишние знаки, отправленные в Одессу на всякий случай, так как в феврале еще не знали точного числа нижних чинов на «Корейца», награжденных ранее за Таку. Таким образом, знаки Военного ордена получили 503 нижних чина с «Варяга» и 158 человек с «Корейца». Итого 661 человек.

Несмотря на столь щедрые награды, офицеры «Корейца» чувствовали себя обделенными. Однако высочайший указ за № 538 от 16 апреля 1904 г. исправил эту несправедливость. Офицерам лодки также вручили ордена Св. Георгия 4-й степени дополнительно к уже врученным орденам, тем самым они за бой 27 января получили по два ордена, а командир лодки и офицеры «Варяга» один!

Еще до приезда героев в столицу, 10 апреля, император повелел учредить специальную серебряную медаль в память боя «Варяга» и «Корейца». Медаль предназначалась для ношения на груди, на специальной ленте с изображением Андреевского флага.

Ответственность за разработку и изготовление медали Николай II возложил на великого князя Георгия Михайловича. В своем письме управляющему Монетным двором от 10 апреля 1904 г. великий князь писал: «Государь Император высочайше соизволил повелеть мне заказать на С-Петербургском Монетном дворе проект серебряной медали в память боя «Варяга» и «Корейца» под Чемульпо участникам этого боя для ношения на груди на ленте с изображением Андреевского флага»<sup>1</sup>.

Разработку проекта медали поручили известному художнику-медальеру А.Ф. Васютинскому<sup>2</sup>. Спустя некоторое время «император соизволил удостоить Высочайшего одобрения посланный художником Васютинским проект медали...»<sup>3</sup>. Проект представлял собой медаль диаметром 30 мм. На лицевой стороне, посредине медали, внутри лаврового венка, состоящего из двух ветвей, перевязанных внизу лентой, изображался крест Св. Георгия Победоносца на орденской ленте; между венком и гранью медали надпись: «За бой «Варяга» и «Корейца» 27 янв. 1904г. – Чемульпо –».

На оборотной стороне, на переднем плане, изображались идущие в бой с поднятыми флагами «Варяг» и «Кореец»<sup>4</sup>. Справа от них на горизонте виднеются корабли японской эскадры. В верхней части медали, в районе ушка, изображен четырехгранный крест. Причем крест относительно ушка смещен влево на 1 мм.

5 июня 1904 года император повелел выбить «по числу участников боя 697 экземпляров названной медали». Расходы на изготовление медали покрыли из военного фонда. Великий князь Георгий Михайлович в своем письме министру финансов от 8 июня 1904 г. за № 345 поручил отфинансировать (так в документе – В.К.) эту работу. Министр, в свою очередь, 9 июня управляющему Монетным двором поручил отчеканить 697 медалей.

Через месяц медали в количестве 697 штук представили Николаю II<sup>5</sup>. На их изготовление затратили согласно отношению № 18823 от 15 июня 1904 года –

969 рублей. Деньги перечислили в государственные доходы по §24 ст. 2 – 279 рублей 98 копеек и по ст. 3 – 689 рублей 02 копейки сметы военной канцелярии по кредитной части<sup>6</sup>.

О сумме расходов на изготовление лент представил документы поставщик двора е.и.в. Фокин. Работы по изготовлению лент начались в апреле 1904 года. Работы находились под контролем великого князя Георгия Михайловича. 15 апреля он по телефону справился о состоянии работ. Ответственный исполнитель И. Фолкендорф доложил начальнику Монетного двора П.Н. Шефору о том, что «лента оборотной стороны медали в память боя при Чемульпо... почти окончена. К вырезке по ней маточника может быть приступлено (так в документе – В.К.) через неделю. Вырезка маточника и перевод с него штемпеля потребует полторы недели. За это время будет готова лента лицевой стороны и к вырезке по ней маточника будет приступлено около 15 мая. Обе стороны штемпеля медали можно надеяться окончить к половине июня»<sup>7</sup>. На лицевой стороне ленты изображался Андреевский флаг. На оборотной стороне – негативное изображение Андреевского флага (белый Андреевский крест на синем поле). Лента, по сравнению со стандартными лентами той эпохи, была шире и по фактуре исполнена необычно. Ширина ленты равна 30 мм.; толщина – 0,6 мм.; длина рисунка косого Андреевского креста – 76,8 мм.; ширина – 28,2 мм., а ширина линии креста – 0,58 мм<sup>8</sup>.

5 октября 1904 г. в Главный Морской штаб поступил отчет магазина Фокина на сумму 284 рубля за ленты для медалей<sup>9</sup>.

В соответствии с приказом по Морскому ведомству № 132 от 10 июля 1904 г.: «Государь Император, в память героического подвига, оказанного крейсером I-го ранга «Варяг» и мореходною канонерскою лодкою «Кореец», в 5-й день июля сего года, Высочайше соизволил утвердить серебряную медаль, для ношения

1 РГА ВМФ, ф. 417, оп. 5, д. 2886, л. 1

2 А.Ф. Васютинский (17.01.1858-2.12.1935). Потомственный художник. В 1888 г. после окончания Академии художеств был направлен на С-Петербургский Монетный двор. Через год был направлен на стажировку за границу. В 1893 г. вернулся на Монетный двор и был назначен старшим медальером. В 1903 г. избран академиком. После Октябрьской революции в 1920 году назначен помощником управляющего Монетным двором, а в 1922 г. управляющим медальной и вспомогательной частями. В 1922 г. награжден званием «Герой труда». В 1925 г. по его инициативе в Монетном дворе было открыто медальерное отделение. В том же году назначен профессором Академии художеств. В 1926 году назначен главным медальером. В 1932 им разработан эскиз ордена Ленина. В 1935 г. назначен художником-консультантом. В том же году скончался от инсульта на рабочем месте.

3 РГА ВМФ Фонд 417. Описание 5. Дело 2886. Лист 2.

4 На медали ошибочно изображены поднятыми все флаги. На носовом флагштоке – гюйс, на кормовом флагштоке – кормовой, на гафеле – ходовой и на стеньгах мачт – стеньговые флаги. В то время как гюйс и кормовой флаг, поднимаются только при стоянке на якоре; ходовой – на ходу, а стеньговые флаги исключительно на виду у неприятеля перед началом боя или по табельным дням, оговариваемым корабельным уставом.

5 РГА ВМФ Фонд 417. Описание 5. Дело 2886. Лист 2

6 Там же, л. 2.

7 ГА РФ Фонд 676. Описание 1. Дело 348. Л.1.

8 Замеры были произведены по серийной ленте, изготовленной в 1904 г. поставщиком двора Фокиным.

9 РГА ВМФ Фонд 417. Описание 5. Дело 2886. Лист 46



## Часы, подаренные героям Чемульпо

участниками этого боя на груди на ленте с изображением Андреевского флага.

О таковой Высочайшей воле объявлено по Морскому ведомству.

Генерал-адмирал Алексей<sup>1</sup>.

Этой медалью в июле-августе наградили основную массу героев Чемульпо, но вручение награды продолжалось довольно долгое время. Лекарь В. Меркушев с «Корейца» получил медаль только в 1912 г., находясь на канонерской лодке «Хивинец».

Рассмотрев вопрос о награждении героев «Варяга» и «Корейца», видимо, следует остановиться на вопросе лишения этих наград за различные провинности и уголовные преступления героев Чемульпо в последующие годы. Следует отметить, что героев Чемульпо в основном лишали наград за участие в революционных событиях 1905-1907 годов. Были случаи лишения за дисциплинарные и очень редко за уголовные преступления. В документах встречается большое количество случаев, связанных с утратой наград по тем или иным причинам. В основном это связано с небрежным их хранением.

Автору удалось обнаружить документы на 36 подобных случаев. Среди них основную массу утрат наград нижними чинами представляют, как уже отмечалось выше, случаи плохого их хранения. Таких случаев отмечено – 15. Отмечены два случая утраты знаков на пожаре. Сгорели знаки № 97 586 и 97 942, принадлежавшие соответственно: матросу 2-й статьи М. Пощуку и матросу 1-й статьи Е. Сазанову. Знак № 97 915, принадлежавший рулевому квартирмейстеру Г. Снегиреву, потерян на войне во время боевых действий. Минер В. Утробин умудрился потерять свой знак под № 97 972 сразу же после его получения во время торжественных мероприятий в Москве 14 апреля 1904 г. Во всех этих случаях кавалерам выдавался дубликат знака отличия Военного ордена. В отличие от креста дубликат медали не выдавался. Потеряв медаль, его хозяин заказывал ее ювелирам за наличные.

В случае возбуждения уголовного дела и отдачи под суд матрос, как правило, лишался наград и воинских званий. При этом, в соответствии со статутом, знак и медаль отбирались и возвращались в капитул. Таких случаев отмечено 14. Среди них были и приговоренные к смертной казни. За участие в Свеаборгском вооруженном восстании 18 июля 1906 г. по приговору временного военного суда 4 сентября того же года приговорили к смертной казни матроса 2 статьи Кузина Максима Афанасьевича с лишением знака Военного ордена за № 97 817 и памятной медали<sup>2</sup>.

Четыре человека лишены наград за уголовные и дисциплинарные преступления. Среди них матрос 2-й статьи Адам Волконе за побег, промотание казенных вещей и покушение на грабёж с насилием осужден на 1 год и 6 месяцев. При этом у него отобрали знак отличия Военного ордена за № 98 034 и памятную медаль<sup>3</sup>.

Известны случаи утраты наград в результате кражи.



Так, например, у трех нижних чинов сослуживцами украдены награды во время службы. Если награды не находились, то взамен украденных нижнему чину выдавался новый знак. Так, например, кочегару 1-й статьи И. Площуку в 1909 г. взамен похищенного знака за № 97 858 выдали новый знак, а матросу 2-й статьи И. Перегудову в 1906 году взамен украденного знака за № 97 823 также пожаловали новый.

Интересен случай, происшедший со знаком № 97 491 и памятной медалью, принадлежавшие комендору И. Сикову. Во время ареста за дисциплинарное преступление матроса 2-й статьи 8 флотского экипажа Т. Галлевера при обыске у него обнаружили и отобрали награды, ему не принадлежавшими. После длительной переписки должностных лиц удалось выяснить, что эти награды принадлежали ранее комендору этого же экипажа Илье Сикову, осужденному на 4 года временным Военным судом за участие в восстании в г. Кронштадте. При этом осталось невыясненным, то ли Галлевер похитил награды у Сикова до суда, то ли Сиков сам передал их ему на хранение.

Помимо наград, пожалованных властью во время чествования героев, морякам вручались различные сувениры, подарки и специальные жетоны, изготовленные общественными организациями и частными фирмами по случаю этого исторического события. Кроме того, в свободной продаже находилось большое количество значков и специальных жетонов, посвященных подвигу, которые охотно раскупались героями. Так, в столице, в день торжественной встречи героев Чемульпо, в местах большого скопления людей шла бойкая торговля специальными жетонами. Эти жетоны свободно продавались везде, и их мог купить каждый. Наиболее многочисленны и поэтому широко известны жетоны фирмы «Эдуард». Участникам сражения они не выдавались, и поэтому они не являлись наградными,

1 РГА ВМФ Фонд 417. Опись 5. Дело 2886. Лист 48

2 РГА ВМФ Фонд 417. Опись 5. Дело 2914. Лист 33

3 РГА ВМФ Фонд 417. Опись 1. Дело 25924. Лист 103

как их иногда называют коллекционеры<sup>1</sup>. Не были забыты и прекрасные дамы. В честь этого события для них изготовили специальные брелоки в виде украшений, носимые на цепочке. Таких брелоков известно несколько видов. Все они с изображениями «Варяга» и «Корейца». Среди большого количества жетонов особое место занимали специально изготовленные жетоны из драгоценных металлов и с запоминающимися рисунками. Вырученные деньги шли на пожертвования семьям погибших и раненых в войне.

Помимо жетонов во время торжеств в Народном доме императора Николая II городской голова С-Петербурга д.с.с. Лелянов вручил всем нижним чинам часы. Часы помещались в специальном картонном футляре, обтянутом ледерином темно-красного цвета. Часы лежали в углублении, выложенном бархатной материей красного цвета. На крышке футляра наносилось изображение герба города, и надпись в две строки: «Чемульпо – 27-го января 1904 г.», ниже также в две строки: «от города – С-Петербурга». На крышках часов выбит выпуклый герб города С-Петербурга с надписью: «1904».

Кондукторам вручались часы в золотом корпусе, с цепочкой и с брелоком. Боцманам – в серебряном корпусе, а нижним чинам – серебряные часы меньшего размера, без цепочки и брелока.

В Народном доме, кроме того, всем нижним чинам великие княгини вручили по деревянной ложке с серебряной ручкой. На ручке нанесено выпуклое изображение георгиевской ленты с надписью: «Героям Чемульпо – Народный дом Императора Николая II».

Помимо наград и подарков, врученных героям на Родине, герои получали также подарки как от простых граждан, так и официальных лиц иностранных государств.

Командиру «Варяга» по случаю остановки парохода с героями в Константинополе турецкий султан вручил орден «Османие» 2-й степени со звездой. Чуть позже ему же вручили персидский орден Льва и Солнца 2-й степени со звездой. В 1907 году произошло уж совсем неожиданное награждение бывшего командира «Варяга» японским орденом Восходящего солнца 2 степени. Трудно сказать, чем руководствовались японцы во время вручения этой награды. То ли они запоздало признали боевые заслуги бесстрашного командира «Варяга» в том бою, то ли оказали знак дипломатической вежливости по случаю возвращения Рудневу его личных вещей, обнаруженных на крейсере во время его подъема? По словам старшего сына командира, вручение награды происходило неофициаль-

но, в прямом смысле в домашней обстановке<sup>2</sup>. В. Руднев в то время был уже в опале.

В 1906 г. всем офицерам обоих кораблей и, видимо, нижним чинам, находившимся в момент награждения на службе, вручил учрежденную 21 января 1906 г. медаль «В память Русско-японской войны 1904-1905 гг.»<sup>3</sup>. Всем участникам боя пожаловали, судя по архивным документам, медали из светлой бронзы.

Наш рассказ будет неполным, если не упомянуть о награждении оставшихся в живых героев Чемульпо в дни 50-ти летнего юбилея подвига. В 1954 г. всех их наградили медалью «За отвагу».

В заключение хочется отметить, что, вступая в бой с превосходящими силами противника, все матросы и офицеры гордо шли на верную смерть, не думая о славе и наградах. И какими бы соображениями ни был продиктован выбор столь высоких наград – для подъема ли патриотического духа в стране, или для поддержания боевого духа в армии и на флоте – все это ни в коей мере не может затмить величие подвига людей, вставших на защиту чести Родины и Андреевского флага.

1 Жетоны, ныне встречающиеся у коллекционеров в большом количестве, условно можно разделить на несколько категорий:

- жетоны, изготавливаемые для продажи. Эти жетоны, как правило, выпускались «на злобу дня» и отображали в своей тематике все сколь – нибудь важные события, происходящие в стране;
- жетоны, изготавливаемые различными обществами, для стимулирования денежных пожертвований, в пользу какого-то благоугодного дела (например, сбор средств на восстановление флота после Русско-японской войны);
- жетоны, изготавливаемые ведомствами для увековечения важного для ведомства события. Эти жетоны, как правило, вручались по случаю участникам события;
- жетоны, изготавливаемые по подписке. Эти жетоны наиболее редкие, так как в основе своей изготавливались узким кругом лиц. Например, жетоны, изготовленные офицерами кают-компаний конкретного боевого корабля или гражданского судна;
- жетоны бальные. Изготавливались в честь памятных событий из жизни учебных заведений.

2 Н. Руднев. Командир легендарного крейсера. Тула, 1960, с. 208, 209.

3 Медаль в память о Русско-японской войне 1904-1905 гг., учреждена 21 января 1906 г. повелением императора, объявленным военным министром. Было предложено два варианта лицевой стороны и пять вариантов оборотной стороны медали. Император выбрал первую лицевую сторону с рисунком всевидящего ока, а парную к ней оборотную зачеркнул. Вверху листа над ней собственноручно написал текст обратной стороны: «Да вознесет вас господь, в свое время». Эта надпись и стала оборотной стороной медали. Интересно отметить, что император собственноручно написал условия награждения участников войны этой медалью. Эта памятная записка и стала основой указа от 21.01.1906 г. (ЦГВИА Фонд 400. Опись 12. Дело 23584. Лист 52,53)



## Сравнение кораблей по эксплуатационным характеристикам

Канонерские лодки типа «Кореец», созданные на базе лодок типа «Сивуч», безусловно, явились шагом вперед в эволюции кораблей подобного класса. Новые лодки воплотили в себе все те положительные технические решения, которые имелись на прототипе. Многие из них, проверенные на практике, будут внедрены при создании «Корейца», а позднее «Манджура» и черноморских лодок. И напротив, неудачные решения на прототипе, давшие неудовлетворительные результаты, как например, броневой гласис, конструкция которого не обеспечивала высокие мореходные качества, парусное вооружение типа «бриг», расположение орудий в диаметральной плоскости и ряд других были исключены при разработке новой лодки<sup>1</sup>.

В результате проект получился настолько удачным, что на его базе планировалось построить свыше десяти подобных лодок. Однако по разным причинам удалось построить лишь восемь (две лодки для Сибирской флотилии и шесть для Черноморского флота). Мореходные канонерские лодки типа «Кореец» в продолжение многих лет, а то и десятилетий стали незаменимыми, образно выражаясь, «рабочими лошадками» флота, выполняя во время службы повседневные рутинные обязанности.

Следует заметить, что МТК, постоянно заботясь о совершенствовании элементов конструкции и механизмов создаваемых кораблей, практиковало переписку с командирами и специалистами плавающих судов, выясняя те или иные недостатки, находящихся в плавании судов. На основе замечаний, поступающих с флотов, МТК разрабатывал план по устранению недостатков и учитывал их при проектировании и строительстве новых судов. При этом МТК, хотя и всецело полагался на рекомендации командиров и специалистов, но на занятиях они подвергались критическому анализу.

В связи с этим для читателя представляют интерес замечания командира канонерской лодки «Сивуч» капитана 2-го ранга Юрьева, направленные в кораблестроительное отделение МТК. Юрьев, помимо общих замечаний по кораблю в целом, много внимания уделил частным вопросам, касающимся отдельных механизмов и устройств. Так, например, в своих рапортах он писал, что расположение баркаса на мостках неудобно. Перемещение его трудоемко и требует привлечения большого количества людей. Из-за этого для его спуска и подъема затрачивается много усилий и времени. МТК на занятиях подробно рассмотрел этот вопрос и при размещении спасательных средств на строящихся кораблях, учел замечания командира. Далее в своем рапорте Юрьев справедливо критиковал, установленное на «Сивуче» якорное устройство. Как показывает опыт, этот вопрос для МТК застарелый, еще в 60-х годах при строительстве корветов этому вопросу уделялось мало внимания. В частности на корвете «Варяг», при плавании в составе американской экспедиции адмирала С.С. Лесовского, много нареканий со стороны командира корвета вызывал помимо других и этот вопрос. Много воды утекло, а воз, увы, до сих пор там.

Но вернемся к «Сивучу». Юрьев писал, что типоразмеры якорей и канатов к ним не согласуются со штатом 1840 г. По словам командира, в соответствии со штатом якорь весом 80-90 пудов должен иметь канат в 13/8 дюйма в диаметре, а на «Сивуче», якорь весом 85 пудов

имеет канат всего 11/8 дюйма. Образно выражаясь, якоря установлены корветские, а цепи предназначены для брига (так в документе – В.К.). Интересен ответ МТК: «По журналу кораблестроительного отделения 1883 года № 108, согласно запасного штата 1877 г. для лодки «Сивуч» определены якоря в 84 пуда каждый с цепным канатом в 11/2 дюйма» и этим МТК вопрос закрыл. Забегая вперед, отметим, что проблемы с якорями будут и на новых лодках, но теперь уже с якорями системы Бакстера, которые впоследствии все же пришлось заменить адмиралтейскими.

Много нареканий у командира вызывало расположение клинкетов на «Сивуче». По его словам, из-за того, что они расположены в неудобных местах, то для доступа к ним, порой приходится отодвигать громоздкие предметы, а то и выгружать грузы. На что МТК резонно заметил, что клинкеты и доступ к ним не должны загромождаться различными предметами, а если это происходит, то следует разобраться с постановкой службы на судне.

Обсуждался вопрос относительно расположения забортного трапа. Специалисты МТК при разборе этого замечания сообщали, что забортный трап не всегда удобно помещать впереди грот-мачты, так как его место определяется «по остаточному принципу» после размещения орудий и самих мачт.

Самым важным замечанием по этим кораблям было, недостаточное горизонтальное наведение 9-ти дюймового орудия. Размещение главного калибра в диаметральной плоскости в замкнутом подпалубном пространстве было неудачным. На разрабатываемых лодках это замечание частично учли, разместив орудия на спонсонах по бортам. Позднее на черноморских лодках пошли еще дальше при модернизации срезали полубак, тем самым, обеспечив большие сектора обстрела. Правда, спустя некоторое время каким-то чудесным образом «порочная идея «Сивуча» вновь повторилось на полуброненосных лодках типа «Грозный». Пути господни неисповедимы.

Замечены были и неисправности на станках Барановского для 9-фн орудий. На них во время стрельбы в гидравлической системе станка часто протекал леонафт (масло). МТК подозревал, что причиной этого, скорее всего, было либо неправильная сборка механизма на заводе, либо неправильное обслуживание станка орудийным расчетом на этом корабле. Что касается других орудий, Юрьев отмечал ненадежное крепление девятидюймового орудия в походном положении. Командир в

<sup>1</sup> Вызывает удивление, что не лодки типа «Кореец», с первых дней плавания показавшие по всем параметрам весьма удовлетворительные показатели, а лодки типа «Сивуч», имевшие многочисленные отрицательные отзывы, стали прототипом для разработки для Балтийского моря полуброненосных мореходных лодок типа «Грозный», которые, по отзывам современников, также оказались весьма неудачными кораблями, подчас неспособные выполнять даже обязанности стационара. Окончательное «прозрение» МТК наступило к концу XIX века, при разработке полуброненосной лодки «Храбрый», которая унаследовала компоновочную схему и многие удачные технические решения лодок типа «Кореец», но особенности национального казенного судостроения чуть было не погубили этот в целом отличный корабль, спасибо французам, доставивших в прямой и переносном смысле эту лодку в Тулоне. В результате она верой и правдой прослужила Отечеству более 65 лет!



*Мореходная канонерская лодка «Манджур» на реке Пейхо*



своем рапорте отмечал, что для закрепления в боковом направлении даже пришлось использовать тали. МТК это крайне удивило. Специалисты артиллерийского отделения на занятиях убедительно опровергли доводы Юрьева. Они предположили, что на корабле, видимо, невнимательно изучали инструкцию, в ней записано, что для закрепления орудия по-походному на станке установлены специальные стопоры. Эти вопросы также нашли отражение при строительстве новых кораблей.

Несмотря на вышеизложенное, новые корабли также не были лишены недостатков, которые в свою очередь будут выявлены в процессе эксплуатации. Причиной тому является не только недочеты, допущенные в проекте, но в большей степени противоречивые требования в ТЗ, предъявляемые заказчиком строителю при создании данного класса кораблей. Создание нового корабля процесс творческий. Это если хотите поиск некоего компромисса между заказчиком и строителем. С одной стороны заказчик требует выполнения своих требований, а строитель, опираясь на существующую технологию производства, старается выполнить их и, построив инженерное сооружение, подтверждает или опровергает эти характеристики на испытаниях. Поэтому при согласовании ТЗ между заказчиком и строителем идет жесткая борьба за некие компромиссные требования, которые, в конечном счете, устраивают как заказчика, так и строителя.

В связи с этим интересен сравнительный анализ «близнецов» сибирской, флотилии, строившихся не только на разных заводах, но и в разных странах. Первая лодка этого проекта заказывалась датской фирме Burmeister & Wain («Бурмейстер и Вайн») сроком сдачи через 13 месяцев после заключения контракта, подписанного 20 декабря 1885 г. 17 февраля 1886 г. волею государя императора лодки одновременно получили названия. Лодку, строящуюся в Дании, назвали «Манджуром», а в Стокгольме – «Корейцем»; об этом по Морскому ведомству объявлено генерал-адмиралом в приказе № 27 от 22 февраля 1886 г. Наблюдающим за постройкой «Манджура» назначили подпоручика П.Е.Черниговского. Заказ на постройку второй лодки как уже отмечалось выше, получил Bergsunds Mekaniska Verkstads Nya AB (Бергзундский завод) в Стокгольме. Учитывая, что при строительстве «Манджура» сразу же

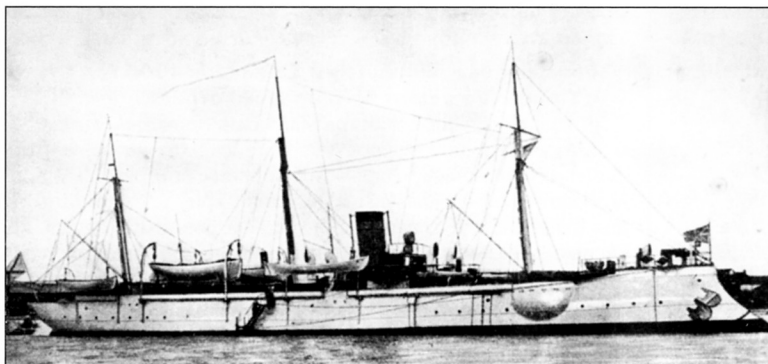
возникли сложности из-за поставки контрагентом судостроительной стали, а в Стокгольме работы быстро продвигались вперед, головной лодкой этой серии стала «Кореец».

Следует заметить, что шведы приступили к строительству новой лодки не с белого листа, а имея значительный опыт по строительству прототипа – «Сивуча». Поэтому там не наблюдалось серьезных осложнений во время создания. Этого нельзя сказать о лодке, которую строили в Дании. Завод при согласовании контракта на постройку «Манджура» добился права о внесении в проект некоторых изменений, впрочем, не ухудшающих тактико – технических характеристик лодки, представленных в ТЗ.

В связи с этим представляет интерес проект лодки, разработанный заводом Burmeister & Wain, по тому же ТЗ МТК по которому создавалась «Кореец».

Длина по грузовой ватерлинии, футов – 210 (64,05 м);  
Ширина, футов – 35 (10,67 м);  
Углубление в полном грузу, футов – 11 (3,35 м);  
Водоизмещение, т – 1224;  
Индикаторная сила машин, л.с. – 1400;  
Скорость хода, уз. – 13;  
Площадь парусов, кв.фут – 5606.

Как заметил читатель, хотя лодки и строились по одному и тому же проекту, но из-за различных подходов на заводах к решению одних и тех же конструкторских задач, в том числе и при разработке теоретического чертежа, они во многом получились разные. Отличались они и по техническим характеристикам, механизмам и судя по сохранившимся фотографиям по внешнему виду. Различна была у них и компоновка внутренних помещений, а также своеобразная конструкция основных узлов и агрегатов: кормовых обводов, спонсонов восьмидюймовых орудий (на «Манджуре» они были коробчатые), мостиков для прожектора, размеров и формы полубаков и наконец, конструкцией форштевня. В отличие от «Корейца», где минный аппарат располагался с левой стороны от форштевня, на «Манджуре» он находился справа. Существенно отличались они и в конструкции силового набора. Отличалась «Манджур» от «Корейца» и оригинальным носовым украшением, которого на «Корейце» не было совсем. «Манджур» в отличие от «Корейца» имела хотя и одинаковые по типу машины – двухци-



**Мореходная канонерская лодка «Кореец» в Порт-Артуре**

Наименование характеристик	«Кореец»	«Манджур»
Водоизмещение, норм/полн, т	1213/1334	1400/1413
Длина, мах/по ватерлинии, м	66,3/62,79	66,7/63,3
Ширина по миделю, м	10,67	10,67(12,2 мах.)
Осадка (макс), м	3,5	3,81
Мощность механизмов, ном/форс, л.с.	1500/ -	1400/1724
Запас угля, т	200	240

линдровые горизонтальные, но другой конструкции. Котлы у лодок также были разные.

Датская фирма «Манджур» построила более продумано, особо не считаясь мнением наблюдающего офицера, во многих случаях и МТК. Выполняя требование по дальности плавания под машинами, перегрузив лодку углем (240 тонн против требования в проекте МТК 165 тонн), они увеличили осадку, тем самым улучшив ее мореходные качества по сравнению с «Корейцем», но при этом лодка не выполняла требования плавания по рекам Китая, собственно говоря, для чего ее создавали. Эти отступления неожиданно стали преимуществом перед «Корейцем». Эти, на первый взгляд незначительные отличия, сразу же дали о себе знать после первого выхода в море обеих лодок.

Первой на Дальний Восток отправилась «Кореец». По мере ее движения начали поступать замечания о ее мореходности. Лодка вышла в море 10 августа 1887 г. Идя под шестью котлами, по отзывам командира капитана 2-го ранга Остолецкого, хорошо управлялась. Обзор с мостика был отличный, наличие полубака, обеспечивало хорошие мореходные качества и в умеренную погоду брызги не долетали до мостика и не мешали управлять судном.

Однако в свежую погоду при ветре – 5-6 баллов, по донесению командира, при 80 оборотах в машине стали заметны перебои винтов. Пришлось снизить обороты в машинах до 68-74. Но из-за усилившегося волнения снова начались перебои. В своем донесении командир объяснял это конструктивной особенностью этого класса кораблей – то есть небольшой осадкой судна.

В дальнейшем командир отмечал, при усилении ветра «при поставленных косых парусах нести бизань было совершенно невозможно, вследствие сильного ее действия на лодку (в боковом направлении), руль приходилось все время иметь на ветре один слаг». Кроме того, по словам командира, «мостик беспрерывно обдавало волной, так что пользоваться биноклями было невозможно». В этих условиях лодка с трудом шла со скоростью 4 узла, имея по 64 оборота в обеих машинах. При ветре 8 баллов развить обороты лодка не могла из-за сильных перебоев в машинах. При 52 оборотах ход

уменьшился до 3 узлов. По словам командира, перебои в машинах постоянные, винты при этом оголялись совершенно. При усилении ветра до 10 баллов, из-за сильного перебора винтов, машины пришлось остановить. Чтобы лодку не развернуло лагом к волне, вынуждены были поставить грот-триссель, но так как его оказалось недостаточно, то поставили бизань и закрепили руль при положении влево. Таким образом, лодку удавалось держать в бейдевинд на левый галс при 7 румбах от ветра и при 8 румбах дрейфа со скоростью 1 узел. Размахи качки стали довольно стремительные, доходящие до 25°, но при этом полубак волны не брал. В этом вопросе полубак сыграл свою положительную роль в отличие от прототипа, где гласис даже способствовал «набеганию» волны на палубу. Кроме того в

своем донесении командир отметил и удачную конструкцию шпигатов. Вода, попадавшая на палубу, не успевала дойти до половины палубы – сразу же уходила за борт.

Спустя некоторое время, «Манджур» также прошла испытание штормом. По дороге к новому месту службы лодке пришлось испытать силу штормовых волн Балтики. По словам командира корабля капитана 2-го ранга Г.П. Чухнина: «Лодка держалась на волне отлично, размахи на ветер 3-10°, под ветер 8-16°, качка легкая, по палубе можно свободно ходить не державшись. Волны не берет...».

В дополнении к вышесказанному отметим: капитан 2-го ранга П.И. Серебрянников летом 1897 г. сообщал, что на «Манджуре, имеющей значительную перегрузку и соответственно большую осадку (3,73 -3,81 м против 3,35 – 3,5 на «Корейце») подобное наблюдалось реже, а то и не было совсем (перебои винтов – В.К.). Кроме того, по словам Серебрянникова, много нареканий на «Корейце» вызывала меньшая высота дымовой трубы по сравнению с трубой «Манджура». Хотя следует заметить, что в проекте МТК конструкция дымовых труб (высота) на обеих лодках была одинаковой, но на «Корейце» из-за близкого расположения мачт вынуждены были трубы укоротить. И только в конце службы, после замены гроздкого рангоута, дымовую трубу удлиннили до проектного значения.

Интересно заметить, что черноморские лодки, хотя и строились по чертежам «Манджура», но тем не менее, также получились разные, причем севастопольские по внешним признакам напоминали «Корейца», а николаевские – «Манджура» в том числе и по геометрическим размерам дымовых труб.

В пользу «Манджура» говорят «сухие» цифры характеристик обеих лодок: так, например, примерно при одинаковых геометрических размерах в полном грузу осадка «Манджура» равнялась 3,81 против 3,5 «Корейца» (за счет перегруза, в том числе и угля). Это объясняет лучшие, по сравнению с «Корейцем», мореходные качества «Манджура», проявляющиеся во время шторма, а большой запас угля даже несколько увеличивает дальность плавания.

Основные характеристики обеих лодок приведены в таблице.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

**Репорт Командира мореходной канонерской лодки «Кореец» – Командиру крейсера I ранга «Варяг». 26 Января 1904 г. № 1.**

Приняв секретные пакеты от нашего Посланника в Сеуле и получив сигналом разрешение Вашего Высокоблагородия, 26 Января в 3 часа 40 минут дня снялся с якоря и пошел по назначению в Порт-Артур. Через 15 минут по съемке с якоря, идя по курсу SW 34°, открыл по курсу японскую эскадру, о чем тотчас же сделал Вам соответствующий сигнал. Японская эскадра шла в двух кильватерных колоннах, причем правую колонну составляли крейсера: «Chiyoda», «Naniva», «Suma» и бронированный – «Asama», левую – 4 миноносца. Приближаясь к японской эскадре, оставить ее, ни вправо, ни влево, не мог, так как колонна миноносцев внезапно уклонилась влево, а колонна крейсеров несколько вправо, заставив меня подобным маневром войти между колоннами японской эскадры. В это время было мною замечено, что на японских крейсерах пушки бортовые были без чехлов и поставлены по траверзу, прислуга стояла по орудиям; на миноносцах же минные аппараты были в чехлах. Как только крейсер «Naniva», второй мателот правой колонны, прошел траверз моей лодки, крейсер «Asama», концевой правой колонны японской эскадры, тотчас же вышел из строя, встав бортом перпендикулярно к курсу лодки, а 4 миноносца одновременно повернули за нами и атаковали лодку с обоих бортов; на аппаратах миноносцев чехлы уже были сняты. Предполагая, что все вышеозначенные маневры японских судов вытекли исключительно из желания японского адмирала не пустить вверенную мне лодку в море, с одной стороны, а также находясь в полном неведении о разрыве отношений Японии с нашим правительством, с другой, я повернул обратно на рейд; но на циркуляции лодки, одним из 4-х миноносцев, продолжавших атаковать ее, была выпущена первая мина, прошедшая за кормой в расстоянии около 4-х сажен. Сейчас же пробил боевую тревогу – это произошло в 4 часа 35 минут дня; через две минуты батареи была готова, но в это время была выпущена вторая мина с того же миноносца, прошедшая так же как и первая, а за нею и третья – с другого миноносца. Третья мина была пущена перпендикулярно к правому борту и шла на правый трап, но, не дойдя до борта 2 – 3 сажен, пошла ко дну.

Атака миноносцев производилась с расстояния от 1 – 2-х кабельтовых. После выпущенной с миноносца второй мины, сделал сигнал «открыть огонь» и тотчас же дал сигнал «перестать стрелять», было сделано два выстрела из 37-мм револьверной пушки.

В 4 часа 55 минут дня отдал правый якорь и встал за кормой крейсера I ранга «Варяг». Спустя ¼ часа, встали на якорь и японские миноносцы, при чем два из них заняли места к Оту от лодки, в расстоянии 2 – 2 1/2 кабельтовых. Немедленно приготовился к отражению возможной минной атаки и провел в ожидании ее всю ночь с 26-го на 27-е Января.

Донося о вышеизложенном, прошу обратить внимание Вашего Высокоблагородия на спокойствие и выдержанность всего личного состава лодки, бывшие при атаке миноносцев. Подписал: Капитан 2-го ранга Беляев.

(Русско-японская война. Документы. Отдел III. I-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая. Действия на Южном морском театре войны. Выпуск 1-й. Период командования флотом Вице-Адмирала Старка. Издание исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 г.г. при Морском Генеральном Штабе. СПб, 1911, с.143,144).

**Японская версия событий 26 января 1904 года**

**А. Прибытие в порт 4-го боевого отряда.**

25 января/7 февраля встретившись в проходе Сингль с 1-м боевым отрядом и удостоверившись, что по самым последним известиям «Варяг» и «Кореец» по-прежнему продолжают стоять в Чемульпо, адмирал Уриу в 4 час. 30 мин. дня отделился от главных сил и с 4-м боевым отрядом, кр. «Асама», 9-м и 14-м отрядами миноносцев, пароходами «Кассуга-Мару» и «Киншу-Мару» и военными транспортами направился к острову Baker. В сумерках, проходя остров Pinnacle, головной крейсер «Такачихо» протаранил кита и окружающее море окрасилось в красный цвет. Все были очень довольны этим маленьким инцидентом. На рассвете 8 февраля близ острова Baker начальник отряда получил по беспроволочному телеграфу телеграмму от «Чиода», а вскоре встретился и самый крейсер. Получив подробное донесение о русских судах в Чемульпо и, взвесив различные обстоятельства, адм. Уриу решил произвести высадку войск теперь же. Поэтому, подходя к рейду, собрал на «Нанива» всех командиров судов и дал им инструкции, определив диспозицию каждого судна. Затем сигналом дал знать начальнику десантного отряда генерал-майору Кикоси Ясуцуна о месте постановки на якорь транспортов и, пожелав ему с помощью богов удачно высаживать войска, сам в 2 часа 15 мин. дня в указанном ниже порядке направился на рейд Чемульпо.

Было 4 часа 20 мин., когда суда подошли к острову Йодольми. «Чиода» и «Такачихо», выйдя из строя, направились вперед, за ними следовал 9-й отряд миноносцев и несколько позади во главе транспортов кр. «Асама».

В это время показалась идущая из гавани русская лодка «Кореец». Суда постепенно сближались и «Кореец» уже проходил с левого борта от «Чиода» и «Такачихо», когда «Асама», для защиты транспортов повернув влево, стал между «Корейцем» и транспортами, которые в свою очередь несколько уклонились вправо. Когда 9-й отряд миноносцев подошел на траверз «Корейца», «Аотока» и «Хато» зашли с его левого борта, а «Кари» и «Цубаме» с правого, при этом «Цубаме» приткнулся к мели; остальные же три миноносца, идя навстречу «Корейцу», подходили к о. Йодольми. Видя приближение наших миноносцев, «Кореец» уклонился вправо и затем открыл огонь из орудий. Было ровно 4 часа 40 мин. пополудни, когда раздался первый выстрел войны 1904-05 гг. Вернувшийся на прежний курс «Асама», увидев это, немедленно сигнализировал на «Нанива» – «Кореец» открыл огонь», и приказал транспортам отойти, сам же направился было в море, но так как «Кореец» в это время повернул обратно на рейд, то крейсер «Асама» вновь пошел прежним курсом, а «Нанива», «Акаси» и «Нийтака», временно уклонившиеся вправо, пошли также на рейд.

(Описание военных действий на море 37-38 г.г. Мейдзи. Пер. с японского. СПб, 1909. Т. 1, с.35,36).

**Рассказ офицера штаба 4-го боевого отряда Мория-ма Кэйсабуро об инциденте 26 января 1904 года.**

«Наш отряд подобно гигантской змее полз по фарватеру к Инчхону и, когда половина ее тела уже обогнула о.Хати-бито (Йодольми), навстречу нам показался «Кореец». Мы должны были соблюдать миролюбивый вид вплоть до окончания высадки войск, но завидев противника, у всех мелькнула мысль – «а не захватить ли его здесь, рядом с островом, так как из Инчхона захвата видно не будет?» Но



мы продолжили движение, а через несколько минут между «Корейцем» и двумя из четырех миноносцев завязалась небольшая стычка. Уриу, конечно, был этим несколько обеспокоен, но в то же время, находясь на мостике и наблюдая за стычкой, с деланным равнодушием заметил: «Не вижу в этом совершенно никакого смысла». Удивительно, но обе стороны не получили никаких повреждений, а «Кореец» беспрепятственно вернулся в Инчхон. А мы, вновь приняв самый миролюбивый вид, зашли вслед за ним на рейд и приступили к высадке войск».

(Рассказ о великой японо-русской войне на море. – Токио: Токио Нити-нити симбун хаккосё, 1935, с. 97. Фонды ГБЛ).

#### **Рассказ об инциденте 26 января одного из офицеров мореходной канонерской лодки «Кореец»**

«26 в 2 часа 30 м. мы снялись с якоря и пошли в Артур; пройдя мили 3 и находясь еще на нейтральном рейде Чемульпо; мы встретили японскую эскадру, которую вел крейсер «Чиода» и состоящую кроме него из 2 крейсеров, бронированных с дальноточными пушками, одного броненосца и 8 миноносцев. Мы ничего не подозревая прорезали строй между крейсерами и миноносцами в расстоянии около 100 саж. От тех и других, почти вплотную. Когда мы подошли к первому крейсеру, то все орудия эскадры навели на нас, мы же, не обращая на это внимания, не снимали чехлов с орудий и не раскрепляли их. Когда мы прошли мимо крейсеров, то броненосец положил на борт и стал нам поперек дороги, наведя на нас орудия. Теперь представь себе «Кореец», это – маленькая лодка, совершенно без брони, без скорострельной артиллерии. Словом, ничто перед каждым из этих японцев, взятых в отдельности. Ну, увидев орудия, направленные на нас, мы все таки не раскрепляя орудия, взяли немного в сторону, чтобы обойти броненосец, но мы ходим 12 узлов, а он 23 и поэтому он опять-таки заслонил нам дорогу и поднял какой-то сигнал, со спуском которого 4 миноносца окружили нас и стали наводить аппараты. Тут мы окончательно убедились, что нас хотят потопить, но принимая во внимание, что рейд нейтральный, решили повернуть назад, на якорь, не открывая огня. Когда мы поворачивали, один из миноносцев пустил в нас мину; у нас сейчас же пробили тревогу, но мина прошла за кормой. Неприятное было у нас ощущение – видеть как по нас палят миной, которой даже одной достаточно, чтобы утопить нас. Мы бы могли уничтожить миноносец или два, но 5 крейсеров и броненосцы держали на нас орудия, значит утопили бы с одного залпа. Затем, тот же миноносец пустил в нас вторую мину – опять прошла за кормой, а мы все не стреляем; наконец, пущена по нас третья мина, и мы видим, что она идет прямо в середину лодки, не выдержали и сделали два выстрела, а мина, подойдя к нашему борту, вдруг нырнула и утонула. Больше нас не трогали, и мы, войдя назад на рейд, встали позади нашего крейсера «Варяг».

Русско-японская война 1904-1905 гг. Книга первая. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. – С-Петербург: 1912. с.295.

#### **Боевое донесение командира 9-го отряда миноносцев, капитана 2 ранга Ясима Дзюнкити.**

«В 14:50 в соответствии с приказом вышел в залив Чемульпо и, пройдя о.Пхальмидо, увеличил скорость и вышел вперед. В 16:30, когда намеревался занять место перед «Чиода», получил с него сигнал о том, что с якорной стоянки вышел русский корабль «Кореец». В это время я

находился в кильватере «Чиода», «Такачихо» и «Асама». В связи с тем, что русский корабль мог представлять угрозу для наших транспортных судов и для того, чтобы не потерять возможность для маневра в целях обороны наших кораблей, я предпринял в соответствии с принятым мною решением следующие действия.

Решение командира 9-го отряда миноносцев.

Цель выхода «Корейца» с якорной стоянки была неизвестна. Я предположил, что «Кореец» вышел на разведку, для обеспечения выхода другого русского корабля, «Варяга». Одновременно я оценил обстановку и посчитал, что «Кореец», сближавшийся с нашими транспортными судами, представлял для них угрозу и мог воспрепятствовать выполнению задач основного отряда на Инчхонском направлении. Считая, что задачей 9-го отряда миноносцев является уничтожение «Корейца» в случае, если он произведет хотя бы один выстрел в нашу сторону или же окажется за о. Пхальмидо, принял решение занять позицию между «Корейцем» и отрядом транспортных судов, демонстративно направить на противника торпедные аппараты, если же противник не предпримет никаких действий, то вновь принять миролюбивый вид и в соответствии с приказом командира основного отряда следовать на якорную стоянку в Инчхоне.

После того как наш отряд поравнялся с «Корейцем» был произведен поворот на 16 румбов для перестроения в боевой строй фронта в соответствии с тактической инструкцией 9-го отряда, и мы заняли позицию для первой атаки. 1-я группа («Аотока», «Хато») заняла позицию с левого борта «Корейца», то есть между ним и транспортными судами. 2-я группа («Кари», «Цубаме») заняла позицию с правого борта «Корейца», но из-за излишней поспешности в ходе преследования «Цубаме» не смог точно определить свое место и выскочил на камни.

«Дайрен-мару», увидев это перестроение, сразу же повернул и стал удаляться. Корабль противника немедленно увеличил скорость до 12 узлов и приблизился к транспортным судам. Миноносцы навели на него торпедные аппараты и на скорости 26 узлов вели преследование противника. В тот момент, когда наш отряд уже подходил к о. Пхальмидо, корабль противника изменил курс и начал циркуляцию вправо.

Опасаясь быть зажатым и в то же время решив, что наступил наиболее подходящий момент для атаки, «Кари» с дистанции 300 метров выстрелил одной торпедой. Противник, увидев идущую на него торпеду, повернул полностью руль и торпеда прошла у него за кормой. 1-я группа («Аотока», «Хато») сразу же изменила курс и пошла на сближение с противником, который в этот момент открыл артиллерийский огонь.

Это произошло в 16:40. Один снаряд противника пролетел над «Аотока», а еще четыре упали рядом с ним. Несколько снарядов были выпущены по «Кари» и «Хато», но ни одного попадания не было. «Аотока» и «Хато», считая, что наступил наиболее благоприятный момент для уничтожения противника и медлить более нельзя, вышли в атаку. «Хато» выстрелил одной торпедой, а «Аотока», оказавшись в 800-900 м. от противника, от стрельбы отказался.

В это время противник уже приближался к якорной стоянке, прекратив дальнейшее сопротивление. На миноносцах оружие привели в походное положение и в соответствии с приказом прибыли на якорную стоянку и заняли позиции – «Аотока» в 500 м от «Варяга», «Кари» в 500 м от «Корейца», а «Хато» и «Цубаме» встали на якорь за английским и французскими кораблями, которые закрыли их от «Варяга».

## Список литературы и документов

1. Аблова Н.Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае. Минск. Белорусский государственный университет. 1999.
2. Алексеев В.А. Скорость стрельбы. СПб, 1903.
3. Алексеев А.И. Охотск – колыбель русского Тихоокеанского флота, Хабаровское книжное издательство, 1958.
4. Афонин Н.Н. Канонерские лодки «Сивуч» и «Бобр». – /Л. Судостроение. – 1986. – № 9.
5. Афонин Н.Н. Эскадренный миноносец «Лейтенант Бураков». – /Гангут. 2008. – Вып. 50.
6. Бережной С.С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки. Справочник. М., Военное издательство, 1997.
7. Бескровный. Армия и флот России в начале XX в. М., Наука, 1986.
8. Бой «Варяга» у Чемульпо 27-го января 1904 года. СПб, 1907.
9. Вахтенный журнал мореходной канонерской лодки «Кореец».
10. Вахтенный журнал крейсера 1-го «Варяг».
11. Владивосток. (Газета издавалась во Владивостоке), 1883-1906.
12. Вместе с «Варягом». /Моделист-конструктор. – 1990. – № 1.
13. Восточное Поморье. Николаевск-на-Амуре, 1865-1866.
14. Военные события в Китае (1900-1901 гг.). Редактировано во 2-м бюро французского генерального штаба. СПб., 1902.
15. Головин Ю.И. Винтовые канонерские лодки береговой обороны. /Л. Судостроение. – 1986. – №1.
16. Грибовский В.Ю. Морские канонерские лодки типа «Морж». – /Л. Судостроение. 1986. – № 2.
17. Грибовский В.Ю. Морская канонерская лодка «Нерпа». – /Л. Судостроение. 1986. – № 5.
18. Грибовский В.Ю. Черников И.И. Броненосец «Адмирал Ушаков». – / СПб, Судостроение. 1996.
19. Грибовский В.Ю. Российский флот Тихого океана 1898-1905. История создания и гибели. М., 2004.
20. Добровольский Л.Ф. Какой флот необходим России? СПб, 1904.
21. Добровольский Л.Ф. Минный или слепой линейный флот? СПб, 1908.
22. Дубров К. Таблицы главнейших сведений об орудиях русского и иностранных флотов. СПб, 1885.
23. Флагман 2 ранга проф. В.Е.Егорьев. Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904-1905 гг. М., Л., Военно-морское изд., 1939.
24. Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1888-1904.
25. Золотарев В.А., Козлов И.А. Русско-японская война 1904-1905 гг. Борьба на море. М., Наука, 1990.
26. История Русско-японской войны 1904-1905 гг. Под редакцией д.и.н. И.И.Ростунова. М. : Наука, 1977.
27. История дипломатии. Том 2. М. 1963.
28. История дипломатии. Том 3. М. 1965.
29. Кавасима Сэйдзиро. Каидзе-но нихон, Токио. Нисэйся, 1914. (Япония на море).
30. Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-морского флота. (1917-1927 гг.). М.: Воениздат, 1981.
31. Климовский С.Д. Канонерская лодка типа «Гиляк». – /Судостроение. 1987. – №5.
32. Кладо Н.Л. Действия на море во время войны с Японией. Русско-японская война на суше и на море. Вып.8, СПб, изд. В.Березовского, 1906.
33. Кладо Н. Современная морская война, СПб. 1915.
34. Кокцинский. Морские бои и сражения Русско-японской войны или причина поражения: кризис управления. Изд. 2-е исправленное и дополненное. М. 2002.
35. Контр-адмирал Ю.К.Старк. Отчет о деятельности Сибирской флотилии 1921-22 гг. Морские записки. The Naval Records. Vol.X, №2, 1952; Vol.XI, №3, 1953; Vol.XII, №3, 1954; Vol.XIII, №4, 1955; Vol.XIV, №1(41), 1956.
36. «Крейсер «Тэлбот» в Чемульпо» (перевод А.Александрова) /Флотомастер. – 2004. – № 1.
37. Куропаткин А.Н. Записки генерала Куропаткина о русско-японской войне. Итоги войны. Изд. 2-е. Берлин, 1911.
38. Кутаков Л.Н. Россия и Япония. М., 1988.
39. Колчак В.И. История Обуховского сталелитейного завода в связи с прогрессом артиллерийской техники, СПб., 1903.
40. Костылев Н.А. Артиллерийские орудия XIX в. и их живучесть. Л., Военмориздат, 1940.
41. Масленников Б. Морская карта рассказывает. Изд. 2-е переработанное и дополненное. Под ред. Н.И. Смирнова, М., Воениздат, 1986.
42. Макаров С.О. Документы. Том 1, 2. М., 1953.
43. Морской сборник. СПб, 1885-1917.
44. Мельников Р.М. Мореходные канонерские лодки «Кореец» и «Манджур». /Судостроение. – 1986. – № 11.
45. Морские записки. The Naval Records. New York, 1950 – 1956.
46. Морской исторический сборник. Выпуск 4. СПб, 1993.
47. Мунэто Хироси. Хэйтэй нихонси. Токио, Синдзимбуцу орайся, 1974. (Очерки военной истории Японии. Японо-китайская и Русско-японская войны).
48. Наставление командирам батарей, групп и plutонгов эскадренного броненосца «Пересвет», Порт-Артур, 1903.
49. Новый край. Порт-Артур, (некоторые номера за 1900-1903гг.).
50. С.Осипов. Русские стреляли часто, но поражали лишь рыбу» /Аргументы и факты. – 2004. -№ 5.
51. Описание военных действий на море 37-38 г.г. Мейдзи. Пер. с японского. СПб, 1909. Т. 1.
52. Отчет британского военно-морского атташе о бое у Чемульпо (перевод А. Александрова и Ю. Пахмурина главы книги Russo-Japanese War/ Reports from Naval Attaches. Admiralty Intelligence Department). Цитируется по публикации в журнале Флотомастер. – 2004. – № 1.
53. Отчет о занятиях Морского технического комитета за 1886 год. Часть II. По кораблестроению. СПб. 1888 год.
54. Отчет о занятиях Морского технического комитета за 1887 год. Часть III. По механической части. СПб. 1890 год.
55. Отчет о занятиях Морского технического комитета за 1886 год. Часть IV. По артиллерии. СПб. 1890 год.
56. Упомынутые отчеты за 1888, 1890, 1891, 1892 годы, изданные соответственно в 1892, 1893, 1894 (два отчета).
57. Прибавление I. К отчету о занятиях Морского технического комитета по артиллерии за 1892 год, СПб, 1893 год.
58. Прибавление III. К отчету о занятиях Морского технического комитета по артиллерии за 1894 год. Беглый очерк работ по морской артиллерии с осени 1891-го по осень 1894 года, СПб, 1897 год.
59. Павлов Д.Б., Петров С.А. Тайны Русско-японской войны. М., 1993.
60. Пак Чон Хе. Русско-японская война 1904-1905 гг. и Корея. М. РАН, 1997.

61. Петров В. Русский Шанхай. /Проблемы Дальнего Востока. – 1991. – № 4.
62. Полутов А.В. Десантная операция японской армии и флота в Инчхоне 8-9 февраля 1904 года. Часть 1 и 2. /Морская кампания. – 2007. – № 7, 10.
63. Правила артиллерийской службы на судах флота 1890 Отдел 1. № 2. СПб, 1891.
64. Путешествие государя императора Николая II на Восток (в 1890-1891). Составлял кн. Э.Э. Ухтомский. Иллюстрировал Н.Н. Карозин, в 2 томах. Лейпциг, Ф.А. Брокгауз, 1895.
65. Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-японской войны 1895-1907, М-Л, Ан. СССР, 1947.
66. Руководство по морской практике. Составил В.Вахтин. Часть 2. СПб, 1906.
67. Русско-японская война. Документы. Отдел III. I-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая. Действия на Южном морском театре войны. Выпуск 1-й. Период командования флотом Вице-Адмирала Старка. Издание исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 г.г. при Морском Генеральном Штабе. СПб, 1911.
68. Русско-японская война 1904-1905 гг. Книга первая. Действия флота на Южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. СПб, 1912.
69. Русско-японская война. (Донесения командующих японской армии и флота). Т.1. СПб., 1907.
70. Сборник Постановлений по Морской артиллерии по 1890 год. СПб, 1890.
71. Сворцов А.В. Четыре штурма фортов Таку. – /Гангут. 2011. – Вып. 66.
72. Сворцов А.В. Канонерская лодка Сибирской флотилии «Гиляк». – /Гангут. 1996. – Вып. 21,22 и 23.
73. Сворцов А.В. Канонерские лодки Порт-Артурской эскадры. – /Судостроение. 2004. – № 4.
74. Слеваковский А.Б. Религия Синто и войны. Лениздат. 1987.
75. Генерал-майор А.И.Сорокин. Оборона Порт-Артура. Русско-японская война 1904-1905 г.г. М., Военное издательство. 1954.
76. Смирнов Г. Смирнов В. Потомки канонерки «Рендел». – /Моделист-конструктор, 1976.
77. Смирнов Г. Смирнов В. Русские канонерки в бою. – /Моделист-конструктор, 1976.
78. Игорь Смирнов. Русские военные моряки на Тихом океане. СПб. NIKA, 2011.
79. Современная летопись Дальнего Востока. Владивосток, 1900-1905.
80. Сулига Сергей. Корабли Русско-японской войны 1904-1905 гг. Российский флот. Серия «Арсенал». М.: Аскольд, 1993.
81. Сулига Сергей. Корабли Русско-японской войны 1904-1905 гг. Японский флот, б/м, б/г
82. Титушкин С.И. Корабельные пушки эпохи парового и броненосного флота. – /Судостроение. – 1989. – № 11.
83. Инж. Мех. Капитан 1 ранга И.Л.Де Франк. Чемульпо. Воспоминания о пережитом. – /Морские записки, т.2, №1, 1944.
84. Федоров М.Р. Командир «Корейца». – /СПб, Судостроение. – 2005. – № 5.
85. Шершов А.П. История военного кораблестроения. СПб. Полигон, 1994.
86. Широкопад А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск, ТРАС. Харвест, 2000.
87. Янчевецкий Д.Г. У стен недвижного Китая. Изд. П.А.Артемова, СПб – Порт-Артур, 1903.
88. Янчевецкий Д.Г. 1900. Русские штурмуют Пекин. М. Яуза, ЭКСМО, 2008.
89. Яцыно И.А. Курс морской артиллерии. Часть 2, 3. Орудия, стрельба, определение расстояний на море, орудийные станки, о снарядах. СПб, 1897.
90. Яцыно И.А. Курс морской артиллерии. Часть 2, 3. Орудия, стрельба, определение расстояний на море, орудийные станки, о снарядах. Изд. 4. Петроград, 1915.
91. E.Falk. Togo and the rise of Japanese sea power. Longmans, Green & Co., New York. 1936.
92. T. Cowen. The Russo-Japanese War. Edvard Arnold, London, 1904.
93. A.Meurer. Seekriegsgeschichte in Umrissen. Koehler. Berlin, 1925.
94. OFFICIAL HISTORY (NAVAL AND MILITARY) of THE RUSSO-JAPANESE WAR. FO BE COMPLETED IN THREE VOLUMES. VOL.1. TO 24 th AUGUST, 1904. PREPARED BU THE HISTORICAL SECTION OF THE COMMITTEE OF IMPERIAL DEFENCE. London: 1910.
95. The naval battles of the The Russo-Japanese War by captain Togo. Gogakukyokwai, Tokyo.1907.
96. Japan,s Fight for Fridom/Told by H.W.Wilson. London, 1904.

#### Архивные документы

РГА ВМФ: Фонд 417, оп. 1, д. 279 – О плавании к/л «Кореец» от Кронштадта до Александрии с 8 июня по 31 декабря 1887 г. Приложение;

Фонд 417, оп. 1, д. 352 – О плавании к/л «Кореец» от Александрии до Владивостока и к острову Сахалин с 2 января 1888 по 29 сентября 1889 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 453 – Описание портов: Артура, Вэйхайвея, Талиенваня, Цусимского пролива, бухт Маглай и Пирай с приложением фотографий при плавании к/л «Бобр» и «Кореец» с 28 декабря 1888 по январь 1890 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 677 – О плавании к/л «Кореец» в Тихом океане с заходом в порты Японии, Китая и Индокитая с 1 ноября 1890 по 25 октября 1891 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 745 – Отчеты, рапорты и переписка о морском смотре эскадры в том числе и «Корейца», возвратившегося из похода с 27 апреля 1891 по 12 июня 1893 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 927 – О плавании к/л «Кореец» в Японском, желтом и Восточно-Китайском морях с 15 августа 1892 по август 1894 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 1236 – Отчет об инспекторском смотре к/л «Кореец», возвратившейся из плавания с 1892 по 1893 гг. (19 марта 1894 г.);

Фонд 417, оп. 1, д. 1266 – Рапорты о плавании к/л «Кореец» из Владивостока в Корею с 28 мая 1894 по 11 января 1895 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 1343 – Материалы о ледокольных работах во Владивостоке. Фотографии о выводе канонерских лодок «Манджур» и «Кореец» в марте 1895 года.;

Фонд 417, оп. 1, д. 1372 – О плавании к/л «Манджур» и «Кореец» в Тихом океане у берегов Японии и Кореи с 28 января 1895 по 30 декабря 1898 гг.;

Фонд 417, оп. 1, д. 1768 – Рапорт о назначении судна для охраны котикового промысла в Беринговом море и рапорт о плавании к/л «Кореец» у Командорских островов с 28 января по октябрь 1898 г.;

Фонд 417, оп. 1, д. 1945 – О плавании к/л «Кореец» в Японском, Желтом и Восточно-Китайском морях с 2 января 1899 по 29 декабря 1903 гг. План обороны Нагасаки. 1900 г.



**Катаев Виктор Иванович**

**«КОРЕЕЦ» в лучах славы «Варяга».  
Всё о легендарной канонерской лодке**

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15  
Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5  
Тел. (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**  
E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**International Sales:** International wholesale customers should contact  
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.  
[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформ-  
лении, обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2115, 2117, 2118. E-mail: [vipzakaz@eksmo.ru](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)**

**Оптовая торговля бумажно-беловыми  
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**  
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).  
e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.  
**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.  
**В Казани:** Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.  
**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.  
**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.  
**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.  
**В Новосибирске:** ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3. Тел. +7 (383) 289-91-42.  
E-mail: [eksmo-nsk@yandex.ru](mailto:eksmo-nsk@yandex.ru)  
**В Киеве:** ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.  
**Во Львове:** ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.  
**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.  
**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.  
[rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**

**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**  
Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.  
Волгоградский пр-т, д. 78. Тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.  
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.  
**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**  
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать 10.11.2012.  
Формат 84x1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44 . Тираж 1700 экз.  
Зак. № 3728

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.  
Home page – [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)

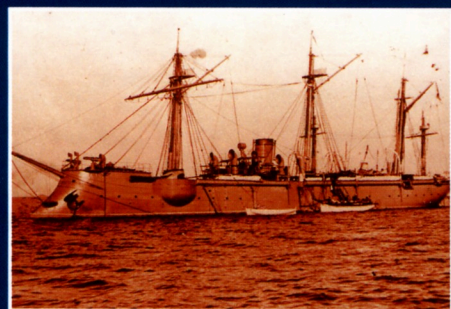


ISBN 978-5-699-61028-0



9 785699 610280 >





***Мы пред врагом не спустили  
славный Андреевский флаг.  
Нет! мы взорвали «Корейца»,  
нами потоплен «Варяг»...***

Новая книга от автора бестселлера «Крейсер "Варяг"»! Полная история прославленной канонерской лодки «Кореец», ее создания, 18-летней беспорочной службы и бессмертного подвига. Детальное, в мельчайших подробностях (вплоть до особенностей устройства дальнометров и окраски в разные годы) описание ее конструкции, вооружения, прицельных приспособлений, средств связи, навигации и сигнализации, а также сравнительный анализ эксплуатационных характеристик. КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ НА МЕЛОВАННОЙ БУМАГЕ ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА. Всё о разработке проекта мореходных канонерских лодок для «Восточного океана», постройке головного корабля серии на стокгольмском заводе Bergsunds Mekaniska Verkstads Nya AB и службе «Корейца» в составе Сибирской флотилии и эскадры Тихого океана. Малоизвестные подробности его участия в «дипломатии канонерок» – демонстрации силы на рейде Чифу, заставившей японцев отказаться от притязаний на Ляодунский полуостров с Порт-Артуром, и международной операции по взятию «морских ворот Пекина» крепости Таку (177 тяжелых орудий в 5 фортах), в ходе которой «Кореец» получил 6 попаданий, потеряв более 30 человек. И, наконец, глубокий анализ легендарного боя у Чемульпо, включая эксклюзивные рисунки очевидцев и фотографии, запечатлевшие как ход сражения, так и момент взрыва «Корейца».



ISBN 978-5-699-61028-0



9 785699 610280