

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

Носимые миноносцы фирмы «Торникрофт»

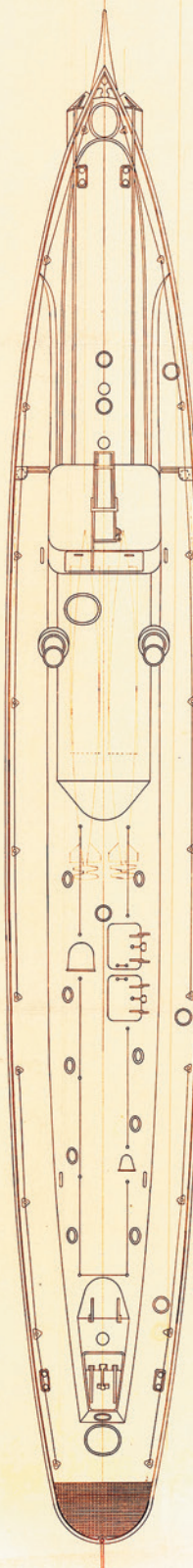
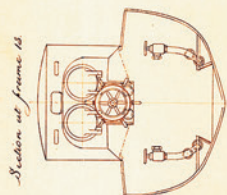
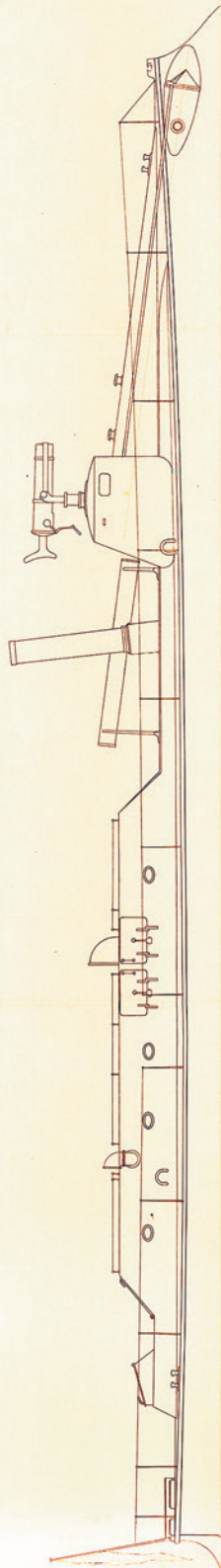
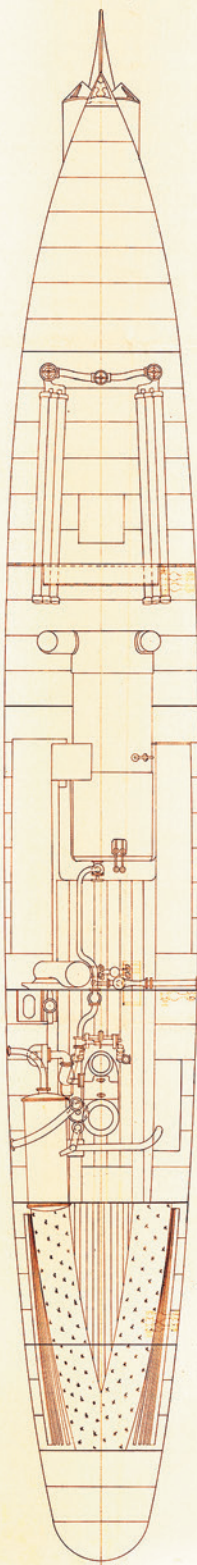
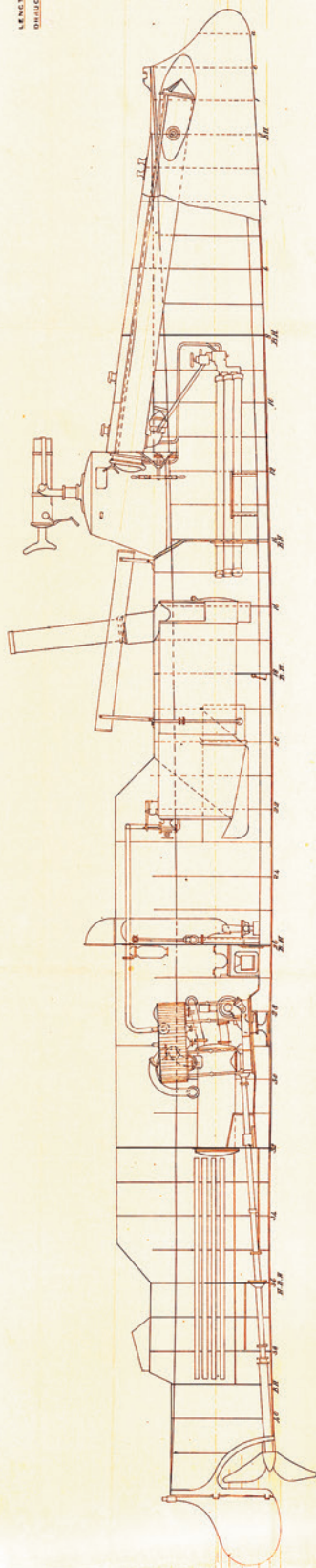
Авизо типа «Агостино Барбариго»

Заводской пароход «Шрапнель»



— GENERAL ARRANGEMENT OF 2ND CLASS TORPEDO BOAT —
 — FOR —
 — IMPERIAL GERMAN GOVERNMENT —

LENGTH 63'-6"
 BREADTH 14'-3"
 DEPTH 5'-6"
 WEIGHT 1,100 tons



Scale 1 inch to 1 foot

JOHN I. THORNTON & CO. LONDON
 ENGINEERS AND ARCHITECTS
 1, ABchurch Lane, LONDON, E.C. 4

№ 1789

1914

Проект миноносца 2-го класса, подготовленный Торникрофтом для флота Германии (будущий Th 2)

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

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

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор:

Ответственный секретарь:

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.ru

Подписано к печати 12.12.2019

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

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

СОДЕРЖАНИЕ

Е. Целиков

Авизо типа «Агостино Барбариго» 1

А. Дашьян

**Ранние миноносцы фирмы «Торникрофт»
(продолжение) 31**

Н. Митюков

Заводской пароход «Шрапнель» 49

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 09:00 – 15:00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>

Тел.: +7(495)363-62-29

В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47).
Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10:00 – 17:00.

Редакция благодарит Нурлана Халилзаде за помощь

На 4-й странице обложки: модель (на переднем плане) и фрагмент кормовой части корпуса миноносца «Defender» в экспозиции музея «Lyttelton Torpedo Boat Museum» (Литтлтон, Новая Зеландия).

Авизо типа «Агостино Барбариго»

Евгений Целиков

Авизо «Агостино Барбариго» и «Маркантонио Колонна», вкуче со строившимися тогда бронированными гигантами, были теми кораблями, с постройки которых началось обновление итальянского флота после Лиссы и «темного десятилетия». Хотя эти корабли никогда не участвовали в войнах и сражениях, они активно использовались в действиях флота, служившего орудием решения внешнеполитических проблем того периода. Также их судьба тесно связана с началом итальянской колониальной экспансии в Восточной Африке. Обо всех этих событиях «спокойного XIX века» мало что известно широкому кругу читателей.

Авизо в итальянском флоте

В качестве самостоятельного класса авизо выделились в середине XIX в. Первые паровые фрегаты и корветы, особенно колесные, были слишком большими для первых маломощных паровых машин, и, как следствие, эти корабли оказались не очень быстроходными и маневренными. Чувствовалась потребность в легком и быстроходном паровом корабле для задач, которые во флотах парусной эпохи выполнялись малыми корветами, шлюпами или бригами, иногда даже небольшими быстроходными тендерами, служившими в роли курьеров между портами и эскадрой для срочной передачи сообщений и приказов.

Так родились первые авизо, уже само название которых (авизо — извещение о чем-либо), говорило о стоявших перед ними задачах. До широкого распространения радио этим термином обозначали скоростные корабли среднего размера, назначением которых являлись разведка, связь между соединениями кораблей или побережьем, крейсерование и стационарная служба при дипломатических представительствах в иностранных портах. Но более всего эти маленькие корабли раскрыли свои возможности в роли разведчиков при эскадре. Будучи быстрее любого парусника, из-за изменчивости ветров часто вынужденного следовать не кратчайшим курсом, они лучше всего подходили для этих задач.

Однако малые размеры имели и свои минусы — как в отношении мореходности, так и в отношении автономности. Вооруженные двумя-четырьмя небольшими пушками, авизо были непригодны для серьезного боя. Неизбежно, эти корабли стали значительно прибавлять в размерах — особенно, после появления винтового движителя. Класс авизо возник и наибольшее распространение получил в странах средиземноморья, где ограниченный театр боевых действий с благоприятными погодными условиями не требовал ни большой дальности плавания, ни хороших мореходных качеств от кораблей.

История итальянского флота в его современном понимании началась 17 ноября 1860 г., когда под единым командованием объединились существовавшие на тот момент флоты небольших государств Апеннинского полуострова — Сардинского и Неаполитанского (иногда называемого Бурбонским) королевств, герцогства Тосканы, Папского государства, а также Сицилийского флота Гарибальди. Спустя четыре месяца, 17 марта 1861 г., в день провозглашения Королевства Италия, королевским декретом флоту присваивалось официальное наименование — Итальянский Королевский флот — *Regia Marina Italiana* (Реджиа Ма-

рина). На момент создания флота в его составе имелось восемь авизо (все колесные). Три из них происходили из сардинского флота, пять — из бурбонского и один был передан гарибальдийским флотом. Причем, некоторые из них были просто подходящими по характеристикам уже готовыми пароходами, купленными флотом. В период с 1862 по 1888 гг. в строй вступили еще 10 кораблей этого класса, из них 3 колесных и 7 винтовых. Тем не менее, в развитии кораблей класса авизо итальянского флота не наблюдается какой-либо системы. В период до войны 1866 г., когда флот активно пополнялся кораблями, а доктрина была наступательной, авизо специализированной постройки стали лишь однотипные, колесные, «Мессаджери» и «Эсплораторе». После Лиссы флот в глазах общественности был дискредитирован, и его доля в бюджете страны была значительно сокращена. В этот период был достроен лишь заложенный еще до войны винтовой авизо «Ведетта».

В начале 1872 г. занявший пост морского министра контр-адмирал Аугусто Риботи внес в парламент страны проект закона о флоте. В соответствии с ним главной задачей Реджии Марини провозглашалась защита своего побережья от вторжения более сильного противника, под которым подразумевался флот республиканской Франции. К этому времени Франция, в основном, оправилась от проблем связанных с поражением в войне с Пруссией, в ее правящих кругах задавали тон промонархические партии, опиравшиеся на мощную поддержку Католической церкви и предлагавшие вторжением в Италию восстановить в правах Папу Римского.*

В воздухе «запахло порохом». Но если итальянские генералы утверждали, что армия сможет отразить вторжение, то флоту, впавшему в анабиоз после Лиссы, противопоставить было нечего — флот Третьей республики в войне с Пруссией не пострадал и уверенно занимал второе место в мировой табели о рангах. Исходя из этих реалий Аугусто Риботи предложил принять сугубо оборонительную доктрину, но просил парламент увеличить финансирование флота до 7 500 000 лир в год, заявив, что в противном случае, из-за возрастающей стоимости кораблей новых типов, Реджия Марина прекратит свое существование через 20 — 30 лет. Парламентарии согласились с его доводами, но имеющийся дефицит бюджета позволял надеяться на выделение запрошенных им сумм не ранее 1876 г. В результате проект закона о флоте так и не был принят.

Принять его удалось лишь при новом морском министре контр-адмирале Сен-Боне, во второй половине 1873 года.

Как пишет Теодор Ропп: «Принятая итальянцами военно-морская политика базировалась на трех принципах: французском акцентировании внимания на техническом прогрессе, английской рациональной организации флота, и германской оборонительной стратегии». Поползновения французов способствовали перемене общественного мнения в пользу флота, и помогли определить основную его цель — оборону побережья Италии. В итальянской системе нашлось место и особенностям германской системы — «легкой кавалерии» состоящей из береговых наблюдательных постов, телеграфной связи и посыльных судов — и «тяжелой кавалерии» — броненосцев, которые должны были идти навстречу противнику, пытающемуся высадиться на итальянский берег и задержать вражескую атаку до подхода сухопутных сил к месту событий. Техническим воплощением новой кораблестроительной программы занялся генерал-инспектор Корпуса корабельных инженеров Бенедетто Брин — один из самых выдающихся корабель-

* Итальянские войска 20 сентября 1870 г. вошли в Рим, и на этом объединение страны фактически было завершено. Официально присоединение Папской области к Королевству Италия произошло 9 октября того же года, а 26 января 1871 г. Рим был провозглашен столицей Италии.

Интернет



Колесный авизо «Мессаджери»

Интернет



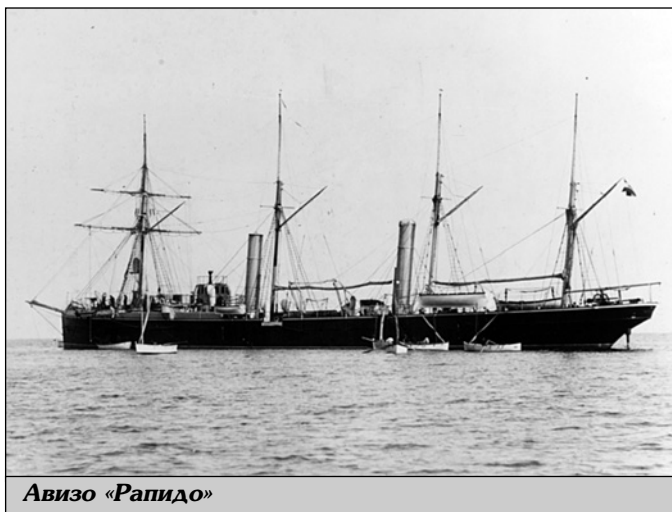
Колесный авизо «Балено»

Giorgio Perodi

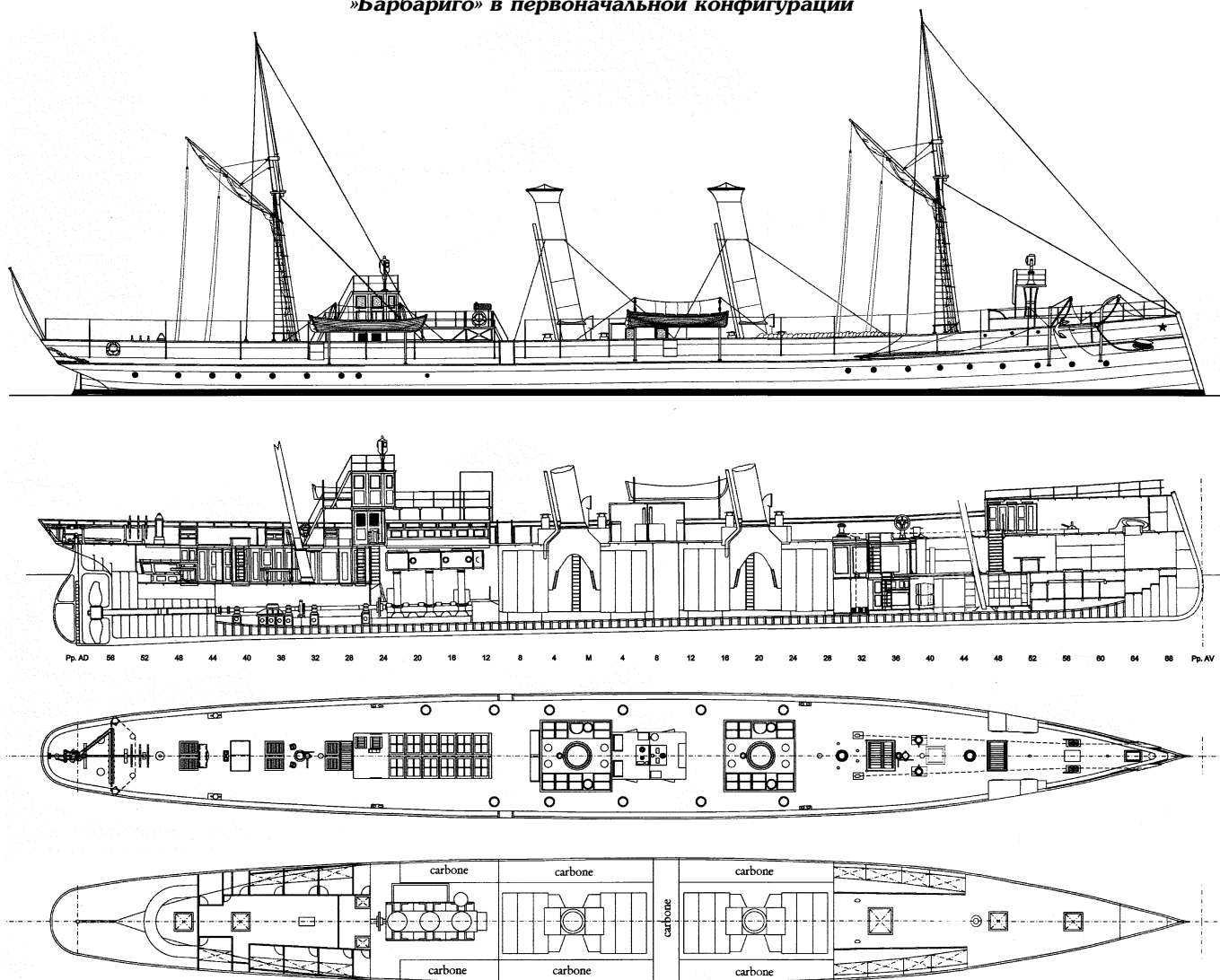


Авизо «Стаффетта»

Navi e Armatori



Авизо «Рапидо»

«Барбариго» в первоначальной конфигурации

ных инженеров Европы, «превративший итальянский флот в испытательный полигон для новых технических решений, его флот был флотом, в котором главную роль играла техника». Первыми образцами нового флота стали заложенные в 1873 г. броненосцы «Дуилио» и «Дандоло», в 1876 г. началась постройка «Италии» и «Лепанто». Для обеспечения их действий в составе флота предполагалось иметь три авизо 1-го ранга с ходом в 15 уз и четыре 2-го ранга с 13-узловой скоростью. Из имевшихся в наличии кораблей класса авизо этим требованиям, и то с большой натяжкой, удовлетворяли только «Эсплораторе», «Мессаджеро», маленький «Балено», скорость которого в результате модернизации довели до 13 уз и «Сирене» с ее формальными 12 уз. В 1873 г. были заложены «Стаффетта» и «Репидо» — довольно крупные корабли водоизмещением около 1500 т, но сильно отличавшиеся по составу вооружения.

Для того, чтобы производить разведку и оповещать о приближении противника, авизо должны были превос-

ходить по скорости все его более мощные корабли. В соответствии с этими требованиями были заложены однотипные «Агостино Барбариго» и «Маркантонио Колонна». Водоизмещение которых, в сравнении с предшественниками, было резко снижено для достижения высокой скорости, требовавшейся для службы при эскадре.

Проектирование

Проект авизо типа «Агостино Барбариго» был разработан Бенедетто Брином в 1875 г. в качестве малого корабля с высокой скоростью и легким вооружением для службы при эскадре и в качестве стационара. Новые авизо должны были соответствовать двум главным условиям:

- развивать скорость, при которой они могут служить посыльными судами при эскадре;
- иметь паровую машину такой системы, которая обеспечит наибольшую экономичность.

Последнее требовалось, главным образом, для того, чтобы новый корабль во время службы стационаром на переходах между портами Средиземного моря не расходовал много угля. Кроме того, новый авизо, по возможности, должен был иметь умеренные размеры и небольшой экипаж. Для выполнения этих условий Брин считал целесообразным использовать для постройки корпуса сталь, как более выгодный с точки зрения весовой отда-

**Бенедетто Брин**

чи материал, позволяющий существенно — до 25 % — снизить вес корпуса.*

Основные кораблестроительные элементы, выполненные в соответствии с данными требованиями, оказались такими:

- длина наибольшая — 68,11 м;
- длина между перпендикулярами — 66,00 м;
- ширина наибольшая — 7,352 м;
- осадка средняя с нормальным запасом угля в 80 т — 3,145 м;
- соответствующее водоизмещение — 670 т.

Высший совет флота (*Consiglio superiore di marina*), рассмотрев проект, высказал о нем положительное мнение при условии, что новый корабль достигнет скорости около 16 узлов. После этого Морское министерство одобрило проект, и Арсеналу Венеции был выдан заказ на строительство корпуса.

Конструкция

Силуэту корабля были приданы стремительные очертания, подчеркивавшие его назначение и задававшие значительным наклоном двух легких мачт и двух дымовых труб, заметным изгибом (седловатостью) корпуса с таранным форштевнем и кормой с высоким подзором, а также минимумом надстроек, сгруппированных ближе к корме.

Корпус

Для достижения высокой скорости хода было выбрано довольно большое для кораблей тех лет отношение длины к ширине, как у минных кораблей той поры.

Для повышения мореходности авизо получил полубак, занимавший примерно 1/5 длины корпуса, и высокий глухой фальшборт. Ахтерштевень и рулевая рама имели понижение в корму ниже линии киля, из-за диаметра винта почти равного осадке. В нормальном грузу корабль имел небольшой дифферент на корму.

Как уже говорилось, для корпусных конструкций использовалась сталь. Поперечный набор корпуса состоял из 124 шпангоутов, которые нумеровались от миделя в нос и корму. Из них в нос шло 68 шпангоутов, в корму — 56. Шпация, по расчетам автора, составляла 0,5 м.

Корпус с небольшим полубаком, разделялся на девять водонепроницаемых отсеков. Продольные угольные ямы находились в районе машинного и котельного отделений, и формировались двумя продольными переборками, вкупе с обшивкой корпуса. Поперечная угольная яма находилась между 7-м и 10-м носовыми шпангоутами. Угольные ямы были очень объемными для такого небольшого корабля. Они занимали около трети длины (25 м), а в ширину на миделе доходили до полутора метров.

Корабль имел двойное дно на протяжении 53,5 м — от 63-го носового шпангоута до 44-го кормового.

Падуба имелась одна — верхняя — и две платформы — носовая и кормовая, разделенные отсеками, занятыми силовой установкой. Помещения личного состава находились в носовой части, офицерские — в корме. Корабли имели минимум надстроек, расположенных позади дымовых труб, с довольно обширным мостиком, располагавшимся над световым люком машинного отделения. Крылья мостика выходили за очертания борта, что облегчало

управление кораблем. Корабли имели две мачты с вспомогательным парусным вооружением шхуны. На полубаке имелась прожекторная площадка для 40-см прожектора. Якоря применялись адмиралтейского типа. Оба корабля с самого начала отличались тем, что на «Маркантонио Колонна» в корме был устроен небольшой квартердек, на котором размещались две митральезы. «Агостино Барбариго» такой надстройки в корме не имел.

Силовая установка

Что касается силовой установки, то предпочтение было отдано паровой машине вертикального типа системы компаунд. Машины такого типа в то время устанавливались не только на «Барбариго» и «Колонну», но и на другие строящиеся в Италии боевые корабли: такие как «Италия», «Лепанто», «Прована», «Вениеро» и «Вольтурно». Машина для головного корабля была заказана известной лондонской фирме Penn & Sons. Машина с тремя цилиндрами одинакового диаметра на полных ходах работала как машина прямого расширения пара, и все три цилиндра работали как цилиндры высокого давления. На малых и средних ходах, за счет переключения золотникового привода, машина работала по принципу машины компаунд, с подачей пара в один цилиндр, работавший в качестве цилиндра высокого давления, а затем перепускался в два других, которые совместно работали как цилиндры низкого давления. Таким образом, повышалась экономичность и увеличивалась автономность, но за счет снижения скорости. Машина должна была развивать 1700 (индикаторных) л.с. при 120 оборотах в минуту при давлении пара в котлах 60 фунтов на квадратный дюйм (4,21 кг/см²).

Как уже говорилось, для «Барбариго» машина была построена лондонской фирмой Penn & Sons, а для «Маркантонио Колонны» по технической документации английской фирмы, ее должен был изготовить один из итальянских заводов.

Морское министерство, представило в Высший Совет Флота проект договора на изготовление машины и запросило мнение Совета, какому из предприятий можно его поручить, чтобы гарантированно получить машину, по своим качествам и точности изготовления не отличающуюся от изготовленной за границей. На основании этого запроса Совет на своем заседании 25 октября утвердил условия спецификации и цену на изготовление машины, высказав мнение, что только два итальянских завода в состоянии выполнить этот заказ: Ансальдо (*Giovanni Ansaldo & C'*) в Сампьердарена и Гуппи ди Наполи (*Guppy di Napoli*).

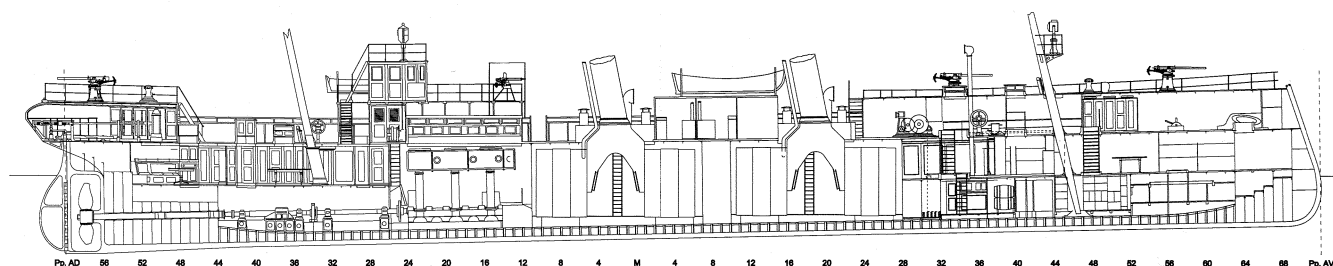
Поскольку последнее предприятие получило подряд на изготовление оборудования по осушению Венецианского дока, в дополнение к другим, уже выполняемым работам, Совет счел, что для справедливого распределения заказов Морского министерства национальной промышленности, изготовление машины для «Маркантонио Колонны» должно быть поручено заводу Ансальдо.

На корабле устанавливалось четыре цилиндрических котла, дымоходы которых выводились в две высокие дымовые трубы, имевшие в верхней части короткие воронки, что увеличивало тягу в котлах. Котлы размещались в двух котельных отделениях, разделенных поперечной угольной ямой. Силовая установка в эксплуатации оказалась надежной и не вызывавшей нареканий.

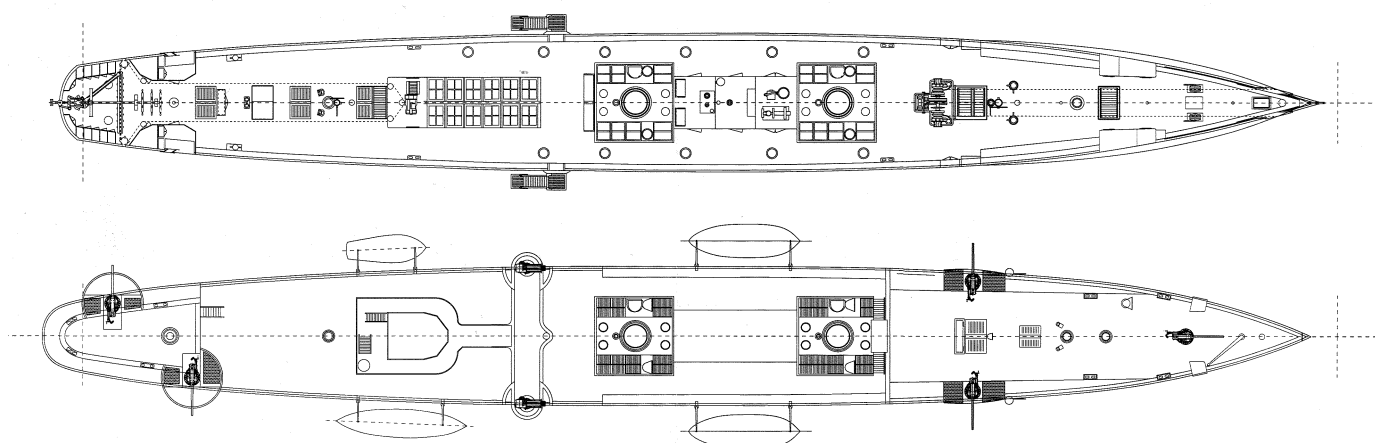
Винт «Барбариго» диаметром 3,648 м был двухлопастным, с переменным шагом лопастей, которые могли фиксироваться в трех положениях (5,472 м, 4,864 м и 4,256 м), когда корабль находился в сухом доке. На «Колонне» устанавливался винт Гриффитта с тремя подвижными лопастями**, что привело к небольшому увеличению эффективности.

*Так утверждают итальянские авторы. Но это кажется сомнительным — сталь подешевела только, когда Сименс и Мартен изобрели свой способ выплавки стали. Скорее всего, корабль строился из железа или низкоуглеродистой стали.

** Винт с подвижными лопастями, является разновидностью винта регулируемого шага. Но если у винта регулируемого шага лопасти обычно можно зафиксировать всего в нескольких положениях, то у винта с подвижными лопастями эти возможности намного больше, так как лопасти вращаются на 360 градусов.



«Колонна» после модернизации 1895-97 годов



Вооружение

Артиллерийское вооружение первоначально включало в себя пять скорострельных 75-мм пушек типа N, расположенных одна в носовой части и четыре по бортам (по две с каждого борта), защищенных фальшбортом, и две митральезы*.

75 мм пушка №1 изготавливалась из бронзы, длина ствола 20,7 калибров, число нарезов — 12, нарезка справа налево, затвор клиновидный, длина наибольшая 5 футов 8 дюймов (1,727 м), длина нарезной части ствола 52 дюйма (1,32 м), зарядная камера длиной 10,2 дюйма (0,25 м), вес — 0,29 т. Пушка могла устанавливаться как на станок обр. 1886 г., так и на колесный лафет (для использования десантной партией).

После модернизации, проведенной в 1889-1890 гг. на корабле были установлены стальные 57-мм пушки типа N (Норденфельда), которые устанавливались на станке образца 1886 г. на центральном штыре с боковым расположением тормозов отката и противооткатными пружинами. Длина ствола 43 калибра, нарезка слева направо, затвор — клиновидный.

Какие митральезы устанавливались на корабль изначально, точно не известно. Ясно только, что они были ружейного калибра. Впоследствии их заменили на четырехствольные митральезы Норденфельда калибром 1 дюйм (25,4 мм), которые изготавливались из стали, с длиной ствола 41 калибр. Четыре ствола, на центральном штыре, с правой нарезкой типа Генри.

В 1885 г. командир «Колонны» внес предложение об изменении вооружения корабля, но оно не было принято.

Модернизации

В течение своей долгой службы, «Барбариго» и «Колонна» подвергались нескольким ремонтам и модернизациям, некоторые из которых внесли заметные изменения в конструкцию и внешний вид корабля.

Во время ремонта, проведенного с лета 1889 г. по весну 1890 г., помимо всего прочего, было произведено вышеупомянутое изменение вооружения.

Работы, осуществленные в 1895-1897 гг. и частично в 1898 г., привели к полной модернизации кораблей: два авизо были вытасканы лебедками на стапеля верфи Кастелламаре-ди-Стабия и подвергнуты полной перестройке корпуса и механизмов с заменой котлов.

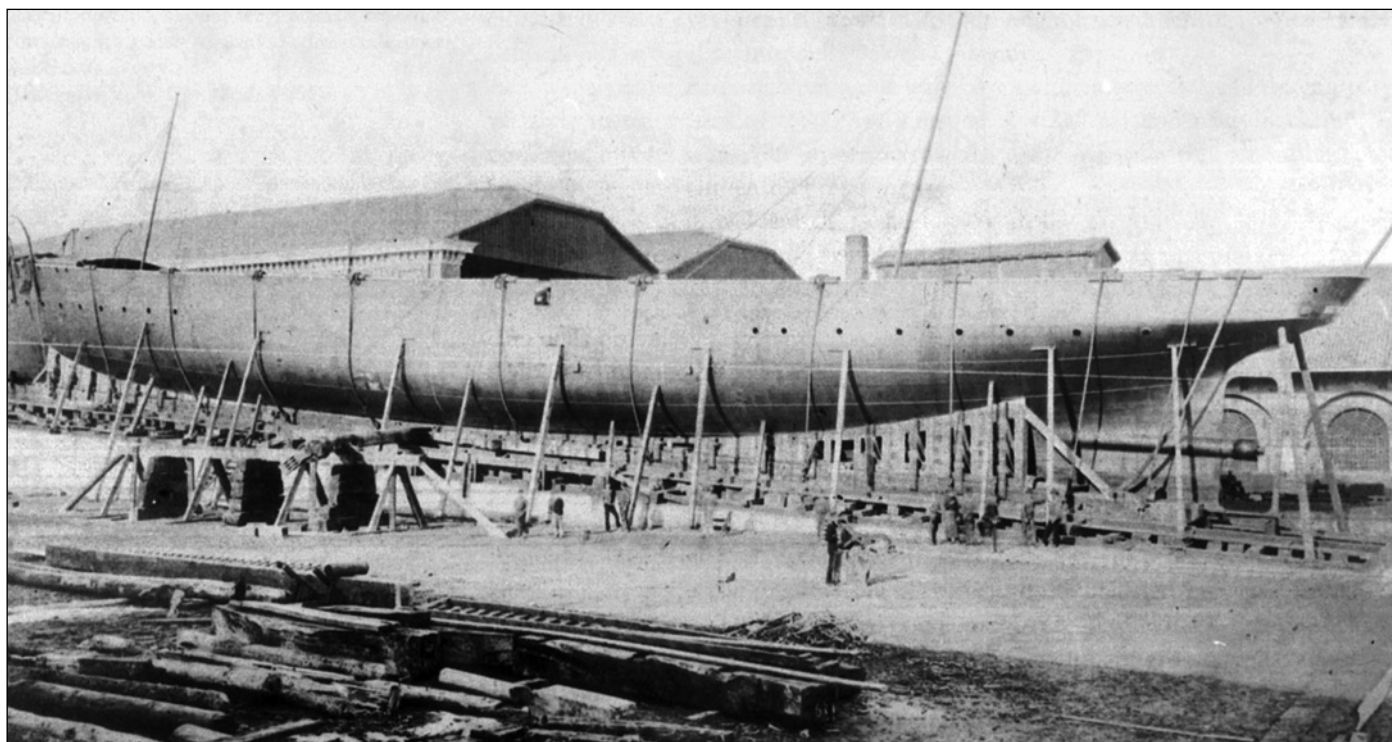
После повторного спуска на воду они были переведены в Арсенал Неаполя, где на них было заменено все электрооборудование. В частности, в специальную надстройку на верхней палубе между дымовыми трубами было установлено более мощное динамо с приводом от паровой машины фирмы Този. Дымовые трубы с короткими воронками в верхней части и срезом трубы параллельным верхней палубе, теперь стали полностью прямыми, со срезом перпендикулярным оси трубы и со специальными дугами для закрывания их брезентом от попадания воды. Проектор, судя по чертежам, был перенесен на площадку на фок-мачте. Но на всех доступных фотографиях эта площадка пустует.

На «Барбариго» рубка была увеличена с добавлением штурманского помещения, и был удлинен полубак, но в меньшей мере, чем у «Колонны», так, что два носовых бортовых орудия оставались на верхней палубе, где для них были устроены небольшие спонсоны с откидной верхней частью для удобства стрельбы. Кормовые орудия также получили некое подобие спонсонов, но значительно меньшего размера.

На «Колонне» два 57-мм орудия были перенесены на четвертьдек, где их установили диагонально по бортам — правое на 48-м кормовом шпангоуте, левое — на 57-м. Полубак был значительно удлинен, и он мог вместить все три пушки. Митральезы были перенесены на крылья мостика на обоих кораблях.

По поводу установки торпедного аппарата «итальянские товарищи» расходятся во мнении. То ли он устанавливал-

* Об установке носовой пушки итальянские авторы пишут, что обнаруженные чертежи и некоторые документы, говорят, что в действительности, «Барбариго» изначально нес только четыре 75-мм пушки, расположенные по бортам.



Корпус «Барбариго» на стапеле в Венеции. Август 1879 г.

ся изначально, то ли при перевооружении. В справочниках тех лет, в составе вооружения этих авизо, упоминается 14-дюймовый (356-мм) торпедный аппарат. Но во время постройки кораблей торпеда как оружие была в зачаточном состоянии, и сомнительно, чтобы во второй половине 1870-х гг. на авизо устанавливался торпедный аппарат. А вот спустя 8-10 лет это уже было вполне возможно. Автору удалось обнаружить в парламентском отчете командующего Постоянной эскадрой за 1885-1886 гг. следующие сведения, касающиеся «Барбариго» и «Колонны»:

«...был утвержден проект по установке на борту подводного торпедного аппарата и модернизации артиллерии, были проведены работы по его реализации, из которых стоит упомянуть об увеличении полубака, чтобы компенсировать место, занимаемое торпедным аппаратом». То есть, полубак на обоих кораблях был увеличен, чтобы компенсировать объем помещений, занятых под установку торпедного аппарата. Из чего следует, что торпедный аппарат на обоих авизо был установлен не изначально, а только во время изменения состава вооружения.

Еще в июне 1885 г., командир «Маркантонио Колонны», капитан 2 ранга Беттоло предложил изменить вооружение авизо. Принимая во внимание, что авизо были быстроходными кораблями с значительной автономностью, он, отмечая опасность миноносцев, утверждал, что такой корабль как «Колонна», с его скоростью и автономностью может быть: *«очень эффективен, чтобы произвести торпедное нападение на более крупные корабли и чтобы использовать против миноносцев (более) подходящие митральезы и скорострельные орудия вместо 75-мм артиллерии, присутствие которой теперь кажется более оправданным необходимостью производить салют, а не идей придать кораблю какой-либо военный характер. «Колонна» тогда, вооружившись торпедами, мог преподнести агрессивный сюрприз вражескому кораблю, следуя с ним контркурсом и, будучи атакованным эскадрилей миноносцев, мог бы*

иметь основания для стрельбы из митральез.» В январе 1886 г. Беттоло конкретизировал свою идею, предложив вооружение из двух скорострельных 75-мм пушек, десяти митральез и надводного торпедного аппарата в носовой части. Это превращало авизо в подобие минных крейсеров типа «Гойто», вступавших тогда в строй Реджия Марины, но их торпедное вооружение было гораздо существеннее и состояло из пяти торпедных труб. Как уже говорилось, его предложение не было принято.

Экипаж

Экипаж по штату состоял из 8 офицеров и 81 унтер-офицера и матроса. Офицерский состав включал командира, как правило капитана 2 ранга, старшего офицера (в итальянской традиции именуемого вторым командиром) в звании лейтенанта,* трех строевых офицеров в звании мичмана, а также старшего машиниста 2 класса, медика 2 класса и корабельного ревизора в чине комиссара 2 класса.

Окраска

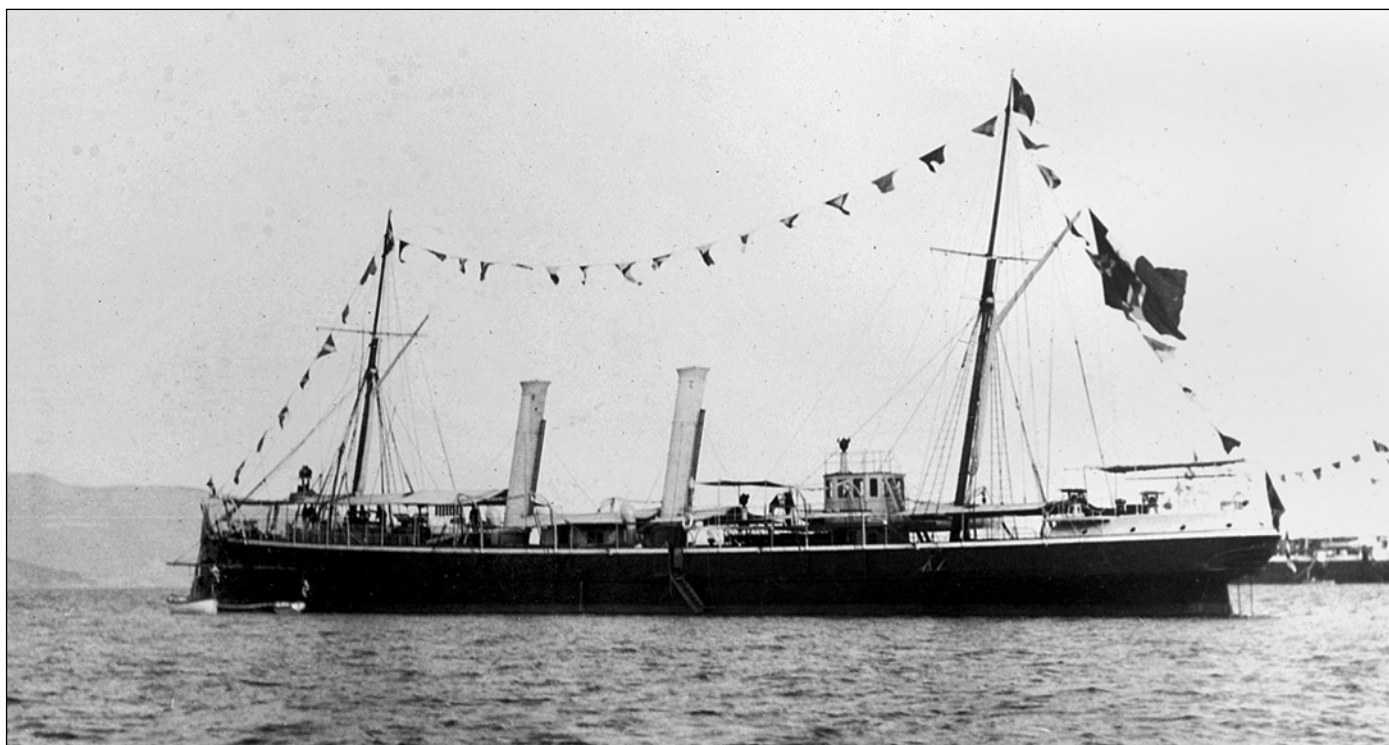
Окраска обоих кораблей изменялась в зависимости от места службы. Во время службы в колониях корабли окрашивались в белый цвет, или белый с желтыми трубами. В метрополии же применялась классическая викторианская окраска: черный корпус, белая надстройка, желтые трубы. При этом отбивалась белая ватерлиния и по верху фальшборта и полубака, по всей длине корабля, шла белая полоса.

После 1905 года корабли окрашивались в серо-стальной цвет, когда эта окраска была принята в Королевском флоте Италии.

Названия

«Агостино Барбариго» (в литературе тех лет, в том числе в итальянской, название корабля часто пишется как «Агостин Барбариго») назван в честь 74-го венецианского дожа (1420-1501), избранного в 1486 г. При нем Венецианская республика приняла участие в Первой Итальянской войне и неудачной для Венеции войне с турками. В даль-

* Итальянское звание *tenente di vascello* соответствовало званию лейтенанта в Российском Императорском флоте.



«Маркантонио Колонна» в первоначальной конфигурации

нейшем название корабля унаследовали подводные лодки, построенные в 1918 и 1938 гг.

«Маркантонио Колонна» (в итальянской литературе тех лет название корабля часто пишется через апостроф — «Marc'Antonio Colonna») назван в честь генерал-капитана папского флота (1535-1584), командующего флотом Папской области в битве при Лепанто 1571 г. Его флагманская галера обеспечила победу Священной лиги над Османской империей. В дальнейшем название корабля унаследовали недостроенный сверхдредноут и подводная лодка, построенная в 1929 г.

Строительство и испытания

Работы по созданию новой крупной судостроительной верфи в Королевском арсенале Венеции, начались весной 1874 г., и, как только все постройки, такие как стапеля, мастерские, склады, были переданы в ведение Дирекции по морскому строительству, они тут же были использованы для постройки авизо «Агостино Барбариго» и «Маркантонио Колонна». Хотя окончательно работы по сооружению верфи завершились только в конце 1877 г.

«Агостино Барбариго» был заложен 19 августа 1876 г. «Маркантонио Колонна» заложили 1 января 1877 г. Стапельный период для головного корабля составил едва ли не 2,5 года — корабль был спущен на воду 23 января 1879 г.

«Газетта Пьемонтесе» от 10 февраля 1879 г. писала о том, что Командование морского департамента Венеции получило приказ морского министра ускорить достройку авизо «Агостино Барбариго» и настоятельно требовать ускорения работ и на авизо «Маркантонио Колонна», который желательно спустить в течение нескольких месяцев. «Колонна» был спущен на воду 6 августа 1879 г.

«Барбариго» был первой стальной конструкцией, строительство которой было поручено венецианскому арсеналу, но заказ был удовлетворительно выполнен.

Оба корабля, еще во время строительства, после принятия Комплексного (Organica) закона от 1 июля 1877 г. бы-

ли классифицированы как военные корабли III класса (nave da guerra).

Морской сборник об испытаниях «Барбариго» писал следующее: «Испытания скорости проводились в полную силу в северной части Адриатического моря. Мы приводим результаты одного из них для каждого корабля:

	Barbarigo	Colonna
Дата испытаний	27 октября 1879	1880
Среднее водоизмещение	628 т	656 т
Обороты винта	119 в минуту	109 в минуту
Наибольшая мощность	1827 л.с.	1698 л.с.
Наибольшая скорость	15,9 узлов	15,5 узлов

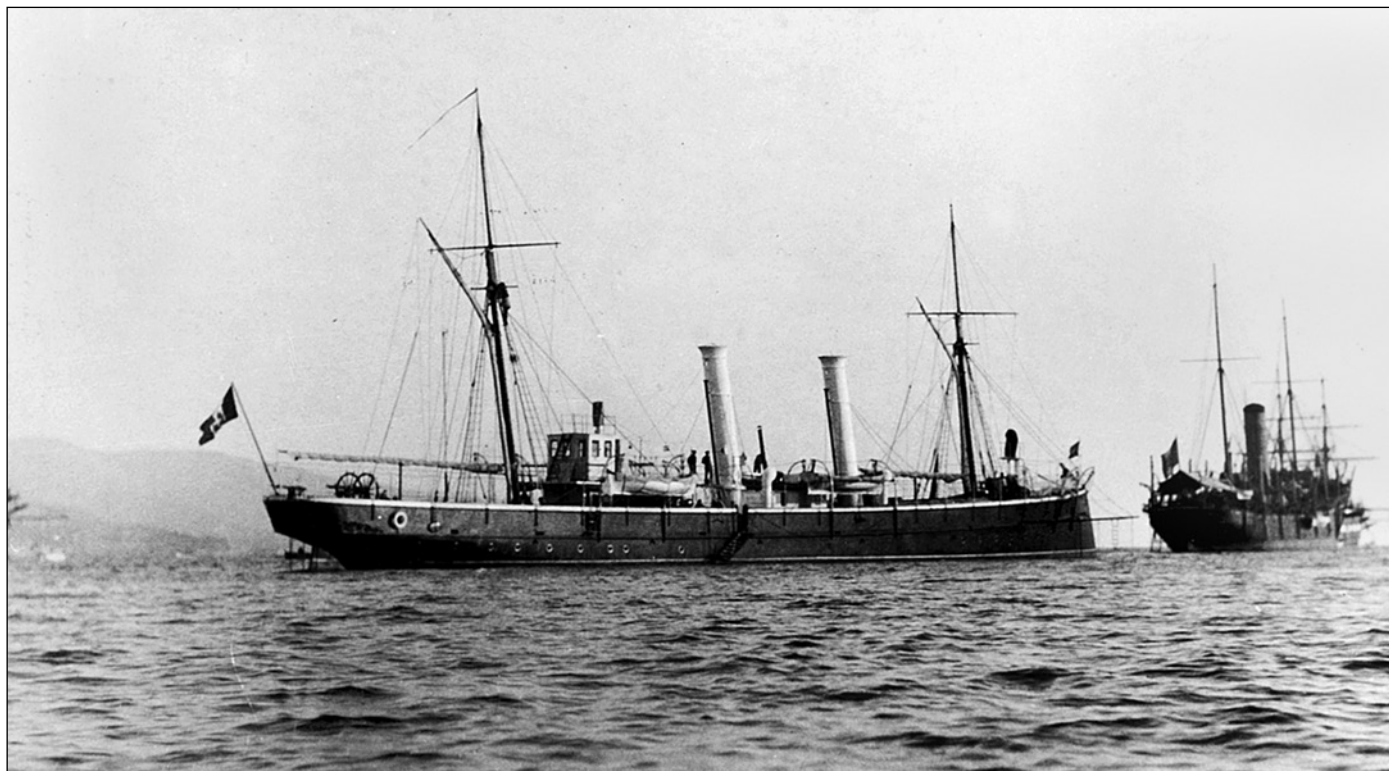
Затем «Барбариго» был подвергнут серии испытаний в открытом море с разным шагом винта при разных оборотах машины, а также с различным количеством принятого на борт угля. Следует отметить, что нормальный запас топлива этого корабля составляет 80 тонн угля, что более чем достаточно в обычных условиях, но в случае необходимости он может свободно принять до 200 тонн угля, что дает возможность совершать длительные походы, не заходя в порты.

В результате было установлено, что корабль может достигать скорости около 16 узлов, когда пар подается во все три цилиндра и около 13 узлов, когда машина работает как компаунд.

Выражалась надежда получить еще лучшие результаты, заменив имеющийся двухлопастной винт на новый с тремя лопастями.

В дополнение к этим испытаниям был выполнен переход из Венеции в Бриндизи, чтобы еще раз убедиться в безукоризненной работе машины и как можно более точно определить расход топлива, а также дать оценку мореходности корабля.

В этом переходе, который состоялся с 15 по 18 ноября «Агостино Барбариго» пришлось столкнуться с сильным волнением и свежим норд-остом и тем не менее, он смог продолжить свой путь и добраться до места назначения



«Агостино Барбариго» в первоначальной конфигурации

без каких-либо проблем. Одним из условий была работа машины в системе компаунд, так что использовали только два котла при запасе угля на борту 200 тонн.

В этих условиях корабль достиг средней скорости около 12 узлов, средняя мощность, развиваемая машиной, была определена в 573 л.с. и расход угля составил 554 кг в час, то есть меньше чем килограмм на индикаторную лошадиную силу.

Таким образом, 200 тонн угля хватило бы на 361 ходовой час и, следовательно, корабль может пройти 4300 миль на скорости около 12 узлов. Это весьма удовлетворительные результаты для такого небольшого корабля.

Предполагалось, что полностью готовый корабль будет стоить около 1,1 миллиона лир.

Что касается стоимости этого нового корабля, то она оказалась 1 138 000 лир (284 500 металлических рубля), что на 38 000 лир выше предварительной стоимости.*

В целом это были два прочных, хорошо построенных корабля без значительных дефектов, главным недостатком которых были не очень высокие мореходные качества. Из-за острых носовых обводов, в неблагоприятных условиях на море (волны по траверзу или в передней четверти), скорость приходилось значительно уменьшать. Кроме того, в бурном море эти корабли испытывали сильную бортовую качку, а килевая качка порой была просто неистовой. Также и условия жизни экипажа были далеки от комфортных. Во время длительных периодов службы в колониях, люди очень страдали от жары. В котельном отделении иногда фиксировалась температура в 60°.

Служба «Агостино Барбариго»

Аviso «Агостино Барбариго» был передан заказчику 10 июля 1879 г.** Его первым командиром стал капитан 2 ранга Франческо Вельтри. С 11 июля корабль считался вступившим в кампанию, но при этом до ноября оставался в Венеции и не входил ни в какие соединения флота.

Объясняется это тем, что корабль в этот период продолжал проходить ходовые испытания, которые были завершены только в октябре. В связи с такой длительной задержкой с действительным вступлением «Барбариго» в строй флота, на страницы газет попали слухи о якобы плохих результатах испытаний нового корабля. Эти новости в некотором смысле порочили программу обновления флота и даже послужили причиной парламентских разбирательств, где держал ответ сам Бенедетто Брин.

Новейший корабль окончательно покинул место постройки днем 15 ноября. К этому времени его командиром стал капитан 2 ранга Джузеппе Палумбо. Выйдя из Венеции, «Барбариго» начал переход из Адриатики в Тирренское море. Сделав недельную остановку в Бриндизи и пробыв два дня в Мессине, он 30 ноября бросил якорь в Байе.***

На следующий день корабль присоединился к эскадре, тем самым окончательно завершив все испытания и период обучения экипажа. Aviso был зачислен во 2-ю дивизию (Divisione Navale) Постоянной эскадры (Squadra Permanente), а вскоре переведен в 1-ю дивизию. 3 декабря «Барбариго» отправился из Байи в Геную, зайдя по пути в Санто Стефано и сделав остановки в Чивитавеккье и Специи, он прибыл на место в середине декабря.

Новый 1880 г. корабль встретил в Генуе. В первые месяцы 1880 г. aviso нес обычную службу в составе 1-й дивизии Постоянной эскадры. 19 января он перешел в Специю, где и оставался до середины марта. 15 марта «Барбариго» отправился в свой первый дальний поход — к испанским берегам. Выйдя из Специи вместе с флагман-

* В книге «Navi a vela e navi miste italiane» приводятся следующие данные о стоимости кораблей при вводе в строй: 1 304 363 лир для «Барбариго» и 1 197 920 лир для «Колонны».

** В некоторых источниках, указывается дата 1 июля, но данные из «Ривиста Мариттима» за 1879 г. подтверждают вступление в строй 10 июля.

*** В данной работе межбазовые переходы и походы обоих кораблей описываются как самостоятельные, если нет данных о том, что они совершались с группой кораблей или в паре.

ским броненосцем «Принчипе Амедео» (флаг вице-адмирала Мартини), он прибыл в Гибралтар 18 марта — на день раньше флагмана. Пока флагман посещал Кадис и Танжер, «Барбариго» оставался в Гибралтаре. После же того как в Гибралтар пришел «Реджина Мариа Пиа» и вернулся «Принчипе Амедео», «Барбариго» вместе с ними отправился в Картахену, придя туда 9 апреля. Спустя неделю корабли перешли в Барселону, а затем отправились на Балеарские острова, прибыв в Порт-Маон 25 апреля. После чего они вернулись в родные воды, бросив якорь в Кальяри в последний день апреля. А уже 6 мая «Барбариго» пришел в Палермо. Спустя пять дней (вместе с дивизией) он покинул Палермо и до 19 мая самостоятельно посетил Милаццо, Липари и Мессину. После чего, зайдя в Реджо-ди-Калабрия, 20 мая прибыл в Таранто, куда в этот же день пришла и дивизия. В составе эскадры (броненосцы «Принчипе Амедео», «Рома», «Мариа Пиа», «Палестро», «Террибиле», «Формидабиле», авизо «Ведетта» и водолей «Верде») «Барбариго» 21 июня вышел из Таранто, и далее корабли следовали раздельно. «Барбариго» вместе с «Амедео» и «Формидабиле» снова отправился на Сицилию.

4 июля авизо покинул Мессину, отправившись в греческие воды. Бросив якорь в Пирее 16 июля, он до 11 сентября был стационаром в Пирее, где сконцентрировались морские силы европейских держав из-за военно-политических осложнений. Обстановка на Балканах накалилась в связи с нежеланием Турции передать Греции территории, отходящие ей по решению Берлинского конгресса.*

Великими державами было принято решение о военно-морской демонстрации в турецких водах. Международная эскадра имела задачу охраны греческих берегов, в случае, если Греция вынуждена будет прибегнуть к силовому решению вопроса, и ее поддержке, в случае если у нее возникнут проблемы.**

Итальянцы хоть и участвовали в этом, но как писал журнал «Всемирная иллюстрация» за 2 августа 1880 г. *Отношение Италии к восточным делам, по прежнему, остается загадочным. [...] римское правительство находит выгодным для себя не высказываться яснее.* И действительно — в греческих и турецких водах, помимо «Барбариго», в это время находились далеко не самые боевые корабли — фрегат «Витторио Эмануэле» и транспорт «Балено», бывший стационаром в Константинополе. Официально итальянские корабли имели задачу охраны итальянской торговли и судоходства в греческих водах.

В это время на «Барбариго» случилось происшествие, о котором писали все газеты: в начале августа шлюпка с одним офицером и четырьмя матросами корабля была отправлена на погрузку песка. Внезапным порывом ветра у острова Идра, буквально в ста метрах от берега она была опрокинута вверх дном. Морякам все же удалось вплавь отвести шлюпку к берегу, сначала самостоятельно, потом с помощью поспешившего им на помощь местного лодочника Гиоргиоса Кьеппоса. Затем, после погрузки песка, шлюпка вернулась на корабль. Но видимо итальянцы были слишком самоуверенны, и Нептун решил преподать им еще один урок. В двадцатых числах того же месяца, шлюпка с «Барбариго» с пятью матросами и (как писали газеты) с тем же офицером, проходя мимо о.Писиталлия в Саламинском проливе, была перевернута волнами. И если бы не поспешивший им на помощь греческий парусник, все могло бы кончиться весьма печально, т.к. это место у греков пользуется дурной славой.

11 сентября «Барбариго» покинул Пирей, прибыв через два дня в Бриндизи. 21 сентября авизо отправился в Гравозу, где поступил в распоряжение командования 2-й дивизии, а 13 октября корабль перешел в Венецию, где через три дня был переведен в так называемый запас,*** в котором он провел весь 1881 г. и первые месяцы 1882 г.



Гавань Пирея, конец 1870-х годов

Сначала ответственным на корабле был назначен его старший офицер лейтенант Фабрици, и до конца марта 1882 г. эту должность последовательно занимали лейтенанты Гальярдини, Авиньоне, Ферраччи. Корабль временно вводился в строй 16 сентября 1881 г., но уже через четыре дня был снова выведен в запас.

Наконец, 22 марта 1882 г. «Барбариго» под командованием капитана 2 ранга Антонио Пико снова вступил в кампанию. Авизо вошел в состав 2-й дивизии Постоянной эскадры и 25 марта ушел из Венеции на Сицилию, прибыв в Мессину через два дня. В апреле он отправился в Гаэту, где находился с эскадрой до середины мая, затем ушел в Неаполь.

Вечером 17 мая 1882 г. «Барбариго» отправился из Неаполя в Мессину вместе с тремя броненосцами 2-й дивизии. В два часа ночи он столкнулся с принадлежавшим обществу Рубаттино парохом «Персия», шедшим в Неаполь с 200 пассажирами на борту.****

В то время как «Персия» получила только легкие повреждения, на «Барбариго» имелись серьезные повреждения форштевня, левого борта в носовой части корпуса, также были сломаны флагшток и выстрел, разбиты шлюпки, подвешенные на шлюпбалках, и корабль получил две большие пробоины в надводной части корпуса. При столкновении два моряка получили сильные ушибы, а некоторые упали за борт, откуда были подобраны «Персией». Переполох на борту обоих кораблей был весьма серьезный, особенно на борту «Персии», перевозившей пассажиров. Авизо, остановив машины, сделал два выстрела из пушки, чтобы известить команду дивизии о происшествии. После выяснения всех нюансов «Персия» малым ходом отправилась в Неаполь. Также и «Барбариго» был вынужден

* Турки не желали передавать грекам территории Янины, Метцова и Лариссы.

** Лишь в марте 1881 г. в Константинополе собралась конференция, по результатам которой Османская империя уступила Греции часть Фессалии и Эпира.

*** Итальянский термин *disponibilita*, который итальянско-русский военно-морской словарь переводит как запас близко отечественному понятию «выведен из кампании». В этот период вместо командира на корабле назначался ответственный, обычно лейтенант. Кроме него, из офицеров, на корабле находился, как правило, лишь старший механик и небольшая часть личного состава. Иногда нахождение в запасе совмещалось с ремонтом. Интересно, что ответственный на корабле итальянского флота назначался только при нахождении в запасе. Например, при нахождении в резерве или в состоянии сокращенного вооружения (*armamento ridotto* — см ниже) на кораблях имелся командир и более полный штат офицеров. И только после разделения резерва на 1 и 2 категории, в резерве 2 категории тоже назначался ответственный.

**** Построен в 1870 г. в Англии фирмой «Ярроу он Тайн», 1348 брутто-регистрационных тонн, 243 номинальных л.с.



вернуться в Неаполь в сопровождении броненосца «Анкона», куда и прибыл на следующий день. Для выяснения всех обстоятельств случившегося было назначено расследование. 27 мая корабль отправился в Специю, прибыв туда через два дня и став в док в арсенале.

Ремонт был выполнен в сжатые сроки, и уже утром 6 июля авизо вышел из дока. Приняв на борт боеприпасы и уничтожив девиацию компаса, «Барбариго» 7 июля отправился к эскадре. Сделав остановку в Портоферрайо, 10 июля он прибыл в Неаполь.

После этого корабль отправился в Эгейское море, прибыв 15 июля на о.Сирос. Там с 24 июня уже находились «Принчипе Амедео», «Палестро», «Дуилио». Также в греческих водах находились «Анкона», «Формидабиле» и авизо «Рапидо», но они следовали по несколько иному маршруту. Сосредоточение итальянских кораблей в этих водах было связано с событиями, происходившими в Египте и попытками Италии, то участвовать в дележе «египетского пирога», то в отстаивании статус-кво Египта. С 27 июля по 23 августа «Барбариго» посетил Фалерон, Пирей, Смирну. Затем ему и «Рапидо» поступил приказ отправиться в Египет, где англичане начали захват портов в Суэцком канале. 31 августа корабли прибыли в Порт-Саид, в котором уже находились «Аффондаторе», «Кастельфидардо» и «Маркантонио Колонна», а через пять дней «Барбариго» вернулся в Пирей.

Лишь 10 октября авизо ушел из Пирея в Италию, посетив по пути Сирос, Парос, Аргостоли, Корфу, и 23 октября, в составе эскадры, он пришел в Таранто. Совместно с «Принчипе Амедео», «Палестро» и «Анконой» 14 ноября он отправился в Гаэту где оставался до 15 декабря, когда эскадра, совершив двухдневный переход, прибыла в Специю.

В феврале-марте 1883 г. «Барбариго» находился в Специи. В апреле его командиром стал капитан 2 ранга Марко Аврелио Раджио. 16 апреля он совместно с «Рапидо» посетил Ливорно. 22 апреля корабль отправился из Специи в Гаэту, а затем в Палермо. За время нахождения на Сицилии «Барбариго» посетил Порто Эмпедокле (юг Сицилии), острова Лампедуза и Линоза и находился в Палермо до июля. Он покинул сицилийские воды 6 июля и на другой день присоединился к стоявшей в Кальяри 2-й дивизии (броненосцы «Дандоло», «Дуилио», «Рома», «Палестро», авизо «Колонна») и затем с ними 14 июля отправился к испанским берегам, посетив залив Пальма на Балеарских островах. «Барбариго» самостоятельно посетил Малагу, Танжер и, прибыв в Гибралтар, соединился с эскадрой.

27 июля совместно с «Палестро» он отправился в Танжер. Здесь летом 1883 г., произошел один дипломатический инцидент, участником которого довелось стать «Барбариго». Губернатор Рабата оскорбительно высказался об итальянском правительстве. Итальянский посланник обратился с жалобой в марокканское правительство, которое, признав поступок губернатора скверным, приказа-

ло ему, для сохранения хороших отношений с Италией, отправиться в Танжер и принести официальные извинения представителям Италии. В августе «Барбариго» отправился в Азелу и взял на борт правителя Рабата, который был уже на полпути. На следующий день он был в итальянском консульстве, в котором его встретили адмирал и генеральный консул в Италии в Танжере и там, в течение нескольких минут, была выслушана его приглушенная речь, в которой старый губернатор Рабата извинился за инцидент, объявив себя раскаявшимся и исповедующим чувства дружбы к Италии.

Через два дня итальянские корабли покинули Танжер. «Барбариго» посетил Альхесирас и Гибралтар и отправился в Италию лишь 10 сентября. Зайдя в Сант-Андиоко на Сардинии, он 17-го числа прибыл в Палермо, где оставался до ноября. В это время его можно было видеть в Палермо, Аугусте, Сиракузах и Мессине. 10 ноября он отправился в Гаэту, затем перешел в Неаполь. Выйдя в море 7 декабря, «Барбариго» совершил переход на Адриатику и утром 9 декабря бросил якорь в Бриндизи. Здесь он пробыл три зимних месяца.

Лишь 5 марта 1884 г. авизо покинул Бриндизи и на следующий день прибыл в Анкону, а 27 марта он перешел в Венецию где пробыл до середины апреля. 16-го числа «Барбариго» отправился в Гаэту, начав переход вокруг итальянского «сапога», но по пути, из-за погодных условий, был вынужден 18 апреля зайти в порт Сан Джорджо на Лиссе. Лишь 28-го он бросил якорь в Гаэте, где присоединился к 2-й дивизии (флагман «Рома», «Принчипе Амедео», «Дуилио» и «Мариа Пиа»). В мае командиром корабля был назначен капитан 2 ранга Джузеппе Превити. В конце месяца совместно с дивизией «Барбариго» выполнял различные тактические эволюции на рейде Гаэты, а 31 мая ушел в Портоферрайо. Совместно с дивизией 5 июня он отправился в Специю, где находился до конца месяца.

Выйдя в море 28 июня, он, зайдя 1 июля в Реджо-ди-Калабрия, отправился в греческие воды, прибыв вместе с флагманским броненосцем «Рома» на о.Занте вечером 2-го числа. Далее корабли дивизии, каждый по индивидуальному плану, отправились посещать греческие и турецкие порты — Патры, Наварин, Суда, Нафплион, Салоники. «Барбариго» же постоянно находится с флагманом и с ним посетил Пирей, Родос, Сими, Самос, Смирну, Салоники, и 7 августа корабли прибыли в Дарданеллы. «Рома» остался в Дарданеллах, а «Барбариго», приняв на борт командующего эскадрой Фердинандо Актона, отправился в Константинополь, куда пришел 8 августа и находится там в течение 5 дней. Затем, пройдя Дарданеллы, он через два дня прибыл в Пирей, после чего отправился в Италию, бросив якорь в Неаполе 21 августа.

2 сентября «Барбариго» ушел в Искью, где оставался до 18 сентября. В этот день вместе с «Ромой» и «Принчипе Амедео» он отправился в Санто Стефано, куда и прибыл на следующий, став в карантин. Как только карантин закончился, корабли 11 октября отправились в Портоферрайо, затем в Кальяри, где к ним присоединился «Мариа Пиа». Оставив этот порт 30 октября, корабли на следующий день прибыли в залив Пальма на Балеарских островах, а уже 3 ноября вернулись в итальянские воды, прибыв в Палермо. В составе эскадры («Рома», «Мариа Пиа», «Принчипе Амедео», «Кастельфидардо») корабль посетил порты Сицилии — Сиракузы, Аугусту, Катанию.

27 ноября «Барбариго», выйдя из Сиракуз, перешел в Мессину и 1 декабря 1884 г., под командованием нового командира, капитана 2 ранга Маттео Фекаротта, направился в Красное море, где он должен был сменить авизо «Ведетта» на станции в Асэбе. Но, пострадав от бури в Ионическом море, уже 3 декабря корабль был вынужден вернуться в Мессину, а 9-го числа уйти на ремонт в

Неаполь, прибыв туда на следующий день. С 13 декабря авизо был переведен в запас для устранения полученных повреждений.

Африканский вояж

После оккупации Туниса Францией в итальянской прессе развернулась компания за колониальную экспансию в Африке. Газетчики призывали продемонстрировать всему миру растущую мощь Италии. Правительство обратило свой взгляд на Восточную Африку и в 1882 г. Италия создала колонию на побережье Красного моря.*

В конце 1884 г. Италия, с одобрения Великобритании (по трактату Хьюэтта от 22 декабря 1884 г.), решила более серьезно обосноваться в Африке.**

Если с портом Асэб все было достаточно просто, то для занятия Массая была разработана целая операция, в которой принял участие и «Барбариго». Начальнику генерального штаба итальянской армии, генералу Энрико Козенцу, было приказано в режиме секретности подготовить отправку войск в Африку. В то же время морской министр, адмирал Бенедетто Брин получил задание разработать план участия флота в этой операции. Официально это делалось для усиления гарнизона в Асэбе, но реальной целью был город и порт Массая. В начале 1885 года было сформировано Высшее командование морских сил в Красном море (Comando Superiore delle Regie navi nel Mar Rosso), командование которым принял контр-адмирал Пьетро Кайми. В Силы Крас-



**Командир «Барбариго»
капитан 2 ранга
Маттео Фекаротта**

Интернет

* Речь идет о порте Асэб, выкупленном правительством у судовладельца Руббаттино. Итальянская судоходная компания Руббаттино в ноябре 1869 г. купила территорию современного Асэба у бежеранского султана с целью создания угольной станции для своих кораблей, направляющихся на восток.

** Италия неожиданно оказалась в выигрыше от конкуренции между Великобританией и Германией за приобретение колоний в Восточной Африке. Италии было предложено искать поселения вдоль побережья Сомали, чтобы предупредить возможные поползновения Германии, которая овладела Бурунди, Танганьикой и Руандой.

*** Бывший винтовой фрегат, пониженный в ранге до корвета. В дальнейшем на нем будет располагаться командование Морских сил Красного моря, а позже он будет служить госпитальным судном в Массая, сменив название на «Саати».

**** Остается не до конца выясненным вопрос об участии «Барбариго» в этой операции. В изданном Историческим отделом ВМС Италии капитальном труде «Navi a vela e navi miste italiane» пишется, что «Барбариго» «7 февраля вышел из Неаполя, после посещения Порт Саида и Суэца, 20 февраля прибыл в Массая». Итальянская пресса того времени писала, что «Барбариго» запланирован на вторую часть операции — эскортировать из Неаполя, вместе с «Эсплораторе», транспорт «Читта ди Дженова» и один из зафрахтованных пароходов. Но поскольку операция была секретной, то данные о кораблях, участвующих в операции публиковались по принципу «чтобы враги не догадались». Например, ее «главный герой», броненосец «Принчипе Амедео», согласно данным публиковавшегося в «Ривиста Маритима» штатного расписания флота, 5 февраля вернулся в Мессину из Порт-Саида, в то время как на самом деле он в этот день высаживал войска в Массая. Сведения о «Барбариго», приводимые в упомянутой выше книге, соответствуют сведениям из той же «Ривиста Маритима» и вызывают серьезные сомнения в достоверности. Данный материал подготовлен на основе книги Винченцо Мелека «Italiani in Africa Orientale» в которой подробно описана эта операция.

***** Подготовленный в сжатые сроки в Неаполе экспедиционный корпус под командованием полковника Танкреди Салетта состоял из батальона берсальеров, (примерно 650 человек), роты крепостной артиллерии, взвода саперов, отряда карабинеров, телеграфистов, небольших тыловых и медицинских подразделений, а также большой группы служащих гражданской администрации. Общая численность экспедиции составляла около 1200 человек.

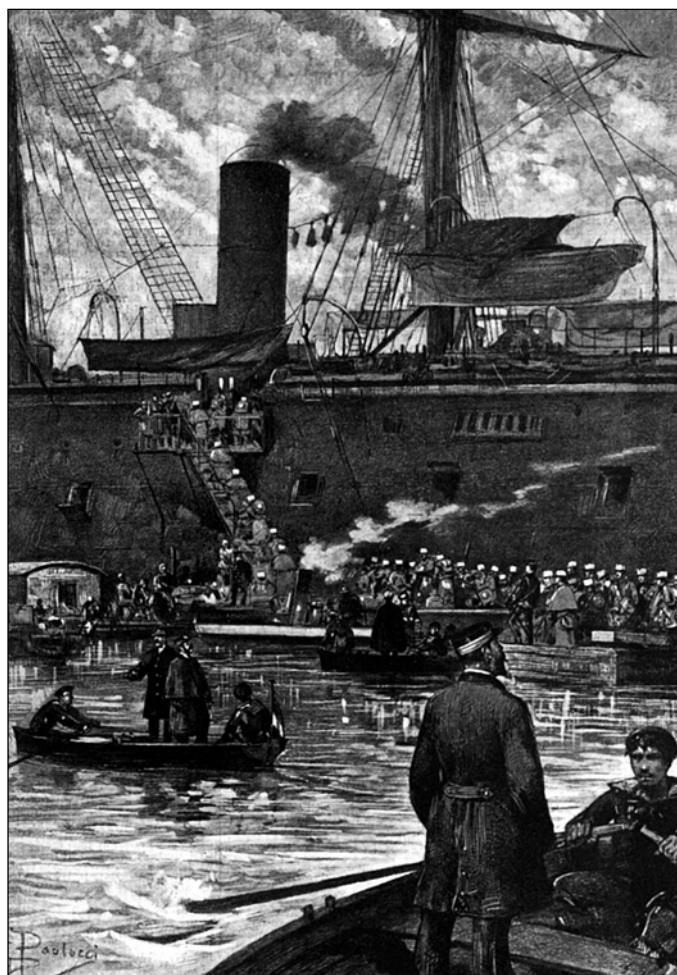


Illustrazione Italiana

Снаряжение экспедиции в Африку — рисунок на обложке журнала Иллюстрационе итальяна

ного моря первоначально были включены корветы «Аме-риго Веспуччи», «Гарибальди»,*** авизо «Эсплораторе», «Агостино Барбариго», «Мессаджеро» и «Ведетта».

После того как «Барбариго» был переподчинен командованию сил Красного моря, он отправился в Порт-Саид.****

17 января 1885 г. в Неаполе на борт транспорта «Сан Готтардо» и на броненосец «Принчипе Амедео» был погружен небольшой экспедиционный корпус.*****

«Сан Готтардо» и «Принчипе Амедео» составили костяк группы кораблей к которому по ходу движения присоединились корветы «Аме-риго Веспуччи» и «Гарибальди». Тем временем, на рассвете 25 января 1885 г. группа кораблей, уже находившихся в Красном море как стационары в Асэбе (броненосец «Кастельфидардо», авизо «Ведетта» и



Интернет

Итальянский флот в Массая

«Мессаджеро») под командованием капитана 1 ранга Джоаккино Трукко, прибыли в селение Бейлуле, находящееся примерно в 30 километрах севернее Асэба, заняв его сотней моряков без единого выстрела — сорок человек египетского гарнизона не оказали сопротивления.*

Эскадра под началом командующего экспедицией контр-адмирала Пьетро Кайми после длительного плавания, не обошедшегося без происшествий («Принчипе Амедео» сел на мель у Порт-Саида), 1 февраля зашла для пополнения запасов угля в суданский порт Суакин. Там к эскадре присоединились авизо «Агостино Барбариги» и «Эсплораторе», транспорт «Конте ди Кавур» и группа из 6 миноносцев. Все эти корабли рассредоточились между Суакином, Асэбом и Перимом в ожидании телеграфного распоряжения морского министра, по которому они должны были соединиться в Массауа. Только в Суакине контр-адмирал Кайми и полковник Салетта, назначенные командовать десантными силами, вскрыли конфиденциальное письмо министра иностранных дел Манчини, узнав, что конечным пунктом экспедиции является не Асэб, а Массауа, куда эскадра, выйдя из Суакина 3 февраля, прибыла в ночь с 4 на 5 февраля. В Суакине к итальянской эскадре присоединился британский шлюп «Кондор», который сопровождал ее до Массауа.

Высадка в Массауа, начавшаяся утром 5 февраля 1885 г., как и в Бейлуле, проходила в абсолютном спокойствии, на глазах пяти тысяч жителей. Командир британского корабля, подтвердил удивленному египетскому вице-губернатору Иззет Бейу, что британские власти в курсе итальянской акции и поддерживают ее.

После оккупации Массауа для Италии началась эпоха колониализма. 10 апреля было занято селение Арафали, в бухте Зула. Итальянцы, несмотря на протесты императора Эфиопии Йоханнуса IV, начали захватывать территории, оставленные египетскими войсками, и по договору в Адуа отошедшие к Эфиопии.**

После занятия Массауа «Барбариги» действовал в Красном море. По данным «Ривиста Мариттима» за март 1885 г., 3 марта он бросил якорь в Периме, затем 7 марта прибыл в Асэб, а затем в Массауа. В середине марта «Барбариги» посетил Аден, где встретился с возвращающимся из кругосветного плавания корветом «Веттор Пизани» и вновь вернулся в Массауа.

В составе экспедиции полковника Салетта в Массауа прибыл исследователь, дипломат и военный, капитан Антонио Чекки. Он был назначен итальянским консулом в Адене, а затем в Занзибаре. «Барбариги», с экспедицией Чекки на борту 28 марта вышел из Массауа и 30-го числа прибыл в Аден.***

Затем, выйдя из Адена 7 апреля, корабль направился в Занзибар, где были сделаны первые шаги по созданию

итальянской колонии, которая спустя несколько лет возникла на этой территории. Он прибыл на место 16 апреля.

Антонио Чекки,**** уже бывавший в Восточной Африке, получил задание правительства установить контакт с султаном Занзибара Баргаш Бен Саидом, который был правителем всего побережья Сомали (от сомалийской долины Ногаль до мыса Дельгадо на севере Мозамбика) для заключения коммерческого соглашения, а также для размещения вдоль побережья Бенадир нескольких гарнизонов — в Могадишо, Мерке, Барава, Кисмайю и Уаршейк.

«Агостино Барбариги» был первым итальянским военным кораблем, посетившим Занзибар. Его командир хотел произвести впечатление салютом в 21 выстрел, но его пыл был охлажден, когда командир яхты султана «Глазго» («Glasgow», яхта султана Занзибара, построена в Англии), желавший ответить на почести, должен был просить у итальянцев триколор, чтобы иметь возможность поднять его, так как итальянский флаг отсутствовал среди имевшихся у него флагов.

В ходе работы миссии между Чекки и командиром «Барбариги», возникли разногласия, из-за чего корабль был отозван в Аден, о чем сообщала газета «Трибуна» за 22 мая. После разрешения возникших проблем авизо вернулось в Занзибар и 28 мая 1885 г. капитан Чекки и капитан 2 ранга Фекаротта с итальянской стороны подписали первый коммерческий договор между Италией и султаном Занзибара, что вскоре привело к итальянскому протекторату над Сомали.*****

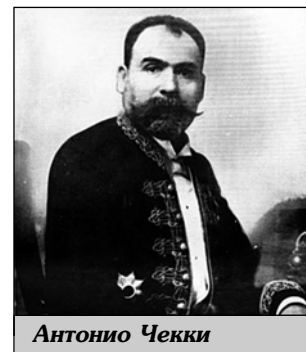
С мая по конец июля авизо находился в Занзибаре. Затем он, с Антонио Чекки на борту, с 29 июля по 30 августа провел вдоль восточного берега Африки исследовательское плавание — это была вторая часть программы. «Барбариги» побывал в устье реки Джуба на юге Сомали для исследования условий судоходства по реке и возможности использования ее в качестве естественного пути вглубь материка, до области Каффа — наиболее плодородной зоны эфиопского плато. Но корабль дошел только до селения Джумбо, а местные жители не строили лодки, способные идти вверх по реке и не смогли дать нужных сведений.

Затем «Барбариги» двинулся далее за экватор, пройдя вдоль берегов Кении, Танзании и Мозамбика. В ходе плавания он останавливался в Кисмайю, Порт Данфорде (ныне Буур Гаабо), Ламу, Малинди, Момбаса, Танга, Пангани, Багамои, Дар-эс-Саламе, Линди и Мозамбике, дойдя до Мозамбикского пролива. После этого корабль вернулся в Занзибар, который он вновь покинул 10 сентября для нового плавания вдоль африканского побережья.

«Барбариги» вернулся в Занзибар только 3 октября. Здесь договор о торговле от 28 мая был дополнен статьей от 10 октября, который стал отправной точкой итальянского проникновения в Бенадир.

«Барбариги» окончательно покинул Занзибар 21 октября, прибыв в Аден 28-го числа. Спустя 10 дней он покинул Аден и направился в Асэб, а затем в Массауа, куда прибыл 9 ноября. Большой объем данных, собранных в ходе этого плавания, был очень полезен для последующих исследований, проводившихся в этих водах итальянскими кораблями. «Барбариги» отправился в Италию только 30 ноября. Выйдя из Массауа, он посетил по пути Суэц, Порт-Саид, Канею и 17 декабря прибыл в Неаполь.

Его командир 27 декабря был принят морским министром Бенедетто Брином с докладом о плавании.



Антонио Чекки

Интернет

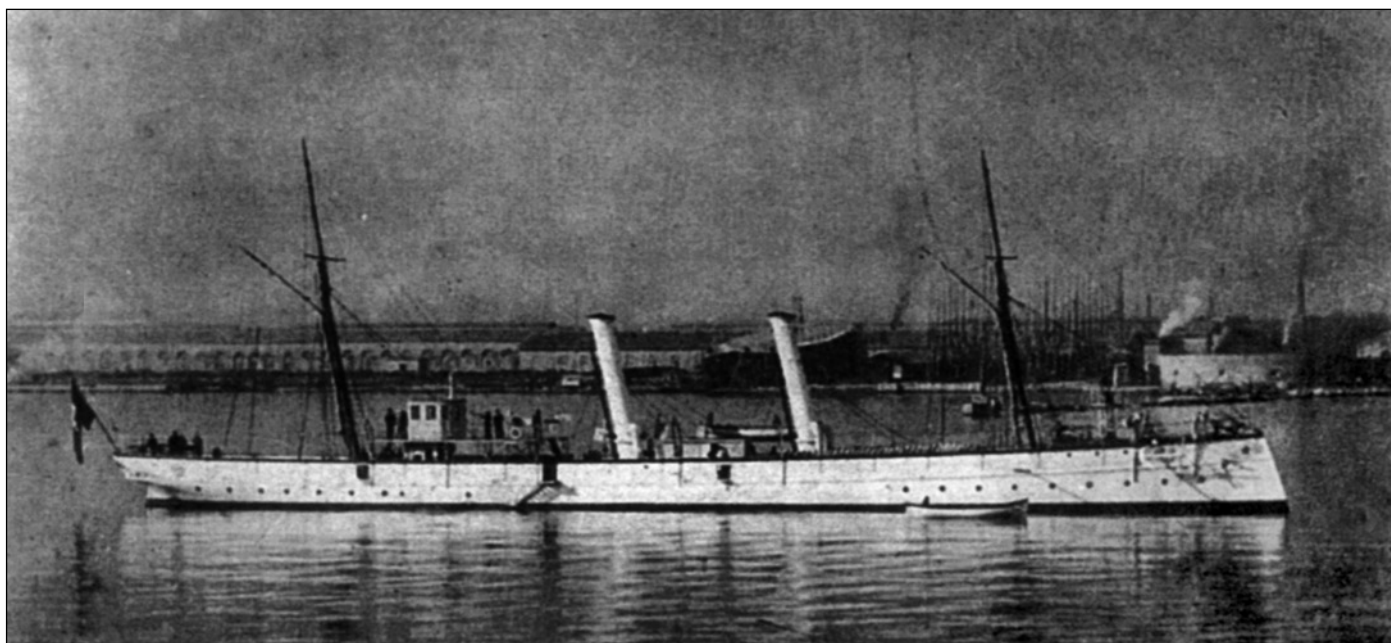
* Поводом для оккупации было массовое убийство экспедиции Густаво Бьянки в ночь с 7 на 8 октября 1884 г. в районе Харака.

** Йоханнус IV оказался перед лицом двух врагов. Но, считая главной угрозой суданских махдистов, он решил основное внимание уделить им. Его положение осложнялось претензиями на престол Менелика, правителя провинции Шоа.

*** По другим данным миссия Чекки прибыла в Аден на корвете «Гарибальди» и там дожидалась «Барбариги».

**** Чекки был одержим идеей создания процветающей итальянской колонии в Восточной Африке. Спустя 11 лет после описываемых событий, когда Чекки начал исследование русла реки Уэби Шабелле, в т.ч. чтобы установить отношения с местными общинами, 26 ноября 1896 г. в Лафоле (севернее Могадишу), произошла резня, где он был зверски убит вместе с членами миссии состоявшей из 9 офицеров, в том числе командиров кораблей «Стаффетта» и «Вольтурно», а также шести унтер-офицеров и матросов. Реакция Италии была очень жесткой: экспедиция из 150 эритрейских аскари сожгла все деревни вдоль реки Уэби Шабелле.

***** Итальянский журнал «Ривиста Мариттима», описывая природные богатства Занзибара, тут же резюмировал: «жители ничего не делают, чтобы выгодно использовать все эти природные ресурсы».



«Барбариго» в 1885 году

Итальянская пресса назвала капитана 2 ранга Фекаротта одним из самых эффективных офицеров флота.

С 22 декабря «Барбариго» был выведен в запас и провел в запасе весь 1886 г. Ответственным на корабле остался его старший офицер, лейтенант Джиорелло, в мае его сменил лейтенант Кошиа, а в декабре лейтенант Формоки.

Дальнейшая служба

16 декабря 1886 г. «Барбариго», приняв экипаж выведенного в запас систершипа, вступил в кампанию и через три дня под командованием капитана 2 ранга Кателло Гаэта покинул Неаполь, направляясь в Специю, где присоединился к эскадре. Интересно, что в тогдашней прессе свободно сообщалось о передвижениях боевых кораблей и их соединений. Так «Газетта Пьемонтесе» от 26 декабря 1886 г. сообщала: «Специя — прибыли броненосцы «Принципе Амедео», «Анкаона», «Аффондаторе» и авизо «Барбариго». Броненосец «Италия» и «Бозан» остались в Неаполе для ремонта. Присутствуют фрегаты «Савойя», «Мария Пиа» и «Кастельфидардо», чтобы дополнить состав Постоянной эскадры».

В феврале 1887 г. «Барбариго» вновь отправляется в Красное море. Выйдя из Специи 3 февраля и посетив Мессину, Порт-Саид и Суэц, он 16 февраля прибыл в Массауа. Как сообщали газеты: «корабль используется для сообщения между Массауа и Перимом и на службе телеграфа».

В начале 1887 г. итало-эфиопские отношения значительно обострились в связи с захватом Италией новых территорий, которые по соглашению Хьюэтта находились в эфиопской сфере влияния. Рас Алула* предъявил итальянцам ультиматум, потребовав освободить эти территории.

Итальянцы проигнорировали это требование, и тогда отряды Алулы начали двигаться к Массауа. В январе гарнизоны Уйи и Арафали отступили в Зулу, где их посадили на суда и отправили в Массауа. Эфиопы стремились освободить свое побережье Красного моря от итальянцев.** Хотя их главные силы действовали против махдистов и Менелика.

В середине марта «Барбариго» был направлен в селение Арафали для выяснения ситуации. Там находилось множество беженцев, спасавшихся от отрядов Алулы. Как сообщала итальянская пресса: «Все жители со своими стада-

ми бежали в Арафали и пришли к морю, чтобы попасть под защиту итальянских пушек. Авизо «Барбариго» пошел именно в Арафали узнать о том, чего они боятся, что должно произойти, и новости, кажется, подтверждают опасения, выраженные жителями».

Спустя время французский пароход «Гравилль» сел на мель среди островов архипелага Дахлак, окружающих Массауа, и его экипаж покинул судно. Случайно на борту остался один молодой француз, служивший капитану корабля. Его подобрал хозяин лодки, пришедшей из Персидского залива, промышлявший в этих водах, в том числе и разбоем.

Когда в Массауа дошел слух о том, что брошенный пароход подвергается разграблению, туда отправили «Барбариго», который захватил одну лодку, как оказалось, именно ту, в которой находился брошенный француз. Лодка была приведена в Массауа. Правда француз заявил, что к нему относились хорошо, и хозяин лодки с его людьми были отпущены. Затем в начале апреля корабль отправился в Италию.

«Барбариго», выйдя из Массауа 4 апреля, сделал по пути промежуточные остановки в Суэце, Порт-Саиде и Пирее, где он пробыл четыре дня, и только 23 апреля он прибыл в Неаполь, войдя в состав Постоянной эскадры.

Корабль снова покинул итальянские берега в мае 1887 г., когда был послан на Крит для защиты соотечественников во время вспыхнувших там религиозных беспорядков между мусульманами и христианами (турками и греками). «Барбариго» вышел из Неаполя 4 мая и через два дня прибыл в Ханию, а 7 мая — в Суду. Пробы там до середины мая, он перешел в Мессину, а затем отправился в Гаэту, где оставался до конца месяца. В составе Постоянной эскадры («Дандоло», «Палестро» и «Аффондаторе») 21 июня, авизо вышел из Гаэты, совершив переход на Сицилию. Эскадра, зайдя в Мессину, 30 июня прибыла в Августу.

В июле 1887 г. «Барбариго» принял участие в проводившихся в сицилийских водах учениях, войдя в состав «на-

* Рас — правитель. Алула правил провинцией Тиграи (или Тигре) — одной из двух самых больших провинций Эфиопии.

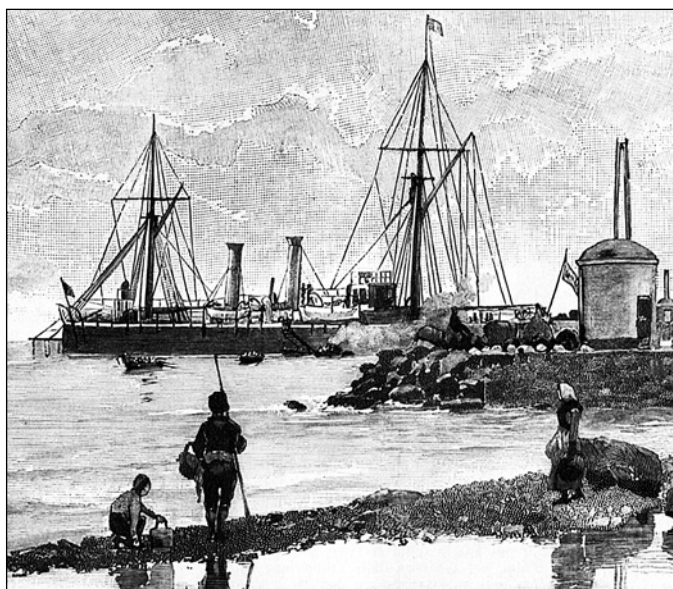
** 26 января 1887 г. колонна берсальеров отправилась из Массауа на помощь осажденному городу Саати в 30 км от побережья. В Догали итальянцы были атакованы силами раса Алулы потеряв в бою 430 человек.

циональной» эскадры под командованием вице-адмирала Оренго. Посредников возглавлял вице-адмирал Сент-Бон, поднявший флаг на крейсере-яхте «Савойя». «Национальная» эскадра стояла на якоре в водах Мессинского пролива. В ожидании действия эти воды постоянно бороздили пароходики и лодки, переполненные зрителями. Они снова-ли вокруг якорной стоянки эскадры, в то время как другие зрители едва ли не поселились в горах, возвышающихся по обоим сторонам пролива в желании не пропустить зрелище.

На рассвете 20 июля, во время крейсерства к северу от Мессинского пролива, «Барбариго» обнаружил «вражескую» эскадру под командованием контр-адмирала Раккиа, состоявшую из кораблей «Дуилио», «Сан-Мартино», «Анкона», «Бозан», «Колонна», «Триполи» и «Америка». «Барбариго» уже начал менять курс, чтобы доставить эту новость своему командованию, когда с равной скоростью его начали преследовать минный крейсер «Триполи» и миноносцы, которые шли впереди «вражеской» эскадры. Началась борьба между этими кораблями, к которым присоединились миноносцы «национальной» эскадры. Затем подошли «Дандоло» (флагман) и «Палестро», которые открыли сильный «огонь» по «Триполи», поддержав атаку малых кораблей. Старый «Аффондаторе» также участвовал в «сражении», которое продолжалось около часа. Затем «национальная» эскадра отступила в пролив, откуда позже направилась на юг в сторону Аугусты. Во время учебного боя «Дандоло» условно поразил «Триполи» выстрелом из большого орудия. С другой стороны, «Аффондаторе» был объявлен выбывшим из-за того, что был перехвачен тем же «Триполи». «Национальная» эскадра, отошла на юг, за пролив, который остался открытым для свободного прохода эскадры «противника». На этом основании был сделан вывод, что одержана победа, и первый период больших маневров был завершен.

24 июля «Барбариго», вместе с эскадрой («Дандоло», «Аффондаторе», «Анкона», «Палестро», «Кастельфидардо») вышел в море и, посетив Пьомбино и Портоферрайо, 2 августа прибыл в Неаполь. Во второй половине августа эскадра отправилась на Адриатику. Посетив по пути Бриндизи, Бари, Манфредонию и Анкону, корабли 9 сентября пришли в Венецию. В октябре командиром «Барбариго» стал капитан 3 ранга Альберто Персико. Корабль оставался в Венеции до 29 октября, когда он отправился на Сицилию. Сделав промежуточные остановки в Таранто и Аугусте, он 2 ноября пришел в Сиракузы. 6, 10, 12 и 16 ноября «Барбариго» выходил в море, для сопровождения следующих в Африку пароходов с королевским ополчением (regie milizie) на борту. Такую же службу выполнял и «Дандоло». 17 ноября оба корабля бросили якорь в Мессине. К началу декабря в Мессину прибыли «Палестро» и «Кастельфидардо» и 10 декабря «Барбариго» вместе с ними отправился в плавание, в ходе которого корабли посетили Кальяри, Пальму, Порто-Конте и 16 декабря прибыли в Ла-Маддалену.

В декабре авизо снова принял участие в учениях в водах у Ла-Маддалены. «Газетта Пьемонтесе» сообщала, что 14 декабря «броненосцы «Дандоло», «Палестро», «Кастельфидардо» и авизо «Барбариго» отправились к острову Маддалены для проведения стрельб, а затем отправятся в Специю, где «Палестро» будет проходить ремонт в арсенале из-за



«Барбариго» в порту Сан-Ремо в распоряжении германского наследного принца

неполадок, случившихся при переходе из Мессины в Кальяри». 23 декабря корабли прибыли в Специю.

Новый 1888 год «Барбариго» встретил в Специи, а 15 января он отправился в Сан-Ремо, где поступил в распоряжение находившегося в Италии германского наследного принца Фридриха.*

Журнал «Иллюстрационе Италияна» писал по этому поводу: *Наше правительство предоставило наследному принцу Германии, проживающему в Сан-Ремо по состоянию здоровья, которое всем известно, авизо «Агостино Барбариго», командир Альберто Персико. [...] «Барбариго» является одним из кораблей 3-го класса, нового типа и большой скорости. Фридриха сопровождали члены царствующей фамилии и большая делегация официальных лиц. 18 января корабль посетил его сын, принц Генрих Прусский, который попросил командира корабля отправиться на прогулку в море с его отцом, а 21-го числа авизо посетила принцесса Виктория Прусская. Также на «Барбариго» была запланирована краткая морская прогулка принца Вильгельма до Алассио, но она так и не состоялась из-за визита Шлецера. 3 марта «Барбариго» перевез из Сан-Ремо в Мортала принцев Вильгельма, Ойгена, и Великого герцога Гессенского Людвига IV с дочерью, принцессой Ирене Мейнинген. 10 марта «Барбариго» покинул Сан-Ремо.*

Побывав в Порто Маурицио, Специи и Маддалене, он 18 марта отправился в Египет. Корабль прибыл в Порт-Саид 23 марта и, пройдя Суэцким каналом, 15 апреля пришел в Суэц. Здесь авизо пробыл почти месяц.**

«Барбариго» покинул Суэц 12 мая и отправился к родным берегам, посетив по пути Порт-Саид, Суду, Мессину, Неаполь, и 25 мая прибыл в Специю. В мае на корабле сменился командир — им стал капитан 2 ранга Руджеро Конилья. 31 мая «Барбариго» перевез из Порто Маурицио в Савону командира вернувшейся из Барселоны итальянской Средиземноморской эскадры вице-адмирала Бертелли и некоторых офицеров. С 9 июня корабль был выведен в запас, а с 26 июня разоружен в Ливорно.

В июне «Барбариго» был поставлен на стапель верфи Орландо в Ливорно для ремонта корпуса. Он был вновь спущен на воду 5 августа.***

Корабль снова вступил в кампанию в Специи 10 октября, его командиром стал капитан 2 ранга Микеле Радзетти. Авизо ушел из Специи 12 октября и через два дня при-

* 9 марта он стал императором Германии, но будучи смертельно больным (рак гортани), царствовал всего 99 дней.

** «Ривиста Маритима» приводит данные лишь о передвижениях корабля. С какой целью он ходил в Суэц, выяснить не удалось.

*** В книге «Navi a vela e navi miste italiane» говорится, что «Барбариго» был поставлен на стапель верфи Орландо в июне 1887 г. Но эти данные никак не совпадают с данными приводимыми в «Ривиста Маритима» за этот период, согласно которым корабль активно служил. Тут, скорее всего, ошибка в датировке ремонта 1887 г.

был в Неаполь. С 24 октября «Барбариго» входил в состав 2-й дивизии Постоянной эскадры. Через два дня он отправился на Сицилию, прибыв в Мессину 28 октября. В ходе пребывания на Сицилии корабль посетил Палермо, Трапани, Сиракузы, Милаццо, Рипосто и 9 ноября возвратился в Мессину. На следующий день «Барбариго» ушел в Специю, куда прибыл 18 ноября. В этом же месяце на корабле вновь сменился командир. Теперь им стал капитан 2 ранга Джузеппе Амари.

Внезапный бросок в Африку

«Барбариго» находился в Специи до 17 декабря, когда он получил распоряжение отправиться в Красное море. Прибыв в Порт-Саид 23 декабря, и пройдя Суэцким каналом, корабль 28-го числа пришел в Суэц. Здесь судьба свела его с нашими соотечественниками — почти неизвестная широкому кругу читателей страница отечественной истории.

В 1888 г. пензенский мещанин и искатель приключений Николай Иванович Ашинов (1856 — 1902) снарядил целую экспедицию из 150 терских казаков и 40 человек духовной миссии с целью высадиться на африканском побережье и основать там поселение Московская станица, или Новая Москва.*

Участники экспедиции отправились из Одессы в Александрию 22 декабря (10-го по старому стилю) 1888 г. на пароходе «Корнилов», а до Порт-Саида они добрались на пароходе «Лазарев».

В Риме на все это отреагировали нервно, а в европейских газетах поднялся шум. Как только итальянское министерство иностранных дел получило сведения о выходе «Корнилова» из Одессы, оно предупредило своих представителей в Каире, Порт-Саиде и Суэце. В то же время Морское министерство отдало соответствующие распоряжения по своей линии.

Тем временем в Порт-Саиде, за 36 тысяч франков, Ашинову удалось нанять направлявшийся в Индокитай австрийский пароход «Амфитрите», на котором он рассчитывал прибыть в Таджурский залив. Ашинов особо оговорил, что в самые опасные для них порты — итальянский Массауа и французский Обок — «Амфитрите» заходить не будет. После прохода Суэцким каналом «Амфитрите» остановился в порту Суэц.

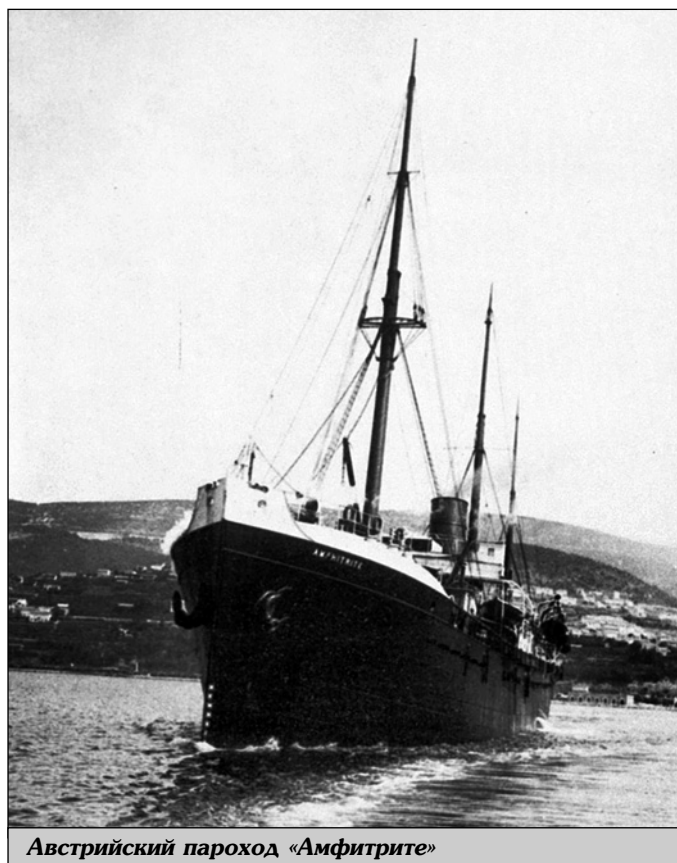
Уже находившемуся в этом порту «Барбариго» было приказано следовать за ним. Его командир имел приказ препятствовать возможному подходу этого парохода к берегам итальянских колоний.

Присутствие «Барбариго» было обнаружено Ашиновым, когда он ночью обходил гавань на лодке (Ашинов по всей видимости знал о возможном противодействии). Утром 9 января 1889 г., после выхода «Амфитрите» из порта, итальянский корабль последовал за ним. Встревоженный этим Ашинов собрал своих людей объявив, что итальянцы

стремятся препятствовать их экспедиции и вот-вот пойдут на abordаж. Казакам были розданы винтовки и патроны. Однако «Барбариго» только следовал за пароходом и других действий не предпринимал. Через несколько дней «Амфитрите» прибыл в Джидду, а еще через пару дней пароход пошел дальше. «Барбариго» не было видно. Однако, когда 15 января «Амфитрите» пришел в Суакин, через время в порт вошел и «Барбариго», ошвартовавшись рядом. Для



Николай Иванович Ашинов



Австрийский пароход «Амфитрите»

всех ашиновцев стало ясным, что итальянский корабль специально следит за ними. На следующий день «Амфитрите» вышел из Суакина. «Барбариго» шел следом в пределах видимости, не приближаясь и не отставая. Когда начался шторм, «Амфитрите», достаточно крупный пароход (4750 т), легко справлялся с волнением, а вот маленький «Барбариго» зарывался носом в волны. Некоторое время он пытался идти за пароходом, но затем отстал и скрылся из виду. К этому времени «Амфитрите» уже вышел за пределы вод, прилегающих к итальянской Эритрее. Убедившись, что ашиновцы не собираются высаживаться в зоне их интересов, итальянцы прекратили преследование.**

После этого «Барбариго» в течение некоторого времени находился в Массауа, посетив также 18 и 22 января Перим и Аден соответственно.

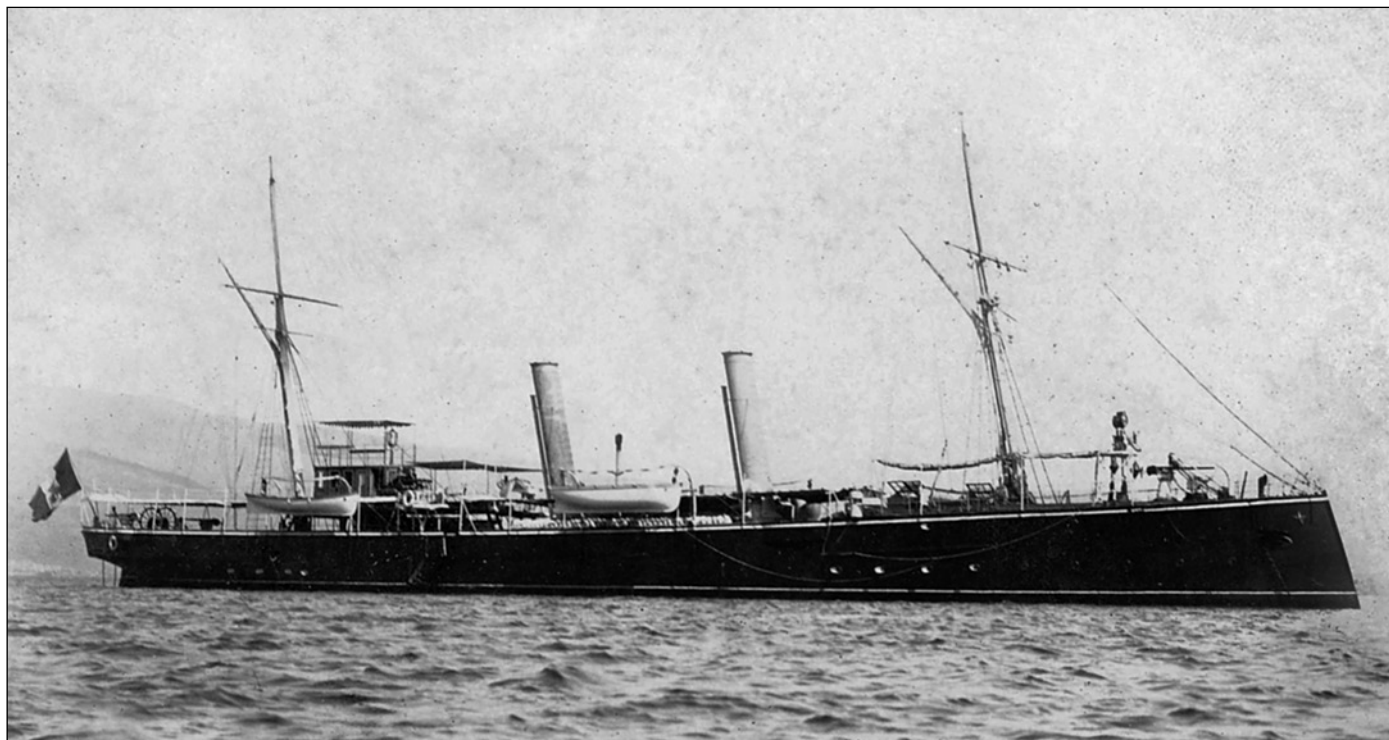
Если учесть, что у итальянцев на январь 1889 г. в Красном море находились лишь две тихоходные канонерки (13-узловые однотипные «Андреа Прована» и «Каридди») и несколько вооруженных пароходов и шхун, то выходит, что «Барбариго» специально был отправлен в Красное море, для противодействия экспедиции Ашинова.

Возвратившись из Массауа в Италию,*** корабль отправился в Неаполь, где был разоружен для ремонта проводившегося в течении полутора лет, с 21 апреля 1889 г. по 20 ноября 1890 г.

* Еще в 1883 г. Ашинов отправился в Абиссинию, задавшись целью содействовать политическому и церковному сближению Абиссинии и России. Вступив в сношения с негусом Йоханнисом IV он выдал себя за представителя русского правительства. Вернувшись в Одессу, он говорил, что имел от негуса уступку территории в районе бухты Таджура.

** В конечном итоге, экспедиция Ашинова потерпела фиаско. Александр III поначалу заинтересовавшийся экзотической «казацкой» экспедицией, после того как «занервничали» французы, потребовал «убрать этого скота Ашинова отсюда».

*** С марта 1889 года «Ривиста Мариттима» прекратил публикацию данных о передвижении кораблей флота, поэтому точной даты возвращения корабля в Италию пока установить не удалось.



«Барбариго» после первой модернизации с заменой артиллерии

Продолжение службы — на вторых ролях

После ремонта «Барбариго» был выведен в резерв 2 категории с 26 ноября 1890 г. с нахождением в Таранто. Ответственным на корабле в это время был лейтенант Борелло. С 21 мая 1891 г. корабль был переведен в более высокую степень готовности — состояние ограниченного вооружения, и его командиром был назначен капитан 2 ранга Романо Вито.

В Таранто авизо оставался до 25 мая, когда он перешел в Неаполь, чтобы стать флагманским кораблем 2-го департамента,* сменив в этой роли фрегат «Витторио Эмануэле».

С 1 июля «Барбариго» был переведен в резерв, продолжая при этом выполнять функции флагманского корабля. Весь 1892 год авизо провел в таком состоянии. Летом на нем сменился командир — им стал капитан 2 ранга Джованни Гуида. «Барбариго» вступил в кампанию 6 апреля 1893 г., оставив пост флагмана департамента броненосца «Ре Умберто». Его новым командиром стал капитан 2 ранга Альберто Сеттембрини.

28 апреля «Барбариго» с гостями и иностранными чиновниками на борту сопровождал броненосец «Лепанто», на котором итальянский король и германский кайзер с членами царствующих фамилий отправились на прогулку в Неаполитанском заливе. Несмотря на пасмурное и холодное утро с начинающимся дождем, в 10 часов утра 21 пушечный выстрел с кораблей, стоящих в порту и на рейде, возвестил, что итальянский и германский монархи в сопровождении высокопоставленных особ, поднялись на борт «Лепанто». Их приветствовали громким ура моряки всех кораблей. Гости и официальные лица разместились на «Барбариго». На «Лепанто» оркестр исполнил итальянский и германский гимны. Два дивизиона миноносцев покинули порт, чтобы присоединиться к стоящей на рейде эскадре. «Лепанто» вышел в море в 10:20. За ним следовали «Ириде», «Эвридика», «Барбариго», «Ре Умберто» и «Вольта», а также дивизион миноносцев и несколько пароходов судоходной компании Манци, взявших на борт сотни любопытных людей. На рейде был произведен смотр эс-

кадре, состоящей из «Италии», «Дондоло», «Дория», «Аффондаторе», «Пьемонте», «Стромболи» и двух дивизионов миноносцев. Эскадра приветствовала прохождение «Лепанто» криками ура и артиллерийским салютом. Огромная толпа наблюдала за происходящим с расположенных вдоль моря городских улиц. Во время прогулки «Лепанто» посетил Нисиду, Мисено,** Капри и Сорренто.

Затем «Барбариго» отправился на Сицилию для охраны рыболовства и в особенности для наблюдения за добычей губки и коралловым промыслом на прибрежных отмелях у Шаки и Лампедузы.***

Корабль покинул Неаполь 3 мая и оставался в водах Сицилии и Лампедузы до 20 сентября. Его командир Сеттембрини провел эксперимент по искусственному выращиванию губок, но он не увенчался успехом из-за непрерывного волнения моря вокруг Лампедузы.

С 26 сентября корабль был выведен в запас в Неаполе. Ответственным на нем стал лейтенант Леонарди, в начале 1894 г. его сменил лейтенант Отто, а в сентябре — лейтенант Сиккарди.

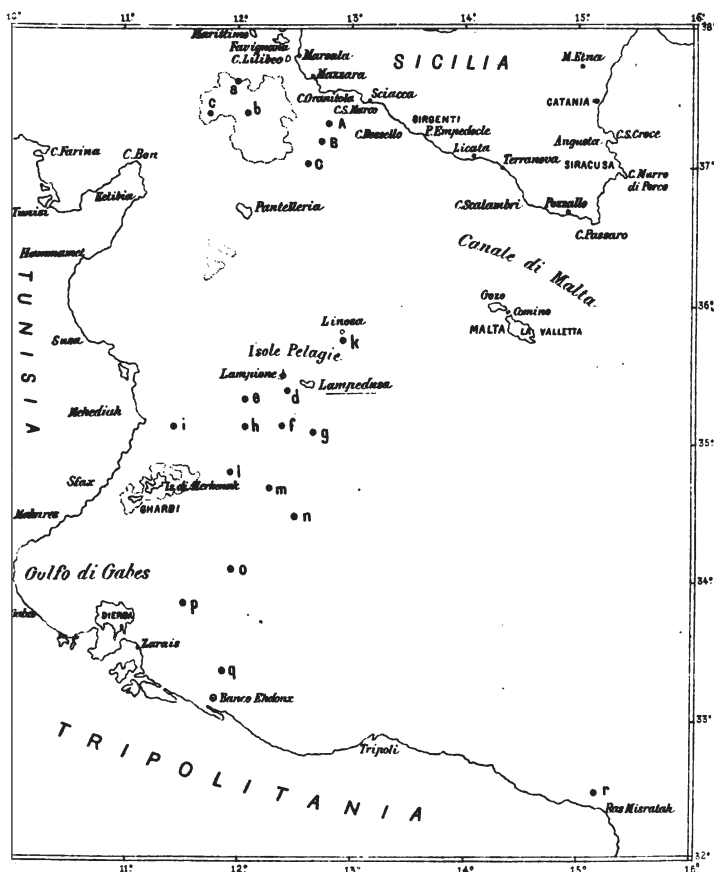
С октября 1894 г. по апрель 1897 г. «Барбариго» не упоминается в штатном расписании флота. Это говорит о

*Аналог военно-морского округа.

** На подходе к мысу Мисено броненосец «Ре Умберто» произвел залп из орудий главного калибра, на что Вильгельм сказал Брину: «Вы можете гордиться этим последним вашим творением».

*** Губки в то время были очень ценным ресурсом, добыча которого велась в основном у Лампедузы. Греки же норовили добывать губки в итальянских водах и часто даже избивали итальянцев, занимавшихся этим промыслом, так как греки считали этот промысел своим.

Журнал «Ривиста Мариттима» в январском номере 1895 г. писал, что в сезон 1893 г. «итальянская лицензия на рыболовство была выдана 24 греческим лодкам, но греческих судов, которые занимались добычей губки, было около 80». В том году на Лампедузу было привезено губки на сумму около 104 000 лир. В то время как итальянцы оценивали сумму выловленной губки в 300 000 лир, примерно учитывая и ту, что увозилась на греческие и африканские рынки. Эта проблема требовала конкретных решений. Кстати, итальянцы тогда делали лишь первые попытки добычи губок ныряльщиками, в то время как греки широко использовали этот способ. Далее журнал отмечал, что: «в целом рыбной промышленностью в Италии пренебрегают, и очень немногие заботятся об источнике богатства, которым могут быть наши воды».



Коралловые банки и места добычи губки (Ривиста Мариттима)

том, что корабль был выведен из его состава для масштабных ремонтных работ и модернизации.*

В 1895-1898 гг. на «Барбариго» проводился капитальный ремонт в арсенале Неаполя. С 10 февраля 1897 г. корабль снова упоминается в штатном расписании флота как находящийся в запасе в Каstellаммаре с ответственным лейтенантом Салазаром. С 1 апреля того же года он находился в Неаполе в состоянии снаряжения и подготовки к службе.**

Работы на нем были завершены 30 марта 1898 г. Aviso с 1 апреля вернулся в состав флота и тут же был переведен в резерв категории А с нахождением в Неаполе. Ко-



«Барбариго» и транспорт «Америка» в доке Таранто 1899 г.

мандование им принял капитан 3 ранга М. Новеллис. Только с 1 июня «Барбариго» был переведен в более высокое состояние готовности — так называемое сокращенное вооружение*** и отправился стационаром в Палермо, сменив на этой службе aviso «Рапидо».

Тут надо сказать несколько слов о состоянии итальянского флота в этот период. В жизнь флота вмешался экономический кризис. При морском министре вице-адмирале Энрико Морине, занимавшем этот пост с декабря 1893 по март 1896 года, расходы на флот были урезаны до предела, постройка кораблей прервана, выплата жалования личному составу производилась в минимально возможных объемах. Бенедетто Брин вернувшийся на пост министра на короткий срок — с 1896 по 1898 год, в той ситуации ничего изменить не смог. Хотя благодаря применению хитроумной системы использования сокращенных экипажей итальянцам удавалось держать большинство кораблей в готовности к выходу в море. С 1895 по 1900 год упадок итальянского флота только усилился. После 1896 года строительство новых кораблей прекратилось, а постройка уже заложенных была завершена с большими трудностями. К 1900 году итальянский флот скатился с 3-го места в мире на 7-е. Как писал Теодор Ропп «итальянский флот, как фактор, определяющий расстановку сил в Средиземном море, более не существовал».

Основным занятием «Барбариго» была охрана рыболовства и промысла губок и коралла. Корабль вступил в кампанию только с 9 июня 1898 г., а на зиму (с 3 октября) aviso снова был переведен в состояние сокращенного вооружения.

Снова в кампанию «Барбариго» вступил с 12 мая 1899 г. Его новым командиром стал капитан 3 ранга Т. Мерло. С 7 августа по 3 декабря корабль был отправлен в Эгейское море. За время пребывания в этих водах он побывал в портах Самос, Смирна и в бухте Суда на о.Крит.

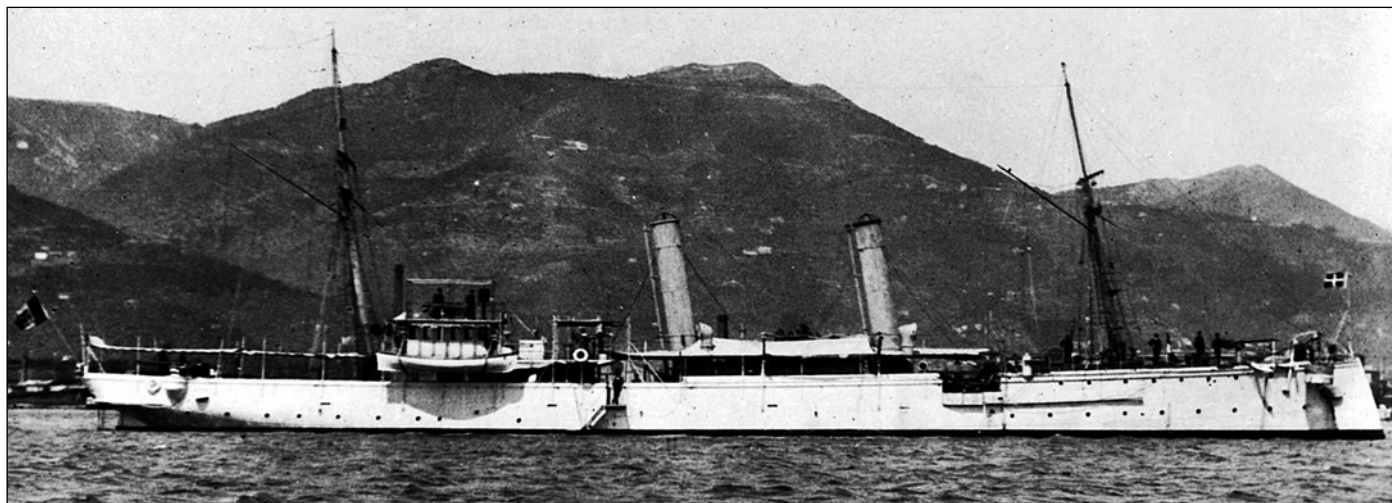
С 4 декабря 1899 г. корабль снова был переведен в состояние сокращенного вооружения и продолжил выполнять функции стационара на Сицилии. В феврале 1900 г. его командиром стал капитан 3 ранга Р. Менгони. «Барбариго» вступил в кампанию 29 мая и за время пребывания в кампании, с июня по ноябрь, он посетил сицилийские порты Шакка, Порто Эмпедокле, Трапани, Палермо, Марсала, Аугуста, Сиракузы. 19 июня корабль побывал на Мальте. Дважды, 30 июня и 27 сентября, он посетил Пантелерию. С 1 ноября 1900 г. «Барбариго» был снова возвращен в состояние сокращенного вооружения. На Сицилии он оставался до 27 апреля 1901 г. Замененный в Палермо своим систершипом «Маркантонио Колонна», в начале мая корабль прибыл в Неаполь и с 11-го числа был выведен в запас, где и оставался более года. Ответственным на нем остался его старший офицер лейтенант Кортезе, а в конце года его сменил лейтенант Тодиско.

Журнал «Ривиста Мариттима» за ноябрь 1901 г. приводит список из полутора десятка устаревших кораблей,

*Интересно, что в книге «Navi a vela e navi miste italiane», говорится, что «Барбариго» «22 сентября 1895 г. осуществил буксировку броненосного тарана «Аффондаторе» от Неаполя до о.Низиды, после чего он был готов к началу масштабных ремонтных работ». Но этот эпизод более нигде не упоминается, и автору не удалось увязать его с другими сведениями, как о «Барбариго» так и об «Аффондаторе». Вероятно, тут ошибка в датировке, и это было в 1894 г.

** Итальянский официальный термин allestimento, обозначающий период оборудования и снаряжения строящегося или капитально ремонтирующегося корабля.

*** По-итальянски armamento ridotto — термин, означающий сокращенный экипаж и запасы, но при этом корабль мог выполнять ряд задач. У этого термина имелись разновидности: ограниченное вооружение, специальное вооружение или ограниченная активность. Все эти нюансы помимо запасов на борту и численности экипажа еще касались и выплат экипажу, который конечно же получал меньшее жалование чем при нахождении корабля в кампании.



«Барбариго» после второй модернизации

среди которых были и «Барбариго» с «Колонной», резюмируя, что *«некоторые из них все еще могут быть полезны в военное время, как в Италии, так и за рубежом»*. И действительно — «Барбариго» (и его систершип) еще вполне успешно выполняли поставленные задачи.

С 1 сентября 1902 г. «Барбариго» перевели из запаса в состояние сокращенного вооружения, а его командиром был назначен капитан 2 ранга Е. Финци. Но, вступив в кампанию 17 сентября, корабль получил и нового командира, капитана 3 ранга Гаэтано Кафьеро, и был назначен на службу на станциях Красного моря. На следующий день авизо оставил Неаполь и, после мучительного плавания из-за неблагоприятных погодных условий, прибыл к месту назначения.

В октябре, совместно с кораблями «Пьемонт», «Галилео Галилеи» и «Капрера», он курсировал вдоль аравийского побережья, наблюдая за местным судоходством, осуществлявшимся в основном самбуками,* в борьбе против пиратства и работорговли.**

Но действия именно боевых кораблей были неэффективны по причине их крупного размера и типичного силуэта. Небольшие кораблики пиратов и работорговцев быстрее засекали боевой корабль и, как правило, уходили незамеченными. Тогда итальянцы пересели на самбуки, и это дало свой эффект. После крейсерства вдоль побережья Данакалии с 21 по 28 марта он оставался в Массауа.

В июле «Барбариго» отправился в Италию. Зайдя в Суэц 30 июля, он прибыл в Неаполь 10 августа.

Затем, в течение полутора лет — с 16 августа 1903 г. по 20 февраля 1905 г. — авизо находился в Неаполе.

С 16 сентября 1903 г. корабль вывели в запас. Ответственным на нем был назначен лейтенант Р. Монако. В течение 1904 г. должность ответственного на корабле занимали лейтенанты Бальзо, Дюка и Габриэле. С 21 февраля 1905 г. «Барбариго» перевели в состояние сокращенного вооружения, а его командиром стал капитан 3 ранга А. Ферретти.

С 9 марта вступив в кампанию под командованием капитана 3 ранга Ферони Черрина, корабль покинул Неаполь, чтобы продолжить службу в Красном море, прибыв в Порт-Саид 15 марта. «Барбариго» совершил многочисленные походы вдоль сомалийского и эритрейского побережья, при этом несколько раз заходил в порт Адена. С 3 по 6 августа авизо ходил в Шабшах и к острову Дифнеин. С 22 по 28 ноября корабль находился в крейсерстве вдоль побережья Сомали, после чего прибыл в Адена и оставался там до 19 января 1906 г.

За дальнейший период имеются лишь обрывочные сведения о службе корабля. Так известно, что в январе его ко-

мандиром уже был капитан 3 ранга Понте ди Пино. 28 марта «Барбариго» отправился к побережью Сомали. На 15 июня он находился в Порт-Судане, откуда 2 июля перешел в Массауа, где оставался до конца августа. Прибыв в Адена 22-го числа, «Барбариго» 3 сентября отправился к побережью Сомали, вернувшись через четыре дня. Авизо находился в Адене с 14 сентября по 20 октября и с 12 ноября по 19 декабря. Корабль вернулся в Массауа 16 января 1907 г. Закончив службу стационара в Красном море, он 25 января отправился в Италию.

Находясь с 21 февраля 1907 г. в резерве в Неаполе, «Барбариго» провел нескольких месяцев в роли флагманского корабля департамента, где его командиром был капитан 3 ранга Е. Дентиче. Осенью его сменил капитан 3 ранга Комо.

20 февраля 1908 года в Неаполь прибыла русская эскадра в составе броненосцев «Цесаревич», «Слава» и крейсера «Богатырь». На салют русских кораблей, соответствующим числом выстрелов, ответил «Барбариго» стоявший на якоре в порту.

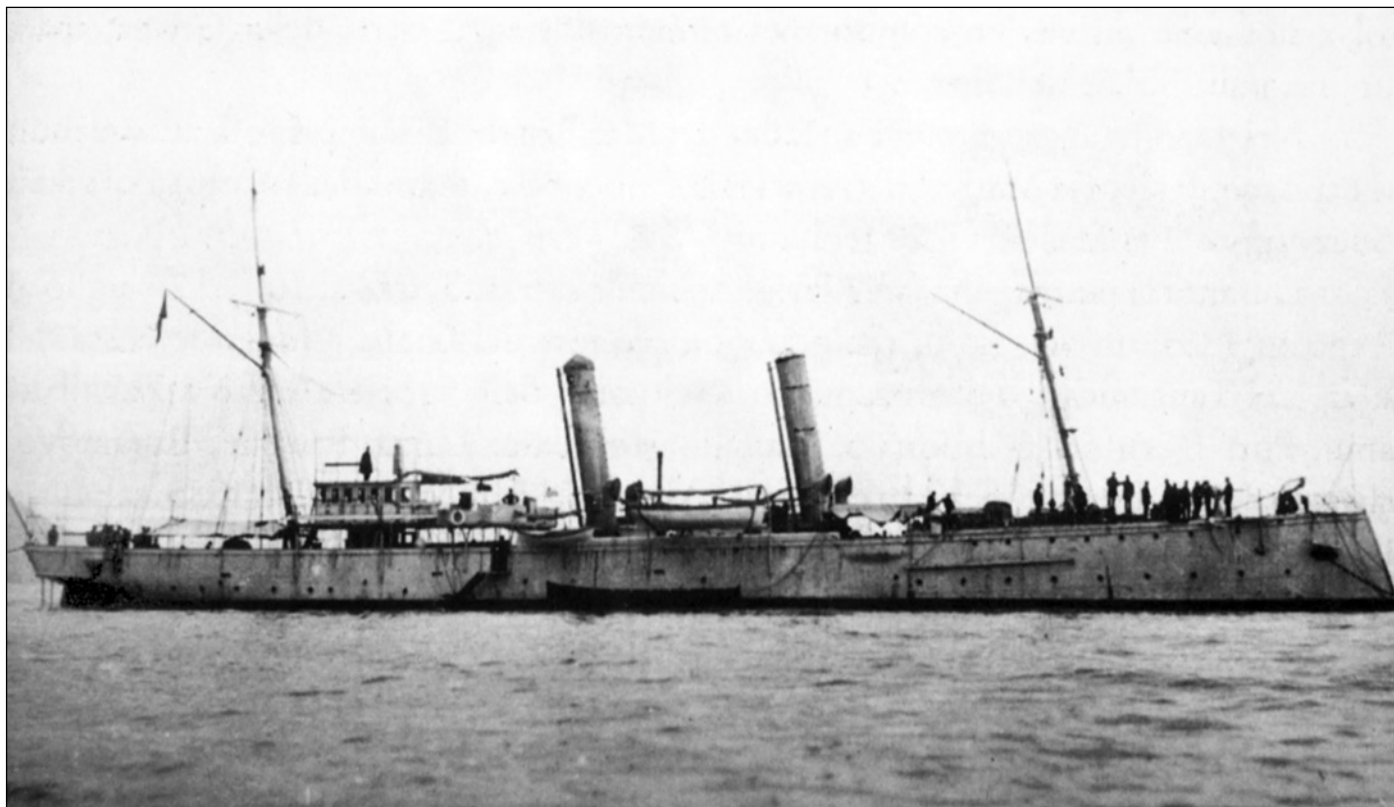
С 20 апреля 1908 г. «Барбариго» был переведен в состояние сокращенного вооружения и с 22 апреля отправился в Специю, где его использовали для упражнений в стрельбе орудийных расчетов базирующихся на эту базу кораблей. Он продолжал эту службу с 1909 г. по 1911 г. и числился в учебных кораблях. В этот период командира на корабле не было, а назначался ответственный. Поочередно должность ответственного исполняли лейтенанты Беллегард, Ди Стефано, Орталда, Кутури, Петреллуцци и Шакка.

В 1912 г., после того как «Барбариго» в течении трех месяцев был флагманским кораблем департамента в Специи, его использовали для тренировок учеников-комендоров в открытом море. 1 октября 1912 г. корабль был выведен в запас, и ответственным на нем стал лейтенант Аймерик, а с 25 декабря (по другим данным с 31-го) находясь во вполне еще пригодном для службы состоянии, после тридцати четырех лет интенсивной службы, «Агостино Барбариго» был разоружен. Корабль был исключен из списков судов флота 5 января 1913г.***

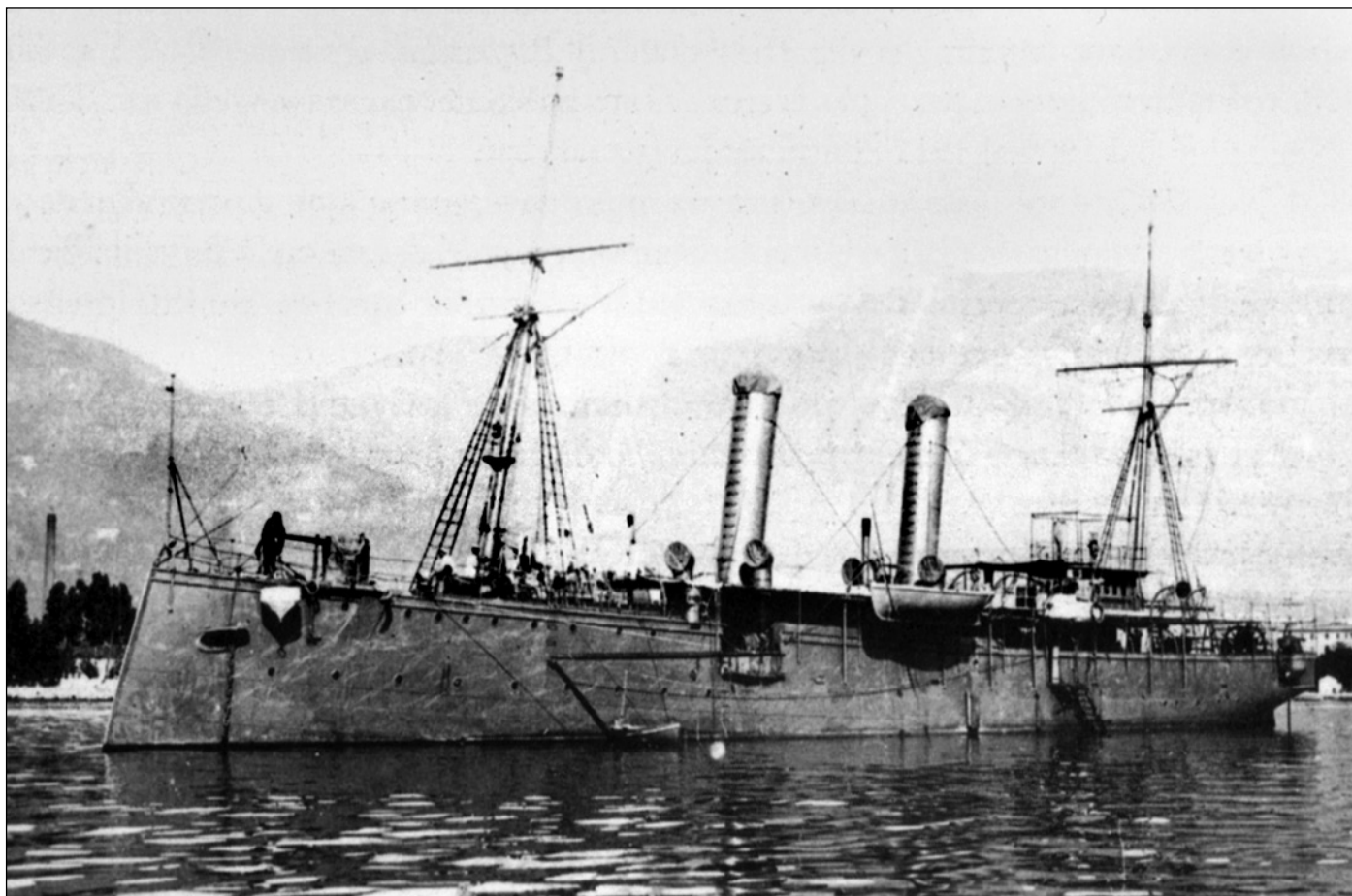
*Самбук — парусное торговое судно, использовавшееся арабами в Красном море.

**После подписания в Брюсселе в июле 1890 г. соглашения о пресечении работорговли, итальянское морское министерство издало «Руководство по пресечению работорговли», где, в частности, говорилось: «Военные корабли станции Красного моря отвечают за подавление работорговли на море».

*** В февральском номере «Ривиста Мариттима» за 1913 г. он еще числился в штатном расписании, но уже без командира или ответственного, в мартовском номере его уже нет в списках.



«Барбариго» 1909 г. как учебный корабль школы канониров в Специи



«Барбариго» 1909 г. как учебный корабль школы канониров в Специи

После исключения корпус корабля был отбуксирован в Геную и приспособлен под плавучую казарму для экипажей находившихся в достройке линкоров «Джулио Чезаре» и «Леонардо Да Винчи».

В 1916 г. он был отбуксирован обратно в Специю и продан частному лицу, после чего, как утверждают итальянские авторы, был разобран в Генуе. Но это не совсем так. Как явствует из декабрьского номера «Ривиста Маритима» за 1917 г., корабль достался генуэзской фирме «Сальваторе Берторелли & К», занимавшейся судоподъемом, после чего его корпус был переделан в понтон, который использовался для придания дополнительной плавучести.

Служба «Маркантонио Колонна»

Аviso «Маркантонио Колонна» начал свою первую кампанию в Венеции 1 мая 1880 г. Его командиром стал капитан 2 ранга Джузеппе Виа ди Вилларена. До августа корабль проходил курс боевой подготовки. Покинув Венецию 8 августа и зайдя по пути в Бриндизи, aviso 13-го числа прибыл на Сицилию, бросив якорь в Шакке. 18 августа «Колонна» перешел в Палермо, куда на следующий день прибыла 2-я дивизия Постоянной эскадры (броненосцы «Палестро», «Рома», aviso «Ведетта» и водолей «Верде»). Присоединившись к дивизии, «Колонна» заменил aviso «Ведетта» в качестве посыльного судна.

После обычных учений в итальянских водах и службы стационаром в Сиракузах, кораблю пришлось принять участие в событиях международного характера, ставших известными как Инцидент Дульциньо. Речь идет о событиях, связанных с передачей Черногории части турецких территорий, отошедших ей по решению Берлинского конгресса.

Великие державы 26 июня предложили Турции передать Черногории порт Дульциньо (современный Ульцин) с прилегающим побережьем, но его передаче воспротивились проживавшие там албанцы, а Турция формально приняв предложение, не спешила его выполнять. Так про-



Вид с моря города Дульциньо

шло более месяца. 2 августа дипломаты уже ультимативно потребовали провести передачу в течении трех недель. Но турки снова не спешили, и тогда Англия предложила провести военно-морскую демонстрацию для принуждения Порты. Согласие на это дали и другие державы. Рагуза (ныне Дубровник) была выбрана пунктом сбора морских сил европейских держав. Вскоре туда стали прибывать австрийские, французские и английские корабли. Германия прислала единственный корабль, корвет «Виктория». 17 августа в Гравозу (ныне Груж — часть г. Дубровник) прибыл русский фрегат «Светлана», а через 10 дней — клипер «Жемчуг».

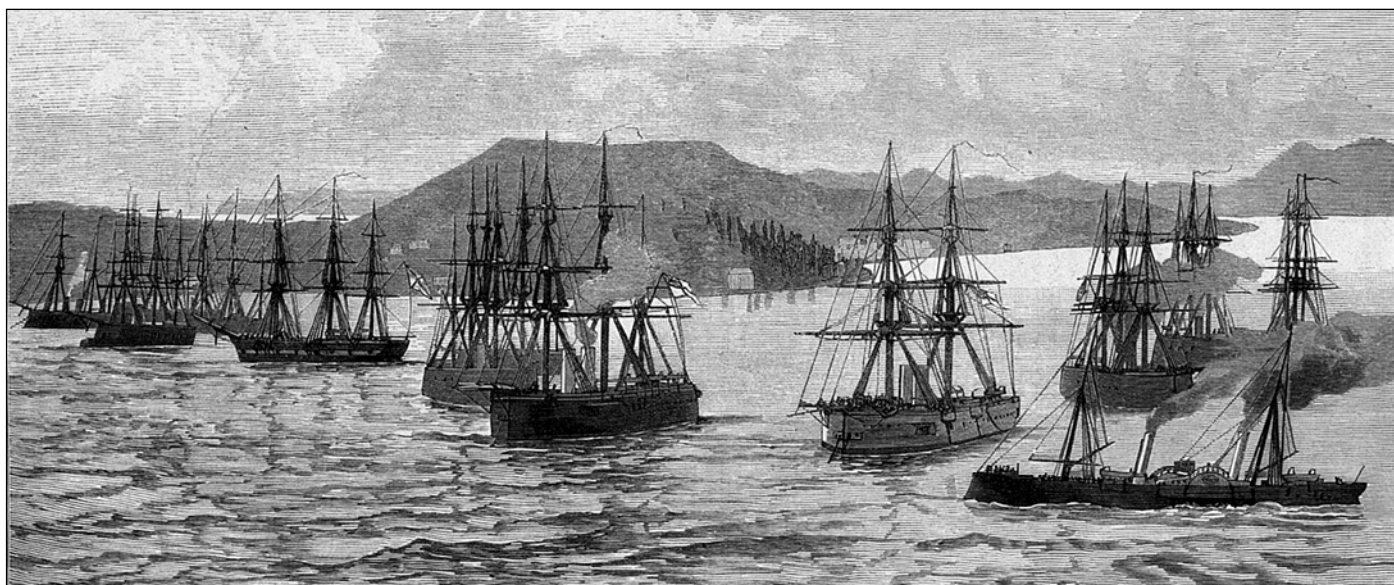
«Колонна», выйдя 2 сентября из Палермо в составе дивизии, направился в юго-восточную Адриатику, и 5 сентября корабли прибыли в Гравозу, где к вечеру этого дня собралось 14 кораблей разных стран. Aviso использовался по своему прямому назначению — для связи между Гравозой и Бриндизи, а в ноябре для связи между Теодо (Тиват) и Бриндизи.



Международная эскадра в Гравозе. На переднем плане под цифрой 1 «Маркантонио Колонна». Октябрь 1880 г.

Всемирная иллюстрация

Сергей Пятанин



Всемирная иллюстрация

Международная эскадра в бухте Гравозы

Еще в конце августа Порту уведомили, что демонстрация намечена на 15 сентября. В ответ, 7 сентября, турки сообщили о согласии албанцев уступить Дульциньо. И вновь потянулись дни ожидания.*

Было решено, что эскадра ограничится маневрированием вблизи турецкого берега, десант на берег посылаться не будет, но в случае надобности было решено прибегнуть к бомбардировке. 15 сентября, английский адмирал Сеймур, в сопровождении русского и итальянского адмиралов, командиров некоторых английских, австрийских кораблей и немецкого корвета, на английском посыльном судне «Хеликон» провели рекогносцировку. 19 сентября корабли международной эскадры перешли в Которскую бухту.

На следующий день адмирал Сеймур принял командование соединенными эскадрами, назначив переход флота в Дульциньо на 27 сентября. Однако ее отложили по просьбе черногорского князя, но, чтобы Турция не вела «двойной игры», великие державы пригрозили ей оккупацией Смирны. В конце месяца султан подписал ирадэ о мирной передаче Дульциньо, и международная эскадра перешла в Каттаро, где к российскому отряду присоединился корвет «Аскольд». В начале ноября в Шкодру в сопровождении трех батальонов прибыл турецкий маршал Дервиш-паша, и 22 ноября турецкие войска пошли на Дульциньо. После ожесточенного боя с албанским отрядом (около 500 чел.), на следующий день Дервиш-паша вошел в город, а 26 ноября его передали Черногории.



Giorgio Parodi

Броненосец «Рома»

Тем не менее, эскадры разошлись не сразу, а некоторое время по предложению английского правительства оставались под начальством Сеймура, «для поддержания принципа европейского согласия».**

Международная эскадра покинула Которскую бухту только 5 декабря. «Колонна» вместе с дивизией вернулась в Бриндизи 6 декабря, после чего нес службу в итальянских водах. Затем 29-30 декабря он совершил переход в Мессину.

20 января 1881 г. «Колонна», вместе с другими кораблями, сопровождал броненосец «Рома», перевозивший из Мессины в Реджо-ди-Калабрия короля Италии. В 11 часов утра король и королева, покинув пристань Мессины, прибыли на «Рому». Журналист Никола Ладзаро так описывал проводы королевской четы: «Мы, журналисты, по специальному приглашению уже были на борту броненосца и тогда издали мы могли наблюдать великолепное зрелище, всех людей, которые, прощаясь, кричали Аривидерчи! И когда «Рома», резким маневром его командира Аччинни изменил курс, у берега были тысячи и тысячи людей, которые, как один человек, закричали ура и аплодировали». В 11:33 «Рома» покинул порт, пойдя впереди «Колонны», следуя за броненосцами «Дуилио», «Принчипе Амедео» и «Мариа Пиа». Их сопровождали 22 парохода, как итальянских так и иностранных, с тысячами мессинцев на борту, которые пожелали сопровождать королевскую чету в Реджо. Переход, несмотря на сильный юго-западный ветер, шторм и, время от времени пускающийся дождь, прошел благополучно. В 12 часов облака разошлись, и через 30 минут после полудня корабли оказались перед Реджо, встречаемые артиллерийским салютом и приветствиями калабрийцев.

«Колонна» покинул Мессину 24 января и через два дня прибыл в Неаполь, где оставался до марта. 10 марта он отправился в Специю, присоединившись на следующий день к 1-й дивизии. Оставив Специю, 23 апреля корабль на другой день прибыл в Портоферрайо. 16 мая, он отправился в Неаполь, куда пришел через 2 дня. В мае командиром

* Турки затягивали решение вопроса о Дульциньо потому, что потом встал бы более сложный греческий вопрос, см. раздел о «Барбариго».

** Объединенное давление держав на Порту наша пресса назвала «платоническим», а морскую демонстрацию — комедией. Дервиш-паша перестрелял албанцев тогда, когда все уже считали решение этого вопроса отложенным на неопределенное время. Англия единолично стала давить на Порту и хватило 2-3 бесед британского посла Гошена с султаном.

корабля стал капитан 2 ранга Саверио Джузеппе Марра. 30 мая «Колонна» перешел в Гаэту, а 5 июня он возвратился в Неаполь, куда в этот же день прибыли корабли 1-й дивизии («Принчипе Амедео», «Кастельфидардо», «Аффондаторе»).

12 июня «Колонна» присутствовал в Кастелламаре ди Стабия на спуске крейсера «Флавио Джойя», перевоза часть приглашенных из Неаполя в Кастелламаре. В церемонии принимала участие королева Италии Елена. Ранним облачным и прохладным утром все приглашенные на церемонию отправились в гавань, чтобы занять места на «Маркантонио Колонна» и пароходе «Лагуна». Оба корабля отправились из Неаполя в Кастелламаре. В 10:00 броненосцы «Дуилио», «Аффондаторе» и «Принчипе Амедео» покинули бухту. Королева около полудня отправилась в Кастелламаре на борту авизо «Стафетта», а множество зрителей приехало по железной дороге. В 13:25 королева Елена прибыла на верфь, приветствуемая аплодисментами и криками присутствующих. При спуске «Флавио Джойя», корабли эскадры приветствовали новорожденный корабль 104 выстрелами из пушек, моряки, посланные по реям и вантам, кричали ура. По завершении церемонии королева посетила «Дуилио» и снова перешла на «Стафетту». После ее отбытия, «Колонна» и многочисленные пароходы отправились обратно в Неаполь.

14 июня авизо в составе дивизии прибыл в Мессину, где к ним присоединился «Дуилио». Дивизия совершила плавание вдоль сицилийского побережья, прибыв 21 июня в Катанию. 25 июня «Колонна» перешел в Аугусту, затем в Сиракузы, откуда 2 июля он вместе с кораблями дивизии отправился в Эгейское море. Корабль самостоятельно посетил порты Пирей, Смирну и Салоники, где 15 июля соединился со своей дивизией.

Далее, совместно с дивизией, «Колонна» возвратился в Италию, прибыв 23 июля в Бриндизи. Из этого порта корабли отправились в плавание вдоль Адриатического побережья Италии и, посетив Бари и Анкону, 11 августа пришли в Венецию. Отправившись 20 августа в обратный путь, они посетили Порто Корсини, Галлиполи (приморский городок в области Апулия) и 24-го числа пришли в Таранто. Затем 1 сентября «Колонна» совместно с «Принчипе Амедео» прибыл в Мессину и, посетив Милаццо и Кастелламаре (где произошла встреча двух дивизий эскадры), 8 сентября корабли бросили якорь в Неаполе. С 14 сентября по 9 октября «Колонна», вместе с «Принчипе Амедео», «Дуилио» и «Ромой», совершил плавание вдоль тирренского побережья, посетив Гаэту и Чивитавеккью и снова вернувшись в Неаполь. Затем «Колонна» 14 октября перешел в Гаэту, где находится до конца месяца, после чего возвратился в Неаполь.



Общий вид Александрии

Всемирная иллюстрация

В марте 1881 г. Франция начала захват Туниса. Италия, имея в Тунисе свои интересы и значительное число итальянских колонистов, не решилась вмешаться, ограничившись дипломатическими шагами. С мая этого года в тунисских водах, сменяя друг друга, находились итальянские корабли. 19 ноября 1881 г. «Колонна» отправился к берегам Туниса, прибыв 22 ноября в Голетту (ныне Хальк-эль-Уэд). В тунисских водах уже находились итальянские авизо «Ведетта» и пароход «Сирена». Через два дня к ним присоединился броненосец «Кастельфидардо». 31 декабря командиром «Колонны» стал капитан 2 ранга Карло Альберто Куиджини Пулига. В Тунисе корабль оставался до завершения боевых действий и покинул эти воды 10 февраля 1882 г., возвратясь в Италию. Прибыв 12-го числа в Ливорно, он был поставлен в док для технического обслуживания.

Египетские события

В марте 1882 г. «Колонна» был направлен в Египет, где назревали серьезные события. Выйдя из Ливорно 9 марта, он на следующий день зашел в Мессину и затем отправился в Александрию, куда прибыл 15 марта. Вместе с броненосцем «Кастельфидардо», они сменили броненосец «Аффондаторе», оставаясь в этих водах в течение всего времени, пока длилось египетское восстание.*

Сначала «Колонна» находился в Александрии, затем 16 апреля отправился в Порт-Саид, прибыв туда на следующий день. Там он был до 9 мая, когда, будучи предоставлен в распоряжение египетского правительства, отправился в Красное море, чтобы доставить в Бейлуль вице-королевского комиссара. Авизо посетил Исмаилию, Суэц, Асэб и 23 мая бросил якорь в Адене. Корабль 27 мая покинул Аден и 7 июня прибыл в Порт-Саид.

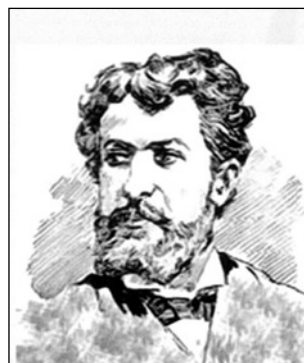
Тем временем ситуация в Александрии дошла до ксенофобских выступлений, приведших 11 июня к массовым погромам и убийству некоторых европейцев, среди которых были и итальянцы, что спровоцировало бегство иностранцев на находящиеся в порту иностранные военные корабли.

В Александрии «Колонна» находился, в том числе и 11 июля, когда ее бомбардировала английская эскадра.

Еще 9 июля адмирал Сеймур уведомил находящиеся в порту торговые суда о предстоящей атаке фортов Александрии, дав им 24 часа для того чтобы покинуть порт. Но ни все суда ушли в указанный срок, а на оставшихся в порту кораблях — двух греческих, трех итальянских и одном египетском нашли убежище, в том числе и около 2000 итальянцев.

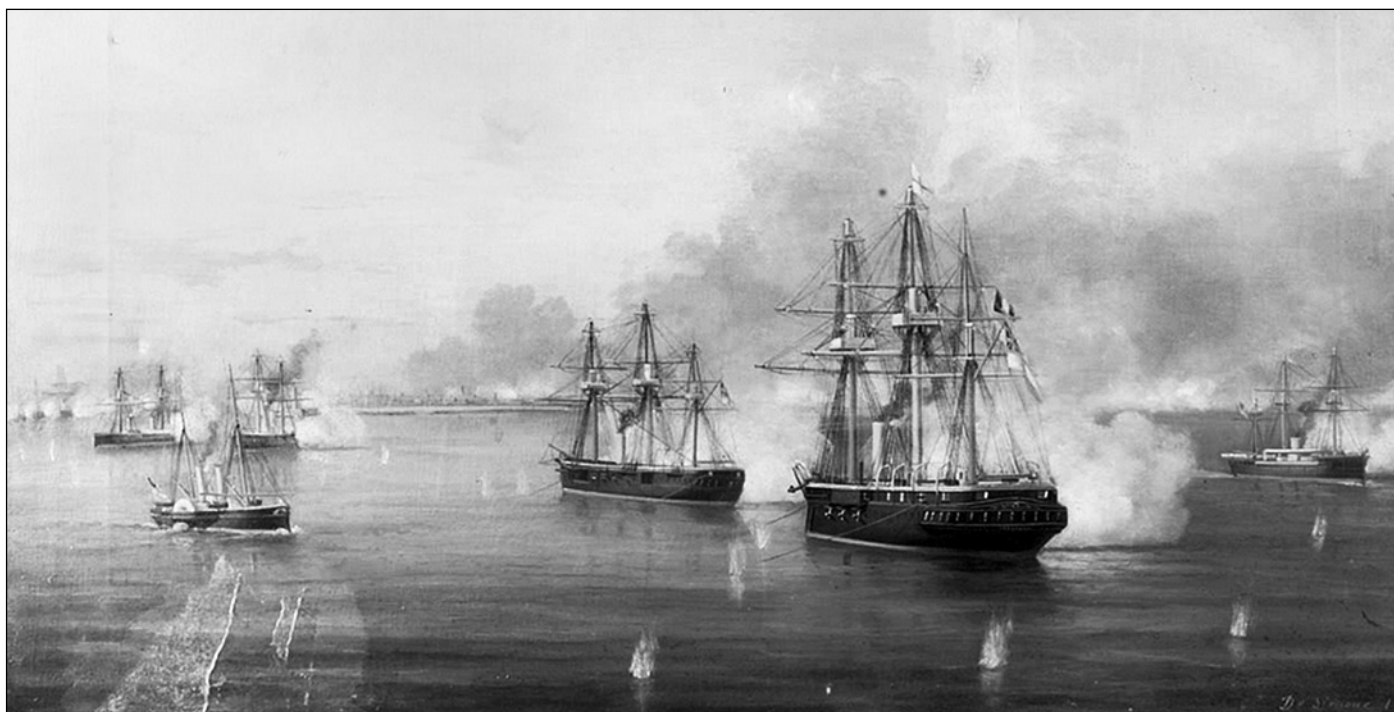
Капитан 2 ранга Куиджини Пулига, стремясь обезопасить иностранцев, нашедших убежище на этих шести торговых судах, утром 11 июля перешел во внутреннюю гавань. Подсчитав время, необходимое на то, чтобы вывести корабли он понял, что только две ходки укладывались в отведенное время. Тогда Пулига стал выводить их по три за раз.

Все суда были выведены за пределы порта, следуя за «Колонной». Правда одно из них оборвало буксир и осталось во внутренней гавани.



Карло Альберто Куиджини Пулига — командир «Колонны» во время египетских событий

* Более подробно о египетских событиях смотрите выпуски «Морской Кампании»: «Броненосный таран «Аффондаторе» №3-2018 и сборник №7-2018, статья «Броненосец «Александра».



Бомбардировка Александрии британской эскадрой

Неприятной вещью для буксируемых оказалась прозрачная вода, сквозь которую было видно дно, и как постепенно уменьшалась глубина под килем. Последний бриг, то ли испугавшись посадки на мель, то ли по иным причинам, бросил буксиры и отдал якорь, который не захватил дно, так что он стал дрейфовать. Бомбардировка уже началась, и это судно было в 230 метрах от батареи в конце мола, по которой стреляли малые английские корабли, а «Инфлексибл» бил по ней с приличного расстояния. Тогда этот бриг поднял итальянский флаг, связанный узлом в знак опасности. Пулига испросив разрешения с «Кастельфидардо», который был старшим итальянским кораблем, пошел на помощь. Команда брига пряталась под верхней палубой, не ожидая помощи и ничего не предпринимая. Командир «Колонны» отправил своих людей на бриг, чтобы подать с него буксир и поднять якорь. Англичане, увидев это, разумно приостановили огонь, но египтяне, сочтя маневрирование «Колонны» подозрительным, перенацелились на него. «Колонне» повезло, что из-за очень короткой дистанции он не пострадал. Перенесение стрельбы бы-

ло проведено очень быстро и неточно, так что авизо остался невредим.*

Спустя непродолжительное время «Колонна» и бриг, на котором находилось 233 беженца, были в безопасности.

Итальянский корреспондент Никола Ладзаро, находившийся на борту оказавшегося на месте событий итальянского парохода «Индия», далее описывал происходившее: «Позади английской эскадры на расстоянии трех или четырех километров были два греческих военных корабля, три американских, один испанский, один австрийский, один немецкий, два русских, два французских, два итальянских: «Кастельфидардо» и «Марк'Антонио Колонна», и семь или восемь торговых судов из разных стран, кроме некоторых греческих и итальянских кораблей. Единственное судно, что осталось в гавани между английской эскадрой и фортами, было греческим парусным кораблем. Двое других из той же страны были отбуксированы нашим авизо «Марк'Антонио Колонна», который едва не пострадал, чтобы спасти их. [...] Капитан («Индии») не знал, что делать, но мы добрались до нашего военного корабля «Марк'Антонио Колонна», командир которого приказывает нам поставить себя перед «Кастельфидардо». Он же, описывая бедственное положение соотечественников, находящихся на борту кораблей, возмущился поведением итальянского консула: «А где же консул? [...] Королевский консул Макиавелли был первым, кто бежал, и вечером 9-го он уже был на борту «Марк'Антонио Колонны», когда даже еще не было получено сообщения английскому адмиралу, объявляющего бомбардировку на завтра! [...] И когда после окончания бомбардировки необходимо было принять меры, как для возвращения несчастных в Италию, так и для помощи тем, кто отправится на берег, он отправился погулять по Порт-Саиду с двумя своими приближенными».

13 июля «Колонна» был послан в Порт-Саид с задачей найти продовольствие и воду, которых не хватало на судах, как военных, так и гражданских и отправить некото-



Бегство европейцев из Александрии

* Итальянцы пишут, что снаряды, направленные на него, взорвались в воздухе.

рые телеграммы. До 14 сентября корабль находился в Порт-Саиде, а затем он отправился в Пирей, где стояла итальянская броненосная эскадра, прибыв туда через три дня. 2 октября «Колонна» ушел из Пирея в Италию, придя в Палермо 4 октября.

Служба в итальянских водах

С 29 октября по 4 ноября «Колонна» совершил плавание вдоль сицилийского побережья посетив Липари и Милаццо. Корабль покинул Палермо 3 декабря прибыв на следующий день в Неаполь. С 1 января 1883 г., aviso был разоружен, а затем, с 1 апреля его перевели в запас. Ответственным на корабле остался его старший офицер лейтенант Карбоне.

«Колонна» вступил в кампанию 16 апреля и вошел в состав Постоянной эскадры. Его командиром был назначен капитан 3 ранга Франческо Киджи. Покинув Неаполь 8 мая, и зайдя в Поццуоли, он через два дня прибыл в Гаэту. 1 июня «Колонна» вернулся в Неаполь. Совместно с флагманом 2-й дивизии броненосцем «Палестро», он с 10 по 30 июня совершил плавание, в ходе которого посетил Гаэту, Поццуоли, Кастелламаре, после чего корабли вернулись в Неаполь.

Затем 5 июля, вместе со 2-й дивизией («Дандоло», «Дуилио», «Рома», «Палестро»), «Колонна» покинув Неаполь и сделав остановку в Кальяри на Сардинии, 14 июля прибыл в залив Пальма на Балеарских островах. Но поскольку к дивизии присоединился его систершип, «Колонна» ушел на Адриатику, придя в Бриндизи 19 июля, чтобы остаться там для санитарного надзора. 31 августа он ушел в Венецию где с 3 сентября был выведен в запас. Ответственным на корабле стал лейтенант Розеллини, сменный через месяц лейтенантом Карневали. Позже «Колонна» использовался в Венеции как флагманский корабль Третьего Департамента.

Корабль временно вводился в строй 2 февраля 1884 г. для помощи германскому пароходу «Роландек» севшему на мель у Скардовари. «Колонна» выйдя из порта прибыл в Альберони, но уже 4 февраля возвратился в лагуну и на следующий день снова был выведен в запас. Он вновь временно вводился в строй с 18 по 20 марта, так же для помощи, теперь уже английскому пароходу, севшему на мель в Скардовари. С 1 июля корабль был переведен в более высокую степень готовности, состояние сокращенного вооружения.

С начала 1884 г. в Италии разразилась эпидемия холеры которая затянулась до начала 1885 г. Для осуществления санитарного контроля в портах активно использовались военные корабли.*

С этой целью 4 июля «Колонна», под командованием капитана 2 ранга Густаво Пальма отправился из Венеции на Тирренское побережье, в порт Санто Стефано, куда прибыл 8 июля, заменив там транспорт «Европа». Находясь в этом порту по 24 ноября, aviso использовался для санитарного надзора на месте карантина для судов отправляющихся с материка на Сардинию. «Колонна» следил за обязательным прохождением карантина всеми судами отправляющимися из порта. За выход без карантинного свидетельства или без разрешения карантинного комиссара нарушитель мог быть обстрелян. Окончив эту службу 24 ноября он перешел в Гаэту, а 6 декабря прибыл в Неаполь. 11 декабря «Колонна» пришел в Санто Стефано, а 20 декабря в Порто Лонгоне и ежедневно ходил на о. Пиано для санитарного контроля. 25 января 1885 г. «Колонна» прибыл в Неаполь, где с 1 февраля был переведен в запас. Ответственным на корабле стал лейтенант Коша.

1 марта «Колонна», вступив в кампанию и под командованием капитана 3 ранга Джованни Беттоло, находился при эскадре как посыльное судно, базируясь на Неаполь. 28

марта он отправился на Сицилию, через день бросив якорь в Аугусте. Там накануне собралась эскадра — броненосцы «Принципе Амедео», «Дандоло» и «Дуилио». Посетив 16 апреля Сиракузы и вернувшись в Аугусту, он вместе с эскадрой, 22 апреля вернулся в Неаполь.

Приняв участие в открытии праздника в водах Серино 9 мая, «Колонна» в 20-х числах мая прошел плановое докование. 30 мая он перешел из Неаполя в Поццуоли, где присоединился к эскадре и на следующий день с ней вернулся в Неаполь для королевского смотра. Утром 31 мая эскадра стала на якорь в военном порту Неаполя. Король Умберто I, при прохождении кораблей и миноносцев, находился на «Дандоло». После смотра «Колонна» в составе эскадры отправился в Гаэту, для бункеровки углем. 4 июня aviso получил приказ отправиться в Террачину на помощь севшей на мель шхуне «Габриэлло», но все попытки снять ее с мели оказались тщетны и на следующий день он вернулся в Гаэту. Командующий отправил его 9 июня в Неаполь, чтобы получить средства для эскадры, а вместе с ним и миноносец №30 для замены командира.

Утром 11 июня эскадра, направляясь на Сицилию, зашла на Капри где к ней и присоединились «Колонна» и миноносец №30. Вечером 12 июня корабли стали на якорь в Аугусте. На следующее утро к эскадре присоединился новейший крейсер «Джиованни Бозан» прибывший после перехода из Англии. 23 июня эскадра покинула Аугусту и на следующий день прибыла в Таранто.

Пополнив запасы 6 июля эскадра вышла из Таранто для похода в Левант, прибыв на Корфу, на следующий день. Через три дня эскадра прибыла в Наварин, покинув который 14 июля, отправилась в Пирей, придя туда на следующий день. Здесь, следуя утвержденному маршруту, две дивизии разделились, чтобы посетить наиболее важные порты Греции и Румелии. Другие же корабли пошли в порты Сирии и Турции, включая острова Крит и Кипр, а также Порт-Саид. Согласно этому маршруту «Дандоло», «Дуилио» и «Колонна» 23 июля (по другим данным 18-го) покинув Пирей отправились в Александрию, куда прибыли 26-го числа.

В первой половине августа, дивизия пришла на Кипр, бросив якорь в Ларнаке. «Газетта Пьемонтесе» от 16 августа 1885 г. писала по этому поводу: *«Все население Ларнаки собралось на берегу, который был покрыт тысячами людей восхищавшимися нашими мощными военными кораблями, и особенно «Дуилио» и «Дандоло», которые со своими башнями и огромностью размеров выглядели как две плавающие крепости, которые подошли к рейду Ларнаки. Aviso «Марк'Антонио Колонна» ближе всех подошел к берегу как самый маленький и с наименьшей осадкой. Все население ждало оружейных салютов, которые во всех портах мира дают военные корабли, чтобы приветствовать флаг. Но этого не произошло и не зря. Новый консул, Кикко, несколько дней назад, [...] сообщил адмиралу, что в Ларнаке нет даже маленькой пушечки которая смогла бы ответить на вежливое приветствие. [...] Местные власти, консулы и все жители Ларнаки побывали на борту «Дандоло» и «Дуилио», все, и особенно итальянцы, подбадривают и восхищаются великолепной и впечатляющей мощью*

* Корабли флота, использовавшиеся для санитарного контроля в этот период: В Вильяфранке, для репатриации рабочих: корвет «Гарибальди», транспорты «Читта ди Дженова», «Читта ди Наполи», «Европа», «Конте ди Кавур» и «Дора». На Сицилии и Сардинии; aviso «Рапидо» (Палермо), шхуна «Кьеджа» (Трапани), пароходы «Тремити» (Катания), «Мурано» (Кальяри) и «Искья» (Сассари). Наблюдение за портами отправки на Сицилию и Сардинию: aviso «Эсплораторе» (Гаэта) и «Маркантонио Колонна» (Санто Стефано) с двумя паровыми катерами.

Наблюдение за лазаретами: канонерка «Гуардиано» (Вариньяно), Цистерна №2 и три паровых катера, один из которых находится на рейде Вадо. Как плавающий госпиталь использовали водолей «Верде».

нашей эскадры. Адмирал Мартини каждый вечер доставлял удовольствие городу, отправляя оркестр играть на берегу и освещая всю Ларнаку электрическим светом». Затем корабли 15 августа прибыли на Родос. Далее посетив Самос (Вати) они 19-го числа пришли в Смирну. С Самоса «Колонна» временно отделился от эскадры и после краткой остановки в Скаланова (ныне Кушадасы) прибыл в Смирну, поступив в распоряжение генерального консула в Смирне. В Смирну же прибыли и корабли обеих дивизий. Согласно, полученным там телеграфным инструкциям, 28 августа вся эскадра отправилась на Сицилию, кроме «Колонны», который отправился в Ситию на восточном побережье Крита, чтобы заменить командира транспортного «Местре». После чего на следующий день в Наварине он соединился с эскадрой, откуда 1 сентября корабли ушли в Италию, прибыв в Палермо утром 4-го числа.

Из-за начавшейся в Палермо эпидемии холеры, эскадра 11 сентября ушла в залив Пальма на Майорке. Но «Колонну» командующий оставил в Палермо, в распоряжении местной администрации. Он ходил к эскадре на Пальму, прибыв туда 14 сентября, но вскоре вернулся и оставался в Палермо до 18-го числа, когда ушел на Пальму на соединение с эскадрой. Оттуда он с эскадрой ушел в итальянские воды, прибыв в Кальяри 27 сентября.

В октябре эскадра участвовала в больших учениях под руководством начальника штаба флота. Это были первые стратегические маневры итальянского флота. Для отработки двух тем учений, флот был разделен на две эскадры — западную и восточную. «Колонна» вошел в состав изображавшей итальянский флот западной эскадры, состоящей из дивизии современных кораблей, к которой помимо него были приспаны: «Дандоло», «Дуилио», «Джованни Бозан» и «Аффондаторе». Командовал эскадрой вице-адмирал Мартини, державший флаг на «Дандоло». Восточной эскадре, изображавшей противника, были переданы все остальные корабли, включая Маневренную дивизию и миноносцы. Маневры начались 15 октября. По приказу начальника штаба флота, эскадра покинула Кальяри и начала отработку первой темы.*

Выйдя с эскадрой из Кальяри, «Джованни Бозан» и «Колонна» отправились в разведку и до наступления рассвета «Бозан» с помощью прожектора обнаружил два «вражеских» миноносца, по которым был «открыт огонь». Миноносцы отошли не атаковав. Было подсчитано, что они не менее 15 минут находились под «огнем» митральезы «Колонны».

Отработка 1-й темы была завершена 21 октября и на другой день дивизия прибыла в Гольфо Аранчи на северо-востоке Сардинии. Затем 23 октября силы флота соединились в Маддалене для отработки второй темы.**

* Первая тема была следующей: Западная эскадра, имеющая силы меньше чем у «противника», должна искать убежище в Маддалене, где приняв меры предосторожности от неожиданного нападения, особенно со стороны миноносцев, готова воспользоваться первой возможностью уклониться от «противника» и уйти. Перед Восточной эскадрой стоит задача блокировать эти силы и атаковать их.

** Вторая тема была следующей: «противник» находясь в итальянских водах должен найти и уничтожить итальянский флот, с целью получить господство на море. Его силы разделены на две эскадры, одна из которых (полностью симитированная), действует к северу от о. Эльба, в то время как вторая (состоящая из устаревших кораблей) курсирует между Неаполем и Пьомбино в поисках итальянского флота. Итальянский флот выйдя из Маддалены ищет противника в Генуэзском заливе. Не найдя его там, он возвращается в Бокке ди Бонифачо, обойдя Корсику с запада, чтобы получить в Маддалене информацию о противнике. Затем в поисках противника идет к Монте Арджентаро и обнаружив обе части вражеской эскадры, атакует его. Противник принимает бой.

*** Автономная область в составе Османской империи, созданная по решению Берлинского конгресса в 1878 г.

**** Греческий премьер угрожал, что, если не будет восстановлен статус-кво между Болгарией и Восточной Румелией, его правительство будет впрямую претендовать на изменение границ Греции.

Западная эскадра осталась на о. Санто-Стефано (архипелаг Ла Маддалена), чтобы запастись провизией и углем, а Восточная с той же целью находилась в Кальяри.

Обе эскадры вышли в море 13 ноября и встретившись в водах у Понцы 18-го числа, провели учебный бой, которым и завершились учения. После этого все корабли возвратились в Гаэту. Эскадра была распущена. «Колонна» 20 ноября прибыл в Неаполь для поступления в запас, в который его вывели с 26 ноября. Ответственным на корабле был назначен лейтенант Никастро, а в феврале следующего года его сменил лейтенант Гуида.

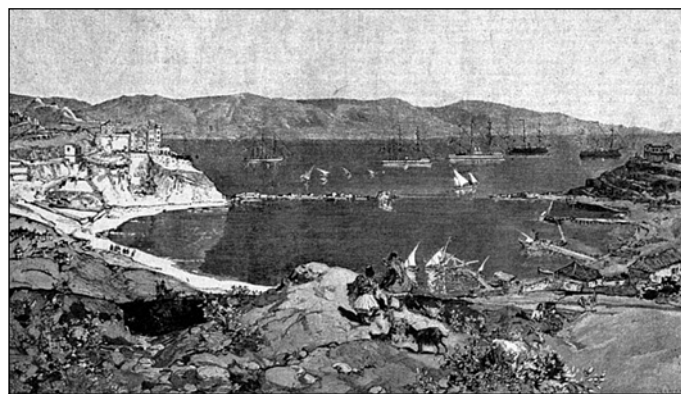
Греческий кризис

Тем временем на Балканах назревал новый кризис грозивший большой войной. Восточная Румелия*** в результате национального восстания в сентябре 1885 г. воссоединилась с Болгарским княжеством. Объединение Болгарии нарушило хрупкий статус-кво, установленный Берлинским конгрессом, и ее соседи стали требовать территориальных компенсаций.

Греция предъявляла претензии на области, находящиеся под властью турецкого султана. Это означало намерение воевать с Османской империей. В Греции даже началась скрытая мобилизация. Хотя в начале февраля 1886 г. Турция фактически признала объединение Болгарии, греческие ястребы «закусили удила»****.

Перед великими державами в очередной раз встала необходимость найти вариант разрешения кризиса. Сначала Греции предъявили ультиматум с требованием разоружить иррегулярные отряды, проникающие на территорию Турции, и демобилизовать армию. Греки отказались. Тогда Лондон предложил совместную военно-морскую демонстрацию с целью блокады греческого побережья, поскольку судоходство для Греции жизненно необходимо. Италия совместно с Англией собирались силой «не допускать греческий флот до военных действий». В международной военно-морской демонстрации вместе с Англией и Италией решили принять участие Австро-Венгрия, Германия и Россия (Франция взялась за роль посредника, не участвуя в блокаде).

К 16 декабря корабли Постоянной эскадры, выведенные в ноябре в запас, вновь вступили в кампанию и до 24 января 1886 г. находились в Неаполе, проводя необходимые работы. Эскадра под командованием вице-адмирала Мартини состояла из «Принципе Амедео», «Анконы», «Марии Пиа» и «Ведетты». Днем 25 января эскадра была отправлена в Гаэту и, получив там необходимые распоряжения, отправилась в Аугусту на Сицилии, затем на Крит, куда и прибыла 1 февраля. Итальянцы прибыли первыми. Только австрийский фрегат «Радецкий» (1873 г.) прибыл из Пирея несколькими часами ранее. Корабли остальных дер-



Международная эскадра блокирующая Афины в Фалерской бухте

Всемирная иллюстрация

жав пришли позже. 7 февраля в бухту Суда вошел русский отряд под командованием контр-адмирала Казнакова — «Дмитрий Донской» и «Пластун».*

9 февраля в Суду пришел германский броненосный фрегат «Фридрих Карл». 21 февраля прибыл новый британский командующий герцог Эдинбургский, через день пригласивший всех адмиралов к себе и официально предложивший принять участие в блокаде.

«Колонна» под командованием капитана 2 ранга Руджерио Канилья вступил в кампанию 26 февраля 1886 г. и 2 марта отправился из Неаполя в Грецию. «Газетта Пьемонтесе» от 2 марта 1886 г. писала: «По внезапному приказу, пришедшему сегодня вечером, авизо «Марк'Антонио Колонна» отправился в Грецию». Он прибыл в Суду 6 марта с наличными средствами в золоте для нужд эскадры и вошел в ее состав вместо «Вениеро».**

Весь апрель корабль находится в Суде. Вечером 24 апреля в Пирей ушла «Анкона» в составе небольшого международного отряда, отправленного для присутствия в этих водах. На следующий день, по приказу Морского министерства, в распоряжение итальянского посланника в Греции в Пирей, направился и «Колонна».

Ночью с 7 на 8 мая «Колонна» возвратился в Суду с итальянским посланником маркизом Куртопасси, который покинул Афины вместе с послами других держав из-за неудовлетворительного ответа греческого правительства на их коллективную ноту.*** Было решено начать блокаду.

Вечером 8 мая, на встрече адмиралов, были даны инструкции по блокаде греческого побережья и распоряжения по выходу эскадр. На рассвете 9 мая, в море последовательно вышли английская, итальянская («Принципе Амедео», «Анкона», «Мария Пиа», «Ведетта», «Кавур» и 6 миноносцев 1-го класса) и австрийская эскадры. Международный флот состоял в общей сложности из 27 кораблей и 15 миноносцев. «Колонна» с итальянским посланником остался в Суде.

На выходе из залива корабли встретил сильный шторм с северным ветром, от которого сильно страдали миноносцы, и в 9 часов английская эскадра стала на якорь. Другие эскадры последовали ее примеру. К итальянской эскадре присоединился «Джиованни Бозан» под флагом вице-адмирала Оренго, который прибыл сменить заболевшего Мартини. Утром 10 мая итальянская эскадра покинула залив и направилась к участку греческого побережья, предназначенному для блокирования итальянскими кораблями.

Якорной стоянкой итальянской эскадры был выбран порт Гаврион на острове Андрос, который использовался как для ежедневного снабжения кораблей продовольствием и углем, так и для стоянки захваченных кораблей. В этом порту было оборудовано заграждение и организована служба наблюдения вооруженными катерами. Итальянские корабли блокировали греческое побережье между мысом Сунин и городом Волос. 26 мая к эскадре присоединился «Колонна», передав на «Ведетту» итальянского посланника в Афинах. С его прибытием стало возможно организовать ежедневную почтовую связь с островом Сирос.

По поводу блокады журнал «Всемирная иллюстрация» писал: «С тех пор как установлена блокада побережья Гре-

ции, прекратилась вся морская торговля Греции — международная эскадра не пропускает ни один корабль под греческим флагом. Однако греческие суда пытаются прорваться в море, пользуясь бурной погодой. Так девять греческих барок, несмотря на преследование итальянских кораблей, благополучно прорвались частью на о.Эгину, частью на о.Порос. Захваченные греческие суда будут отведены к о.Нелос, где будет заседать призовой суд. Другим шести греческим парусным судам не повезло, и они были задержаны».

По итальянским данным, общее количество греческих судов, захваченных их кораблями во время блокады, составило 7 парусных кораблей и 1 пароход.

Блокада сначала не произвела никакого впечатления на греков, но потом ее последствия очень скоро сказались на торговых делах греческих коммерсантов. В конечном итоге, блокада вынудила Грецию принять условия ультиматума, и ее новое правительство приступило к демобилизации войск.

Блокада осуществлялась до полуночи 7 июня. После ее окончания итальянские корабли встретились в Фурносе. Утром 8 июня итальянская эскадра направилась в Суду и на следующий день стала на якорь во внешней гавани, где встретилась с международной эскадрой. «Колонне» и «Джованни Бозану», командующий вице-адмирал Оренго приказал остаться в Суде, а остальные корабли в течение 15-16 июня отправились в Италию.

«Колонна» за время блокады 4 раза ходил на о.Сирос, чтобы доставить почту и закупить необходимые материалы. За время своего пребывания в греческих водах корабль посетил Пирей, Лаврион, Каристос и Сирос. «Колонна» вместе с «Бозаном» только 4 июля покинул Суду, прибыв в Мессину 6-го числа. В тот же день вместе со всей эскадрой он отправился в Специю, куда прибыл вечером 8 июля.

Дальнейшая служба

В полдень 17 июля «Колонна» в составе эскадры отправился из Специи в Геную, сопровождая броненосец «Италия», на котором находился король. Спустя девять дней, вместе и «Италией» и «Бозаном», «Колонна» вернулся в Специю. Затем, с 10 по 18 августа корабли совершили переход в Неаполь, с заходом в Чивитавеккью. 1 сентября, зайдя по пути в Кастелламаре, они направились в Аугусту, где стали на якорь 5-го числа. С 17 по 27 сентября «Колонна» посетил Мессину, Сиракузы, Порто-Эмпедокле и отправился в Шакку, чтобы досматривать промысловые суда на коралловых банках. Он нес эту службу до середины октября.

Еще 6 октября в Аугусту пришла эскадра («Италия», «Бозан», «Аффондаторе», «Амедео», «Анкона», «Мария Пиа» и «Ведетта»). 18 октября «Колонна» ушел вместе с ними из Аугусты, совершив новый поход в Эгейское море, продлившийся до 9 декабря. В таких походах авизо, как правило, следовали вместе с флагманом, при этом другие корабли, по прибытии в греческие воды, часто шли своим маршрутом. Зайдя по пути в Наварин, эскадра 23 октября прибыла в Пирей, откуда ряд кораблей отправился по своему маршруту. «Колонна» вместе с флагманом 3 ноября прибыл в Салоники, откуда самостоятельно перешел в Смирну, прибыв на место 11 ноября. Через пять дней в Урла он встретил флагмана и 18 ноября вместе с ним отправился в Смирну, и находился там с кораблями эскадры до 29 ноября. В этот день вместе с эскадрой корабль покинул Смирну и 1 декабря прибыл в Занте. 5 декабря корабли пришли в Аугусту, а спустя четыре дня отправились в Неаполь, где бросили якорь 11 декабря. С 16 декабря «Колонна» был выведен в запас, а его экипаж перешел на «Агостино Барбариго». Ответственным на корабле был назначен его старший офицер, лейтенант Сеттембрини. В

* Об участии русского флота в этих событиях подробнее смотрите Кондратенко Р. В. «Морская политика России 80-х годов XIX века».

** Также эскадра получила в свое распоряжение взятый в аренду пароход «Польчевера» с 3000 т угля. Затем, 4 марта, прибыл транспорт «Кавур» с 80 000 продовольственных пайков, 10 митральезами Норденфельда и 4 револьверными пушками, заградительными тросами, сетями Булливана для «Принципе Амедео» и личным составом для пополнения экипажей, находившихся все еще в сокращенном составе из-за оставшихся в Италии отпущенных.

*** По другим данным, итальянский посланник находился на борту броненосца «Анкона», а «Колонна» сопровождал его.



Броненосец «Италия», привезший короля Италии в Геную и крейсер «Джиованни Баузан» на генуэзском рейде

Неаполе на корабле проводился ремонт, который продолжился до 30 апреля 1887 г.

Корабль вступил в кампанию 1 мая 1887 г. и был назначен в состав 1-й дивизии Практической эскадры (Squadra di Manovra — официально создана 21 мая). Командиром корабля стал капитан 3 ранга Джузеппе Анноваци. «Колонна» вышел из Неаполя 18 мая и, зайдя в Кальяри и Ористано, прибыл в Специю 23-го числа. 11-12 июня в составе эскадры («Сан Мартино», «Анкона», «Триполи» и база миноносцев «Америка») он совершил переход в Маддалену. Далее, вместе с эскадрой (к которой ранее присоединился «Джиованни Бозан») корабль 23 июня отправился на Сицилию и, зайдя по пути в Мессину, 1 июля прибыл в Трапани.

Здесь он принял участие в проводившихся в сицилийских водах учениях, в составе эскадры, изображавшей противника.* После чего, посетив в составе эскадры Гаэту, Ливорно, Пьямбино и Санто Стефано, 4 августа прибыл в Специю.

После того как 9 августа расформировали Практическую эскадру, «Колонна» с 1 сентября вместе с «Сан Мартино» и «Догали» формирует дивизию Леванта. 12 сентября корабли покинули Специю, прибыв на Корфу спустя четыре дня. В составе дивизии авизо совершил непродолжительное плавание в Ионическом и Эгейском морях. 29 сентября корабли вышли с Корфу и, зайдя в Каламаки, 2 октября бросили якорь в Пирее. 19 октября они прибыли в Суду, а 22-го числа «Колонна» вместе с «Догали» перешел в Порт-Саид, так как оба корабля были назначены на усиление Морских сил Красного моря. 27 октября они покинули Порт-Саид и направились в Красное море.**

Как уже говорилось, в начале 1887 г. итало-эфиопские отношения значительно осложнились в связи с захватом Италией территорий, находившихся в эфиопской сфере влияния. На этот момент Морские силы Красного моря составляли 3 канонерки, 3 военных транспорта и несколько вспомогательных судов. «Колонна» и «Догали» прибыли в Массауа 1 ноября, а уже 5 ноября оба корабля вышли в море. Им было поручено наблюдение за побережьем Данакалии, считавшимся итальянцами их собственностью. Кораблям разрешалось открытие огня против любых местных формирований, которые могли там появиться. За время плавания они посетили Асэб, Перим и Аден. «Газетта Пьемонтесе» от 26 ноября 1887 г. писала: «Из-за оказавше-

гося ложным известия о захвате французского корабля с пассажирами в Обоке, для защиты побережья в крейсерство в этих водах отправился крейсер «Догали» и авизо «Марк'Антонио Колонна», которые уже находятся в Красном море». В марте «Колонна» ходил в суданский Суаким, откуда привез сведения подтверждающие гибель английского полковника Таппа во время разведки против суданцев, о чем писали итальянские газеты. Через несколько дней корабль отправился в Асэб с доктором Винченцо Рагацци на борту,*** но сел на мель возле Рас-Хома, к северу от входа в порт Асэб. Рагацци был доставлен к месту паровым катером, присланным из Асэба, а для снятия «Колонны» с мели из Массауа был послан голет «Мисено».

Только 21 апреля 1888 г. авизо отправился в Италию. Посетив Суэц и Порт-Саид, он 5 мая прибыл на о.Сирос. Через три дня «Колонна» перешел в Пирей, где пробыл до 20 мая, после чего отправился на Корфу. Затем, посетив 27 мая Мисено, корабль бросил якорь в Неаполе. После возвращения «Колонны» из Красного моря, в течение мая-июня на нем дважды сменился командир: сначала им стал капитан 2 ранга Франческо Прева, а затем бывший командир «Барбариго», капитан 2 ранга Руджеро Конилья. Авизо покинул Неаполь 29 июня и, посетив Гаэту и Ливорно, 2 июля прибыл в Специю.

В июле «Колонна» снова участвовал в учениях, «играя» за эскадру «противника», которая, помимо него, состояла из кораблей «Сан-Мартино», «Стромболи», «Стаффетта» и 12 миноносцев. По завершении учений корабли 31 июля прибыли в Специю.

С 15 по 17 августа «Колонна» совершил переход в Гаэту. С 26 августа он был зачислен во 2-ю дивизию Постоянной эскадры и, совместно с «Этной» «Триполи» и «Сатттой», на другой день, пришел в Аугусту, откуда корабли отправились в греческие воды, прибыв 29 августа в Кефалонию. За время плавания, как с эскадрой, так и самосто-

* Напомним, его систершип «играл» за национальные силы — см. раздел «Барбариго».

** Хотя в книге «Navi a vela e navi miste italiane» говорится, что 30 октября «Колонна» был переведен в состав Морских сил Красного моря (Forze navali del Mar Rosso), данные штатного расписания флота публиковавшиеся в «Ривиста Мариттима» говорят о том, что и он, и «Догали» продолжали числиться в Дивизии Леванта.

*** Известный военно-морской медик и по совместительству натуралист. В Массауа возглавлял метеорологическую обсерваторию.

ательно, «Колонна» посетил Монемвазию, Волос, Пирей, Наварин, Валону, вернувшись в Неаполь 29 сентября. 1 октября он отправился в Гаэту, куда в этот же день прибыли и другие корабли эскадры.

17 октября авизо перешел в Неаполь. В этот день «Колонна» принял участие в спуске на воду броненосца «Ре Умберто» в Кастелламаре-ди-Стабия и в военно-морском смотре, который проходил в Неаполитанском заливе в честь посещения Италии германским кайзером. На рейде был собран флот в количестве 45 выпелов всех типов и классов.

«Колонна» 24 октября 1888 г., был заменен в эскадре своим систершипом и спустя два дня выведен в запас, а затем разоружен для масштабного ремонта продлившегося почти год. Ответственным на корабле в это время был лейтенант Манзи.

После окончания работ «Колонна» с 26 сентября 1889 г., вступил в кампанию под командованием капитана 2 ранга Эудженио Гаэтани и был направлен для охраны рыболовства, а также промысла губок и кораллов на отмелях у Лампедузы. Впрочем, это ни единственное, чем ему приходилось заниматься в это время. Так 19 октября он перевез из Мессины в Реджо-ди-Калабрия, морского министра Бенедетто Брина и сенатора Гаспаре Финали. По сообщениям прессы, Брин и Финали в Мессине посетили сухой док, железнодорожный вокзал, миноносную станцию и торговую палату. В 16:00 они сели на «Маркантонио Колонна», отправившись в Реджо. В декабре 1889 г. — январе 1890 г. авизо был задействован в проведении фотометрических экспериментов около некоторых маяков.

С февраля 1890 г. корабль находился в составе 1-й дивизии. В апреле «Колонна» в составе дивизии под командованием вице-адмирала Ловера Ди Мария, ходил в Тулон. Дивизия стала на якорь у Эйерских островов, а в Тулон отправился только «Италия» с командующим на борту в сопровождении «Маркантонио Колонны».*

Здесь 19 апреля состоялась пышная церемония спуска на воду французского броненосца «Мажента», на которой присутствовал президент Франции Карно. Ловера Ди Мария поздравил Карно от имени короля Италии и передал ему письмо короля. Затем адмирал на «Италии» присоединился к другим кораблям дивизии, ожидая на якоре прохода французской эскадры с президентом Карно. В этот день там присутствовала большая международная эскадра, состоявшая из испанских, японских и ряда других иностранных боевых кораблей. По окончании программы празднеств, французская эскадра и четыре итальянских корабля ушли в эскorte президента в его визите на Корсику. Затем итальянские корабли вернулись в Маддалену.

В середине апреля авизо снова был направлен на Сицилию для наблюдения за рыболовством и морскими промыслами, а в августе принял на борт известного натуралиста Джильоли** для проведения исследований губковых вдоль побережья Сицилии, которые были завершены в конце ноября.

В 1891 г. на корабле сменилось несколько командиров: в марте командиром стал капитан 2 ранга Антонио Трани, в мае — капитан 2 ранга Кандидо Руизекко, в октябре капитан 2 ранга Франческо Вергара.

После периода нахождения в состоянии ограниченной активности в Неаполе, «Колонна» 5 апреля 1891 г. был направлен в Красное море с приказом совершить поход между Асэбом и Бейлулем для пресечения работорговли. Он возвратился в Италию, придя в Венецию в конце сентября, но после непродолжительного (всего один месяц) пребывания в родных водах снова возвратился на станцию в Массая. В январе 1892 г. на корабле снова сменился командир — теперь им стал капитан 2 ранга Вито Камиц. В феврале авизо использовался на почтовой службе между Асэбом и Перимом.

«Колонна» вернулся в Италию в конце сентября и был выведен в запас в Неаполе с 21 сентября. Ответственным на корабле остался его старший офицер лейтенант Наляти, а в октябре его сменил лейтенант Джирози. С 27 апреля 1893 г. авизо был переведен в резерв и, поскольку он выполнял функции флагманского корабля Второго департамента, на нем имелся командир — капитан 2 ранга Сальваторе Палермо — и полный штат офицеров. Осенью командиром стал капитан 2 ранга Сальваторе Фергола. «Колонна» нес эту службу с 27 апреля по 12 августа 1893 г. и с 19 января по 1 октября 1894 г.

С октября 1894 г. авизо был разоружен для масштабных ремонтных работ и уже не значился в штатном расписании флота. 7 ноября 1895 г. корабль был отбуксирован на верфь в Кастелламаре-ди-Стабия, где он, будучи вытянут лебедками на стапель, для капитального ремонта корпуса и механизмов, оставался до 18 мая 1897 г.

Вновь спущенный на воду, авизо возвратился в арсенал Неаполя на буксире портового судна «Атланте», где с 16 июля 1897 г. находился для переоснащения, которое продолжалось более двух лет. Ответственным на корабле в это время был лейтенант Салазар который в то же время был ответственным и на «Барбариго». Осенью эту должность занял лейтенант Пуллино, в первой половине следующего года лейтенант Боррелло, в конце года лейтенант Бодзо, а весной 1899 года лейтенант Барзотти. 16 июля 1899 г. корабль вступил в кампанию под командованием капитана 3 ранга Мальяно и отправился в Левант, но вскоре вернулся в Неаполь и с 21 сентября снова был выведен в запас с назначением ответственным лейтенанта Лователли. В январе 1900 г. его сменил лейтенант Мальоцци, а весной — лейтенант Фиоре.

С 1 октября 1900 г. «Колонна» под командованием капитана 3 ранга Роберти был переведен в состояние сокращенного вооружения и снова выполнял функции флагманского корабля Второго Департамента, где использовался довольно ограниченно. Тем не менее, корабль содержался в отличном состоянии и мог принять на борт даже главу государства. 23 октября он перевозил короля Виктора Эммануила III который посетил верфь Кастелламаре-ди-Стабия. Журнал «Иллюстрационе Итальяна» писал об этом так: *«Король продолжает посещать казармы и общественные институты Неаполя. 23-го он был в Кастелламаре с принцем Баттенбергским, чтобы посетить корпус «Бенедетто Брина», который почти закончен и скоро будет спущен».*

19 марта 1901 г. в Неаполе началась обширная забастовка портовых рабочих. Все началось с прибытия из Марселя парохода «Массалия». Он не смог разгрузиться в Марселе из-за забастовки, и тогда неапольские портовые рабочие, общей численностью до 2500 человек, объявили забастовку в поддержку французских товарищей. Полиция приняла меры по поддержанию общественного порядка, и множество карабинеров прибыло в порт. Также и большое количество моряков было вооружено и прибыло к месту на трех паровых катерах и двух шлюпках с «Колонны» и «Эмануэле Филлиберто». Однако рабочие вели себя спокойно и заявили, что возобновят работу, как только «Массалия» покинет порт.

Оставив службу флагмана департамента 9 июня 1901 г., «Колонна» возвратился к уже привычной службе — охране морских промыслов на юге Сицилии. Корабль за время этой службы посетил сицилийские порты Аугуста, Си-

* В сам Тулон вошел только «Италия» в соответствии с правилами, запрещавшими вход в укрепленные порты значительного числа иностранных военных кораблей.

** Энрико Ильяер Джильоли — участник первого итальянского кругосветного плавания на корвете «Маджента». Подробнее смотрите «Арсенал Коллекция» №3-2018.

ракузы, Трапани Палермо, Шакка, Маццара. 23 июня он посетил Мальту, 4 июля — Лампедузу и 30 июля — Пантеллерию. Затем до ноября он был стационаром в Палермо, после чего вернулся в Неаполь. С 27 октября корабль перевели в состояние сокращенного вооружения, а его командиром стал капитан 3 ранга Капомацца.

С 7 ноября 1901 г. «Колонна» снова стал флагманским кораблем департамента и постоянно находился в Неаполе, за исключением короткого похода на о.Маддалена в июне 1902 г., для участия в IV Национальном галомничестве на о.Капрера. 2 июня, в день 20-летия смерти Джузеппе Гарибальди, на Капреру было перевезено более 12 тысяч итальянцев, желавших почтить его память. «Колонна» 1 июня перешел из Неаполя в Чивитавеккью и 2-го числа прибыл на о.Маддалена, расположенный рядом с Капрерой. После чего 3 июня зашел в Чивитавеккью и в тот же день вернулся в Неаполь. Весной 1902 г. его командиром стал капитан 3 ранга Т. Якоуччи, а в конце года его сменил капитан 3 ранга Е. Борелло.

23 апреля 1903 г. в Италию прибыл английский король Эдуард VII на королевской яхте, которую сопровождала целая эскадра, состоявшая из десяти броненосцев 1 класса, двух 2 класса и четырех миноносцев. Английские корабли зашли в бухту Санта-Лючия близ Неаполя, которую утром освободила итальянская эскадра, перейдя в военный порт Неаполя. Мэр города, префект, командующий департаментом, командиры эскадры и дивизии на паровом катере «Колонны» отправились с визитом к королю Эдуарду.

Летом 1903 года командиром корабля стал капитан 3 ранга Бономо ди Кастанья. Тогда же корабль перешел в Специю. «Колонна» нес службу флагмана департамента до 8 июля.

С ноября 1903 г. по март 1904 г. корабль использовался для проверки функционирования системы радиотелеграфных станций вдоль итальянского побережья. В 1903-04 гг. Королевский флот Италии проводил интенсивную программу исследований для определения эффективности отдельных береговых станций (которые должны были работать также и в коммерческих целях). На «Маркантио Колонна» было возложено выполнение экспериментов, состоявших в том, что в дополнение к работе с береговыми станциями он также проводил систематические сеансы по передаче и приему радиogramм с кораблями флота. «Колонна» 23 ноября перешел из Гаэты в Кальяри, а 11 декабря прибыл в Порто Торрес. Корабль вступил в кампанию 16 декабря 1903 г., а с 16 марта 1904 г. его вывели в запас в Специи, с назначением ответственным лейтенанта Джованнини (скорее всего для небольшого ремонта), но уже с 10 июня он снова вступил в кампанию, перейдя на следующий день в Кальяри. «Колонна» продолжил службу по проверке радиотелеграфа под командованием прежнего командира. С середины июля он посетил Ливорно, Чивитавеккью, Маддалену, Неаполь, Анкону, несколько раз заходил в Бари и Спитцу и 11 августа прибыл в Венецию. Однажды гостем на борту «Колонны» был Гульельмо Маркони, которого он перевез в Антивари на далматинском побережье для торжественного открытия там новой радиотелеграфной станции.

В августе 1904 г. «Колонна», стоявший на якоре в порту Бари, был участником удачного эксперимента радиосвязи с броненосцем «Сарденья». Но для этого должна была быть приостановлена эксплуатация линии связи Бари — Антивари. Капитан 2 ранга Солари, принявший техническое руководство радиотелеграфной службой, еще во время недавних маневров заметил, что все работает нормально только тогда, когда береговыми станциями соблюдался режим тишины.

«Колонна» нес эту службу до января следующего года. В декабре он посетил Таранто, Сиракузы, Мессину, Не-



Giorgio Parodi

аполь и далее отправился в Специю, где 1 февраля 1905 г. был выведен в запас. Ответственным на нем был назначен лейтенант Миккиарди и весь этот год, и большую часть следующего корабль находится в запасе.

Вступив в кампанию 13 декабря 1906 г. под командованием старого знакомого, уже произведенного в капитаны 3 ранга, Эдоардо Салазара, «Колонна» направился в Чивитавеккью для непродолжительного использования на службе почтовой связи с Сардинией и затем отправился в Красное море. Зайдя в Мессину 6 января 1907 г. он через четыре дня был в Порт-Саиде. В Массауа корабль прибыл 18 января.

«Колонна» действовал в африканских водах около двух лет, выполняя самые различные задачи: боролся с контрабандой, пресекал беспорядки, выполнял поручения дипломатического характера, осуществлял защиту проживающих там итальянцев, подвергавшихся опасностям в этом неспокойном регионе, как на африканском, так и на аравийском побережье Красного моря.

В феврале-марте 1907 г. корабль дважды посетил Аден, а в апреле отправился в Индийский океан к берегам Сомали. До конца мая «Колонна» курсировал между Аденом, Момбасой и Занзибаром. С середины июля по конец сентября он посетил Момбасу, Занзибар, Дар-эс-Салам, Кисмайо, Могадишо. С 18 сентября по 17 октября корабль находился в Момбасе. Затем, совершив краткий поход в Занзибар, уже 22 октября он снова вернулся в Момбасу. В конце года «Колонна» перешел в Аден, а уже в январе 1908 г. снова отправился в Могадишо.

Газета «Ла Stampa» от 12 января 1908 г. писала про его вояж: «Пока что авизо «Марк'Антонио Колонна» покинул Аден 9-го числа, и считается, что он может достичь Могадишо 17-го числа. Если ветры в открытом Индийском океане помешают его путешествию, «Колонна» может пробыть даже пятнадцать дней в пути. «Капрера» прибыл вчера в Аден, и до сих пор в Морское министерство не поступало каких-либо сообщений о его отбытии в Бенадир. Он должен запастись углем и продовольствием, а затем ждать прибытия «Колонны», прежде чем отправиться на побережье Бенадира».

В апреле-мае авизо находился в Красном море посетив Порт-Судан и Массауа. В июне-июле он посетил Аден и Алулу, а осенью находился в Массауа. С 16 октября кораблем командовал капитан 3 ранга Пио Лобетти Бодони. В следующем 1909 г., с марта по конец июня, «Колонна», отправляясь из Массауа, посетил Арафали и несколько раз побывал в Блэк Пик и Норт Блафф.

Он вернулся в Неаполь 26 сентября и с 1 октября был выведен в резерв, вновь став флагманским кораблем департамента, неся эту службу до 20 ноября. Командиром

Корабль	Верфь-строитель	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Агостино Барбариго»	Королевский арсенал в Венеции	19 августа 1876 г.	23 января 1879 г.	11 июля 1879 г.
«Маркантонио Колонна»	Королевский арсенал в Венеции	1 января 1877 г.	6 августа 1879 г.	1 мая 1880 г.

«Колонны» был назначен лейтенант Л. Миралья. В конце сентября — начале октября, корабль ходил в Суду и вернулся в Неаполь 26 октября. В Неаполе он находился до конца своей активной службы. С 20 ноября 1909 г. «Колонна» был выведен в запас. Ответственным на нем оставался тот же лейтенант Л. Миралья, а в марте 1910 г. его сменил лейтенант Грифео. За второе полугодие 1910 г. имеются лишь отрывочные данные о службе корабля, но наиболее вероятно он оставался в запасе. В феврале 1911 г. ответственным на корабле был лейтенант Р. Галло, в марте его сменил лейтенант Дж. Саккарес.

16 июля 1912 г. «Маркантонио Колонна» был разоружен и королевским декретом от 5 января 1913 г. исключен из списков судов флота.

Заключение

Судьбу итальянских авизо предрешило очень быстро выявившееся несоответствие их скорости требованиям времени. И хотя построенные с 1869 г. по 1888 г. семь винтовых авизо были довольно добротными кораблями (за исключением неудачного «Рапидо»), они быстро перестали отвечать требованиям времени.

Главным было то, что имеющиеся в строю флота авизо, даже винтовые («Стеффетта», «Ведетта», «Рапидо») не годились для эскадренной службы. Если их 12-узловая скорость еще как-то устраивала эскадру, состоящую из броненосцев ровесников Лиссы, то они совершенно не подходили для совместной службы с «Дуилио» и «Дандоло» (15 уз), и тем более «Италией» и «Лепанто» (17,8 уз). Даже относительно скоростные «Барбариго» и «Колонна» с их 15 узлами уже не удовлетворяли новым требованиям.

Плюс на судьбу авизо оказала влияние смена военно-морской политики, строительство достаточного количества современных крейсеров (в том числе и минных) как гораздо более универсальных кораблей.

Неизбежным стало постепенное вытеснение авизо из первой линии кораблями новых классов. Со временем они были исключены из эскадренной службы и перешли на выполнение задач второго плана — таких как охрана рыболовства, стационарная служба на заморских станциях и, наконец, служба в качестве штабных кораблей при департаментах, что для всех типов кораблей всегда было прологом к исчезновению.

Лишь спустя почти 10 лет после закладки «Барбариго», в 1885 г., были заложены одиночный колесный (!) «Мессаджери»* и два однотипных авизо «Архимеде» и «Галилео Галилеи».

Все они представляли собой сравнительно небольшие корабли с скромными характеристиками, водоизмещение которых не превышало тысячи тонн. После их постройки корабли класса авизо в Италии более не строились. Изобретение радио также внесло свой вклад в закат этого класса кораблей.

Все 21 авизо, которые Реджиа Марина ввела в строй, были исключены в конце XIX и начале XX века.

Во втором десятилетии XX века задачи разведки при эскадре уже выполнялись другим классом кораблей — скаутами, делившимися в итальянском флоте на подклассы больших и малых.

	«Агостино Барбариго»	«Маркантонио Колонна»
Водоизмещение порожнем	624 т	656 т
Водоизмещение полное	818 т	782 т
Длина между перпендикулярами	66,0 м	66,0 м
Длина наибольшая	68,11 м	68,11 м
Ширина	7,35 м	7,35 м
Осадка средняя при норм. водоизмещении	3,93 м	3,46 м
Мощность силовой установки	1760 л.с.	1700 л.с.
Скорость	15 уз	15 уз
Запас угля нормальный	160 т	160 т
Запас угля полный	200 т	200 т

Класс авизо надолго исчез из итальянского флота, вновь появившись лишь перед Второй мировой войной, но уже в виде кораблей, у которых были совсем иные задачи, чем у прежних.

Автор выражает признательность за помощь в работе Алексею Черкасову и Александру Александрову (Москва), а также Анне Новозженко за помощь в переводе «узких мест» итальянских текстов.

Литература

«Rivista Marittima»: 1879, № 7, 9-12; 1880, № 1-12; 1881, № 1-12; 1882, № 1-12; 1883, № 1-12; 1884, № 1-12; 1885, № 1-12; 1886, № 1-12; 1887, № 1-12; 1888, № 1, 4-12; 1889, № 1-4; 1890, № 1-12; 1891, № 1-12; 1892, № 1-12; 1893, № 1-4, 9, 12; 1894, № 3, 5, 8, 9; 1897: 2-4 квартал; 1898: 1-4 квартал; 1899: 1-4 квартал; 1900: 1-4 квартал; 1901: 1-4 квартал; 1902: 1-4 квартал; 1903: 1-4 квартал; 1904: 1-4 квартал; 1905: 1-4 квартал; 1906: 1-4 квартал; 1907: 1-4 квартал; 1908: 1-4 квартал; 1909: 1, 2, 4 квартал; 1910: 1, 2 квартал; 1911: 1 квартал; 1912: 4 квартал; 1913: 1 квартал; 1917, № 12.

«Всемирная иллюстрация»: № 609-611, № 705, № 706, № 905.

«Gazette Piemontese»: 10 febbraio 1879, 27 agosto 1880, 31 agosto 1880, 25 gennaio 1881, 15 giugno 1881, 22 maggio 1882, 6 luglio 1882, 20 luglio 1882, 23 luglio 1882, 25 luglio 1882, 28 luglio 1882, 11 luglio 1883, 2 agosto 1884, 12 aprile 1885, 22 maggio 1885, 16 agosto 1885, 27 dicembre 1885, 2 marzo 1886, 26 dicembre 1886, 5 febbraio 1887, 13 marzo 1887, 16 aprile 1887, 28 giugno 1887, 2 luglio 1887, 26 novembre 1887, 16 dicembre 1887, 19 gennaio 1888, 21 gennaio 1888, 25 gennaio 1888, 4 marzo 1888, 14 marzo 1888, 2 giugno 1888, 20 ottobre 1889, 13 aprile 1890, 29 aprile 1893, 23 ottobre 1900, 20 marzo 1901, 23 aprile 1903, 31 ottobre 1905, 12 gennaio 1908.

L'illustrazione Italiana: 1885-31-07 1888-08-04 1888-46-04 1889-04-05 1893-19-12 1900-43-19

CAMERA DEI DEPUTATI — Legislatura XVI — Sessione prima 1886-87. — Roma 1887.

Патянин С.В. Итальянские крейсера (1861-1900). «Морская кампания», 2017, № 3(67).

Морской сборник 1880 №5, 1896 №9.

Кондратенко Р. В. «Морская политика России 80-х годов XIX века» Vincenzo Meleca «Italiani in Africa Orientale» TraccePerLaMeta 2017 Bargoni F. Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968. — Roma: USMM, 1969.

Bargoni F., Gay F., Gay V.M. Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887. — Roma: USMM, 2001.

Gay F., Gay V.M. Le navi di linea italiani 1861-1875. — Roma: USMM, 2011.

Ropp T. The development of a modern navy: French naval policy 1871-1904. — Annapolis: Naval Institute Press, 1987.

* Построенный только лишь для того, чтобы использовать машину авизо с таким же названием постройки 1863 г.

Ранние миноносцы фирмы «Торникрофт»

(продолжение)

Александр Дашьян

Носимые миноноски (миноносцы 2-го ранга)

Небольшие размеры первых миноносцев (и, как следствие, низкая мореходность и небольшая дальность хода) не позволяли использовать их в отрыве от береговых баз, ограничивая область боевого применения защитой побережья. Не удивительно, что первыми новым классом боевых кораблей заинтересовались флоты стран, имевших изрезанную береговую черту и строивших свою морскую стратегию «от обороны». Но и крупные морские державы с интересом отнеслись к появлению нового вида оружия – небольшие размеры позволяли перевозить миноносцы на борту как военных, так и переоборудованных гражданских пароходов в любую точку мирового океана, благо опыт уже имелся – первые миноносцы того же Торникрофта отправлялись к заказчику на палубах коммерческих судов. Идея создания специального носителя миноносцев, а также базирования последних на крупных боевых кораблях теоретически рассматривалась в Англии и Франции начиная с середины 1870-х гг., но толчком к переходу от теории к практике стала информация, поступающая из России.

Речь шла о переоборудовании в носитель паровых катеров грузопассажирского парохода «Великий Князь Константин». Способный нести 4 паровых катера с шестовыми минами, этот пароход под командованием капитана 2-го ранга С.О. Макарова весной 1877 г. провел две атаки на турецкие корабли – пусть и безуспешные, но показавшие перспективы использования носимых миноносцев. В августе пришел первый успех – на Сухумском рейде минным катером «Великого князя Константина» удалось повредить турецкий броненосец «Ассари Тевфик». Этот успех на практике продемонстрировал возможность не просто оперативной доставки миноносцев в любое указанное место – была отработана методика быстрого подъема/спуска на воду и быстрого разведения паров.

Практически одновременно работы по созданию аналога «Константина» начались в Британии и Франции. И если с носителем особых проблем не ожидалось – на эту роль подходил любой достаточно крупный грузопассажирский пароход с развитыми грузовыми стрелами, то вот с тем «кого носить» имелся ряд вопросов. Применявшиеся на тот момент британским и французским флотом паровые катера мало подходили на роль ударных кораблей. Кроме того, хотя изначально упор делался на применение носимыми миноносцами шестовых мин, в перспективе ожидался переход на самодвижущиеся мины Уайтхеда – а их разместить на небольшом паровом катере представлялось проблематичным.

В очередной раз решение проблемы было найдено в Чизике – практически все ранние миноносцы Торникрофта были рассчитаны на возможность транспортировки на палубе грузовых судов, для чего корпуса имели необходимые подкрепления. Необходимо было только упростить и ускорить процесс погрузки/разгрузки (вместо заведения строп под корпус перейти к креплению за рымы на верхней палубе).

60-футовый тип

В качестве отправной точки при проектировании первого носимого миноносца 2-го класса Королевского флота послужил все тот же «Рар» – естественно, с учетом специфики использования. В первую очередь это касалось распределения масс по длине корпуса – у 58-футовых мино-

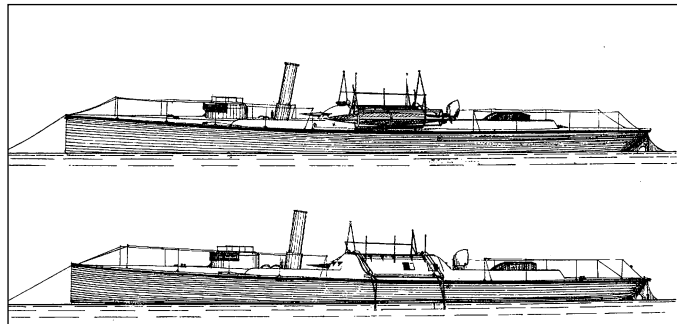
носцев центр масс располагался за миделем, что для корабля, который будет часто подвергаться «погрузочно-разгрузочным» операциям, было не совсем хорошо. Кроме того, 4 рыма, на которые приходился вес миноносца, могли располагаться только на силовом каркасе в месте крепления переборок. Необходимость учета всех этих требований привела к тому, что, имея заметное внешнее сходство с «Рар» и практически такие же размеры, 60-футовый тип (именно под этим названием известна первая серия носимых миноносцев британского флота) являлся совершенно самостоятельным типом с более полными формообразованиями, особенно в носовой оконечности.

На ранних этапах проектирования рассматривался вариант вооружения миноносцев проверенными шестовыми минами, но довольно быстро выбор окончательно сделали в пользу 14-дюймовых торпед Уайтхеда. Единственным доступным на тот момент способом их размещения на столь небольшом корабле стали пусковые решетки по бортам в средней части корпуса. Для производства пуска такая решетка с торпедой внутри опускалась в воду и последняя стартовала своим ходом. Неудобство подобной схемы применения было очевидно (скорость с опущенными рамами падала до 7 уз.), и, впоследствии, конструкцию усовершенствовали таким образом, что пуск стал возможен без предварительного помещения торпеды в воду.

Контракт на постройку первых 12 кораблей был заключен 3 октября 1877 г.



Миноносец 2-го класса 60-футового типа в Чизике

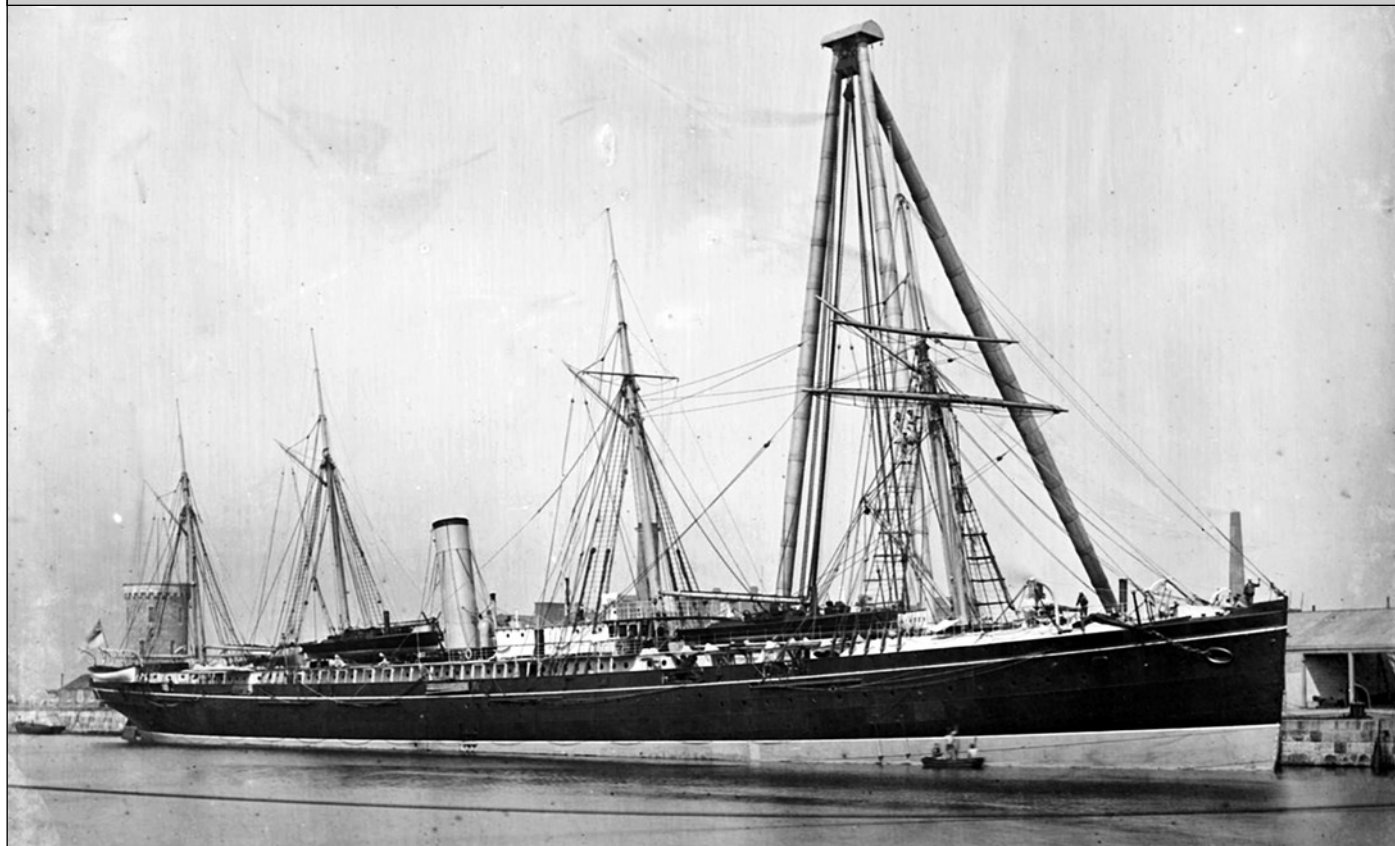


Гравюра, показывающая принцип действия пусковой решетки



Вверху: 60-футовый миноносец 2-го класса у борта миноносца 1-го класса «Lightning». Хорошо видна конструкция пусковой решетки.

Внизу: пароход «Несла» с миноносцами 60-футового типа на палубе



60/63-футовый типы

Гладкопалубный корпус с небольшой седловатостью набирался по поперечной схеме со шпацией 18 дм (457 мм) и изготовлялся из оцинкованной бессемеровской стали. Подразделялся на 6 (на 60-футовом типе) или 7 (на 63-футовом типе, за счет за счет деления машинно-котельного на два изолированных) водонепроницаемых отсеков (см. таблицу). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машинно-котельным и жилыми от-

Отсек	60-фут.	63-фут
1-й Таранный/рулевой	0-5	0-7
2-й Кладовая	5-8	7-10
3-й Управления/жилой	8-12	10-14
4-й Котельный	12-25 (единый машинно-котельный отсек)	14-24 (разделен переборкой по 16,5 шп.)
5-й Машинный	-	24-29
6-й Жилой	25-33	29-38 (разделен переборкой по 34 шп.)
7-й Румпельный	33-40	38-43

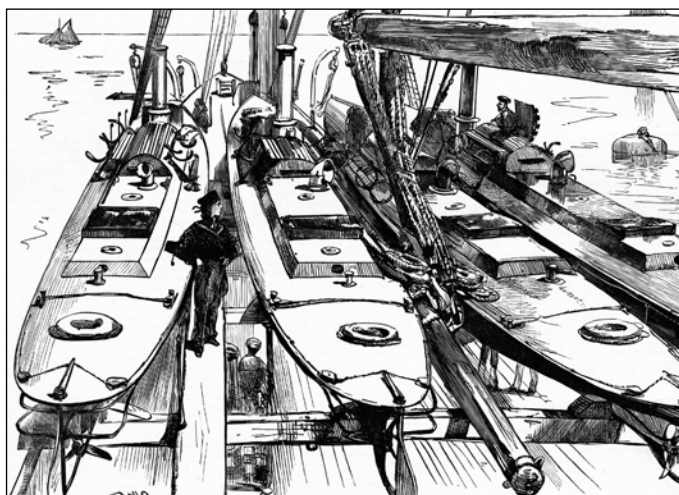
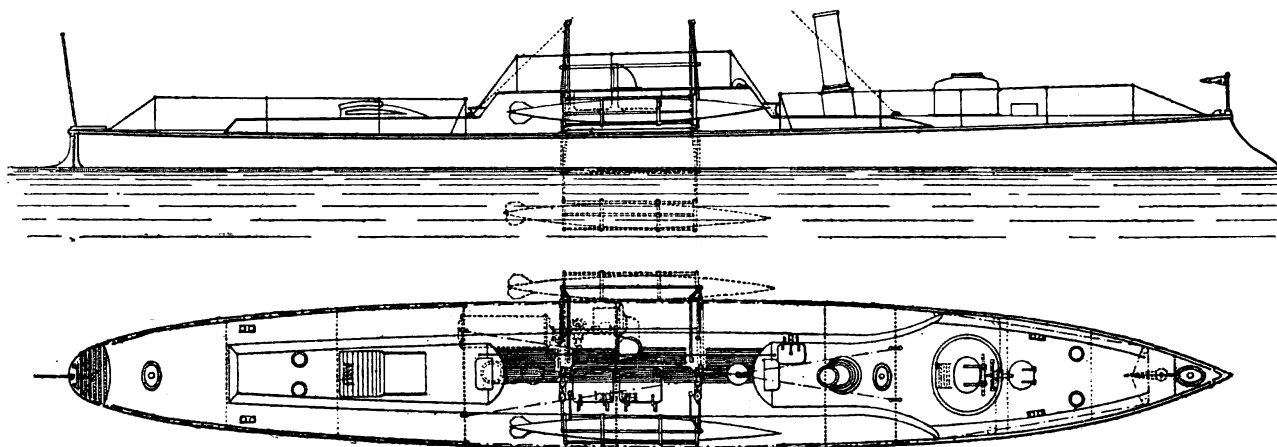
секами, плавно переходящий в носу в слабовыраженную карапасную палубу. Деление на большее число отсеков, а также внедрение таранной формы форштевня привело к росту общей длины корпуса 63-футового типа примерно на 1,3 м.

Над отсеком управления (3-м) находилась невысокая рубка прямоугольной (на 60-футовом типе) или овальной (на 63-футовом типе) формы, имеющая легкое противопульное бронирование.

Энергетическая установка полностью повторяла принятую на миноносце «Рар» и включала двухцилиндровую паровую машину-компаунд мощностью около 120 л.с., оснащенную поверхностным конденсатором и паровой котел локомотивного типа с рабочим давлением пара 8 атм. К моменту создания 60-футового проекта, низкая эффективность руля «расщепленного» типа стала очевидна, поэтому использовался традиционный руль за винтом (с подпятником). На 63-футовом типе в рулевую группу внесли изменения – в носу появился выдвижной вспомогательный руль, а основной приобрел несколько иную форму и лишился подпятника.

Вооружение – две 14-дм торпеды Уайтхеда на пусковых решетках в средней части корпуса.

63-футовый тип (1-я серия)



Гравюра из английского иллюстрированного журнала, показывающая расположение миноносцев на палубе парохода «Hesla» в походном положении

Параллельно с работами по строительству миноносцев шел поиск носителя – большого грузопассажирского парохода с высокой скоростью хода и развитыми грузовыми стрелами, способным работать с 12-тонным грузом. Выбор Адмиралтейства пал на пароход «British Crown», строившийся на верфи «Harland & Wolff» в Белфасте по заказу компании «British Shipowners Company Limited». Законченный постройкой 23 августа 1878 г., он был куплен Адмиралтейством за 120 000 фунтов стерлингов, переименован в «Hesla» и перестроен в Портсмуте в носитель миноносцев. В октябре корабль, оснащенный к тому времени 4 миноносцами (ТВ-51 – 54, впоследствии число приписанных к нему миноносцев возросло до 8, хотя одновременно он мог нести не более 6) вступил в строй и, после продолжавшихся почти год испытаний нового оружия, совершил переход на Средиземное море.

Почти параллельно работы по созданию транспорта-носителя миноносок велись во Франции. Решение о необходимости такого корабля было принято еще весной 1877 г., в апреле следующего последовал заказ Торникрофту двух 60-футовых миноносцев (1 апреля) и решение о перестройке в носитель транспорта «Niviere» (9 апреля) – впро-



Французский носитель миноносцев «Jарон»

чем ветреные французы через полтора года передумали перестраивать «Niviere», постановив 25 ноября 1879 г. обратить в носитель более крупный «Jарон». Первые испытания с подъемом и спуском на воду миноносок Торникрофта во Франции прошли в августе 1881 г.

63-футовый тип (1-я серия)

Испытания первых 60-футовых миноносцев в целом подтвердили заявленные качества, недовольство вызывала лишь недостаточная маневренность и слишком большой по мнению заказчика диаметр циркуляции, соизмеримый с таковым у гораздо более крупных кораблей. Торникрофту было рекомендовано на следующей серии миноносцев 2-го класса (будущие ТВ-64 – ТВ-73), контракт на постройку которых был заключен 27 мая 1879 г.* исправить этот недостаток, установив носовой вспомогательный руль.

Кроме вспомогательного руля, в проект были внесены и другие, внешне малозаметные, но достаточно важные изменения: общее пространство машинно-котельного отделения, унаследованное от «Rар», было разделено переборкой на самостоятельные машинное и котельное; кроме того, форштевень приобрел таранную форму.

Все перечисленные изменения привели к некоторому росту длины (примерно на 1,3 м), а миноносцы, строившиеся по усовершенствованному проекту стали причисляться к 63-футовому типу**.

Интерес к носимым миноносцам проявила и Россия. С начала 1879 г. обсуждалась идея заказать две таких миноноски американской фирме «Херешофф», позднее среди кандидатур появились английские «Торникрофт» и «Ярроу», а также французская «Норман». В конце концов остановились на 63-футовом проекте Торникрофта. Контракт на постройку одного корабля (ст. № 116) для полуброненосного фрегата «Генерал-Адмирал»*** заключили в конце июля 1879 г. Законченный постройкой в начале лета 1880 г., миноносец был доставлен в Кронштадт на борту парохода «Lena» и зачислен в Минный отряд для проведения всесторонних испытаний. Опыт был признан в отече-

ственном флоте неудачным – скорость миноносца с опущенными «по-боевому» пусковыми рамами падала с 16 до 7 уз., а с поднятыми «по походному» недопустимо снижалась остойчивость.

63-футовый тип (2-я серия)

В начале 1880 г. Аргентина заказала у Торникрофта два миноносца в рамках программы развития миноносного флота – в дополнение к паре аналогичных кораблей, построенных в 1870-х на верфи Ярроу. Поскольку в Аргентине еще отдавали предпочтение шестовым минам (в силу их относительной дешевизны), проект 63-футового миноносца было необходимо «размодернизировать» для возможности несения шестовой мины конструкции МакЭвоя (размещенной в диаметральной плоскости). При сохранении поста управления на штатном месте в носу конструкция желоба-направляющей, по которому скользил шест мины при переводе ее в боевое положение заметно усложнялась – именно поэтому и последовало решение перенести рубку в корму, по этой же причине дымовую трубу сдвинули от диаметральной плоскости к правому борту.

В отличие от ранее построенных миноносок 2-го класса, аргентинские корабли не задумывались как носимые.

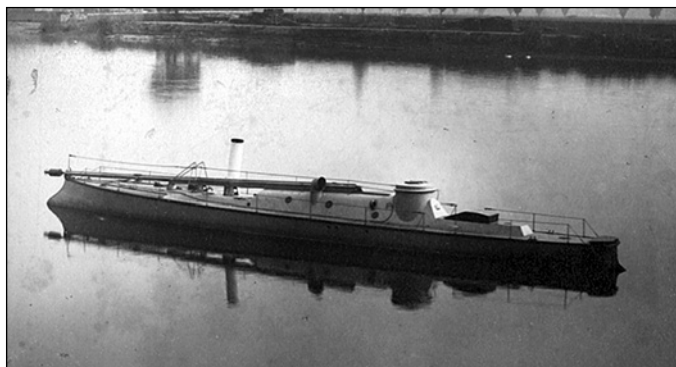
Тем временем в Англии опытная эксплуатация первых миноносцев 60-футового типа продемонстрировала ряд недостатков бортового расположения торпед в пусковых решетках. Невозможность использования оружия на ходу свыше 7 узлов усугублялась еще и необходимостью осуществлять пуск одновременно – с одной торпедой «по-походному» возникал довольно ощутимый крен. Воспользоваться «простым» решением этой проблемы, как на миноносцах 1-го класса («Lightning») – установкой на верхней палубе поворотного 16-дм торпедного аппарата не представлялось возможным из-за чрезмерного веса последнего. Оставался «сложный» путь, проложенный построенным в Чизике датским миноносцем 1-го класса №4 (будущий «Hajen») – неподвижный носовой торпедный аппарат в корпусе. При этом было необходимо решить ряд технических проблем – от переноса боевой рубки в корму (в носу для нее просто не оставалось места) и вызванной этим перепланировки части отсеков, до выбора способа пуска торпед. Последний вопрос был далеко не праздным – на миноносцах 1-го класса для этого использовался сжатый воздух, хранившийся в баллонах, что подразумевало наличие на корабле воздушного насоса (компрессора). Но если на 40 – 50-тонном корабле для него еще можно было найти место (хоть и не без труда), то на 12-тонном – уже нет. Пороховой пуск (с помощью метательного порохового заряда) хоть и существовал, но использовался исключительно на крупных кораблях, оставался паровой – импульсные цилиндры с толкателями. При этом разместить две полноценных торпедных трубы, вписав их в корпус (как это было сделано на более крупных кораблях) поначалу не

* по другим сведениям 11 июля 1879 г.

** Длина, фигурирующая в названии типов миноносцев, является длиной между перпендикулярами, однако в случае с кораблями Торникрофта имеется довольно забавный нюанс, связанный с особенностью исчисления носового перпендикуляра в Чизике.

Напомним, что классическое определение длины между перпендикулярами это расстояние между носовым и кормовым перпендикулярами, при этом носовой проходит через точку пересечения линии форштевня с конструктивной ватерлинией, а кормовой совпадает с осью руля. Нулевой шпангоут традиционно совпадает с носовым перпендикуляром. Это верно для всех кораблей – кроме некоторых торникрофтовских, у которых нулевым шпангоутом и одновременно точкой отсчета носового перпендикуляра являлась линия, проходящая не через точку пересечения форштевнем ватерлинии, а через его верхнюю кромку (когда на миноносцах стали устанавливать носовые неподвижные торпедные аппараты, эта линия стала проходить по их передней кромке). Казалось бы, пустяк, но в случае с 63-футовыми миноносцами длина между перпендикулярами в пересчете на общемировой стандарт составляет не 63, а 66 футов (за счет двух «неучтенных» шпаций). Ну что тут сказать? «Джентльмен должен быть эксцентричен».

*** В океанское плавание «Генерал-Адмирал» ушел без миноноски. Позднее предполагалось установить ее на фрегат «Герцог Эдинбургский», но и эти планы реализованы не были.



Аргентинский миноносец 2-го класса в Чизике

удалось, и в проекте новых 63-футовых миноносцев в носовой части корпуса появилась довольно неказистая конструкция из двух желобов, прикрывавшихся сверху откидным кожухом (для облегчения погрузки торпед) и заканчивавшихся в тыльной части паровыми цилиндрами-толкателями.

Контракт на постройку 20 миноносцев 2-го класса (ТВ 76 – ТВ 95) был заключен 3 марта 1880 г. Два первых корабля строились по слегка отличавшемуся проекту – на них вместо локомотивного котла проходили испытания спиральные водотрубные котлы конструкции Херешоффа, оказавшиеся, впрочем, неудачными и довольно быстро замененными привычными локомотивными.

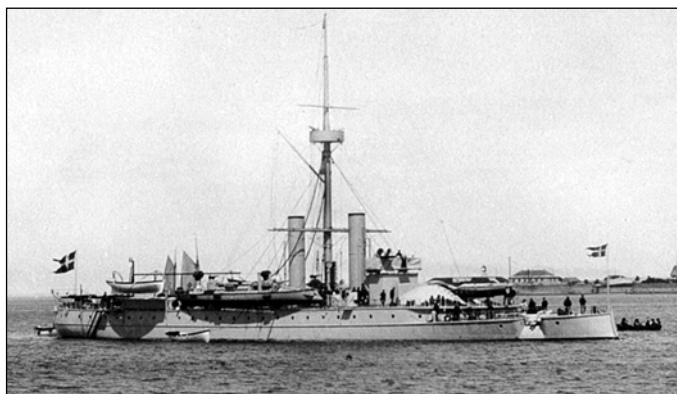
Перенос поста управления в корму был уже отработан на миноносцах аргентинского заказа. Как и в их случае, дымовая труба была сдвинута к правому борту – однако если на аргентинских кораблях смещение было довольно малым, то на построенных для британского флота – более чем значительным. Такое решение было признано не совсем удачным, и часть британских миноносцев было решено достроить с двумя разнесенными к бортам дымовыми трубами*.

Уже после выдачи заказа часть миноносцев (ТВ 76, 80, 84, 86, 93 и, возможно, ряд других) было решено оснастить усовершенствованными бортовыми пусковыми рамами, позволявшими осуществлять пуск непосредственно с борта – без предварительного погружения торпеды в воду. При этом необходимость сдвигать дымовую трубу к борту отпала (поскольку отсутствовали носовые торпедные желобы), и она «вернулась» в диаметральный плоскость.

Почти точные копии английских миноносцев 2-ой-серии были построены Торникрофтом для Франции – контракт на миноносцы №58 и №59 был заключен 16 августа 1881 г. От своих британских собратьев они отличались конструкцией торпедных аппаратов, став первыми кораб-



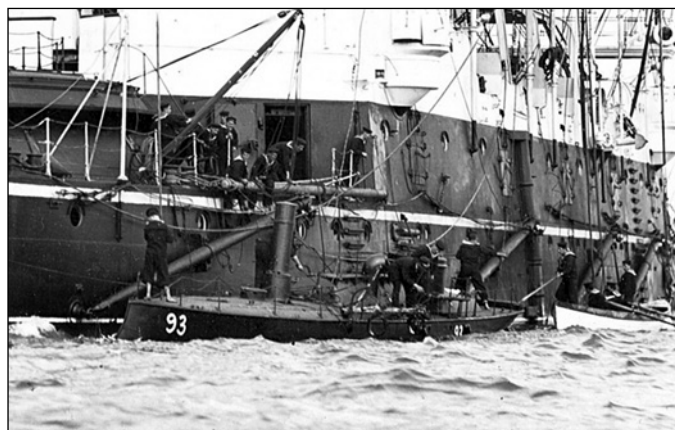
Итальянский миноносец типа «Euterpe» на верфи в Чизике



Датский броненосец «Tordenskjold» с миноносцем 2-го класса на роствах



Миноносец 63-футового типа (ТВ 73 или ТВ 75) на роствах крейсера «Leander»



Миноносец 63-футового типа ТВ 93 у борта броненосца «Benbow»

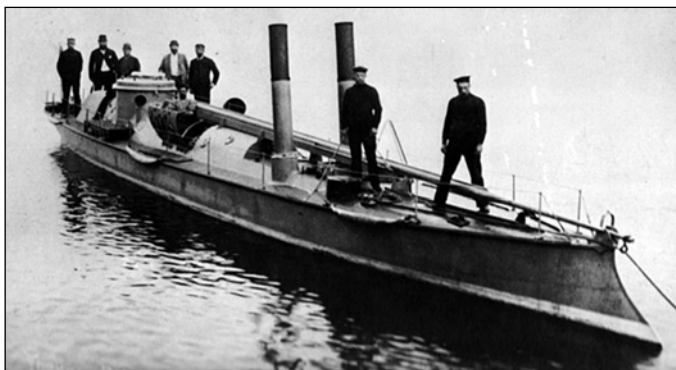
лями этого класса, на которых был опробован пуск торпед с помощью порохового заряда**, гораздо более удобный в сравнении с применявшимися ранее паровой и воздушной й системами. Первую он превосходил возможностью пуска при холодных котлах, вторую – ненужностью компрессора.

В октябре 1881 г. для строящегося броненосца «Tordenskjold» Дания заказала у Торникрофта два носимых миноносца 2-го класса (№4 и №5). Главным отличием стал переход на воздушный пуск – датчане считали, что для носимого миноносца отсутствие компрессора не является серьезным недостатком – для подкачки баллонов со сжатым воздухом вполне можно использовать внутрикорабельную сеть сжатого воздуха корабля-носителя.

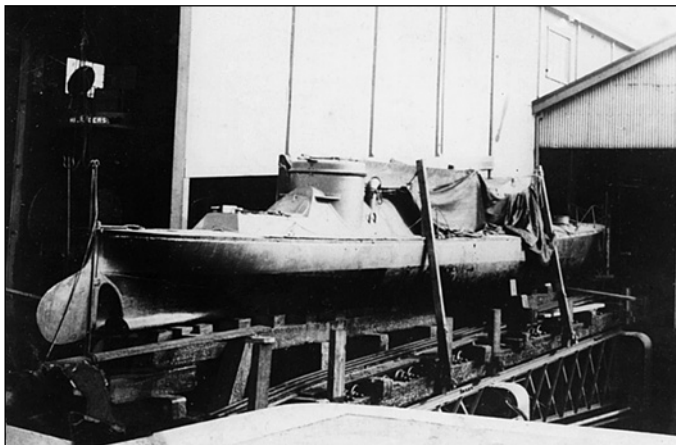
Обратилась к идее носимых миноносцев и Италия – одновременно с заказом у Торникрофта серии больших 39-тонных миноносцев типа «Aldebaran» 14 февраля 1882 г. был подписан контракт на 8 миноносцев 2-го класса типа «Euterpe» («Euterpe», «Talia», «Erato», «Melpomene», «Tersicore», «Polimnia», «Urania» и «Calliope»), а полгода спустя, 25 сентября – еще на 6 («Lucciola», «Formica», «Cicala», «Locusta», «Grillo» и «Zanzara»). Итальянские корабли практически не отличались от построенных для Дании и также оснащались оборудованием для воздушного пуска торпед. От идеи использовать их как носимые практи-

* Было ли это выполнено, сказать сложно. На чертежах вторая труба фигурирует, но ни на одной из известных фотографий миноносцев этого типа она не просматривается.

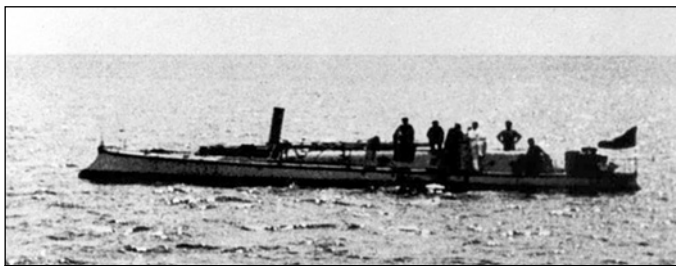
** По другим сведениям, первоначально французские миноносцы, также как и британские, оснащались паровыми толкателями, и на пороховой пуск были переведены лишь позднее.



Миноносец типа «Defender»



Миноносец «Lonsdale» на берегу



Миноносец «Mosquito»



Итальянский миноносец типа «Mosca» на верфи в Чизике

чески сразу отказались (хотя в ходе службы имелось несколько случаев перевозки их на броненосцах) – согласно новой концепции они должны были стать основой мобильной обороны баз и ключевых узлов береговой обороны. Отсутствие на миноносцах компрессоров не расценивалось как серьезный недостаток, поскольку запасных торпед они не несли и для перезарядки все равно должны были возвращаться на базу.

Миноносцы 2-го класса в силу своей дешевизны вызвали большой интерес со стороны администраций колониальных территорий Австралии и Новой Зеландии.

Новая Зеландия на рубеже 1880-х гг. по примеру своих австралийских соседей озаботилась созданием сил местной морской самообороны. 26 августа 1882 г. Торникрофту были заказаны 4 миноносца 2-го класса, аналогичных строящимся для британского флота. Основное отличие заключалось в вооружении – поскольку местные морские силы находились в зачаточном состоянии в качестве оружия первоначально избрали не сложные в обслуживании торпеды, а более простые и дешевые шестовые мины конструкции МакЭвоя. Но в процессе постройки было принято решение довести вооружение миноносцев до британского стандарта и оснастить бортовыми пусковыми рамами для торпед и двустольной 25,4-мм картечью Норденфельда, но сделать это до отправки кораблей заказчику успели только на ТВ 170 и ТВ 171 (будущие «Waitemata» и «Poneke»). Комплекты для двух других были отправлены отдельно. Испытания и приемка заказчиком прошли в сентябре 1883 г. и в начале следующего года на двух пароходах миноносцы отбыли в Новую Зеландию.

Два миноносца были заказаны Торникрофту администрацией колонии Виктория для защиты гавани Мельбурна от гипотетической русской угрозы 6 января 1883 г. В отличие от построенных для Новой Зеландии, «Nereap» и «Lonsdale» предполагалось оснастить не шестовыми минами, а торпедным вооружением – таким же, как британские корабли: два 14-дм торпедных аппарата в носовой оконечности, пуск торпед – с помощью паровых толкателей или сжатым воздухом. Так и не решив, какую систему выбрать, корабли оснастили бортовыми пусковыми рамами. После проведения испытаний на Темзе, миноносцы по железной дороге были переправлены в Портсмут, откуда на пароходе «Port Darwin» они отправились в Мельбурн, куда прибыли 7 июля 1884 г.

5 апреля 1883 г. администрация Тасмании заказала Торникрофту миноносец по типу построенных годом ранее для Новой Зеландии. 24 января 1884 г. корабль прошел приемочные испытания, после чего на борту парохода «Abington» прибыл в Хобарт 1 мая 1884 г. Название миноносцу не присваивалось*.

В августе 1883 г. один миноносец по типу новозеландских заказала администрация колонии Куинсленд. Корабль, получивший название «Mosquito», приступил к испытаниям 25 июля 1884 г., по завершении которых 13 августа на борту парохода «Duke of Sutherland» он убыл в Австралию. В Брисбен корабль прибыл 9 октября.

В 1884 г. миноносец 2-го класса для строящегося броненосца «Aquidaban» заказала Бразилия. Испытания он проходил 14 апреля 1885 г.

66-футовый тип

Одновременно со строительством второй серии миноносцев типа «Euterpe», 25 сентября 1882 г. был подписан контракт на постройку для итальянского флота чуть более крупных кораблей типа «Mosca». Увеличение размеров было вызвано установкой более мощной паровой маши-

* В документах встречались названия ТВ 1 или «Wasp». Обычно именовался ТВ 191 – по стапельному номеру.

63-футовый (2-я серия) и 66-футовый типы

Конструктивно эти корабли мало отличались от более ранних миноносцев 2-го класса – основными изменениями, внесенными в конструкцию, стали перенос рубки управления из носовой части в кормовую (ранее располагалась над 3-м отсеком, теперь – над 6-м) и освобождение носовой оконечности для размещения вооружения (шестовых мин или торпедных аппаратов – в зависимости от модификации). Исключение – немецкий Th 2, на котором рубка вновь переместилась в нос. Корпус подразделялся на 7 основных водонепроницаемых отсеков (общее число отсеков – 9) (см. таблицу). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машинно-котельным и жилыми отсеками, плавно переходящий в носу в слабовыраженную карапасную палубу. Длина последней варьировалась от модификации – на аргентинских кораблях она была такой же как на 63-футовых 1-й серии, а на кораблях английского и француз-

ского заказов карапас продлили далее в корму, за дымовую трубу.

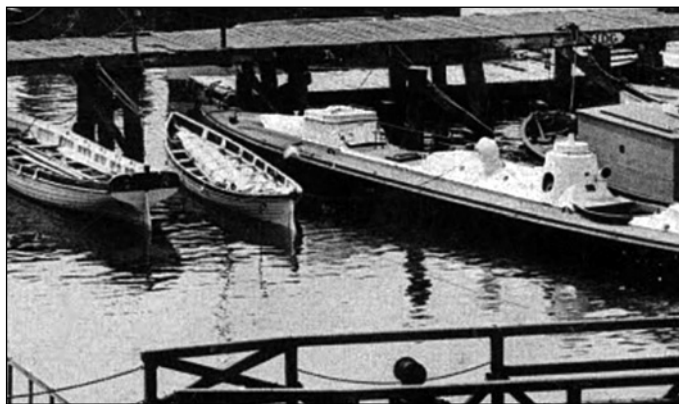
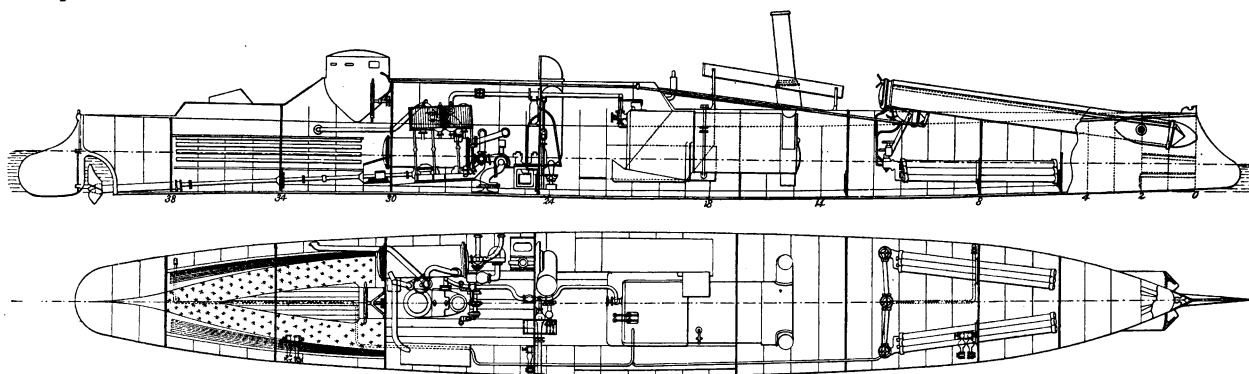
Энергетическая установка каких либо изменений по сравнению с 1-й серией 63-футового типа не претерпела. Исключение составляли итальянские корабли типа «Mosca», оснащенные заметно более мощной машиной, а также два миноносца для британского флота (ТВ 76 и ТВ 77), на которых проходила испытание новинка тех лет – водотрубные котлы Херешоффа.

То же относилось и к винторулевой группе – пожалуй единственным отличием от миноносцев 1-й серии стал отказ на части кораблей от носового вспомогательного руля.

Наибольшее пестро смотрелось вооружение миноносцев 2-й серии: шестовые мины МакЭвоя, мины Уайтхеда на пусковых рамах в средней части корпуса или пусковые установки мин Уайтхеда с паровым, пороховым или воздушным пуском.

Отсек	Колониальный	№4 и №5 (Дания)	«Euterpe»	«Mosca»	Th 2
1-й Таранный/рулевой	0-7	0-7	0-7	0-4	0-4
2-й Кладовая	7-10	7-10	4-10	4-10	4-10
3-й Жилой	10-14	10-14	10-15	10-15	10-16
4-й Котельный	14-24,5 (разделен переборкой по 17 шп.)	14-24,5 (разделен переборкой по 17 шп.)	15-26,5 (разделен переборкой по 19 шп.)	15-27 (разделен переборкой по 19 шп.)	16-28 (разделен переборкой по 20 шп.)
5-й Машинный	24,5-30	24,5-30	26,5-32	27-33	28-34
6-й Жилой/управления	30-38 (разделен переборкой по 34 шп.)	30-38 (разделен переборкой по 34 шп.)	32-40 (разделен переборкой по 36 шп.)	33-41 (разделен переборкой по 37 шп.)	34-41
7-й Румпельный	38-43	38-43	40-43	41-44	41-44

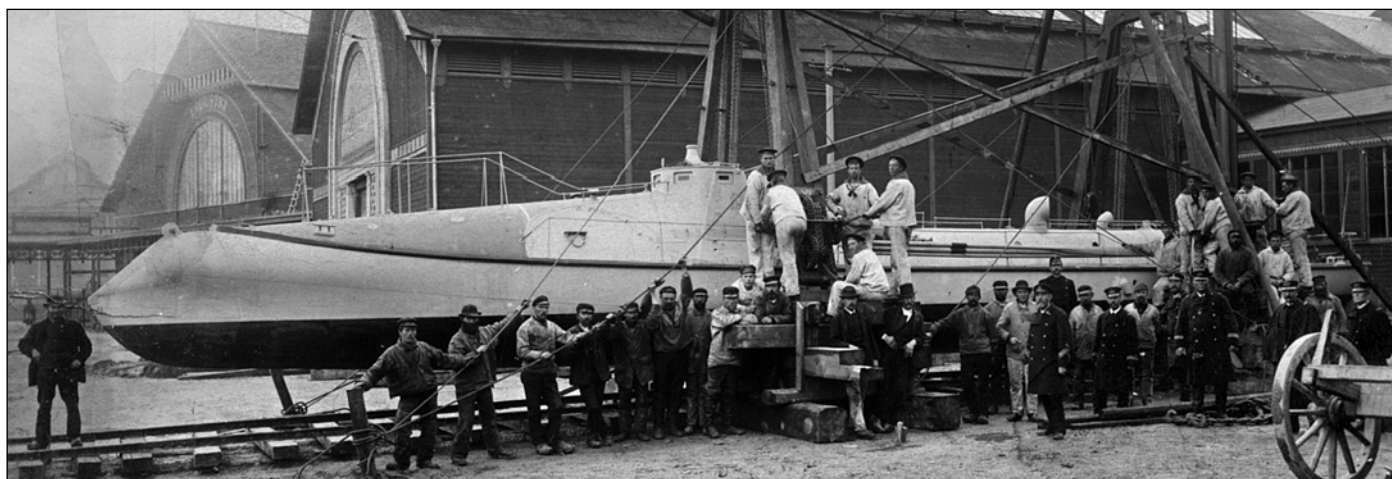
«Euterpe»



Миноносец Th 2

ны, что позволило поднять скорость до 20 уз., каких либо иных принципиальных отличий в конструкцию не вносилось – если не считать перепланировки машинного отделения, благодаря которой машинные световые люки располагались не по правой стороне машинно-котельного кожуха, а по левой.

Один миноносец 2-го класса для ознакомления в 1883 г. заказала Германия – первоначально он должен был повторять итальянский тип «Mosca», у которого боевую рубку вновь переместили на привычное место в носу (для загрузки торпед в задней части рубки имелся большой люк), однако уже в ходе постройки в проект был внесен ряд дополнительных изменений – так, 5-ствольную скорострельную пушку перенесли с рубки в корму, а число дымовых труб сократили до одной – по правому борту (при этом она была смещена вперед на одну шпацию). В ходе испытаний выяснилась неудовлетворительная мореходность мино-



Датский миноносец 2-го класса №8

носца, и его довольно быстро перевели в разряд опытовых судов, сняв все вооружение и оборудовав более просторными и удобными для повседневной службы рубками.

Тип 69-футовый

Следующая группа носимых (впрочем, к этому моменту их называли так уже скорее по инерции) миноносцев хоть и являлась прямым развитием 63- и 66-футовых, но имела ряд новшеств, главным из которых стали изменения в винторулевой группе, завершившие долгий «спор» между Торникрофтом и Ярроу победой первого. Суть этого спора заключалась в способах повышения маневренности малых кораблей – Ярроу был сторонником использования вспомогательного носового руля, с помощью которого удалось заметно (в 1,5 – 2 раза) уменьшить диаметр циркуляции*. Успех его миноносца, оснащенного двумя рулями произвел столь сильное впечатление на Адмиралтейство, что последнее рекомендовало использовать носовой вспомогательный руль в конструкции всех строящихся для Королевского флота миноносцев вне зависимости от фирмы-строителя.

Пришлось следовать этой рекомендации и Торникрофту – хотя и неохотно. Но после того как его «Lightning» незадолго до этого со своей то маневренностью форменным образом оскандалился, возразить было нечего. Впрочем, спустя некоторое время эйфория от возможностей вспомогательного носового руля несколько спала – выяснилось, что резкая перекладка руля могла при определенных условиях вызвать сильный динамический крен, для малого корабля довольно опасный. Кроме того, носовой руль был легко подвержен повреждениям, поскольку находился близко от форштевня и легко «ловил» разнообразный плавающий мусор, например обрывки сетей. Да и сама по себе выдвигающая конструкция руля имела довольно сложную кинематику и довольно часто выходила из строя.

Все эти недостатки сподвигли Торникрофта попытаться создать более эффективную схему, сохранив преимущества и избавившись от недостатков имеющейся. И да, ему это удалось. Уже в середине 1880-х гг. Торникрофтом была запатентована рулевая схема, состоящая из двух рулей, стоящих параллельно, по бокам от винта, обеспечивая «туннельный эффект» (как гласил патент).

* Миноносец постройки Ярроу по типу «Lightning» на испытаниях весной 1879 г. помимо того что развил скорость 21,9 уз., показал еще и феноменальную маневренность – его диаметр циркуляции при управлении только основным рулем составлял 178-214 ярдов (в зависимости от того, в какую сторону поворачивал корабль – настолько сильно влияло направление вращения винта), а при работе двух рулей это значение уменьшалось до 94-120 ярдов.

Новую схему впервые опробовали на датских миноносцах 2-го ранга №6 и №7, заказанных Торникрофту для строящегося броненосца «Helgoland». Конструктивно они практически в точности повторяли построенный несколько ранее для Германии Th 2 (в частности, как и на нем боевая рубка располагалась в носу а не в корме). Отличия (помимо новой винторулевой группы) заключались в измененной форме носовой оконечности, позаимствованной у миноносцев 1-го класса (тип «Сухум», или 113-футовый). Вывод торпедных труб «через борт», по бокам от форштевня, практиковавшийся ранее, оказался малоудачным с точки зрения мореходности – при малейшем волнении крышки торпедных аппаратов зарывались в воду и провоцировали образование облака брызг. Теперь же аппараты закрывались общим обтекателем, откидывающимся непосредственно перед пуском торпед и призванным снизить брызгообразование.

Адмиралтейство заинтересовалось новинкой Торникрофта и заказала ему 17 ноября 1884 г. два миноносца 2-го класса, оснащенных патентованной рулевой системой. Помимо испытания рулей, на них предполагалось выявить достоинства и недостатки новых водотрубных котлов конструкции того же Торникрофта (установлен на ТВ 100) в сравнении с привычными локомотивными (на ТВ 99). Про-



Датский миноносец 2-го класса №6



Датский миноносец 2-го класса №13

69-футовый тип

Развитие миноносцев 2-го класса 63- и 66-футового типа – основные изменения заключались в возврате рубки управления из кормовой части в кормовую, внедрения винторулевой группы со сдвоенными рулями (патент

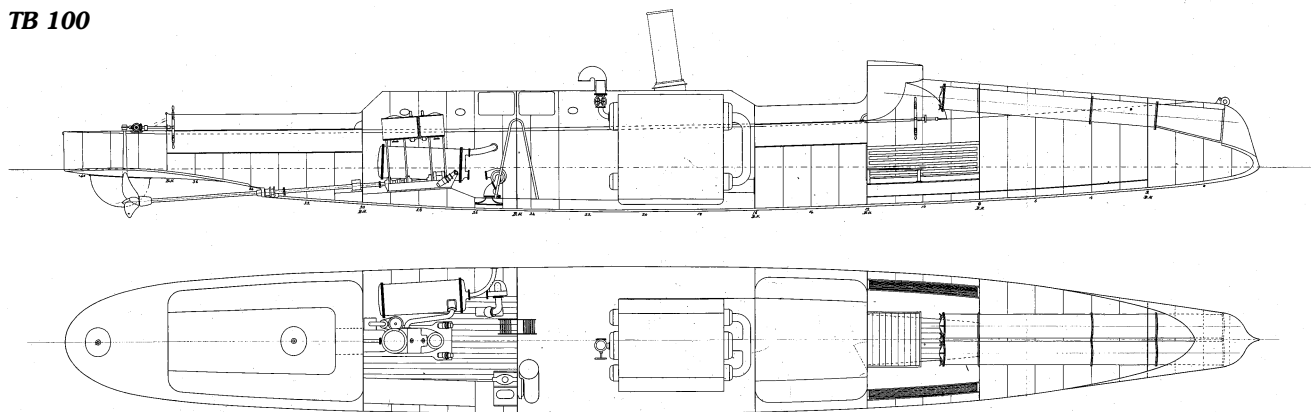
Отсек	ТВ 100	№10 и №11 (Дания)
1-й Таранный/рулевой	0-4	0-5
2-й Кладовая	4-10	5-11
3-й Жилой	10-18 (разделен переборкой по 14 шп.)	11-21 (разделен переборкой по 19 шп.)
4-й Котельный	18-26,5	21-30
5-й Машинный	26,5-32	30-35,5
6-й Жилой	32-39 (разделен переборкой по 34 шп.)	35,5-41
7-й Румпельный	39-43	41-48

Торникрофта) и новой форме носовой оконечности. Корпус подразделялся на 7 основных водонепроницаемых отсеков (общее число отсеков – 8-9) (см. таблицу).

Энергетическая установка в основном повторяла принятую на кораблях 63-футового типа. Двухцилиндровая паровая машина-компаунд вращала трехлопастной винт. На первых миноносцах типа использовался паровой котел локомотивного типа, на ТВ 100 впервые прошел испытания водотрубный котел системы Торникрофта, использовавшийся и на датских кораблях, начиная с №10. Число дымовых труб варьируется от двух (датские №6 и 7) до одной (остальные). При этом на части кораблей она стоит в диаметральной плоскости (датские, начиная с №10), либо смещена к правому (британские и датский №9) или левому (датский №8) бортам.

Все миноносцы этого типа оснащены сдвоенными рулями (патент Торникрофта). Вооружение включает два носовых неподвижных торпедных аппарата. Пуск – воздушный, сжатый воздух хранится в баллонах, компрессора нет.

ТВ 100



ектная скорость обоих миноносцев составляла 16,5 уз. Состав вооружения повторял принятый на более ранних миноносцах 2-го класса британского флота: два носовых неподвижных 350-мм ТА. Пуск торпед осуществлялся с помощью паровых толкателей.

На испытаниях ТВ 100 оказался заметно резвее своего собрата с локомотивным котлом, достигнув скорости 16,8 уз. (против 16,13 уз. на ТВ 99). Тогда же оба миноносца продемонстрировали прекрасную маневренность – диаметр их циркуляции оказался в два раза меньше чем у обычных миноносцев 2-го класса и составлял всего 49 ярдов против 94.

Дания вслед за миноносцами №6 и №7 заказала в 1883-88 гг. еще ряд аналогичных кораблей: №8 и №9 – для броненосца «Iver Hvitfeldt», №10 и №11 для крейсера «Valkyrien». Ко времени заказа последней пары (№12 и №13) от идеи носимого миноносца в Дании окончательно отказались, и эти корабли изначально предполагалось использовать как обычные миноносцы.

Водометный миноносец

Один из миноносцев 2-го класса по решению Адмиралтейства было решено использовать в качестве опытового для практического опробования новинки того времени – водометного движителя*.

Заказ миноносца, получившего имя ТВ 98, последовал 21 декабря 1880 г. В отличие от прошлых экспериментов, водометный движитель поместили не в корме, а в сред-

ней части корпуса – это помимо удобства компоновки еще и сулило заметное повышение маневренности – у всех еще на памяти был пример колесных пароходов, способных развернуться буквально на месте. Особенностью компоновки стало кормовое (за паровой машиной) расположение парового котла.

По сравнению со своими собратьями ТВ 98 строился довольно долго, проведя на стапеле почти два года. Испытания корабля прошли осенью 1883 г. Увы, результат оказался обескураживающим – максимум, чего удалось выжать – всего 11,75 уз.** И это при том, что все предыдущие опыты хоть и показывали меньшую эффективность водометного движителя, но разница никогда не превышала 10%, здесь же она составила больше 40... Кроме того, в ходе испытаний выявился еще один серьезный недостаток нового движителя – он был очень шумным – по оценке очевидцев звук его работы был слышен за 10 миль.

* Опыты с использованием водометного движителя велись в Великобритании с конца 1860-х гг. с переменным успехом. В 1867 г. Адмиралтейство провело натурные испытания двух типов движителей – винтового и водометного (с центробежным насосом, который выбрасывал воду через два отверстия в корме). Были построены две идентичные по размерам канонерские лодки, «Viper» (винтовая) и «Waterwitch» (водометная) водоизмещением 1150 т, развившие при практически одинаковой мощности 9,58 и 9,3 уз. Соответственно. Таким образом, водомет не продемонстрировал ожидаемого преимущества. Позднее аналогичные опыты проводились в Швеции и Германии – с аналогичным результатом.

** Таким образом, ТВ 98 может заслуженно нести титул самого тиходного миноносца Торникрофта.

Водометный тип

Гладкопалубный корпус набирался по поперечной схеме со шпацией 18 дм (457 мм) и изготовлялся из оцинкованной бессемеровской стали. Подразделялся на 7 водонепроницаемых отсеков (см. таблицу). На протяжении средней части корпуса над палубой тянулся кожух над машин-

но/котельным и жилыми отсеками, плавно переходящий в носу в слабовыраженную карапасную палубу.

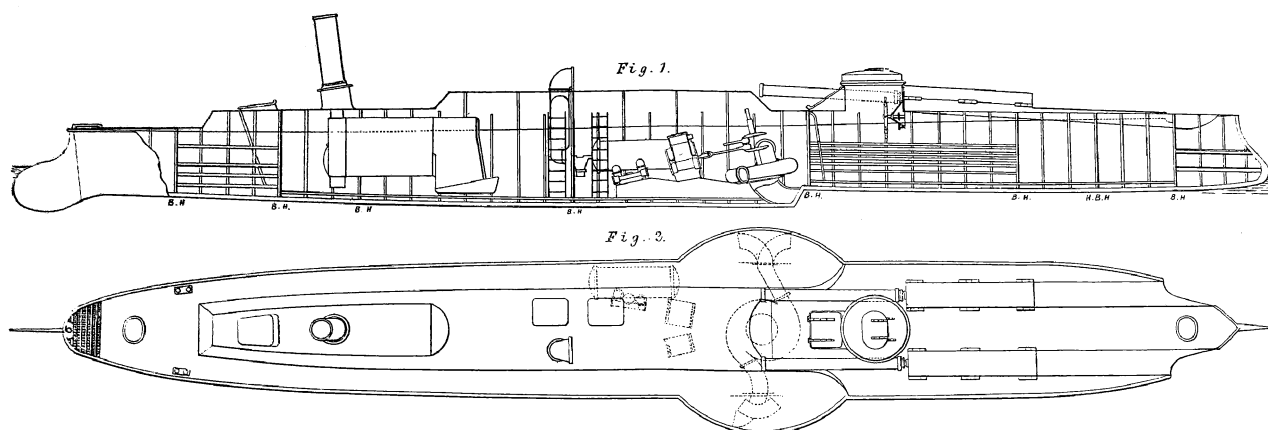
Над отсеком управления (3-м) находилась невысокая рубка овальной формы, имеющая легкое противопульное бронирование.

Энергетическая установка имела необычное для миноносцев 2-го класса расположение: горизонтальная машина-компаунд приводила в движение циркуляционный насос, осуществлявший забор воды и выброс ее через боковые сопла. Последние имели возможность менять направление струи истекающей воды, чем обеспечивалась повышенная маневренность корабля. Котельное отделение располагалось за машинным – случай для Торникрофта уникальный, впоследствии не повторенный ни на одном корабле этой фирмы*.

Вооружение стандартное для миноносца 2-го класса – два торпедных желоба в носовой части с паровыми толкателями.

* Машинное отделение перед котельным встречалось на нескольких миноносцах фирм Ярроу и Хершофф, но широкого применения не нашло.

Отсек	
1-й Таранный/рулевой	0-4
2-й Кладовая	4-10 (разделен полупереборкой по 7 шп.)
3-й Управления/жилой	10-18
4-й Машинный	18-27
5-й Котельный	27-38 (разделен переборкой по 35 шп.)
6-й Жилой	38-42
7-й Румпельный	42-45



Носимые миноносцы постройки Торникрофта

Тип 60-футовый

82	TB 51	Великобритания	1878	10.1878	31.10.1878
83	TB 52	Великобритания	1878	10.1878	02.11.1878
84	TB 53	Великобритания	1878	09.1878	05.10.1878
85	TB 54	Великобритания	1878	10.1878	15.10.1878
86	TB 55	Великобритания	1878	12.1878	02.01.1879
87	TB 56	Великобритания	1878	12.1878	06.01.1879
88	TB 57	Великобритания	1878	06.1879	10.06.1879
89	TB 58	Великобритания	1878	02.1879	01.03.1879
90	TB 59	Великобритания	1878	02.1879	01.03.1879
91	TB 60	Великобритания	1878	06.1879	10.06.1879
92	TB 61	Великобритания	1879	09.1879	23.09.1879
93	TB 62	Великобритания	1879	09.1879	20.09.1879
100	Torpilleur 29	Франция	1879	1879	1879
101	Torpilleur 30	Франция	1879	1879	1879

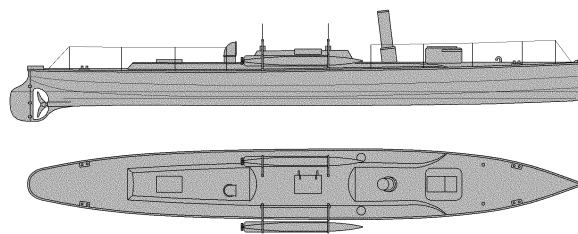
Великобритания

TB 51. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (1882-1890), позднее – к броненосцу «Collingwood» (с 1890). В 1907 г. продан на слом.

TB 52. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (1882-1891), с 1891 г. базировался на Портсмут. В 1904 г. продан на слом.

TB 53. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (с 1882). В 1904 г. продан на слом.

TB 51



TB 54. Приписан к крейсеру «Iris» (1882-1887), позднее – к носителю миноносцев «Hecla» (с 1887). В 1904 г. продан на слом.

TB 55. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (1882-1887), с 1887 г. базировался на Мальту. В 1902 г. продан на слом.

TB 56. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (с 1882). В 1904 г. продан на слом.

TB 57. Приписан к носителю миноносцев «Hecla» (с 1882). В 1904 г. продан на слом.



60-футовые миноносцы 2-го класса на борту парохода «Hesla»

ТВ 58. Приписан к броненосцу «Superb» (1882-1887), с 1887 г. базировался на Мальту. В 1902 г. продан на слом.

ТВ 59. Приписан к крейсеру «Iris» (1882-1887), с 1887 г. базировался на Мальту. В 1902 г. продан на слом.

ТВ 60. Приписан к броненосцу «Superb» (1882-1887), с 1887 г. базировался на Мальту. В 1902 г. продан на слом.

ТВ 61. Приписан к броненосному крейсеру «Northampton» (1882-1886), с 1886 г. базировался на Нассау (Бермудские о-ва). В 1902 г. продан на слом.

ТВ 62. Приписан к броненосному крейсеру «Northampton» (1882-1886), с 1886 г. базировался на Галифакс. 21.10.1890 затонул во время буксировки шлюпом «Buzzard».

Франция

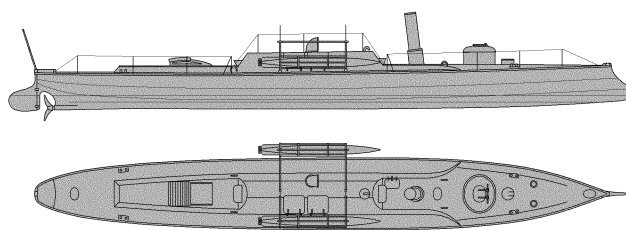
Torpilleur №29. Приписан к транспорту «Япон». Пострадал в 1897 г. при столкновении и был списан.

Torpilleur №30. Приписан к транспорту «Япон». Исключен после 1903 г.

Тип 63-футовый (1-я серия)

104	ТВ 64	Великобритания	1880	1880	1880
105	ТВ 65	Великобритания	1880	1880	1880
106	ТВ 66	Великобритания	1880	1880	1881
107	ТВ 67	Великобритания	1880	1880	1881
108	ТВ 68	Великобритания	1880	1880	1881
109	ТВ 69	Великобритания	1880	1880	1881
110	ТВ 70	Великобритания	1880	1880	1881
111	ТВ 71	Великобритания	1880	1880	1881
112	ТВ 72	Великобритания	1880	1881	1882
113	ТВ 73	Великобритания	1880	1881	1882
116	-	Россия	1879	1880	1880

ТВ 64



Великобритания

ТВ 64. Приписан к броненосцу «Wyvern» (с 1882). Позднее базировался на Портсмут. Продан на слом до 1906 г.

ТВ 65. Приписан к броненосному крейсеру «Nelson» (1882-1891), с 1891 г. базировался на Чатам. Продан на слом в 1907 г.

ТВ 66. Базировался на Портсмут, с 1886 г. приписан к броненосцу «Hera». Продан на слом в 1905 г.

ТВ 67. Базировался на Портсмут, с 1885 г. приписан к броненосцу «Wyvern». Продан на слом в 1905 г.

	ТВ 51	Torpilleur №29	ТВ 64
Водоизмещение, т:			
Нормальное	10,7	9,5 (на испытаниях)	
Полное		11	13
Размерения, м:			
Длина (пп/нб)	18,4/18,5	18,3/19,2	18,4/19,2
Ширина	2,3	2,2	2,3
Осадка	0,9	0,6	1,1
ЭУ:			
тип	вертикальная компаунд	вертикальная компаунд	вертикальная компаунд
котлы	один локомотивный	один локомотивный	один локомотивный
Мощность, л.с.	120-150		120
Скорость, уз.	15	16	16,5
Запас топлива, т (тип)		1 (уголь)	
Вооружение:		2 пусковые решетки для 350-мм торпед	
Экипаж, чел.	7	12	7

ТВ 68. Первоначально базировался на Давенпорт, с 1891 г. приписан к броненосцу «Superb», позднее базировался на Ньюфаундленд. Продан на слом до 1905 г.

ТВ 69. Придан учебному центру «Vernon». Продан на слом в 1906 г.

ТВ 70. Придан броненосцу «Inflexible». Продан на слом в 1906 г.

ТВ 71. Базировался на Давенпорт, с 1886 г. придан броненосцу «Hotspur». Продан на слом в 1909 г.

ТВ 72. Базировался на Давенпорт, с 1886 г. состоял при минно-торпедной учебной школе «Defiance», с 1890 г. приписан к броненосцу «Superb». Продан на слом в 1898 г.

ТВ 73. Придан крейсеру «Nelson». Продан на слом в 1905 г.

Россия

Ст. №116. Зачислен в Минный отряд. В ходе испытаний поврежден. В сентябре 1881 г. сдан к порту под названием «паровой катер № 111».

63-футовый тип (2-я серия)

114	Torpedera No 1	Аргентина	1881	1881	1881
114	Torpedera No 2	Аргентина	1881	1881	1881
117	TB 76	Великобритания	1881	03.01.1883	1883
118	TB 77	Великобритания	1881	24.01.1883	1883
119	TB 78	Великобритания	1881	12.1882	1882
120	TB 79	Великобритания	1881	16.01.1882	1882
121	TB 80	Великобритания	1881	09.1882	1882
122	TB 81	Великобритания	1881	05.10.1882	1882
123	TB 82	Великобритания	1881	17.10.1882	1882
124	TB 83	Великобритания	1881	11.11.1882	1882
125	TB 84	Великобритания	1881	24.11.1882	1882
126	TB 85	Великобритания	1881	17.01.1883	1883
127	TB 86	Великобритания	1881	01.02.1883	1883
128	TB 87	Великобритания	1881	17.02.1883	1883
129	TB 88	Великобритания	1881	20.02.1883	1883
130	TB 89	Великобритания	1881	02.03.1883	1883
131	TB 90	Великобритания	1881	03.03.1883	1883
132	TB 91	Великобритания	1881	09.03.1883	1883
133	TB 92	Великобритания	1881	04.04.1883	1883
134	TB 93	Великобритания	1881	05.04.1883	1883
135	TB 94	Великобритания	1881	18.04.1883	1883
136	TB 95	Великобритания	1881	20.04.1883	1883
137	Torpilleur 58	Франция			1881
138	Torpilleur 59	Франция			1881
153	Nr. 4	Дания	1881	1882	7.1882
154	Nr. 5	Дания	1881	1882	7.1882
158	«Euterpe»	Италия	1882	1883	14.09.1883
159	«Talia»	Италия	1883	15.09.1883	
160	«Erato»	Италия	1883		1883
161	«Melpomene»	Италия	1883	1883	
162	«Tersicore»	Италия	1883	04.08.1883	
163	«Polimnia»	Италия	1883	08.08.1883	
164	«Urania»	Италия	1883	09.08.1883	
165	«Calliope»	Италия	1883	10.09.1883	
177	«Lucciola»	Италия	1883	07.12.1883	
178	«Formica»	Италия	1883	08.12.1883	
179	«Cicala»	Италия	1883	1884	
180	«Locusta»	Италия	1883	1883	
181	«Grillo»	Италия	1883	15.11.1883	
182	«Zanzara»	Италия	1883	21.11.1883	
168	«Defender»	Новая Зеландия	1883	30.07.1883	1883
169	«Taiaoroa»	Новая Зеландия	1883	10.08.1883	1883
170	«Waitemata»	Новая Зеландия	1883	30.08.1883	1883
171	«Poneke»	Новая Зеландия	1883	31.08.1883	1883
189	«Nepean»	Виктория	1883	22.02.1884	1884
190	«Lonsdale»	Виктория	1883	12.03.1884	1884
191	TB 191	Тасмания	1883	18.12.1883	1884
193	«Mosquito»	Куинсленд	1883	11.07.1884	1884
204	-	Бразилия		1885	14.04.1885

Аргентина

Torpedera No 1. Исключен из списков флота в 1910 г.

Torpedera No 2. Исключен из списков флота в 1910 г.

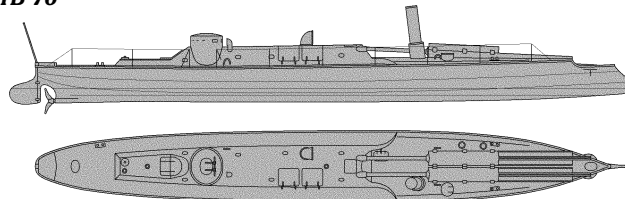
Великобритания

ТВ 76. Придан броненосцу «Collingwood» (1887-1890), впоследствии базировался на Портсмут. Продан на слом в 1906 г.

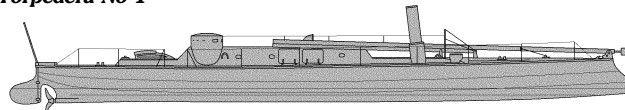
ТВ 77. Придан броненосцу «Howe» (с 1887). Продан на слом в 1906 г.

ТВ 78. Придан крейсеру «Phaeton» (с 1886). Продан на слом в 1906 г.

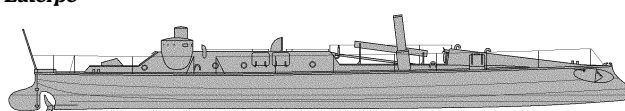
ТВ 76



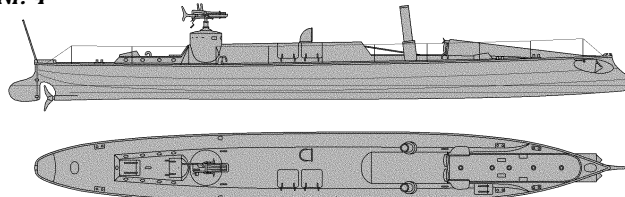
Torpedera No 1



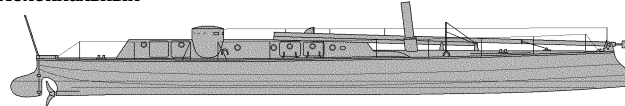
«Euterpe»



Nr. 4



Колониальный



ТВ 79. Придан крейсеру «Phaeton» (с 1886). С 1896 г. базировался на Мальту. Продан на слом в 1902 г.

ТВ 80. Придан крейсеру «Amphion» (с 1886). Продан на слом в 1907 г.

ТВ 81. Придан крейсеру «Amphion» (с 1886). Продан на слом в 1902 г.

ТВ 82. Придан броненосцу «Agamemnon» (с 1886). Продан на слом в 1906 г.

ТВ 83. Придан крейсеру «Leander» (с 1886). Продан на слом в 1898 г.

ТВ 84. Придан крейсеру «Arethusa» (с 1886). Продан на слом в 1904 г.

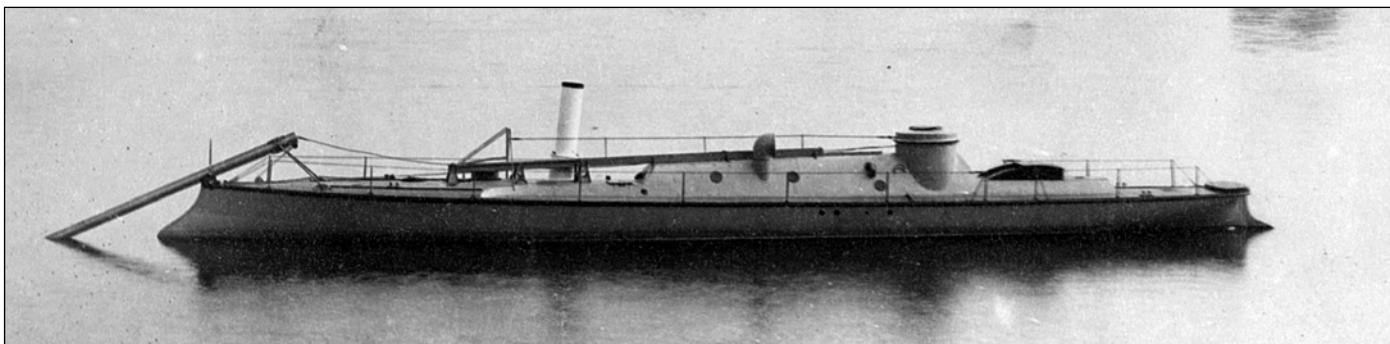
ТВ 85. Придан крейсеру «Leander» (1886-1890), с 1890 г. базировался на Гонконг. Продан на слом между 1900 и 1906 гг.

ТВ 86. Придан крейсеру «Arethusa» (1886-1890), с 1890 г. базировался на Чатам. Продан на слом между 1900 и 1906 гг.

ТВ 87. Придан броненосцу «Ajax» (с 1886). Продан на слом в 1905 г.

ТВ 88. Продан на слом между 1900 и 1906 гг.

ТВ 89. Продан на слом в 1907 г.



Аргентинский миноносец 2-го класса в Чизике

ТВ 90. Продан на слом в 1902 г.
 ТВ 91. Продан на слом в 1902 г.
 ТВ 92. Продан на слом в 1902 г.
 ТВ 93. Придан броненосцу «Benbow». Продан на слом в 1898 г.
 ТВ 94. Продан на слом в 1906 г.
 ТВ 95. Продан на слом в 1912 г.

Франция

Torpilleur №58. Приписан к транспорту «Япон». Исключен после 1903 г.
 Torpilleur №59. Приписан к транспорту «Япон». Погиб в 1903 г.

Дания

№4. Приписан к броненосцу «Tordenskjold» (1883-1888), впоследствии базировался на береговые базы. С 1892 г. использовался в качестве учебного. В 1910 г. исключен из списков флота.

№5. Приписан к броненосцу «Tordenskjold» (1883-1888), впоследствии базировался на береговые базы. С 1892 г. использовался в качестве учебного. В ночь на 26 августа 1898 г. погиб при столкновении с пароходом «Doktor Siegler», погиб 1 человек.

Италия

«Euterge» (с 16.05.1885 – 3, с 07.12.1887 – 3Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 29.09.1896 исключен из списков флота и разобран на металл.

«Talia» (с 16.05.1885 – 4, с 07.12.1887 – 4Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 15.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 4Т (с 23.10.1900 – Е).

«Erato» (с 16.05.1885 – 5, с 07.12.1887 – 5Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. Исключен из списков флота 29.09.1896 и разобран на металл.

«Melpomene» (с 16.05.1885 – 6, с 07.12.1887 – 6Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. Исключен из списков флота 21.03.1899 и разобран на металл.

«Tersicore» (с 16.05.1885 – 7, с 07.12.1887 – 7Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 15.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 7Т (с 23.10.1900 – F).

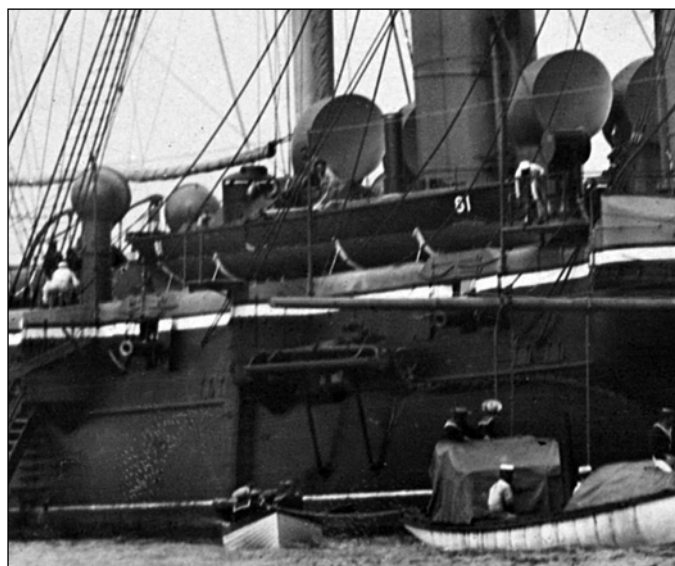
«Polimnia» (с 16.05.1885 – 8, с 07.12.1887 – 8Т). Осенью 1886 г. перевезен на о. Гарда, где использовался для контроля границы, ТА демонтированы. С 1893 г. использовался как учебный корабль. В 1895 г. вновь вооружен как прибрежный миноносец.

31.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 8Т (с 23.10.1900 – G).

«Urania» (с 16.05.1885 – 9, с 07.12.1887 – 9Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.07.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 9Т (с 23.10.1900 – H).

«Calliope» (с 16.05.1885 – 10, с 07.12.1887 – 10Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 10Т (с 23.10.1900 – I).

04.04.1910 погиб при столкновении с миноносцем 35Т (бывший «Orione»), жертв нет.



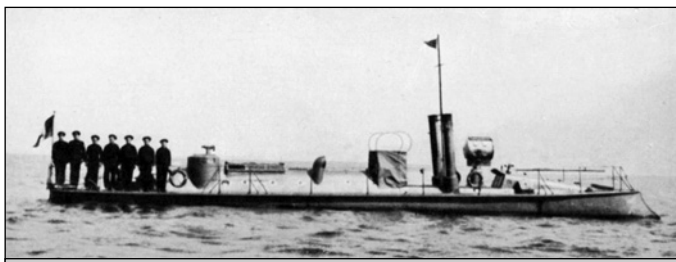
Миноносец ТВ 81 на роstrax крейсера «Amphion»



Французский миноносец 2-го класса №59



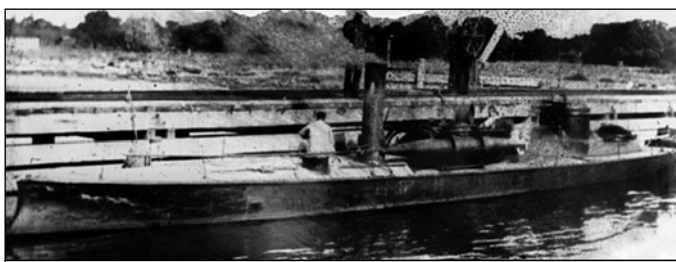
Итальянский миноносец 6Т (б. «Melpomene»)



Итальянский миноносец 7Т (б. «Tersicore»)



Миноносец «Lonsdale»



Миноносец «Нереап»

«Lucciola» (с 16.05.1885 – 16, с 07.12.1887 – 16Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 16Т (с 23.10.1900 – К).

«Formica» (с 16.05.1885 – 17, с 07.12.1887 – 17Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 10.12.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 17Т (с 23.10.1900 – Л).

«Cicala» (с 16.05.1885 – 18, с 07.12.1887 – 18Т). С 1895 г. прибрежный миноносец, исключен из списков флота 22.05.1904, разобран на металл.

«Locusta» (с 16.05.1885 – 19, с 07.12.1887 – 19Т). В 1885 г. разоружен и использовался для контроля границы на озере Маджуро, в марте 1893 г. передан Финансовой гвардии Италии как таможенный катер 19Т. 8 января 1896 г. затонул во время шторма на озере Маджуро.

«Grillo» (с 16.05.1885 – 20, с 07.12.1887 – 20Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 15.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 20Т (с 23.10.1900 – М), позднее минный катер В.Т.З.

«Zanzara» (с 16.05.1885 – 21, с 07.12.1887 – 21Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.07.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 21Т (с 23.10.1900 – N).

Колония Новая Зеландия

«Defender» (до конца 1884 г. – ТВ 168). Приемные испытания 18.09.1883 г. 01.02.1884 на борту парохода «Lyttelton» отправлен в Новую Зеландию, куда прибыл (порт Чалмерс) 9 мая. Большую часть времени проводил на специальном слипе, оборудованном в Литтелтоне. Во время

маневров в марте 1886 г. смог развить скорость лишь в 12,5 уз. В 1887 г. при столкновении с причалом повредил руль и потерял винт, отремонтирован. В 1899 г. продан на слом, но часть фрагментов корпуса сохранилась до нынешнего времени и находится в экспозиции музея «Lyttelton Torpedo Boat Museum».

«Taiaroa» (до конца 1884 г. – ТВ 169). Приемные испытания 19.09.1883 г. 01.02.1884 на борту парохода «Lyttelton» отправлен в Новую Зеландию, куда прибыл (порт Чалмерс) 9 мая. Большую часть времени находился на береговом слипе. Продан на слом в 1900 г.

«Waitemata» (до конца 1884 г. – ТВ 170). Приемные испытания 19.09.1883. 03.05.1884 на борту парохода отправлен в Новую Зеландию, примерно 5 месяцев спустя прибыл в Веллингтон, в следующем году переведен в Окленд. Продан на слом в 1900 г.

«Poneke» (до конца 1884 г. – ТВ 171). Приемные испытания 18.09.1883. 03.05.1884 на борту парохода отправлен в Новую Зеландию, примерно 5 месяцев спустя прибыл в Веллингтон. Продан на слом в 1900 г.

Колония Виктория

«Нереап». В 1888 г. бортовые пусковые установки модернизированы, а носовая оконечность перестроена для повышения мореходности. В 1901 г. включен в состав вновь образованного австралийского флота. В 1912 г. исключен из списков флота и после демонтажа части оборудования посажен на мель у о. Сван.

«Lonsdale». В 1888 г. бортовые пусковые установки модернизированы, а носовая оконечность перестроена для повышения мореходности. В 1901 г. включен в состав вновь образованного австралийского флота. В 1912 г. исключен из списков флота и после демонтажа части оборудования посажен на мель у о. Сван.

Колония Тасмания

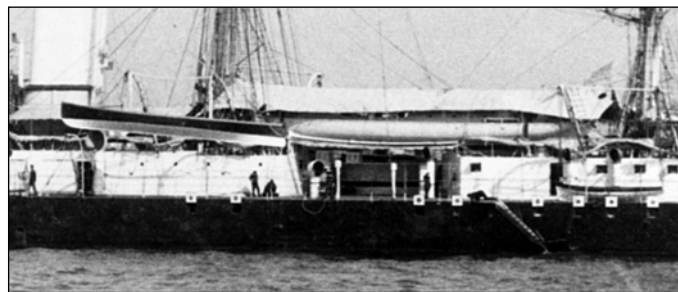
ТВ 191. В 1885 г. вооружение модернизировано – шестовая мина МакЭвоя демонтирована, в средней части корпуса оборудованы пусковыми рамами для 350-мм торпед. 28.04.1905 на буксире канонерской лодки «Protector» отправился из Хобарта в Порт-Артур. Во время перехода опрокинулся вверх килем и в таком состоянии был приведен в Порт-Артур 3 мая. Спрямлен и вновь введен в строй. В 1910 г. выведен из эксплуатации, в 1911 г. продан на слом.

Колония Куинсленд

«Mosquito». В ходе службы шестовая мина МакЭвоя заменена двумя бортовыми пусковыми рамами для 350-мм торпед. В 1909 г. прошел капитальный ремонт. В марте 1913 г. выведен из состава флота., с корабля демонтировано все оборудование а корпус отведен в приток реки Брисбен (Богги-крик) и заброшен.

Бразилия

Ст. №204*. Приписан к броненосцу «Aquidaban». **Колония**



Миноносец 63-футового типа на рострах броненосца «Aquidaban»

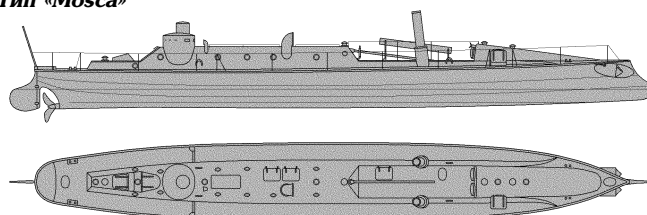
* По некоторым сведениям имел название «Iquetami».

	Torpedera No 1	TB 76	Torpilleur №58	№4 и №5	«Euterpe»	«Defender»	«Nepean»	«Mosca»	Th 2
Водоизмещение, т:									
Нормальное	10,9	12,5	10,6 (на испытаниях)	15	13,5	12	12,5	16	13
Полное	12		12,7						14,5
Размерения, м:									
Длина (пп/нб)	18,4	19,2/19,5	19,2	18,8	19,2 (пп)	19,1/19,2	19,2/20,4	20,12	19,2
Ширина	2,3	2,3	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4
Осадка	1,1	1,1	0,6	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3
ЭУ:									
тип			вертикальная компаунд (на всех)						
котлы			один локомотивный (на всех)						
		(на TB 76 и TB 77 – один спиральный водотрубный котел Херешоффа)							
Мощность, л.с.	180	170		150	150	173	150	250	120
Скорость, уз.	16	16,5	16,9	15,5	17,35	17	17	20	14
Запас топлива, т (тип)	1,5 (уголь)		1 (уголь)		2 (уголь)	1 (уголь)	1 (уголь)	2 (уголь)	0,4 (уголь)
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	243 (7)			120 (11)	51 (17)			60 (20)	
Вооружение:	1 шестовая мина системы МакЭвоя	2 носовых 350-мм ТА или 2 пусковые рамы для 350-мм торпед	2 носовых 350-мм ТА	2 носовых 350-мм ТА 1х5–37-мм	2 носовых 350-мм ТА 1х2–25,4-мм	1 шестовая мина системы МакЭвоя (ТВ 168 и ТВ 169) или 2 пусковые рамы для 350-мм торпед (на ТВ 170 и ТВ 171) 1х2–25,4-мм (на ТВ 170 и ТВ 171)	2 носовых 350-мм ТА 1х2–25,4-мм	2 носовых 350-мм ТА 1х2–25,4-мм	2 носовых 350-мм ТА 1х5–37-мм
Экипаж, чел.	7	7	7	6	10	7	7	10	6

66-футовый тип

173 «Mosca»	Италия	1882	11.01.1883	12.12.1883
174 «Ape»	Италия	1882	11.01.1883	14.12.1883
175 «Vespa»	Италия	1882	11.01.1883	22.01.1884
176 «Farfalla»	Италия	1882	11.01.1883	22.01.1884
194 Th 2	Германия	1883	23.05.1884	01.08.1884

Тип «Mosca»



Италия

«Mosca» (с 16.05.1885 – 12, с 07.12.1887 – 12Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 12Т (с 23.10.1900 – А). «Ape» (с 16.05.1885 – 13, с 07.12.1887 – 13Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.10.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 13Т (с 23.10.1900 – В). «Vespa» (с 16.05.1885 – 14, с 07.12.1887 – 14Т). С 1895 г. при-

брежный миноносец. 15.11.1897 передан Финансовой гвардии Италии как крейсерский катер 14Т (с 23.10.1900 – С). «Farfalla» (с 16.05.1885 – 15, с 07.12.1887 – 15Т). С 1895 г. прибрежный миноносец. 31.07.1897 передан Финансо-

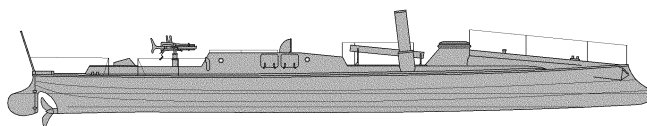


Миноносец типа «Mosca» на верфи в Чизике



Немецкий катер «Seebar» (бывш. Th 2)

Th 2



вой гвардии Италии как крейсерский катер 15Т (с 23.10.1900 – D), впоследствии минный катер В.Т.5.

Германия

Th 2 (до 25.11.1884 – 4). Довольно быстро был переведен в разряд портовых плавсредств (вооружение демонтировано), переименован в «Seebar» и использовался в качестве опытового.

69-футовый тип

199	Tb 2. kl. Nr. 6	Дания	1884	03.10.1884
200	Tb 2. kl. Nr. 7	Дания	1884	03.10.1884
207	TB 99	Великобритания	1885	28.09.1885
208	TB 100	Великобритания	1885	05.04.1886
243	Tb 2. kl. Nr. 8	Дания	1886	03.06.1886
244	Tb 2. kl. Nr. 9	Дания	1886	03.06.1886
259	Tb 2. kl. Nr. 10	Дания	1888	1888
260	Tb 2. kl. Nr. 11	Дания	1888	1888
263	Tb 2. kl. Nr. 12	Дания	1889	1889
264	Tb 2. kl. Nr. 13	Дания	1889	1889



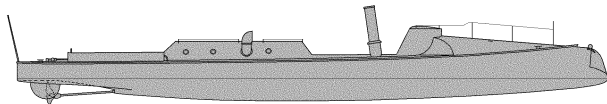
Миноносец ТВ 100 после перевооружения

Великобритания

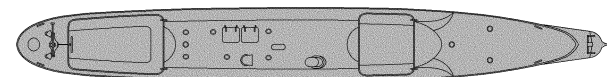
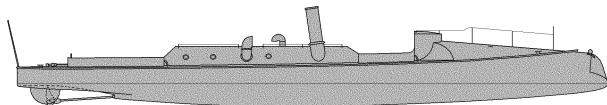
ТВ 99. Приписан к броненосцу «Anson». Исключен из списков флота в 1907 г.

ТВ 100. Вскоре после вступления в строй прошел перевооружение, в ходе которого носовые ТА заменены бортовыми пусковыми рамами. Исключен из списков флота в 1908 г.

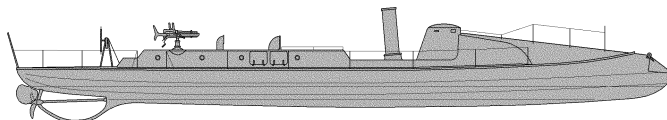
ТВ 99



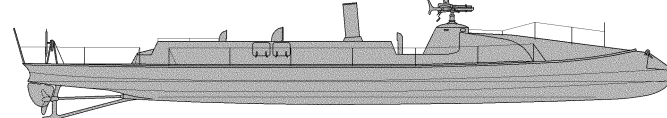
ТВ 100



Nr. 8



Nr. 10



Дания

Tb 2. kl. Nr. 6. Приписан к броненосцу «Helgoland» (1884). Впоследствии базировался на береговые базы. С 1892 г. использовался в качестве учебного. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 2, в 1916 г. переименован в Pс, в конце года исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 7. Приписан к броненосцу «Helgoland» (1884). Впоследствии базировался на береговые базы. С 1892 г. использовался в качестве учебного. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 3, в 1916 г. переименован в Pd, в конце года исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 8. Приписан к броненосцу «Iver Hvitfeldt» (1890). Впоследствии базировался на береговые базы. С 1895 г. использовался в качестве учебного. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 14, в 1916 г. переименован в Pa, в конце года исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 9. Приписан к броненосцу «Iver Hvitfeldt» (1890). Впоследствии базировался на береговые базы. С 1895 г. использовался в качестве учебного. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 15, в 1916 г. переименован в Pb, в конце года исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 10. Приписан к крейсеру «Valkyrien». В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 10, в 1917 г. исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 11. Приписан к крейсеру «Valkyrien». В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 11, в 1917 г. исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 12. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 12, в 1919 г. исключен из списков флота.

Tb 2. kl. Nr. 13. В 1912 г. переклассифицирован в патрульный катер Patrouillebaad Nr. 13, в 1919 г. исключен из списков флота.

	№6 и №7	№8 и №9	ТВ 99 и ТВ 100	№10 и №11	№12 и №13
Водоизмещение, т:					
Нормальное	15	16	12	16	25
Полное			13,5	17	
Размерения, м:					
Длина (пп/нб)	20,1	20,6	19,2/19,7	21	23,8
Ширина	2,4	2,4	2,4	2,4	2,7
Осадка	1,3	1,2	1,1	1,2	1,3
ЭУ:					
тип	вертикальная компаунд (на всех)				
котлы	один локомотивный	один локомотивный	один, локомотивный (ТВ 99) или водотрубный Торникрофта (ТВ 100)	один водотрубный Торникрофта	один водотрубный Торникрофта
Мощность, л.с.	150	170	189	180	350
Скорость, уз.	15,5	14	16,5	15,5	15 (17,9 на испытаниях)
Дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	120 (11)	120 (11)			
Вооружение:	2 носовых неподвижных 350-мм ТА, 1х5 – 37-мм	2 носовых неподвижных 350-мм ТА, 1х5 – 37-мм	2 носовых неподвижных 350-мм ТА	2 носовых неподвижных 350-мм ТА, 1х5 – 37-мм	2 носовых неподвижных 350-мм ТА, 1х5 – 37-мм
Экипаж, чел.	6	6	7	6	

Водометный миноносец141 **ТВ 98** Великобритания 1881 13.09.1883 1883

ТВ 98. Исключен из списков флота после 1898 г.

	ТВ 98
Водоизмещение (нормальное), т	14,8
Размерения, м:	
Длина (пп/нб)	20,2
Ширина	2,3
Осадка	0,6

ЭУ:

тип

котлы

Мощность, л.с.

Скорость, уз.

Вооружение:

Экипаж, чел.

горизонтальная компаунд

один локомотивный

167

11,75

2 пусковых
желоба для
350-мм ТА

7

Носимые миноносцы 2-го класса постройки Торникрофта в период 1873 – 1885 гг.

№№	Название	Год	Принадлежность	Тип
82	НМТВ 51	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
83	НМТВ 52	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
84	НМТВ 53	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
85	НМТВ 54	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
86	НМТВ 55	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
87	НМТВ 56	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
88	НМТВ 57	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
89	НМТВ 58	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
90	НМТВ 59	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
91	НМТВ 60	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
92	НМТВ 61	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
93	НМТВ 62	1879	ВМС Великобритании	60-футовый миноносец 2-го класса
100	Torpilleur 29	1879	ВМС Франции	60-футовый миноносец 2-го класса
101	Torpilleur 30	1879	ВМС Франции	60-футовый миноносец 2-го класса
104	НМТВ 64	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
105	НМТВ 65	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
106	НМТВ 66	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
107	НМТВ 67	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
108	НМТВ 68	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
109	НМТВ 69	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
110	НМТВ 70	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
111	НМТВ 71	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
112	НМТВ 72	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
113	НМТВ 73	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)
114	Torpedera No 1	1881	ВМС Аргентины	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
115	Torpedera No 2	1881	ВМС Аргентины	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
116	—	1880	ВМС России	63-футовый миноносец 2-го класса (1-я серия)

№	Название	Год	Принадлежность	Тип и примечания
117	HMTB 76	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
118	HMTB 77	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
119	HMTB 78	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
120	HMTB 79	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
121	HMTB 80	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
122	HMTB 81	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
123	HMTB 82	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
124	HMTB 83	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
125	HMTB 84	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
126	HMTB 85	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
127	HMTB 86	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
128	HMTB 87	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
129	HMTB 88	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
130	HMTB 89	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
131	HMTB 90	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
132	HMTB 91	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
133	HMTB 92	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
134	HMTB 93	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
135	HMTB 94	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
136	HMTB 95	1881	ВМС Великобритании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
137	Torpilleur 58	1881	ВМС Франции	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
138	Torpilleur 59	1881	ВМС Франции	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
141	HMTB 98	1883	ВМС Великобритании	Экспериментальный с водотрубной установкой
153	Tb 2. kl. Nr. 4	1882	ВМС Дании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
154	Tb 2. kl. Nr. 5	1882	ВМС Дании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
158	«Euterpe»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
159	«Talia»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
160	«Erato»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
161	«Melpomene»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
162	«Terpsicore»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
163	«Polimnia»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
164	«Urania»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
165	«Calliope»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
168	«Defender»	1883	ВМС Новой Зеландии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
169	«Taiaroa»	1883	ВМС Новой Зеландии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
170	«Waitemata»	1883	ВМС Новой Зеландии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
171	«Poneke»	1883	ВМС Новой Зеландии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
173	«Mosca»	1884	ВМС Италии	66-футовый миноносец 2-го класса
174	«Ape»	1884	ВМС Италии	66-футовый миноносец 2-го класса
175	«Vespa»	1884	ВМС Италии	66-футовый миноносец 2-го класса
176	«Farfalla»	1884	ВМС Италии	66-футовый миноносец 2-го класса
177	«Lucciola»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
178	«Formica»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
179	«Cicala»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
180	«Locusta»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
181	«Grillo»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
182	«Zanzara»	1883	ВМС Италии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
189	«Nepean»	1884	ВМС Виктории	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
190	«Lonsdale»	1884	ВМС Виктории	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
191	TB 191	1884	ВМС Тасмании	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
193	«Mosquito»	1885	ВМС Куинсленда	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
194	Th 2	1884	ВМС Германии	66-футовый миноносец 2-го класса
199	Tb 2. kl. Nr. 6	1884	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
200	Tb 2. kl. Nr. 7	1884	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
204	—	1884	ВМС Бразилии	63-футовый миноносец 2-го класса (2-я серия)
207	HMTB 99	1886	ВМС Великобритании	69-футовый миноносец 2-го класса
208	HMTB 100	1886	ВМС Великобритании	69-футовый миноносец 2-го класса
243	Tb 2. kl. Nr. 8	1886	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
244	Tb 2. kl. Nr. 9	1886	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
259	Tb 2. kl. Nr. 10	1888	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
260	Tb 2. kl. Nr. 11	1888	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
263	Tb 2. kl. Nr. 12	1889	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса
264	Tb 2. kl. Nr. 13	1889	ВМС Дании	69-футовый миноносец 2-го класса

Автор выражает благодарность Роману Дубинину за конструктивную критику и неоценимую помощь в подготовке данной статьи.

Заводской пароход «Шрапнель»

Николай Митюков

Заводские пароходы оборонных заводов являются, вероятно, одними из самых загадочных. Если саму работу этих предприятий окутывала завеса тайны, то про заводские пароходы нередко бывает известно только то, что они были, а иногда неизвестны даже наименования. Доступ к делопроизводственной документации предприятия не всегда может ответить на все вопросы. Из года в год пароходики участвуют в каких-то перевозках, смысл которых может понять лишь специалист отрасли, на их содержание выделяются какие-то суммы, и о проведенных ремонтах или модернизациях можно понять лишь по резкому увеличению расходов. Героем данной статьи является один из таких скромных тружеников военного производства – ижевский пароход «Шрапнель»/«Свобода».

В 1900 г. на вооружение российской армии было принято новое орудие, и уже в феврале этого года царь утвердил проект перевооружения армии. Предписаниями Главного артиллерийского управления (ГАУ) от 3 ноября 1902 г. и 9 августа 1903 г. Ижевским оружейному и сталелитейному заводам надлежало с 1904 по 1907 гг. увеличить ежегодный объем производства шрапнельных снарядов к новому оружию до 150 тыс. штук в год. Но в запланированные мероприятия решительным образом вмешалась русско-японская война, потребовавшая уже в 1905 г. доведения объемов годового производства до 550 тыс. штук.

Понимая важность стоявшей задачи, 3 ноября 1904 г. на заседании Хозяйственного комитета (высшего органа экономического управления Ижевскими заводами) была принята программа экстренного расширения производства. В смете, одобренной исполняющим делами начальника заводов полковником Савостьяновым, кроме приобретения необходимого оборудования и расширения станочного парка, значилась покупка буксирного колесного парохода,

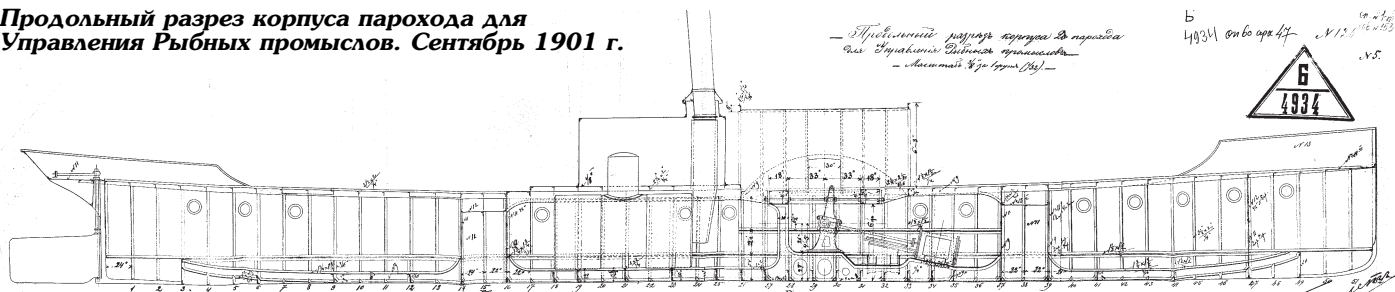
развивающего до 100 индикаторных сил с осадкой не более 0,71 м (16 вершков), на что запрашивалась сумма 23 000 руб.

Так начиналось выполнение, говоря современным языком, «федеральной целевой программы» по выпуску шрапнели, чем и объяснялось будущее название парохода.

В это время основным энергоносителем завода были дрова, которые доставлялись на Колтоминский и Воложский склады, после чего сплавлялись по Ижевскому пруду на завод. Традиционно их вязали в плоты, и при транспортировке много леса не доходило до потребителя. В 1892 г. Ижевские заводы для облегчения сплава заказали в соседнем Воткинске небольшой пароход «Иж», эксплуатация которого выявила множество недостатков. Самым главным из них стала очевидная слабость машин. Так, при сильном встречном ветре пароход просто не мог сдвинуть баржи с дровами. Но, с другой стороны, Ижевский пруд и ближайшую речную пристань в селе Гольяны разделяли свыше 40 км, и потому заказанный пароход предстояло тянуть посуху с помощью лошадей. Так что в техническом задании высокая сила машин должна была сочетаться с умеренными размерами и водоизмещением. К счастью для Ижевских заводов к этому времени в соседнем Воткинске имелось два подобных парохода, забракованных заказчиком.

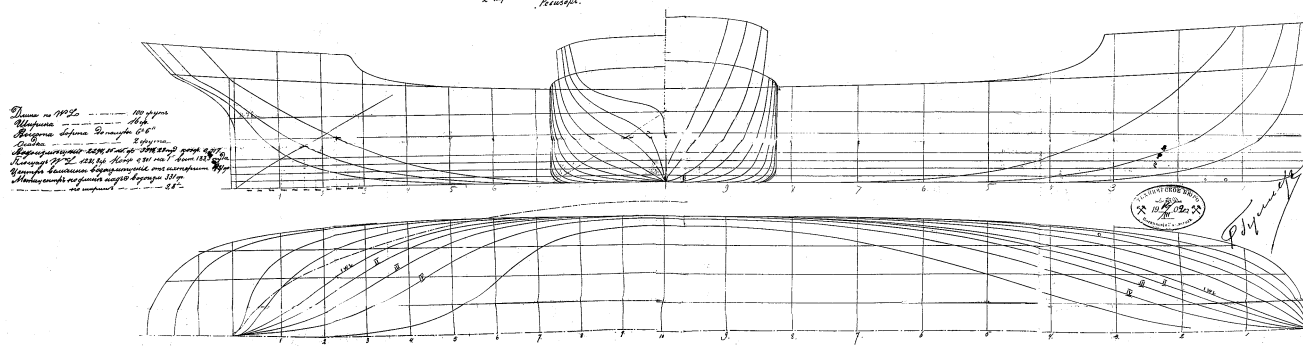
В конце XIX в. в Санкт-Петербурге находилось несколько коммиссионеров, представлявших интересы Воткинского завода. Они имели определенный процент с заказа и потому были заинтересованы в них. В 1900 г. Управление рыбных промыслов встало перед проблемой обновить свой пароходный флот в Каспийском море, и через коммиссионеров заказ на два парохода достался Воткинскому заводу. К сожалению, в фондах ЦГА УР отсутствует дело о

Продольный разрез корпуса парохода для Управления Рыбных промыслов. Сентябрь 1901 г.

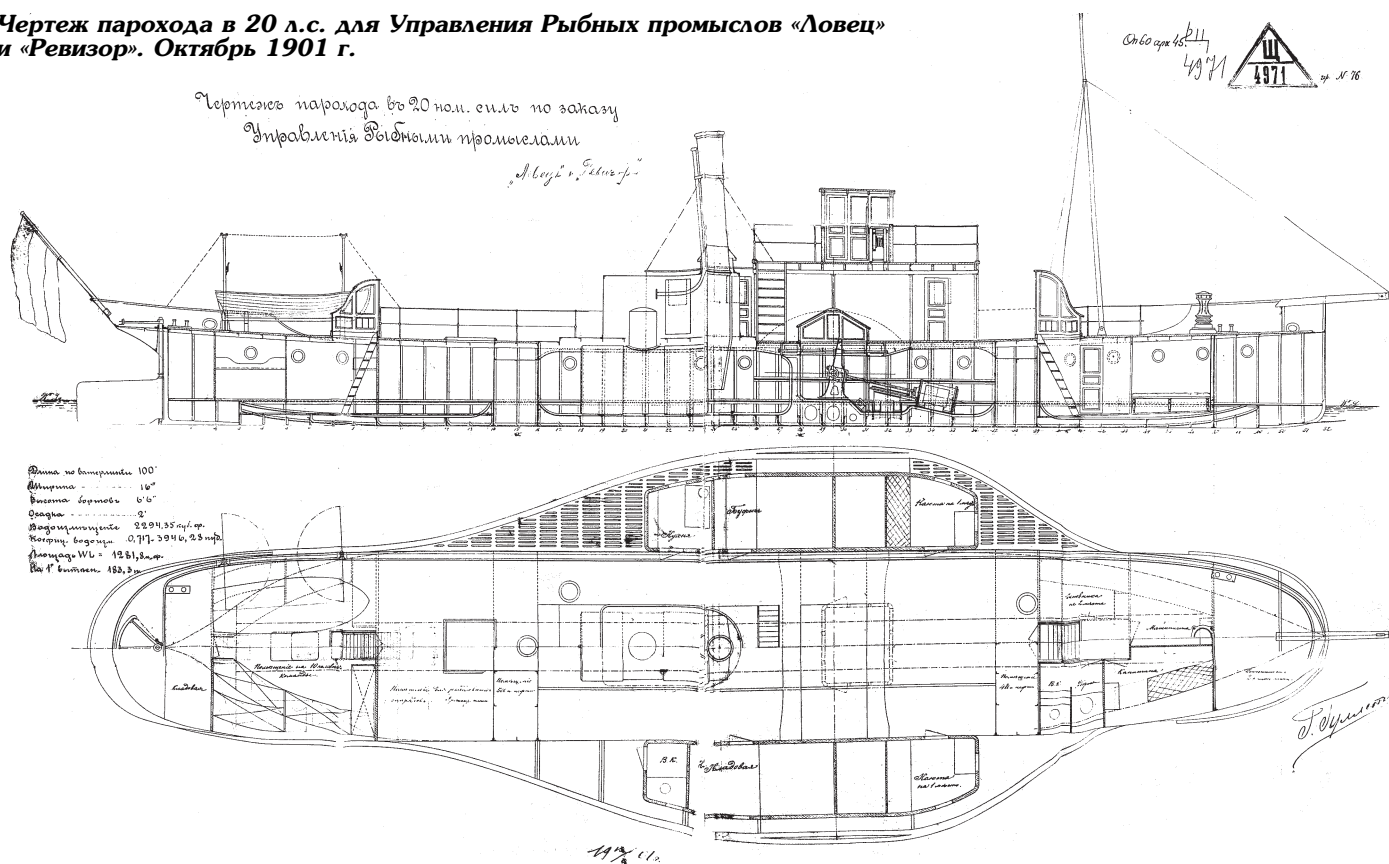


Теоретический чертеж судна парохода в 20 л.с. для Управления Рыбных промыслов «Ловец» и «Ревизор»

Теоретический чертеж судна парохода в 20 л.с. для Управления Рыбных промыслов «Ловец» и «Ревизор»



Чертеж парохода в 20 л.с. для Управления Рыбных промыслов «Ловец» и «Ревизор». Октябрь 1901 г.



заказе этих пароходов и потому ответы на многочисленные возникающие вопросы остается только домысливать. Так совершенно непонятно, кто являлся разработчиком эскизного проекта, который в фондах Воткинского завода числится под названием «Теоретический чертеж буксирно-разъездного парохода для работ в Каспийском море», на котором стоит штамп «Казенные горные заводы. Комиссионеры г. Петербург». Характеристики проекта следующие: максимальная длина 32,32 м, длина по ватерлинии 30 м, ширина корпуса 5 м, водоизмещение 162 т (так в оригинале, вероятно, ошибка – 62 т). Исходя из конструкции корпуса, понятно, что пароход колесный. Скорее всего, это был чертеж какого-то существовавшего или проектируемого парохода, который по характеристикам удовлетворял заказчика. На нем имеется интересная приписка: «По снятию копии покорнейше прошу возвратить». Судя по тому, что чертеж благополучно находится в удмуртском архиве, его так и не вернули. Но, так или иначе, попав в Техническое бюро Воткинского завода, на его основе был разработан полный комплект конструкторской и технологической документации.

Судя по всему, постройка началась сразу же в 1900 г. Исходя из бухгалтерского отчета Воткинского завода за этот год, на работы по обоим барказам затратили 3050 руб. 1 коп. Завод разработал теоретический чертеж «Парохода в 20 номинальных сил для Управления рыбных промыслов 2 парохода «Ловец» и «Ревизор». 16 марта 1902 г. чертеж утвердил начальник бюро завода Р. Гуллет. В соответствии с ним длина корпуса составляла 30,5 м (100'), ширина 4,88 м (16'), осадка 0,61 м (2'), водоизмещение 64,9 т (2294,35 куб. ф. или 3946,28 пуд.). Следующий чертеж дает представление об общем виде «Парохода в 20 сил по заказу Управления Рыбных промыслов». Он датирован 15 октября 1901 г., размеры и водоизмещение полностью соответствуют только что упомянутому теоретическому чертежу. Поскольку даты утверждения чертежей на заводе

обычно были близки к датам полной готовности, можно утверждать, что к лету 1902 г. оба парохода были готовы. Специфика работы судостроительного цеха Воткинского завода заключалась в том, что эллинги располагались на основной площадке у заводского пруда. И, пользуясь весенним разливом, по рекам Вотке и Сиве суда для доставки спускались в Каму. Это происходило обычно в конце апреля – начале мая. Стапельные номера пароходов найти пока не удалось, но по соседним заказам можно предполагать, что они лежат в районе № 170.

Пароходы «Ревизор» и «Ловец» имели классическую схему с побортно расположенными гребными колесами. Нумерация шпангоутов шла с кормы в нос. Нулевой шпангоут приходился на ось руля, а 52-й на форштевень. Судно имело пять водонепроницаемых переборок, деливших корпус на шесть отсеков. По традиции кокпит отдавался для различных хозяйственных запасов. По шпангоутам 39 и 47 шли переборки, отгораживающие носовой салон. Кроме каюты капитана, машиниста и двухместного салона для чиновников, там имелись общий ватерклозет с раковинной. Каюты снабжались мягкими диванами и нехитрой мебелью, но при необходимости в салоне могли разместиться и VIP-гости. В пространстве над колесами оборудовали еще две одноместные каюты, также там находились кладовая и буфет. Самый большой отсек с 16-го по 39-й шпангоут был отдан под котельное и машинное отделение со всем необходимым оборудованием для функционирования главной энергетической установки судна. В проем от 14-го до 16-го шпангоута располагались нефтяные цистерны. От 9-го до 14-го шпангоута шло помещение «для рыболовных снарядов», как значится в документации. И далее в корму шел кубрик на 10 человек команды. Наконец, пространство за 2-м шпангоутом было отдано на судовую кладовую. Хотя корпус парохода строился из железа, настил палуб и надстройки по моде того времени были деревянными.



Фото № 239 архива Музея истории и культуры Воткинска. Датировано 1907 г. Но это не верно. В 1904 г. за неплату «Ревизор» отобрали у Жунегина и продали в ноябре Ижевским оружейному и сталелитейному заводам. Произведена переделка под требования заводов, к концу навигации 1905 г. привезен в Гольяны. В январе 1906 г. на лошадях доставлен на Ижевский пруд. Начал навигацию под названием «Шрапнель». Так что на 1907 г. пароход был уже в Ижевске и сменил название. Вид его после переделки из пассажирского чуть отличался от оригинального, а тут явно его оригинальный вид. Так что это 1903 г. перед переделкой в пассажирский.

Поскольку в чертежном фонде Воткинского завода чертежи паровой машины отсутствуют, можно сделать предположение, что это была типовая конструкция, применявшаяся на более ранних судах. Завод начал производство паровых машин еще со времен, когда они были одинарного расширения, постепенно переходя на двойное и тройное. Для парохода «Медик» в Воткинске вообще произвели уникальную машину четверного расширения, но, поскольку та не оправдала возлагавшихся на нее надежд, она осталась в единственном экземпляре. Несмотря на неплохие результаты с машинами тройного расширения, завод все-таки предпочитал двойное. При несомненно более низкой экономичности, по сравнению с машинами тройного расширения, двойное расширение пара обеспечивало большую удельную мощность (т.е. мощность единицы массы). Это было особенно ценным для судов небольшого водоизмещения и технических средств флота (землечерпалок и плавучих кранов). В этом случае экономичность машин отступала на второй план. А учитывая частных заказчиков, покупавших паровые машины для разнообразных целей, далеких от судостроения, можно сказать, что именно машины этого типа стали едва ли не самой массовой продукцией механического цеха завода.

Диаметры цилиндров машины «Ревизора» составляли 292 мм (11 $\frac{1}{2}$ ") и 559 мм (22"), ход поршня – 762 мм (30"). Машина развивала 100 и.л.с. или 20 н.л.с. А вот котел оборотного типа несколько отличался от тех, что завод производил ранее. Его чертеж «Паровой котел парохода в 20 сил для Управления рыбными промыслами 2 шт.» датирован 27 октября 1901 г. Диаметр котла составлял 1,73 м (5'8"), длина – 3,19 м (10' 5 $\frac{5}{8}$ "). Над котлом возвышался

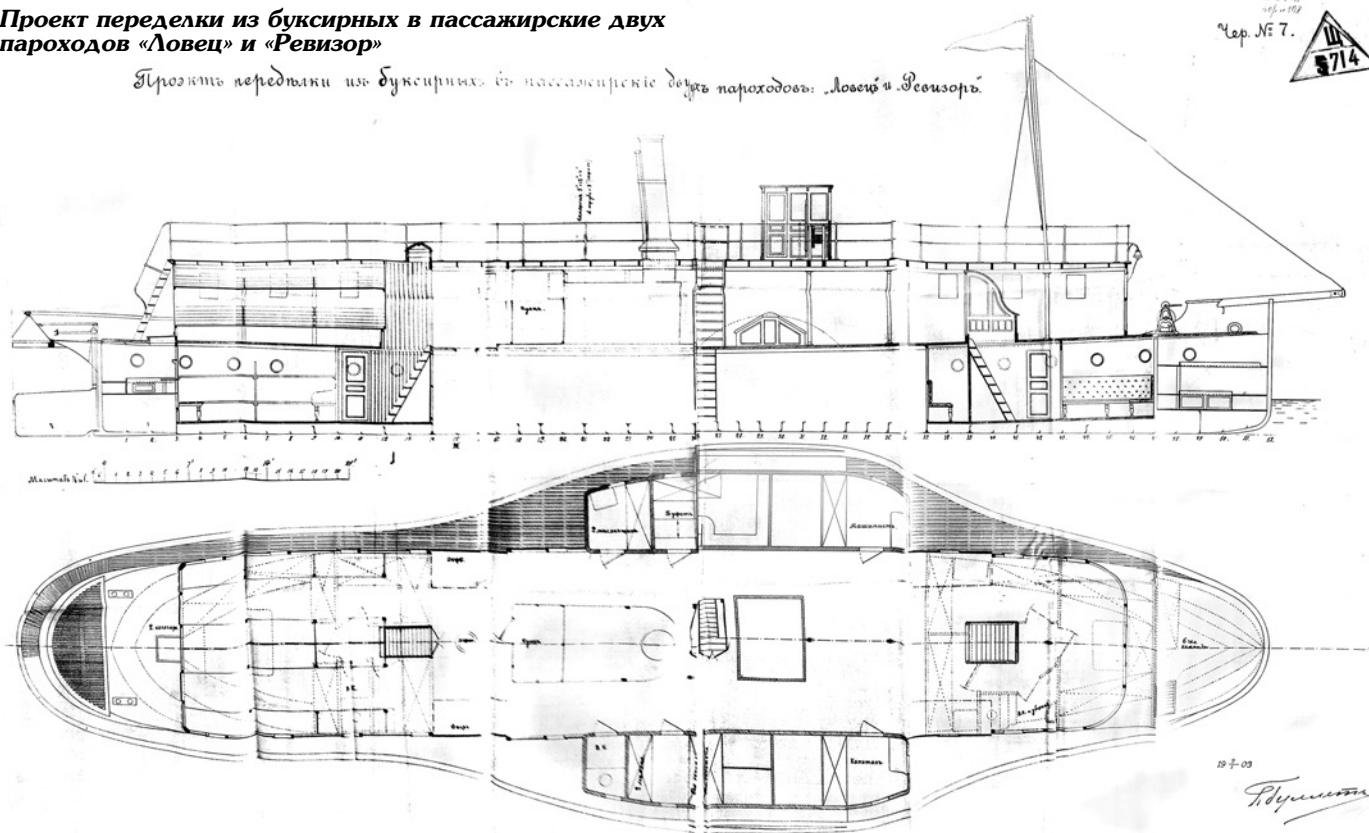
почти метровой высоты сухопарник (высота его цилиндрической части без эллиптического днища 0,91 м – 36"). Поскольку его габариты превышали высоту корпуса парохода, сухопарник возвышался над верхней палубой. Общая поверхность нагрева (в трубках, в топке и в обороте) составляла 42,45 м² (457 фт²), давление пара 9,5 атм (135 фн/дм²). Масса котла с трубами составляла 6,16 т (376 пуд.), воды в нем – 3,77 т (230 пуд.). На спокойной воде пароход развивал скорость до 9 уз.

Конструкторы позаботились об относительно комфортных условиях пребывания на пароходе. Бортовая динамо-машина давала ток для электросети, которая, кроме всего прочего, включала и электроосвещение. Для работы в холодное время года на пароходе имела система отопления.

При приемке готовых судов возникли какие-то проблемы, о которых остается лишь догадываться. Может быть маломощная машина пароходов не давала возможность производить буксировку на сильной каспийской волне, возможно также что заказчик забраковал пароход из-за превышения его осадки (эта проблема постоянно преследовала пароходы воткинской постройки и более-менее успешно стала преодолеваться лишь к 1910-м гг.). В итоге завод разрабатывает проект переделки пароходов в пассажирские. «Чертеж проекта переделки из буксирных в пассажирские двух пароходов «Ловец» и «Ревизор»» имеет дату утверждения 9 января 1903 г. Размещения и водоизмещение на чертеже не указаны, но там имеется масштабная линейка, позволяющая установить, что размерные корпуса остались прежними. Центральная надстройка была продлена в нос и корму, где оборудованы пассажирские помещения. Капитан и механик «переехали» в одно-

Проект переделки из буксирных в пассажирские двух пароходов «Ловец» и «Ревизор»

Проект переделки из буксирных в пассажирские двух пароходов: «Ловец» и «Ревизор».



местные каюты над гребными колесами, а весь носовой салон вместе с кокпитом был отдан под 6 человек команды. А вот кормовые помещения переоборудовали для размещения пассажиров, кроме самого неудобного места в корме над рулем, где остались каюты для двух кочегаров. В помещениях над колесами также оборудовали по две двухместные каюты с каждой стороны, там же находились и ватерклозеты для пассажиров. В большой пристройке позади главной надстройки появились кухня и обеденный салон. А сверху над этой большой надстройкой оборудовали променадную палубу с необходимыми для такого случая скамейками.

Вполне очевидно, что в результате возросло водоизмещение и осадка, о значениях которых остается лишь догадываться, поскольку результаты швартовых испытаний в архиве отсутствуют. Еще один невятный момент связан с вопросом были ли переоборудованы по указанному проекту оба судна. С одной стороны, название чертежа однозначно указывает на оба парохода, но, вероятно, это всего лишь планы. По крайней мере, имеются фотографии лишь переоборудованного «Ревизора». С другой стороны, бухгалтерские отчеты завода указывают, что суммы на работы в обратном направлении, т.е. из пассажирского в буксирный пароход, были выделены лишь на один «Ревизор». И имеется несколько фотографий «Ловца», периода, когда он был заводским пароходом, где он представлен в варианте буксирного парохода в своем первоначальном виде.

Исходя из этих фактов, непростую судьбу парохода «Ревизор» можно реконструировать следующим образом. К 1903 г. Управление рыбных промыслов окончательно отказывается от приобретения «Ловца» и «Ревизора», и они ставятся на продажу. При стоимости заказа 45 000 руб., завод на их постройку до 1903 г. потратил 51 034 руб. Вскоре «Ревизор» приобрел В.И. Жунегин, и завод произвел переделку под его требования в пассажирский пароход. В феврале 1904 г. в Симонихинском затоне судно осмотрели представители Русского регистра и присвоили ему

регистрационный номер 1251. А поскольку новый хозяин не внес предусмотренную контрактом оплату, в том же 1904 г. «Ревизор» конфисковали и вновь передали в распоряжение завода. Именно этот многострадальный «Ревизор» и предложили Ижевским заводам.

По поводу объема работ по переделке его под новые требования остается лишь догадываться, но в бухгалтерской документации Воткинского завода за 1906 г. значатся две весьма интересные строки. Они свидетельствуют, что завод получил 800 руб. за продажу котла парохода «Ревизор» пароходоладельцу Милютину и 943 руб. за продажу динамо-машины парохода «Ревизор» Овчинникову. В том же году поступило 5000 руб. от Ижевского завода как взнос за сам пароход. Так что выходит, что ремонт был отнюдь не косметическим, а с серьезной заменой оборудования.

Вероятно также, что к ноябрю 1904 г., когда в Ижевске утвердили смету на покупку парохода, стороны предварительно уже утрясли все спорные вопросы. По крайней мере, «Общий вид буксирного парохода в 20 сил для Ижевского завода» (будущей «Шрапнели»), имеет дату утверждения 22 ноября 1904 г., а заложенная в смету Ижевских заводов сумма подозрительно напоминает цену заказа Управления рыбными промыслами, деленную на два. Стоимость контракта составила 23 000 руб. Но, в отличие от контракта с Управлением, в эту сумму входила также весьма трудоемкая доставка судна на Ижевский пруд. Характеристики судна по чертежу: длина по ватерлинии 30,5 м (100'), ширина 4,88 м (16'), высота бортов 1,98 м (6'6"), осадка 0,61 м (2'), водоизмещение 64,9 т (2294,35 куб. ф.). Как видно, характеристики полностью совпадают с первоначальным буксирным вариантом. Летом 1905 г. все переделки под требования Ижевских заводов были завершены, и к окончанию навигации этого года он прибыл в Гольяны.

Исходя из имеющейся документации Ижевского завода, также можно сделать предположение, что операция по доставке «Шрапнели» на Ижевский пруд производилась в ян-



После того, как «Ревизор» не смогли сдать в варианте буксирного судна, его переделали в буксирно-пассажирский. Вероятно, по требованию покупателя В.И. Жунегина. По заводским документам можно понять, что переделали оба барказа «Ловец» и «Ревизор», но «Ловец» остался у завода и финансовых документов об его обратной передке в буксир пока не обнаружено. Так что скорее всего пассажирским стал лишь «Ревизор».

варе 1906 г. Для этого использовали оставшиеся еще со времени доставки на пруд парохода «Иж» железные сани, лежавшие без дела на заводском дворе, которые рабочие прозвали «галошей». Сани были снабжены специальными железными крюками, к которым можно было прицепить конную тягу. По данным воткинских краеведов, сведения которых в силу специфики данного рода изданий перепроверить не всегда возможно, для транспортировки «Ижа» потребовалось полторы сотни лошадей, а для аналогичной операции по «Шрапнели» – уже 360!

Первым следствием появления «Шрапнели» на Ижевском пруду стал заказ двух дополнительных барж, поскольку с увеличением объема перевозок дров имевшихся барж перестало хватать. Поэтому уже 17 января 1906 г. Хозяйственный комитет распорядился начать распиловку досок для барж, суммы на постройку которых заложили в смету ГАУ.

По прибытию «Шрапнели» в Ижевск ее снова осмотрели и составили дефектационную ведомость, включенную в рапорт № 138 от 28 февраля смотрителя казенных заводов. Там значились следующие пункты: исправление



Служебные пароходы «Ловец» и «Ревизор» 1902 г. Готовые постройкой однотипные барказы «Ловец» (на переднем плане) и «Ревизор» (на заднем).

В книге Добровольского «Река Кама в истории Воткинского завода. Заметки конструктора» (Воткинск, 2014) эта фото приведена с подписью, что на заднем плане барказ «Воткинский завод», это не верно, он более поздний и не этого типа.



«Ижевские купцы и представители интеллигенции на пароходе «Шрапнель» на Ижевском пруду». Фото датировано 1900 г. Это неверно. Скорее всего, это 1910-е гг. Судя по снимку, при доставке на Ижевский пруд носовой надстройки на пароходе не было. Она появилась позднее, уже после революции.

кормового помятого привального бруса, строгание палубы перед окраской (поскольку пароход был сдан Воткинским заводом с палубой в черновом виде), исправление дверок у кают, железного угольника в кормовом бруске и боковых поручней, исправление штурвальных рамок у румпеля, окончание работ по устройству ватерклозета, устройство искрогасителя. Поскольку к этому времени пароход еще окончательно не приняли, решением Хозяйственного комитета от 3 марта 1906 г. все работы, хоть и проводились собственными силами, их стоимость удержали из выплат Воткинскому заводу. Исполнение работ по устройству искрогасителя легло на механическую мастерскую, остальные пункты – на главного архитектора завода, который занимался всеми ремонтами на заводе.

По-видимому, все они были произведены весьма оперативно, поскольку уже 10 марта 1906 г. Хозяйственный комитет постановил произвести окраску «Шрапнели» по образцу имевшейся на пароходе «Иж». Расходы по ней легли в смету ГАУ, а исполнение – снова на главного архитектора.

Появление довольно крупного по меркам Ижевска парохода не могло не привлечь внимания горожан. Первые рейсы «Шрапнели» неизменно собирали толпы зрителей. Хотя, судя по заводской документации, в навигацию 1906 г. пароходы в основном занимались лишь подвозкой дров из



Еще одна фотография, сделанная на палубе «Шрапнели» примерно в то же время

Колтоминского и Воложского складов к мастерским завода и для создания запаса на заводском складе. Детальное обследование парохода перед навигацией следующего года выявило необходимость проведения после выморозки следующих работ: очистки днища и окраски всего парохода, как и мелких принадлежностей на нем; замены прогнивших мест палубы и конопатки нижней палубы. Часть работ исправляла полученные за навигацию повреждения. Так, кормовая решетка и брус требовали выправки, как и планширь в кормовой части. А поскольку последний от буксировки быстро разбивался, предполагалось заменить его на железный. Также предполагалось обшить листовым железом место вокруг буксирной арки.

Вероятно, нашлось множество желающих поплавать на спасательных кругах, поскольку в лавках подобным товаром тогда не торговали. Так что по истечении всего одной навигации те уже требовали капитального ремонта.

Кроме того, эксплуатация первого года выявила ряд дефектов, которые также исправили перед началом навигации. Так, работа в машинном отделении оказалась слишком душной, для исправления чего предполагалось оборудовать воздушные раструбы. А поскольку тяговое усилие от буксировочного гака распределялось по силовым конструкциям крайне неравномерно, что привело к весьма нежелательному прогибу стенок, предполагалось этот недостаток исправить. Судя по тому, что снова планировалось установить искрогаситель, можно сделать предположение, что механические мастерские его так и не изготовили. Эксплуатация также выявила слабость имевшегося насоса (вероятно, питательного), в связи с чем, предполагалось заменить его более мощным из имевшихся в запасе на заводских складах. И, разумеется, не обошлось без работ в машине и гребных колесах, где потребовалась замена трубок, болтов, распорок и прочих элементов. Весьма показательной стала замена цилиндра на донке, которой, вероятно, пришлось откачивать воду с каким-то твердым мусором (углем?).

Как и в предыдущую навигацию, изготовление пришедших в негодность частей производилось силами завода, а работы выполнялись хозяйственным способом в течение зимы 1906/07 гг. Что примечательно, суммы на ремонт легли в калькуляцию в планы изготовления на 1907 г. трехлинейки и шрапнели к трехдюймовым пушкам, поскольку пароход трудился на подвозе дров именно для работы по этим нарядам.

Команды на ижевские пароходы в это время нанимались сезонно, и машинист «Шрапнели» Н. Зимин согласился в зимнее время заняться окраской, чисткой и пригонкой новых частей с ежемесячной платой 50 руб. В случае необходимости к нему прикомандировывался слесарь с оплатой рубль в день, а также команда маляров. Подобная организация работ привела к экономии средств почти в 100 руб. Так что опыт этой зимы продлили на следующие.

7 ноября 1906 г. ремонтной мастерской выдали наряд на изготовление необходимых узлов к машинам и колесам со сроком готовности к 1 февраля, чтобы оставалось время до навигации для их монтажа.

Как и в предыдущем году, в навигацию 1907 г. «Иж» и «Шрапнель» снова занимались подвозкой на завод дров, которых все равно не хватало. Если по результатам 1906 г. цена доставки одной квартирной сажени дров составляла 37 7/8 коп., то в 1907 г. – 45 коп.

Впрочем, сухие строки делопроизводственной документации не могут показать всего влияния пароходов на культурную жизнь крупнейшего на то время в мире поселка (статус города Ижевск получил лишь после революции). В этом отношении ценны воспоминания ижевского краеведа Г.М. Кутузова. По его словам, каждое воскресенье купцы и начальство на «Шрапнели» отправлялись на свои

дачи. В рабочее время «Шрапнель» тянула с Воложки баржи, груженные дровами, которые ставила к заводской пристани. Пароход мог буксировать одновременно две баржи, путь в один конец при этом у него занимал целых три часа (получается около 5 км/ч). Иногда «Шрапнель» буксировала и плоты из бревен к заречной и колтоминской лесопилкам и дровяному складу у заводууправления. А в бурю, когда на пруду поднимались сильные волны, только «Шрапнель» могла выходить по своим делам, поскольку машины «Ижа» и других появившихся до революции у завода пароходов в этой ситуации были малосильными. В зимнее время пароходы стояли на пристани у Угольных ворот, как пишет Г.М. Кутузов, «на ревизии», очевидно, подразумеваемая ремонты.

В дневнике другого краеведа – Н.Ф. Бердникова – отмечается также небывало ранняя навигация 1912 г., когда «Шрапнель» начала работу уже 26 апреля, хотя нередко лед на Ижевском пруду стоит еще к началу мая.

В предвоенное время появилась даже специальная открытка, «увечечившая» ежедневный маршрут «Шрапнели», которая совершала по три рейса. Первый – на заводскую лесопилку, второй – на плотину к заводууправлению, третий – в направлении на Колтому с промежуточной остановкой между Средней улицей и парком.

Первая мировая война мало что изменила в жизни ижевских пароходов, разве только наблюдался их количественный рост. Так для перевозки рабочих из Колтомы и подвоза пиломатериалов с колтоминской лесопилки, в Воткинске заказали небольшую лодку, которую уже в Ижевске снабдили приобретенным заводом 10-сильным двигателем. Приобрел завод и самый крупный частный пароход на пруду «Пчелка». Кроме того, для замены «Ижа» купили колесный пароход «Граната» и винтовой «Шторм» (последний, несмотря на уверения краеведов, вероятно, так и остался на Каме).

Помня о предыдущем опыте конверсии «Ревизора» в пассажирский пароход, в середине 1910-х гг. на нем снова решили соорудить носовой салон. На сей раз ограничились лишь носовым помещением, в итоге предопределив новый вид судну до конца его карьеры. К сожалению, непонятно время этой переделки, о примерной дате можно судить на основании одного фотоснимка, на котором «Шрапнель» изображена на фоне памятнику основателю Ижевских заводов А.Ф. Дерябину. Поскольку на памятнике четко видны медные дощечки с царскими вензелями, которые сбили в 1919 г., можно утверждать, что пароход получил пассажирский салон до этой даты.

Еще одна интересная деталь биографии «Шрапнели» военного периода. В 1916 г. штурвальный парохода Егор Пьянков получил за усердие медаль.

Но основная задача ижевских пароходов заключалась все-таки в обеспечении производства, чем они занимались и при повстанцах, и при белых, и при красных. Лишь в августе 1918 г. «Ижу» и «Шрапнели» довелось «понюхать пороха». Во время известного Ижевского восстания немногочисленные ревкомовские силы, которые удалось быстро выбить из ключевых пунктов поселка, поставили на плотине пулемет, который восставшие рабочие никак не могли подавить. И тогда на борту «Ижа» и «Шрапнели» в тыл оборонявшимся отправили десантную партию, решившую исход дела.

После освобождения Ижевска, как тогда писалось, от «колчаковских банд», 19 июня 1919 г. под звуки духового оркестра и пение революционных песен, жители города стали свидетелями как «Иж» и «Шрапнель» торжественно сбросили в воду пруда снятого со шпиля заводской башни царского орла. Однако в постперестроечное время, когда было принято решение о подьеме этого орла как исторической реликвии, выяснилось неожиданное обстоя-

тельство – отсутствие каких-либо официальных документов о событии. Живых свидетелей, разумеется, также уже не осталось, а информация, имеющаяся в краеведческой литературе, полна довольно странных подробностей. Так что вероятно, это событие не более чем одна из многочисленных городских баек.

Еще одно непонятное место биографии парохода связано с его переименованием. Сообщаются разные даты этого события от 1919 г. до апреля 1921 г. В этой связи снова уместно вспомнить о заводской документации. Так имеются сведения о наличии оборудования на заводах – дело начатое в феврале 1920 г., законченное 3 февраля 1921 г. Среди прочего оборудования, там есть «опись локомотивов завода», среди которых, как ни странно, фигурируют пароходы «Иж», «Граната» и «Шрапнель». Дата составления документа неизвестна, но поскольку он стоит на первых страницах дела, можно предположить его датировку февралем 1920 г. Следующий важный документ того же дела озаглавлен «В дополнение отношения от 15 декабря за № 2534... сообщает о площади пароходов», и далее дается список: «Свобода» 105 футов (32,02 м), «Иж» 57 футов (17,38 м), «Крас[ная] Звезда» 114 футов (34,77 м). Судя по всему, под «площадью» в документе понимается длина пароходов. Дата документа не указана, но понятно, что он составлен как ответ на отношение 15 декабря вскоре поле этой даты, т.е. в декабре 1920 г., поскольку дело было закрыто в феврале 1921 г.

По каждому пароходу указывается мощность его машины, так что хотя приказа о переименовании нет, но по этому признаку можно однозначно определить, что «Шрапнель» стала «Свободой», а «Граната» – «Красной звездой». «Иж», поскольку его планировалось вскоре списать, остался под прежним именем. Предположение, что переименование «Гранаты» и «Шрапнели» произошло в 1920 г., подтверждается делом «Месячные сведения о наличии оборудования в разрезе мастерских», начатом 26 февраля 1921 г. На протяжении всего дела пароходы фигурируют уже под своими новыми именами.

Вообще, 1 мая 1920 г. стало весьма примечательным в жизни Ижевска. Дело в том, что как раз в это время по Каме ходил агитпароход «Красная звезда» с высшими советскими партийными деятелями, во главе с Н.К. Крупской. И Первой некоторые из них встречали в Ижевске. Так что, скорее всего, именно в часть этого события самый крупный на пруду пароход и получил имя агитпарохода, а «Шрапнель» «попутно» сделалась «Свободой».

В навигацию 1921 г. распоряжением по заводам от 27 мая с целью дать возможность рабочим и служащим бесплатно развлечься в дни праздничного отдыха поездками на пароходах по заводскому пруду и провести некоторое время в растущем по берегам лесу, с 29 мая пароходы «Красная звезда» и «Свобода» (чередуюсь между собой) организуют два рейса в день до Воложки и обратно. Относительно бесплатного проезда пассажиров следует отметить, что в это время в стране безбилетников приговаривали к принудительным работам, которые лишь в 1921 г. заменили на штраф.

Интересно, что, как и раньше, когда у завода только появился пароход «Иж», так и сейчас, в первые годы советской власти, перед заводом стала реальная проблема отсутствия квалифицированных кадров. Нередко на пароходах работали разные сомнительные личности, которых из-за отсутствия замены вынуждены были терпеть и прощать все их хулиганские выходки. В этой связи примечательно распоряжение по Ижевским заводам от 14 сентября 1921 г., по которому в трехдневный срок всем мастерским и отделам завода надлежало подать сведения о рабочих и служащих, ранее служивших в торговом флоте в должностях всех наименований, а также не служивших,

но имевших диплом или свидетельство на право судовождения или управления машинами на судах, равно как и служивших на военно-морском флоте в должностях машинистов, рулевых или матросов.

Итогом формирования, как сейчас бы выразились, «кадрового резерва», стало распоряжение по заводам № 171 от 29 октября 1921 г. об организации Ижевского пароходства, правда, пока как структурной единицы Дворово-транспортного цеха. Первым его заведующим стал Г.С. Кухтенков, проработавший на этой должности лишь до 23 ноября.

Поскольку за период Гражданской войны правила поведения на акватории элементарно забылись, участились случаи, когда находящиеся в лодках люди страдали от близкого проходавшего парохода. В связи с чем 6 июня 1922 г. вышло распоряжение по заводам огородить фарватер вежами и следить за недопущением посторонних «за буйки».

11 ноября 1921 г. на основании сношения заведующего цеха от 21 октября, была объявлена «пролетарская благодарность» командиру парохода «Свобода» Д. Бангурову и машинисту того же парохода И. Клековскому за своевременную подачу тревожного сигнала во время пожара в замочной мастерской 20 октября. А поскольку пароход смог подойти непосредственно к месту пожара, его бортовые насосы оказались очень кстати для подачи воды.

В 1922 году в навигации на пруду снова участвовали два парохода («Иж» вывели в отстой еще, по-видимому, в 1920 г.). На начало июля один из них выходил на Воложку 10 часов утра, обратно в 12 часов, второй уходил в 5 часов вечера, обратно – в 7 часов. В сентябре из-за уменьшения светлого времени суток расписание было откорректировано: первый пароход ходил по прежнему расписанию, а второй выходил с Ижевского завода в 4 часа дня, от Воложки – в 6 вечера.

4 августа 1922 г. командиру парохода «Свобода» Д. Бангурову снова объявили «пролетарскую благодарность», на сей раз – за спасение утопающего 20 июня.

Еще одно интересное новшество было введено 18 июня 1923 г. С этого дня началось регулярное пароходное сообщение между заводской проходной и Колтомой. Поскольку завод работал в три смены, рейсы пароходов были устроены так, чтобы подвезти рабочих к проходной из дома, а закончивших смену, наоборот, увезти. Таким образом, получалось по шесть рейсов в день. За отсутствием плавсредств небольшого водоизмещения, основная нагрузка легла на имевшиеся пароходы. Рабочим для этих рейсов выдавали специальные многоцветные проездные талоны, где контролеры крестиком отмечали каждую поездку.

Постепенно все текущие вопросы начинали решаться на уровне пароходства или цеха, так что свое отражение в общих по заводу распоряжениях они перестали получать. И информацию о дальнейшей судьбе героя нашего повест-



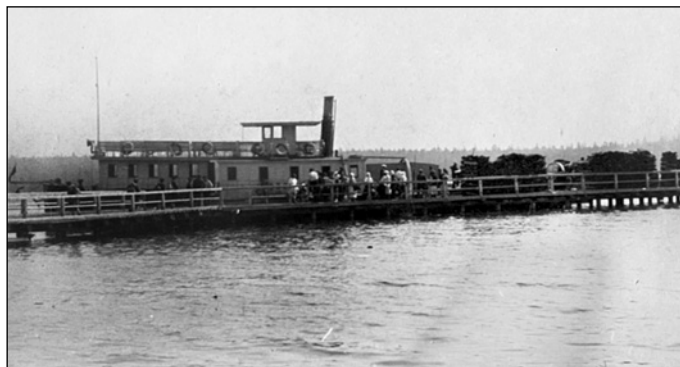
Пароходы на Воложке 1938 г. На носу пароходов можно прочесть их наименования: «Красный Сплавщик», за ним – «Свобода». Несмотря на приземистость силуэта «Красного сплавщика», он зрительно крупнее «Свободы» (фото С.Н. Кошурникова, публикуется впервые)

ования можно почерпнуть лишь из ижевской периодики и краеведческой литературы. Вероятно, в середине 1920-х гг., работавшая на подвозе дров в составе лесного цеха «Красная звезда» была ими окончательно «убита» и поставлена на прикол в ожидании капремонта, который удалось завершить лишь в 1937 г. Так что на все это время «Свобода» стала единственным из ходивших по Ижевскому пруду пароходов.

К чести ижевских речников, все это время они держали пароход в хорошем состоянии. В этой связи интересна заметка в газете «Ижевская правда» от 27 сентября 1933 г. Поскольку от «бдительных граждан» неоднократно поступали сигналы, что транспортный цех завода работает кое-как, специальная «бригада», в которую вошел и замредактора газеты произвела «налет в ночь с 24 на 25 сентября на железнодорожный узел Ижстальзавода с целью проверки, насколько бдительно транспортники охраняют вверенное имущество и насколько гибко работают в ночное время». Увы, но практически везде они застали спящих на своих местах железнодорожников. «Единственное, где натолкнулась бригада на бдительность – это при явке на пароход. Как только бригада зашла на пароход, весь персонал во главе с командиром парохода поднялся на ноги».

В 1930-х гг. «Свобода», в основном, использовалась для перевозки пассажиров. В выходные дни она курсировала между заводской пристанью и Воложкой, любимым местом отдыха заводчан, а в будни привлекалась для перевозки рабочих, проживавших в районе Колтомы на завод и обратно. В статистическом отчете за 1940 г. указано, что пароход за навигацию перевез 17 542 пассажира. Вероятно, информация эта взята по количеству проданных билетов, сколько же было «зайцев» остается лишь догадываться. Кроме всего прочего, судно использовали для тренировки юных осоводовцев, получавших на нем первые навыки управления пароходом.

Традиционным для Ижевска того времени стали и водные карнавалы, неизменно собиравшие множество зрителей. Так, 30 июля 1937 г. во время него прошли соревнования по плаванию, гонки на катерах и лодках. По их окончании все участники во главе со «Свободой», на которой располагались судьи, построившись в кильватерную колонну, прошли перед парком культуры и отдыха. Затем перед зрителями прошли разнообразные красиво оформленные плавучие сооружения: громадная льдина с двумя радиомачтами и красной палаткой (станция «Северный полюс»), серая скала из которой выглядывали дула многочисленных орудий с лозунгом «СССР стоит как скала» и многие другие «аллегии».



Пароход «Свобода» 1930-е гг. (фото С.Н. Кошурникова, публикуется впервые)

Практиковались и мероприятия, которые сейчас называют «корпоративом». Так во время Международного антивоенного дня 1200 рабочих станкостроительного цеха и отделов Ижстальзавода на пароходах «Свобода» и «Красный сплавщик» (это имя получила «Красная звезда» при передаче ее в 1938 г. в Наркомлеспрома) отправились на Воложку. Там были организованы концерты, аттракционы и массовые игры.

Не обходилось и без недоразумений. Так, «Удмуртская правда» летом 1937 г. вполне справедливо замечала, что курсирующие на Воложку пароходы «Свобода» и «Красный сплавщик» сразу от заводской пристани направляются на Воложку. Тем самым делая крайне неудобным отъезд на отдых жителям Пушкинского поселка, которым для этого рейса приходилось совершать долгий путь вокруг пруда на заводскую пристань, чтобы потом пройти буквально в нескольких метрах от своего дома. Интересно отметить, что стоимость этого 10-километрового рейса составляла 1 руб. 80 коп. для взрослого и 45 коп. для ребенка. Понимая эту проблему, городские власти оборудовали вдоль пруда серию пристаней, но организовать постоянное курсирование по ним они смогли лишь после войны, когда на пруд прибыла серия речных трамвайчиков.

В 1939 г. состоялось разделение ранее единого завода № 180 (бывшего предприятия «Ижевские оружейный и сталелитейный заводы») на заводы № 71 (металлургическое производство, ныне «Ижсталь») и № 74 (машиностроительное производство, ныне «Ижмаш»). Автоматически пришлось разделить и имевшуюся заводскую флотилию. Транспортный цех вместе с небольшими катерами достались 74-му заводу, а «Свобода», относившаяся к железнодорожному, досталась 71-му.

Очевидно, что военное время мало что изменило в этой картине. В статистическом отчете завода за 1947 г. «Сво-



Берег ижевского пруда. 1947 г.
(снимок Б.А. Мусиенко)

бода» по-прежнему числилась у Управлении железнодорожного транспорта завода № 71, единственным пароходом с мощностью машин 120 л.с.

В этом же году для более эффективного использования речного транспорта в Удмуртии было создано Управление по транспортному освоению малых рек при Совете Министров Удмуртской АССР. Постепенно в его подчинение стали переходить все находящиеся на пруду плавсредства. В 1949 г. «Свободу» передали на баланс Ижевской эксплуатационной конторы, созданной Управлением в 1947 г. для обеспечения перевозок на Ижевском и Воткинском прудах.

23 мая 1950 г. газета «Удмуртская правда» вышла с сенсационным сообщением: «Много лет по Ижевскому пруду курсировал пароход «Свобода». Им охотно пользовались трудящиеся. Но вот в 1949 году, когда понадобилось капитально отремонтировать пароход, Управление по освоению малых рек решило почему-то списать его на



1948 г. «Свобода» у причала (Фонд Удмуртского республиканского музея имени К. Герда. Фото № 33611)

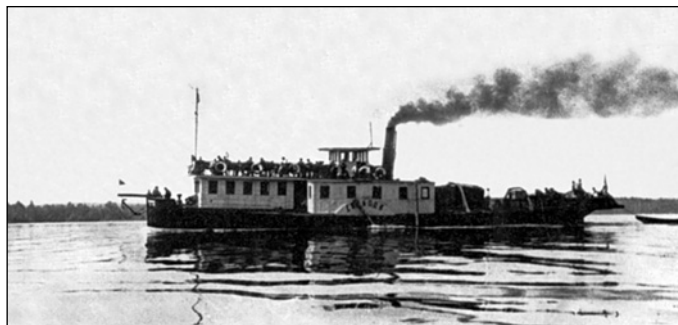
лом. Начальник Управления т. Хаминтов не захотел утруждать себя хлопотами по ремонту парохода и постарался доказать представителю суднадзора, что он совершенно непригоден. Между тем, основные части парохода – машина и котел – вполне пригодны для эксплуатации. Управление же решило отправить их в Молотов, а оснастку, такелаж и цинковые тросы – в Сарапул. Пока занимались



Группа учащихся ижевских школ во время массового гуляния в честь 30-летия ВЛКСМ. 5 сентября 1948 г. Публикуется впервые. (Коллекция О.В. Севрюкова. ЦГА УР. Ф. Р-1539. Оп. 2. Д. 25.)



12 часов ночи. Фейерверк во время празднования дня военно-морского флота в 1949 г. (Фото Н. Арбузова. Коллекция О.В. Севрюкова. ЦГА УР. Ф. Р-1539. Оп. 2. Д. 26.)



Пароход «Свобода» на Ижевском пруду. 1950 г. Поскольку фотографирование в режимном городе, каковым был в то время Ижевск, было затруднено, для этой снимок фотографу пришлось надевать длинный «шпионский» плащ, под которым он спрята- л фотокамеру. Вероятно, сейчас это самая известная фотография «Свободы». (Селивановский С.Н. Старый Ижевск. Ижевск, 2014. С. 241, фото № 366)

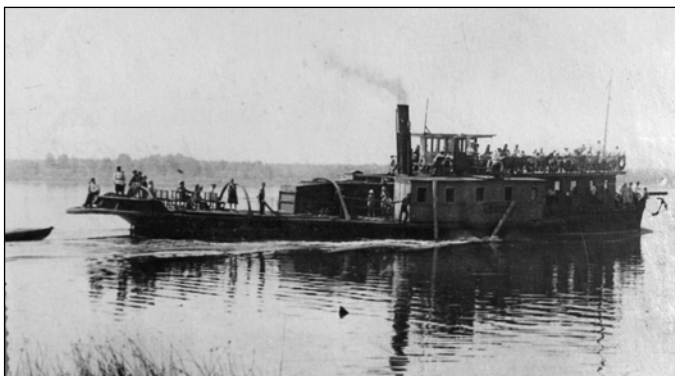
РАСПИСАНИЕ движения парохода „Свобода“ и катеров на июль 1949 года по Ижевскому пруду											
МАРШРУТ	Время отправления ежедневно, за исключением выходных дней										Сто- мость про- езда
	1 рейс	2 рейс	3 рейс	4 рейс	5 рейс	6 рейс	7 рейс	8 рейс	9 рейс		
Пароход „Свобода“											
Ижевск—Пушкинский поселок	0—15	1—15	5—45	6—40	8—15	14—45	16—30	17—10	23—00	30	
Пушкинский поселок—Ижевск	0—40	1—40	6—20	7—20	8—35	15—20	16—45	17—30	23—25	30	
Ижевск—ПК и О—Воложка	9—00	18—00	—	—	—	—	—	—	—	3	
Воложка—ПК и О—Ижевск	10—15	19—20	—	—	—	—	—	—	—	3	
Ижевск—ПК и О	12—00	22—00	—	—	—	—	—	—	—	50	
ПК и О—Ижевск	12—30	22—30	—	—	—	—	—	—	—	50	
В выходные дни пароход „Свобода“ курсирует:											
Ижевск—Воложка	8—00	11—00	18—45	—	—	—	—	—	—	3	
Воложка—Ижевск	9—30	12—30	17—15	20—15	—	—	—	—	—	3	
Ижевск—ПК и О	14—00	15—40	21—40	—	—	—	—	—	—	30	
ПК и О—Ижевск	14—40	22—20	—	—	—	—	—	—	—	30	
ПК и О—Воложка	16—10	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
Катер „Ярослав“											
Ижевск—Воложка	8—30	17—00	с остановками ПК и О, дом отдыха, Юровский мыс								3
Воложка—Ижевск	9—30	18—00									3
В выходные дни катера „Ярослав“ и „Пионер“ курсируют:											
Ижевск—Воложка	8—30	9—30	10—30	11—30	12—30	17—00	18—00	19—00	20—00	3	
Воложка—Ижевск	9—30	10—30	11—30	12—30	18—00	19—00	20—00	21—00	22—00	3	
Принимаются коллективные заявки на проезд на катерах. Справки по телефону 1—35 подстанции. Регтранс Удмурта.											
Расписание движения парохода „Свобода“ на июль 1949 г. по Ижевскому пруду											

Расписание движения парохода «Свобода» на июль 1949 г. по Ижевскому пруду

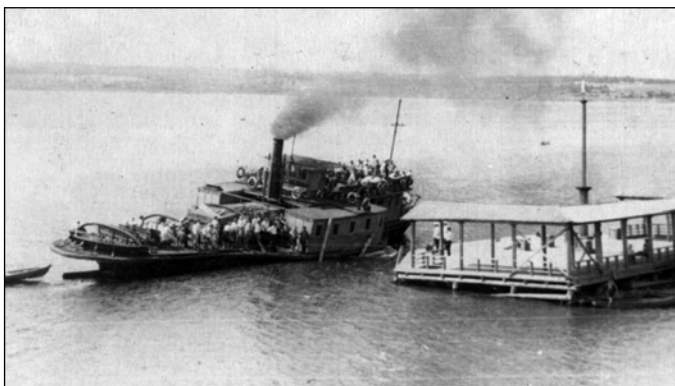
разборкой парохода, неизвестно куда исчез пожарный инвентарь, спасательные круги и другое имущество судна. Между тем, вопрос о пополнении судов, курсирующих по пруду, все еще не решен. Уже сейчас, например, поездка на Воложку сопряжена с большими трудностями. Необходимо, чтобы республиканские организации, пока еще не поздно, приняли меры для восстановления парохода или позаботились об увеличении количества судов на пруду». Столь категорический стиль заметки поставил в недоумении многих ижевских краеведов. Она, например, заставила передатировать фотографию в своем собрании краеведа О.В. Севрюкова. На этой фотографии изображен пароход «Свобода», в правом нижнем углу которой подписано: «1952 г. Ижевск» и на обороте подписано: «Ижевск, 1952 г. Иж». Записи сделаны перьевой ручкой. После чего запись на обороте зачеркнута шариковой ручкой, что доказывает ее более позднее нанесение, и также шариковой ручкой написано: «Пароход «Свобода» разобран зимой 1949/50 гг. (см. газ. «Удм. правда» 23 мая 1950 г.)».

Но все объяснялось довольно просто – «Свобода» получила новые машины взамен изношенных, произведенных еще до революции. Статистический отчет 1951 г. показывает пароход как судно с мощностью 180 л.с. Но, поскольку уже в 1955 г. пароход списали, можно предположить, что для продления срока эксплуатации до получения новых катеров, ему скорее всего дали машины уже бывшие в эксплуатации, наверняка лишь чуть лучшего качества чем были. Общее же техническое состояние «Свободы» оставляло желать много лучшего. А потому, когда весной 1954 г. Ижевская контора получила два новых катера проекта К-80 – «Герой» и «Искра» (позднее «Иньва»), героизм по поддержанию парохода в исправности стал неуместным. В этом же году в традиционном отчете Управления отмечается, что «самоходный флот, кроме... парохода «Свобода» находится в удовлетворительном состоянии». В январе 1955 г. в Главречтранс подали акт № 28/1-1955 на списание парохода. В результате в этом году судно с балансовой стоимостью 117,6 тыс. руб. списали.

Однако проведенное обследование показало, что состояние корпуса бывшего парохода находится в еще вполне удовлетворительном состоянии. Поэтому его решили перенести в склад ГСМ. Однако уже на будущий год в статистическом отчете Ижевской эксплуатационной конторы в статье «Стихийные бедствия» имеется интересная запись: «Затонул корпус от бывшего парохода «Свобода», а вме-



«Свобода» в 1952 г. (Фото из коллекции О.В. Севрюкова. ЦГА УР. Ф. Р-1539, Оп. 2. Д. 279. Под влиянием статьи в «Удмуртской правде» Севрюков был готов изменить верную дату этого снимка)



«Свобода», пристающая к причалу у парка Кирова. Обратите внимание, что пассажиры, чтобы не стоять в очереди, все перешли на правый борт и пароход сильно накренился (<http://fleetphoto.ru>)

сте с корпусом затонуло горячее, которое всплыло на поверхность воды и подлежало сжиганию. Расход составляет 6225 руб.». Из того же отчета становится ясным, что ввиду затопления «Свободы» подлежит списанию: «Динамо-машина, котел, насос – 8,0 тыс. руб.; такелаж, инвентарь – 5,0 тыс. руб.; станок и циркулярная пила – 7,0 тыс. руб.; ружье и часы морские – 1,0 тыс. руб.». Подробности происшествия, к сожалению, в отчете отсутствуют, но они очень хорошо дополняются приказом начальника Отдела речного транспорта при Совмине УАССР от 8 января 1957 г., где за халатное отношение к своим обязанностям, «выразившееся в незакреплении намертво емкостей, установленных в корпусе бывшего парохода «Свобода», следившему за этим кладовщику объявляется строгий выговор. Исходя из этого приказа, и особенно из его даты, можно сделать вывод, что корпус «Свободы» затонул на месте своей зимней стоянки, причем, возможно, какое-то пустяковое поступление воды, приведшее к небольшому крену, привело к смещению находившихся на борту бочек с горючим и затоплению всего корпуса. И, судя по дате, все это произошло в новогодние праздники!

В дальнейшем наименование «Свобода» полностью исчезает из приказов по Ижевской конторе, но имеется одно интересное совпадение. Приказом по конторе от 16 марта 1959 г. в распоряжение Участка путейских работ передаются катер «Комсомольск», земснаряд и баржа № 8. При этом передача, как это было заведено, производилась по акту с созданием специальной комиссии. Если первые два судна довольно часто упоминаются в более ранних приказах, то для баржи № 8 дата 16.03.1959 г. – первое

ее упоминание. Поскольку судостроение в Ижевске на момент описываемых событий уже отсутствовало, все плавсредства доставлялись с Камы. Но о барже № 8 каких-либо упоминаний, что ее откуда-то привезли, нет.

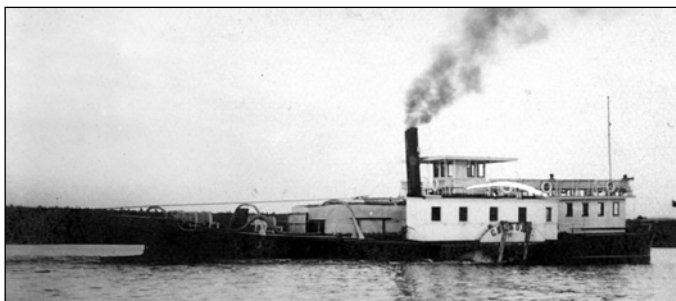
В этой связи идеальный кандидат на баржу № 8 – это корпус парохода «Свобода». Можно предположить, что в том же 1957 г. его подняли, и он стоял на приколе в ожидании достойного применения (или просто ремонтировался), что и произошло в начале 1959 г. Приказ от 27 апреля 1959 г., устанавливавший штатное расписание на навигацию этого года, указывает, что баржа № 8 работает «по особому штату», вероятно имея в виду работу в составе путейского участка. И только приказом от 13 мая 1959 г. на баржу назначается свой шкипер. А поскольку 12 и 18 июня 1959 г. на нее дополнительно назначают двух рабочих, можно предположить, что 8-я используется как пассажирская (для стоячной слишком большая команда, а грузовые перевозки на Ижевском пруду в это время практически ушли в прошлое). Исходя из того, что среди плавсредств на переправе она не упоминается, можно сделать вывод, что № 8 использовалась как буксируемая пассажирская баржа между Ижевском и Воложкой.

Тем временем, специальным правительственным указом Главречтранс ликвидировали. Для Ижевской эксплуатационной конторы это означало переход в состав Сарапульского порта Камского речного пароходства. 1 апреля 1962 г. состоялась передача катеров и плавсредств. Что интересно, из переданных по акту четырех барж, № 8 стоит особняком. Она числится 40-тонной сухогрузной баржей,



«Свобода» у причала в парке им. Кирова (Фонд Удмуртского республиканского музея имени К. Герда. Вверху фото № 8227/9, внизу № 8227/8)





Пароход «Свобода» (фото Ю.Г. Ожигова)



Фото Ю. Ожегова. Называется «1950-е гг. Старая баржа на Ижевском пруду». (ЦГА УР Ф. Р-1735. Оп. 3. Д. 78.) **Фактически это 1955 г., вероятно перед затоплением парохода. Идет разбор надстроек. Носовой салон уже демонтирован.**

не подлежащей осмотру регистром (!). Но что самое интересное, у нее единственной при этом имеется регистровый номер МР-693, совершенно нехарактерный для барж. Обычные подобные номера имели суда, полученные от различных собственников, неподведомственных Минречфлоту. Все это подтверждает гипотезу, что баржа № 8 – это бывшая «Свобода». При балансовой стоимости 2602 руб. 10 коп. ее износ в акте оценивался в 760 руб.



Камский судостроительный завод в Галево, 1900-е гг. На переднем плане пароход «Ловец» (Архив музея Воткинского завода. Альбом «Судостроение», фото № 38)

В 1961-62 гг. в Ижевск прибыли 60-тонные сухогрузные баржи № 15 и 16 специальной постройки, а чуть позднее две пассажирские платформы проекта 1515. В результате баржу № 8 переклассифицировали в стоячную, т.е. просто в понтон.

Еще один интересный факт, скорее всего связанный с бывшей «Свободой», имел место, когда Сарапульский порт стал проводить совмещение «дебета с кредитом» на доставшееся ему имущество. В результате имевшиеся в Ижевске «паром № 5» и «паром-причал» в феврале 1963 г. переименовали в паром № 11 и 12 соответственно. И снова эта информация косвенно подтверждает факт, что баржа № 8 это бывшая «Свобода». Дело в том, что пассажирская баржа № 5 получила свой номер, еще будучи на Каме, и в Ижевск прибыла уже имея его. А вот № 8 – это «самодельность» Ижевской конторы. Поскольку Воткинская контора входила в состав Ижевской, принимая во внимание уже занятые номера «самоходки» (самоходной баржи) и баржи на Воткинском пруду, и получился этот № 8. Таким образом, очень вероятно, что «понтон № 12» это еще одна «перенумерация» бывшей «Свободы».

Последняя дата, связанная с понтонном № 12 это декабрь 1965 г., когда и № 11, и № 12 списали из состава Камского речного пароходства. Что интересно, в приказе на списание они числятся как деревянные 100-тонные. Но карьера корпуса старого парохода на этом не закончилась! По воспоминаниям ветерана Ижевской пристани В.К. Лунышина, корпус в 1960-х гг. переделали в понтон (что подтверждается вышеприведенными приказами по пароходству). Долгое время он использовался как причал у лодочной станции «Ижсталь» (получается, что после списания в декабре 1965 г. его вернули бывшему собственнику!). Позднее понтон перешел в распоряжение школы № 29. Как вспоминал Валерий Константинович, при этом на суде заваривали все отверстия, люки, иллюминаторы и прочее, чтобы сделать корпус полностью герметичным. Так что окончательно остатки корпуса парохода отправились в утиль лишь в 1970-х гг.

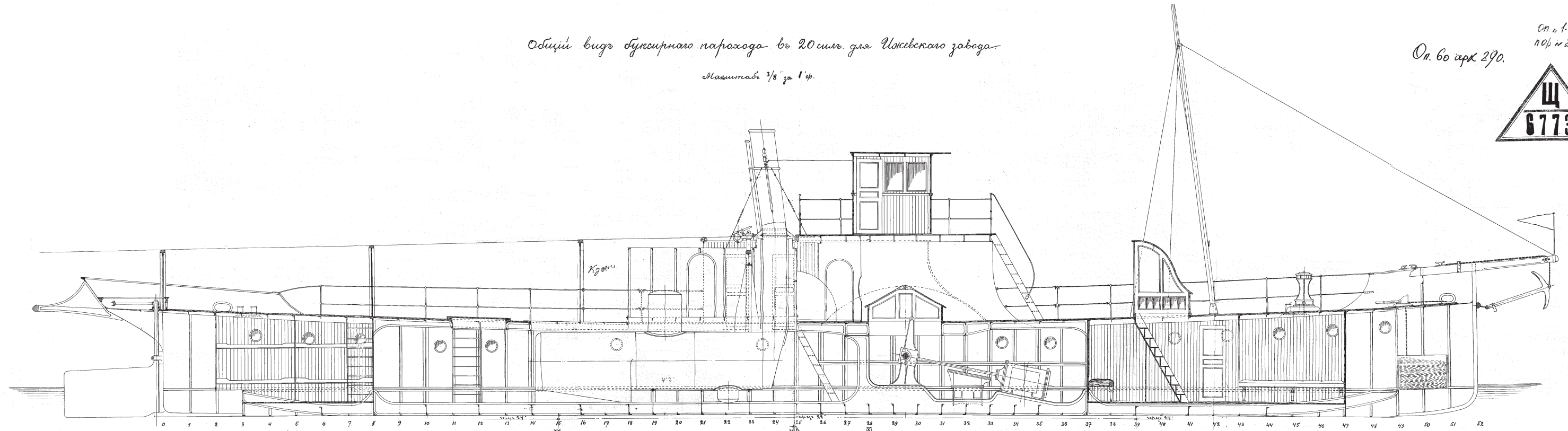
И в заключение вспомним о «Ловце» – близнеце героя нашего повествования. Также как и «Ревизор», его выставили на продажу. Но покупателей не нашлось, поэтому он принимает участие в заводских перевозках. В декабре 1908 г. его цена снизилась до 10 тысяч рублей, но потенциальным покупателям не нравилось слишком запущенное состояние судна. В итоге завод вынужден был произвести капитальный ремонт парохода с заменой колес. Лишь в 1910 г. его удалось продать Н.Ф. Беляеву. После этого судно сменило еще несколько владельцев, пока в 1917 г. оно не перешло под контроль Советской власти. 7 июня 1919 г. пароход вооружили (1 37-мм, 1 пул.) и ввели в качестве штабного судна состав Каспийской военной флотилии (сначала в АКВФ, потом ВКВФ и наконец в МСКМ). Интересно отметить, что с 1921 г. «Ловец» использовался как судно по охране рыбных промыслов, то есть в той функции, для которой и создавался. Поскольку в этот период подобная служба автоматически означала борьбу с различного рода вооруженными формированиями, судно сохраняет вооружение (1 47-мм, 2 пул.). Лишь в начале 1924 г. пароход возвратили Астраханскому Рупводу. Там он числится в регистре 1926 г. с рег. № 5529. Судя по долгой службе однотипного «Ревизора» можно предположить, что «Ловец» также на этом не закончил свою карьеру – только вот под каким именем, остается лишь догадываться.

Автор выражает глубокое признание Сергею Жилину и Сергею Селивановскому за предоставленные материалы, а также комплексной программе фундаментальных научных исследований УрО РАН № 18-6-6-38.

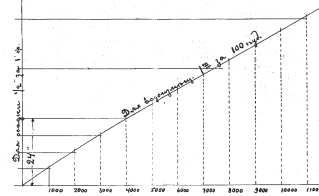
Общий вид буксирного парохода в 20 см. для Ижевского завода

Масштаб $\frac{3}{8}$ " за 1' ф.

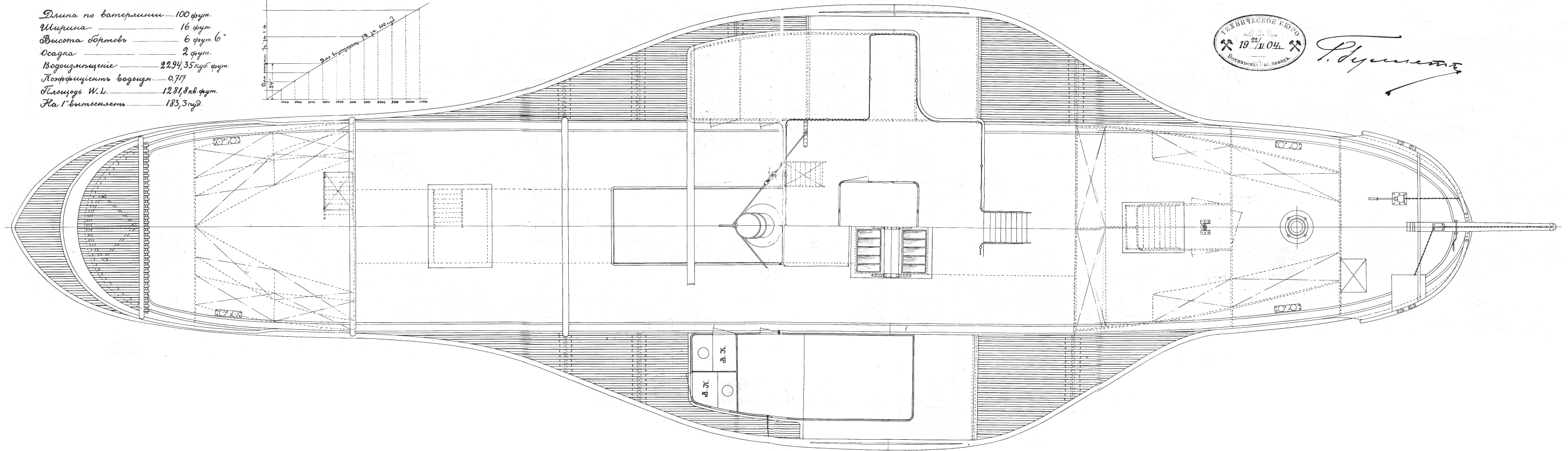
От н. т. м.
ноб. № 224
Оп. 60 арх. 290.

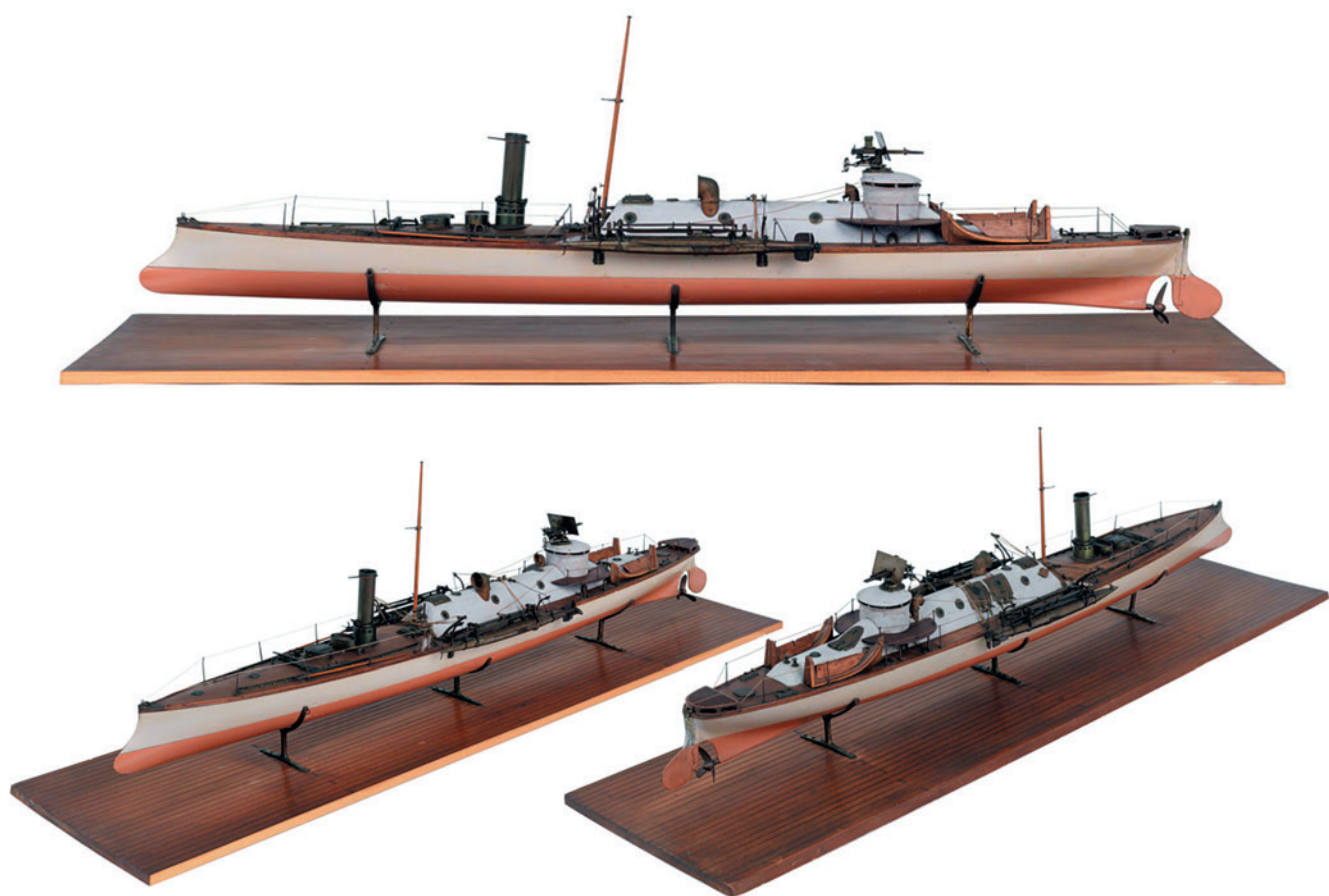


Длина по ватерлинии — 100 фут.
Ширина — 16 фут.
Высота борта — 6 фут. 6"
Осадка — 2 фут.
Водоизмещение — 22,94,35 куб. фут.
Коэффициент водоизм. — 0,77
Площадь И. В. — 12,81 кв. фут.
Плотность — 183,3 куб. фут.



П. П. П.





Модель миноносца 2-го класса 63-футового типа (2-я серия) из коллекции музея в Гринвиче



No.168

THORNYCROFT SPAR TORPEDO BOAT

- 3 - Built in Chiswick LONDON
- 34 - Commissioned at LYTTLETON
- 99 - Decommissioned & sold

1000 - Arrived on Beach at PURAU

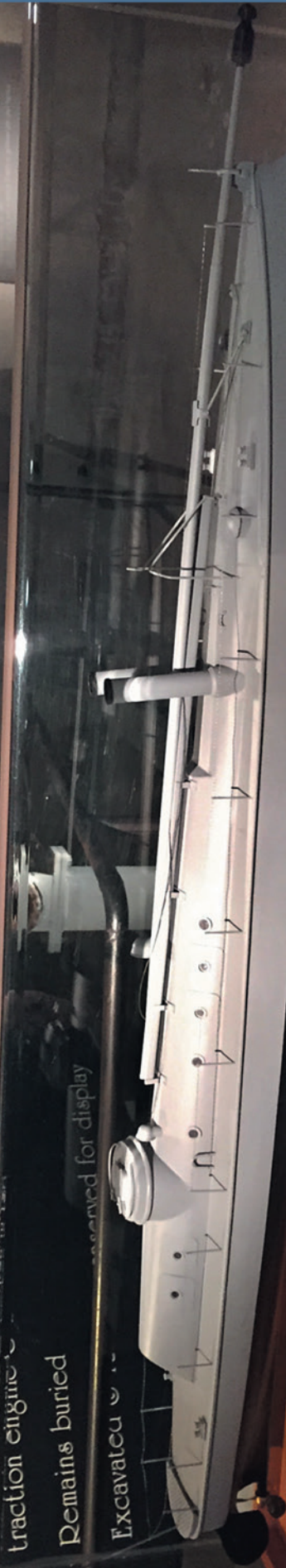
1058 - Remains buried

1999 - Excavated

traction engine

reserved for display

1999



THORNYCROFT
SPAR TORPEDO BOAT

Индекс 84963

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3

1058

1999

1000

34

99

3