Виктор Ананьевич Дыгало
Откуда и что на флоте пошло

«В. А. Дыгало. Откуда и что на флоте пошло»: Издательство «Крафт+»; М.; 2000
ISBN 5-93675-013-2

Аннотация

Автор, русский моряк, контр-адмирал, до тонкостей знающий дело рассказывает о флоте, его обычаях, устоях и традициях, об их истоках и развитии.

Книга рекомендуется самому широкому читателю, интересующемуся историей Родины.

Контр-адмирал ДЫГАЛО Виктор Ананьевич родился в 1926 году в г. Одессе. Службу в Военно-морском флоте начал с 1942 года. Участвовал в Великой Отечественной войне на боевых кораблях Черноморского флота. Участник Парада Победы в Москве. В 1947 году окончил Высшее военно-морское училище им. Фрунзе и служил на подводных лодках Тихоокеанского и Северного флотов. В 1958—1960 году командовал первой ракетной подводной лодкой Тихоокеанского флота и впервые выполнил в 1958 году стрельбу баллистическими ракетами. В 1963 году окончил Военно-морскую академию, командовал дивизией ракетных подводных лодок. В 1965 году защитил диссертацию, имеет ученую степень кандидата военно-морских наук, с 1990 года — профессор Академии Военных наук. С 1973 по 1977 год — главный редактор журнала Военно-Морского флота «Морской сборник», член Союза журналистов СССР. С 1978 года — служба в Главном штабе ВМФ, с 1985 — на научной работе в НИИ МО РФ. Автор книг «Так повелось на флоте», «Море зовет», «А начиналось все с ладьи» и многочисленных очерков на морскую тематику в периодических изданиях. Читатель имеет возможность ознакомиться со вторым изданием книги В. Дыгало — «Откуда и что на флоте пошло».

Виктор Ананьевич Дыгало

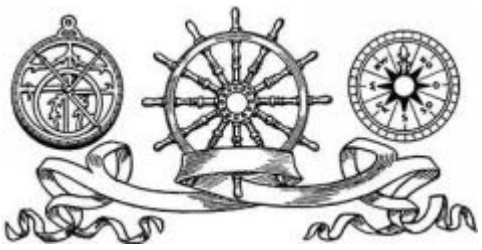
Откуда и что на флоте пошло

Посвящается 300-летию Морского корпуса России.

Автор выражает благодарность вице-президенту региональной общественной организации Морских пехотинцев «Сатурн» Табачкову Виктору Сергеевичу и федеральной службе охраны «Альфа-Эгида».

«Всякой Потентатъ которой едино войско сухопутное имеетъ, одну руку имеетъ, а которой и флотъ имеетъ, обе руки имеетъ».

Петр I



К ЧИТАТЕЛЯМ

Военно-Морской Флот нашей Родины имеет давнюю и славную историю. Ее истоки прослеживаются со 2-й половины I тысячелетия н. э. Еще в VI—VII вв. славяне, главным образом анты, на легких ладьях-однодеревках плавали по Понту Эвксинскому (Черному), Пропонтиде (Мраморному), Эгейскому, Ионическому и Внутреннему (Средиземному) морям. В 623 г. они совершили морской поход на о. Крит, в 642 г. — на побережье Южной Италии.

С образованием в IX в. Древнерусского государства (Киевской Руси) интенсивность боевых действий флотилий славян-россов значительно увеличилась. Помимо Русского (Черного) моря россы активно действовали на Хвалынском (Каспийском) и Варяжском (Балтийском) морях. По свидетельству «Повести Временных лет», русским был известен морской путь в Константинополь (Царьград) — столицу Византии — из Варяжского моря вокруг Европы.

По морям ходили порой целые флоты. В морском походе Олега на Византию в 907 г. участвовало 2 тыс. ладей. Известны походы Игоря, Святослава (используя ладейный флот, действовавший как по рекам, так и на море, киевский князь Святослав разгромил паразитический хазаро-иудейский каганат.) и другие. И неспроста Черное море в те времена называлось Русским морем.

В XI—XII вв. новгородцы и жители Ростово-Суздальской земли начали освоение берегов «Студеного моря» — Белого и других морей Северного Ледовитого океана. Они совершали плавания к берегам Скандинавии, Груманту (Шпицбергену), к Новой Земле и далее на восток.

По мере накопления опыта мореплавания совершенствовались и суда: с середины XII в. наряду с выдолбленными ладьями-однодеревками с бортами из досок стали строить и палубные суда с двумя рулями — кормовым и носовым, обладавшие большей мореходностью и хорошей маневренностью, а суда, строившиеся поморами, были рассчитаны и на плавание во льдах.

Развитое судоходство по морям и рекам способствовало поддержанию широких торговых связей Киевской Руси со странами Европы, Юга и Востока — Германией, Норвегией, Швецией, Францией, Англией, Византией, Ираном и др. В конечном итоге это благотворно сказалось на росте ее экономического и политического могущества. Уже в XI в. Киевская Русь была одним из крупнейших государств Европы.

Однако феодальное дробление Киевской Руси в XII в. и последовавшее затем татаро-монгольское нашествие в XIII в. на земли русских княжеств существенно подорвали наше судоходство (в том числе и военное). Русь надолго лишилась выхода к южным морям. Но в упорной борьбе со шведскими, немецкими и датскими феодалами русскому народу удалось отстоять северо-западные рубежи страны и сохранить выход на Балтийское море. (Памятен поход новгородского флота в Швецию, где была взята и разрушена крепость Сигтуна (1187) — база набегов на русские земли).

Образование в XVI в. на Руси единого централизованного государства, собиравшегося вокруг Москвы, настоятельно требовало установления торговых связей по морю со странами Европы, так как от этого во многом зависело дальнейшее экономическое и культурное развитие России.

Однако Ливонский орден, Польша, Швеция и др. чинили всевозможные препятствия развитию нашего мореходства на Балтийском море. Молодому Русскому государству пришлось вести упорную вооруженную борьбу за право выхода к морю. Наиболее ожесточенный и длительный характер она приобрела при Иване Грозном. Главной войной его царствования стала Ливонская война (1558—1583). Иван Грозный хотел, овладев удобными портами Прибалтики, открыть широкое сообщение с Европой. Уже в начале войны Ливонский орден был разгромлен.

Однако борьба русского народа за решение исторической задачи — широкого выхода к Балтийскому морю — закончилась неудачно. В дело вмешались Польша, Швеция, Дания. По итогам Ливонской войны Россия утратила земли в Карелии и на побережье Финского залива.

В результате Смутного времени выход к Балтийскому морю был вообще потерян. Вплоть

до начала XVIII в. обширное многонациональное Российское государство оставалось отрезанным от Балтийского и Черного морей. «Прорубить окна» к этим морям удалось лишь при Петре I. В этом большую роль сыграл созданный им в 1696 г. регулярный военно-морской флот.

Российский военный флот буквально с колыбели показал врагам Отечества свою растущую силу. В победных сражениях при Гангуте и Гренгаме, Чесме и у острова Фидониси, под Наварином и Синопом, во многих других морских баталиях родились и утвердились боевые флотские традиции. К военным морякам нашей Отчизны пришла воинская слава.

Традиции, под которыми, как известно, понимают исторически сложившиеся, передаваемые от поколения к поколению обычаи, обряды, общественные установления, нормы поведения и т. п., сохраняются в течение длительного времени в обществе и его социальных группах, обеспечивая преемственность прошлого, настоящего и будущего.

В армии и на флоте традиции способствуют воспитанию глубокого патриотизма, любви к Родине, верности воинскому долгу.

Славные русские флотские традиции выковывались, передавались из поколения в поколение от древних славян-мореходов к воинам регулярного Российского флота, от Петра I и его славных сподвижников к Ф. Ф. Ушакову и Д. Н. Сенявину, к М. П. Лазареву и П. С. Нахимову, затем к Г. И. Бутакову и С. О. Макарову, к другим военным морякам России, к сегодняшним защитникам Отечества.

К середине 80-х годов наша страна располагала военно-морским флотом, несравненно более сильным, чем раньше. В его состав входили новейшие подводные лодки (преимущественно с атомными энергетическими установками) с ракетным и торпедным вооружением, современные надводные корабли различных классов, морская авиация, высокомобильная морская пехота и береговые ракетно-артиллерийские войска.

Однако после развала Советского Союза обстановка резко изменилась. Реформы, проводимые в России, прежде всего, нанесли сокрушительный удар по ее Вооруженным силам.

Грядущий век нового тысячелетия, скорее всего, начнется разделом Мирового океана, его акватории и ресурсов. Следовательно, будущее за державами морскими и океанскими, имеющими мощный военный и гражданский флот, проводящими последовательную морскую политику. Мировой океан как арена соперничества ведущих государств будет становиться все теснее и теснее, выталкивая за ее границы все новых и новых претендентов в борьбе за раздел биоресурсов открытого моря. И перспективы нашего Отечества в предстоящей решающей схватке далеко не радужные. В такой обстановке особенно важным становится формирование отечественной морской стратегии — национальной морской идеи, основанной на вековых традициях русского флота, подкрепленной правовой и экономической базой. Сегодня свертывание трехвековой геополитики, основанной на стремлении к морям, не только ослабляет Россию, но и может лишить наш народ достойного будущего.

Сейчас в казне государства не хватает средств даже на самые скромные кораблестроительные и судостроительные программы, невероятных усилий стоит содержание имеющихся кораблей. Но есть и показатели оптимистические. Пробуждается морское самосознание русского народа. Все больше публикаций в печати напоминает нам, что будущее человечества связано с интенсивной эксплуатацией ресурсов Мирового океана, все чаще политики заверяют о своем особом внимании к флоту, выходят новые книги о героическом прошлом и оптимистическом будущем отечественного флота. Автор надеется, что предлагаемая книга «Откуда и что на флоте пошло» (2-е издание) окажет действенную помощь в патриотическом воспитании молодежи.

Читатель имеет возможность ознакомиться с краткой историей всех родов сил отечественного Военно-Морского Флота и их традициями.

Своеобразие быта, жизни и деятельности моряков, подолгу оторванных от привычных условий, обусловило возникновение особенных, свойственных только флоту обычаев, ритуалов и норм поведения, придающих флотской службе неповторимую самобытность. Все это вызывает живой интерес у многих, особенно у молодых людей, увлекая их морской романтикой.

Книга «Откуда и что на флоте пошло» написана на основе изучения многих, нередко

малоизвестных документальных источников и опыта собственной более чем сорокалетней службы в Военно-Морском Флоте. Впервые сделана попытка рассказать именно о традициях нашего отечественного флота, а также об их истоках.

Выражаю надежду, что эта книга порадует каждого, кто интересуется отечественным флотом и его многовековой историей.

Автор.

НАСЛЕДНИКИ «ОРЛА» — ПЕРВЕНЦА РУССКОГО ФЛОТА

Отечественный ВМФ — составная часть вооруженных сил нашей страны, создавался для ведения боевых действий на морских и океанских театрах военных действий. Включает в себя несколько родов сил, качественно отличных друг от друга и способных в определенных условиях решать боевые задачи самостоятельно или совместно с другими силами.

К родам сил ВМФ относятся: подводные силы, надводные силы, морская авиация и береговые войска.

Исторически они возникли и окончательно сложились в разное время под влиянием многих причин, выполняя главную задачу — защиту Отечества.

Первый надводный боевой корабль, первая подводная лодка, первый самолет морской авиации, первый батальон морской пехоты, первая береговая батарея... Если учитывать современные приоритеты значимости различных родов для обороны Родины, то наш рассказ можно было начать с подводных сил и, следовательно, с изобретения первой подводной лодки, однако история русского флота началась задолго до того, как вышли в море субмарины — родоначальники нынешних подводных гигантов — основы мощи российских ВМФ. И поэтому историю флота мы начинаем с постройки первого русского боевого корабля «Орел».

Солнечным днем 19 мая 1668 года на берегу Оки-реки у верфи, что была построена здесь по указу государя Алексея Михайловича, собрались все жители дворцового села Дединово. На спусковых салазках стапеля высился двухпалубный красавец — корабль «Орел». Боярин А. Л. Ордин-Нащокин, которому царским указом было определено «корабельным делом ведать», вместе с голландским судостроителем полковником Корнелиусом Ван-Буковеном (это по его проекту русскими корабельными мастерами Яковом Полуектовым и Степаном Петровым был создан «Орел») обошли верфь и лично убедились, что к спуску корабля на воду все готово. На торжество прибыл настоятель коломенского храма Иоанна Предтечи. Сопровождаемый местным священником, дьяконом и Ван-Буковеном, он поднялся на палубу «Орла». Тотчас же на флагштоках и мачтах корабля взвились огромные флаги и длинная лента вымпела. Отслужили молебен, окропили флаги святой водой и сошли на дединовский бережок. На «Орле» остались лишь несколько человек, руководимых командиром корабля голландским капитаном Бутлером. Им было поручено отдать якоря, как только корабль сойдет на воду.

Ордин-Нащокин, волнуясь, взмахнул рукой, и звонари ударили во все колокола

дединовской звонницы. «Орел» тронулся с места и заскользил по стапелю. Торжественный перезвон заглушил залпы салюта. Через минуту-другую первый русский военный корабль закачался на голубой глади окской заводи.

«Орел» был вполне совершенным по тем временам судном. Его длина достигала 24,5 метра, ширина 6,5 метра, а осадка составляла 1,5 м. Вооружение состояло из 22 небольших пушек (пищалей). Экипаж — 22 матроса и 35 стрельцов («солдат корабельных»). Название свое корабль получил в честь русского государственного герба.

Судьба по-своему распорядилась первенцем российского флота. Летом 1669 года «Орел», яхта, вооруженный струг и две сопровождавших их шлюпки пришли в Астрахань. Здесь они были захвачены войском Степана Разина. Восставшие, опасаясь, что царь Алексей Михайлович использует в дальнейшем военный корабль против них, весной 1670 года загнали корабль в протоку Кутум, где он простоял в течение многих лет и пришел в ветхость. И хотя «Орлу» не суждено было выполнить задачу по охране отечественного судоходства на Хвалынском (Каспийском) море, роль его в истории отечественного судостроения достаточно велика.

Основание регулярного Российского военно-морского флота относится к бурной эпохе Петра I. Историческая необходимость свободного выхода к морям становилась первостепенной и неотложной задачей, от решения которой зависело дальнейшее развитие Российского государства. Петр I отлично понимал, что добиться этого можно лишь совместными действиями армии и флота. «*Всякий потентант* (владетель — В. Д.), — гласило крылатое изречение Петра I, вошедшее в «Книгу устав морской», — *который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет* ». Поэтому в неслыханно короткий срок, с ноября 1695 по май 1696 года, в Воронеже, Брянске, Преображенском, Козлове и других городах, расположенных по берегам рек, впадающих в Азовское море, были построены 36-пушечные парусно-гребные корабли «Апостол Петр» и «Апостол Павел»; 4 брандера, 23 галеры, 1300 стругов, морских лодок и плотов, составившие Азовский флот — первое регулярное формирование отечественного военно-морского флота. В результате 19 июля 1696 года Россией при поддержке флота была одержана первая крупная победа в борьбе за выход к морю — взята турецкая крепость Азак (Азов).

Первый Российский Адмирал
ЛЕФОРТ Франц Яковлевич (1656—1699)

Обсудив результаты боевых действий на Азове, Боярская дума 20 октября 1696 года по представлению Петра I приняла указ, в котором постановила: «*Морским судам быть* ». После принятия этого указа для строительства судов организуются так называемые «кумпанства». Они представляли собой объединения владельцев, имевших более ста дворов крепостных крестьян, для строительства кораблей военного флота.

Петру I был хорошо знаком опыт русских мастеров в постройке судов, но он считал необходимым ознакомиться с состоянием судостроения и за границей. В 1697 году он поехал в Голландию и Англию, взяв с собой для учебы около ста молодых людей. В то время эти страны

считались наиболее передовыми в строительстве кораблей. Однако Петр I, принимавший практическое участие в постройке современного фрегата «Св. Апостолы Петр и Павел» на одной из верфей Голландии, остался недовольным полученными здесь знаниями. В письме к Ф. М. Апраксину он писал: «*Строят суда просто по навыку и опыту без всяких хитроумных чертежей* ». Поэтому он незамедлительно перебрался в Англию, где и изучил эту премудрость — постройку корабля по чертежам.

Вернувшись в Россию, Петр I лично разработал чертежи 58-пушечного корабля, получившего название «Гото Предестинация» («Божие Предвидение»). Главным строителем был тоже Петр I, а в его отсутствие за работой наблюдали корабельные мастера Ф. Скляев и П. Верещагин. Этот корабль, построенный на Воронежской верфи в 1700 году, по отзывам современников, был очень красивым, «*изрядного художества и зело размером добро состроенный* ».

К весне 1700 года «кумпанствами» были построены 40 парусных кораблей и 113 гребных судов. Азовский флот набирал силу. В то же время было ясно, что азовская победа на юге — лишь начало борьбы России за выход к морям. Теперь перед Петром I встала задача выхода на побережье Балтийского моря — без этого была немыслима связь с Европой и дальнейшее развитие государства. Но здесь Россия встретила яростное сопротивление Швеции. Началась длительная Северная война 1700—1721 гг.

Шведы решили нанести внезапный удар по Архангельску — единственному порту, через который поддерживались торговые отношения России с Европой, а также верфям, где началась постройка военных кораблей. Предвидя эту опасность, Петр I в 1700 году распорядился установить здесь береговые батареи, создать укрепления, усилить гарнизон, развернуть наблюдательные посты и вести контроль за иностранными судами в Белом море. В устье Северной Двины спешно была построена Новодвинская крепость. Не зная об этом, шведская эскадра из семи судов под командованием вице-адмирала Шеблада 24 июня 1701 года подошла к устью Северной Двины с целью обстрела и захвата Архангельска. После тринадцатичасового боя оставшимся в живых шведам удалось уйти в море на одном галиоте, оставив на мели шняву и галиот.

Русские солдаты, посаженные на карбасы, захватили шведские суда и подняли на них Российские флаги.

В борьбе молодого Российского флота с неприятелем родились знаменитые петровские заповеди: **«Врагов не считают — их бьют»**, **«Флага перед неприятелем не спускать ни при каких обстоятельствах»**, **«Драться до последнего, а в крайний момент корабль уничтожить»** и другие. Они легли в основу боевых традиций Российского флота.

Особое место среди морских баталий петровской поры принадлежит Гангутскому сражению. Оно произошло 26—27 июля 1714 года у полуострова Гангут (нынешнего Ханко). В ходе этой яростной битвы отряд кораблей шведского флота — 1 фрегат, 6 галер и 3 шхербота вместе с командиром отряда контр-адмиралом Н. Э. Эреншельдом были захвачены в плен. Эту морскую «викторию» Петр I приравнивал к победе над шведами под Полтавой в 1709 году. 24 мая 1717 года у о. Эзель русская эскадра выиграла артиллерийскую дуэль парусных кораблей в открытом море и без абордажа захватила три шведских судна. Петр I назвал эзельскую победу «добрым почином Российского флота».

27 июля 1720 года у острова Гренгам отряд русского гребного флота — 52 галеры и 14 лодок — под командованием генерала М. М. Голицына нанес жестокое поражение шведской эскадре в составе линейного корабля, четырех фрегатов, трех галер и шести малых судов. Русские моряки захватили в этом бою все шведские фрегаты. Такая замечательная победа позволила нашему флоту закрепиться в районе Аландского архипелага и успешно действовать отсюда против морских коммуникаций неприятеля.

Блестящие победы созданного Петром I русского флота в Гангутском, Эзельском сражениях и у Гренгама показали превосходство морских сил России над военным флотом Швеции, который, понеся крупные потери, оказался не в состоянии защищать собственную территорию от русских десантов. Десантные войска начали совершать успешные рейды на побережье Швеции. Они углублялись на шведскую территорию, уничтожали железные рудники и заводы, после чего возвращались на свои суда и отправлялись к главным силам галерного

флота. Эти обстоятельства, а также экономическое истощение вынудили Швецию подписать с Россией 30 августа 1721 года Ништадтский мир, положивший конец Северной войне.

Главным итогом Северной войны явилось окончательное закрепление России на берегах Балтийского моря. Русское государство стало, таким образом, морской державой.

За тридцать последних лет царствования Петра I отечественный флот превратился в грозную силу — было построено 111 линейных кораблей, 38 фрегатов, 60 бригантин, 8 шняв, 67 крупных галер, значительное количество скампавей (полугалер), бомбардирских кораблей, брандеров, ишаков, прамов, до 300 транспортных и множество мелких судов.

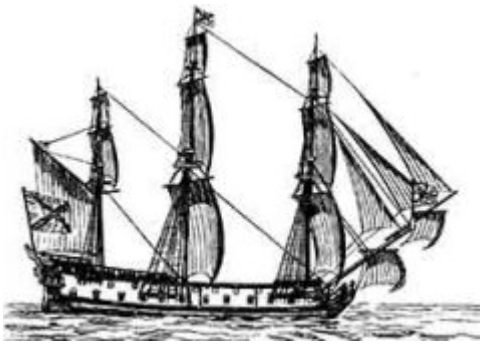
После кончины Петра I, в 1725 году, постройка военных кораблей в стране почти прекратилась — были лишь достроены те суда, которые уже находились на стапелях. В море было приказано не выходить — «во избежание убытков». Флот бездействовал, корабли ветшали. Екатерина II писала в 1763 году: *«У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков»* .

Лишь в результате проведения в жизнь решительных мер, Россия вернула себе престиж морской державы. С начала 60-х годов XVIII века и до его конца на наших верфях было построено свыше 200 линейных кораблей и фрегатов, составивших основу возрожденного отечественного военно-морского флота.

Адмирал СПИРИДОВ Григорий Андреевич (1713—1790)

С началом войны с Турцией, располагавшей в то время первоклассным флотом, в июле 1769 — феврале 1770 гг. эскадра адмирала Григория Андреевича Спиридова совершила переход из Балтийского моря в Эгейское с целью оказать поддержку грекам в их борьбе против турок. В мае 1770 г. туда же прибыла вторая российская эскадра — под командованием контр-адмирала Д. Эльфинстона, с задачей действовать на морских коммуникациях с целью прекращения подвоза продовольствия и снабжения из Египта, Леванта и Сирии в Константинополь. Формально начальство над обеими эскадрами (9 линейных кораблей, 3 фрегата, 1 бомбардирский корабль, всего 820 орудий) принял на себя генерал-аншеф граф А. Г. Орлов, получивший впоследствии титул Чесменского. Однако фактически всеми действиями русского флота руководил Г. А. Спиридов.

24 июня 1770 г. русская эскадра обнаружила турецкий флот под флагом адмирала Хасан-Бея (16 линейных кораблей и 6 фрегатов, 1430 орудий). Корабли противника сгрудились в Хиосском проливе. В 11 часов утра наши корабли начали сближение с турками.



Линейный корабль «Евстафий».

После боя и гибели флагманского корабля турок «Реал Мустафа» (одновременно погиб, загоревшись от пожара на «Реал Мустафе» и взорвался наш «Евстафий») турецкая эскадра в беспорядке отступила под прикрытие береговых батарей в Чесменскую бухту. В ночь на 26 июня отряд русских кораблей, подойдя ко входу в Чесменскую бухту, открыл сильный артиллерийский огонь. Одновременно были использованы брандеры. К рассвету 15 османских линейных кораблей, 6 фрегатов и многие мелкие суда сгорели. Один линейный корабль и пять галер были захвачены в плен. Турецкий флот перестал существовать. В эту ночь турки потеряли до 11 тысяч человек. Русский флот в ночном бою потерь в кораблях не имел, погибли лишь 11 человек.

Успешные действия военно-морского флота во многом способствовали победному окончанию русско-турецкой войны 1768—1774 гг. и заключению выгодного для нашей страны Кючук-Кайнарджийского мира, по которому к России отошли многие земли у Черного моря.

2 мая 1783 г. в Ахтиарскую бухту (впоследствии Севастопольская) вошли и стали на якорь 11 кораблей Азовской флотилии под флагом вице-адмирала Ф. А. Клокачева, который 11 января 1783 года был назначен командующим *«флотом, заводимым на Черном и Азовском морях»* .

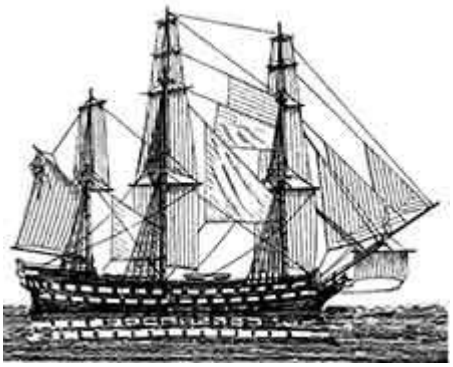
Вскоре туда же прибыл отряд из 17 судов Днепровской флотилии. С этого времени морские силы на юге России стали именоваться Черноморским флотом. Через месяц здесь заложили новый порт и город, получивший название Севастополь. Он стал главной базой Черноморского флота. Одним из создателей Черноморского флота, а с 1790 года и его командующим стал талантливый флотоводец Ф. Ф. Ушаков.

Адмирал УШАКОВ Федор Федорович (1745—1817)

В 1787 г. Турция вновь начала войну с Россией с целью возвращения Крыма. В этой войне с меньшим, чем у турок, числом кораблей, с чуть ли не вдвое меньшим числом орудий непобедимый Ушак-паша — так называли русского адмирала турки — наносил турецкому флоту одно сокрушительное поражение за другим.

...31 июля 1791 года эскадра Ф. Ф. Ушакова (16 линейных кораблей, 2 фрегата, 2 бомбардирских корабля) внезапно появилась у северо-восточного побережья Болгарии. Здесь у мыса Калиакрия под командованием капудан-паши (адмирала) Хусейна стояли на якорях 18 вражеских линейных кораблей, 17 фрегатов и 43 вспомогательных судна.

Ушаков без перестроения эскадры, шедшей тремя кильватерными колоннами, с ходу устремляется на благодушествующих турок. На стеньге его корабля сигнал: «Нести все возможные паруса...». Российская эскадра неожиданно поворачивает к берегу и входит в узкое пространство между турецкими кораблями и береговой чертой. Корабли турецкого авангарда попытались атаковать головные русские корабли и пересечь их курс, но Ушаков на флагманском 84-пушечном корабле «Рождество Христово» выходит из линии баталии и сам устремляется на турецкого флагмана. Турки пытаются спастись бегством, но первые же русские ядра срезают с турецкого флагмана стеньги, реи, паруса, богатые украшения на корме. Он выходит из линии баталии. Разбитые, со снесенными мачтами, с умолкшими пушками выходили из боя и остальные турецкие корабли. Только быстро наступившая темнота спасла османский флот от полного уничтожения.



Линейный корабль «Св. Павел».

Славная победа русского флота у мыса Калиакрия ускорила заключение Ясского мира. Русско-турецкая война 1787—1791 гг. была победно завершена. Договор подтвердил присоединение к России Крыма и Кубани, установил границу между двумя государствами по реке Днестр.

Замечательным флотоводцем проявил себя Ф. Ф. Ушаков и в боевых действиях объединенной эскадры на Средиземном море против французов[1]. Он соперничал здесь в боевой славе со знаменитым британским адмиралом Горацио Нельсоном. 18 февраля 1799 года вице-адмирал Ушаков предпринял с моря штурм крепости Корфу. После высадки десанта через два дня упорного сопротивления французский гарнизон сдался. Было захвачено 636 орудий, 14 судов французского флота (в том числе линейный корабль и фрегат), взято в плен 2931 человек, в том числе 4 генерала, и богатые трофеи. Ключи от Корфу, кормовые флаги и гюйсы вражеских военных судов вице-адмирал отправил императору Павлу I.

Великий русский полководец А. В. Суворов, узнав о победе русских моряков при Корфу, воскликнул: *«Ура! Российскому флоту!.. Я теперь говорю самому себе: зачем не был я при Корфу, хотя мичманом?»* . За эту победу Павел I пожаловал Ушакову чин адмирала и бриллиантовые знаки ордена святого Александра Невского.

---

[1] В русско-французской войне 1798—1800 гг. вице-адмирал Ф. Ф. Ушаков командовал соединенной русско-турецкой эскадрой.

Адмирал
СЕНЯВИН Дмитрий Николаевич (1763—1831)

Все лучшее от Ф. Ф. Ушакова унаследовал его верный ученик адмирал Д. Н. Сенявин. В годы русско-турецкой войны (1806—1812 гг.) Дмитрий Николаевич, командуя русской эскадрой в Средиземном море, разгромил турецкий флот в Дарданелльском и Афонском сражениях.

30 октября 1807 года эскадра Сенявина вынуждена была зайти в Лиссабон для ремонта. Здесь русских моряков застало начало войны с Англией. Блокированные в течение десяти месяцев английской эскадрой адмирала Коттона, русские корабли оказались в ловушке. Решив в случае нападения англичан защищаться до последней возможности, Д. Н. Сенявин, чтобы избежать человеческих жертв, вступил в переговоры с Коттоном. В результате был заключен договор, по которому эскадра в составе девяти линейных кораблей и одного фрегата передавалась на сохранение Англии на все время войны с тем, чтобы все суда по истечении шести месяцев после заключения мира были возвращены России. 26 сентября 1808 эскадра вице-адмирала Д. Н. Сенявина, кроме двух кораблей, разоруженных и оставленных в Лиссабоне из-за ветхости, с поднятыми флагами вошли на Портсмутский рейд. Флаги были спущены в торжественной обстановке после схода экипажей и адмирала на берег.

В сентябре 1809 года экипажи российской Средиземноморской эскадры прибыли в Ригу. Из принятых англичанами судов только два в 1813 году возвратилась в Россию, остальные же пришли в полную ветхость.

Линейный корабль «Азов».

К моменту возвращения этих кораблей на Балтику русский флот находился в состоянии упадка: корабли держали в гаванях, они ветшали и гнили, а новые суда строили в малом количестве и из сырого леса. Их срок службы был не более шести лет, в то время как корабли

такого же ранга, построенные в Швеции из добротного, выдержанного, сухого леса, находились в строю до двадцати лет.

Ни один из самодержцев России не принес отечественному флоту столько вреда, сколько Александр I. Лишь в середине 20-х годов XIX века (т. е. после его смерти) состояние Российского военно-морского флота начало улучшаться — приступили к строительству новых кораблей, начали проводить в жизнь многие технические новшества. Д. Н. Сенявин, восстановленный в чине адмирала, был вновь призван на службу и назначен командующим Балтийским флотом.

Адмирал ЛАЗАРЕВ Михаил Петрович (1788—1851)

В последующие годы усилиями таких адмиралов, как М. П. Лазарев, а затем его учеников — П. С. Нахимова, В. А. Корнилова, В. И. Истомина — была усовершенствована организационная структура военно-морского флота, налажено материально-техническое снабжение. Уже 8 октября 1827 года в Наваринском сражении[2] русская эскадра сыграла решающую роль при разгроме турецко-египетского флота объединенной русско-англо-французской эскадрой. Из 66 неприятельских кораблей было уничтожено 60. Командир линейного корабля «Азов» капитан 1 ранга Михаил Петрович Лазарев за личную храбрость в этом бою получил чин контр-адмирала.

В 1832 М. П. Лазарев назначается сначала начальником штаба Черноморского флота, а в 1833 году главным командиром флота. Основным правилом Михаила Петровича было: *«Больше пота в учебе — меньше крови на войне»* .

Черноморский флот в короткий срок превратился в один из лучших флотов мира. Его справедливо называли «Лазаревский флот».

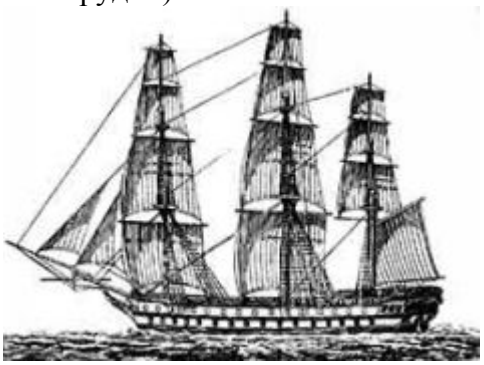
О своем питомце Павле Степановиче Нахимове Лазарев говорил кратко: *«Чист душой и любит море»* . В 1853 г., накануне Крымской войны, ввиду натянутости отношений с Турцией, эскадра Черноморского флота под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова все время находилась в море. С началом боевых действий адмирал начал активный поиск османского флота.

---

[2] Наваринское сражение произошло в период русско-турецкой войны 1828—1829 гг., которая закончилась Адрианопольским миром. — Прим. авт.

Адмирал НАХИМОВ Павел Степанович (1802—1855)

18 ноября 1853 г. П. С. Нахимов с шестью линейными кораблями и двумя фрегатами (всего 720 орудий, в том числе 76 крупнокалиберных бомбических, стрелявших на дальность до 2 км ядрами и разрывными снарядами по настильной траектории) наголову разгромил стоявший на рейде в Синопской бухте под прикрытием береговых батарей (38 орудий) турецкий флот в составе семи фрегатов, трех корветов, двух пароходо-фрегатов, двух бригов и двух военных транспортов (всего 510 орудий).



Линейный корабль «Императрица Мария».

Синопское сражение стало лебединой песней в истории боевых действий парусных флотов, а применение русскими кораблями бомбических пушек, стрелявших разрывными снарядами, ускорило переход к строительству парового броненосного флота.

Родоначальником первых русских «*стимботов* » или «*пироскафов* » (так тогда на «английский манер» называли пароходы) стало судно, построенное в 1815 году в Петербурге на заводе Берда и известное иногда в литературе под названием «Елизавета». Его корпус представлял собою копию так называемой тихвинской лодки и имел длину 18,3 м, ширину 4,57 м и осадку 0,61 м. Установленная на судне балансирная паровая машина мощностью 4 л. с. и частотой вращения вала 40 об/мин приводила в действие бортовые колеса диаметром 2,4 м и шириной 1,2 м, имевшие по 6 лопастей. Над палубой судна возвышалась железная труба высотой 7,62 м, несущая на себе при попутном ветре парус. Скорость парохода достигала 5,8 узла (10,7 км/ч). Первый официальный рейс пароход Берда совершил из Петербурга в Кронштадт 3 ноября 1815 г. со средней скоростью 5 узлов.

По официальной справке, к 1820 г. на русских реках уже плавали или были готовы к спуску пятнадцать пароходов, а к двадцатилетнему юбилею первого рейса парохода Берда в

России насчитывалось пятьдесят два парохода. Однако военный флот России оставался по-прежнему парусным. В результате мощные парусные корабли Черноморского флота в Крымской войне 1853—1856 гг. оказались пригодными лишь для того, чтобы, будучи затопленными, преградить путь флоту противника в Севастопольскую бухту.

Возможности парового флота продемонстрировал 5 ноября 1853 года первый в истории бой паровых судов — 11-пушечного колесного пароходо-фрегата «Владимир» под флагом начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В. А. Корнилова с 10-пушечным турецко-египетским пароходом «Перваз-Бахри». Командир пароходо-фрегата капитан-лейтенант Г. И. Бутаков, используя высокую маневренность «Владимира», держался в пределах кормовых курсовых углов турецкого парохода, ведя меткий артиллерийский огонь по противнику. После трехчасового боя «Перваз-Бахри» был вынужден спустить флаг[3].

Адмирал БУТАКОВ Григорий Иванович (1820—1882)

Впоследствии, обобщив опыт использования пароходо-фрегатов в Крымской войне, Г. И. Бутаков создал труд «Новые основания пароходной тактики», служивший для моряков Российского флота основным документом при боевом использовании паровых и броненосных судов.

Российское Морское министерство, учтя опыт Крымской войны, разработало первую послевоенную кораблестроительную программу, предусматривавшую создание нового парового военно-морского флота. Его первенцами стали деревянные низкобортные винтовые клиперы и корветы водоизмещением 600 т. За короткий срок было построено двенадцать таких винтовых клиперов и четырнадцать корветов. Эти корабли и стали на первое время основой нового парового флота.

В 1867 г. членом Кораблестроительного отдела Морского технического комитета А. А. Поповым был разработан проект мореходного броненосца небывалого до тех пор водоизмещения в 10 тысяч тонн. Корабль спустили на воду 15 августа 1872 года и в ознаменование 200-летия со дня рождения Петра I он был назван «Петр Великий». Этот корабль стал первым в мире брустверно-башенным боевым броненосцем. Главное его отличие от предшественников состояло в том, что обе орудийные башни главного калибра с поворотными механизмами, основания дымовых труб, котельные вентиляторы и рулевые рубки были защищены возвышавшимся над верхней палубой мощным броневым бруствером толщиной 356 мм. Полное водоизмещение броненосца составляло 10105 т, длина 100,6 м, ширина 19,3 м, а осадка до 7,5 м. Двухвальная энергетическая установка суммарной мощностью 8258 л. с. обеспечивала ему максимальную скорость 14,3 узла (27 км/ч). При запасе

[3] После ремонта «Перваз-Бахри» был переименован в «Корнилов» и введен в состав Черноморского флота. — Прим. авт.

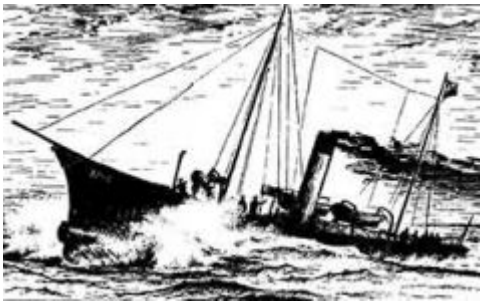
угля в 2000 т «Петр Великий» мог пройти до 3600 миль (6667 км). Броневая защита, кроме бруствера, состояла из броневого пояса толщиной 203—356 мм, шедшего по всей длине корабля. Палубная броня имела толщину 76 мм. В двух вращающихся башнях размещались четыре 305-мм орудия. Кроме них, в состав вооружения «Петра Великого» входили четыре 87-мм, шесть 47-мм, четыре 37-мм и одно 73-мм орудия, а также два подводных торпедных аппарата. Экипаж броненосца составлял 440 человек. По своим тактико-техническим данным «Петр Великий» стал одним из сильнейших броненосцев в мире.

В русско-турецкой войне 1877—1878 гг. русский флот впервые в истории применил минно-торпедное оружие. 12 августа 1877 г. пароход «Великий князь Константин», подойдя к Сухумскому рейду, спустил на воду три паровых минных катера — «Наварин», «Синоп» и «Минер». Они подвели мины под турецкий броненосец «Ассари Шевкет» и взорвали его. Операцией руководил ученик Г. И. Бутакова командир парохода «Великий князь Константин» капитан-лейтенант С. О. Макаров. По его проекту пароход «Великий князь Константин» был вооружен четырьмя паровыми минными катерами («Чесма», «Наварин», «Синоп» и «Минер»). Они имели водоизмещение 6 т, длину до 20 м и скорость хода до 10 узлов (18 км/ч). Каждый катер был вооружен шестовой либо буксируемой миной, а позже торпедой, выстреливаемой из деревянного торпедного аппарата.

Адмирал МАКАРОВ Степан Осипович (1849—1904)

14 января 1878 г. катера «Чесма» и «Синоп», преодолев сильный артиллерийский огонь противника, успешно атаковали двумя самодвижущимися минами-торпедами и потопили турецкий сторожевой пароход «Интибах», стоявший на Батумском рейде.

На очереди стояло создание более крупных торпедоносных кораблей, которые, по словам С. О. Макарова, имели бы «*сносные морские качества* », чтобы их боевое использование не зависело от погоды.



Первый мореходный миноносец русского флота «Взрыв» (1877 г.).

В 1877 г. на заводе Берда в Петербурге был спущен на воду первый в мире мореходный миноносец «Взрыв» водоизмещением 160 т с машиной мощностью 800 л. с. и скоростью хода

12 узлов (22,2 км/ч). Вооружение состояло из одного торпедного аппарата, помещенного на носу. Экипаж его состоял из 21 человека. В1880 г. по русскому проекту в Англии построен миноносец «Батум». Совершив переход в 5000 миль и показав при этом хорошие мореходные качества, а также небывалую по тому времени скорость 23 узла (около 43 км/ч), «Батум» благополучно прибыл в Севастополь[4]. В дальнейшем до 1898 г. в нашем флоте продолжалось строительство так называемых «номерных миноносцев». Они имели водоизмещение 90—150 т, развивали скорость хода 20—25 узлов (37—46 км/ч) и были вооружены одним неподвижным торпедным аппаратом в носовой части корпуса и одним или двумя поворотными однотрубными аппаратами, расположенными на верхней палубе.

Русско-японская война 1904—1905 гг. наглядно показала, что малютки-миноносцы превратились в грозную опасность, вызвавшую необходимость использования специальных мер по защите от них самых больших военных кораблей — могучих броненосцев. Это привело к появлению минных крейсеров и так называемых контрминоносцев (дистройеров), т. е. судов, специально предназначенных для поиска и уничтожения обычных миноносцев. Экспансия России на Дальнем Востоке заставила ее принять две новые кораблестроительные программы — 1895 года и 1898 года «для нужд Дальнего Востока». В соответствии с ними на отечественных и иностранных верфях к началу русско-японской войны удалось построить десять эскадренных броненосцев, одиннадцать крейсеров I ранга и четыре II ранга, значительное число эскадренных миноносцев, миноносцев и других судов. Эти корабли вошли в состав 1-й и 2-й Тихоокеанских эскадр и Владивостокского отряда крейсеров.

Тактико-технические характеристики построенных кораблей, особенно эскадренных броненосцев типа «Бородино», находились на уровне мировых стандартов того времени.

Война на Дальнем Востоке началась в ночь на 27 января 1904 года вероломным нападением японского флота на русскую эскадру на рейде Порт-Артура и корабли, стоявшие в Чемульпо. Эскадренные броненосцы «Цесаревич», «Ретвизан» и крейсер «Паллада» были выведены из строя, а крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» после неудавшейся попытки днем 27 января с боем прорваться в Порт-Артур возвратились в Чемульпо, где «Варяг» был затоплен, а «Кореец» взорван, чтобы не допустить захвата кораблей врагом.

В трудный час командующим Тихоокеанским флотом был назначен вице-адмирал С. О. Макаров. В короткий срок он добился серьезных успехов в борьбе с японским флотом. Бесстрашными и энергичными были действия С. О. Макарова, прибывшего в блокированный врагом Порт-Артур. При каждом появлении японских кораблей командующий выводил эскадру из базы для отражения противника. 31 марта при очередном выходе эскадры флагманский броненосец «Петропавловск» подорвался на мине. Произошел взрыв носового погреба 12-дюймовых снарядов. Окутанный облаком дыма и огня броненосец с креном на правый борт стал быстро погружаться носом и через полторы-две минуты скрылся под водой. Погибли командующий флотом вице-адмирал С. О. Макаров, начальник штаба контр-адмирал М. П. Молас, художник-баталист В. В. Верещагин, большая часть чинов штаба и личного состава корабля: 29 офицеров и 652 матроса; спасено 7 офицеров и 52 матроса.

Гибель С. О. Макарова была тяжелой утратой для русских моряков. Равноценной замены ему не было.

1-я Тихоокеанская эскадра оказалась блокированной в Порт-Артуре. Попытки прорваться во Владивосток окончились неудачей. Лишь броненосцу «Цесаревич», трем крейсерам и нескольким эскадренным миноносцам после жестокого боя в Желтом море удалось преодолеть кольцо вражеской блокады.

Для усиления 1-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток была направлена 2-я Тихоокеанская эскадра под командованием вице-адмирала З. П. Рожественского, которая вышла из Либавы, где она формировалась, в октябре 1904 г. Первоначально ей ставилась задача деблокировать Порт-Артурскую эскадру и объединенными усилиями установить господство на

---

[4] Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Эскадренный миноносец «Новик». — Л.: Судостроение, 1981. — С. 10. В «Списке кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.)», автор С. П. Моисеев, с. 298, 299, скорость миноносца «Батум» указана 15,25 узла.

море. Это отрезало бы японскую армию, находившуюся на материке, от островов метрополии. На 20 декабря 1904 г. после восьмимесячной осады Порт-Артур пал. Корабли 1-й Тихоокеанской эскадры были затоплены на внутреннем рейде крепости. Эскадра, на соединение с которой шел З. П. Рожественский, перестала существовать и дальнейшее движение на восток 2-й Тихоокеанской эскадры становилось чистейшей авантюрой. Перед Николаем II и стратегами из Морского министерства встал вопрос — возвратить эскадру З. П. Рожественского обратно или прорываться теперь уже во Владивосток для соединения с кораблями Сибирской флотилии. Прорыв во Владивосток, по их мнению, позволил бы создать постоянную угрозу коммуникациям противника, но для прорыва не хватало сил.

Тогда эскадру З. П. Рожественского решили усилить старыми кораблями: броненосцем «Император Николай I», броненосным крейсером «Адмирал Нахимов», а также тремя броненосцами береговой обороны, мало приспособленными к ведению боя в составе эскадры в открытом море. Но общая численность броненосцев теперь была бы доведена до двенадцати единиц (как у японцев). С этой целью была сформирована 3-я Тихоокеанская эскадра Н. И. Небогатова, которая вышла из Либавы в феврале 1905 г.

После тяжелого изнурительного похода, который сам по себе можно считать подвигом русских моряков, обе эскадры благополучно соединились у побережья французского Индокитая и в середине мая 1905 г. под общим командованием вице-адмирала З. П. Рожественского подошли к Корейскому проливу.

Результаты Цусимского сражения 14—15 мая 1905 г. хорошо известны, его описание стало хрестоматийным. В этом сражении Россия потеряла двенадцать броненосных кораблей, четыре из которых были взяты в плен японцами. Этого ожидали, но никто не думал, чтобы поражение оказалось таким беспощадным разгромом. Русский военный флот был окончательно уничтожен.

Причины поражения русского флота в Цусимском сражении глубоко исследованы и хорошо известны, хотя полемика по некоторым вопросам технического характера продолжается по сей день. Но можно твердо сказать одно — русские матросы и офицеры не имеют к этим причинам никакого отношения, наоборот, они проявляли чудеса героизма, не покидая своих боевых постов до последнего вздоха.

После русско-японской войны Россия довольно долго не могла приступить к восстановлению своего флота. Война и революция 1905—1907 гг. ввергли страну в глубокий финансово-экономический кризис. Правительство не могло выделить средств, достаточных для реализации разработанных Морским генеральным штабом послевоенных кораблестроительных программ. Флот незначительно пополнялся лишь за счет кораблей, заложенных еще во время русско-японской войны, и нескольких крейсеров, заказанных за границей и на отечественных верфях. Морское министерство предпринимало огромные усилия, чтобы отремонтировать и перевооружить уцелевшие корабли на более чем скромные ежегодные средства, отпускаемые министерству.

Тем не менее на Балтике удалось сформировать бригаду линейных кораблей в составе двух линкоров преддредноутного типа «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», вступивших в строй после войны в 1912 г., и двух бывших эскадренных броненосцев «Цесаревич» и «Слава» («Слава» еще достраивалась — вступила в строй в 1905 г., когда 2-я и 3-я Тихоокеанские эскадры направлялись на Дальний Восток).

Из уцелевших и вновь построенных крейсеров I ранга («Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Паллада») были сформированы две бригады крейсеров. В первую бригаду, базировавшуюся в Гельсингфорсе, вошли «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Паллада», «Богатырь» и «Олег». В состав второй бригады, базировавшейся в Ревеле, были включены крейсера «Россия», «Громобой», «Аврора» и «Диана», прошедшие ремонт и перевооружение[5].

Незадолго до окончания русско-японской войны в России был создан Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. На эти пожертвования по

[5] Крейсера вошли в строй: «Россия» — 1897 г.; «Громобой» — 1900 г.; «Диана» и «Богатырь» — 1902 г.; «Аврора» — 1903 г.; «Олег» — 1904 г.; «Рюрик» и «Адмирал Макаров» — 1908 г.; «Баян» и «Паллада» — 1911 г.

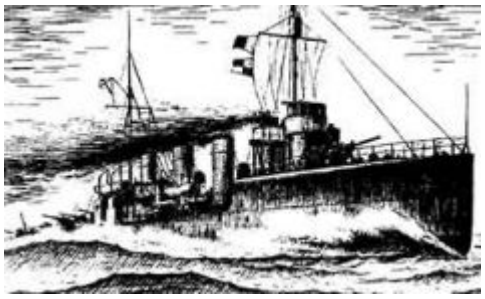
техническим условиям Морского министерства Комитет на отечественных и заграничных верфях построил восемнадцать минных крейсеров, которые составили основу Минной дивизии Балтийского флота.

Таким образом, не дожидаясь ассигнований на строительство нового флота, Морскому министерству удалось создать на Балтике боевое ядро из кораблей разных классов, которое противостояло германскому флоту в первые месяцы 1-й мировой войны.

Адмирал ЭССЕН Николай Оттович (1860—1915)

В 1908 г. командующим Морскими силами Балтийского моря был назначен контр-адмирал (впоследствии адмирал) Н. О. фон Эссен. Его энергичная (даже в ущерб собственному здоровью) деятельность на этом посту, организаторские способности, знания и большой опыт позволили за сравнительно короткий срок коренным образом улучшить организацию боевой подготовки Балтийского флота, поднять ее на качественно новый уровень, обеспечивший отражение попыток германского флота овладеть инициативой на Балтийском театре военных действий (прежде всего искусной постановкой минных заграждений).

К концу 1905 г. Особый комитет в основном закончил свою работу по строительству кораблей для Балтийского флота и на оставшиеся 2 млн. рублей решил заказать Путиловскому заводу последний эскадренный миноносец, который получил название «Новик».



Эсминец «Новик».

В состав Балтийского флота «Новик» вошел в октябре 1913 г. Его создание и строительство последующих кораблей этого типа — одна из ярких страниц в истории отечественного военного судостроения. При водоизмещении 1260 т, длине 98 м и ширине 9,3 м энергетическая установка «Новика» состояла из трех паровых турбин и шести водотрубных котлов. В истории Российского флота это был первый турбинный боевой корабль. При мощности турбин 41910 л. с. эсминец на ходовых испытаниях развил скорость 37,3 узла (69,1 км/ч), установив мировой рекорд скорости для военных кораблей.

Торпедное вооружение «Новика» состояло из четырех двухтрубных торпедных аппаратов

на вращающихся основаниях с диаметром труб 450 мм. Не менее мощным было артиллерийское вооружение — четыре 102-мм пушки с дальностью стрельбы до 120 кабельтовых (22,2 км). Хорошая кучность боя обеспечивалась большой длиной орудийных стволов. Эсминец мог принять на борт 50 якорных мин. Ни один из новейших германских эсминцев не мог соперничать с «Новиком».

«Новик» и последующие корабли этой серии прошли славный боевой путь, показав завидное долголетие. Они выдержали по нескольку капитальных ремонтов и модернизаций.

После окончания гражданской войны «новики» вместе с другими боевыми кораблями вошли в состав советского ВМФ. В1925 г. эсминцы этого типа были названы именами «пролетарских вождей». Сам «Новик» получил название «Яков Свердлов». С началом Великой Отечественной войны в борьбу с фашистским флотом вступили и другие ветераны Балтики — эскадренные миноносцы «Ленин», «Карл Маркс», «Энгельс», «Калинин», «Володарский» и «Артем». Однако их боевой путь на этот раз оказался недолгим — все они погибли под ударами вражеской авиации или подорвались на фашистских минах уже в первые месяцы войны. «Яков Свердлов» погиб 28 августа 1941 г., подорвавшись на мине, при переходе боевых кораблей и транспортов из Таллинна в Кронштадт. Всего в ходе войны погибло десять из семнадцати «новиков». Эсминцы «Незаможник», «Железняков», «Куйбышев» и «Войков» были награждены орденом Красного Знамени. Эти корабли, а также эсминцы «Карл Либкнехт», «Урицкий», «Сталин» и «Войков» продолжали и после войны нести боевую службу, а затем находились в строю в качестве учебных кораблей до начала 50-х годов.

Не менее замечательная история создания первых отечественных линейных кораблей-дредноутов «Севастополь», «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава», вступивших в строй в конце 1914 года. В их проектировании и строительстве принимали участие выдающиеся русские инженеры-кораблестроители, в том числе А. Н. Крылов и И. Г. Бубнов. Во время 1-й мировой войны эти мощные корабли, вооруженные двенадцатью 305-миллиметровыми орудиями с дальностью стрельбы 40 км, придали центральной минно-артиллерийской позиции высокую боевую устойчивость, что сделало вход в Финский залив практически неприступным для германского флота. После Великой Октябрьской революции и гражданской войны три из них («Севастополь», «Петропавловск», «Гангут»), пройдя ремонт, вошли в состав советского ВМФ под названиями «Парижская коммуна», «Марат» и «Октябрьская революция». «Парижская коммуна» (с 31.5.1943 г. — «Севастополь») принимала участие в обороне Севастополя, а «Марат» (с 31.4.1943 г. — «Петропавловск») и «Октябрьская революция» — в обороне Ленинграда и снятии блокады. Как и «новики», они дожили до 50-х годов, став учебными кораблями, за исключением линкора «Марат», который получил в 1941 г. тяжелые повреждения корпуса от ударов авиации противника.

Три линкора такого же типа построены для Черного моря — «Императрица Мария», «Императрица Екатерина Великая», «Император Александр III». Вступление их в строй обеспечило господство русского флота на Черном море в течение всей войны.

Линейный корабль «Императрица Мария» (типа «Севастополь»).

Трагично сложилась судьба этих кораблей. «Императрица Мария» взорвалась (видимо, была подорвана германскими агентами) в Севастопольской бухте, «Императрица Екатерина Великая» («Свободная Россия») затоплена личным составом в Новороссийске, «Император Александр III» («Воля», затем «Генерал Алексеев») угнан Врангелем в Бизерту.

Четыре легких крейсера типа «Светлана» для Балтики и четыре легких крейсера типа «Адмирал Нахимов» для Черного моря, заложенные незадолго до начала 1-й мировой войны, остались недостроенными и не принимали участия в боевых действиях. Три из них — «Профинтерн», затем «Красный Крым» («Светлана»), «Червона Украина» («Адмирал Нахимов») и «Красный Кавказ» («Адмирал Лазарев») — вступили в строй в советское время и принимали участие в Великой Отечественной войне на Черном море. «Червона Украина» погибла в 1941 г. в Севастопольской бухте в результате попадания вражеской авиабомбы. Остальные крейсера дожили до середины 50-х годов.

Линкоры типа «Севастополь» и «Императрица Мария», легкие крейсера типа «Светлана» и «Адмирал Нахимов», эскадренные миноносцы типа «Новик», подводные лодки типа «Барс» строились в соответствии с Малой и Большой судостроительными программами, принятыми перед 1-й мировой войной.

Промышленный подъем в России накануне войны, сменивший довольно длительную экономическую депрессию, оживление сельского хозяйства, рост экспорта зерна и другой продукции обеспечили быстрое пополнение государственной казны. Это давало возможность правительству ассигновать на строительство флота огромные суммы — до 500 млн. рублей золотом единовременно. Не в меньшей степени реализация судостроительных программ зависела и от деятельности Морского министерства. В 1911—1917 гг. пост морского министра занимал адмирал И. К. Григорович, которому удалось реформировать это ведомство, а затем наладить его четкую работу. Он также постоянно поддерживал тесные контакты с Государственной думой и Государственным советом, от которых зависело принятие законов о кредитах для строительства флота.

Крупные военные заказы на строительство кораблей вызвали бурный рост судостроительной промышленности. За короткое время были созданы многочисленные частные судостроительные предприятия — Путиловская, Усть-Ижорская, Мюльграбенская верфи, Русско-Балтийский и Ревельский судостроительные заводы, судостроительный трест «Наваль-Руссуд», верфь «Нобле сснер», а также модернизированы казенные судостроительные заводы.

В результате к концу 1917 г. Россия создала мощный флот, который с успехом противостоял германо-турецким военно-морским силам на всех морских театрах военных действий.

11 февраля 1918 г. В. И. Ленин подписал декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ). В наследство от Российского императорского флота, на базе которого он и был сформирован, ему досталось огромное количество боевых кораблей всех классов и вспомогательных судов на Балтике — 4 линкора-дредноута, 9 крейсеров, 62 эскадренных миноносца и миноносца, 26 подводных лодок, 5 канонерских лодок, 23 минных и сетевых заградителя, 110 сторожевых кораблей и катеров, 89 тральщиков, а также свыше 100 различных вспомогательных судов, 70 транспортов и 16 ледоколов (всего около 600 боевых кораблей и судов); на Черном море — 7 линейных кораблей, 2 крейсера, 20 эскадренных миноносцев и 4 миноносца 11 подводных лодок (всего около 400 кораблей и вспомогательных судов). Немало кораблей находилось в составе Флотилии Северного Ледовитого океана, Каспийской, Амурской и Сибирской флотилий. Однако уже в первые месяцы своего существования РККФ стал заложником политических игр новых правителей России.

На Балтике флот, находившийся в Гельсингфорсе (Хельсинки) и Ревеле (Таллинне), в результате срыва Брестского договора Л. Троцким, оказался под угрозой захвата его белофиннами и германскими войсками, высадившимися в Финляндии.

В феврале 1918 г. начался знаменитый Ледовый поход Балтийского флота, который возглавил бывший капитан 1 ранга А. Н. Щастный. 19—24 февраля из Ревеля в Гельсингфорс были переведены 55 кораблей и судов. 12 марта из Гельсингфорса в Кронштадт вышли линкоры «Севастополь», «Гангут», «Петропавловск» и «Полтава», крейсера «Богатырь», «Рюрик» и «Адмирал Макаров». Через пять суток отряд без потерь прибыл в Кронштадт. Линейный корабль «Андрей Первозванный» при содействии двух малых ледоколов с 4 по 10 апреля благополучно довел до Кронштадта второй отряд: линейный корабль «Республика», крейсера «Олег», «Баян», три подводные лодки и 2 портовых ледокола. Третий отряд

насчитывал 167 боевых кораблей и транспортов со слабыми корпусами — эскадренные миноносцы, сторожевые корабли, тральщики и подводные лодки. Последним кораблям 7 апреля приходилось отдавать швартовы под пулеметным огнем финских белогвардейцев.

24 апреля в Кронштадт прибыли 16 судов из Котки. Кроме того, по железной дороге из Ревеля и Гельсингфорса были вывезены две авиабригады Балтийского флота.

Всего в Кронштадт прибыло 236 боевых кораблей и вспомогательных судов из 350, находившихся в Ревеле, Котке и Гельсингфорсе. Кроме кораблей и самолетов, из этих портов были вывезены запасы вооружения, военной техники и снаряжения.

В результате интриг и личной неприязни Троцкого к руководителю Ледового похода Щастному, последний был вскоре арестован, обвинен в измене и приговорен Высшим революционным трибуналом при ВЦИК РСФСР к расстрелу.

В аналогичной обстановке оказался и Черноморский флот. 29 и 30 апреля 1918 г. революционно настроенные офицеры и матросы, отказавшиеся сдать германскому командованию свои корабли, под обстрелом немецких батарей увели из Севастополя в Новороссийск часть боевых кораблей флота: линейные корабли «Воля», «Свободная Россия», 9 эсминцев и 5 миноносцев. 1 мая 1918 г. немцы заняли Севастополь. Главнокомандующий германскими оккупационными войсками генерал Эйхгорн ультимативно потребовал немедленного возвращения флота в Севастополь. В противном случае он угрожал продолжением наступления по побережью и захватом Новороссийска. *«Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно. Председатель СНК В. Ульянов (Ленин). 28 мая 1918 г.»* , — телеграмма такого содержания была отправлена в Новороссийск из Москвы. Мнения экипажей разделились.

Командир линкора «Воля» капитан 1 ранга А. И. Тихменев, временно исполнявший должность командующего флота, эсеры и украинские националисты агитировали экипажи за сохранение кораблей, возвращение их в Севастополь и подъем желто-голубых флагов Центральной Рады. Большевики склоняли личный состав к затоплению своих кораблей. 17 июня линкор «Воля», пять эсминцев и два миноносца направились к выходу из Цемесской бухты. На мачте эсминца «Керчь» по приказанию его командира В. А. Кукеля (в 1940 г. был репрессирован и расстрелян) был поднят сигнал: *«Судам, идущим в Севастополь. Позор изменникам России»* . Очевидно это произвело впечатление только на экипаж эсминца «Громкий» — на нем открыли кингстоны и он первым из кораблей Черноморской эскадры опустился на дно Цемесской бухты. На рассвете 18 июня оставшиеся корабли были выведены на внешний рейд Новороссийска с помощью буксиров и миноносца «Лейтенант Шестаков». На их мачтах были подняты сигналы: *«Погибаю, но не сдаюсь!»* . Матросы, собравшиеся на стенках причалов, сняли бескозырки. «Керчь» первым торпедировал эсминец «Пронзительный», вскоре раздался взрыв на «Калиакрии», а вслед за ней начали погружаться в воду остальные корабли, на которых открыли кингстоны. Последним эсминец «Керчь» пятью торпедами потопил линкор «Свободная Россия».

Эскадренный миноносец вышел в направлении Туапсе и 19 июня на траверзе Кадошского маяка, сообщив по радио *«Всем. Погиб, уничтожив часть судов Черноморского флота, которые предпочли гибель позорной сдаче Германии»* , был затоплен экипажем[6].

Корабли Черноморского флота, возвратившиеся в Севастополь, участвовали в составе врангелевской армии в борьбе с большевиками. Осенью 1920 г. они навсегда покинули Севастополь и направились в Константинополь, а затем в Бизерту. Бизертская эскадра спустила Андреевский флаги осенью 1924 г., когда Франция признала советскую Россию и установила с ней дипломатические отношения. Об этом 29 октября командованию эскадры и офицерам, собравшимся на эсминце «Дерзкий», объявил морской префект адмирал Эксельманс. Сообщил и о том, что правительство больше не будет содержать бизертскую эскадру. В тот же день русские моряки, а их оставалось около 200 человек, в последний раз построились на спуск флага. Медленно поплыли вниз по фалам обветшалые Андреевские стяги на потерявших былой морской лоск боевых кораблях...

---

[6] Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Изд. 3-е. — М.: Воениздат, 1974. — С. 61.

Так был погублен Черноморский флот, за строительство которого народ России заплатил сотни миллионов золотых рублей.

В период гражданской войны у пирса Балтийского завода в Петрограде сгорел линейный корабль «Михаил Фрунзе» («Полтава»), три эсминца типа «Новик» погибли на минных заграждениях в Копорской губе, а два таких же корабля по вине Ф. Ф. Раскольникова вместе с ним попали в плен к англичанам. Несколько вполне боеспособных кораблей — линкоры «Андрей Первозванный», «Император Павел I» («Республика»), крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян» и др., прослужившие к тому времени не более 10—15 лет, в 1922 г. были проданы на металлолом в Германию. От мощного в недавнем прошлом Балтийского флота осталось лишь несколько кораблей, могущих выйти в море.

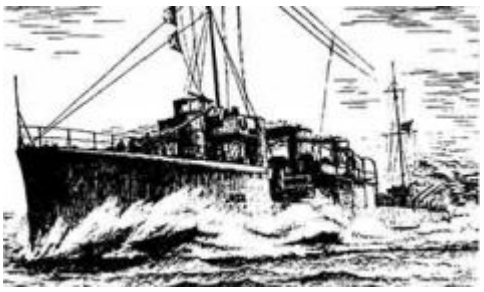
Россия также полностью лишилась кораблей Сибирской флотилии и Флотилии Северного Ледовитого океана. Часть кораблей Амурской флотилии угнали японцы.

Всего иностранные интервенты и белогвардейцы уничтожили, захватили и угнали более восьмисот боевых кораблей, вспомогательных и транспортных судов.

Однако сталинский постулат об обострении классовой борьбы, а также о том, что молодая «Страна Советов» окружена кольцом враждебных империалистических государств, которые в любую минуту могут развязать вооруженную агрессию против СССР, заставило партийное руководство любой ценой, несмотря на голод и разруху, срочно приступить к укреплению вооруженных сил страны. Решения о восстановлении Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ) были приняты 8—16 марта 1921 г. X съездом РКП(б) и 16 октября 1922 года V съездом комсомола.

Восстановление РККФ началось с ремонта и достройки немногих кораблей, оставшихся от бывшего Российского императорского флота.

К середине 20-х годов в Балтийском флоте в строю, а также в достройке и ремонте на петроградских заводах числилось всего лишь немногим более двух десятков кораблей, в том числе линкоры «Парижская коммуна», «Марат» и «Октябрьская революция», крейсера «Профинтерн» и «Аврора», двенадцать эскадренных миноносцев типа «Новик» («Карл Маркс», «Энгельс», «Карл Либкнехт», «Ленин», «Сталин», «Яков Свердлов», «Калинин», «Войков», «Володарский», «Урицкий», «Куйбышев», «Артем») и несколько подводных лодок типа «Барс»[7].



Эскадренный миноносец типа «Новик» — «Ленин».

В состав Черноморского флота к концу 20-х годов вступили пять эсминцев типа «Новик» («Фрунзе», «Дзержинский», «Шаумян», «Железняков», «Незаможник») и два крейсера («Коминтерн», «Червона Украина»), которые удалось отремонтировать и достроить. В 1929/30 гг. из состава и без того малочисленного Балтийского флота на Черное море перешли линкоры «Парижская коммуна» и крейсер «Профинтерн» («Светлана»).

В 1932 г. на Черном море после модернизации и достройки вступил в строй крейсер «Красный Кавказ» («Адмирал Лазарев»).

Позднее также из состава Балтийского флота на север были направлены эскадренные миноносцы типа «Новик», «Карл Либкнехт», «Куйбышев» и «Урицкий», а на Дальний Восток

[7] Цветков И. Ф. Эскадренный миноносец «Новик». — Л.: Судостроение, 1981. — С. 179—187.

— «Сталин» и «Войков».

Началу строительства новых кораблей РККФ предшествовала длительная и довольно бесплодная дискуссия сторонников оборонительного (так называемого «москитного») флота и приверженцев мощного океанского флота. Поскольку средства на строительство кораблей были весьма ограниченными, верх одержали сторонники прибрежного «москитного» флота и стратегии «малой войны».

В результате в основу первой советской программы военного кораблестроения, утвержденной Советом Труда и Обороны 26 ноября 1926 г., легла оборонительная военно-морская доктрина, предусматривавшая создание легких сил прибрежного действия.

Эта шестилетняя программа военного кораблестроения, с одной стороны, отражала положения теории оборонительной (так называемой «малой войны»), но с другой — неадекватно оценивала уровень производственной базы судостроения в стране, что явилось причиной неоднократного ее пересмотра в сторону сокращения. В окончательном виде она была запланирована на 1926/27—1929/30 гг. и предусматривала финансирование в два этапа. В первую очередь предполагалось построить шесть торпедных катеров, восемь сторожевых кораблей и шесть подводных лодок, а также достроить и восстановить несколько старых кораблей. Вторая очередь судостроительной программы по количеству кораблей превышала первую и включала десять сторожевых кораблей, тридцать торпедных катеров и шесть подводных лодок.

Но реализация даже этой небольшой программы была связана с огромными трудностями. За годы революции, гражданской войны и иностранной интервенции судостроительные заводы и верфи страны были разорены — станочный парк и ценное сырье расхищены, многие квалифицированные рабочие и инженеры умерли от болезней и голода, были расстреляны органами ВЧК или погибли на фронтах гражданской войны. Заводы «Наваль» и «Руссуд» на юге России, в Николаеве и Севастополе разграбили немцы, судостроительные предприятия в Прибалтике оказались за пределами страны, казенные заводы — Балтийский и Адмиралтейский — были фактически остановлены и не работали в течение нескольких лет. Еще хуже обстояло дело с предприятиями, ранее поставлявшими котлы, механизмы, трубопроводы, рулевые машины, чугунное и стальное литье, электрические машины и другое оборудование для судов. Производственные связи между ними были нарушены, топливо и сырье отсутствовали.

В результате к 1931—1933 гг. удалось ввести в строй только корабли первой очереди и перевыполнить программу в целом по строительству торпедных катеров — их построили пятьдесят шесть единиц. Корабли же второй очереди перекочевали в программу военного кораблестроения первой пятилетки 1929—1933 гг.

Строительство новых надводных кораблей по этой программе началось с создания торпедных катеров. 17 июля 1929 г. в состав РККФ включили головной торпедный катер серии ГАНТ-5 («Глиссер Андрея Николаевича Туполева — Пятый»), сокращенно Г-5. В акте приемной комиссии говорилось: *«Комиссия ВМС считает, что торпедный катер ГАНТ-5 является лучшим торпедным катером из всех существующих...»* [8]. При водоизмещении 14 т Г-5 развивал скорость свыше 55 узлов (около 102 км/ч). Радиус его действия превышал 300 миль (555 км), а на вооружении были две торпеды калибром 450 мм и пулемет ДА-1. После модернизации в 30-х годах Г-5 получил торпеды калибра 533 мм и еще один пулемет. Его экипаж состоял из пяти человек.

Боевые возможности торпедных катеров этого типа в полной мере раскрылись в период Великой Отечественной войны.

...Полярной ночью 22 декабря 1943 года две группы катеров Г-5, ведомые капитаном 2 ранга В. Чекуровым и старшим лейтенантом А. Шабалиным, в районе бухты Берлевог были наведены авиаразведкой на конвой противника, шедший в порт Киркенес. Три крупных транспорта двигались в охранении эсминца, шести сторожевых кораблей и десяти катеров-охотников за подводными лодками. Впереди конвоя шли четыре тральщика. Командир одного из катеров Георгий Паламарчук на большой скорости направляет свой корабль в

---

[8] Сорокин А. И., Краснов В. Н. Корабли проходят испытания. — Л.: Судостроение, 1985. — С. 133.

просвет между тральщиками и эсминцем и с дистанции в два кабельтова (370 метров) наносит удар обеими торпедами. Фашистский эскадренный миноносец разламывается на две части и мгновенно тонет. Второй наш катер отправляет на дно транспорт противника. Опомнившись, фашисты перестроили ордер и продолжили путь. И вдруг сквозь строй сторожевых кораблей пронесся еще один Г-5 — катер Александра Шабалина. Торпеды понеслись к сторожевикам, и два взрыва сотрясли воздух.

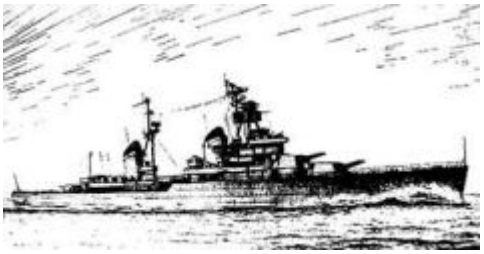
Вскоре Александру Шабалину и Георгию Паламарчуку присвоили звания Героев Советского Союза.

На Балтийском море в 1931—1932 гг. в строй вступили шесть новых сторожевых кораблей. Ветераны помнят их под названием «дивизион плохой погоды» — «Вихрь», «Гроза», «Смерч», «Тайфун», «Ураган» и «Циклон».

На смену устаревшим и вконец изношенным подводным лодкам типа «Барс» пришли новые подводные лодки типа «Декабрист», вступившие в строй в 1930—1931 гг. («Декабрист», «Народоволец», «Красногвардеец», «Революционер», «Спартаковец», «Якобинец»). Эти корабли, как и торпедные катера Г-5, приняли активное участие в Великой Отечественной войне.

Последующие советские программы военного кораблестроения не имели самостоятельных наименований и финансирования. Они включались в пятилетние планы развития народного хозяйства страны, а средства на их реализацию отпускались Народному Комиссариату Судостроительной промышленности.

Индустриализация страны в 30-х годах, проведенная партийным руководством за счет варварского ограбления деревни и снижения уровня жизни народа, а также милитаризация экономики быстро дали свои результаты — резко увеличились выплавка чугуна и стали, производство цветных металлов, добыча угля и нефти. Это дало возможность, забыв об оборонительной доктрине, в годы довоенных пятилеток перейти к постройке крупных надводных кораблей и океанских подводных лодок.



Крейсер «Киров».

Первым крупным военным кораблем, построенным в советское время, стал крейсер «Киров». При его проектировании и строительстве для оказания технической помощи пришлось привлечь итальянских кораблестроителей — сказались репрессии 20-х и 30-х годов.

Крейсер «Киров» вступил в строй 23 сентября 1938 г. В те годы он считался одним из лучших легких крейсеров в мире. При водоизмещении 9436 т он имел длину 191,3 м, ширину 17,6 м и осадку 7,2 м, «Киров» при мощности механизмов 110000 л. с. развивал скорость 35,5 узла (около 64,8 км/ч), а орудия его главного калибра — три трехорудийные башни со 180-мм пушками могли поражать противника на расстоянии 36 км (194 каб). На крейсере были также установлены восемь 100-мм универсальных орудий, а от нападения с воздуха его защищали десять 37-мм зенитных автоматов и восемь крупнокалиберных зенитных пулеметов. Корабль также имел два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата и мог принять на борт 90 якорных мин заграждения. Для ведения разведки и корректировки огня «Киров» располагал одной катапультой и двумя гидросамолетами. Его экипаж составляли 872 моряка.

При прорыве кораблей КБФ из Таллинна в Ленинград 28—29 августа 1941 г. «Киров» шел под флагом командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца. Один за другим пикировали на «Киров» фашистские самолеты. Прицельным огнем зенитчиков врага отгоняли, но

ненадолго. За первой волной фашистских самолетов следовала вторая, и так без перерыва — почти до самого Кронштадта.

«Киров» отбил атаки 52 самолетов, но ни одна из 80 бомб, сброшенных на крейсер, к счастью, не достигла цели. 29 августа «Киров» стал на якорь в Кронштадте, а 4 сентября его артиллерия уже вела огонь по немецким войскам, рвавшимся к Ленинграду.

В сентябре 1941 г. более ста моряков крейсера покинули палубу корабля, чтобы защищать Ленинград в морской пехоте. 21 сентября 1941 г. крейсер в течение всего дня вел непрерывный бой с фашистской авиацией. «Юнкерсы» шесть раз налетали на корабль волнами по 50—70 самолетов с четырех направлений, обрушивая на «Киров» и стоящие рядом суда сотни бомб. И на этот раз атаки были отбиты огнем корабельных зенитчиков, сумевших сбить один «юнкере». С 1 сентября по 23 октября 1941 г. крейсер «Киров» выпустил из орудий главного калибра около 500 снарядов по врагу, а его зенитная артиллерия сбила три и подбила двенадцать «Юнкерсов».

Весной 1942 г., когда «Киров» стоял в Неве, немецкое командование предприняло операцию «Айсштосс» («Ледовый удар») с целью уничтожения вмерзших в лед кораблей КБФ. В течение 28 марта — 30 апреля по ним наносились комбинированные удары авиацией и артиллерией. 24 апреля в крейсер попали две 250-килограммовые бомбы и один крупнокалиберный снаряд. На корабле начался пожар, стали рваться зенитные боеприпасы, но через 45 минут огонь удалось потушить. Одновременно на корабле были выведены из строя все 100-мм орудия, повреждены кормовая труба и грот-мачта, разрушено отделение вспомогательных котлов и камбуз, восемьдесят два человека погибли, а сорок два получили ранения. Но уже через два месяца «Киров» снова вернулся в строй, продолжая сражаться с фашистами.

За годы Великой Отечественной войны он провел более 300 боевых стрельб. Его снарядами уничтожены тысячи фашистских солдат, сотни автомашин с боеприпасами и снаряжением, подавлены десятки артиллерийских батарей противника. 27 февраля 1943 года «Киров» первым из надводных кораблей Балтийского флота был награжден орденом Красного Знамени.

После войны, пройдя модернизацию, «Киров» еще долгие годы нес службы в составе КБФ. В 1965 г. он стал учебным кораблем, на котором проходили корабельную практику курсанты высших военно-морских училищ. В 1980 году в состав Северного флота вошел новый, атомный ракетный крейсер «Киров». Артиллерийские же башни старого корабля установлены как реликвии на набережной в Петербурге.

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом
Адмирал Флота Советского Союза
КУЗНЕЦОВ Николай Герасимович (1904—1974)

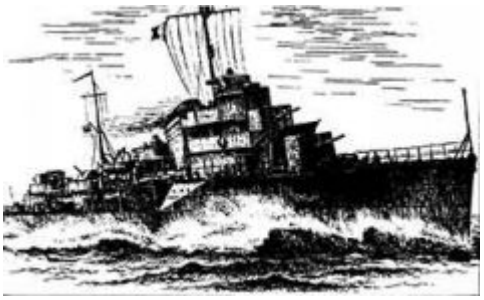
К началу Великой Отечественной войны в строй вступили три крейсера, подобных «Кирову», — «Максим Горький», «Ворошилов» и «Молотов», а к 1944 г. — еще два — «Каганович» и «Калинин».

За годы предвоенных пятилеток надводный флот пополнился также тремя лидерами эскадренных миноносцев типа «Ленинград», тремя лидерами типа «Минск» и лидером «Ташкент», построенным в Италии. В строй вступило значительное число эскадренных миноносцев типа «Гневный» (21 единица) и «Сторожевой» (11 единиц). В первые месяцы войны закончили приемные испытания еще четырнадцать эскадренных миноносцев.

Таким образом к началу Великой Отечественной войны ВМФ располагал внушительными надводными силами. В его составе было более 500 надводных боевых кораблей различных классов: три линейных корабля, семь крейсеров, 56 лидеров и эскадренных миноносцев, 22 сторожевых корабля, 62 тральщика, 12 минных заградителей, 290 торпедных катеров, 92 сторожевых катера и охотника за подводными лодками и другие корабли.

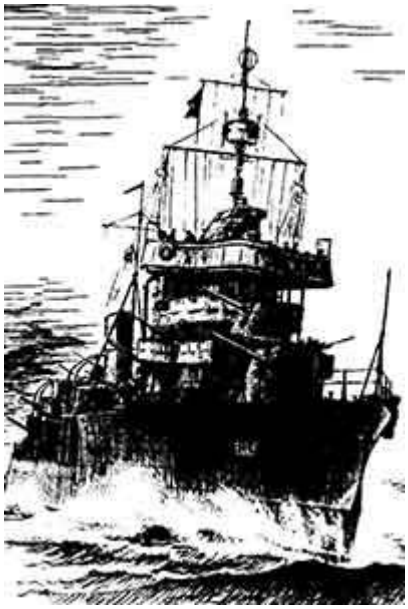
В ходе войны флот высадил на побережье, занятое неприятелем, более 110 оперативных и тактических десантов, обеспечивал оборону внутренних и внешних морских, а также речных коммуникаций, по которым перевезено 112 млн. тонн военных и народно-хозяйственных грузов. Флот надежно прикрывал с моря от ударов кораблей противника фланги сухопутных войск, оказывал огневую поддержку в обороне и наступлении войскам приморских портов, решал многие другие задачи. Для их выполнения надводные корабли совершили тысячи боевых походов, участвовали в многочисленных столкновениях с морскими силами, самолетами и подводными лодками гитлеровцев, в прорывах через минные поля. В годы войны тральщики обеспечивали безопасность плавания на рейдах своих военно-морских баз и на подходах к ним, а после войны полностью устранили минную опасность в Балтийском, Баренцевом и Черном морях, на Волге и Дунае.

Гвардейскими стали крейсера «Красный Кавказ» и «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Вице-адмирал Дрозд», «Гремящий» и «Сообразительный», тральщики «Гафель» (Т205), «Защитник», Т-278 и Т-281, минные заградители «Ока» и «Охотск», мониторы «Свердлов» и «Сун-Ят-сен», канонерские лодки «Красная Звезда» и «Пролетарий», сторожевые корабли «Метель» и СКР-2, сторожевой катер СКА-065.



Гвардейский эскадренный миноносец «Гремящий»

Орденом Красного Знамени награждены линейные корабли «Октябрьская революция» и «Севастополь»; крейсера «Ворошилов», «Киров» и «Максим Горький»; лидер эсминцев «Баку»; эскадренные миноносцы «Куйбышев», «Грозный», «Громкий», «Войков», «Беспощадный», «Бойкий», «Железняков», «Незаможник»; сторожевой корабль «Киров», тральщики Т-32, Т-110, Т-525 и Т-275; базовые тральщики «Арсений Расскин», «Мина», «Трал» и «Щит»; канонерские лодки «Красная Абхазия», «Чапаев» и «Усыскин»; большие охотники за подводными лодками БО-303 и БО-305.



Лидер эсминцев «Баку».

Многие соединения торпедных катеров, больших и малых охотников за подводными лодками, тральщиков, сторожевых катеров и другие удостоились награждения орденами Красного Знамени, Ушакова, Нахимова и заслужили почетные наименования[9].

Эскадренный миноносец «Степенный».

В конце 30-х годов на советских верфях были заложены линейный корабль типа «Советский Союз» и тяжелый крейсер типа «Кронштадт», но достроить их помешала война. К реализации ряда других проектов, разработанных в предвоенные годы, вообще не приступали. К ним, в частности, относятся проект легкого крейсера типа «Чапаев» и проект эскадренного миноносца «30-бис» с башенной 130-мм артиллерией. К постройке кораблей по этим уже готовым проектам и приступили сразу же после окончания войны.

---

[9] Хорьков Г. И. Советские надводные корабли в ВОВ. — М.: Воениздат, 1981. Форзац.

Линейный корабль «Советский Союз».

За 5 лет (1949—1953 гг.) флоту были сданы 70 крупных боевых кораблей. Новыми среди них были эсминцы проекта 56.

Дальнейшим развитием крейсеров типа «Чапаев» явились крейсера типа «Свердлов». Крейсер «Свердлов», спущенный на воду в 1950 г., при водоизмещении 15450 т имел длину 210 м, ширину 21,6 м и осадку 7,5 м. При мощности механизмов 130000 л. с. он развивал скорость 34 узла (63 км/ч). Вооружение крейсера составляли двенадцать 152-мм орудий в четырех башнях, шесть 100-мм универсальных спаренных артиллерийских установок, тридцать два ствола 37-мм зенитной артиллерии и два пятитрубных торпедных аппарата калибром 533 мм. Крейсер мог принимать на борт 250 мин. По своей архитектуре это был один из красивейших кораблей мира.

В 50-х годах были построены крупные серии крейсеров типа «Свердлов», в том числе «Адмирал Ушаков», «Адмирал Нахимов», «Адмирал Сенявин», «Александр Невский», «Октябрьская революция» и др.; а также башенных эскадренных миноносцев. В этот же период в строй вступило большое количество сторожевых кораблей типа «Ягуар», торпедных катеров проекта 183 и тральщиков.

Эскадренный миноносец «Вдохновенный».

Таким образом, в первый послевоенный период строительство флота шло по пути создания тех же классов боевых кораблей, которые строились накануне и в ходе войны, но с улучшенными тактико-техническими характеристиками.

60-е годы ознаменовались массовым принятием на вооружение во всех флотах мира боевых кораблей, имеющих в качестве основного оружия крылатые ракеты класса «корабль-корабль». Одновременно резко возрастает роль подводных лодок как главной ударной силы флотов. Это не могло не привести к появлению новых классов боевых кораблей — носителей крылатых ракет и кораблей, специально предназначенных для борьбы с подводными лодками.

Большой противолодочный корабль.

В советском ВМФ такими кораблями стали ракетные крейсера типа «Варяг» и большие противолодочные корабли, которые на первых этапах своего развития мало чем отличались от таких многоцелевых кораблей, как прежние эскадренные миноносцы. Одновременно появились малые ракетные корабли и ракетные катера, которые строились в корпусах торпедных катеров.

Ракетный крейсер типа «Варяг».

В конце 60-х годов подводные лодки ВМС США с атомными энергетическими установками (АЭУ), вооруженные межконтинентальными ракетами с ядерными боеголовками, выходят в океан и становятся практически неуязвимыми. Для борьбы с ними с целью предупреждения нанесения ядерного удара в советском ВМФ создаются оперативные соединения противолодочных кораблей, которые стали нести боевое дежурство в выявленных районах патрулирования ударных подводных лодок (вероятного противника).

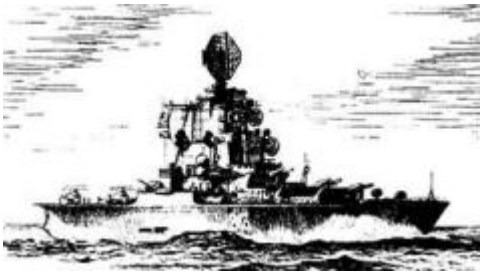
Длительное пребывание в море в отрыве от своих баз, требования быстрого обнаружения подводных лодок и последующего поддержания с ними надежного контакта для возможности эффективного уничтожения, а также необходимость самозащиты в автономном плавании послужили резким толчком к качественному изменению тактико-технических характеристик противолодочных кораблей.

На вооружении ВМФ появляются новые типы противолодочных кораблей с большой автономностью плавания, оснащенных эффективными гидроакустическими средствами, мощным противолодочным оружием и крылатыми ракетами. Дальнейшим развитием противолодочных кораблей стало создание противолодочных крейсеров.

Для авиационного прикрытия оперативных соединений противолодочных кораблей и придания им боевой устойчивости потребовались новые для советского ВМФ классы кораблей — ими стали авианесущие крейсера и тяжелые авианесущие крейсера. Одновременно получили дальнейшее развитие (как ударные корабли надводных сил) ракетные крейсера.

Такова до недавнего времени была логика мышления, определявшая развитие надводных сил советского ВМФ, мышления, которое трудно отвергнуть одним махом, но приведшего, как известно, к невероятным военным расходам, которых не смогла выдержать экономика.

25 декабря 1967 года в состав Черноморского флота вошел головной корабль принципиально нового типа — противолодочный крейсер (ПКР), основное вооружение которого составили 14 противолодочных вертолетов Ка-25, новейший противолодочный ракетный комплекс (ПЛРК) «Вихрь» — 1х2 ПУ, два пятитрубных 533-мм торпедных аппарата и две реактивные бомбовые установки с дальностью стрельбы 6000 м (РБУ-6000). Зенитное вооружение имеет в своем составе универсальный зенитный ракетный комплекс «Шторм» (УЗРК 2х2 ПУ) и две спаренные 57-мм артиллерийские установки. Водоизмещение стандартное — 11300 т, скорость полного хода 29 узлов (ок. 54 км/ч), дальность плавания 18 узловым ходом 6000 миль (11100 км). Экипаж — 541 человек. Крейсер получил название «Москва».



Противолодочный крейсер «Москва».

Осенью 1969 года в состав ВМФ (также ЧФ) вошел второй корабль этого типа — «Ленинград». Оба ПКР совершили немало дальних походов и боевых служб.

В 1990 году «Ленинград» был выведен из боевого состава ВМФ. «Москва» после более чем 30-летней службы также выведена из боевого состава ВМФ. Сейчас флагманом Черноморского флота стал РКР проекта 1164, получивший название «Москва» (первоначально имел название «Слава»).

«Москва» положила и начало использованию палубных самолетов, на корабле оборудовали специальную площадку для самолетов вертикального взлета и посадки (СВВП). Именно здесь 18 ноября 1972 года Як-36М впервые в истории нашего ВМФ произвел посадку на палубу.

На основе опыта проектирования, строительства и эксплуатации вертолетоносцев приступили к созданию авианесущего крейсера многоцелевого назначения. Первым таким кораблем стал «Киев», который вошел в строй в декабре 1975 года. Он имел на вооружении 16 крылатых самонаводящихся ракет «Базальт» с дальностью стрельбы 500 км. На борту располагались 36 летательных аппаратов (штурмовики и вертолеты Ка-25 в противолодочном и поисково-спасательном варианте), основными из которых являлись самолеты ВВП «Як-38». Они и стали главным оружием корабля, хотя эти «яки» были неудачными по своей конструкции, с малым радиусом действия и слабым вооружением, а потому значительно уступали подобному типу самолетов английского производства «Харриер». Противовоздушную оборону крейсера обеспечивали четыре спаренные установки зенитных управляемых ракет, две спаренные 76-мм установки и восемь 6-ствольных 30-мм автоматов. Энергоустановка — котлотурбинная, суммарной мощностью около 200000 л. с. Водоизмещение 41400 т.

После «Киева» в состав ВМФ в сентябре 1978 года принят еще один подобный корабль — «Минск». Тяжелый авианесущий крейсер (ТАКР) — так стали с того времени именовать этот класс кораблей. «Минск» летом 1979 года пришел на Тихоокеанский флот. Изменение требований к размещению самолетов в ангаре позволило увеличить общую численность летательных аппаратов более чем в 1,5 раза, убрали торпедные аппараты, заменили гидроакустические станции на более совершенный комплекс, то же было проделано со средствами РЭБ.

Третьим кораблем «авианосной» серии стал «Новороссийск», вступивший в состав ВМФ в августе 1982 года и перешедший на Тихоокеанский флот в феврале 1984 года. Четвертым нашим кораблем-авианосцем, но также с усовершенствованиями, является «Баку», принятый флотом в январе 1987 года, а на следующий год перешедший на Север. В 1991 году корабль вполне заслуженно получил название «Адмирал Флота Советского Союза Горшков», так как Сергей Георгиевич принимал самое активное участие в создании авианесущих кораблей. Однако всем этим уникальным авианесущим кораблям не суждено было использовать свой огромный боевой потенциал и отслужить положенный им срок службы. Причиной тому явилось начатое так называемое реформирование ВМФ, которое из-за отсутствия финансирования сводилось к сокращению боевого состава флота. ТАВКР «Киев», «Минск» и «Новороссийск» в 1992—1993 гг. выведены из состава ВМФ и проданы на металлолом. Четвертый корабль «Адмирал Флота Советского Союза» находится с 1993 г. в ремонте. Планируется его продажа Индии.

Так шаг за шагом мы подбирались к авианосцу с авиацией горизонтального (в обиходе —

нормального) взлета и посадки. Как бы логическим результатом этого и стало создание пятого, уже принципиально нового корабля — тяжелого авианесущего крейсера, теперь уже имеющего сокращенное название ТАВКР, успевшего сменить четыре имени: при закладке в сентябре 1982 года — «Рига»; 26 ноября 1982 года — «Леонид Брежнев»; с 11 августа 1987 года — «Тбилиси». Наконец с 1 января 1991 года корабль получил нынешнее имя «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Произошло это уже после полной реабилитации опального флотоводца и посмертном восстановлении его в прежнем звании. «Кузнецов» — самый большой корабль ВМФ России. В его строительстве участвовали сотни заводов практически всех республик бывшего СССР, специалисты более 800 профессий. Длина корабля — 304,5 м, ширина полетной палубы — 72 м, высота от киля до клотика 27 этажей; водоизмещение 55000 т. Количество летательных аппаратов — 50 машин (Су-27к, МиГ-29к, может принимать СВВП Як-41м). Скорость полного хода 32 узла (59 км/ч). Экипаж ТАВКР без летно-технического состава — 2100 человек.

Помимо головного «Кузнецова», в Николаеве заложили (1985 и 1988 годы) еще два подобных корабля «Варяг» и «Ульяновск». На последнем планировалась атомная энергетическая установка. Предполагались значительно большие размерения и размещение до 80 самолетов и вертолетов. Советский атомный авианосец так и не был построен. В январе 1992 года его строительство законсервировали, а в феврале уже начали демонтаж.

«Варяг» продолжали строить и после распада Советского Союза, и он имел готовность порядка 70 процентов. Корабль стал собственностью Украины и в 1999 г. был продан на металлолом.

В чем преимущества таких кораблей, как «Кузнецов»? С ТАВКР «Кузнецов» впервые началось использование надежных самолетов большого радиуса действия. Кроме того, крейсер вооружили вертолетами Ка-27 и ударным ракетным комплексом «Гранит», значительно большей эффективности, чем «Базальт». Полетная палуба ничем не уступает береговому аэродрому, имеет 3 взлетные полосы (две длиною 90 м и одна 180 м).

Наш флот переживает тяжелейшие времена, он стареет, с 1991 года заложены лишь несколько кораблей. Однако отсутствие сиюминутной угрозы для страны вовсе не означает, что она не может возникнуть в ближайшем будущем. А ведь потеря крупных кораблей невосполнима в короткие сроки и даже десятилетия. А вот американцы и их партнеры по НАТО не собираются уменьшать мощь своих ВМС. Администрация Клинтона считает, что в составе ВМС даже после сокращения флота должно постоянно находиться 12 авианосно-ударных групп (такие группы, согласно новой терминологии, называются экспедиционными силами флота).

К сожалению, из-за экономического кризиса в России сложилась совершенно другая ситуация, хотя геополитическое положение нашей страны диктует необходимость иметь боеспособные военно-морские силы. Уже накануне 300-летия Российского флота у нас не осталось боеготовых авианесущих кораблей, кроме одного «Адмирала Флота Советского Союза Кузнецова».

Корабли строятся не на века, каждому из них отмерен свой срок. Американским линкорам типа «Айова», например, суждено было служить около 50 лет, многим авианосцам ВМС США — за тридцать. «Киеву» судьба отпустила всего два десятилетия, его младшим братьям «Минску» и «Новороссийску» и того меньше. Они ушли на корабельные кладбища задолго до расчетного срока, не испытав на себе выздоравливающего влияния капитального ремонта и модернизации, на много лет продлевающих жизнь боевых кораблей. Изыскав колоссальные средства на постройку авианесущей «эскадры», государство оказалось не в состоянии их сохранить. Оно само рухнуло, и под его обломками была погребена приоритетная программа развития надводных кораблей, способных раскрыть воздушный «зонтик» прикрытия над силами флотов в море.

В то время, когда Россия осталась с единственным ТАКР, в США достраиваются два атомных авианосца типа «Нимитц», которые придут на смену выслужившим свой срок «океанским аэродромам». Но, несмотря на это, жизнь некоторых «ветеранов» в ВМС США составляет 25 и более лет, как, например, у многоцелевого авианосца «Корал Си». Но даже и такие корабли, прошедшие не одну модернизацию, американцы не пускают на «иголки», ВМС стремятся приберечь старые авианосцы «на всякий случай». Они переведены в резерв с

сохранением до трети личного состава. Богатым американцам не понять россиян, которые живут в нищете, но легко расстаются с дорогостоящими кораблями.

А ведь авианосцы — это самые сложные инженерные сооружения в судостроении, требуют не только гигантского финансирования, но и длительного времени на их создание. Приведу пример. Проектирование «Кузнецова» началось в 70-х годах, заложен он был 1 сентября 1982 года, спущен на воду 5 декабря 1985 года, а вступил в строй только 25 декабря 1990 года.

Крейсер уже девять лет находится в составе Северного флота. Но за это время он лишь раз выходил в Средиземное море на боевую службу и несколько раз в Баренцево море для участия в учениях.

Сейчас «Адмирал Кузнецов» готовится на боевую службу. Да, ныне нередко раздаются голоса о ненужности авианосного флота для России. Но следует быть реалистами, видеть будущие очаги войн и твердо помнить, что страна, не владеющая морской силой или почему-либо утратившая ее, отрешается от участия в решении мировых проблем, лишается уверенности в своей независимости и безопасности в зонах, прилегающих к океанам и морям.

Одновременно с проектированием и строительством ТАВКР в Советском Союзе продолжились работы по совершенствованию боевых качеств ударных ракетных крейсеров.

Дальнейшим развитием класса ракетных крейсеров явилось создание серии новых ракетных крейсеров типа «Слава».

Название «Слава» в истории русского флота носили несколько кораблей. Это 16-пушечный фрегат, отличившийся в войне 1768—1774 годов с Турцией, в конце XVIII века его сменил 38-пушечный фрегат, охранявший воды Балтики, а в годы 1-й мировой войны с кораблями германского флота сражался линейный корабль «Слава».

Крейсер «Слава» вступил в строй в январе 1983 г. Водоизмещение — 11 тысяч тонн, скорость — более 30 узлов. По своим боевым возможностям «Слава» намного опережает аналогичные корабли других стран такого же класса. Ракетные комплексы «корабль-корабль», зенитные системы ПВО и ПРО, артиллерийские установки, реактивные системы непрерывного огня и ближнего боя, торпедные аппараты — все это делает «Славу» мощным современным ударным кораблем.

На крейсерах этого типа значительно улучшена обитаемость, т. е. комплекс условий жизни и деятельности экипажа на корабле обеспечивает сохранение его здоровья и работоспособности при плавании в любых климатических зонах Мирового океана. Предусмотрено удобное размещение экипажа на боевых постах и в жилых помещениях.

У личного состава есть все, что необходимо для нормальной жизни и отдыха во время длительных морских походов: теле— и радиоузлы, медчасть, библиотека, кинозал, прачечная, пекарня, парикмахерская, спортзал и даже сауна. Команда крейсера — около пятисот человек, из которых свыше шестидесяти — офицеры.

Как уже было сказано, после вывода из боевого состава ВМФ вертолетоносца Черноморского флота «Москва», крейсер «Слава» принял его название и ныне является флагманом Черноморского флота.

Родоначальником следующего поколения ракетных кораблей стал крейсер «Киров». Его главная энергетическая установка обеспечивает практически неограниченную дальность плавания. «Киров» — первый боевой надводный корабль ВМС с ядерной энергетической установкой. В 1980 году он прошел испытания и в марте 1981 года вошел в состав Северного флота. Его водоизмещение 24300 т, что в 2,3 раза превышает водоизмещение американского атомного крейсера типа «Вирджиния» (11000 т) и в 1,4 раза — «Лонг Бич» (17000 т). На советских атомоходах энергетическая установка включает два реактора, две паровые турбины мощностью по 70 тыс. л. с. каждая. В резервном варианте турбины получают пар от двух автоматизированных паровых котлов, работающих на органическом топливе. Крейсер развивает полную скорость более 30 узлов (55 км/ч), под котлами — не менее 14 (30 км/ч). Главное оружие — противокорабельный ракетный комплекс большой дальности, состоящий из 20 пусковых установок (ПУ) комплекса «Гранит», 12х8 ПУ для зенитных управляемых ракет средней дальности Форт (96 ракет); 2х2 ПУЗУР Оса (40 ракет); 1х2 ПУ ракетно-противолодочного комплекса «Метель» (10 ракет); 2х2 артустановки среднего и 8х1

малого калибра; 2х6 и 1х2 реактивные бомбовые установки. Автономность по запасам продовольствия — 60 суток. Солидны и размерения атомохода: длина 252 м, ширина 28,5 м, осадка 10 м. На корабле базируются три вертолета в поисково-спасательном, противолодочном и других вариантах. Для этого предусмотрен подпалубный ангар, погреба боезапаса, подъемник и взлетно-посадочная площадка. Радиоэлектронное вооружение включает специализированные ЭВМ, автоматизированные системы управления оружием и техническими средствами, радиолокационные станции различного назначения, комплексы связи и т. п. Таким образом, атомные крейсера типа «Киров» вобрали в себя практически все новинки боевых и технических средств, созданных в последние годы. За счет автоматизации и компьютеризации процессов управления оружием и техническими средствами резко сократилась численность личного состава: 610 человек (из них 82 офицера). Вспомним, что на немного большем по водоизмещению (26692 т) линейном корабле «Октябрьская революция» экипаж был больше в два раза (1277 человек).

Вслед за крейсером «Киров» 31 октября 1984 года вошел в строй атомный крейсер «Фрунзе» (7 декабря того же года вошел в состав Тихоокеанского флота), а 21 апреля 1989 года в состав Северного флота вошел третий крейсер этого проекта — «Калинин».

Артиллерийское оружие головного корабля — две одноорудийные 100мм автоматические установки с радиолокационной системой управления. Начиная со второго корабля на них вместо двух «соток» стали размещать одну двухорудийную 130-мм артустановку. На «Кирове» и «Фрунзе», как и на «Славе», в качестве средств ближней самообороны служат восемь 30-мм шестиствольных автоматов. На «Калинине» вместо этого оружия установлены два новых ракетно-артиллерийских комплекса самообороны. Каждый из них включает РЛС обнаружения целей и три боевых модуля. В модуле на общей платформе смонтированы две 30-мм шестиствольные пушки, восемь контейнерных пусковых ЗУР и РЛС управления огнем.

Противолодочное вооружение головного крейсера включает современный автоматизированный гидроакустический комплекс, противолодочный ракетный комплекс в составе двухконтейнерной наводящейся по углу в двух плоскостях пусковой установки и радиокомандной системы управления.

Два 533-мм пятитрубных торпедных аппарата размещены, как и на «Славе», внутри корпуса корабля. Стрельба осуществляется через бортовые лацпорты, которые по-походному закрыты ставнями.

На втором и последующих крейсерах вместо противолодочного ракетного комплекса и торпедных аппаратов установлен новый универсальный ракетно-торпедный комплекс. Его однотрубные пусковые установки (по пять на борту) используют для стрельбы ракета-торпеды, так и обычные торпеды.

Набор противолодочных средств дополняют реактивно-бомбовые установки РБУ, основное назначение которых на этих кораблях — поражение атакующих их торпед. Начиная с третьего корпуса на атомных крейсерах устанавливают новый комплекс РБУ противоторпедной защиты. Таким образом, атомные крейсера типа «Киров» вобрали в себя всю номенклатуру боевых и технических средств, созданных в последние годы. В начале октября 1995 г. произошло по нынешним меркам историческое событие в жизни Российского Военно-Морского Флота: от стенки Балтийского завода, ныне ставшего акционерным обществом, отошел тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий» (см. форзац).

Биография крейсера отражает все перипетии нашего непростого времени. Заложенный в апреле 1986-го и первоначально названный «Юрий Андропов», он ровно через три года был спущен на воду. Но швартовые испытания начались лишь спустя пять с половиной лет — в октябре 1994 года. Почти два года уникальный крейсер простоял практически мертвым, кое-кто еще до развала Советского Союза начал поговаривать о том, что крейсер надо разрезать «на иголки». Только после доклада специальной комиссии министр обороны и Коллегия Минобороны в начале 1993 года приняли твердое решение завершить его строительство, хотя сделать это было неимоверно трудно. В мае 1995 года крейсер смог участвовать в главном морском параде, посвященном 50-летию Великой Победы.

В соответствии с Указом Президента России крейсера «Киров», «Калинин», «Фрунзе» и «Юрий Андропов» в 1992 году соответственно переименованы в «Адмирал Ушаков»,

«Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев» и «Петр Великий».

Сейчас часто задают вопрос: нужны ли нам атомные надводные корабли и целесообразно ли развивать их далее?

Пока на это трудно однозначно ответить, учитывая резкое сокращение ассигнований на содержание и строительство ВМФ, а также отношение общественности к атомной энергетике.

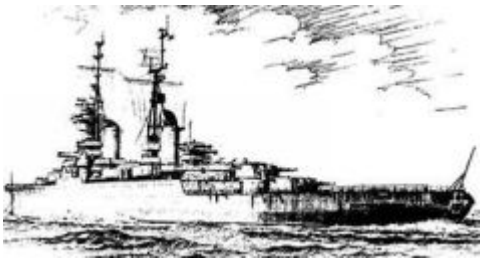
Но это не означает, что у атомоходов нет будущего. Опыт их создания и эксплуатации у нас и за рубежом показал, что внедрение атомных энергетических установок на надводных кораблях дало резкий скачок их боевых возможностей.

А современный уровень развития науки и техники позволяет в значительной степени повысить безопасность эксплуатации АЭУ. К примеру, хотя США и прекратили строительство атомных крейсеров еще в 1981 году и их нет сейчас в американских программах кораблестроения, однако в боевом составе ВМС находится девять таких кораблей. А семь новейших атомных авианосцев планируют дополнить еще тремя, первый из которых уже вошел в строй.

Нам следует учесть недостатки программ строительства флота недавнего прошлого: излишнее количество типов кораблей одного и того же класса, что вело к удорожанию ВМФ. Сегодня такое недопустимо. Кроме того, необходимо сохранить и развивать оставшуюся на территории России лучшую часть кораблестроительной промышленности.

России нужен по-настоящему мощный флот, что далеко не тождественно числу кораблей.

В формировании облика будущего Военно-Морского Флота России еще немало нерешенных проблем, хотя за последние годы уже сформировались четкие планы по целому ряду направлений его строительства. Определенная линия намечена в отношении многоцелевых атомных и дизельных подводных лодок, морских стратегических сил и сил общего назначения. По опыту строительства атомного крейсера «Петр Великий», основные силы решено сосредоточить на постройке и доведении до полной боеготовности нескольких наиболее значимых кораблей с высокой степенью готовности. Среди них уже вошедший в строй большой противолодочный корабль «Адмирал Чабаненко», который по своему оснащению называют кораблем XXI века, многоцелевая подводная лодка, эсминец «Александр Невский» и ряд других кораблей. Большого внимания требуют развитие флотской инфраструктуры, а также обеспечение действий флота средствами разведки, связи, боевого управления. Ядро флота — это корабли, их оружие, ударная морская авиация. Но все более важной составляющей становится то, что обеспечивает эффективность применения этого оружия.



Крейсер «Октябрьская революция».

Мы отметили 300-летие основания регулярного отечественного военного флота. В эту историческую дату на фоне его богатой и непростой истории особо отчетливо просматривается вклад каждого поколения в дело сохранения, развития и укрепления морской мощи нашей державы. Наш Военно-Морской Флот, созданный ценой великих усилий всего народа, сейчас на распутье, и никто не может предсказать, как сложится его дальнейшая судьба, каким путем пойдет отечественное кораблестроение.

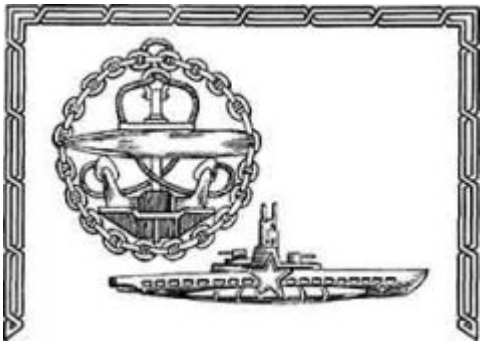
О первом русском военном корабле «Орел» Петр I сказал: *«Хотя намерение отеческое не получило конца своего, однако же достойно оно есть вечного прославления, понеже... от*

начинания того, яко от доброго семени; произошло нынешнее дело морское» [10]. Это высказывание создателя отечественного флота вполне можно отнести к нашему ВМФ, переживающему трудные времена.

Как свидетельствует 300-летняя история детища Петра Великого, без России не быть флоту, а без флота не жить России. Если, конечно, наше государство желает, чтобы в мировой политике с ним считались.

Будем надеяться, что 300-летний юбилей основания регулярного флота Отечества станет началом эпохи его возрождения.

АТАКУЮЩИЕ ИЗ ПУЧИНЫ



Принято считать, что первую подводную лодку построил и испытал на Темзе в 1620 году голландский механик и физик Корнелий Ван-Дреббель. Его деревянная лодка, обтянутая снаружи промасленной кожей, могла перемещаться с помощью весел в подводном положении на небольшие расстояния. Экипаж состоял из двенадцати гребцов и трех офицеров. Хроника свидетельствует, что при погружении лодки на глубину присутствовал сам король Яков I. Исследователи не исключают использование Ван-Дреббелем сжатого воздуха, а может быть, даже и кислорода. Они так и писали: «Судно могло находиться под водой в течение нескольких часов на глубине от 4 до 5 метров». Начатые опыты прервала смерть Ван-Дреббеля...[11]. В год его кончины, т. е. в 1634 г., французский ученый, математик и философ Сарен Мерсенн издал книгу, которая помогла многим поколениям строителей подводных судов практическими советами. Мерсенн, например, советовал строить подводные лодки, формой похожие на рыб, а оба конца их корпуса делать одинаково заостренными. Материалом, пригодным для постройки, Мерсенн считал медь, а не дерево, и рекомендовал не увлекаться размерами судов.

Наш соотечественник Ефим Никонов, плотник из подмосковного села Покровское, подал в 1718 г. на имя Петра I челобитную с предложением построить «потаенное судно», которое «в море в тихое время будет из снаряду разбивать корабли»[12]. Царь вызвал талантливого самоучку в Санкт-Петербург и повелел немедленно приступить к постройке. Известно, что в 1721 году судно было испытано в присутствии Петра I, после чего автору предложили начать постройку «потаенного судна большого корпуса». В августе 1724 г. Никонов затребовал вооружение для своего подводного корабля, названное им «огненными трубами». По-видимому, это были примитивные пороховые огнеметы. Со смертью Петра I работа над «потаенным судном» прекратилась, а построенная талантливым умельцем подводная лодка сгнила в заброшенном сарае.

В 1775 г. с аналогичным проектом выступил американец Бушнель, которому иногда незаслуженно приписывают постройку первой подводной лодки военного назначения.

---

[10] «Книга Устав морской...». — С.-Пб.: 1720. — С. 20.

[11] Адамович И. И. Подводные лодки, их устройство и история. — С.-Пб., 1905. — С. 1,2.

[12] Военный энциклопедический словарь. — М: Воениздат, 1983. — С. 581.

В 1834 г. на Александровском литейном заводе в Петербурге по проекту военного инженера К. А. Шильдера была построена первая в мире цельнометаллическая подводная лодка, вооруженная пусковыми ракетными установками (по три с каждого борта). Лодка двигалась при помощи четырех специальных гребков, устроенных по принципу гусиных лапок и расположенных попарно на каждом борту вне корпуса. Они приводились в действие матросами-гребцами, но скорость подводного хода (при неимоверных усилиях экипажа) не превышала километра в час. Шильдер надеялся перевести гребки на электродвижение, однако прогресс в электротехнике в те годы был слишком медленным, и осенью 1841 г. дальнейшие работы по совершенствованию лодки были прекращены.

Русский изобретатель И. Ф. Александровский пришел к выводу, что решение проблемы подводного плавания немыслимо без механического двигателя. Перебрав все имевшиеся в то время двигатели, он остановил свое внимание на двигателе, работающем на сжатом воздухе. Хотя в 1866 г. лодка по проекту Александровского была построена, двигатель, установленный на ней, мог обеспечить скорость не более полутора узлов и дальность плавания всего лишь три мили.

Лишь в 1884 г. русский изобретатель С. К. Джевецкий добился успеха, установив на подводной лодке своей конструкции электродвигатель мощностью в одну лошадиную силу с новым в то время источником электрической энергии — аккумуляторной батареей. На испытаниях лодка шла под водой против течения Невы со скоростью 4 узла. Это была первая в мире подводная лодка с электродвижением.

Джевецкий был и автором проекта подводной лодки «Почтовый»[13], которая вошла в историю как первый подводный корабль с единым двигателем. Эта лодка, заложенная на стапеле Металлического завода в Петербурге в 1906 г., при длине 36 м, ширине 3,2 м имела подводное водоизмещение 146 т. На ней были установлены два бензиновых мотора мощностью по 130 л. с, работавших через зубчатую передачу на один гребной вал. При работе обоих двигателей скорость лодки в надводном положении достигала 11,5 узла (21 км/ч). На подводной лодке имелось также сорок пять баллонов сжатого воздуха с давлением до 200 атмосфер. Через сложную систему подачи воздух поступал к одному из двигателей и обеспечивал кораблю подводный ход более шести узлов (11 км/ч). Выхлопные газы выбрасывались в водонепроницаемую выгородку в надстройке, откуда откачивались за борт. Дальность плавания лодки под водой составляла 28 миль (52 км). На испытаниях она показала неплохие результаты, но ее основной недостаток — пузырчатый след при движении под водой — демаскировал корабль и делал его малопригодным для военных целей.

Проблема создания энергетической установки для подводных лодок была успешно решена, когда появились аккумуляторные батареи большой емкости и сравнительно надежные двигатели внутреннего сгорания. Это позволило создать хорошо известную сегодня схему: двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель-генератор, аккумуляторная батарея. При этом двигатель внутреннего сгорания обеспечивал движение лодки в надводном положении и подзарядку аккумуляторной батареи от электрогенератора (динамо-машины). В подводном положении лодка двигалась с помощью электродвигателя, который питался от аккумуляторной батареи.

Параллельно с энергетическими установками совершенствовалось и оружие для подводных лодок. И. Ф. Александровский создал в 1865 году первую самодвижущуюся мину-торпеду, а несколько позже С. К. Джевецкий сконструировал и торпедные аппараты, устанавливавшиеся снаружи на корпусе подводной лодки. Они многие годы находились на вооружении отечественных кораблей наряду с трубчатыми торпедными аппаратами, размещавшимися внутри прочного корпуса. Хотя российские изобретатели К. А. Шильдер, И. Ф. Александровский, С. К. Джевецкий и другие конструкторы внесли большой вклад в дело создания подводных лодок, построить боевую подводную лодку в XIX веке из-за низкого уровня развития электротехники и тепловых двигателей им все же не удалось.

Первая русская боевая подводная лодка «Дельфин» была построена в 1904 году на

---

[13] Трусов Г. М. Подводные лодки в русском и советском ВМФ. — Л.: Судпромгиз, 1963. — С. 175,176—179.

Балтийском заводе в Петербурге по проекту выдающегося ученого-кораблестроителя И. Г. Бубнова в соавторстве с капитаном 2 ранга М. Н. Беклемишевым и инженер-механиком И. С. Горюновым. В качестве двигателей на ней были установлены бензиновый мотор и электродвигатель, который мог работать в режиме генератора. «Дельфин»[14] по своим тактико-техническим характеристикам превосходил подводную лодку, построенную в то же время в США фирмой «Фултон» под руководством инженера Голланда. «Дельфин» имел водоизмещение 113/135,5 т, при главных размерениях 25,9 х 3,4 х 3 м и мог погружаться на глубину 55 м.

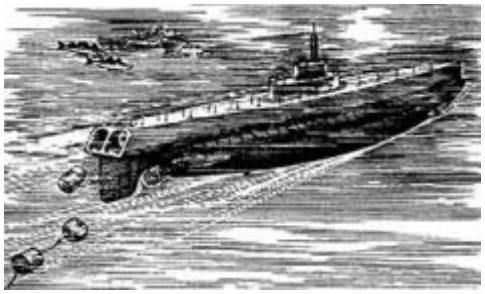
Бензиновый двигатель обеспечивал ему скорость надводного хода 9 узлов (ок. 17 км/ч) и дальность плавания 243 мили (450 км). Скорость подводного хода, развиваемая электромотором, была около 4,5 узла (8 км/ч) при дальности плавания 28 миль (52 км). На вооружении подводная лодка имела два торпедных аппарата Джевецкого с двумя торпедами калибра 450 мм. Экипаж составляли два офицера и двадцать матросов.

Следует отметить, что в России уже в начале XX века имелись хорошо подготовленные кадры специалистов-подводников, в том числе почти сто офицеров. Год за годом подводные лодки превращались в надежный род боевых сил военно-морского флота России.

19 марта 1906 г. по указу Николая II подводные лодки были выведены из состава миноносных сил и преобразованы в самостоятельный класс кораблей. До 1917 г. этот день отмечался как официальный праздник подводников. С 1996 г. приказом Главнокомандующего ВМФ РФ 19 марта вновь объявлено Днем моряка-подводника, и после длительного перерыва торжественно было отмечено 90-летие подводных сил России.

Признанием подводных лодок как самостоятельного рода сил ВМФ явился также приказ № 19 по морскому ведомству от 26 января 1909 года, которым было установлено ношение специального серебряного нагрудного знака для офицеров подводного плавания военно-морского флота. Его введение подняло авторитет подводников среди флотских офицеров, стало поощряющим стимулом для желающих служить на подводных лодках...

Особое место в русском кораблестроении занял подводный минный заградитель «Краб», построенный по проекту инженера М. П. Налетова. «Краб» мог принимать на борт 60 якорных мин. Лодка вошла в состав действующего Черноморского флота в 1915 году. И уже в этом и следующем году «Краб» трижды успешно выполнил первые в мире подводные минные постановки в районе Босфора и Варны. На минах, поставленных у Босфора, подорвался германский крейсер «Бреслау».

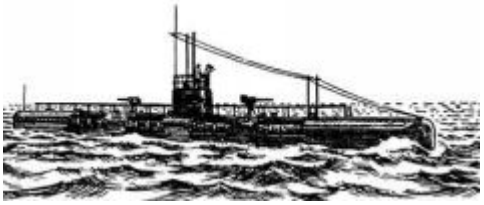


Подводный минный заградитель «Краб».

В 1912 году Балтийский судостроительный завод заложил первую дизельную подводную лодку типа «Барс». Она оказалась одной из наиболее совершенных подводных лодок своего времени. Водоизмещение этих подводных лодок составляло: надводное 650 т и подводное 780 т. На всех подводных лодках типа «Барс» было установлено по два дизельных двигателя, развивающих в надводном положении скорость 11,5 узла (21,3 км/ч). Подводный ход, который достигал 8,5 узла (15,7 км/ч), обеспечивали два электромотора. Вооружение лодок состояло из

[14] Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота. — М.: Воениздат, 1948. С. 184, 185.

двенадцати торпедных аппаратов калибра 450 мм (из них восемь решетчатых системы Джевецкого и четыре трубчатых), два артиллерийских орудия (57 и 37 мм) и один пулемет. Лодки могли погружаться на глубину 90 м[15].



Подводная лодка «Барс».

Подводные лодки «U-19» и «U-34», которые строила Германия в тот же период, имели только четыре торпедных аппарата (по два в носу и корме) и одно 88-мм орудие.

Основным недостатком подводных лодок типа «Барс» было отсутствие водонепроницаемых перегородок, что снижало их живучесть и непотопляемость.

Вступление в строй подводных лодок этого типа в 1915—1917 годах значительно усилило боевые возможности Балтийского флота.

В начале 1-й мировой войны подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок (восемь кораблей) и учебного отряда подводного плавания (три корабля), в состав которых входили в основном устаревшие лодки.

В 1915—1916 гг. в состав Балтийского флота вступили семь подводных лодок типа «Барс» («Барс», «Вепрь», «Волк», «Львица», «Пантера», «Рысь» и «Тигр») и пять — типа «АГ» — «Американский Голланд» — (АГ-11, АГ-12, АГ-14, АГ-15, АГ-16), купленных в Америке и собранных в России. Кроме того, союзная Англия направила в Балтийское море десять (две погибли при переходе) подводных лодок типа «Е» и «С» (Е-1, Е-8, Е-9, Е-18, Е-19, С-26, С-27, С-32) вместе с плавбазой «Амстердам».

Вскоре бригада была переформирована в дивизию подводных лодок. К началу 1917 г. в ее состав входили семь дивизионов по 4—5 кораблей в каждом, не считая английских подводных лодок. Первые три дивизиона были полностью укомплектованы подводными лодками типа «Барс», четвертый — подводными лодками типа «АГ». Всего дивизия имела в своем составе около сорока подводных лодок, а также плавбазу «Тосна»[16].

Таким образом, как род сил ВМФ подводные лодки практически заявили о себе в период 1-й мировой войны. К ее окончанию русские подводные силы имели вполне сложившуюся организацию и тактику боевого использования.

Для уничтожения германских и турецких кораблей и транспортов русские подводные лодки активно применяли торпедное оружие и несколько реже — артиллерию. В основном использовался прицельный метод стрельбы одиночной торпедой. Первой подводной лодкой, успешно применившей залповый метод торпедной стрельбы, был «Гепард». 10 августа 1915 года у западного побережья острова Эзель он атаковал немецкий крейсер «Любек», шедший в охранении пяти миноносцев, и добился его поражения одной из пяти торпед, выпущенных с интервалом в несколько секунд. Экипаж «Гепарда», погрузившегося после атаки на глубину двадцать метров, слышал сильный взрыв[17].

30 апреля 1915 года подводная лодка «Дракон» (командир — лейтенант Н. Ильинский) обнаружила немецкий крейсер, шедший в охранении миноносцев. Лодка была обнаружена

---

15 Военно-морской словарь. — М.: Воениздат, 1990. — С. 40.

16 Граф Г. К. На «Новике». — Мюнхен, 1922. — С. 467.

17 Томашевич А. В. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914—1918 гг. — М.-Л.: Военмориздат, 1989. — С. 134.

противником и подверглась артиллерийскому обстрелу и преследованию кораблями охранения. Несмотря на это, командир «Дракона», искусно уклоняясь от огня, лег на курс сближения для атаки главной цели. Заняв позицию, выгодную для залпа, командир выстрелил торпедой по крейсеру и ушел на глубину двадцать метров. Все в лодке явственно услышали взрыв. Через некоторое время, всплыв на перископную глубину, Ильинский обнаружил другой крейсер, атаковал его и вынудил спешно покинуть данный район.

Действия русских подводников заставили противника ввести систему конвоев, в состав которых обычно включалось 12—14 транспортов, а в качестве кораблей охранения использовались вспомогательные крейсера, миноносцы и вооруженные траулеры. Хотя противолодочное охранение всегда было круговым, командиры подводных лодок и в этих сложных условиях добивались отменных результатов. Например, подводная лодка «Волк» (командир — старший лейтенант И. Мессер), действуя в районе Норчёпингской бухты, потопила 17 мая 1916 года три немецких транспорта общим тоннажем 8800 тонн.

Отважные русские подводники только в кампанию 1915 года совершили 78 боевых походов, уничтожили два крейсера и 16 транспортов противника, а за два года войны общий тоннаж потопленных ими боевых кораблей и транспортов составил более 105 тысяч тонн[18].

Оценивая боевую деятельность русских подлодок в годы 1-й мировой войны, нужно учитывать, что подводный флот делал тогда лишь первые шаги, но даже и они были многообещающими.

После завершения Ледового похода в составе Балтийского флота осталось двенадцать подводных лодок типа «Барс», и среди них — знаменитая «Пантера».

31 августа 1919 года эта подводная лодка под командованием А. Н. Бахтина вышла в море для боевых действий против кораблей интервентов. Подойдя с солнечной стороны к стоянке английских кораблей на рейде острова Сескар, Бахтин сблизился с эскадренным миноносцем «Виктория» и, произведя двухторпедный залп, потопил его. Погрузившись, командир оторвался от преследования англичан, пробыв под водой более суток. «Пантера» прошла за это время 75 миль (ок. 140 км), установив рекорд для подводных лодок того времени.

«Пантеру», вступившую в строй в 1916 году, вполне можно отнести к кораблям-долгожителям. С 1 декабря 1922 года она стала называться «Комиссар». До 1936 г. находилась в составе Балтийского флота, а затем ее переквалифицировали в учебную. В 1942 г. переоборудовали в зарядовую станцию. Из состава ВМФ она была исключена лишь в 1955 г.

Создание подводного флота в советский период началось, как уже говорилось, со строительства первых шести подводных лодок I серии типа «Декабрист», включенных в первую программу военного кораблестроения 1926/27—1931/32 гг. «Декабрист» (Д-1) проектировали в конструкторском бюро, которое тогда возглавлял талантливый конструктор Б. М. Малинин — ученик видных корабельных инженеров К. П. Боклевского и И. Г. Бубнова. В создании ее принимали также участие выдающиеся ученые кораблестроители А. Н. Крылов, П. Ф. Папкович и Ю. А. Шиманский.

Подводные лодки типа «Декабрист»[19], в отличие от дореволюционных «Барсов», на смену которым они пришли, были двухкорпусными, как и все последующие типы советских лодок. Их тактико-технические характеристики не отличались от мировых стандартов того времени. При водоизмещении 938/1360 т они имели главные размерения 78,2 х 6,4 х 3,8 м. Двухвальная дизель-электрическая энергетическая установка суммарной мощностью 2200/1050 л. с. позволяла развивать скорость 15,3/8,5 узла (28/15 км/ч), а дальность плавания при скорости 9/3 узла составляла 8950/158 миль (16575/293 км), автономность 28 суток. На вооружении этот тип лодок имел восемь торпедных аппаратов (шесть носовых и два кормовых) калибра 533 мм, одно 100-мм и одно 45-мм орудие. Экипаж составлял 47 человек. Подводные лодки типа

---

18 Томашевич А. В. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914—1918 гг. — М.-Л.: Военмориздат, 1939. — С. 244.

19 На Балтийском заводе построены: «Декабрист» (Д-1), «Народоволец» (Д-2), «Красногвардеец» (Д-3); на заводе в Николаеве — «Революционер» (Д-4), «Спартаковец» (Д-5), «Якобинец» (Д-6).

«Декабрист» вступили в строй в 1930—1931 гг.[20]. Летом 1933 г. подводные лодки постройки Балтийского завода по Беломорско-Балтийскому каналу перешли из Балтийского в Баренцево море. Подводные лодки участвовали в Великой Отечественной войне, а Д-3 за боевые заслуги была награждена орденом Красного Знамени и стала первым в истории советского Военно-Морского Флота Краснознаменным гвардейским кораблем. В 1933 году отечественная судостроительная промышленность поставила флоту и подводные корабли II серии типа «Л» (по названию головной подводной лодки «Ленинец»). Помимо мощного торпедного вооружения, они имели специальные трубы для постановки якорных мин заграждения, став первыми подводными минными заградителями советской постройки. Их тактико-технические характеристики были близки к подводным лодкам типа «Декабрист», за исключением дальности плавания в надводном положении — 7400 миль (13700 км) при скорости 9 узлов (16 км/ч). В 1933 году на вооружение флотов начали также поступать подводные лодки типа «Щ» («Щука»), а к 1941 г. их было уже 84 единицы. «Щуки» строились и сдавались сериями[21]. Их проект был разработан в конструкторском бюро, которым руководил Б. М. Малинин. Тактико-технические характеристики подводных лодок этого типа незначительно изменялись от серии к серии в сторону увеличения мощности дизелей и некоторого уменьшения дальности плавания, а также увеличения скорости подводного хода. Вооружение (четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата, два 45-мм орудия) оставалось неизменным. Последняя серия лодок типа «Щ» имела водоизмещение 578/705 т при главных размерениях 58,8 х 6,4 х 4 м, мощность энергетической установки 1600/800 л. с., скорость 14/8 узла (26/15 км/ч) и дальность плавания 4500/100 миль (8334/185 км), при скорости 8,5/3 узла дальность плавания 5200/112 миль (15,7/5,5 км/ч дальность плавания 9630/207 км)[22].

Самыми многочисленными подводными лодками в ВМФ были лодки типа «М» — «Малютка» VI и VI-бис серий, которые строились под руководством конструкторов А. Н. Асафьева и П. И. Сердюка. Они начали строиться с 1934 г. На смену им в 1940 г. пришли подводные лодки типа «М» («малая» XII и XV серий). Последние лодки XV серии вступили в строй в 1944 г. Их водоизмещение увеличилось по сравнению с «Малютками» почти вдвое и составило 283/350 т, что позволило установить четыре торпедных аппарата вместо двух, как это было на первых сериях. Мощность энергетической установки была доведена до 1200/460 л. с, а скорость увеличена до 15,5/8 узлов (29,3/15 км/ч) при дальности плавания 965/95 миль (1787/176 км)[23].

Оставив прошедшее на совести политиков, откровенно скажем, что в предвоенном строительстве подводных лодок и других кораблей наша страна сотрудничала с Германией. Дизели для подводных лодок типа «Декабрист» поставлялись из Берлина. Германские инженеры оказывали нам техническую помощь при проектировании и строительстве подводных лодок типа «С» («средняя»), которые строились с 1934 г. и в течение всей войны. Две серии этих лодок (IX и IX-бис) насчитывали 34 единицы. В создании подводных лодок типа «С» активное участие принимал инженер-контр-адмирал В. Ф. Критский. Водоизмещение этих лодок составляло 837/1073 т при главных размерениях 77,7 х 6,4 х 4 м, мощность энергетической установки 4000/1100 л. с., лодка могла развивать скорость до 19,5/9 узлов (36/16,6 км/ч) при дальности плавания 8200/105 мили (15186/195 км). При скорости 10 узлов (18,5 км/ч) и подводной 3 узла (5,6 км/ч) дальность плавания была 10000 и 135 миль (18520 и

---

[20] Буров. В. Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. — С.-Пб.: Судостроение, 1995. — С. 150.

[21] 1933 г. — III серия (4 ед.), 1933—1934 гг. — V серия (12 ед.), 1934—1935 гг. — V-бис серия (14 ед.), 1935—1936 гг. — V-бис — 2 серия (13 ед.), 1936—1939 гг. — X серия (32 ед.) и 1941 г. — X-бис серия (9 ед.).

[22] В числителе указаны цифровые данные, относящиеся к надводным тактико-техническим элементам, а в знаменателе — к подводным.

[23] Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение. — М.: Военное издательство, 1990. — С. 268.

250 км). В состав вооружения входили четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата, одно 100-мм и одно 45-мм орудие.

Подводная лодка типа С.

Особого внимания заслуживает наша прославленная подводная лодка типа «К» («крейсерская»). Разработка ее проекта закончилась к 1935 году. Главным конструктором и строителем этой лодки был М. А. Рудницкий — руководитель отдела подводного плавания в Научно-исследовательском институте военного кораблестроения (НИИВК ВМС РККА).

Подводная лодка типа К.

Подводная лодка, созданная Рудницким, по своим тактико-техническим характеристикам была прообразом наших будущих океанских лодок, построенных после войны. На этом подводном корабле было внедрено много технических новинок: автоматическое дистанционное управление системой всплытия и погружения, мощная радиостанция, позволяющая держать устойчивую связь в надводном положении из самых удаленных районов океана. В 1939 году в приемном акте головной подводной лодки К-1 государственная комиссия записала: «Подводная лодка находится на современном техническом уровне и по своим тактическим элементам значительно превосходит зарубежные лодки подобного типа, в особенности по вооружению и скоростям»[24].

Действительно, ее вооружение состояло из десяти торпедных аппаратов (шесть носовых и четыре кормовых с общим запасом — 24 торпеды), двух 100-мм и двух 45-мм орудий, а также двух пулеметов. Она могла принимать на борт 20 мин. Скорость как в надводном, так и в подводном положении была необычайно высока — 21,1/10,3 узла (39/19 км/ч), а дальность плавания поистине соответствовала подводному крейсеру — 14040/176 миль (26000/326 км), а при скорости 9 узлов и 3 узла (17 км/ч и 5,5 км/ч) — подводной — 16500/175 миль (30560/325 км). При водоизмещении 1487/2102 т подлодка «К» имела главные размерения 97,7 х 7,4 х 4,1 м и экипаж 62 человека[25].

К-1 вступила в строй 16 декабря 1939 г. и 6 августа 1940 г. вошла в состав Северного флота.

Всего к началу Великой Отечественной войны ВМФ располагал 212 подводными лодками. Их высокие конструктивные данные, отличная морская выучка и стойкость экипажей сделали наши подводные лодки в годы войны грозной боевой силой.

В ходе Великой Отечественной войны наши подводные лодки, прорываясь через минные поля и сетевые заграждения, форсируя противолодочные рубежи, проникали на базы противника, атаковали вражеские конвои и корабли в море. На рубках многих из них можно было видеть тогда цифры, вписанные в центр красной пятиконечной звезды. Это были особые знаки за потопление кораблей противника, а цифры означали число потопленных фашистских

---

[24] Сорокин А. И., Краснов В. Н. Корабли проходят испытания. — Л.: Судостроение, 1985. — С. 129.

[25] Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945 гг. Справочник. — М.: Воениздат, 1988. — С. 68, 69.

кораблей.

Осенью 1941 года на Северном флоте родилась традиция подводников, вскоре распространившаяся по всем флотам. 10 сентября подводная лодка К-2 (моряки называли их «катюшами»), успешно выполнив свою первую боевую задачу, скрытно выставила четыре минные банки. Это была также первая минная постановка, выполненная подводной лодкой Северного флота. Утром 12 сентября К-2 шла на перископной глубине вдоль норвежского побережья. На борту находился командир дивизиона капитан 2 ранга М. И. Гаджиев, ходовую вахту нес командир минно-артиллерийской боевой части лейтенант З. М. Арванов. Неожиданно он обнаружил в перископ идущий вдоль берега на запад вражеский транспорт. Арванов объявил боевую тревогу и начал сближение с целью выхода в торпедную атаку. Транспорт противника — это было, как выяснилось, немецкое грузопассажирское судно водоизмещением около 6 тысяч тонн — находился на расстоянии около 45 кабельтовых, и атаковать его торпедами было невозможно из-за слишком большой дистанции. Тогда командир дивизиона Магомед Гаджиев предложил командиру подводной лодки капитану 3 ранга В. П. Уткину использовать артиллерию. К-2 стремительно всплыла. Через ее палубу еще перекатывались волны, а боевой расчет носового орудия уже занял свои места. Менее чем через минуту прогремел первый выстрел. Дизели работали на полный ход, подводная лодка стремительно сближалась с вражеским судном. Третий и четвертый снаряды накрыли цель. Вражеский транспорт открыл ответный огонь, но К-2 находилась вне досягаемости его артиллерии.

После нескольких прямых попаданий на транспорте вспыхнул пожар, его корма осела, пушки умолкли. Но в этот момент с берега, до которого было всего лишь 50—60 кабельтовых, взлетел немецкий самолет. К-2 срочно погрузилась. Самолет сбросил две бомбы, которые разорвались далеко от лодки. Через несколько минут после погружения лодку качнуло, и подводники услышали глухой мощный взрыв — взорвались котлы и боеприпасы на немецком транспорте. Это была первая победа нашей подводной лодки в артиллерийском бою.

Боевой поход К-2 закончился 19 сентября. В 17 часов, когда до пирса оставалось 300—500 метров, подводная лодка впервые произвела салютный выстрел из орудия, снарядами которого был потоплен фашистский транспорт. С тех пор подводные лодки, возвращавшиеся из боевых походов, артиллерийскими выстрелами извещали о числе потопленных кораблей противника, а их экипажам на берегу готовили обед с соответствующим количеством зажаренных поросят.

Так рождались новые флотские традиции.

Знаменательным событием в истории наших подводных сил стал приказ народного комиссара ВМФ СССР адмирала Николая Герасимовича Кузнецова № 170 от 12 июля 1942 года об установлении «Нагрудного знака командира подводной лодки». Тем самым было восстановлено ношение специального нагрудного знака для офицеров подводного плавания Военно-Морского Флота, введенное приказом по морскому ведомству в 1909 году. Новый знак — изящная серебряная «командирская лодочка» с рубиновой звездой под рубкой, привинченная над правым карманом кителя отличившихся в боях с фашистами командиров подводных лодок стала знаком их профессионального отличия, предметом особой гордости, свидетельством высочайшего воинского мастерства офицера, которому было доверено командовать советской подводной лодкой.

С 15 августа 1987 года приказом министра обороны СССР № 233 «командирская лодочка» именуется нагрудным знаком «Командир корабля». Положением предусмотрено его вручение только командирам подводных лодок при вступлении в командование кораблем на основании приказов соответствующих начальников. Вручение знака «Командир корабля» производится командованием соединения в торжественной обстановке, как это было заведено в суровые годы Великой Отечественной войны...

Тем же приказом наркома ВМФ был установлен также «Особый знак за потопление кораблей противника», о которым уже рассказано раньше.

Свято соблюдали подводники и старую флотскую традицию: «Один за всех и все за одного!». Ни на каком другом корабле эта традиция не приобретает столь глубокого смысла, как на подводной лодке, где от действия каждого матроса, старшины, мичмана или офицера зависят успех и жизнь экипажа. Нигде нет и быть не может такого равенства судеб и ответственности личного состава, как на подводном корабле, где в боевом походе либо все

побеждают, либо все погибают. Ярким примером этому является боевой поход подводной лодки Черноморского флота М-32.

В июне 1942 года эта лодка под командованием капитан-лейтенанта Н. А. Колтыпина доставила в осажденный Севастополь боеприпасы и бензин. Не успев до рассвета полностью разгрузиться, корабль был вынужден лечь на грунт в бухте и оставаться там шестнадцать часов, вплоть до наступления темноты. Из цистерн главного балласта пары бензина поступали в отсеки. Люди начали терять сознание. Из всей команды на ногах держался только старшина команды мотористов главный старшина Н. К. Пустовойтенко. Когда часы показали, что на поверхности наступила темнота, он попытался привести в сознание командира и механика, но безуспешно — им был необходим свежий воздух. Тогда Пустовойтенко самостоятельно с большим трудом произвел всплытие лодки в позиционное положение и открыл рубочный люк. Ветром и течением М-32 начало сносить на прибрежные камни. Пустовойтенко поднял на мостик командира и, оставив его на свежем воздухе, снова спустился в центральный пост. Он один выполнил обязанности всего экипажа: приготовил отсеки к вентилированию, запустил вентиляторы, подготовил к действию станцию управления главным гребным электродвигателем. Тем временем командир, механик и еще несколько членов экипажа пришли в себя. Сообща им удалось запустить двигатель, снять лодку с камней, а затем выйти в море.

Так знание устройства подводной лодки и грамотные действия одного члена ее команды спасли жизнь всему экипажу и сохранили корабль.

Особенно результативными на завершающем этапе войны были действия подводников Балтики. 30 января 1945 года подводная лодка С-13 под командованием капитана 3 ранга А. И. Маринеско на подходах к Данцигской бухте атаковала и потопила фашистский лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением 24484 тонны. Через десять дней С-13 торпедировала немецкий транспорт «Генерал фон Штойбен» водоизмещением 14680 тонн. На этих судах находилось в общей сложности около 10 тысяч немецких солдат и офицеров, в том числе 1300 офицеров и матросов — экипажи фашистских подводных лодок, огромное количество военной техники, большие материальные ценности. К сожалению, подвиг А. И. Маринеско был по достоинству оценен слишком поздно — только в 1990 г. посмертно ему присвоили звание Героя Советского Союза.

В последние месяцы войны небывалый успех сопутствовал и экипажу подводной лодки К-52 под командованием капитана 3 ранга И. В. Травкина. За четыре месяца до Победы эта подводная лодка уничтожила шесть транспортов и сторожевой корабль.

Смелые действия подводников против транспортов противника, груженных войсками и военной техникой, способствовали успешному решению задач, поставленных Ставкой перед приморскими флангами нашей армии. На заключительном этапе войны наши подводные лодки потопили 26 транспортов[26] общим водоизмещением 107288 регистровых тонн и один боевой корабль.

Кроме уничтожения вражеских кораблей и транспортов, подводные лодки ставили минные заграждения в водах противника, вели разведку, перевозили людей, грузы и горючее. При выполнении любых боевых заданий, порою даже и не свойственных им, экипажи подводных лодок всегда проявляли верность присяге и высокое мастерство.

Родина высоко оценила героические подвиги, совершенные в годы Великой Отечественной войны экипажами наших подводных кораблей. Двадцать три подводные лодки были награждены орденами Красного Знамени, двенадцать стали гвардейскими, четыре подводные лодки Северного флота («Д-3», «С-56», «Щ-402», «М-172») стали гвардейскими и Краснознаменными. Тысячи подводников удостоились высоких государственных наград, а двадцать храбрейших стали Героями Советского Союза.

Строительство подводных лодок по новым проектам началось не сразу после войны. Прошло некоторое время, пока были разработаны новые проекты подводных лодок и подготовлено производство для их строительства. В связи с этим в первые годы после окончания войны продолжалось строительство подводных лодок по довоенным проектам. Это

---

[26] Из них двухстороннее подтверждение получили 13 случаев потопления транспортов. — Прим. автора.

были подводные лодки IX-бис серии типа «С», строившиеся на заводе «Красное Сормово» с 1946 по 1948 год, и подводные лодки XV серии типа «М», строившиеся в Ленинграде с 1946 по 1953 год.

Создание и развитие новых подводных лодок в первом послевоенном десятилетии совершенствовали с учетом опыта войны, научных и технических достижений и возможностей промышленности.

В этот период подводные лодки создавали, в основном, с дизель-электрической энергетикой и вооружали торпедным и артиллерийским оружием. При их проектировании основное внимание уделяли повышению скорости подводного хода, увеличению дальности плавания при ходе под дизелями в надводном положении и с использованием устройства работы дизеля под водой (РДП), а также под электромоторами приходе в подвод ном положении, возможности выполнения зарядки аккумуляторных батарей при движении подводной лодки на перископной глубине под РДП, снижению физических полей, увеличению глубины погружения пример но в 2—2,5 раза (по сравнению с лодками довоенной постройки), совершенствованию оружия и электронных средств и т. д.

По своему боевому предназначению подводные лодки новых проектов предусматривались двух типов — средние (или морские) и большие (океанские) торпедные лодки с повышенной автономностью плавания. Океанские подводные лодки совершали плавания не только в морях, прилегающих к побережью страны, но и в самые отдаленные акватории Мирового океана.

Новая средняя подводная лодка проекта 613 была разработана главными конструкторами В. Н. Перегудовым и Я. Е. Евграфовым. Головная подводная лодка построена на судостроительном заводе «Красное Сормово» в Горьком и вступила в состав ВМФ в декабре 1951 года.

Основным назначением подводной лодки являлись действия на морских коммуникациях, борьба с боевыми кораблями и транспортами противника, несение позиционной службы (так тогда называлась боевая служба) у баз противника, разведка и несение дальних дозоров. Водоизмещение 1055/1447 т, при главных размерениях 76 х 6,3 х 4,5 м, мощность энергетической двухвальной установки 4000/2700 л. с. позволяла развивать скорость 18/13 узлов (33,5/24 км/ч). При экономической скорости 10/2 узла (18/3,7 км/ч) (под двумя электромоторами экономического хода) дальность плавания составляет 8580/325 миль (15890/602 км) (время непрерывного нахождения под водой часов). Свое ударное оружие лодки 613-го проекта могли применять в торпедном и торпедно-минном вариантах.

В торпедно-минном варианте на борт брались 2 торпеды (как правило, в кормовые ТА — самонаводящиеся торпеды САЭТ-50 или СЭТ-53 для самообороны). Так как постановка выполнялась «короткими» минами (по 2 на аппарат) типа «АМД-1000», то загружалось 20 таких изделий: 8 — в носовые ТА и 12 на стеллажи запасного торпедного боезапаса. В качестве оружия противовоздушной обороны на ПЛ установили скорострельные автоматические универсальные спаренные артустановки калибра 57 и 25мм, которые создавались специально для средних и больших ПЛ. В выборе зенитного оружия самообороны отразился опыт войны, однако принятие на вооружение авиации высокоскоростных и маневренных реактивных самолетов с управляемым и дальнобойным вооружением, против которых такое оружие становилось малоэффективным, привело к решению о снятии с 1956 года артустановок с ПЛ 613-го и 611-го проектов. Кстати, со снятием артвооружения скорость подводного хода этих ПЛ удалось увеличить почти на один узел, что было очень существенно.

Боевые возможности ПЛ проекта 613 значительно повышались за счет их оснащения уже не шумопеленгаторными станциями (ШПС) довоенного или военного отечественного производства типа «Марс-12», а двумя гидроакустическими станциями: гидролокатором «Тамир-5Л» и ШПС «Марс-24 КИГ», кроме того, применением, также впервые на ПЛ, новой РЛС обнаружения надводных целей «Флаг». Качественно новым был и монтаж энергетического оборудования, часть которого устанавливалась на амортизаторах, это существенно снижало гидроакустическое поле корабля. Строительство ПЛ проекта 613 осуществлялось в период с 1951 по 1958 год на нескольких судостроительных заводах (в Горьком, Николаеве, Ленинграде и Комсомольске-на-Амуре). Всего было построено 215 единиц! Последняя из ПЛ этого проекта вошла в состав ВМФ летом 1958 года. Нужно особо отметить, что на протяжении

значительного времени в послевоенном развитии советского флота лодки проекта 613, в силу своей высокой надежности и боевой эффективности, являлись основным ударным ядром нашего подводного флота. Однако, несмотря на вышеуказанные достоинства, их совершенствование продолжалось — они не только эксплуатировались, но некоторые из них переоборудовались для отработки конкретных задач, ставившихся флотом перед наукой и промышленностью, в целях дальнейшего повышения боевых и эксплуатационных качеств. Так на базе проекта 613 в дальнейшем были созданы их модификации: ПЛ проекта 613-В (с повышенной автономностью плавания), проект 613-Ц (с увеличенной глубиной погружения), проект 613-С (для использования в интересах аварийно-спасательной службы ВМФ), проект 613-РВ (для отработки новых образцов торпедного оружия), проект 613-Д4 (для отработки подводного старта баллистических ракет с ПЛ), проект П-613 (для проведения первых образцов крылатых ракет); кроме того, и лодки других проектов: проект 640 (ПЛ РЛД — радиолокационного дозора), проект 644 (носитель крылатых ракет), проект 665 (ракетная ПЛ с КР — развитее проекта 644). А сменили их в подклассе средних ПЛ новые лодки проекта 633, решавшие, в принципе, те же боевые задачи (главным образом связанные с ПЛО), что и лодки проекта 613, но на более высоком и качественно новом техническом уровне. Головная ПЛ проекта 633 вошла в состав ВМФ в декабре 1959 года.

При создании подводной лодки проекта 613 было решено много новых технических задач, реализованных не только в этом проекте, но и на последующих подводных лодках и, в первую очередь, на большой ПЛ проекта 611, разработанной конструкторским бюро под руководством С. А. Егорова. Однако проект 611, хотя по сути и являлся увеличенным вариантом проекта 613, имел и свои самостоятельные технические решения. В частности, для прочного корпуса корабля в целях получения дополнительных полезных объемов применили наружный монтаж шпангоутов. Это позволило более рационально разместить в нем механизмы, оборудование, оружие и технические средства, а также улучшить условия обитаемости экипажа. Головная подводная лодка Б-61 была построена на заводе «Судомех» в Ленинграде и вступила в состав ВМФ в декабре 1953 года. Лодка была создана для действий на океанских коммуникациях и у отдаленных ВМБ и пунктов базирования сил противника, чтобы уничтожать его надводные корабли и суда, решать задачи дальней оперативной разведки, прикрывать свои конвои в океане от воздействия корабельных сил врага, а также осуществлять активные минные постановки. ПЛ имела основные размерения 90,5 х 7,5 х 5 м; водоизмещение надводное 1831 т, подводное 2600 т; наибольшую глубину погружения 200 м. На ПЛ впервые в практике отечественного подводного кораблестроения была применена 3-вальная энергетическая установка, используемая, благодаря наличию РДП, как в надводном, так и в подводном положении. Надводный ход обеспечивали три дизеля по 2000 л. с. каждый. Скорость хода максимальная — 17 узлов (31,5 км/ч), экономическая — 9 (16,7 км/ч), дальность плавания при этом — 22000 миль (40740 км). Для подводного хода применили три типа гребных электродвигателей (ГЭД): на среднем валу устанавливался один главный ГЭД мощностью 2700 л. с, на бортовых валах — по одному ГЭД мощностью по 1350 л. с. Кроме того, на среднем валу использовали ГЭД экономического хода в 140 л. с. В состав лодочной электроэнергетической системы включили аккумуляторную батарею нового типа, состоявшую из четырех групп по 112 элементов. Скорость максимальная подводная — 15 узлов (27,8 км/ч) (дальность плавания 16 миль (ок. 30 км), скорость экономическая 2 узла обеспечивала дальность плавания 440 миль (815 км). Экипаж — 72 человека, автономность — 75 суток. Большая ПЛ проекта 611 располагала значительным боекомплектом, состоявшим из 22 торпед (6 — в носовых торпедных аппаратах, 4 — в кормовых и 12 запасных на стеллажах); в торпедно-минном варианте принимала 32 мины АМД-1000: 24 — на стеллажи и 8 — в четыре торпедных аппарата. В остальные 6 торпедных аппаратов принимались торпеды. До 1956 г. на ПЛ устанавливали артиллерийское вооружение, аналогичное ПЛ проекта 613. По сравнению со средней ПЛ радиотехническое вооружение было усилено РЛС обнаружения работающих радиолокационных средств противника — «Накат». Всего промышленность передала ВМФ 26 ПЛ проекта 611.

Несколько последних лодок этого проекта были переоборудованы в носители первых образцов нашего морского ракетного баллистического оружия, получив шифр АВ-611. Так, большая торпедная ПЛ приобрела «новое качество», став ракетной и положив начало новому

подклассу дизель-электрических ПЛ — носителей ракетного оружия. Ракетный комплекс был размещен в IV отсеке (аккумуляторный на ПЛ проекта 611) и включал в себя две баллистические ракеты Р-11 ФМ с дальностью стрельбы 150 км.

Первый в мире пуск баллистической ракеты с борта подводной лодки Б-67 проекта В-611 в надводном положении состоялся в СССР 16 сентября 1955 года и получил отличную оценку. После устранения вскрытых в ходе испытаний недостатков подводные лодки получили шифр АВ-611. Так было доказано, что ПЛ не только могут стать мощным средством борьбы на море, но способны поражать цели и на суше, причем на большом удалении от береговой черты, на расстояниях, недоступных для артиллерии даже таких крупных надводных кораблей, как линкоры и крейсера.

А в классе больших торпедных ПЛ проекта 611 на смену пришла лодка одного из самых «удачных», нового, с точки зрения конструкции, образца ПЛ проекта 641 (головная принята в состав ВМФ в декабре 1958 г.).

Большая подводная лодка проекта 641.

Особое положение в первом послевоенном десятилетии занимало строительство подводных лодок с единым двигателем, т. е. обеспечивающих работу двигателя в подводном положении на химическом топливе. В этой области были продолжены работы, начатые еще до войны, а также развернуты и новые. Работы велись по двум направлениям, различающимся техническими принципами создания двигательных установок. Первое из них основывалось на результатах завершенных в 1945 году испытаний экспериментальной ПЛ проекта 95, разработка которой была выполнена до войны. Ее дизельная машинная установка на подводном ходу работала по замкнутому циклу с использованием жидкого кислорода и твердого химического поглотителя углекислоты выхлопных газов.

Работа двигателя по замкнутому циклу (ЕДХПИ — единый двигатель с химическим поглотителем известковым) этой подлодки состояла в следующем. Выхлопные газы из двигателя поступали в газоохладитель, где они охлаждались и освобождались от водяных паров и частично — от механических примесей. Затем отработанные газы переходили в газофильтры, в которых происходило поглощение углекислого газа. Дальнейшее охлаждение газа и освобождение его от избыточной влаги происходило в конденсаторах. Сконденсированная влага стекала в конденсаторную цистерну, а подсушенный газ поступал в изолированный необитаемый дизельный отсек с добавкой к нему газифицированного кислорода, подававшегося под давлением из кислородных цистерн и предварительно прошедшего через испаритель и подогреватель. Таким образом, в дизельный отсек поступала газовая смесь, по своему составу близкая к атмосферному воздуху. Из отсеков эта смесь засасывалась дизелем через

всасывающий коллектор. Экспериментальная ГЭУ на ПЛ проекта 95 послужила основой для разработки проекта 615 новой опытной подводной лодки. Главный конструктор проекта — А. С. Кассациер. Опытная подводная лодка была построена на заводе «Судомех» в Ленинграде и после испытаний вступила в состав ВМФ 30 мая 1953 года.

Строительство подводных лодок по откорректированному проекту А-615 было ограничено небольшой серией вследствие проявившегося в ходе эксплуатации существенного недостатка, связанного с использованием жидкого кислорода, — повышенной пожароопасности. Вторым направлением в развитии подводных лодок с двигателем на химическом топливе, работающим под водой, явилось создание парогазовой турбинной установки (ПГТУ) замкнутого цикла с использованием перекиси водорода.

Впервые подводные лодки с такого рода энергетической установкой начали строить в Германии во время второй мировой войны (подводные лодки XXVI серии), но завершить эти работы не успели. Этот технический задел был реализован при проектировании в Советском Союзе средней подводной лодки главным конструктором А. А. Антипиным с участием немецких инженеров с учетом их знаний и опыта. Принцип работы главной энергетической установки ПЛ с использованием в цикле перекиси водорода заключался в следующем. Перекись водорода подавалась в камеру разложения, где она посредством специального катализатора разлагалась на газообразный кислород (37%) и водяной пар (63%). Из камеры разложения парокислород поступал в камеру горения, куда одновременно впрыскивалось специальное легкое углеводородное топливо типа керосина, сгоравшее без остатка. Продукты горения поступали в турбину с переменным, в зависимости от нагрузки, давлением. Отработанный парогаз из турбины поступал в конденсатор, где пар конденсировался в воду и отделялся углекислый газ, который затем выбрасывался за борт. Единственная подводная лодка проекта 617 была построена на заводе «Судомех» в Ленинграде и стала определенным этапом в развитии скоростных подводных лодок, и в этом состояла ее особая ценность. Вступила в состав ВМФ в конце 1955 года. Она имела надводное водоизмещение 950 т, наибольшую подводную скорость 20 узлов (37 км/ч), дальность плавания с этой скоростью 120 миль (222 км), а при скорости под ПГТУ 14 узлов (26 км/ч) — 198 миль (около 370 км). Основное вооружение: шесть носовых торпедных аппаратов, боекомплект: 12 торпед. Подводная лодка была первой в мире боевой подводной лодкой, имеющей мощность установки подводного хода 7250 л. с. на один вал. В Советском Союзе были предприняты попытки продолжить работы по созданию более совершенных ПЛ с ПГТУ. Но новый проект 643 не получил дальнейшего развития, так как в это время уже проектировались и строились отечественные атомные подводные лодки.

Эра атомоходов началась 17 января 1955 года, когда с борта американской подводной лодки «Наутилус» было передано сообщение: «Следую на атомной энергии».

Незамедлительно США совместно со странами НАТО начали создавать глобальную ракетно-ядерную систему. Уже в 1959 году вошли в строй атомный подводный ракетоносец «Джордж Вашингтон» и ПЛА «Скипджек» — головные основных подклассов ПЛ: подводных ракетоносцев и многоцелевых торпедных подводных лодок. В этих условиях перед подводными силами ВМФ были поставлены качественно новые задачи — уничтожение атомных ракетоносцев противника с целью предупреждения нанесения ими ракетно-ядерного удара по нашей территории, нанесение ответных ракетно-ядерных ударов по его стратегическим объектам, разгром его авианосных и других крупных группировок надводных кораблей, а также противолодочных сил, десантных отрядов и конвоев в океане и базах. Это определило назначение новых подводных лодок, характер поставленных перед ними задач и общую тенденцию развития подводных сил ВМФ.

Примерно с середины 50-х годов в нашей стране было положено начало новому этапу в развитии ВМФ — созданию океанского ракетно-ядерного флота и, прежде всего, строительству атомных торпедных, а затем ракетных подводных лодок и морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения.

Процесс проектирования и строительства первых атомных подводных лодок сопровождался большими трудностями. Ни конструкторы (как подводных лодок, так и оборудования), ни военные моряки не представляли в полном объеме всех особенностей,

которые определялись принципиально новой энергетикой. Многому пришлось учиться, и многие привычные для подводников организационные структуры, приемы борьбы за живучесть потребовалось пересмотреть.

Радиационная опасность осознавалась с трудом. К сожалению, не обошлось и без тяжелых аварий, которые принесли человеческие жертвы. Особенно большие затруднения выявились при изготовлении и эксплуатации парогенераторов, первые образцы которых не выдерживали положенного срока службы. К чести всех участников этих работ надо отметить, что совместным трудом в течение нескольких лет эти болезни роста и связанные с ними ошибки были преодолены, и к созданию следующего поколения атомных подводных лодок, которое началось в конце 50-х годов, конструкторы и судостроители приступили, накопив солидные знания и опыт.

С появлением атомных энергетических установок подводные лодки стали истинно подводными, а не «ныряющими», какими, по существу, они были ранее. Запас энергии теперь позволяет подводному кораблю плавать под водой длительное время и всплывать под перископ лишь для того, чтобы уточнить свое место в океане по солнцу или звездам, по космическим или радионавигационным системам.

Атомная подводная лодка, получившая позже название «Ленинский комсомол», была первым советским кораблем с атомной энергетической установкой. Она положила начало атомному подводному кораблестроению в Советском Союзе. Научным руководителем работ был академик А. П. Александров, главным конструктором проекта — В. Н. Перегудов. Проекты основного оборудования атомной энергетической установки — реактора, парогенераторов, главного турбозубчатого агрегата, насосов первого контура, вспомогательных механизмов — разрабатывались под руководством члена-корреспондента Академии наук СССР Н. А. Доллежаля, начальника конструкторского бюро Балтийского завода Г. А. Гасанова, главных конструкторов Кировского завода М. А. Казака и Н. М. Синева. Первым командиром первого советского атомохода был опытный подводник капитан 2 ранга Леонид Гаврилович Осипенко, впоследствии Герой Советского Союза, контр-адмирал, долгие годы руководивший учебным центром подготовки моряков — экипажей атомных подводных лодок в Обнинске.

Первая опытная атомная подводная лодка была спроектирована и построена в весьма сжатые сроки — за шесть лет и три месяца: проектирование — с октября 1952 по июнь 1954 года; изготовление рабочих чертежей — с марта 1954 по июль 1955 года; закладка атомной ПЛ на Северном машиностроительном предприятии (СМП) произведена в мае 1954 года, спуск на воду — в августе 1957 года; ходовые испытания закончены в декабре 1958 года, после чего подводная лодка К-3 была сдана флоту в опытную эксплуатацию. Подводная лодка — двухкорпусная, двухвальная — имела следующие тактико-технические элементы: основные размерения — 107,4 х 7,9 х 5,7 м; надводное водоизмещение — 3101 т, подводное — 4069 т; запас плавучести — 30,5%; рабочая глубина погружения — 240 м, предельная — 300 м; число торпедных аппаратов калибра 533 мм — восемь; мощность главной энергоустановки на валу — 35000 (2 х 17500) л. с.; тепловая мощность реактора — 140 (2 х 70) мВт; надводная скорость — 15,5 узла (28,7 км/ч), подводная — 25 узлов (фактически — около 30 узлов — 55 км/ч); автономность — 60 суток; время непрерывного пребывания в подводном положении — 1500 ч; экипаж —104 человека. В последующем, в связи с увеличением экипажа на 22 человека, автономность подводной лодки была сокращена до 50 суток и время непрерывного пребывания в подводном положении — до 1200 часов. В июне 1962 года впервые в истории Советского Военно-Морского Флота атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» прошла подо льдами Северного Ледовитого океана, дважды пересекла точку Северного полюса, где подводники установили Государственный флаг СССР. За этот поход весь личный состав ПЛ был награжден орденами и медалями, а руководителю похода контр-адмиралу А. И. Петелину, командиру ПЛ капитану 2 ранга Л. М. Жильцову и инженер-механику капитану 2 ранга Р. А. Тимофееву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Через год, в сентябре 1963 года, преодолев под ледяным куполом планеты нелегкий путь, экипаж атомохода под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева впервые в истории всплыл точно на Северном полюсе, осуществив заветную мечту многих мореплавателей. Примечательным подвигом был поход группы советских атомных лодок вокруг земного шара в

феврале-марте 1966 года под руководством контр-адмирала А. И. Сорокина. Несмотря на то, что в начале 1959 года в нашем флоте появилась первая атомная ПЛ, во втором послевоенном десятилетии продолжалось интенсивное строительство дизель-электрических подводных лодок. Одновременно не прекращались работы по созданию баллистических и крылатых ракет для подводных лодок. Из двух принципиально разных типов был выбран комплекс, разработанный под руководством академика В. Н. Челомея. КР «П-5» (после модернизации — «П-5Д») хранились в контейнере со сложенными крыльями, раскрывавшимися автоматически при выходе из контейнера. Эта ракета стала прообразом всех последующих типов морских крылатых ракет. В 1960—1963 годах 11 подводных лодок проекта 613 были переоборудованы под носители крылатых ракет (проект 644). Развитие этих ПЛ завершили 16 подводных лодок проекта 651 (главный конструктор — А. С. Кассациер). Головная подводная лодка строилась на Балтийском судостроительном заводе, сдана флоту в 1963 г. Подводная лодка вооружалась четырьмя крылатыми ракетами комплекса П-5 для стрельбы по берегу или противокорабельного комплекса П-6.

В 1966 г. крылатые ракеты комплекса П-5 для стрельбы по берегу с вооружения подводных лодок были сняты, на них были оставлены только противокорабельные ракеты комплекса П-6. Особо важным достоинством этого разведывательно-ударного комплекса ВМФ была его система управления стрельбой, которая решала задачи управления полетом ракеты и наведения ее на цели, находящиеся как в пределах геодезической видимости носителя, так и за ее пределами. В случае обнаружения нескольких целей имелась возможность избирательного поражения целей путем трансляции с крылатой ракеты на подводную лодку радиолокационного изображения целей и передачи команды с подводной лодки на ракеты о выборе цели. Помимо корабельной аппаратуры управления стрельбой ракетами для крылатых ракет на подводных лодках имелась специальная система приборов целеуказания, которая получала от самолета-разведчика дальнего действия данные о местонахождении цели.

Торпедное вооружение состояло из шести носовых торпедных аппаратов калибра 533 мм и четырех кормовых торпедных аппаратов калибра 400 мм.

Подводные лодки проекта 651 были первыми серийными дизель-электрическими подводными лодками, предназначенными для поражений морских целей ракетами.

Первая атомная подводная лодка проекта 675, вооруженная комплексом противокорабельных крылатых ракет «П-6» (8 КР), была принята в состав ВМФ в конце сентября 1963 г.

Опыт боевой подготовки подводных лодок подтвердил, что их можно использовать с достаточно высокой эффективностью для борьбы с крупными соединениями надводных кораблей противника.

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Флота Советского Союза ГОРШКОВ Сергей Георгиевич (1910—1988)

Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков называл подводные лодки, вооруженные комплексом «П-6», национальной гордостью нашей страны.

Однако основной недостаток этих подводных лодок — необходимость вести стрельбу ракетами с надводного положения — привел к созданию подводных лодок нового поколения, вооруженных КР, стартующими из-под воды. Опытная атомная подводная лодка проекта 661 с подводным стартом была принята в состав ВМФ в конце 1969 г.

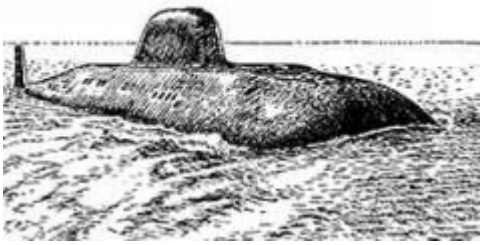
В 1973 г. вступила в строй головная атомная подводная лодка проекта 670, оснащенная новым видом оружия — ракетным комплексом «Аметист» с подводным стартом восьми КР.

Использование установленного на подводной лодке модифицированного нового комплекса ракетного оружия расширило боевые возможности крейсерской лодки благодаря большей дальности стрельбы, улучшению избирательной способности головки самонаведения с устанавливаемым перед стартом сектором захвата целей, повышению помехозащищенности бортовой аппаратуры, сокращению времени предстартовой подготовки. Разработка подводных лодок проекта 670 выполнялась под руководством главного конструктора В. П. Воробьева.

К концу 60-х — началу 70-х годов резко возросла мощь авианосных ударных соединений ВМС США за счет создания новых многоцелевых атомных авианосцев, оснащенных крупными парками летательных аппаратов и обладающих высокой боевой устойчивостью, что значительно повышало ударные и оборонительные возможности этих соединений.

Необходимость эффективной борьбы с такими соединениями предопределила дальнейшее развитие класса крейсерских атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами, способными наносить массированные ракетные удары из-под воды по кораблям с больших дистанций и с возможностью избирательного поражения целей.

Военно-Морским Флотом было выдано тактико-техническое задание на создание крейсерской атомной подводной лодки 3-го поколения, вооруженной крылатыми ракетами оперативно-тактического назначения нового комплекса (главный конструктор — В. Н. Челомей). По боекомплекту ракет подводная лодка в 3 раза превосходила аналогичные лодки 2-го поколения. Ракетный комплекс представляет собой оригинальную систему ракетного оружия. Он обладает высокой эффективностью избирательного поражения целей, имеет системы преодоления противоракетной обороны и защиту от радиоэлектронного противодействия. Комплекс допускает стрельбу по целям, координаты которых известны с большими погрешностями, а также при большом времени устаревания данных. Все операции по повседневному и предстартовому обслуживанию ракет автоматизированы.



Атомная подводная лодка «60 лет СССР».

Во второй половине 70-х годов в США начались подготовительные работы по использованию корабельных крылатых ракет «Томагавк» для стрельбы из торпедных аппаратов подводных лодок по наземным объектам с дистанции около 2500 км. Все это заставило принять меры к недопущению нарушения достигнутого паритета между США и Советским Союзом по боевому потенциалу подводных сил.

Так появились атомные подводные лодки нового поколения с наивысшей степенью автоматизации и централизации управления. Основное назначение — поиск, обнаружение и слежение за ракетными подводными лодками и авианосцами противника и уничтожение этих кораблей с началом боевых действий. Комплекс торпедно-ракетного вооружения и боевая информационно-управляющая система обеспечивают одиночную и залповую стрельбу по целям на глубине погружения лодки до предельной включительно.

По сравнению с лодками предшествующей постройки торпедно-ракетный комплекс новой лодки обладает вдвое увеличенным боезапасом, возросшей дальностью действия (в 3 раза — для противолодочных ракет и в 1,5 раза — для торпед) и повышенной боеготовностью (время готовности к стрельбе первым залпом сократилось в два раза). Комплекс приспособлен для стрельбы из торпедных аппаратов как торпедами и ракета-торпедами, так и крылатыми ракетами, предназначенными для поражения наземных объектов. Главный конструктор проекта — Г. Н. Чернышев. Головной корабль построен в Комсомольске-на-Амуре и сдан Военно-Морскому Флоту в конце 1984 г.

Разработка баллистических ракет для подводных лодок шла параллельно с изысканиями в области крылатых ракет.

Как уже было сказано, баллистические ракеты начали свою морскую жизнь в 1955 году на подводной лодке проекта АВ-611. В 1960 году была создана первая дизель-электрическая подводная лодка проекта 629, главным оружием которой являлись три баллистические ракеты Р-13 (комплекс Д-2) с дальностью стрельбы более 600 км. Надводный старт, малый боекомплект ракет, их незначительная дальность ограничивали боевые возможности ракетоносцев первого поколения. В то же время успешные работы по установке на подводных лодках баллистических ракет с ядерным боезапасом укрепили у высшего руководства СССР мнение о том, что подводные лодки могут и должны стать ударной силой флота. С тех пор создание мощного подводного флота, имеющего атомные энергетические установки и мощное ракетное оружие с межконтинентальной дальностью стрельбы стало одной из главных государственных задач.

Обострение международной обстановки подтолкнуло быстрейшее наращивание ядерного потенциала Советского Военно-Морского Флота. Выход атомных подводных лодок в Атлантический и Тихий океаны, которые раньше полностью контролировались США и НАТО, позволял если не ликвидировать, то в значительной степени ослабить преимущества западных государств и, во всяком случае, обеспечить возможность нанесения ответного ядерного удара.

Качественный скачок в развитии морских ракетных комплексов был сделан КБ машиностроения и смежными с ними предприятиями, создавшими в течение 1958—1963 годов принципиально новый ракетный комплекс — Д-4 с ракетой Р-21, в котором впервые в мире был реализован пуск жидкостной ракеты с погруженной подводной лодки, что резко повысило боевую устойчивость ракетоносца. Пуск ракеты производился из затопленной водой пусковой шахты. Ракетным комплексом Д-4 были перевооружены дизель-электрические ракетоносцы проекта 629 (проект 629-А) и атомные ракетоносцы проекта 658.

Начало всестороннему качественному развитию системы стратегических сил было положено в 1960 году созданием ракетоносцев второго поколения «Навага» — проект 667-А, вооруженных 16 жидкостными баллистическими ракетами РСМ-25. Эти ракетоносцы явились наиболее совершенными для своего времени кораблями. Ввод в 1960 году в состав боевого флота ракетоносцев знаменовал собой превращение подводного флота страны в океанскую стратегическую силу.

Создание и дальнейшее совершенствование морской стратегической ракетно-ядерной системы в рассматриваемый период шло по пути развития класса ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Первым кораблем этого класса была крейсерская атомная подводная лодка проекта 667-А, относившаяся ко второму поколению атомных подводных лодок. На основе проекта этой подводной лодки в течение 70-х годов были созданы ракетные крейсеры последующих четырех модификаций: 667-Б, 667-БД, 667-БДР и 667-БДРМ. Все они проектировались в одном и том же конструкторском бюро под руководством главного конструктора С. Н. Ковалева. Создание крейсерской подводной лодки, вооруженной 16 баллистическими ракетами нового комплекса с улучшенными характеристиками, стало новым этапом в совершенствовании советского ракетного подводного флота. По сравнению с комплексом, установленным на ракетных подводных лодках 1-го поколения, основные преимущества нового комплекса состояли в следующем: дальность стрельбы увеличилась в 1,8 раза; время предстартовой подготовки сократилось в 4 раза; масса ракеты уменьшилась в 2,25 раза. При этом уделялось особое внимание совершенствованию навигационных комплексов, системе связи и гидроакустических систем и существенному повышению скрытности

ракетоносца на всех этапах боевой деятельности за счет снижения характеристик его физических полей, в том числе и создаваемых ракетным оружием.

В результате указанных работ боевая эффективность ракетоносцев второго поколения последних лет постройки превысила таковую ракетоносцев ранней постройки более чем в 7 раз.

Для снижения времени и повышения скрытности проведения предстартовой подготовки встал вопрос о замене жидкостных ракетных комплексов на твердотопливные. Первый морской комплекс с баллистической ракетой межконтинентальной дальности стрельбы РСМ-52 (SSN-20 по западной классификации), запускаемой из незатапливаемой водой шахты, с двигательной установкой на твердом топливе был разработан для атомных ракетных подводных лодок третьего поколения в 80-е годы. Параллельно с созданием ракетного комплекса ЦКБ МТ «Рубин» проектировало ракетоносец четвертого поколения, получивший как в нашей стране, так и за рубежом наименование «Тайфун». Эта атомная подводная лодка, специально сконструированная для операций под арктическими льдами, была создана в декабре 1981 года в противовес американскому подводному ракетоносцу «Огайо». При длине 170 м, ширине 25 м и высоте с рубкой (не считая выдвижных устройств типа антенн и перископов) 26 м «Тайфун» имеет рекордное водоизмещение в 25000 т. Это самая большая лодка, когда-либо созданная в истории мирового флота. Если поместить ее на суше, она займет почти два футбольных поля.

Уникальна и конструкция «Тайфуна» — это тримаран. В одной стальной оболочке содержатся два сверхпрочных титановых корпуса диаметром по 10 м каждый; между ними — три таких же прочных модуля: носовой с шестью торпедными аппаратами и несколькими десятками торпед и ракета-торпед, кормовой с рулевым отсеком и центральный, где находится главный командный пункт. Два водо-водяных реактора по 190 МВт каждый и две турбины по 45 тысяч л. с. позволяют лодке развивать под водой скорость до 30 узлов. «Тайфун» может всплывать в арктических водах, ломая корпусом многометровые льдины, погружаться на глубину нескольких сот метров и находиться в подводном положении практически неограниченное время.

Условия жизни экипажа, состоящего из 50 офицеров, 80 мичманов и почти 40 матросов, отменные. В сущности, «Тайфун» — это пятиэтажный дом, часть помещений в котором занята оборудованием, часть приспособлена для жилья. Каюты рассчитаны на двух-четырех человек. В них есть умывальник, письменный стол, книжные полки, шкаф для одежды, кондиционер и телевизор. По кабельной системе во время боевой службы экипажу показывают видеофильмы. На борту имеются душевые, сауна с бассейном, оранжерея и даже вольеры с попугаями.

«Тайфуны» вооружены твердотопливными баллистическими ракетами. Пусковые шахты расположены в межкорпусном пространстве, между торпедным и центральным отсеками. Каждая лодка несет 20 межконтинентальных баллистических ракет РСМ-52 с 10 ядерными кассетными боеголовками высокой надежности и точности попадания. Ракеты весом почти 100 т, высотой 16 м и диаметром 2,5 м способны поражать цели на расстоянии около 10 тыс. км.

Как и на американских лодках, запуск ракет осуществляется вовсе не путем нажатия «красной кнопки». Для этого необходимо повернуть два ключа, один из которых находится у командира БЧ-2, а второй — у командира лодки. Программа полета ракет, записанная на перфоленту, вводится в вычислительный комплекс корабля лишь в период несения боевой службы в океане. В остальное время она хранится опечатанной в сейфе командира корабля.

Но подводники не в состоянии единолично принять решение о запуске ядерных ракет. Компьютер корабля сработает, если получит закодированный сигнал из ядерного чемоданчика президента страны. ЭВМ сопоставит этот код с тем, что заложен в ее программу, и лишь тогда даст разрешение на предстартовые операции. Теперь командир сможет ввести в систему перфоленту и набрать ряд известных лишь ему одному сигналов, которые вновь проконтролирует на достоверность компьютер. Дальнейшее — дело техники: ЭВМ сама сопоставит местонахождение лодки с координатами заданной цели и внесет необходимые поправки. Эта система исключает несанкционированный запуск ракет с борта корабля, даже если он окажется захваченным террористами. Однако и подводникам неизвестно, на какие цели направлены их ракеты, — подобной информацией располагает лишь Генеральный штаб.

В настоящее время в ВМФ из шести лодок класса «Тайфун», спущенных на воду с сентября 1980 по конец 1986 года, в строю находятся только две (против 18 американских

лодок класса «Огайо», несущих на себе по 24 межконтинентальных баллистических ракеты с ядерными разделяющимися боевыми частями и дальностью полета 10 тыс. км).

Не лучше обстоит дело и с атомными подводными крейсерами стратегического назначения других проектов. Если финансирование ВМФ будет продолжаться так же неудовлетворительно, как и в предыдущие годы «реформирования ВС», то не исключено, что уже к 2003 г. мы лишимся морской составляющей ядерного сдерживания.

Зарождение и развитие атомного подводного кораблестроения отразилось и на облике дизельных подводных лодок. Создателем нового корабля стал конструкторский коллектив во главе с Ю. Н. Кормилицыным. В сентябре 1980 года из эллинга завода им. Ленкома в городе Комсомольске-на-Амуре вышел первый корабль новой серии, проект 877 (за рубежом известен под названием «Kilo», а также — из-за низкой шумности — «черная дыра»), внешне напоминающий атомную подводную лодку, только несколько меньших размеров. При проектировании лодка получила условное наименование «Варшавянка» в связи с тем, что предполагалось оснащение этими лодками флотов стран Варшавского Договора, прекратившего свое существование после развала Советского Союза.

Каплеобразная форма корпуса новой большой дизель-электрической подводной лодки обеспечивает наилучшие ходовые качества под водой, в то время как все предыдущие проекты дизельных подводных лодок создавались со «штевневой» носовой оконечностью для обеспечения максимальной скорости в надводном положении. Новый подход к проектированию дизельных подводных лодок, внедрение в дизельное подводное кораблестроение автоматизации управления системами и механизмами корабля, уже получившей широкое распространение на атомных подводных лодках, позволили создать подводный корабль, отвечающий всем современным требованиям.

Подводная лодка создавалась для борьбы с подводными лодками, надводными кораблями и судами противника во внутренних и окраинных морях и ближних морских районах самостоятельно, во взаимодействии с другими силами флота, для скрытной постановки минных заграждений, ведения разведки. Была поставлена задача создать малошумную подводную лодку ограниченного водоизмещения, обладающую более высокими скоростными и маневренными характеристиками и оснащенную более совершенным радиоэлектронным вооружением и системами автоматизированного управления, при этом дальность плавания, автономность и торпедный боезапас могли быть уменьшены. Подводные лодки этого проекта должны были заменить выводимые из состава ВМФ дизель-электрические лодки постройки первого послевоенного десятилетия.

Это самая малошумная из отечественных подводных лодок, имеющая хорошее вооружение (6 торпедных аппаратов калибра 53 см, 18 универсальных торпед или соответствующее количество донных мин и 8 зенитных ракет комплекса самообороны) и условия обитаемости, надежные системы и механизмы, по достоинству оценена нашими подводниками. Ее водоизмещение: надводное — до 2500 т, подводное — 3200 т, скорость в подводном положении — около 10 узлов (примерно 18 км/ч), скорость под РДП — 7 узлов (13 км/ч), глубина погружения — 300 м. Дальность плавания в подводном положении экономической скоростью 400 миль (740 км), автономность 45 суток. Экипаж 52 человека, в том числе 16 офицеров.

Строительство подводных лодок типа «Варшавянка» продолжается и в настоящее время. С 1985 года продано Ирану, Индии и некоторым другим странам более 20 подводных лодок этого проекта.

В заключение еще раз подчеркнем, что многообразие типов созданных во втором послевоенном десятилетии подводных лодок явилось следствием внедрения в подводное кораблестроение принципиально новых видов оружия и техники, прежде всего — баллистических и крылатых ракет, атомной энергетики. Построенные подводные лодки служили объектами опытных проверок и оценок их боевых и технических свойств с целью выбора наилучших решений, которые могли быть положены в основу дальнейшего совершенствования подводного флота.

На основании проведенных исследований и оборонных задач, возложенных на Военно-Морской Флот, с учетом закономерностей развития средств и методов вооруженной

борьбы на море были определены три направления в последующем строительстве подводных лодок:

— атомные подводные ракетоносцы — носители баллистических ракет — составляют подкласс стратегических подводных лодок;

— атомные подводные крейсера, вооруженные крылатыми ракетами «корабль — корабль», относятся к многоцелевым подводным лодкам. Часть подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами, способна наносить удары как по соединениям надводных кораблей противника, так и по его прибрежным объектам (военно-морским базам, промышленным и административным центрам), выполняя задачи стратегических подводных лодок;

— атомные и дизель-электрические подводные лодки, оснащенные торпедным и ракета-торпедным оружием. Эти подводные лодки также относятся к подклассу многоцелевых.

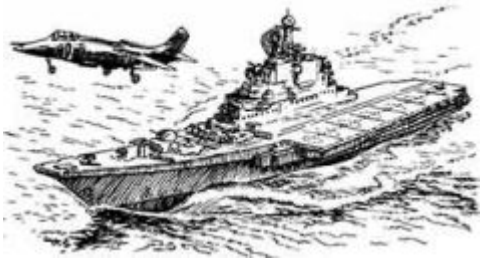
Для боевого использования ракетного оружия с должной эффективностью на океанских направлениях наиболее благоприятные условия могли быть обеспечены на подводных лодках с атомной энергетикой. Большая автономность, неограниченные дальность плавания и время пребывания в подводном положении, скрытность действия и высокие маневренные качества сделали атомные подводные лодки с ракетным оружием мощной ударной силой Военно-Морского Флота России.

Производственные мощности атомного машиностроения позволяли со второй половины 60-х годов развернуть в необходимом объеме строительство атомных ракетных подводных лодок. В итоге постройка дизель-электрических подводных лодок с ракетным оружием утратила свое значение и дальнейшего развития не получила. Продолжалось создание дизель-электрических подводных лодок с торпедным оружием. Сфера их действия распространялась на вероятные пути движения кораблей и судов противника, а также на борьбу с вражескими подводными лодками и кораблями в районах внутренних и окраинных морей.

Как показало время, развитие современных сил и средств для ведения вооруженной борьбы на море, обеспечение боевой учебы и поддержание флота в постоянной боевой готовности оказалось под силу лишь высокоразвитым в промышленном отношении странам, обладающим мощным экономическим потенциалом и высоким уровнем развития науки и техники. В связи с развалом Советского Союза, взятием в России курса на рыночные отношения в экономическом укладе страны, резким изменением в социальной сфере наша страна в развитии вооружений и вооруженных сил переходит сегодня к новой военной доктрине, главным в которой будет принцип «разумной достаточности» при обороне государства. Но, воплощая этот принцип в жизнь, необходимо помнить уроки истории: сильной независимой России нужен Военно-Морской Флот, способный сражаться в открытом море и защищать национальные интересы страны в военное и мирное время.

Следует также иметь в виду, что именно наличие стратегического оружия играло и продолжает играть роль фактора сдерживания, обеспечив невиданный еще в истории полувековой мирный период, хотя предпосылок и поводов для перерастания локальных войн и военных конфликтов между различными государствами в крупномасштабный и даже мировой конфликт было за это время предостаточно. И даже в новой военно-политической обстановке, сложившейся в мире в последнее время, вероятно, никто не сможет гарантировать невозможность подобного в будущем. А поэтому «порох следует держать сухим».

РЫЦАРИ ПЯТОГО ОКЕАНА



Ранним теплым утром 16 сентября 1910 г. Севастополь был необычайно оживлен. Ожидался полет первого на флоте аэроплана. К 10 часам вокруг Куликова поля собралась огромная толпа зрителей.

На краю поля, примыкавшего к окраине города, красовался аэроплан «Антуанет», возле которого стояла группа военных. Среди них выделялся высокий, статный офицер в морской форме, но в летном шлеме с большими защитными очками. Он взобрался в кабину, механик раскрутил пропеллер и отбежал в сторону. Зрители, затаив дыхание, наблюдали, как аэроплан побежал по зеленому полю и вдруг, оторвавшись от земли, запарил в воздухе. Тысячеголосое «ура» заглушило рокот мотора, и над головами собравшихся взметнулись фуражки и шляпы. Летчик из кабины приветливо помахал рукой. Аэропланом управлял морской офицер лейтенант С. Ф. Дорожинский.

Неделей позже, 22 сентября 1910 года, лейтенант Г. В. Пиотровский на самолете «Блерио-ХИ» с механиком на борту совершил первый в России полет над морем из Петербурга в Кронштадт. За полчаса он пролетел 25 верст. Это был первый в России междугородный перелет, а Пиотровский в газетных публикациях торжественно был назван «летчиком дальнего действия»...[27].

Не раз, поднимая аэроплан с Куликова поля, Дорожинский задумывался о том, что было бы хорошо приспособить свой «Антуанет» для взлета с воды и посадки на морской аэродром. В 1911 г. он сделал попытку установить этот самолет на поплавки собственной конструкции — два главных и хвостовой. Но при испытаниях аэроплан зарывался поплавками в воду, поэтому не мог набрать скорость, достаточную для взлета. Тогда во Франции был заказан поплавковый гидросамолет марки «Вуазен-Канар». Дорожинский обучился летать на нем, став первым гидроавиатором России[28]. Кроме Станислава Фаддеевича и другие русские моряки широко проводили опыты по применению самолета на море. Например, 24 мая (6 июня) 1911 г. лейтенант В. В. Дыбовский осуществил поиск подводной лодки с аэроплана, заложив тем самым основы противолодочной борьбы с воздуха. Организационное начало авиации Российского флота было положено 19 апреля 1911 года, когда морской министр адмирал И. К. Григорович дал «добро» на формирование в Севастополе первой команды военно-морских летчиков в составе двух отделений, в каждое из которых входило по три аэроплана. В том же году на зарубежных заводах были заказаны три однопоплавковых летательных аппарата Кертиса и два Вуазена. Центром испытаний гидросамолетов стало Черное море.

Через год морская авиация стала создаваться и на Балтийском флоте. Впервые авиация в боевых действиях в море применялась в 1-ю мировую войну, и ее влияние на ход борьбы на море оценивалось достаточно высоко. Она выполняла воздушную разведку, корректировку артиллерийского огня при стрельбе надводных кораблей по береговым объектам, наносила удары по надводным кораблям и военно-морским базам, а также вела борьбу с авиацией противника. Уже в самом начале первой мировой войны флотские авиаторы осуществляли на своих ажурных «стрекозах» отважные боевые полеты. Именно русским морским летчикам принадлежит первенство нанесения бомбового удара с неба по кораблям противника. 29 октября 1914 г. во время набеговой операции немецкого линейного крейсера «Гебен» на Севастополь и артиллерийского обстрела города семь русских летающих лодок поднялись и, кружа над крейсером, сбросили свои бомбы. Насколько серьезно он был поврежден, выяснить так и не удалось, но этот боевой эпизод показал, что гидросамолеты становятся ударной силой на море и могут действовать самостоятельно[29].

Русские морские летчики действовали успешно не только на театрах военных действий. 8 августа 1914 года вековое молчание Арктики было нарушено ревом авиационного мотора:

---

[27] Шавров Б.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. — М.: Машиностроение, 1969. — С. 139.

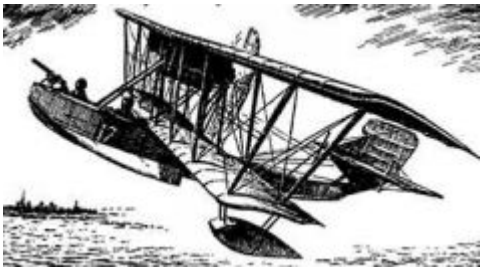
[28] Шавров Б.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. — М.: Машиностроение, 1969. — С. 139.

[29] Боевая летопись русского флота с IX в. по 1917 г. — М.: Воениздат, 1948. — С. 191; Григорьев А. Альбатросы. — М.: Машиностроение, 1989. — С. 61.

поручик Я. Нагурский совершил первые полеты на поплавковом аэроплане «Фарман» над Ледовитым океаном.

Он искал исчезнувшую экспедицию Георгия Седова. Полет Нагурского можно без натяжки считать началом практического применения морской авиации в условиях Крайнего Севера[30].

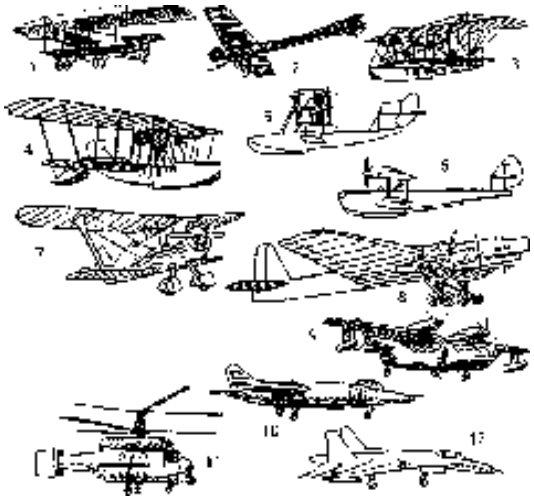
Развитие морской авиации в России шло по двум основным направлениям: авиация корабельного базирования и авиация берегового (прибрежного) базирования. Самолетный парк гидроавиации к концу 1917 г. на Балтике насчитывал 98, на Черном море — 112 аппаратов. Это были самолеты иностранного производства «Телье», «Ньюпор», «Спад», «Лебедь», «Шорт», «Ферри» и отечественные летающие лодки М-5, М-9, М-15, М-20 с моторами «Испано-Сюиза», «Рон», «Сальмсон», «Гном и Ром», «Сопвич» и др.



Морской разведчик М-9.

Морская авиация Балтийского флота состояла из двух воздушных бригад, объединенных в воздушную дивизию, и отряда корабельной авиации. Воздушная дивизия Черноморского флота также состояла из двух воздушных бригад и дивизиона корабельной авиации, а также из отряда дирижаблей. На Балтике корабельная авиация базировалась на гидроавиатранспорте «Орлица» (бывшем пароходе «Императрица Александра») водоизмещением 3800 т и скоростью 12 узлов (22 км/ч). «Орлица» принимала на борт четыре гидросамолета. На Черноморском флоте гидроавиатранспорты «Император Александр I» и «Император Николай I» водоизмещением по 9240 т и скоростью 14—15 узлов (26—28 км/ч) принимали на борт по семь-восемь гидросамолетов, а гидроавиакрейсер «Алмаз» — четыре самолета. Они объединялись в дивизион гидроавиакрейсеров Черноморского флота.

По два гидросамолета «Телье» предполагалось установить на палубе двух строившихся легких крейсеров типа «Светлана» на Балтике.



[30] Григорьев А. Альбатросы. — М.: Машиностроение, 1989. — С. 56.

Самолеты морской авиации: 1. Фарман (Франция). 2. Антуанет (Франция). 3. Морской разведчик М-5. 4. Летающая лодка М-9. 5. Летающая лодка М-15. 6. Летающая лодка М-5. 7. Истребитель И-15 бис. 8. ТБ-3. 9. Амфибия Бе-12. 10. ЯК-38. 11. Вертолет палубный. 12. СУ-27к.

4 июля (17 июля по н. ст.) 1916 г. четыре гидросамолета М-9 (конструкции Д. П. Григоровича) с гидроавиатранспорта «Орлица» провели воздушный бой над Балтийским морем с четырьмя немецкими самолетами, который закончился победой русских морских летчиков. Два кайзеровских аэроплана были сбиты, а два других обратились в бегство. Наши летчики вернулись к своей авиаматке без потерь.

Именно этот день — 17 июля 1916 г. — день первой победы в воздушном бою над морем морских летчиков на отечественных гидросамолетах, базировавшихся на первом отечественном авианосце, с полным правом принято считать Днем рождения Морской авиации ВМФ России, что и закреплено приказом Главнокомандующего Военно-морским Флотом от 15 июля 1996 г. №253[31].

Береговая авиация Балтийского флота базировалась на воздушных станциях «Бригитовка» в Ревеле, а также в Гельсингфорсе и в г. Або (ныне — Турку). На Черном море береговая авиация флота базировалась в Балаклаве.

Подготовка морских летчиков осуществлялась в Ораниенбаумской, Гапсальской и Бакинской школах, а также в школе высшего пилотажа и воздушного боя в Царском (Красном) Селе под Петроградом.

До 1917 г. в России насчитывалось шестнадцать авиационных заводов и мастерских, имеющих высококвалифицированные кадры. Многие видные инженеры и конструкторы работали над созданием летательных аппаратов. Всего в начале 1917 г. морская авиация имела в своем составе 269 самолетов (летающих лодок).

В русском флоте гораздо раньше, чем в других флотах, зародилась мысль о создании авианосца. Впервые ее четко сформулировал корабельный инженер капитан Л. М. Мациевич, впоследствии известный русский летчик. Из доклада, представленного им в 1909 году начальнику Морского генерального штаба, явствует, что именно ему принадлежит идея создания авианосцев, а также катапульт, обеспечивающих взлет аэропланов с палубы корабля.

В период гражданской войны и красные, и белые использовали самолетный парк, оставшийся от бывших царских армии и флота. В боях авиация несла большие потери, авиационные заводы не работали, самолетный парк не пополнялся, что привело к полному упадку авиации в России.

Только к началу первой пятилетки в советской морской авиации начали появляться первые серии отечественных самолетов конструкции Д. П. Григоровича и конструкторского бюро морского самолетостроения: «РОМ-2», «МР-5», «ТОМ-1», «ТВ-1а», «МДР-3» и «МБР-2», а к 1936 году — и «МДР-4». В 30-е годы у нас получила развитие корабельная катапультная авиация, которой были вооружены линейные корабли и крейсера. Катапульты фирмы «Хейнкель» закупались в Германии.

В 30-е годы летчики морской авиации неоднократно выполняли специальные правительственные задания. Именно из флотских пилотов была скомплектована полярная авиация, осваивавшая Северный морской путь. В 1934 году она в чрезвычайно трудных условиях спасла членов полярной экспедиции и экипаж парохода «Челюскин». За выполнение этого задания семеро полярных летчиков стали первыми Героями Советского Союза. В их числе четверка бывших черноморских морских летчиков — В. А. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков и И. В. Доронин.

---

[31] Для справки: 27 апреля 1918 г. стал Днем рождения авиации Балтийского флота. Тогда в его составе была сформирована воздушная бригада особого назначения. 3 марта 1921 г. официально объявлен Днем рождения авиации Черноморского флота. В этот день было завершено формирование Штаба Воздушного флота Черного и Азовского морей. 4 апреля 1932 г. — считается Днем создания авиации Тихоокеанского флота. 18 августа 1936 г. — День рождения авиации Северного флота.

Когда 30 декабря 1937 года был образован Народный комиссариат Военно-Морского Флота, морская авиация стала именоваться Военно-воздушными силами ВМФ (ВВС ВМФ) и окончательно определилась как одни из основных родов сил флота. За короткое время ВВС ВМФ значительно выросли в количественном и качественном отношении. К началу Великой Отечественной войны самолетный парк насчитывал более 2,8 тысячи боевых самолетов. На вооружении состояли дальние торпедоносцы-бомбардировщики (ДБ-3, ДБ-3Ф), бомбардировщики (СБ, ТБ-3, Ар-2), истребители (И-15 бис, И-16, И-153, Як-1, МиГ-1), гидросамолеты (МБР-2, Че-2). В ходе войны произошло перевооружение ВВС ВМФ. Основными типами самолетов стали торпедоносцы Ил-4 и пикирующие бомбардировщики Пе-2, штурмовики Ил-2, истребители Як-3, Як-7, Як-9, Ла-5, Ла-7[32].

В ходе Великой Отечественной войны Морская авиация советских вооруженных сил активно участвовала в решении боевых задач, возложенных на ВМФ, привлекалась к выполнению заданий командования на сухопутных фронтах. В ожесточенных боях с сильным противником был накоплен бесценный опыт тактического и оперативного использования разведывательной, минно-торпедной, бомбардировочной и истребительной авиации.

24 июня 1941 года на подходах к Кольскому заливу наши истребители встретили и атаковали шесть бомбардировщиков противника. В этом бою командир 4-й эскадрильи 78-го авиационного полка старший лейтенант Б. Ф. Сафонов сбил «Юнкерс-88», открыв счет авиаторов Северного флота. Короткая, но славная жизнь была дарована этому человеку. Он провоевал всего неполный год, лично сбив за это время 30 фашистских самолетов и три в групповых боях. 16 сентября 1941 года Борису Феоктистовичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Известие о присвоении звания дважды Героя Советского Союза не застало Б. Ф. Сафонова в живых: 30 мая 1942 года он провел свой последний, 224-й боевой вылет, сбив еще два вражеских бомбардировщика...

Уже в первые дни войны фашистская пропаганда поспешила оповестить мир, что советская авиация уничтожена, а рейхсмаршал авиации Геринг заверил немцев, что ни одна советская бомба не упадет на «фатерланд». Однако уже в начале августа 1941 года наша авиация бомбила столицу фашистской Германии.

Идея налета на Берлин с эстонского острова Сааремаа родилась у командующего ВВС ВМФ генерал-лейтенанта авиации С. Ф. Жаворонкова. С тыловых аэродромов долететь до Берлина было нельзя — не хватало горючего, а с острова Сааремаа такой полет был вполне возможен. В ночь с 7 на 8 августа Берлин бомбили пять самолетов. Эти самолеты вели полковник Евгений Преображенский, капитаны Андрей Ефремов, Михаил Плоткин, Василий Гречишников и старший лейтенант Петр Трычков. Остальные десять самолетов сбросили бомбы на запасную цель — портовые сооружения Штеттина. Долететь до Берлина им помешала гроза. Авиагруппа (10—15 самолетов ДБ-3) Преображенского с 7 августа до 4 сентября произвела 52 самолето-вылета, при этом 33 самолета дошли до цели и сбросили на Берлин свыше 36 тонн фугасных и зажигательных бомб и 34 бомбы с листовками[33].

В ходе Великой Отечественной войны Морская авиация советских вооруженных сил активно участвовала в решении боевых задач, возложенных на ВМФ, привлекалась к выполнению заданий командования на сухопутных фронтах. Летчики Морской авиации за годы войны произвели свыше 380 тысяч боевых вылетов, сбросили на врага свыше 40 тысяч тонн бомб и 1371 торпеду, выставили 2428 мин, потопили 778 и повредили 800 кораблей с десятками тысяч солдат и офицеров противника и сотнями тысяч тонн различных грузов, что составляет 2/3 от общего количества потопленных и поврежденных кораблей противника всем ВМФ СССР; сбили в воздушных боях и уничтожили на аэродромах около 5500 самолетов противника. Важнейшими принципами применения Морской авиации были концентрация

---

32 Авиация. Энциклопедия. Научное издательство «Большая Российская энциклопедия». Центральный аэрогидродинамический институт им. профессора Н. Е. Жуковского. — М., 1994. — С. 358.

33 Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941—1942 гг. — М.: Воениздат, 1983. — С. 123, 125; Советская военная энциклопедия. Т. П. — М.: Воениздат, 1985. — С. 125.

усилий на главных направлениях и по важнейшим объектам, экономия сил, внезапность нанесения ударов, скрытность подготовки действий. В годы войны 57 соединений и частей Морской авиации награждены орденами, 25 частей стали гвардейскими, 259 летчикам присвоено звание Героя Советского Союза, пятеро удостоены этого звания дважды: Б. Ф. Сафонов, А. Е. Мазуренко, В. И. Раков, Н. В. Челноков, Н. Г. Степанян. Из более чем 500 таранов, совершенных советскими летчиками, 38 принадлежит летчикам Морской авиации[34].

После войны на вооружение авиации ВМФ СССР стали поступать реактивные самолеты-торпедоносцы Ил-28 и Ту-14, реактивные истребители МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Як-25, а также гидросамолеты Бе-6, а с 1960 г. — Бе-12. В 1970 г. в боевой состав включен бомбардировщик Ту-142. Создаются новые рода авиации ВМФ — противолодочная и морская ракетоносная.

Самолет Бе-6.

Противолодочный самолет Бе-12.

Противолодочный самолет Ту-142.

К концу пятидесятых годов Морская авиация представляла собой довольно внушительную силу. Только на Балтике она имела в своем составе тринадцать истребительных и минно-торпедных дивизий и несколько отдельных авиаполков различного назначения. Однако к началу 1960 года укоренилось мнение, что с появлением ракетного оружия пилотируемая авиация свое значение утратила, а, следовательно, подлежит сокращению. На всех флотах были полностью расформирована и частично передана в ПВО страны вся истребительная авиация флотов, значительно сокращены противолодочные и разведывательные части. Уцелела лишь зарождавшаяся ракетоносная авиация.

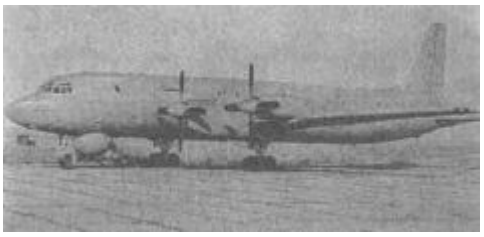
И только после Карибского кризиса (сентябрь-ноябрь 1962 г.) снова пришли к выводу о необходимости развития Морской авиации. Начались поставки на флоты новых

---

34 Авиация. Энциклопедия. Научное издательство «Большая российская энциклопедия». Центральный Аэрогидродинамический институт им. профессора Н. Е. Жуковского. — М., 1994. — С. 358.

противолодочных и ракетоносных самолетов. На Северный и Тихоокеанский флоты поступили тяжелые многоместные самолеты-разведчики с автоматизированной системой целеуказания ракетному оружию ударных сил флота (разведывательно-ударные комплексы — РУК), а на Черноморский и Балтийский флоты — сверхзвуковые разведчики Ту-22 р, созданные в ОКБ А. Н. Туполева.

Возросла боеспособность противолодочной авиации за счет поступления на флоты новых противолодочных самолетов Б-12, Ил-38 и Ту-142, а также вертолетов Ми-14 пл и Ка-27 с автоматизированными поисково-прицельными системами и новыми средствами поражения подводных лодок.



Противолодочный самолет Ил-38.

Вертолет Ка-27 пл.

Боевые возможности противолодочной авиации еще больше расширились с появлением в 1967 и 1969 г. в составе флота противолодочных крейсеров «Москва» и «Ленинград». В 1972 г. на палубу вертолетоносца «Москва» сел самолет вертикального взлета и посадки (СВВП) Як-36 М. Именно с этого времени корабельная авиация оформилась как новый род авиации Военно-Морского Флота. С 1980 г. авиацию флотов стали именовать ВВС Флотов. В состав Морской авиации входят: морская ракетоносная, противолодочная, разведывательная, штурмовая авиация наземного и корабельного базирования и части транспортных самолетов и подразделений другого назначения. Организационно ВВС флотов включает подразделения и части транспортных самолетов и самолетиков специального назначения: заправщики, радиоэлектронной борьбы и другие. ВВС флотов в специальном отношении подчиняются командующему авиацией ВМФ. На него непосредственно замыкаются части центрального подчинения.

Следующий этап в развитии корабельной авиации связан с освоением нового поколения авианесущих кораблей — тяжелых авианесущих крейсеров (ТАКР): «Киев» (вступил в строй в 1975 г.), «Минск» (1978 г.), «Новороссийск» (1982 г.) и «Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков» (1987 г. до 1990 г. — «Баку»). В 1975 г. впервые на ТАКР «Киев» был посажен самолет Як-36 М, а с 1983 г. все крейсера этого типа были перевооружены на СВВП Як-38 М. Освоение боевого применения корабельного штурмовика с тяжелых авианесущих крейсеров было обнадеживающим началом в развитии нашей авианосной ударной авиации, способной защитить государственные интересы и вести, в случае необходимости, боевые действия в удаленных районах Мирового океана. При этом возникла проблема прикрытия наших корабельных группировок в море от ударов с воздуха корабельной истребительной авиацией. И такая авиация в России была создана на базе истребителя четвертого поколения ОКБ П. О.

Сухого Су-27, по праву признанного в мире на уровне лучших, ныне имеющихся на вооружении в развитых странах.

Самолет вертикального взлета и посадки (СВВП) «ЯК-38М» (Палубный штурмовик) 1983 г.

1 ноября 1989 г. летчик-испытатель Герой Советского Союза В. Г. Пугачев совершил первую посадку самолета Су-27к на тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов» (вступил в строй в 1990 г.), оборудованный трамплином и аэрофинишёрами для обеспечения укороченного взлета и посадки. За время испытаний осуществлялись взлет и посадка самолетов Су-27к (истребитель-перехватчик), Су-27к (штурмовик), МИГ-29к (истребитель). Типовой состав авиагруппы ТАВКР «Адмирал Кузнецов» 52 единицы: 36 самолетов Су-27к и 16 вертолетов Ка-27, в том числе 3 радиолокационного дозора (РЛД) и 2 поисково-спасательных (ПС).

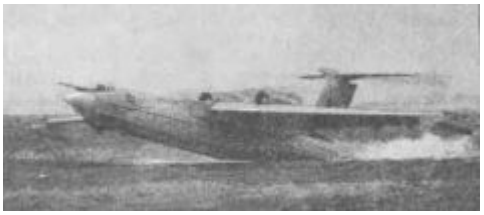
Корабельный истребитель Су-27 к.

К сожалению, из-за отсутствия финансирования программа строительства этих весьма нужных для нашего ВМФ кораблей свернута и даже находившийся в 80-процентной готовности второй ТАВКР «Варяг», перешедший в собственность Украины, уже продан на слом. По той же причине в 1992 г. ТАКР «Минск» и «Новороссийск», а за ними в 1993 г. «Киев» разрезаны на металл, не прослужив и половины срока, который отведен для кораблей такого класса. В конце марта 1996 г. завершился первый поход ТАВКР «Адмирал Кузнецов» на боевую службу в Средиземное море. За время длительного плавания авиационное крыло самолетов Су-27к и вертолетов Ка-27 из состава ВВС СФ свои задачи выполнило успешно, что вселяет веру в перспективу корабельной авиации Российского флота.

Несмотря на свертывание программы строительства новых авианосцев перед авиацией ВМФ России встала задача совершенствования палубного самолета, на базе варианта Су-33. Его обозначили как Су-27 к УБ (корабельный, учебно-боевой); он имеет спаренную кабину с расположением летчиком «бок о бок». 29 апреля 1999 года в воздух с палубы ТАВКР «Кузнецов» был поднят этот уникальный боевой комплекс, задачей которого является прикрытие кораблей с воздуха и поражение морских целей в качестве штурмовика.

Дальнейшее развитие авиации ВМФ идет по пути совершенствования летательных аппаратов, увеличения скорости, дальности и продолжительности полета, его автоматизации, создания средств поиска морских и наземных целей на новых физических принципах, а также разработки высокоточного дальнобойного оружия с мощными боевыми зарядами. Не лишено

перспективы и развитие амфибийной авиации. Самолет-амфибия А-40 «Альбатрос» имеет большое будущее, как базовый для размещения на нем комплексов различного назначения — противолодочной борьбы, разведки и целеуказания, десантирования морской пехоты, а также спасения людей, терпящих бедствие на воде.



Самолет-амфибия А-40 «Альбатрос».

Перспектива замены корабельных вертолетов состоит в завершении разработки и поставках на флоты нового многоцелевого корабельного вертолета в модульном исполнении. Он будет способен обеспечить решение разнообразных задач, включая противолодочные, противоминные, противокатерные, разведки и целеуказания, поисково-спасательные, осуществление радиоэлектронного противодействия и другие.

Анализ современной военно-политической обстановки и прогнозы на ее дальнейшее развитие позволяют сделать вывод, что в составе Морской авиации по-прежнему должны быть морская ракетоносная, противолодочная, истребительная и штурмовая, а также разведывательная и специальная, вспомогательная авиация корабельного и берегового базирования в изменяющейся пропорции соответственно сложившейся обстановке и условиям выполнения задач.

Только в таком сочетании родов она способна будет в наше мирное, но весьма беспокойное время, вести наблюдение за обстановкой в Мировом океане на угрожаемых направлениях с целью своевременного обнаружения сосредоточения и перемещения группировок морских сил вероятного противника и оповещения командования об угрозе нападения и выдачи целеуказания на использование высокоточного ракетного оружия кораблей и самолетов флота, находящихся в пределах дальности его применения.

Исторический опыт и практика международных отношений свидетельствуют, что без сильного флота нет великой державы. Следовательно, морская авиация наряду с подводными лодками и надводными кораблями будет одним из важнейших родов сил Российского флота.

БЕРЕГОВЫЕ ВОЙСКА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Решение о формировании Береговых войск ВМФ как нового современного рода сил было принято в октябре 1989 года на базе существовавших в ВМФ двух самостоятельных родов сил — береговых ракетно-артиллерийских войск (БРАВ) и морской пехоты (МП), с передачей флоту соединений и частей из состава сухопутных войск, дислоцирующихся на побережье. Во главе вновь созданного рода сил на флоте (флотилии, ВМБ) стоит начальник Береговых войск, а в Главкомате ВМФ — начальник Береговых войск Военно-Морского Флота с соответствующими управлениями.

Однако история развития современных Береговых войск неразрывно связана с борьбой русского народа за выходы к морям и обеспечение безопасности морского побережья

государства от нападения с моря. Привлекаемые силы для решения этих задач объединились одним общим понятием — Береговая оборона, которая до 1930 года переходила в ведение то сухопутного, то морского командования, а с 27 марта 1930 года решением Революционного Военного Совета СССР была во всех отношениях подчинена Военно-Морским Силам РККА.

ПРИКАЗ
РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА ССС РЕСПУБЛИК

«27» марта 1930 г.
№ 017 г.
Москва.

В целях упорядочения вопросов строительства и снабжения береговой обороны, предлагаю:

1. Береговую оборону во всех отношениях подчинить Начальнику Военно-Морских Сил РККА на одинаковых основаниях с морским флотом.
2. Сосредоточить в Управлении Военно-Морских Сил РККА все строительство и снабжение береговой обороны на общих основаниях с флотом, оставив за Военно-Строительным Управлением РККА техническое руководство военно-строительными работами.
3. Выделить с 1930/31 г. кредиты на строительство и снабжение береговой обороны в особые §§, передав их в распоряжение Управления Военно-Морских Сил РККА.
4. Начальнику Морских Сил по согласовании с Начальником Штаба за счет перегруппировки ныне существующих специалистов, занимающихся береговой обороной в различных управлениях, усилить штат сотрудников УВМС РККА этими специалистами.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПО ВОЕННЫМ И МОРСКИМ ДЕЛАМ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА ССС РЕСПУБЛИК

Ворошилов

На подлинном визы:
Р. Муклевич 21/III
Уборевич
Б. Шапошников 22/III
С. Каменев 23/Ш

Верно: подпись

Р-1483 1101 — 1

Дальнейшее развитие береговой обороны неразрывно связано с развитием Военно-Морского Флота, и что касалось береговой обороны, то существовало два мнения. Первое сводилось к тому, что для организации обороны военно-морских баз и других важных приморских объектов в этих районах следует сосредоточить сухопутные войска, передав в их распоряжение береговые батареи. Сторонники другой точки зрения, основываясь на опыте первой мировой войны, предлагали создавать береговую оборону как полноценный род сил флота, органически входящий в него и постоянно готовый вести борьбу во взаимодействии с корабельными соединениями. Для чего в состав береговой обороны включить кроме береговой артиллерии части морской пехоты, зенитные средства, сухопутную артиллерию, стрелковые и танковые части. Именно так и стала строиться береговая оборона, а с назначением народным комиссаром ВМФ СССР 28 апреля 1939 г. Николая Герасимовича Кузнецова стал наблюдаться количественный и качественный рост береговой обороны, которой он уделял особое внимание.

К началу Великой Отечественной войны силы береговой обороны, по сравнению с 1931 г., значительно увеличились, напряженно велись работы по созданию береговой обороны на всех флотах, особенно уделялось внимание укреплению западных морских границ на всем их протяжении. Все флоты располагали хорошо организованной системой школ, которые готовили сержантский состав по всем специальностям береговой обороны. Созданное в 1931 г. Военно-морское училище береговой обороны имени ЛКСМУ полностью обеспечило флоты квалифицированными командными кадрами. С сентября 1935 г. по январь 1941 г. численность командного состава береговой обороны возросла в 6 раз (с 1822 до 10894 человек).

Под руководством Н. Г. Кузнецова выросла плеяда талантливых командиров береговой обороны, в их числе генералы С. И. Воробьев, Г. Т. Григорьев, С. И. Кабанов, П. А. Моргунов, И. С. Мушнов и другие.

Большую роль в организации надежного прикрытия военно-морских баз от внезапных ударов сыграли разработанные по указанию Н. Г. Кузнецова инструкции по оперативным готовностям. С установлением повышенной готовности в каждом укрепленном районе и в отдельных дивизионах для несения оперативного дежурства выделялось несколько батарей, а в районах, где имелось только по одной батарее, устанавливалось дежурство одного орудия. Это позволило в значительной мере ослабить первые воздушные удары противника по военно-морским базам.

На приморских направлениях немецко-фашистское командование намеревалось силами своих сухопутных войск добиться «сухопутной смерти» советских военных флотов. Однако героическая оборона Таллинна, Ленинграда, Ханко, Моонзундских островов, Одессы, Севастополя, Новороссийска, Туапсе, Мурманска существенно нарушила планы противника, и в этом заслуга, наряду со всеми привлекаемыми силами, береговой обороны флотов.

В послевоенный период была проведена большая работа по принятию новых систем артиллерийского вооружения для береговой артиллерии и созданию новых организационных формирований морской пехоты с учетом опыта войны.

В последующие годы, с развитием ракетно-ядерного оружия, береговая артиллерия была преобразована в береговые ракетно-артиллерийские войска, морская пехота была перевооружена на новые образцы оружия и в том числе плавающую технику, и два рода сил БРАВ и МП были объединены в один — Береговые войска. В настоящее время в состав Береговых войск Тихоокеанского и Балтийского флотов вошли группировки сухопутных войск, соединения и части которых расположены в районах базирования сил флотов.

Береговые войска как новый род сил ВМФ имеются в составе Северного, Тихоокеанского, Балтийского, Черноморского флотов и Каспийской флотилии. Кроме того, на Тихоокеанском и Черноморском флотах соединения и части береговых войск входят в состав сил флотов, дислоцирующихся на Камчатке и Черноморском побережье России. Задачей этого рода сил ВМФ является оборона военно-морских баз и пунктов базирования, уничтожение надводных кораблей противника, участие в противодесантной обороне побережья и в высадке передовых отрядов морского десанта.

ЧАСОВЫЕ ПОБЕРЕЖЬЯ

Одной из основных составляющих современной береговой обороны, рода войск, который самостоятельно и совместно с ракетными кораблями флота решает задачи уничтожения надводных кораблей противника, являются береговые ракетно-артиллерийские войска (БРАВ) Военно-Морского Флота, воплотившие в себе славные многовековые традиции береговой артиллерии.

С появлением в конце XIV века на Руси огнестрельных орудий началось строительство укреплений, защищающих артиллерийским огнем важнейшие участки побережья, крупных приморских городов и устьев рек. Эти укрепления получили название береговых батарей — родоначальниц береговой артиллерии, которые в последующем входили в состав морских фортов и приморских крепостей.

Однако наиболее целенаправленное развитие береговая артиллерия получила в ходе

походов Петра I. Сразу же после выхода русских войск на побережье Балтийского моря во время Северной войны (1700—1721 гг.) в устье Невы и на о. Котлин создаются многочисленные береговые батареи. Уникальным сооружением являлась Петропавловская крепость. Ее многочисленная артиллерия надежно прикрывала вход в Неву. Оригинально был решен вопрос о защите морских подступов к Петербургу. В связи с тем, что артиллерия о. Котлин не могла прикрыть северные и южные фарватеры, там решено было построить форты на искусственных опорах. В июне и июле 1705 года артиллерия этих фортов во взаимодействии с артиллерией Котлина успешно отражала атаки шведских кораблей.

В конце Северной войны на южном и северном побережьях Финского залива, а также в Або-Аландских шхерах были созданы новые приморские крепости с сильным артиллерийским вооружением. Только в крепости Ревеля на вооружении имелось более 300 орудий.

С выходом России на Черное море береговая артиллерия развертывается и на Черноморском побережье, сначала в крепостях Очаков, Кинбурн и Севастополь, а позже и в других пунктах. Первые береговые батареи в Севастополе построены по инициативе великого русского полководца А. В. Суворова. Много внимания развитию береговой артиллерии уделяли русские флотоводцы Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, М. П. Лазарев, В. А. Корнилов.

С развитием средств борьбы на море и появлением минного оружия в начале XX века для защиты важнейших участков побережья началось создание минно-артиллерийских позиций, которые позволили успешно бороться с превосходящим морским противником и надежно защищать приморские города и военно-морские базы. Исключительную роль береговая артиллерия сыграла в обороне Порт-Артура в 1905 году, Моонзундских и Аландских островов в 1917 году.

Хотя береговая артиллерия решала задачи в основном в интересах флота, организационно она подчинялась Главному артиллерийскому управлению Сухопутных войск, что затрудняло ее эффективное использование. С 27 марта 1930 года береговая оборона перешла в подчинение начальнику Военно-Морских сил РККА (ВМС РККА).

С приемом береговой артиллерии в состав ВМС началось ее возрождение, и к началу Великой Отечественной войны в состав береговой обороны входило 332 артиллерийские батареи и 6 бронепоездов, всего 1200 орудий калибра 406 мм и дальностью стрельбы до 45,5 км. По сравнению с 1931 годом количество батарей увеличилось в 8, а орудий в 7,7 раза.

Особенно напряженно велись работы на Балтийском флоте, активное строительство стационарных артиллерийских батарей проводилось на Северном и Тихоокеанском флотах. Сроки на строительство батарей отводились очень сжатые: для открытых батарей — полгода, для башенных — год.

В октябре 1940 г. Н. Г. Кузнецов вместе с начальником ГМШ Л. М. Галлером докладывал И. В. Сталину о ходе работ по строительству береговых батарей и об укреплении западных морских границ на всем их протяжении.

В соответствии с планом обороны важнейшие пункты морского побережья были защищены береговой артиллерией, которая была способна во взаимодействии с другими родами сил флота решать задачи по уничтожению превосходящих корабельных сил противника при ведении боя в прибрежном районе на минно-артиллерийской позиции, участвовать в противодесантной и противокатерной обороне.

В годы Великой Отечественной войны береговая артиллерия особенно проявила себя в обороне городов-героев: Севастополя, Ленинграда, Одессы, Керчи, Новороссийска, Мурманска. Она являлась основным огневым средством в обороне Таллинна, полуострова Ханко,

Моонзундских островов на Балтийском море, полуострова Рыбачий и Средний на побережье Баренцева моря, военно-морской базы Туапсе на Черном море. В связи с тем, что противник не предпринимал активных действий против нашего побережья со стороны моря, основные усилия береговой артиллерии были сосредоточены на уничтожении сухопутных целей. Однако за весь период войны береговые батареи внесли достойный вклад в разгром морского противника, уничтожив 3,2% кораблей и судов, 1,8% транспортов от общего числа потерь.

По окончании Великой Отечественной войны была проведена реорганизация береговой артиллерии, отдельные береговые артиллерийские батареи переформированы в полки и бригады, разрабатывались и принимались на вооружение новые артиллерийские системы вооружения для береговой артиллерии, с учетом опыта войны. До 1950 г. были восстановлены все стационарные береговые артиллерийские батареи, разрушенные в результате боев при обороне Крыма, Прибалтики.

Вооружение береговой артиллерии требовало дальнейшего развития. Комплексы должны были обладать маневренностью, лучшей баллистикой, усиленной броневой защитой и боеприпасами, способными поражать обычные и бронированные надводные корабли. В состав арт. комплекса должны входить радиолокационные станции обнаружения и сопровождения морских целей, современные приборы управления стрельбой.

Учитывая эти требования, в начале 50-х годов была проведена модернизация стационарной артиллерии и приняты на вооружение новые береговые артиллерийские системы КСМ-65 (1953 г.) и СМ-4-1 (1955 г.) на механической тяге.

К середине 50-х годов на вооружении БА ВМФ состояли артиллерийские системы калибра 305 мм, 180 мм, 152 мм, 130 мм, 100 мм. По степени подвижности они разделялись на стационарные артиллерийские установки, железнодорожные артиллерийские установки и артиллерийские установки на механической тяге.

Особенного развития береговая артиллерия достигла на Балтийском и Тихоокеанском флотах. Так, в 1955 гг. в состав БФ входило около 50 береговых артиллерийских батарей, а в состав ТОФ — около 60 артиллерийских батарей.

305-мм башня береговой обороны на о. Русский.

305-мм башня береговой обороны в Севастополе.

Расположение боевых порядков батарей, организация взаимодействия береговой артиллерии с береговой системой наблюдения позволяла надежно прикрывать ВМБ, прибрежные коммуникации, контролировать проливные зоны и поражать надводные цели с третьего-четвертого залпа.

В связи с развитием ракетного оружия в середине пятидесятых годов на вооружение

береговых частей ВМФ были приняты береговые ракетные комплексы первого поколения «Сопка» (подвижный) и «Стрела» (стационарный) с противокорабельными ракетами тактического назначения.

Береговая артиллерия была переименована в береговые ракетно-артиллерийские войска, в состав которых вошли отдельные ракетные и артиллерийские части и подразделения.

В конце 60-х годов был разработан и принят на вооружение береговой ракетный комплекс (БРК) второго поколения «Редут» (подвижный) и «Утес» (стационарный), начался следующий этап перевооружения береговых ракетных частей. Этот комплекс оперативно-тактического назначения позволил значительно повысить боевые возможности береговых ракетно-артиллерийских войск и иметь преимущество перед боевыми кораблями вероятного противника. ВМФ, один из первых флотов мира, имел на своем вооружении достаточно эффективное оружие для борьбы с надводными кораблями противника, способное поражать их противокорабельными ракетами, до подхода кораблей на дальности применения своего оружия по береговым объектам.

Береговой ракетный комплекс (БРК) «Редут».

Многие иностранные государства, в последующие годы и в настоящее время, продолжают размещать на своем побережье в составе ВМС наши комплексы с противокорабельными ракетами тактического и оперативно-тактического назначения (ТН и ОТН), что свидетельствует о их надежности в решении задач береговой обороны и защиты своих территорий от ударов с моря.

В начале 80-х годов на вооружение береговых ракетно-артиллерийских войск флота поступил новый подвижный береговой ракетный комплекс тактического назначения «Рубеж», обладающий высокими боевыми возможностями, мобильностью и автономностью действий.

Береговой ракетный комплекс (БРК) тактического назначения «Рубеж».

В настоящее время береговые ракетно-артиллерийские войска флотов, имея на вооружении береговые ракетные комплексы оперативно-тактического, тактического назначения и береговую артиллерию, способны успешно бороться с надводным противником в зоне досягаемости своего оружия как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими силами флотов, поражая корабли и суда с дальности до 300 км.

Продолжая развитие средств борьбы с морским противником, научные организации и военная промышленность разработали и приступили к созданию береговых ракетных и артиллерийских комплексов третьего поколения, лучшими образцами которых являются прошедший государственные испытания 130-мм береговой самоходный артиллерийский комплекс «Берег,, и разрабатываемый береговой ракетный комплекс «Бал“.

130-мм береговой самоходный артиллерийский комплекс «Берег».

Береговые ракетные и артиллерийские комплексы третьего поколения позволят частям БРАВ успешно бороться с быстроходными, высокоманевренными надводными кораблями противника, создавать надежную защиту нашего морского побережья, особенно на закрытых и прилегающих морях и проливных зонах. Присущие этим перспективным береговым ракетным и артиллерийским комплексам качества — высокая эффективность поражения, мобильность, живучесть и постоянная готовность к применению оружия в любых условиях, позволяет флоту надежно прикрыть от ударов с моря пункты базирования и боевые надводные корабли в базах и при выходе их в прибрежные воды.

История развития средств береговой обороны неоднократно доказала, что для защиты с моря на побережье должна быть пушка, а при наличии новых средств борьбы с кораблями противника — эффективное противокорабельное ракетно-артиллерийское оружие в составе БРАВ ВМФ России.

СОЛДАТЫ МОРЯ

Зарождение русской морской пехоты относится к временам глубокой древности, когда славянские воины на своих стремительных ладьях совершали дальние походы по Балтийскому и Черному морям, захватывая при этом прибрежные города и крепости. Тактику действия вооруженных воинов с боевых кораблей хорошо понимали и талантливо использовали многие русские князья: Олег в своем походе на Константинополь, Святослав при покорении Хазарского каганата и в сражениях с византийцами у Доромтола, Владимир Мономах в войнах с половцами.

Не менее широко использовалась мобильность войск, могущих сражаться одновременно как на море, так и на суше, и казаками в их многочисленных походах-набегах по Черному морю. Однако создание морской пехоты как рода войск стало возможным лишь с началом создания отечественного военно-морского флота России.

В 1668 году в связи с постройкой на верфи села Дединово на реке Оке первого русского парусного военного корабля «Орел» в составе его экипажа была предусмотрена партия из 35 стрельцов («солдат корабельных»). В командование кораблем вступил голландец, капитан русской службы Давид Бутлер, который составил для экипажа «Орла» первый прообраз будущего морского устава, известного под названием «34 статьи артикульные» или «Корабельного строя письмо». В нем были предусмотрены специальные задачи для этой партии. Особые подразделения солдат должны быть подготовлены для ведения ружейного огня

в морском сражении, несения корабельной караульной службы, абордажного боя, высадки с кораблей.

В первые годы Северной войны задачи морской пехоты выполняли обыкновенные армейские полки. Так, 31 мая 1702 года отрядом солдат на лодках была атакована флотилия шведских судов на Чудском озере и захвачена вооруженная яхта. 10 июля того же года, там же, солдатами Семеновского полка на лодках в абордажном бою с четырьмя неприятельскими судами была взята в плен еще одна яхта. В обоих случаях в захватах судов участвовали команды гребных шлюпок, находящихся в штатах Преображенского и Семеновского гвардейских полков.

В конце 1704 года Петр I написал «Предложение о начинающемся флоте», где сформулировал свои мысли о перспективах создания военно-морских сил на Балтике. Касаясь создания морской пехоты, он писал: «Надлежит учинить полки морских солдат (числом по флоту смотря) и разделить по капитанам вечно, к которым надлежит капралов и сержантов взять из старых солдат ради лучшего обучения строю и порядков». В том же году на построенные первые семь галер были расписаны солдаты по 150 человек на каждую без сведения в единую команду.

16 ноября (27 ноября по новому стилю) 1705 года было Высочайшее Повеление адмиралу Ф. А. Головину о формировании первого полка морских солдат, предназначенного для корабельной службы в десантно-абордажных командах. Эту дату и принято считать началом образования российской морской пехоты.

Первый солдатский морской полк существенно отличался от обыкновенных армейских полков и объяснялось это спецификой деятельности создаваемого формирования. В армейском полку насчитывалось 38 офицеров, а в морском 45, такое же соотношение имели и унтер-офицеры. Объяснялось различие тем, что морскому полку предстояло действовать в более сложных условиях, кроме того каждая десантно-абордажная команда действовала отдельно и независимо от остальных и каждая, естественно, нуждалась в четком руководстве.

Не менее существенной особенностью солдатского морского полка было то, что в своем составе он не имел артиллерийского парка и артиллерийской команды. Это объяснялось тем, что при высадке десанта морские солдаты должны были поддерживаться огнем артиллерии кораблей, а при ведении боевых действий на берегу укомплектовываться корабельными пушками с матросами-артиллеристами.

В первом морском солдатском полку было два батальона, каждый состоял из пяти рот. В роте — 125 рядовых солдат. Общая численность полка: 45 штаб— и обер-офицеров, 70 унтер-офицеров, 1250 рядовых. На вооружении имелось: у офицеров — шпаги и пистолеты, унтер-офицеров и рядовых — ружья с багинетами (с 1709 года багинеты заменены на штыки), гранаты, абордажные тесаки и топоры-нитрепели.

Первым боевым делом морского полка стал бой в октябре 1706 года в Выборгском заливе. Тогда отряд русских лодок капитана Бахтиярова с командой морских солдат атаковал два шведских бота, стоявших на якорях. Несмотря на большой численный перевес противника (у шведов было более 200 человек при восьми орудиях, у атаковавших всего полсотни) один бот «Эсперн» после ожесточенного боя был захвачен. Среди павших был бомбардир Автоном Дубасов — пращур будущего известного адмирала и героя русско-турецкой войны 1877—1878 гг. Ф. В. Дубасова, среди раненых бомбардир Наум Сенявин — родоначальник славной морской династии, давшей Отечеству немало выдающихся флотоводцев.

В 1712 году, когда флот значительно увеличился и стал состоять из трех эскадр, распределять солдат по кораблям стало очень сложно, т. к. на каждую из эскадр приходилось посылать отряд, не совпадавший по численности ни с батальоном, ни с ротой. Ввиду этого первый морской солдатский полк был немедленно расформирован и на его базе созданы пять отдельных морских солдатских батальонов: «батальон вице-адмирала» для действий в составе десантно-абордажных команд на кораблях авангарда, «батальон адмирала», предназначенный для тех же целей на кораблях кордебаталии (центра), «батальон контр-адмирала» для действий на кораблях арьергарда, «галерный батальон» для десантно-абордажных партий на галерах и «адмиралтейский батальон» для караульной службы на берегу. Солдат для формируемых батальонов брали из Казанского пехотного полка, двух армейских полков, находящихся в

Москве, а также воронежских полков: Вяземского, Хвостовского, Коробского.

Согласно Морскому уставу при нахождении на кораблях десантно-абордажная команда была подчинена непосредственно командиру корабля, а в части специальной подготовки начальнику солдатской команды эскадры, т. е. своему командиру батальона. Во время десантных операций, после высадки на берег все команды объединялись в единый батальон и действовали вместе.

Обмундирование морских солдат состояло из тикового бострога, матросского кафтана, канифасных штанов, рубахи с портами, галстука, чулок, башмаков с сапогами, вязаной и солдатской шляп, строевого кафтана и камзола.

Солдатские морские батальоны Петр I стремился пополнять за счет уже опытных солдат, а не новобранцев рекрут. Это объяснялось, прежде всего, сложностью стоящих перед батальонами задач. Так, к примеру, посылка в абордажную свалку рекрута была равносильна его убийству. Не в пример новобранцам, опытные и обстрелянные солдаты, прошедшие все трудности армейской службы, быстро осваивали и нелегкую «специфику» морских полков.

Впервые в полном составе все морские солдатские батальоны приняли крещение в знаменитом Гангутском сражении 27 июля (7 августа) 1714 года, когда «галерный» российский флот под водительством Петра I наголову разгромил отряд кораблей шведского контр-адмирала Н. Эреншельда и захватил в плен фрегат, 6 галер и 3 шхербота вместе с адмиралом. Это была первая морская победа молодого русского флота над превосходящими силами опытного противника.

Особое место в истории отечественной морской пехоты занимает десантный корпус, сформированный в 1713—1714 годах для совместных действий армии и флота по овладению южной Финляндией. Являясь временным соединением, корпус насчитывал в различное время от 16 до 26 тысяч человек. При этом Петром I было взято за правило, что армейские полки, в отличие от постоянных подразделений морской пехоты, не дробить, а доставлять к месту высадки и высаживать только в полном составе. Причина столь однозначного решения очевидна — более низкий уровень подготовки к действию в таких экстремальных условиях, как десантирование, чем у постоянных морских солдатских батальонов, умевших сражаться в составе рот и более малочисленных команд. Для облегчения руководства и действий мало знакомых с особенностями морского дела армейскими десантниками боевые порядки галерного флота были организованы по армейскому образцу, подразделяясь на бригады, батальоны и роты. Непременно выполнялось в десантном корпусе и еще одно условие: во всех его полках и батальонах обязательно присутствовали инструкторы из морских солдатских полков.

Описывая храбрость морских солдат и солдат десантного корпуса в Гангутском бою, Петр I писал: «Воистину нельзя описать мужество российских войск как начальных, так и рядовых, понеже абордирование так жестоко чинено, что от неприятельских пушек несколько солдат не ядрами и картечами, но духом пороховым от пушек разорваны».

Абордажная схватка решила исход и другого значительного морского сражения Северной войны. 27 июля 1720 года галерный флот под началом князя генерала М. М. Голицына одержал блестящую победу у острова Гренгам над корабельной шведской эскадрой. В результате одновременной атаки галер с различных направлений в абордажном бою были захвачены четыре неприятельских фрегата.

В ходе войны 1700—1721 годов совершенствовались формы и методы использования морской пехоты. Так, в десантной операции по овладению Гельсингфорсом в 1712 году были предусмотрены: порядок посадки войск на суда и походный строй галер на переходе морем, боевой порядок судов в бою за высадку и боевой порядок войск на берегу. Определено было и направление главного удара — тылы неприятельского гарнизона, кроме главного, предусматривались отвлекающие и обеспечивающие удары.

После смерти основателя отечественного флота императора Петра Великого в 1725 году его любимое детище быстро ветшало, коснулось лихолетье и морских солдатских батальонов. Уже в 1727 году решением адмиралтейств коллегии за неимением средств к содержанию были расформированы все батальоны за исключением адмиралтейского и трех галерных рот. Остальной личный состав был распределен по кораблям и судам пропорционально их рангам и водоизмещению. Новая организация получила наименование солдатской команды флота. Во

время русско-турецкой войны 1768—1774 г. отряды морской пехоты русской эскадры под командованием адмирала Г. А. Спиридова освобождали ряд островов Греческого архипелага, сражались в Чесменском морском бою 1770 г., участвовали в овладении портом Наварин (1770 г.), крепостью Бейрут (1772 г.).

Особая страница истории морской пехоты — Средиземноморская экспедиция адмирала Ф. Ф. Ушакова в 1798—1800 годах. Тогда в составе Российской эскадры участвовали практически все морские солдаты Черноморского флота.

Во время этой кампании были взяты ряд островов Ионического архипелага, первоклассная крепость на острове Корфу, высажены десанты на итальянском побережье и освобождена от наполеоновских войск вся Южная Италия. В одном из своих приказов Ф. Ф. Ушаков писал: «Посылаю я на мотерый берег десант... 100 человек гренадер и мушкетер еще с одним офицером и пристойным числом урядников... Вам напоминаю, покажите такой вид, чтоб неприятель считал вас в великом числе, и так наводите ему страх, чтобы он из отдаленных укреплениев бежал бы внутрь крепости».

Наиболее трудной операцией всей кампании было овладение крепостью Корфу, имевшей гарнизон в 3000 человек и 600 с лишним орудий. Во время взятия крепости первоначальный удар был направлен на ключевую позицию — остров Видо. Высадка десанта производилась одновременно в трех направлениях. В первом эшелоне, построенном в линию фронта, шли боты, баркасы и большие шлюпки. Здесь шли наиболее опытные десантники, способные быстро занять пункты высадки и закрепиться в них. Во втором эшелоне были шлюпки меньших размеров. В нем шли наряду с морскими солдатами выделенные в десант матросы корабельных экипажей. Третий эшелон перевозил артиллерию, боезапас, штурмовые лестницы. Всю высадку прикрывала корабельная артиллерия, ведя по береговым укреплениям интенсивный беглый огонь. Когда десант высадился на берег, Ушаков перенес артиллерийский огонь по основным французским укреплениям. Не выдержав столь массированного удара, Корфу капитулировала. Сам адмирал доносил императору Павлу, что морские солдаты сражались при взятии крепости с «беспримерной храбростью и радением». Взятие крепости Корфу в феврале 1799 г. (одной из сильнейших крепостей в Европе) с моря при отсутствии осадной артиллерии и достаточного количество войск, снаряжения и продовольствия является беспрецедентным случаем в истории войн.

В 1779 году на Каспийском море была сформирована солдатская команда численностью 80 человек, в 1796 году в связи с очередной кавказской войной численность команды была увеличена до 150 человек, и через два года потребность в морских солдатах составляла 510 человек. В этой связи летом 1805 года на флотилии был сформирован Каспийский особый морской батальон, состоявший из четырех рот.

В Отечественной войне 1812 года отряды моряков из Гвардейского флотского экипажа сражались на Бородинском поле, затем с боями вместе с русской армией дошли до Парижа. В ряде сражений кампании 1813—1814 гг., а также во взятии Парижа участвовал 75-й Черноморский флотский экипаж.

В начале Крымской (Восточной) войны в 1853 году на Черноморском флоте был создан внештатный десантный отряд. Когда же англо-французские войска высадились в Крыму и создалась угрожающая обстановка для Севастополя, по распоряжению вице-адмирала В. А. Корнилова началось формирование сразу нескольких морских десантных батальонов. Формирование их облегчалось тем, что еще с лазаревских времен на кораблях были созданы специальные десантные команды, именуемые «стрелковыми партиями», т. е. по существу нештатные подразделения морской пехоты, имеющие боевой опыт кавказских десантов.

В марте 1854 года Корнилов отдал распоряжение о формировании двух дополнительных десантных батальонов за счет корабельных «стрелковых партий». 1 июля формируется еще два батальона, причем один из них усиленного восьмиротного состава.

Всего же в героической обороне Севастополя принимали участие семнадцать десантных и стрелковых батальонов. Кроме этого в ходе обороны постепенно на сухопутный фронт сошел практически весь личный состав Черноморского, кроме команд вооруженных пароходов.

Принимали моряки и самое непосредственное участие в обороне Петропавловска в 1854 году. Тогда из состава команд стоявших в порту судов были сформированы четыре отряда.

Вместе с вооруженными местными жителями моряки в ожесточенной рукопашной схватке сбросили в море англо-французский десант.

Несмотря на то, что необходимость воссоздания морской пехоты была неоднократно доказана, в течение всего XIX века руководство морским министерством организовать такие подразделения не пыталось.

В период русско-японской войны 1904—1905 годов морские десантные отряды использовались прежде всего при обороне Порт-Артура. В ожесточенных боях моряки показывали чудеса героизма, но усилия защитников Порт-Артура не увенчались успехом и 2 января 1905 года крепость пала.

С началом первой мировой войны стала очевидна необходимость срочной организации частей морской пехоты различного назначения. Уже в августе 1914 года в Кронштадте началось формирование 1-го батальона из личного состава 2-го Балтийского экипажа. Еще два батальона были сформированы на базе гвардейского экипажа. На Балтийском и Черноморском флотах было сформировано несколько полков морской пехоты, в частности для высадки на побережье Босфора. Кроме подразделений морской пехоты, на крупных кораблях имелись расчеты личного состава из числа экипажа, предназначенные для использования в десантных операциях.

В сентябре 1914 года первый батальон гвардейского экипажа уже принимал участие в боевых действиях на реке Неман.

Кроме отдельных батальонов, предназначенных для действий на сухопутном фронте, Ставка потребовала от министерства создания частей морской пехоты для обороны приморских крепостей и обороны побережья.

В ходе гражданской войны в рядах Красной Армии сражалось около 170 десантных, экспедиционных или входивших в сухопутные части отрядов, соединений и подразделений военных моряков (в том числе 2 морские экспедиционные дивизии). Ими же были укомплектованы экипажи 40 бронепоездов и артиллерийских бронелетучек. Всего на фронтах находилось до 75 тысяч моряков, списанных с кораблей.

С марта 1930 года морская пехота вошла в состав войск береговой обороны, которая вошла в состав Военно-Морских Сил.

В соответствии с директивой начальника ГМШ ВМФ от 6 июня 1939 г. на базе Отдельного Кронштадтского крепостного полка Балтийского флота было начато формирование Отдельной специальной стрелковой бригады Краснознаменного Балтийского флота. Бригада принимала участие при высадке десанта на островах восточной части Финского залива. Таким образом, организационно как род сил ВМФ СССР морская пехота оформилась только в 1939 г.

Приказом Наркома ВМФ от 25 апреля 1940 г. Особая специальная стрелковая бригада КБФ была переименована в 1-ю отдельную бригаду морской пехоты КБФ и передислоцирована в район Койвисто. Одновременно с ее созданием было намечено формирование соединений и частей морской пехоты и на других флотах и флотилиях.

С началом Великой Отечественной войны в срочном порядке формировались части и соединения морской пехоты, только под Москвой осенью 1941 года сражалось более десятка соединений моряков, а четыре отдельные морские стрелковые бригады ТОФ стали тем таранным резервом Г. К. Жукова, который обеспечил успех контрнаступления советских войск и погасил германский «Тайфун» у стен столицы.

Черные бушлаты на белом снегу Подмосковья и матросское «Полундра!» 41-го года стали символами, живой легендой войны. Именно поэтому все созданные с 22 июня 1941 года морские стрелковые части — 30 бригад (около 100 тыс. человек) — традиционно в народе именуются морской пехотой.

Уже к августу-сентябрю 41-го Балтийский флот для защиты Ленинграда выделил 2 морских бригады (в том числе 1 курсантская), 4 полка и свыше 40 отдельных батальонов и рот морской пехоты. Черноморский флот, ведя непрерывные боевые действия в море, сформировал 8 бригад, несколько полков и свыше 30 отдельных батальонов и рот, кроме того, черноморцы воевали в составе 12 морских стрелковых бригад. Только за первые месяцы войны Северный флот сформировал 16 различных частей и подразделений морской пехоты. Именно там, на Севере, егерям генерала Дитла за всю войну не удалось перейти Государственную границу СССР.

Тихоокеанский флот за годы войны выделил для боевых действий на суше 14307 человек. Военно-морские учебные заведения за годы войны откомандировали на сухопутные фронты 8656 человек, части Центрального подчинения ВМФ — 15569 человек.

Мало кто знает, что первая попытка вести боевые действия «малой кровью и на чужой территории» была предпринята в первый же день войны. Моряки Дунайской флотилии, взвод старшего лейтенанта М. Козельбашева, 22 июня 1941 года переправились через Дунай, а уже к 26 июня с основными силами десанта, пограничниками и одним полком Чапаевской дивизии очистили румынский берег от врага на протяжении 75 километров. «Безумство храбрых» морская пехота демонстрировала неоднократно.

Сегодня забытым оказался подвиг моряков Днепровской флотилии, когда наша офицерская рота стойко держала оборону под Киевом, а затем в ожесточенных боях за 10 суток прорвалась из окружения. В ходе Керченско-Эльтигенской десантной операции в ноябре 1943 года моряки 83-й и 255-й бригад морской пехоты, 369-го и 386-го отдельных батальонов МП ЧФ заняли плацдарм у поселка Эльтиген, 36 суток десантники без поддержки основных сил удерживали плацдарм, зимой, без пищи и на голых обледеневших камнях, сражаясь трофейным оружием.

26 марта 1944 года 68 десантников майора К. Ольшанского высадились в торговом порту города Николаева и в течение 2 суток удерживали плацдарм. Моряки отбили 18 атак немцев: 3-х пехотных батальонов, при поддержке 4-х танков, 2-х минометов и 4-х орудий. Ольшанцы уничтожили около 700 фашистов, 2 танка и 4 орудия. Все получили звание Героя Советского Союза. Стойкость и героизм проявили морские пехотинцы при обороне Кольского п-ва, в боях под Либавой, Таллинном, на Моонзундских о-вах, п-ове Ханко, под Москвой и Ленинградом, мужественно дрались они за Одессу и Севастополь, Керчь и Новороссийск, уничтожали врага под Сталинградом, защищали Кавказ.

«В пыльных одесских окопах, в сосновом лесу под Ленинградом, в снегах на подступах к Москве, в путанных зарослях севастопольского горного дубняка, — писал Леонид Соболев в рассказе „Морская душа“, — везде видел я сквозь распахнутый как бы случайно ворот защитной шинели, ватника, полушубка или гимнастерки родные сине-белые полоски „морской души“. Так моряки любовно называли тельняшку. Морские части и соединения использовались командованием на сухопутных фронтах до самого конца Великой Отечественной войны.

Почти неизвестны широкому кругу читателей действия морской пехоты ТОФ, прежде всего потому, что уж очень они были кратковременны.

А ведь именно быстрота и суворовский натиск десантников 13-й бригады МП ТОФ, 358-го батальона МП, 365-го отдельного батальона МП, сводного морского батальона Совгаванской ВМБ позволили захватить порты в Корее, на Южном Сахалине и Курильские острова. Авиадесантами моряков-тихоокеанцев были захвачены города Порт-Артур и Дальний.

Всего же за годы Великой Отечественной войны морская пехота участвовала в 122 десантах на всех театрах военных действий (общей численностью 330 тыс. человек с техникой и вооружением).

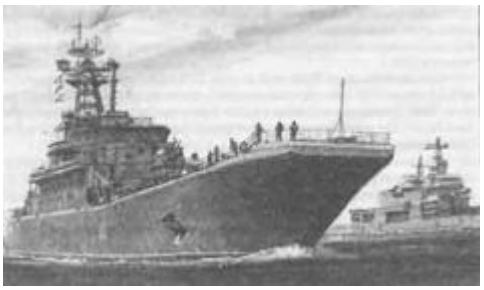
Именно из личного состава морской пехоты формировались подразделения и части первого броска для захвата плацдармов на берегу противника, и лишь после успеха частей первого броска высаживались основные силы десанта. Родина высоко оценила боевые заслуги морской пехоты в Великой Отечественной войне: 5 бригад и 2 батальона морской пехоты были преобразованы в гвардейские; 9 бригад и 6 батальонов награждены орденами, многим присвоены почетные наименования. Десятки тысяч морских пехотинцев награждены орденами и медалями СССР, а 122 из них присвоено звание Героя Советского Союза[35]. После Великой Отечественной войны части морской пехоты в 1956 году были расформированы. Очередное настоящее возрождение началось в 1963 году, когда из состава Белорусского округа в состав Балтийского флота был передан 336-й гвардейский стрелковый полк и на его базе образован отдельный полк МП; такие же полки были созданы также и на других флотах. С 1967 года морская пехота ВМФ СССР приступила к выполнению задач боевой службы в Средиземном

---

[35] Советская военная энциклопедия. Т. 5. — М., 1978. — С. 102.

море, Тихом, Индийском и Атлантическом океанах.

В 1975—1977 годах личный состав десанта и экипаж БДК помог перевозить грузы и продовольствие для голодающего населения острова Сокотра. В 1978 году в трудные для Эфиопии дни (там шла гражданская война) силами морской пехоты было эвакуировано и спасено более 600 человек. Проявляя мужество, морские пехотинцы оказали помощь народу НДР Йемен.



Большой десантный корабль «Александр Шабалин».

Современные морские пехотинцы, кроме качеств сухопутного бойца-универсала, должны быть наделены и особыми качествами десантника.

Они должны уметь быстро и организованно занять свои места на десантных кораблях и высаживаться с них на мелководный прибрежный участок моря на воду и на берег; в сложных условиях грузить на корабли и выгружать с них различную боевую технику, эффективно вести огонь с десантного корабля, высадочных средств (в т. ч. воздушных), стремительно выходить на берег под огнем противника в условиях наката и прибоя и т. д., захватывая на берегу плацдарм (участок, район), удерживая его для обеспечения высадки и снабжения основных сил десанта. И конечно же, все это — и днем и ночью, без тяжелого оружия и всегда — впереди и в отрыве от основных сил.

Соединения и части морской пехоты имеют на вооружении танки и САУ, ракетные установки залпового огня, бронированные машины пехоты, скорострельные минометы, стационарные и носимые ПТУР и средства ПВО, инженерную технику и т. п. В десантно-штурмовых и разведывательных подразделениях десятилетиями готовится элита морской пехоты, настоящие универсалы своего дела. Продолжает совершенствоваться оргштатная структура подразделений морской пехоты, проходят испытания новые образцы боевой техники, отвечающие требованиям уже нового XXI века.

Современная морская пехота как род войск входит в состав Береговых войск ВМФ, предназначена и специально подготовлена для ведения боевых действий в составе морских десантов, а также решения задач по обороне военно-морских баз, пунктов базирования береговых объектов. Береговые войска всех флотов и Каспийская флотилия имеют в своем составе соединения и части морской пехоты.

Малый десантный корабль на воздушной подушке «Джейран».

Выполнение специфических задач в морских десантах требует особой подготовки морских пехотинцев. Специальная десантная и физическая подготовка — важнейшие элементы их боевой учебы.

Служба в морской пехоте нелегка, поэтому части морской пехоты комплектуются наиболее подготовленными в физическом отношении молодыми людьми. Но несмотря на трудности и «некомфортность», которые сопровождают морских пехотинцев все годы их службы, служившие в морской пехоте остаются преданными ей на всю жизнь.

Комплектование Вооруженных сил России на контрактной основе, по-видимому, предъявит еще более жесткие требования к отбору кандидатов для службы в морской пехоте.

Это вселяет уверенность, что у России в XXI веке будет современная морская пехота — с прежними славными традициями.

НАВИГАЦКАЯ ШКОЛА В СУХАРЕВОЙ БАШНЕ

Был миг в истории России, когда остро стоял вопрос не только о престолонаследии, но и о судьбе державы. Либо идти ей по пути развития, либо оставаться в ветхозаветной дремоте.

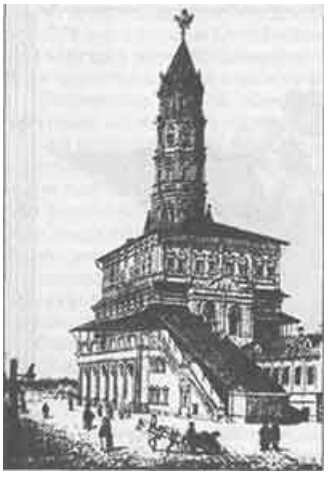
Правительница Софья Алексеевна со стрелецким войском была в Москве, а 17-летний царь Петр I с потешными полками в Преображенском. Софья решила собрать самых верных людей, идти на Преображенское и побить всех сторонников Петра. Но среди стрельцов были люди, верные царю.

Ночью 7 августа 1689 г. его разбудили известием, что стрельцы, поднятые правительницей, сейчас явятся в Преображенское. Петр вскочил с постели, босой бросился в конюшню и с горсткой единомышленников укрылся в Троице. Туда же последовали потешные полки.

В ту же тревожную августовскую ночь ушел к Петру стрелецкий полк Лаврентия Панкратьевича Сухарева. И, как по сигналу, началось туда бегство войск.

Полк Сухарева разместился в слободе у Сретенской заставы с земляным валом, в котором над городскими воротами возведены были сторожевые башни и укрепления. Сретенские ворота защищали вход в Москву со стороны нынешнего Проспекта Мира.

Царь своеобразно оценил преданность полковника Сухарева. Его именем он нарек построенное на месте Сретенских ворот в 1692—1695 годах одно из самых высоких сооружений в первопрестольной: каменное здание с проездными воротами на Троицу и башней с часами. По преданию, автором этого архитектурного проекта является Петр I. Исполнителем работ был русский архитектор и живописец М. Чеглаков.



После принятия Боярской думой исторического решения «Морским судам быть» и начала строительства регулярного флота Петр предпринимает срочные меры по подготовке кадров. Особенно велика в этом вопросе была роль Москвы. Именно отсюда впервые отправились для «научения морского дела» за границу знатные молодые люди: 39 человек в Италию и 22 — в Голландию и Англию. Они должны были «знать чертежи и карты морские, компас, также и прочая признаки морские», а также изучить парусное вооружение кораблей, устройство бегучего и стоячего такелажа и парусов, способы управления парусами, как в обычном плавании, так и во время боя. Однако посылка на учебу за границу дворянских детей не могла удовлетворить растущую потребность Российского флота в офицерских кадрах, да и дорого обходилось казне.

В Москве указом Петра I от 14 января 1701 г. была учреждена Школа математических и навигацких наук, которая положила начало морскому образованию в России. На первых порах Навигацкая школа размещалась в «Мастерских палатах» на Хамовническом дворе в Кадашах. Но профессор Генри Фарварсон, приглашенный Петром I из-за границы для постановки учебного процесса, нашел это помещение тесным и неудобным, прежде всего, для проведения астрономических наблюдений. По просьбе профессора последовал царский указ — «Об отдаче Сретенской (Сухаревой) башни для помещения математической школы». Школой велено было ведать боярину Федору Алексеевичу Головину.

Граф адмирал Федор Алексеевич ГОЛОВИН, первый директор Навигацкой школы.

Вместе со знатоком математических наук и теории морского дела Генри Фарварсоном еще два англичанина — Стефан (Степан) Гвин и Ричард Грейс стали обучать «добровольно хотящих паче же с принуждением набираемых» молодых людей «математическим и навигацким, т. е. мореходным, хитростным искусствам».

Сословных ограничений при приеме в школу не было, принимали юношей от 12 до 17 лет. Но поскольку набор шел с трудом, то принимали и 20-летних. В школе учили грамоте, арифметике, геометрии, тригонометрии, географии, геодезии, навигации и астрономии. Обучение состояло в прохождении учениками трех ступеней или отделений: «Российской школы» (элементарное отделение), «Цифровой школы» (цифирное отделение), «Специальных классов» (навигацкое или морское отделение). Неграмотные новобранцы обучались в школе первой ступени, где осваивали чтение, письмо и основы грамматики. В школе второй ступени изучали арифметику, геометрию и тригонометрию. Многие ученики из низших сословий на этом обучение заканчивали. Они назначались писарями в приказы, на низшие должности в Адмиралтейство, учениками аптекарей и лекарей, а также на другие подобные должности в других департаментах. Дети «шляхетские», то есть дворянские, и наиболее успевающие

ученики из низших сословий после сдачи промежуточных экзаменов продолжали учебу, приобретая знания по географии, астрономии, геодезии и навигации.

Сухарева башня — четырехъярусное строение вполне соответствовало назначению школы. Оно размещалось на «пристойном» и высоком месте. Последнее, а также наличие башни, «где можно свободно горизонт видеть», позволяло учащимся делать обсервации (т. е. определять свое место по измеренным высотам светил), наблюдать за небесной сферой по всему горизонту. Высокие потолки и светлые помещения создавали благоприятные условия для работы с картами и чертежами. Само здание как бы напоминало некий корабль, в котором галереи 2-го яруса, опоясывавшие здание, играли роль шканцев — самого почетного места на парусном корабле (часть верхней палубы в его корме).

Восточная оконечность дома могла «быть увиденной» как нос корабля, западная часть — как его корма.

В третьем ярусе размещались классные комнаты и «рапирный зал», предназначенный для проведения уроков фехтования и гимнастических упражнений. С западной («кормовой») части здания был построен амфитеатр-хранилище «машкерадного кораблика», то есть модели парусного корабля, использовавшегося «для потех».

В особо торжественные дни, например, в день празднования заключения Ништадтского мира со Швецией в 1721 г., тот кораблик с поставленными парусами, расцвеченный днем сигнальными флагами, а ночью фонарями, возили по улицам Москвы, прославляя Российский флот, чьи победы были существенным вкладом в дело успешного завершения многолетней войны. Количество обучавшихся не превышало 300—350 человек.

Ученики проходили все науки последовательно. Определенного времени для экзаменов, переводов, выпусков не было, и учеников передавали из одного отделения в другое, или по-тогдашнему «из одной руки в другую», по мере выучки; выпускали из школы по мере готовности к делу и по требованию различных ведомств. На освободившиеся места сейчас же принимали или набирали новых учеников.

Условия обучения в школе были в духе той эпохи — довольно суровые. За ходом занятий следил не только преподаватель, но и присутствующий в классной комнате «дядька» с хлыстом. Он наказывал за посторонние разговоры на уроке, за «чинение неудобства соседу на скамье», причем наказывал не разбирая чинов и званий родителей провинившихся. Но, пожалуй, равенство учеников на этом заканчивалось. Не только назначение выпускника школы во многом зависело от положения родителей, но даже место на скамейке в классе и за обеденным столом. За любое нарушение учеников наказывали розгами, обычно по субботам после бани. Учащиеся из «благородного» сословия могли откупиться от порки, выставить замену или, на худой конец, принять наказание одетыми. Учащихся «худого рода» пороли «снем штаны».

Независимо от сословия существовала градация между учащимися: первогодки именовались «рябчиками» и должны были беспрекословно выполнять требования и желания старших, которые посылали их за покупками, заставляли чистить свою одежду и т. п. Но до рукоприкладства дело не доходило. Дворянских детей для продолжения учебы посылали за границу, где они плавали волонтерами на военных кораблях, а по возвращении на родину сдавали экзамены и производились в первый офицерский чин. Бывали случаи, когда вместе с дворянами за границу посылали и воспитанников из разночинцев. Освоивших штурманское дело по возвращении в Россию назначали штурманами на боевые корабли.

Первый выпуск Навигацкой школы состоялся в 1705 году в количестве 64 человек, среди которых были будущие герои Северной войны (1700—1721 гг.), сражений при Гангуте, Эзеле и адмиралы: Н. Сенявин, П. Чихачев, В. Ларионов; ближайшие соратники Петра I: Н. Головин, С. Лопухин и Ф. Соймонов; мореплаватели и открыватели новых земель: С. Малыгин, А. Скуратов и Г. Золотарев.

Ответственную роль в деятельности Навигацкой школы играл Леонтий Филиппович Магницкий. Он был широко образованным человеком, знал греческий, латинский, итальянский и немецкий языки. С момента основания Школы математических и навигацких наук Магницкий преподавал в ней арифметику. Фактически школа держалась именно на нем — доверенном лице вечно отсутствовавшего Ф. А. Головина. Магницкий был автором известного учебника, изданного в 1703 г., — «Арифметика, сиречь наука числительная...». Это была целая

энциклопедия математики и ее приложений XVIII в. Она охватывала основы алгебры, геометрии и тригонометрии и давала довольно обстоятельное руководство по мореходной астрономии и навигации со многими таблицами.

Сразу же после основания Санкт-Петербурга (1703 г.) на берегах Невы стало бурно развиваться военное кораблестроение. Органы управления Морским ведомством и подготовка морских кадров стали постепенно перемещаться на берега Балтийского моря. 1 октября 1715 г. указом Петра I в Санкт-Петербурге открыли Морскую академию или, как ее еще называли, Академию морской гвардии. Первыми ее воспитанниками были учащиеся старших классов Навигацкой школы, которая оставалась в Москве как бы подготовительным отделением Академии. В Морской академии предполагалось держать 300 учащихся, а в Навигацкой школе — 500 человек.

Из учителей в Петербург были переведены Г. Фарварсон и Степан Гвин. Во главе учителей московской школы остался Л. Ф. Магницкий с несколькими помощниками из лучших учеников, окончивших полный курс наук. В Сухаревой башне были оставлены «русская» и «цифирная» школы. Руководителем учебного заведения в Москве, которое просуществовало до 1752 г., остался Л. Ф. Магницкий. За успехи в науках он был награжден Петром I деревнями в Тамбовской и Владимирской губерниях и домом на Лубянке. Умер Леонтий Филиппович в 1739 г.

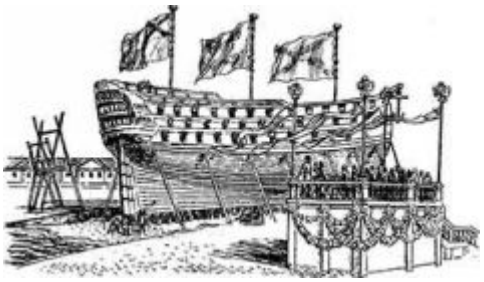
15 декабря 1752 года Морская академия была преобразована в Морской шляхетный (дворянский) кадетский корпус, который просуществовал до Великой Октябрьской социалистической революции. Из стен его вышли замечательные флотоводцы, выдающиеся мореплаватели и деятели культуры, принесшие заслуженную славу отечественному флоту.

В октябре 1918 года на базе Морского кадетского корпуса было создано первое учебное заведение РККФ — Курсы командного состава. Ныне это Петербургский военно-морской институт (до 1999 г. — Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе).

Старейшее военно-морское училище окончили многие выдающиеся советские и российские флотоводцы и деятели флота, герои гражданской и Великой Отечественной войны, командующие флотами и флотилиями, адмиралы и офицеры. В училище готовится достойная смена продолжателей дела старших поколений моряков Российского флота.

...Велика роль Московской навигацкой школы в становлении регулярного Российского флота. Помимо того, что она дала государству собственных отечественных строителей, архитекторов, геодезистов, школа готовила первых российских морских специалистов. Ее первые выпускники несли службу на кораблях флота, участвовали в боях и походах.

РОЖДЕНИЕ КОРАБЛЯ



22 октября 1935 г. на стапеле Адмиралтейского судостроительного завода в Ленинграде был заложен первый советский легкий крейсер. День был пасмурный, накрапывал дождь, а с Финского залива дул пронизывающий ветер. Несмотря на ненастную погоду, у стапеля собралось множество людей. Духовой оркестр исполнял марши, ветер трепал пестрые флаги расцвечивания. На торжество прибыли: партийное руководство Ленинграда, командующий Балтийским флотом флагман флота 2-го ранга Л. М. Галлер, ученые-кораблестроители академик А. Н. Крылов, профессора А. И. Маслов, Ю. А. Шиманский, П. Ф. Папкович. На состоявшемся митинге командующий КБФ огласил приказ наркома обороны от 13 января 1935

г., которым закладывавшемуся кораблю присваивалось название «Киров»[36].

На середине стапеля судосборщики к этому времени уже установили вертикальный киль и первые листы днищевой обшивки. Главный инженер завода В. Ф. Попов опустил в гнездо киля посеребренную бронзовую пластину — закладную доску размером 200 х 300 мм. На ней были выгравированы слова: *«Легкий крейсер „Киров“* , а также наименование завода, на котором заложен корабль, фамилия и инициалы строителя, число, месяц и год его закладки на стапеле. Затем он установил и вручную расклепал первую из восьми заклепок, остальные, работая молотками, установили почетные гости. Ритуал завершил командующий КБФ Л. М. Галлер, объявивший собравшимся: *«Закладка легкого крейсера „Киров“ произведена!»* . Под крики «ура» оркестр исполнил «Интернационал».

Обычай закладывать памятный знак в основание сооружаемого корабля, о котором шла речь, заимствован из древности, когда в фундамент зданий или памятников при их закладке замуровывали золотые или серебряные монеты с изображением царей.

Строительство кораблей всегда обходилось дорого и требовало больших усилий, поэтому их закладка издавна была праздничным событием не только для флота, но и для всего государства. Центральный момент этого события — установка закладной доски — считался началом строительства. Со временем закладка корабля в торжественной обстановке и установившаяся при этом процедура стали традиционными.

Пока не удалось точно установить, когда и кто положил начало этой традиции в русском флоте. Самой «старшей» по возрасту в коллекции закладных досок, хранящихся в Центральном военно-морском музее, является доска брига «Феникс», на которой выгравирована дата: «1809 год». Она имеет форму круга и по виду напоминает монету больших размеров. Это неспроста — часто вместо закладной доски в киль корабля прятали монеты, отчеканенные в год начала его постройки. В прошлом веке, например, когда строили Ревельский порт, на дне гавани обнаружили остатки давно затонувшего судна. Из его киля была извлечена золотая монета времен императрицы Екатерины II. И случай этот отнюдь не единственный. В октябре 1877 г. при разборке парохода «Курьер», заложенного в 1856 г. в Санкт-Петербурге на заводе Берда, «штатной доски» (так иногда называли закладные доски) в киле не оказалось, а вместо нее лежала медная монета.

Историческая значимость закладных досок не вызывает сомнений. Они, по существу, являются своеобразными историческими документами, свидетельствующими о времени и месте закладки кораблей или судов, а также об их строителях. Например, на лицевой стороне закладной доски 84-пушечного корабля «Варна» была выгравирована надпись: *«84-пуш. корабль. Заложен в присутствии гг. главного командира Черноморского флота и портов генерал-адъютанта, вице-адмирала и кавалера Лазарева 1 -го, начальника штаба контр-адмирала Хрущева, обер-интенданта контр-адмирала Дмитриева и исправляющего должность начальника Корпуса корабельных инженеров подполковника Воробьева», — а на оборотной стороне: «Строитель Корпуса корабельных инженеров подполковник Воробьев. Октября 4 дня 1838 года. Николаев».*

В последующие годы закладные доски стали более полно отражать сведения о строящемся корабле. В эпоху парового и броненосного флота на них гравировали общий вид корабля, и эти доски превратились в подлинный технический паспорт корабля. Большая часть закладных досок, хранящихся в Центральном военно-морском музее, — это так называемые повторные экземпляры. Дело в том, что перед закладкой корабля изготавливалось сразу несколько закладных досок, часто из разных материалов. Одна из них, которая закладывалась в киль будущего корабля, и была фактически закладной, а остальные раздаривались высокопоставленным лицам, присутствовавшим при закладке.

Вначале закладные доски делали из меди, латуни или железа. Затем появились позолоченные и посеребренные доски и даже доски из чистого серебра. Благородные металлы, как правило, шли на изготовление закладных досок, вручавшихся особам императорской

---

[36] С. М. Киров (1886—1934) — с 1926 г. 1-й секретарь Ленинградского губкома (обкома) ВКП(б). Убит террористом. — Прим. авт.

фамилии и другим почетным гостям. Так, например, перед закладкой эскадренного броненосца «Князь Потемкин Таврический» строитель корабля А. Э. Шотт заказал лучшему ювелиру г. Николаева А. Ф. Мауреру 16 досок размером 133 х 72 х 2 мм массой 40 золотников каждая (1 золотник = 4,266 г) из серебра 84-й пробы, предназначавшихся, кроме «закладной в судно», для царя, царицы, наследника, генерал-адмирала, управляющего Морского министерства, главного командира Черноморского флота, председателя МТК, главного инспектора кораблестроения, капитана над Николаевским портом, его старшего помощника, портового корабельного инженера, строителя корабля, главного корабельного инженера завода, командира броненосца и для Морского музее[37].

Форма закладных досок, представленных в коллекции Центрального военно-морского музея, самая различная — овальные, круглые, прямоугольные, фигурные. Есть доски литые, кованые, резные. Хотя эта музейная коллекция далеко не полна, она все же дает возможность проследить историю развития отечественного флота.

Но почему же тогда столь прозаическое название — «доски»? Ведь понятие «доска» всегда связано с древесиной, обработанной определенным образом. Объяснить это можно лишь тем, что в Древней Руси многие официальные записи делались на бересте или деревянных досках. В музеях сохранились дубовые доски с текстами и более поздних времен, например XVII в. На Руси доски служили и в качестве переплетов рукописных книг. Вспомним известную поговорку: «Прочитать книгу от доски до доски».

В публикациях известного русского археографа Н. С. Тихонравова упоминаются и *«доски опочаные»* , то есть каменные, которые укладывали в алтари при закладке храмов.

Не исключено, что в давние времена какие-то записи о строительстве судов делались на деревянных досках, которые закреплялись (закладывались) в каком-то определенном месте набора, наиболее вероятно — в районе среднего шпангоута (мидельшпангоута), ближе к центру судна. В дальнейшем, чтобы продлить жизнь такому своеобразному документу, его начали изготавливать из более прочного и долговечного материала — металла, сохранив, однако, прежнее название — «доска».

После закладки корабля наступает наконец день, когда огромную махину корпуса, постепенно и вроде бы незаметно сложенную из отдельных частей в течение нескольких месяцев или лет, надо спускать на воду и достраивать на плаву, чтобы освободить место на стапеле для закладки следующего корабля. Спущенный же корабль будет достраиваться и вооружаться в достроечном бассейне завода.

Спуск судна на воду не менее радостное и торжественное событие на верфи, чем закладка. В этот день труд множества людей — конструкторов и проектировщиков, сварщиков и судосборщиков, механиков и монтажников, маляров и отделочников, многих других специалистов — вдруг на их глазах овеществляется в сложнейшем плавучем инженерном сооружении, детище их рук и ума.

Спуск судна — это одновременно и один из самых ответственных моментов строительства, ведь корабелам предстоит спустить со стапеля на воду сооружение, имеющее иной раз массу в несколько десятков тысяч тонн и высотой с многоэтажный дом, причем сделать это необходимо быстро, не нанеся вреда ни кораблю, ни стапелю, ни людям.

Перед спуском все лишнее — леса, распорные балки, различные приспособления — со стапеля убирают. Корабль продолжает удерживаться только кормовыми и носовыми упорами и задержником. Как только их уберут, судно под собственной тяжестью соскользнет по стапелю в воду. Чтобы уменьшить трение, деревянные спусковые дорожки, по которым будет скользить корабль при спуске, густо смазывают специальными составами. В былые времена к моменту спуска корабля с жироварен на стапель поставляли специально перетопленный бараний жир. Его считали наиболее подходящей смазкой для этой цели. На «насаливание» спусковых дорожек уходили тонны такого жира. Например, для спуска на воду броненосца «Император Александр III» пришлось заколоть 5000 баранов. С годами от подобного «жертвоприношения» отказались и животный жир заменили минеральными «насалками» из таких нефтепродуктов,

---

[37] См.: Мельников Р. М. Броненосец «Потемкин». — Л.: Судостроение, 1980. — С. 54.

как парафин, вазелин, петролатум и цезерин. В самое последнее время спусковые дорожки стали выстилать щитами, изготовленными из специального пластмассового композита, основой которого служит полиэтилен. Скольжение и сход по ним судна происходят спокойнее и безопаснее, трудоемкость укладки и стоимость изготовления намного ниже.

Продольный спуск судна осуществляется кормой вперед, так как корма имеет более полные обводы и, следовательно, большую, чем нос, плавучесть, а это лучше предохраняет судно от зарывания в воду.

Но наконец раздается команда, которую с нетерпением ожидали все присутствовавшие на спуске: *«Отдать кормовые упоры! Отдать носовые упоры! Руби задержник!»* . Теперь, правда, его не рубят, а перерезают автогеном. Спусковые салазки освобождаются, и судно, поначалу очень медленно, начинает двигаться по спусковым дорожкам к воде. В этот момент почетная гостья, назначенная заранее, разбивает об его форштевень бутылку шампанского. Но сейчас в целях безопасности это делают чуть раньше, чего публика не замечает.

Тишина взрывается раскатистым «ура», и стальная громада, плавно набирая скорость, скользит вниз по спусковой дорожке. Наконец корабль, врезавшись в спокойную гладь воды и гоня перед собой все увеличивающийся бурун, всплывает на ровный киль. Отданы тяжелые якоря, и судно, словно осаженный на бегу скакун, замирает в кружеве пены, а к нему уже торопятся заводские буксиры, чтобы отвести его к заводскому причалу для окончательной достройки. Этот день строители считают своим праздником, надолго сохраняя в памяти дату спуска судна.

На протяжении веков перед спуском корабли освящали и выбирали для них небесных покровителей. В православии, в частности, это были Иисус Христос, Божья Матерь или один из святых. Со временем обряд освящения кораблей стал одной из главных морских традиций.

Первое описание процедуры освящения было обнаружено в египетских папирусах и относится к 2100 г. до н. э. Это был, если можно так выразиться, отчет о спуске на Нил корабля фараона.

Обряд освящения кораблей всегда имел религиозный характер, его цель — заслужить покровительство богов. Одно время даже считалось, что наиболее успешно этой цели можно достичь, принеся в жертву людей. Например, викинги, спуская свои суда на воду, укладывали под кили невольников. Чем сильнее были невольники и чем лучше сложены, тем на большее расположение богов можно было надеяться. На островах Западного и Восточного Самоа после спуска пироги на воду нескольких пленников бросали за борт на съедение акулам. Задобренные таким образом хищники, считали самоанцы, в дальнейшем не тронут тех, кто будет плавать на этой пироге. Финикийцы и народы Востока кропили борта нового судна кровью только что заколотых красивейших девушек-рабынь. Римляне при спуске своих судов приносили в жертву пленных пиратов. Более гуманными в этом отношении были греки. Они, правда, тоже использовали для обряда освящения кровь, но не человеческую, а молодых барашков.

В средневековье неизменным атрибутом освящения сделалось вино. Им перед выходом в первый рейс щедро кропилась палуба судна. Именно так освящали суда, участвовавшие в плавании Христофора Колумба.

В таких церемониях, как правило, участвовали высокопоставленные государственные и церковные деятели. Хроники сообщают, например, что в 1418 г. в Саутгемптоне (Англия) королевский корабль освящал сам епископ (к слову говоря, получивший за это пять фунтов стерлингов). Обряд освящения судна всегда обставлялся весьма пышно — королевский сановник, которому преподносили вино в золотом кубке, произносил тост за благополучие корабля. Затем этот кубок выбрасывали за борт. В конце XVII в. выбрасывать драгоценные кубки за борт прекратили, но установился обычай разбивать о форштевень спускаемого на воду судна бутылку с вином. Эта церемония сохранилась до наших дней, и по примеру Франции для этого стали использовать шампанское, которое как бы символизирует первое соприкосновение корабля с пенящейся морской волной.

Принято, что бутылку шампанского о форштевень судна разбивает женщина. Обычно это жена какого-либо высокопоставленного лица, реже известная артистка, кинозвезда или общественный деятель. Это делает судну своеобразную рекламу, что сегодня немаловажно. Но этот обычай довольно молод, так как еще сравнительно недавно считалось, что присутствие

женщины на корабле приносит несчастье. Теперь же, разбивая бутылку шампанского, женщина становится как бы «крестной матерью» корабля, хотя это название не совсем оправданно, ведь корабли не крестят, а освящают. Иногда ее даже включают в состав экипажа в качестве почетного члена, тогда она приобретает право бесплатного проезда на «своем» судне, если, конечно, оно не военное.

Таким образом, древний обычай освящения судна живет и поныне, правда, в каждой стране этот праздничный обряд происходит по-своему. В феврале 1970 г. со стапелей ростокской судоверфи в Германии сошел сухогруз «Яламани», построенный по заказу Индии. Присутствовавший на церемонии индийский священник обратился к богу Ганеше — сыну Шивы, прося его благословить судно. В жертву ему было принесено все, что полагается в таких случаях, — красная краска, яркие цветы, зерна риса. В момент спуска о форштевень судна разбили кокосовый орех (правда, уже заранее надломленный).

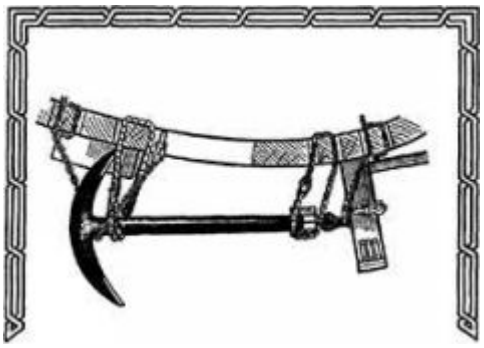
В Турции принято кропить вновь построенное судно заранее освященной водой. Иранцы используют для этого речную воду либо окропляют спусковые салазки кровью жертвенного ягненка. Арабам для этой же цели служит вода из святого источника в Мекке. Для кропления фруктовозов датчане, например, пользуются апельсиновым соком, а для рефрижераторов — кусочками льда. В Японии судно, спускаемое на воду, украшают множеством цветных лент и воздушными шарами, а в разгар церемонии освобождают из неволи голубей и устраивают настоящий дождь из конфет.

В Российском императорском флоте при спуске корабля служили торжественный молебен в присутствии высокопоставленных государственных сановников, генералов и адмиралов, а иногда и самого царя либо членов императорской семьи. Во время молебна судно с поднятыми на нем флагами — императорским штандартом, кормовым Андреевским флагом и гюйсом — священник окроплял святой водой. Под звуки национального гимна «Боже, царя храни» и артиллерийского салюта с других кораблей судно сходило со стапеля в воду.

Суеверия, некогда игравшие большую роль в мореплавании, далеко не изжили себя. И по сей день в иной капитанской каюте хранится пробка от бутылки шампанского как напоминание о торжественной церемонии спуска судна, а также как амулет, охраняющий корабль от беды. Тут же на переборке висит портрет «крестной мамы».

В нашем флоте Корабельным уставом ВМФ установлено несколько годовых праздников, в частности день вступления судна в строй. В этот день производится торжественный подъем флага в присутствии гостей и представителей других кораблей и частей. Но наряду с этим сейчас снова возрождается и старый обычай освящения корабля и всего связанного с ним ритуала. Возможно, эта старая добрая традиция в скором времени будет отражена в Корабельном уставе ВМФ.

СИМВОЛ НАДЕЖДЫ



В жизни моряка якорь и земля неразрывно связаны между собой. Начало и конец каждого похода заканчиваются работой, связанной со съемкой и постановкой корабля на якорь. После съемки с якоря при выходе из базы (так же, как и при входе в нее!) или при проходе узкостей якоря всегда находятся наготове к немедленной отдаче, с тем чтобы предостеречь корабль от роковых неожиданностей. Ведь стоит отказать рулевому управлению, и судно в одну минуту может оказаться на прибрежных камнях. Не исключена и угроза столкновения со входящим в

базу кораблем, когда даже самый своевременный маневр изменением скорости хода и курса не в силах предотвратить беду, и только отданные якоря способны погасить инерцию хода и позволят избежать неминуемого столкновения.

До появления на кораблях эхолотов, когда процесс измерения глубин ручным лотом был длительным и не позволял принять правильного решения при быстром их уменьшении, особенно когда плавание проходило в плохую видимость в районах, изобилующих мелями, узкостями и банками, опытные командиры стравливали якорь на 15—20 метров, чтобы своевременно обнаружить навигационную опасность.

Но как только корабль выйдет в открытое море и на его пути нет даже сколько-нибудь значительного клочка суши или какой-либо подводной опасности, якорные цепи полностью втягиваются в цепной ящик, а сами якоря — в клюзы — специальные овальные или круглые отверстия в бортах, укрепленные по всей окружности прочной отливкой. Чтобы якорь самопроизвольно не отдался, на якорь-цепь накладывается специальный стопор.

Якорь — это одно из гениальных изобретений человечества, которое можно поставить вровень с топором, плугом, колесом, парусом и другими.

Безусловно, это изобретение — международное, очень важное и является неотъемлемой принадлежностью каждого корабля. В наши дни, например, согласно международным правилам, отсутствие даже запасного якоря (не говоря уже о тех, которым полагается быть в клюзах) не дает морскому судну права выйти в море. Насколько важен якорь для безопасности судна, понимают не только бывалые морские волки, но и только-только готовящиеся к капитанской карьере молодые курсанты.

В старейшем в Германии мореходном училище с более чем столетними традициями — Вустрове — на одном из штурманских экзаменов незадолго до первой мировой войны экзаменатор учинил «допрос с пристрастием» одному из курсантов.

— Что вы будете делать, если судно при сильном шторме потеряет управление вблизи навигационной опасности? — спросил он.

Кандидат в штурманы ответил:

— Отдам якорь.

— А если якорная цепь порвется?

Экзаменуемый не смущается:

— Тогда я отдам аварийный якорь.

Однако педант в крахмальном воротничке все еще не сдается:

— А если потеряете и его?

Тут уж у кандидата лопнуло всякое терпение:

— Тогда мне остается позаботиться о чистых штанах!..

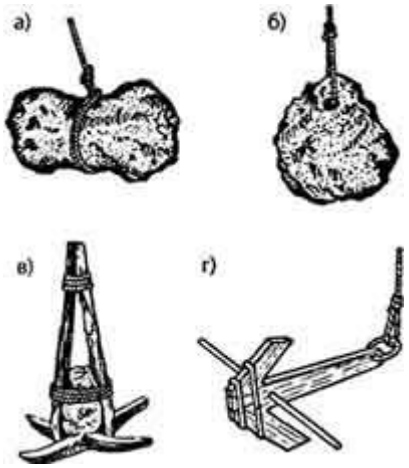
«Якорь в прошлом представлял собой изобретение в своем роде весьма остроумное. Доказательством этому служит уже хотя бы его величина — нет другого предмета, столь несоизмеримо малого по сравнению с выполняемой им огромной задачей!» — такую оценку дал якорю писатель и знаток кораблей Джозеф Конрад. Он называл его «приспособлением, создававшимся веками, доведенным до совершенства, безупречно отвечающим своему назначению».

Принцип его конструкции, разработанный несколько тысяч лет назад, по праву считается классическим и продолжает использоваться в любых конструкциях якорей и сегодня.

По мнению ученых, судоходство зародилось не менее шести тысяч лет тому назад. С тех пор, как первобытный человек построил свой первый «корабль» — связанный из стволов деревьев плот или долбленый челн, он понял, что не всегда можно остановить судно, упершись шестом в дно, удержаться за водоросли, зацепиться за камень или дерево, растущее на берегу. Ведь иногда нужно было остановиться на середине реки или вдали от морского берега, например, для рыбной ловли. Тогда, очевидно, и появился первый в истории якорь в виде камня, привязанного к веревке, свитой, возможно, из сухожилий убитых животных. Такое приспособление на протяжении тысячелетий оставалось единственным для удержания судна на открытой поверхности воды.

Иногда первобытный человек использовал в качестве якоря набитые камнями кожаные мешки, привязанные к растительному тросу.

Неудобство таких якорей очевидно: камни выскальзывали из петли троса, а мешки рвались. Наконец кто-то додумался выдолбить в центральной части якорного камня вкруговую желобок. Это позволило более прочно зафиксировать якорный трос на камне. По мнению итальянского археолога А. Фиораванти, появление данных якорей относится к периоду неолита, приблизительно IV—III тысячелетию до н. э. Несмотря на это новшество, якорный камень оставался только грузом. Следующим нововведением явилось пробивание отверстий в камне, имеющем уже пирамидальную форму. Сначала одного в верхней части — для привязывания якорного каната, а позднее, в начале III тысячелетия до н. э. — нескольких в нижней, очевидно, для деревянных кольев, которые зарывались в грунт и удерживали судно. Таким образом, уже пять тысяч лет назад якорь приобрел ту неотъемлемую часть конструкции, которая позднее будет названа рогом.



Древние якоря: а, 6 — каменные; в, г — деревянные.

В период развития рабовладельческого общества государства, имеющие выход к бассейну Средиземного моря, уже располагали большим флотом сравнительно крупных гребных и гребно-парусных судов. Конструкция камня с кольями не могла больше удовлетворять моряков по величине держащей силы.

Якорные камни римских трирем. Корзина с камнями.

Первые якоря, которые отвечали этому требованию, были, как ни парадоксально, деревянными. В сущности это — крюки, изготовленные из очень твердых, тонущих в воде пород дерева. Если удавалось найти ствол небольшого дерева с отходящим под нужным углом суком, якорь изготавливали из одного куска дерева. Чаще конструкция состояла из двух кусков дерева, соединенных между собой кожаными ремнями или сухожилиями животных. Но такой однорогий якорь, даже утяжеленный камнями, часто ложился на грунт плашмя и не держал. Поэтому в древности на судах пришлось учредить должность «якорного ныряльщика». В момент, когда судно под действием ветра или течения начинало дрейфовать и приближаться к навигационной опасности, ныряльщик прыгал за борт и, увлекаемый весом крюка, опускался на дно. Здесь ему надлежало направить якорь рогом в грунт. При натяжении каната рог зарывался. После этого пловец выныривал на поверхность и взбирался на корабль. Держащая сила таких якорей оказалась значительно выше, чем у якорных камней и крестовин, утяжеленных камнями. Но ныряльщик мог ставить якоря-крюки только на малых глубинах. А как удержать судно на

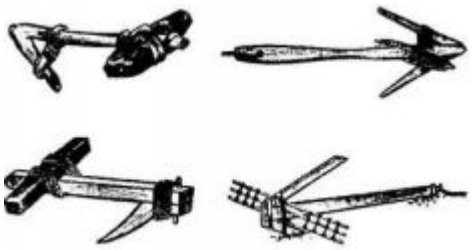
большой глубине?

Кто-то додумался у деревянного крюка с перекладиной сделать еще один рог. Теперь при тяге каната перекладина служила рычагом, переворачивающим якорь на конец одного из рогов, который зарывался в грунт. Так появились деревянные якоря, принцип действия которых по праву считается классическим и продолжает использоваться в конструкциях служащих и поныне адмиралтейских якорей. По мнению ученых, их родина — Юго-Восточная Азия, время появления — 2000-е годы до н. э., изобретатели — китайцы, малайцы или сингалезцы.

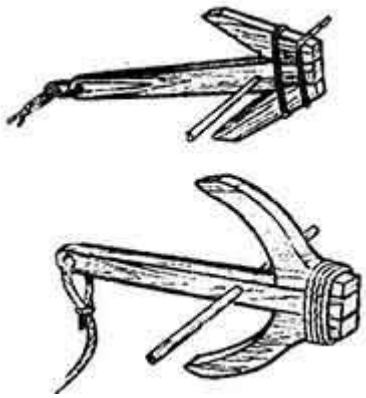
У этих якорей — два рога, веретено и перекладина, перпендикулярная плоскости рогов. Именно та перекладина, которую позже назвали штоком, заменила труд ныряльщика: якорь, упав на дно, всегда опирается на один из концов штока и основание рогов. Такое положение якоря неустойчиво и, как только возникает сила тяги на канате, якорь переворачивается на конец одного из рогов и начинает заглубляться в грунт до тех пор, пока веретено не примет горизонтальное положение.

Деревянные якоря, изобретенные в глубокой древности, оказались очень живучи: их можно встретить и сегодня на китайских и малайских джонках в Гонконге и Сингапуре.

В самые отдаленные времена, примерно с X века до н. э., якорные камни становятся ритуальными, обрядовыми предметами. Так, в 1961 году в Саккаре (Египет) при исследовании мавзолея Мерукки — смотрителя царских пирамид — в центральном зале был обнаружен якорный камень пирамидальной формы. По мнению некоторых ученых, к таким якорям привязывали жертвенных животных. Около Марса Гавасис на побережье Красного моря было найдено место для жертвоприношений на открытом воздухе — алтарь, сложенный из якорных камней, который датируется II тысячелетием до н. э.



Якоря-крюки мореплавателей Древнего Востока.



Вот они, пращуры адмиралтейского якоря!

По мере совершенствования технологии изготовления якорей у мореходов укреплялась вера в то, что якорь способен оградить их от многих бед в море.

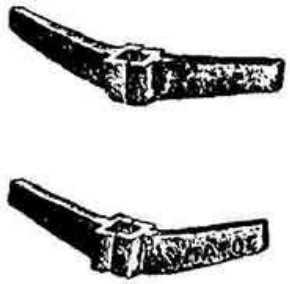
Вспомним, сколь зависимы от ветра и волн были древние мореплаватели! Сколько раз их несовершенные, малоустойчивые корабли, плававшие в основном только с попутным ветром, становились жертвами бурь. Утлые суденышки дрейфовали вблизи опасных рифов и мелей по

воле ветра и господствующих течений. В таких случаях вся надежда попавших в беду моряков возлагалась на «священный якорь» — самый большой и тяжелый из всех, находящихся на корабле. Им пользовались лишь тогда, когда судну грозила неминуемая гибель.

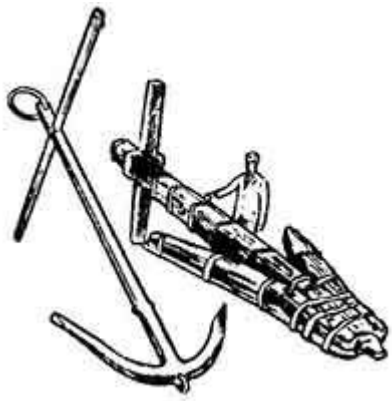
Мореплаватели древности были очень набожны и суеверны. Поэтому, чтобы придать «священному якорю» силу для борьбы со злыми духами, населяющими море, изготовление его завершалось особым религиозным обрядом. В Древней Греции, например, после того как мастер заканчивал работу, якорь торжественно переносили в храм Зевса. Там целую неделю якорю торжественно воздавались пышные почести, курились благовония, произносились молитвы, приносились жертвы... После этого служители храма вырезали на рогах якоря священные знаки, назначение которых было — расположить добрых духов и отвести от мореходов — обладателей якоря — злой дух, болезни и смерть. На штоке выбивалось стандартное клеймо-девиз: «Зевс — бог всемогущий и спаситель».

В память о былом значении «священного» якоря в латыни осталось крылатое выражение: «Sacram anchoram solvere» — «Спасаться священным якорем», т. е. прибегнуть к последнему средству.

С развитием технологии выплавки железа якорь начинают делать железным, хотя штоки могли быть и металлическими, и деревянными. Как у греческих, так и у римских железных якорей было обычно по два рыма. Второй рым заводили сквозь утолщенную нижнюю часть рогов. Назначение этого рыма трактуют по-разному. Второй рым или просто отверстие есть и на многих современных литых якорях. К нему крепится буйреп — прочный конец с поплавком-томбуем, который делался из пробки и позволял, в случае отрыва якорного каната (якорь-цепи), вытащить якорь за буйреп. Древние были более бережливы, чем современные моряки! Они знали цену своим якорям и буквально молились на них. Ведь в VII—II веках до н. э. железо ценилось наравне с серебром и стоило в 120 раз дороже меди, попадавшейся людям в самородках. Поковка якорей обходилась средним судовладельцам в кругленькую сумму. Вот почему в античных якорях, уверяют некоторые ученые, делали по два рыма. Нижний рым, уверяют другие, служил для крепления якоря у борта.



Вид (с обеих сторон) свинцового бруска, хранящегося в Британском музее. Англичане думали, что это рога древнегреческого якоря.



Находка на дне озера Неми. Деревянный и железный якоря «увеселительных галер» императора Калигулы.

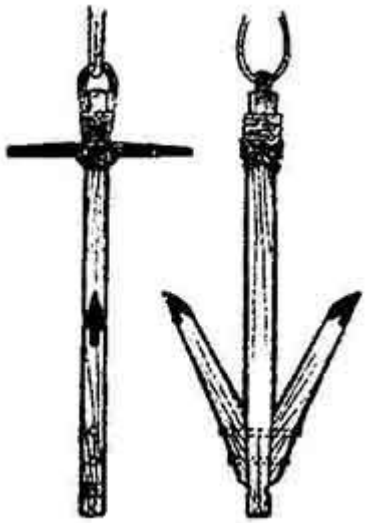


Схема деревянного якоря, найденного на дне озера Неми.

Один из найденных в 1932 году в Италии на озере Неми якорей — кованый железный. Он состоит из трех плотно скованных между собой брусьев мягкого железа. Масса — 545 кг, длина веретена — 3,5 м. Шток якоря длиной 2,7 м, съемный. Он вставлялся в прорезь в верхнем конце веретена и крепился плоской железной чекой. Лап на рогах нет. Нельзя не удивляться точности его пропорций, симметрии в чистоте поковки.

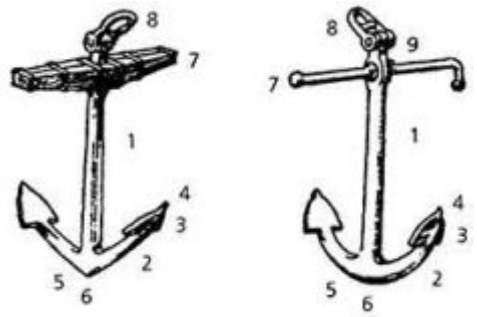
У второго якоря был литой свинцовый шток с отверстием в середине. Его длина 240 см, масса 450 кг. Насаженный на верхнюю часть соснового веретена, он закреплялся растительным тросом. Дубовые рога якоря были на концах окованы для прочности железом. Длина якоря по веретену — 5,5 м!

Оба якоря были предназначены для двух гребных кораблей — гигантов античного мира, имевших внушительные размерения: длину 73 м и ширину 21 м. Правда, это были не транспортные или военные корабли, а так называемые «корабли развлечения», построенные в самом начале нашей эры по приказу римского императора Калигулы, едва ли не самого расточительного и властолюбивого императора древнего мира. К сожалению, эти корабли во время второй мировой войны были сожжены немецкими фашистами...

По мнению ученых, появление якоря в том виде, в каком мы его себе представляем, относят к V веку до н. э., однако относительно имени его изобретателя мнения исследователей расходятся. Плиний, например, приписывает изобретение якоря греку Евлампию (?), другие утверждают, что его изобрел царь Мидас.

Вероятно, сразу после появления двурогого якоря со штоком его еще далекая от совершенства конструкция стала символом мореплавания, дальних странствий, морской торговли. Моряки античного мира, убедившись, что якорь не раз оказывался их единственным спасением в беде, стали считать его изображение символом надежды. В искусстве Древнего Рима якорь — один из атрибутов аллегории радости и возвращения на родину после долгих и тяжелых скитаний на чужбине. В период возникновения христианства якорь у многих народов, обитавших на берегах Средиземного моря, стал символом непоколебимости, надежды и спасения. Может быть, это произошло потому, что в изображении якоря со штоком, развернутым в плоскости рогов, верхняя часть воспринималась христианами как знак креста. Говоря о якоре как о символе надежды и мореплавания, следует сказать несколько слов о графическом изображении этого предмета. К сожалению, некоторые современные художники часто путают изображение реального адмиралтейского якоря со стилизованным. Когда надо изобразить настоящий якорь, они рисуют такой, у которого шток развернут на девяносто градусов. Эта ошибка, которую можно простить мастерам изобразительного искусства Древнего мира, слишком часто попадает на страницы печатных изданий. Не блещут четкостью и завершенностью формы стилизованные изображения якорей на ленточках бескозырок,

эмблемах, нагрудных значках и ременных бляхах. Современная стилизация якоря зачастую невыразительна, весьма далека от оригинала — адмиралтейского якоря. В одних случаях якорь изображен с обнесенным вокруг штока веретена и рогов канатом или цепью, в других — без них (как, например, у французов). Английские моряки эмблему своего «могущественного Адмиралтейства» в шутку называют «позором моряков», поскольку на ней адмиралтейский якорь показан буквально запутавшимся в своем канате, что противоречит здравому смыслу и хорошей морской практике (ведь если «якорь не чист», надежды на него у моряков нет). Якорь-эмблему, используемую в современном флоте, можно было бы сделать оригинальнее и красивее, если бы было принято стилизованное изображение якоря, учрежденное в Российском военном флоте в 1882 году. Почему бы не использовать его в наше время?



Адмиралтейский якорь: слева с деревянным, справа со стальным складным штоком. 1 — веретено; 2 — рога; 3 — лапы; 4 — носок; 5 — тренд; 6 — пятка; 7 — шток; 8 — скоба; 9 — чека штока.

Интересна старинная эмблема французского адмирала галерного флота. На ней вместо адмиралтейского якоря изображен четырехрогий якорькошка. Почему? Потому что на гребно-парусных галерах никогда не применялись адмиралтейские якоря.

Значение якоря как символа надежды можно встретить в афоризмах и крылатых выражениях литературных источников многих стран мира.

В английском литературном языке можно насчитать десятки идиом и фигуральных выражений со словом «якорь», имеющих, помимо своего прямого значения, и переносный смысл. Например:

Sheet anchor of happiness — надежный якорь счастья;

To anchor one's hore in (at) — возлагать надежды;

To lay anchor to wind ward — предусмотреть опасность, принять меры предосторожности.

Наиболее распространенная у англичан пословица со словом «якорь» — Hope is my anchor— «Надежда — мой якорь».

В письменном виде слово «якорь» впервые упоминается в русском языке в летописи Нестора «Повесть временных лет» — древнейшем из дошедших до нас письменных памятников истории нашей Родины.

Там говорится, что по условиям мирного договора, продиктованного Олегом грекам в 907 году, русские, помимо прочей дани, должны получать для своего флота якоря, паруса и снасти. Слово «якорь» издавна бытовало в старинных русских поморских пословицах и поговорках: «Вера — мой якорь», «Язык — телу якорь» и др.

Не забывали о якоре и русские писатели-классики. Например, И. С. Тургенев писал: «Наша жизнь не от нас зависит; но у нас всех есть один якорь, с которого, если сам не захочешь, никогда не сорвешься: чувство долга».

Стилизованное изображение адмиралтейского якоря — неотъемлемая часть эмблем, знаков и печатей морских ведомств почти всех стран, имеющих флоты.

Поэтому якорь, ставший с давних времен символом надежды, со временем стал символом мореплавания вообще...

Стремление к тому, чтобы при одинаковом весе повысить держащую силу якоря, привело к установке лап на концах его рогов. Это новшество было осуществлено в начале нашей эры. Можно полагать, что лапы у якоря первыми стали делать, как утверждает римский писатель и

консул Плиний Младший, древние жители Этрурии — этруски, современником которых он являлся. На мраморной колонне в Риме, воздвигнутой императором Трояном около 114 года в честь победы над даками, среди множества рельефов со сценами периода этой войны имеется изображение этого якоря, которое считается классическим: прошло почти девятнадцать столетий, а рисунок якоря не изменился.

В средние века изготовляют только железные якоря с деревянными штоками. Судя по изображениям на миниатюрных старинных рукописях, монетах, печатях и картинах, можно с уверенностью сказать, что практически форма якорей в этот исторический период не менялась, за небольшим исключением. Так, например, в середине или в конце XIV века на ладьях скандинавов появились трех-, четырех-, пяти— и даже шестипалые якоря-кошки. Для ладей они были очень удобны: легкие и цепкие. Во время морских стычек с вражескими судами викинги часто применяли подобные якоря (значительно меньших размеров) как абордажные крючья. Для больших судов такой якорь был малопригоден, но на галерах применялись только четырехрогие якоря.

Скандинавские корабелы сделали на своих судах важное усовершенствование: именно они стали первыми пробивать скулы корабля и делать клюзы для якорей.

Пользуясь якорями типа «кошка» без штока, они поняли, что если в скулах прорубить отверстие, то при подъеме якоря его можно втягивать внутрь ладьи, пока он не упрется лапами в обшивку. Трудоемкая ручная операция — перевалка якоря через бот, угрожавшая риском пробить днище ладьи, стала ненужной.

Во времена крестовых походов стали строить грузо-пассажирско-военные суда — нефы водоизмещением до 600 т. На нефах было до двадцати якорей весом от 100 до 1500 кг. Объясняется это тем, что в те времена шпилей еще не знали, якоря поднимались вручную, и если якорь не могли вытащить, то просто обрубали канат.

Размеры кораблей продолжали увеличиваться. Основным ядром военных флотов великих морских держав стали галеоны, каракки и галеасы. Водоизмещение испанских галеонов в среднем составляло 700 т. Однако среди них были и гиганты, как, например, знаменитый «Мадре де Диос» водоизмещением 1600 т и «Соверин оф зе Сиз» — 1530 т.

Корабелы научились строить надежные мореходные суда и в других странах Европы, например, во Франции и в Голландии. Но вот с якорями для этих громадин дело обстояло плохо. Кузнецы не умели ковать надежные, прочные якоря для больших кораблей. Для их изготовления понадобились молоты потяжелее тех, которыми могли орудовать самые могучие молотобойцы Европы. В те годы такие молоты могла приводить в движение лишь сила падающей воды. Там, где ее не было, применялись рычажные молоты, приводимые в действие силой нескольких рабочих или лошади. Устройство их было весьма примитивно: баба молота крепилась к канату, перекинутому через блок, закрепленный у потолка кузницы. Люди или лошадь тянули за канат. Подняв бабу молота на определенную высоту, по команде отпускали канат, и баба падала на поковку на наковальне.

В середине XV века человек наконец научился применять водяные мельницы для приведения кузнечных молотов и использовать водяную энергию для движения мехов, рычаги которых он соединил с колесами водяных мельниц.

Хотя металлургия и кораблестроение к концу XVII века сделали значительные сдвиги в своем развитии, якорь никаких изменений не претерпел. В принципе он остался таким, каким мы видим его на колонне Трояна в Риме. Правда, якоря, изготовлявшиеся в разных странах, отличались друг от друга.

Например, в таких морских державах XV—XVII вв., как Испания и Португалия, якоря изготавливались с рогами, изогнутыми в форме дуги окружности. Почти ничем не отличались от них якоря Голландии, которая к началу XVII века вышла на первое место в судостроении среди европейских стран. Якоря английского производства XVII—XVIII вв. отличались от испанских, португальских и голландских якорей тем, что их рога делались совершенно прямыми от стыка с веретеном до носка рога.

Почти схожи с английскими якорями были якоря шведов и датчан. Практически единственным их отличие от якорей британцев являлся меньший угол отгиба рогов. Французы в этот период времени ковали якоря, рога которых были изогнуты в форму дуги окружности

или имели излом под задней кромкой лап.

Якоря с прямыми рогами ковали и в России. Им на смену пришли более простые по форме якоря с округлыми рогами и веретеном. Со временем число якорей на больших военных кораблях увеличилось до десяти, причем каждый из них имел определенное наименование, назначение и место на корабле.

По назначению якоря делятся на становые (в носу) — для удерживания судна на стоянке и вспомогательные (в корме) — для разворота судна, стоящего на становом якоре, удержания судна лагом к ветру (стоп-анкеры, верпы).

Самый большой якорь парусного корабля — правый становой — называется плехт. В парусном флоте плехт являлся эталоном для расчета массы остальных якорей данного корабля, каждый из которых был легче плехта на определенную часть.

Самый тяжелый из вспомогательных якорей — стоп-анкер — предназначался для удержания судна водоизмещением свыше 800 т в определенном положении относительно волны, ветра или течения. Стоп-анкер был обычно значительно легче станового якоря и размещался в кормовой части корабля. Корабли водоизмещением 800 т и менее снабжались верп-анкером. Этот якорь используется в качестве станового якоря в случае его потери или в аварийных ситуациях, например, для снятия судна с мели, перемещения его на другое место при отсутствии хода и т. п. В этих случаях верп завозится на шлюпках с кормы судна и сбрасывается в нужном месте.

На правом борту парусного судна располагается запасной якорь той (той-анкер). Он применялся в тех случаях, когда судно лишалось обоих якорей и требовалось дополнительно отдать третий якорь. Той помещался позади правого станового якоря и принадлежал к судовым якорям малого размера. Левый становой якорь корабля называется дагликс. Он относился к якорям средних размеров. Якорный канат дагликса назывался дагликс-тоу (дагликсовый канат). Кроме того, в трюме грот-люка находился большой запасной якорь — шварт. Веретено его принайтовливалось к стойке, поддерживающей бимс кубрика, а лапы зарывались в каменный балласт. Этот якорь для удобства хранился без штока, который приделывался к нему по мере надобности.

Многовековой опыт выработал целый ряд правил и формул, по которым можно было весьма точно установить необходимую массу якоря для строящегося корабля.

Одно из таких правил гласило: вес главного, станового якоря, на который становился основательно корабль (откуда и произошло его наименование — становой), на парусниках исчисляется так, чтобы вес якоря, выраженный в фунтах, превышал в цифровом выражении водоизмещение корабля, выраженное в тоннах. А толщина якорного пенькового каната определялась из расчета: полдюйма его толщины на фут ширины палубы корабля по мидель шпангоуту.

А вот в книге француза Бурде де Вильгета, которая называется «Наука морская, сиречь опыт о теории и практике управления кораблем и флотом военным, что с французской книги перевел с присовокуплением к тому многих потребных изъяснений и действ издал Николай Курганов, майор и математических и навигационных наук профессор. Печатано в С.-Петербурге при Императорской Академии наук. 1774» — в разделе «О величине якорей» говорится, что для определения массы самого большого плехт-якоря «надлежит взять 2/3 ширины корабля и умножить кубично, а произведение разделить на 33, ибо сия пропорция голландская, а голландских фунтов в русском пуде 33. Частное от деления число есть вес плехт-якоря в пудах. Дагликс-якорь весом в 9/10 плехта. Той-якорь в 9/10 дагликса. Половина тяжести плехта и дагликса, взятых вместе, будет вес шварт-якоря. Большой верп в 2/3 веса дагликса, средний — в 2/3 или 1/2, а малый в 1/2 веса большого верпа».

В XVII в. в Английском военном флоте массу самого большого корабля брали из расчета 2/3 общей массы всех его якорей. Существовали и «чисто русские» правила, которыми пользовались отечественные корабелы:

— Вес якоря в пудах должен соответствовать в цифровом выражении 1/4 площади погруженной части миделя судна, выраженной в квадратных футах.

— Для установления веса якоря, соответствующего размерам корабля, надо площадь миделя умножить на 3 и, уменьшив полученное произведение на 1/6 часть его, результат

принять за вес якоря в пудах.

— Вес плехта, выраженный в фунтах, должен превышать в цифровом выражении водоизмещение корабля, выраженное в тоннах.

В наше время судостроители для выбора массы якоря пользуются таблицами классификационных обществ — Регистра РФ, Регистра Ллойда, Бюро Веритас и т. д.

Эти таблицы рассчитаны по формулам, которые в зависимости от известного водоизмещения эмпирически вычисленных коэффициентов дают возможность определить массу станового якоря в кг.

Надо сказать, что масса якоря, вычисленная по этим формулам, всегда близка к массе, определенной по упомянутым правилам. Опыт есть опыт!

С момента появления на кораблях первых металлических якорей и до настоящего времени моряков беспокоила и беспокоит их прочность. Очень часто жизнь моряков зависела только от прочности соединения рога с веретеном. Большинство кораблекрушений близ берегов происходило именно из-за перелома рога в стыке с нижней частью веретена.

Анализируя довольно частые случаи аварий и кораблекрушений вблизи опасных берегов, произошедшие в Английском флоте в начале XIX в., один из чиновников королевской верфи в Плимуте Ричард Перинг пришел к выводу, что главная причина этих происшествий — недостаточная прочность якорей английского производства. В поданной на имя первого лорда записке Перинг утверждал, «...что в технологии их изготовления была допущена какая-то ошибка...». Основной недостаток, по его мнению, таился в том, что далеко не каждому якорному мастеру удавалось как следует сварить наружные и внутренние брусья, составляющие сборку веретена или рогов якоря. Однако доклад чиновника плимутской верфи остался без внимания. Но он не сдавался. На свой страх и риск Перинг проделал тщательную техническую работу по исследованию конструкции якорей — английских, французских, русских, голландских. И вот в 1815 г. он просит Адмиралтейство рассмотреть и испытать его якорь. Но и эта просьба осталась без внимания. А английские корабли продолжали терпеть аварии из-за плохих якорей. Только семнадцать лет спустя после изготовления якорь Перинга доставили на военно-морскую базу в Чатан. С виду это был обычный якорь в две с половиной тонны, отличавшийся от своих собратьев лишь более короткими и толстыми рогами и веретеном, имеющим по всей длине эллиптическое (вместо квадратного) сечение. После самых суровых испытаний его на прочность членам комиссии ничего не оставалось, как признать: якорь, придуманный простым клерком, оказался прочнее якорей для «флота ее величества», а Ричарду Перингу выдан был патент или, как тогда говорили, «привилегия» на его изобретение.

В чем же заключался секрет повышенной прочности якоря Перинга? Новшество состояло в том, что вместо обычно употребляемого для изготовления якоря брускового железа Перинг применил железные полосы шириной от 3 до 10 дюймов при толщине в 1/5 и 1/7 толщины веретена. Это дало ему возможность лучше проварить сборку веретена и рогов. Перинг изменил и пропорцию якоря: веретено и рога стали короче и толще, а сечение веретена, как уже было показано выше, стало эллиптическим.

Существенным недостатком нового якоря была очень трудоемкая работа по его изготовлению: ручной молот слишком слаб, а паровой неудобен.

Вот почему спустя десять лет после появления якоря Перинга английский адмирал Уильям Паркер предложил Адмиралтейству новый якорь. Он упростил технологию соединения рогов с веретеном и изменил основные размеры якоря. Именно этот якорь в 1852 году был рекомендован специальным Комитетом, образованным при английском Адмиралтействе, как оптимальный эталон типа якоря для использования на военных кораблях и торговых судах британского флота. Этому решению предшествовали специальные сравнительные испытания многих якорей других конструкций, которые экспонировались на проходившей в Лондоне Большой Королевской Выставке.

Внося якорь Паркера в протоколы испытаний, члены Комитета нарекли его «якорем адмиралтейского образца» (Admiralty Pattern Anchor). Отсюда и его современное название «адмиралтейский якорь». Старые якоря этого типа, но с прямыми рогами и длинным веретеном, англичане стали называть «якорями старого чертежа с длинным веретеном» или «старым простым» (old plain), или длинноверетенным (long shanked).

Название «адмиралтейский якорь» очень быстро и прочно вошло в обиход в английском флоте, а откуда перекочевало и на другие флоты, включая и российский. С тех пор и повелось: адмиралтейский якорь.

Недопустимую ошибку допускают те историки, которые считают, что металлургия в нашей стране стала развиваться со времен Петра. Русские умели изготавливать железо задолго до него, а что касается железных якорей, то, несомненно, их ковали еще до крещения Руси.

Еще до Петра якорное производство широко развернулось на берегах Волги. Веками это ремесло процветало в Нижегородской губернии. Своими якорными мастерами когда-то славились также Ярославль, Вологда, Казань, Городец, Воронеж, Лодейное поле, многие города Урала. Имена добрых якорных мастеров были известны далеко за пределами городов, где они работали. В 1667 году, когда Россия строила свой первый боевой парусный корабль «Орел», кузнецы в селе Дединово и из Коломны не согласились ковать якоря, и мастеров пришлось выписывать из Казани.

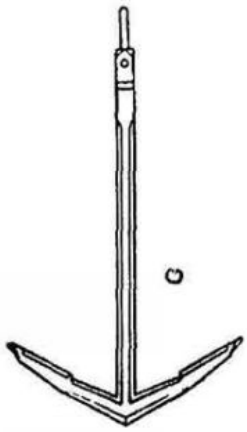
Схема русского якоря голландского образца петровской эпохи

Развернувшееся при Петре I отечественное кораблестроение, в результате которого Россия получила сотни кораблей, повлекло за собой быстрое развитие кузнечного дела. Петр сам был неплохим кузнецом и к кузнецам он всегда относился с большим вниманием и заботой. Но и спрос с них был велик. От якорного мастера Петр требовал не просто «управления работы с прилежанием и добрым мастерством», как от других кузнецов, а «великое прилежание и крайнее искусство». Якорному мастеру напоминалось особо, что именно он должен держать ответ, если авария корабля произойдет из-за поломки якоря: «Понеже в том вся целость корабля состоит, в чем он должен ответ дать, ежели что несмотрением будет сделано». Чтобы повысить надежность якоря и уберечь корабль от аварии, при Петре они подвергались суровому испытанию на прочность. Кроме того, для изготовления якорей шло самое лучшее железо, которое по своему качеству превосходило английское. Вот почему русские якоря пользовались за границей большим спросом.

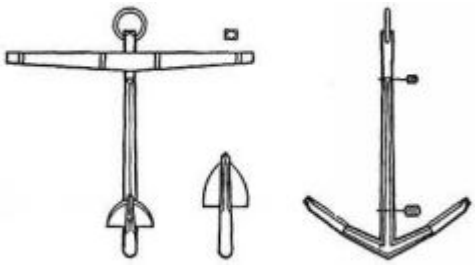
Какова же была форма русских якорей в петровскую эпоху? В отечественной практике кораблестроения того времени преобладали голландские методы, и Петр приказал якоря «делать по голландскому чертежу», т. е. с изогнутыми в виде дуги окружности рогами. В соответствии с выпущенным Петром 15 апреля 1722 года «Регламентом об управлении Адмиралтейства и верфи», якоря положено было делать утвержденной пропорции из доброго железа и смотреть накрепко, чтобы прутья крепко и плотно добрым железом были связаны перед тем, как станут класть в горн. При нагреве в горне предписывалось тщательно следить за тем, чтобы металл «ни пережечь, ни холодно вынять, дабы плотно сварилось везде и непроварки б не было». Те же условия следовало соблюдать и «в приваривании рогов к веретену», и во время «битья на наковальне». Якоря для больших кораблей русского флота изготавливались в Ижоре, где в 1719 году по указу Петра были основаны Адмиралтейские заводы. Кузнечные молоты на этих заводах приводились в движение от водяных колес. В России со времен Петра каждый линейный корабль снабжался пятью якорями.

Кроме якорей голландского образца, при Петре I изготавливали и другие якоря. Известно, что за десять лет до смерти Петр стал заменять голландских корабельных мастеров, трудившихся на русских верфях, английскими. Именно поэтому в России получили распространение «якоря английского чертежа» — с прямыми рогами. К середине XVIII века производство якорей в России достигло своего совершенства. К этому времени у нас выработался свой национальный тип якоря, отличающийся своими пропорциями от якорей

голландцев, англичан и французов. После смерти Петра I самые тяжелые якоря ковали на Боткинском заводе: они весили до 336 пудов (это почти 5,5 т!). Ими снабжались самые большие линейные корабли русского флота, для их поковки брали лучший металл, их делали лучшие мастера, они выдерживали самую суровую пробу из всех, когда-либо существовавших в истории металлургии.

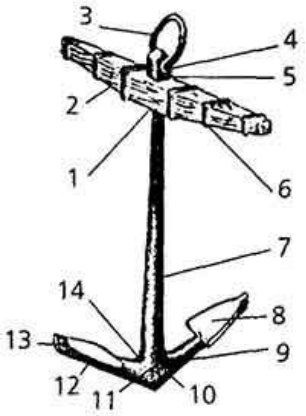


Так выглядели русские якоря с середины XVIII и до начала второй половины XIX вв.



Русский якорь 1761 г., найденный в 1968 г. в Кронштате.

Прежде чем приступить к сборке частей якоря, делали его чертеж в натуральную величину и по нему изготовляли лекала. Все размеры готового якоря должны были точно соответствовать этим лекалам. До 1838 года на всех заводах Урала якоря изготавливались по так называемому «русскому способу», а позже — по способам Перинга и Паркера. Работы по изготовлению больших якорей в XVIII—XIX вв. во всем мире включали в себя следующие процессы: сборку из железных брусьев или пластин отдельных частей якоря, их проварку в горнах или печах, отделку под молотом, сноску веретена с рогами и окончательную отделку сваренного якоря.



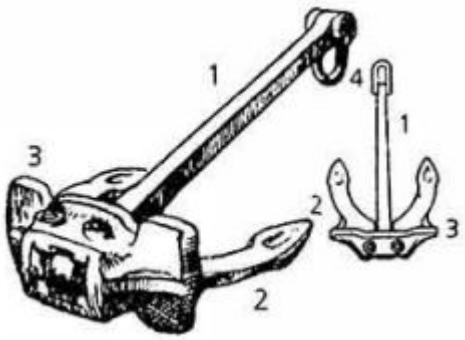
Русские названия частей якоря: 1 — шипы (заплечики, «орехи»); 2 — шток; 3 — кольцо (рым); 4 — ухо; 5 — шейма; 6 — бугель; 7 — веретено (цевьё); 8 — лапа; 9 — рог; 10 — пятка; 11 — ворот (лоб); 12 —лопасть; 13 — носок; 14 — мышка.

Изготовление такого якоря выливалось в поистине адский труд. Смело можно утверждать: в перечне кузнечной продукции прошлого века нет вещи, которую бы изготавливали с таким усердием и вниманием, как якорь. Каждый якорь, сделанный на Урале, справедливо заслуживал название «Царь-якорь», и каждый из найденных уральских якорей достоин того, чтобы установить его на постамент, подобно тому, как это сделали с «Царь-пушкой» и «Царь-колоколом», хотя первая ни разу не выстрелила, а второй ни разу не зазвонил, в то время как якоря Урала долго и верно служили сильному русскому флоту при Ушакове, Лазареве и Нахимове. Какова же масса самого большого якоря, изготовленного в России? Существует мнение, что самые тяжелые в России адмиралтейские якоря были изготовлены для осуществления спуска на воду линейных крейсеров «Бородино», «Измаил», «Кинбурн» и «Наварин». Эти, огромные по тому времени, корабли водоизмещением 32500 т были спущены на воду (но недостроенные) со стапелей Балтийского завода и завода «Новое Адмиралтейство» в 1915—1916 годах. Якоря, масса которых достигала почти десяти тонн, имели деревянные штоки.

Учитывая огромные трудности, связанные с изготовлением больших якорей, можно утверждать, что стоимость «символов надежды» сто лет назад была непомерно высокой. Например, на Боткинском заводе пуд якоря обходился казне (с накладными расходами) в 4 рубля 99 копеек. Таким образом якорь, например, на линейном корабле «Двенадцать Апостолов» весом в 330 пудов стоил около 1650 рублей. По тем временам деньги большие!..

Развитие флота, особенно увеличение размеров судов и стремление избавиться от громоздких устройств для крепления якорей со штоками в носовой части судов, потребовало создания конструкций якоря, удобных в обращении при их креплении по-походному и обладающих повышенной державой силой. В последней четверти XIX века появляются многочисленные виды якорей. Практически все якоря изготовляются с поворотными лапами и без штока. В Англии в 1885 году Адмиралтейство провело серию испытаний и опытов для выявления лучшего якоря. В 1891 году английское Адмиралтейство испытало якоря Ингефильда, Холла, Байерса и др. Их отдавали с одного и того же судна поочередно, и место падения отмечали буйком. Затем машина работала средним ходом назад двадцать минут, в течение которых водолаз следил в воде за маневром и определял положение якоря. На этот раз предпочтение было отдано якорю капитана Холла, который глубоко зарывался в грунт при его протаскивании по фунту лишь на несколько футов.

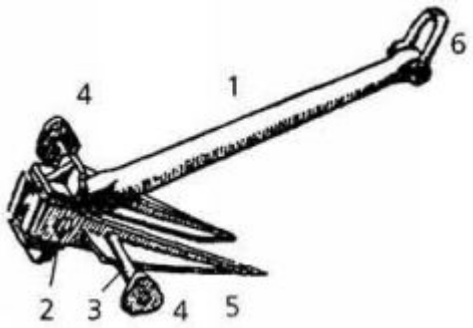
В 70-х годах прошлого века требования к якорям и якорным цепям во всем мире уже определялись государственными стандартами и правилами морских классификационных обществ: Регистра Ллойда — в Великобритании, Бюро Веритас — во Франции, Северо-Германского Ллойда — в Германии, Американского Бюро Судоходства — в США, Российского Регистра — в России. Без одобрения этих организаций ни одна появившаяся конструкция якоря не принималась к массовому производству. Из двух тысяч запатентованных якорей в металл воплотилось не более ста типов. В России наиболее распространенным якорем для больших боевых кораблей и грузо-пассажирских судов был принят якорь Холла.



Якорь Холла: 1 — веретено; 2 — лапы; 3 — приливы; 4 — скоба.

Правда несколько якорей повышенной держащей силы запатентовано и в нашей стране. Самые оригинальные литые конструкции созданы в 1943—1946 годах советским инженером И.

Матросовым. У этого якоря функции штока выполняют выступы на лапах. Неоднократные, испытания на величину держащей силы наглядно показали его неоспоримые преимущества в сравнении с адмиралтейским и холловским якорями на различных видах грунта. Технология изготовления якоря Матросова не сложнее, чем технология изготовления якоря Холла. Поэтому более чем странно, почему этот тяжелый якорь в своем литом варианте не пошел в массовое производство.

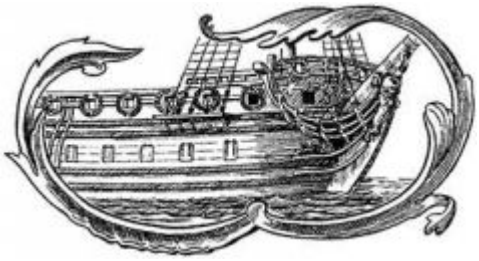


Якорь Матросова: 1 — веретено; 2 — ось веретена; 3 — шток; 4 — фланец штока; 5 — лапа; 6 — скоба.

До развала Советского Союза якоря-тяжеловесы для наших атомных ледоколов и крупнотоннажных сухогрузов и танкеров выпускались на заводе в Николаеве. Вес якорей, необходимых для вооружения того или иного судна, определяют, исходя из его грузовместимости, а у военных кораблей — в зависимости от водоизмещения. Так, восемнадцатитонные якоря были установлены на первых советских супертанкерах типа «Крым» грузовместимостью 150 000 т. При водоизмещении тяжелого авианесущего крейсера (ТАКР) «Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов» 55600 т масса его основного якоря — 15 тонн, а одного звена якорь-цепи — 66 кг. Каждое такое звено сделано из стального прута диаметром 82 мм, другими словами, якорь-цепь калибра 82 мм.

...После длительного плавания команда, отданная с главного командного пункта, — «По местам стоять, на якорь становиться» — звучит для экипажа, как музыка. Это значит, что предстоит скорая встреча с родными и близкими, что моряк под ногами вновь почувствует твердую почву, что закончатся бессонные ночи и непрерывная борьба с океаном, который в любую минуту может разъяриться и погубить судно.

АРХИТЕКТУРА И УБРАНСТВО КОРАБЛЯ



Во все времена людей манила бескрайняя океанская ширь. Моря открывали дороги для торговли и общения с дальними странами. Но они же губили первых мореплавателей — их суда нередко бесследно исчезали. Плававшие на примитивных суденышках, бессильные перед стихией водных просторов мореплаватели старались всячески задобрить богов и духов, которые, как им представлялось, могли укрощать силы ветра и волн, оберегать от несчастий, способствовать успеху плавания. Уходя в море, моряки всегда совершали жертвоприношения, а чтобы показать, что своих покровителей никогда не забывают, на судах стали устанавливать в виде украшения культовые предметы и изображения богов. Чаще всего на первых порах это были изображения мифических животных. Жители Норвегии, например, для своих быстроходных драккаров с завидным искусством вырезали из дерева носовые фигуры в виде

головы дракона. Славяне украшали свои ладьи головами баранов или козлов, а другие народы украшения на носу судна предпочитали делать в виде птиц, например павлинов. Украшения в обличье богов характерны для Древней Греции, причем эллины отдавали предпочтение богине победы Нике.

С середины XVI в. испано-португальские корабельные мастера уже меньше всего заботились о культовом предназначении украшений и начали устанавливать на галионах — больших трехмачтовых парусных судах, приспособленных для перевозки ценных грузов, — весьма совершенные в художественном отношении изваяния. Отсюда и берет начало выражение — галионная фигура. Как правило, это было изображение разъяренного льва, вставшего на задние лапы. Иногда царя зверей увенчивали еще и короной. Были в моде и другие дикие звери, символизировавшие могущество государства. Например, на датском судне «Элефант» (середина XVI в.) носовая фигура изображала слона, что соответствовало названию корабля. Со второй половины XVI в. и особенно в XVII в. скульптурный декор становится обычным атрибутом всех парусных кораблей. По пышности отделки подобные суда подчас не уступали роскошным дворцам своих властителей, а порой даже превосходили их. В 1568 г. король Испании Филипп II для своего брата дона Жуана заказал галеру, которую украшала целая группа видных художников и скульпторов. Зная, что дон Жуан — кавалер ордена Золотого Руна, художники на носовой части судна изобразили в сценах всю историю Ясона и корабля «Арго». О гигантской работе, проделанной этими живописцами и ваятелями, можно судить по количеству изображенных лиц и событий. На кормовой части галеры были вырезаны фигуры Марса, Меркурия, Прометея, Паллады, Аргуса и Дианы. На фризах группировались нимфы, тритоны, дельфины. Для исполнения замысловатого декора на корабли не редко приглашались самые знаменитые мастера. Так, например, эскизы всего убранства корабля «Ройял Соверэн» были созданы великим фламандским художником Ван Дейком, состоявшим на службе у английского короля.

Со временем участие художников в проектировании и строительстве парусных кораблей приобрело даже форму закона. В эпоху Людовика XIV для упорядочения дела украшения судов был учрежден специальный декоративный отдел, который возглавлял известный французский художник Пьер Пюже. Подобные отделы были созданы при дворах и в других странах.

Между кораблями морских держав того времени существовало неофициальное соперничество в постройке самого красивого и дорогого корабля. В роскоши убранства своих судов владыки видели как бы внешнее проявление мощи и богатства страны. Сюжеты для оформления выбирались с большой тщательностью, чтобы они символизировали силу, благородство, величие. Предложения утверждались адмиралтействами и верховными правителями государств. Правда, зачастую ни эти отделы, ни самих королей совершенно не интересовали проблемы удобства команды. Создававшиеся роскошные интерьеры могли идти вразрез с рациональным размещением оборудования и обустройством матросского быта.

Увлечение украшательством кораблей, различными церемониями — парадами, салютами, смотрами — в ущерб морской практике и мореходным качествам судна не всегда заканчивалось удачно.

Шведский корабль «Васа», построенный по приказу короля Густава II Адольфа, должен был стать флагманским кораблем флота страны. Король лично наблюдал за его постройкой, особенно за внешним убранством парусника. «Васа» выглядел своеобразным музеем деревянных скульптур. Его корму украшал герб, который охраняли львы со свирепыми мордами и с коронами на головах, на форштевне также стояла массивная фигура льва, львиными головами были декорированы крышки орудийных портов. Всего на «Васе» было установлено 700 различных консольных фигур. Заботясь о красоте обводов корабля, король распорядился построить корпус более узким, чем это было тогда принято. Чем же окончилась затея короля? 10 августа 1628 г., когда «Васа» впервые отошла от причала, внезапным шквалом ее резко накренило на левый борт. Через открытые артиллерийские порты (корабль готовился к салюту в честь короля) хлынула вода, и судно в течение нескольких минут затонуло на глазах собравшихся жителей Стокгольма.

К проектированию и созданию украшений, а также галионных скульптур для российских кораблей в петровскую эпоху также привлекались выдающиеся ваятели. В 1724 г. скульптору

Бартоломео Растрелли был заказан поясной портрет Петра I для носовой фигуры фрегата «Не тронь меня». Для убранства кораблей привлекались и такие выдающиеся мастера, как Н. Пименов, М. Чижов, М. Микешин, П. Клодт и др. В Российском флоте пышность убранства кораблей обычно зависела от их ранга. Мелкие суда и галеры имели строго определенную схему декора — в центре кормы помещался герб, придерживаемый с двух сторон фигурами, чуть ниже шло название судна. Разнообразие достигалось тем, что герб поддерживали либо фигуры святых, либо воинов, либо так называемые путти (маленькие пухленькие мальчики). У линейных кораблей и фрегатов украшались корма, боковые галереи, верхний пояс бортов, концы крамболов, гальюн и носовая оконечность.

Наиболее распространенным типом декора была резьба по дереву в виде рельефов и скульптур. Часть резьбы заготавливалась в мастерских и затем устанавливалась на корабле, другая часть исполнялась по месту на досках, специально предназначенных для этой цели. Съемная резьба крепилась к корпусу крупными болтами, которые затем расклепывались. Столь прочный способ крепления был оправдан на море, хотя и создавал неудобства при ремонте — снять такие украшения было уже невозможно.

Обычно резные украшения золотили или расписывали яркими красками, для чего предварительно дерево покрывали слоем мелового грунта — левкаса, — а затем полировали. После этого украшения приобретали цветовую насыщенность и гладкую, глянцевитую поверхность. Изображение человеческих фигур обычно расписывали «под натуру», то есть открытые участки кожи — в телесный цвет, в черный или золотистый — волосы, в яркие цвета — одежды.

Борта судов красили в желтый, зеленый, голубой или синий цвет — на этот счет строгой регламентации не было.

Рельефы, состоявшие из большого числа фигур и орнамента, покрывали почти всю надводную часть кормы и в общем убранстве судна несли основную смысловую нагрузку. Именно в кормовых композициях наиболее отчетливо проявлялись индивидуальность мастера, его творческий почерк. Оформление подбушпритной носовой части мало отличалось от того, что было принято во флотах других стран. Как правило, ее украшала либо фигура вставшего на задние лапы грозного льва, либо фигуры амуров, Геракла, Нептуна или других мифологических персонажей, образовывавших скульптурные группы. Иногда вместо них устанавливались фигуры православных святых. Так, нос 88-пушечного корабля «Норд Адлер» украшала прекрасная пятиметровая конная скульптура Георгия Победоносца, поражающего копьем дракона.

Сюжеты для оформления кораблей выбирали тщательно, зачастую идея их исходила либо от Адмиралтейств-коллегий, либо от самого царя. Для декора русских кораблей характерным было и то, что корабельные мастера, проектируя судно, сами выбирали места, где будет размещено его пластическое убранство. В соответствии с Морским уставом Петра I «резные мастера» лишь воплощали в натуре предложенные им композиции. Скульптурные композиции должны были не только способствовать поддержанию высокого боевого духа экипажа, ведь морские сражения парусных флотов требовали большой отваги и самообладания, но и содействовать славе молодой Российской империи. Пластические композиции, украшавшие корабли, отражали гордость русских людей за свою Отчизну, радость ее первых ратных побед.

В работе над конструкцией судна корабельные мастера стремились не только к прочности, но и к изяществу форм. Неспроста русских кораблестроителей XVIII в. называли «мастерами добрых пропорций». Критерий соразмерности часто фигурирует в отзывах современников о том или ином корабле. Например, бывший учитель Петра I по корабельному делу Поль Клаас писал о любимом корабле царя «Ингерманланд», на котором тот, командуя соединенными флотами Англии, Дании, Голландии и России, поднял в 1716 г. свой штандарт: *«Корабль изряден пропорцией»* , — а о корабле «Гото Предестинация» сам Петр говорил: *«Весьма красивый, зело изряден пропорцией, изрядного художества и зело размером добрым, состроенный»* . Русские корабельные мастера считали, что корабельная архитектура должна органически сочетать в себе конструкцию судна и его декор, что именно здесь таится разгадка цельности эстетического восприятия корабля. Можно с уверенностью сказать: пластическое убранство русских кораблей первой четверти XVIII в. представляло собой настоящее искусство.

Замечательные русские мастера-резчики, возводившие замысловатую вязь искусных украшений на кормах кораблей Петра I, думали не о личной славе, а о славе России. Ведь тогда вместе с замечательными петровскими кораблями «Предестинация», «Ингерманланд», «Думкрат» и многими другими в буквальном смысле поднимало паруса само наше Отечество. И кто из патриотов мог в ту пору не чувствовать этого великого обновления родной земли, роста величия и могущества России!

После смерти Петра I еще долго мастера придерживались канонов, выработанных в гордую петровскую эпоху, еще долго пластические композиции украшений российских судов повторяли старые фигуры и сюжеты. Стремление продолжать традиции архитектуры петровских кораблей проявлялось не только в сюжетах, композициях, местах расположения декора, но и в самых мелких деталях, например в неизменно повторяемом рисунке решетки кормы «Ингерманланда». Это было связано с тем, что архитектура кораблей XVIII в. не претерпела существенных изменений. Усовершенствования в судостроении выразились лишь в более рациональном соединении частей набора, в обшивке днища медными листами, что позволяло строить корабли большей длины и крепости. В связи с усовершенствованием парусного вооружения высоту резных украшений на корме решено было понизить на полтора метра, а носовые фигуры делать не выше двух метров над палубой, чтобы они «не мешали ходу при бейдевинде и управлению парусами». В результате этих нововведений высота кормовой и носовой оконечностей судна несколько понизилась.

Архитектурно-пластическое убранство парусников вплоть до конца XVIII в. выполнялось в стиле барокко, хотя уже с 70-х годов в архитектуре и прикладном искусстве утвердился новый художественный стиль — классицизм, характеризовавшийся гораздо более скромной пластической обработкой поверхности, а по степени насыщенности скульптурными формами во многом уступавший декору петровской эпохи. Постепенно изменялось и убранство военных судов — вместо повествовательных рельефов, имевших определенный сюжет, появляются композиции из двух-трех аллегорических фигур, символизировавших Добро, Зло, Мир, Войну, Добродетель и пр. Большое распространение получила и религиозная тематика, кстати говоря, отразившаяся и в названиях кораблей.

Патриотическая направленность корабельного убранства петровского времени постепенно сменялась религиозно-монархической, что было связано с укреплением абсолютизма в России. Обязательными компонентами кормовых композиций стали гербы, императорские вензеля. На носу еще долгое время продолжали по традиции изображать фигуру льва, но затем ее сменила фигура святого, именем которого был назван корабль.

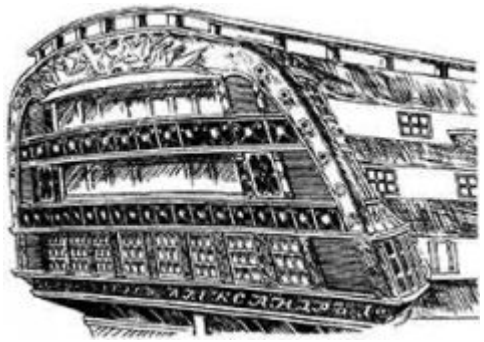
В XIX в. над декоративным убранством кораблей работали мастера, имевшие специальные судостроительные навыки и владевшие всеми приемами отделки. Построенные с их участием суда имели подчеркнуто строгий облик. Черно-белая окраска бортов, утвердившаяся с конца XVIII в., своей графической четкостью гармонировала с изысканной простотой немногочисленных деталей резного декора.

В XIX в. продолжается дальнейшее упрощение убранства кораблей. Смысловой центр композиций перемещается с кормы на носовую оконечность судна. На гакоборте стал непременно изображаться Российский герб — двуглавый орел, а нос чаще всего украшало подгрудное или поясное изображение женской или мужской фигуры, связанной с названием корабля. Афродита, Церера, Венус, Урания, Диана, Юнона, Беллона, Меркурий, Арсис, Паллада, Поллукс, Кастор, Аргус, Гектор, Мельпомена, Прозерпина и др. — все они были не только носовыми фигурами, но и названиями судов, на которые их устанавливали. В первый период развития парового и броненосного флота (первая половина XIX в.) корабельная архитектура и искусство убранства кораблей сдали свои высокие позиции, которые они занимали во времена расцвета парусного флота, так как прежние критерии красоты утратили свое значение, а новые, характерные для паровых судов еще не были выработаны. Этот период эстетического упадка в корабельной архитектуре, во время которого некогда прекрасный корпус парусного судна приобрел неуклюжие формы и стал походить скорее на корыто с длинной железной трубой, продолжался почти до конца XIX в. Большинству судов этого времени было присуще подчинение формы технической целесообразности. При проектировании судов верх неизменно одерживал так называемый конструктивизм — новое

направление в мировой архитектуре корабля. Центр тяжести художественного убранства был перенесен во внутренние помещения корабля (рубки, каюты, салоны), но и здесь еще не было выработано определенного стиля в оформлении интерьеров — везде царили эклектика и мишурный декор, механически перенесенный из городских зданий и дворцов. Наиболее пышным убранством кают и других помещений судна отличались в то время царские яхты «Полярная звезда» и «Штандарт», которым не было равных ни в одном флоте. Некоторое разнообразие внешнего декора на строившихся тогда пароходо-фрегатах достигалось, например, за счет металлических решеток кормовых балконов и некоторых других элементов.

Тем не менее, мастерам этого периода удалось заложить основы нового понимания красоты судна, когда самостоятельную значимость приобрели открытые плоскости, не занятые декором, форма и объемы надстроек. Такой подход стал основным в строительстве железных паровых военных кораблей в конце XIX — начале XX в. Он продолжается и сегодня.

КОГДА И КАК НАЗЫВАЛИ КОРАБЛИ



Для многих в детстве волшебной музыкой звучали названия, начертанные на бортах прославленных кораблей: «Слава», «Паллада», «Чесма», «Диана», «Варяг»... Традиция давать кораблям имена очень давняя. Одним из первых было название мифического корабля «Арго». По преданию, его построил мастер Арг с помощью богини Афины. На нем Ясон отправился в Колхиду за золотым руном. Известны названия и других античных судов, например знаменитой трехмачтовой «Александрии», построенной по приказу царя Гиерона II коринфским мастером Архиасом, и александрийского судна для перевозки пшеницы «Изис».

Кораблестроители прошлого наделяли свои суда качествами живых существ и даже рисовали в носовой части их корпуса большие глаза, чтобы они хорошо видели подводные мели и рифы. Быть может, поэтому им и в голову не приходило писать названия на бортах. Лишь в хрониках XVII в. можно найти сведения о появлении названий, написанных на корме кораблей, но это относится лишь к западноевропейским флотам. В России же такая традиция окончательно установилась только в конце царствования Петра I, хотя и до него случалось, что некоторым судам давали названия. Первым в России морским судном, получившим название, был корабль «Фредерик», построенный (в 1636 г.) в царствование Михаила Федоровича и названный так в честь герцога Голштинского. Мы уже знаем, что первый русский боевой корабль назывался «Орел». В указе царя Алексея Михайловича по этому поводу говорилось: *«Кораблю, который в селе Дединове сделан, прозвание дать „Орлом“. Поставить на носу и корме по орлу и на знаменах нашить орлы же»* [38]. Когда «Орел» был готов, на его корме и носу укрепили деревянных резных двуглавых орлов, окрашенных под золото. Эти геральдические символы царской власти являлись своеобразным подтверждением названия корабля, а затем стали традиционным украшением всех военных судов.

Неудача первого Азовского похода летом 1695 г. заставила Петра I форсировать строительство кораблей. 3 апреля 1696 г. на верфи, основанной в Воронеже, были спущены на

---

38 Дополнение к Актам историческим, собранное и изданное Археологической комиссией. Т. 5. — С.-Пб., 1853. — С. 18.

воду три галеры. Первая из них была названа «Принципиум», то есть «основа», «начало», что вполне отвечало историческому моменту — началу создания русского регулярного флота. Во втором Азовском походе галерой «Принципиум» командовал сам царь под именем Петра Алексеева. Две другие галеры назывались «Св. Марк» и «Св. Матфей». Двум парусно-гребным 36-пушечным кораблям были также даны названия в честь православных святых: «Апостол Петр» и «Апостол Павел». В период строительства Азовского флота не было еще ни значительных побед, ни прославленных героев, ни боевых традиций, поэтому на первых порах выбор названий, как правило, ограничивался именами столпов православной церкви.

Появившись на заре создания регулярного военно-морского флота, эти названия кораблей стали традиционными и особенно часто употреблялись в XVIII в. Так, эскадра контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова в сражении с турецкой эскадрой у мыса Калиакрия почти сплошь состояла из кораблей, названных именами православных святых, а два корабля были названы в честь особо почитаемых христианских праздников: «Рождество Христово» и «Преображение Господне».

Начиная с петровских времен названия кораблей в России, как правило, утверждал царь и лишь в редких случаях — Адмиралтейств-коллегия (с 1827 г. — Адмиралтейств-совет). Венценосный моряк хорошо понимал значение названий корабля как носителей флотских традиций и государственного престижа. Анализ названий кораблей позволяет сделать вывод, что уже в начале создания регулярного флота Петр I стремился свести их в некую систему. В частности, судам стали давать названия, сообразуясь с их рангом и назначением — чем выше ранг, тем выше и престижнее название.

Несмотря на поразительное разнообразие названий кораблей Азовского флота, все же можно сказать, что часть из них была выбрана с целью выразить идеи высокого боевого духа моряков, силу и мощь русского флота. Примером этого могут служить названия кораблей: «Безбоязнь», «Цвет войны», «Лев», «Единорог», «Геркулес». Не меньшее военное звучание имели названия некоторых бомбардирских кораблей: «Крепость», «Скорпион», «Флаг» и др. На названия строившихся для Азовского флота кораблей в известной мере повлияло и заграничное путешествие Петра I в Голландию и Англию, во время которого он увлекся эмблемами, символами, аллегориями и девизами, через которые раскрывалась суть названий кораблей. Вот только некоторые заимствованные им названия, раскрываемые с помощью соответствующих девизов: *«Мяч» — «Коль вяще биен бываю, толь вяще поднимаюся»* , *«Струс» — «Сила сокрушает крепость»* , *«Камень» — «Над водами силу имеет»* , *«Слон» — «Злым лих»* и т. д. Бомбардирские корабли, имевшие мощную артиллерию для борьбы против береговых укреплений, были названы: *«Гром»* , *«Молния»* , *«Громовая стрела»* — девиз *«Юпитеру и молнии его»* , *«Бомба»* — девиз *«Горе тому, кому достанусь»* . Лучших названий для подобных кораблей, пожалуй, подобрать трудно. Но названия, данные двум из этих кораблей, звучат диссонансом: *«Миротворец»* и *«Агнец»* , то есть ягненок — символ кротости и покорности. Чем вызваны эти названия? Ответ может быть только один: склонностью Петра к юмору, шутливому противопоставлению миролюбивого названия корабля и его огневой мощи. Были и другие озорные названия: *«Колокол»* — девиз *«Звон его не для него»* , *«Три рюмки»* — девиз *«Держите во всех делах меру»* , *«Еж»* — девиз *«Лестию и рукою»* , и многие другие.

Однако галеры и брандеры, построенные «кумпанствами», собственных названий не имели. Они были известны по именам их капитанов, или начальников, держащих на них флаг: галеры адмирала Лефорта, вице-адмирала Лима, шаутбенахта де Лозьера; капитанов Брюса, Трубецкого, Ушакова, Репнина и др.; брандеры капитанов-князей Черкасского, Велико-Гагина, Лобанова-Ростовского... Это говорит о том, что Петр I в период строительства Азовского флота затруднялся в подборе названий для большого количества кораблей.

К весне 1700 г. «кумпанства» в основном выполнили судовую повинность, и Петр I повелел дальнейшее строительство флота вести за счет государства. Названия кораблей и девизы зачастую заимствовались им из западноевропейских эмблематических сборников, в частности из популярной в Голландии книги *«Символы и эмблемата»* , изданной в Амстердаме в 1705 г.

Какие же названия получали казенные корабли в этот период? Вот некоторые из них: *«Разжженное железо»* — девиз *«Надлежит трудиться, пока время есть»* , *«Шпага»* —

«Покажите мне, где суть лавровые венцы» , *«Сулица»* [39] — *«Умерети или выиграти»* . Часть названий выражали мощь, благородство, терпение и т. п., что раскрывалось в соответствующих девизах: *«Старый дуб» — «Обновляет надежду»* , *«Старый орел» — «Не гласом, но делами моими»* , *«Спящий лев» — «Сердце его бдит»* , *«Черепаха» — «Терпением увидишь делу окончание»* . Среди названий новых кораблей не были забыты святой Георгий, чтимый на Руси как Победоносец, и библейский богатырь Самсон, обладавший необыкновенной физической силой. Двухпалубный 62-пушечный корабль получил название «Воронеж» в память о первом Российском Адмиралтействе и главной верфи, строившей суда для Азовского флота.

Наиболее соответствовали своим названиям брандеры, предназначавшиеся для сожжения судов противника: *«Вулканус»* , *«Феникс»* , *«Сулемандр»* . Эти названия в какой-то степени были связаны с огнем и его обжигающим действием. Между тем названия кораблей Азовского периода имеют одну особенность. Большинство приглашавшихся из-за границы кораблестроителей и офицеров-моряков не знали русского языка, поэтому для большего взаимопонимания многие корабли носили по два и более названий, чаще всего русское и его перевод на голландский, английский, немецкий, французский[40]. Однако Петр это делал в рекламных целях, для укрепления престижа молодого флота России.

27 апреля (8 мая) 1700 г. в истории судостроения произошло знаменательное событие — в Воронеже был спущен первый корабль, построенный без участия иностранцев по чертежу, привезенному Петром, скорее всего, из Англии. Строителем, как указано в документах, был *«Его Царское Величество»* , а в его отсутствие надзор за работами вели два молодых мастера, учившиеся с ним за границей, — Ф. Скляев и П. Верещагин. Двухпалубный 58-пушечный корабль, построенный ими, был назван *«Гото Предестинация»* , что на русском языке означало *«Божье предвидение»* . Это звучное и многообещающее название, имевшее к тому же глубокий политический смысл, говорило о том, что выход России к морю предвидел сам Всевышний.

1 (12 мая) 1703 г. русские войска взяли штурмом шведскую крепость Ниеншанц, расположенную неподалеку от устья Невы. Путь к Балтийскому морю был свободен. Изменился и царский штандарт — двуглавый орел на нем теперь держал в лапах и клювах не три, а четыре карты с очертаниями Белого, Каспийского, Азовского и Балтийского морей. В честь этого события первый 28-пушечный фрегат, построенный на Олонецкой верфи в августе 1703 г., был назван *«Штандарт»* . Другим фрегатам и кораблям присваивались имена городов и географических мест, где были одержаны «виктории» русской армией и флотом[41].

При создании Балтийского флота появляются суда, названные в честь царской фамилии. Так, царская яхта «Фрегат Рояль» получила название *«Принцесса Анна»* , вторая яхта, «Золоченая», была названа *«Принцесса Елизавета»* (обе — в честь дочерей Петра I), а третья — *«Наталья»* (в честь его матери).

Когда в Архангельске в июне-июле 1715 г. завершилось строительство серии 52-пушечных линейных кораблей, им дали имена архангелов — *«Гавриил»* , *«Михаил»* , *«Уриил»* , *«Салафаил»* , *«Варахаил»* и *«Ягудиил»* .

Название кораблей именами представителей дома Романовых и православных святых способствовало формированию у офицеров и нижних чинов веры в незыблемость религии и устоев императорской власти.

Одним из правил, заведенных при Петре I, была преемственность в названиях кораблей, особенно тех, которые заслужили это право в боях. На Балтике повторялись названия периода Азовского флота — *«Лизет»* , *«Мункер»* , *«Дегас»* , *«Фалк»* , *«Елифант»* , *«Фридемакер»* .

---

[39] Старинное холодное оружие, род копья или рогатины, а также метательное копье. — Прим. авт.

[40] «Барабан» — «Трумель», «Колокол» — «Клок», «Еж» — «Игель», «Сила» — «Старкт», «Соединение» — «Уния», «Безбоязнь» — «Судербан», «Сондерфрес» и «Онберфрест», «Благое начало» — «Гут анфанген», «Гут бегин» и «Десегель бегин», «Крепость» — «Замок», «Кастель», «Старгейт» и «Ситадель». — Прим. авт.

[41] «Иван-город», «Кроншлот», «Шлиссельбург», «Санкт-Петербург», «Нарва», «Пернов», «Рига», «Выборг», «Полтава», «Ингерманланд», «Ревель», «Лесное», «Гангут». — Прим. авт.

Названия же кораблей, окончивших срок своей службы, были даны новым: *«Нарва»* , *«Выборг»* , *«Шлиссельбург»* . От них веяло пороховым дымом баталий Северной войны, и в сохранении этих названий Петр I видел зарождение еще одной традиции русского флота. Со временем преемственность названий стала правилом. Многие названия подолгу не сходили с бортов, образуя целые династии одноименных кораблей[42]. Они живы и поныне, их сегодня носят корабли нашего ВМФ.

В царствование Екатерины II при наименовании кораблей предпочтение по-прежнему отдавалось именам православных святых, библейских пророков, а также императоров и императриц России, членов царской семьи, названиям религиозных праздников.

Не менее популярны были имена древнерусских князей. Эти названия предназначались, как правило, для кораблей высших рангов, в основном линейных кораблей и фрегатов. Вот, например, названия линейных кораблей и фрегатов эскадры Черноморского флота в 1791 г.: *«Иоанн Предтеча»* , *«Мария Магдалина»* , *«Св. Владимир»* , *«Св. Павел»* , *«Преображение Господне»* , *«Св. Александр Невский»* , *«Георгий Победоносец»* , *«Св. Андрей Первозванный»* , *«Св. Иоанн Богослов»* ; фрегаты: *«Св. Нестор»* и *«Св. Марк»* . Корабли же более низких рангов (бриги, шлюпы, корветы) обычно получали названия частей света, стран, городов, расположенных на приморских территориях, а также планет, созвездий и звезд.

Большую группу названий кораблей составляли также названия хищных животных и птиц.

В царствование Павла I в системе названий кораблей изменений почти не произошло. Но при нем была сделана первая попытка узаконить место их написания. Своим указом император обязал писать названия на корме. Там же сообщалось, когда, где и кем построен корабль.

Со времен Петра I русские моряки, давая названия своим кораблям, обращались к темам Священного Писания, святым православной церкви. И кажется отступлением от этой традиции появление корабля с «иноземным именем „Меркурий“. Ведь такое имя имел в римской мифологии бог торговли, покровитель путешественников, а позже он стал олицетворением хитрости и обмана...

Вполне закономерным представляется вопрос, как же это имя попало на российский флот?

Разгадка кроется в русских летописях, хранящих запись о событиях, происшедших в связи с осадой Батыем Смоленска в 1237 году. Благородный римлянин греческой православной веры Меркурий служил тогда в дружине князя Смоленского. По преданию, этот витязь услышал глас от чудотворной иконы Божьей Матери Одигитрии (покровительницы Русской земли), повелевшей ему выйти на поединок с татарским богатырем. Меркурий одолел противника. Однако ночью, гласит легенда, вражеский воин подкрался к витязю и отрубил ему голову. Тем не менее, Батый после неудачи своего богатыря в поединке счел за благо отступить от стен Смоленска. Подвиг Меркурия был отмечен русской православной церковью. Он был причислен к святым мученикам как новый чудотворец Смоленский, и в день кончины славного витязя церковь «совершает память» Меркурия. На этом история не кончается. Она нашла продолжение на флоте, когда один из кораблей — 24-пушечный парусный бриг — получил икону смоленского чудотворца и его имя. И имя это оправдал. Во время войны со Швецией 1788—1790 гг. этот корабль 29 апреля 1789 года под командой капитан-лейтенанта В. Кроуна, находясь в крейсерстве у южных берегов Швеции, атаковал 12-пушечный шведский тендер «Сноппуп» и вынудил сдаться. 21 мая того же года «Меркурий» захватил шведский 44-пушечный фрегат «Венус». За этот подвиг Кроун был произведен в капитаны 2-го ранга и награжден орденом Св. Георгия IV степени. Сделанного «Меркурием» вполне было достаточно, чтобы имя это не было предано забвению в русском флоте. И традиция была заложена.

Во время русско-турецкой войны (1828—1829 гг.) на Черном море это название носил маленький 18-пушечный бриг. 14 мая 1829 года боевой корабль подтвердил, что носит его не случайно. В тот день бриг под командой капитан-лейтенанта А. И. Казарского был настигнут

---

[42] За историю русского флота больше других повторялись следующие названия: «Штандарт» и «Гангут» — по 5 раз, «Ингерманланд» — 6, «Не тронь меня» и «Азов» — по 7, «Полтава» и «Самсон» — по 8, «Выборг» — 10, «Меркурий» — 11, «Нарва» — 14, «Москва» — 18, «Надежда» — 22. — Прим. авт.

двумя линейными кораблями турок — 110-пушечным под флагом капудан-паши и 74-пушечным под адмиральским флагом и вынужден был вступить с ними в бой. Умело маневрируя и ведя огонь, «Меркурий» настолько сильно повредил рангоут и такелаж кораблей противника, что они вынуждены были лечь в дрейф. Маленький русский корабль вышел победителем из этого боя!

За беспредельную доблесть, проявленную экипажем, бриг «Меркурий» был удостоен высшей награды — кормового Георгиевского флага и вымпела. Тогда же высочайшим указом предписывалось впредь всегда иметь в составе Российского флота корабль с названием «Меркурий» или «Память Меркурия». В разное время эти наименования носили боевые корабли различных классов и транспорта Российского флота.

Продолжая эту традицию в Военно-Морском Флоте России имеются морской тральщик «Казарский» и гидрографическое судно «Память Меркурия».

Создание новых классов и типов кораблей в эпоху парового флота вызвало появление новых групп названий, вследствие чего частично прервалась связь времен, исчезла историческая преемственность. Например, паровые канонерские лодки Балтийского флота получили названия, связанные с явлениями в атмосфере и на море, с оружием, со сказочными персонажами, с морскими рыбами, птицами и насекомыми[43].

Другие классы паровых кораблей — пароходо-фрегаты и парусно-винтовые корветы — стали называться именами русских богатырей и князей: *«Илья Муромец»*, *«Олег»*, *«Пересвет»*, *«Ослябя»*, *«Дмитрий Донской»*, *«Александр Невский»*.

Первым опытным кораблем русского флота с броневой защитой, вступившим в строй 22 июня 1861 г., стала канонерская лодка. Она получила название *«Опыт»*. В 1864 г. вступила в строй броненосная батарея, построенная в Англии. Это был первый корабль такого класса в составе русского флота. Поэтому назван он был *«Первенец»*. Вслед за ним на петербургских судостроительных заводах были построены еще две броненосные батареи, которые имели более мощное артиллерийское вооружение. Как бы подчеркивая свою неприступность, они получили названия «Не тронь меня» и «Кремль».

В 1870 г. Балтийский флот, кроме трех броненосных батарей, располагал 13 броненосными лодками-мониторами, построенными по так называемой *Мониторной* программе 1863 г. Головная из них была названа *«Броненосец»* , а остальные — *«Единорог»*, *«Лава»*, *«Смерч»*, *«Стрелец»*, *«Ураган»*, *«Вещун»*, *«Перун»*, *«Русалка»*, *«Чародейка»* и т. д.

К началу 70-х годов относится также первая попытка России создать оборонительный флот на Черном море в связи с отменой ограничительных статей Парижского трактата 1856 г. С этой целью адмиралом А. А. Поповым были сконструированы и построены два броненосца береговой обороны, так называемые круглые броненосные корабли. Один из них был назван «Новгород», а второй — именем своего создателя — «Вице-адмирал Попов». Неофициально эти броненосцы называли «поповками».

С началом царствования императора Александра III начался переход к строительству броненосцев большого водоизмещения. В соответствии с новыми программами для Черноморского флота в течение 20 лет должно было быть построено восемь броненосцев и значительное количество других кораблей. Вновь была возрождена традиция давать наиболее престижные названия кораблям высших рангов. Вступившие в состав Черноморского флота броненосцы были названы: *«Екатерина II»*, *«Синоп»*, *«Чесма»*, *«Двенадцать апостолов»*, *«Георгий Победоносец»*, *«Три святителя»* и *«Ростислав»*. Последний был назван в честь князя Великоморавской державы, который в 846—870 гг. вел борьбу против немецкой агрессии. В 862 г. он пригласил к себе из Византии Кирилла и Мефодия.

Эскадренные броненосцы, построенные по этим программам на Балтийском море, также получили названия, связанные с именами императоров, победами Российских флота и армий: *«Император Александр II»*, *«Император Николай I»*, *«Гангут»*, *«Наварин»*, *«Полтава»*,

---

43 «Молния», «Гром», «Шквал», «Метель», «Вьюга»... «Меч», «Секира», «Копье», «Пищаль», «Лук», «Панцирь», «Щит», «Кольчуга», «Броня»... «Русалка», «Ведьма», «Домовой»... «Ерш», «Щука»... «Копчик», «Коршун», «Чайка»... «Комар», «Пчела», «Оса», «Шмель» и др. — Прим. авт.

«Севастополь», *«Петропавловск»*, *«Сисой Великий»* — а броненосцы береговой обороны были названы именами известных русских адмиралов: *«Адмирал Спиридов»*, *«Адмирал Грейг»*, *«Адмирал Лазарев»*, *«Адмирал Чичагов»*. Несколько минных крейсеров были названы именами героев моряков: *«Лейтенант Ильин»*, *«Капитан Сакен»*, *«Казарский»*.

Первый мореходный миноносец русского флота, вступивший в строй в 1877 г., был назван *«Взрыв»* , а последующие миноносцы и эскадренные миноносцы получили названия различных географических пунктов: *«Котлин»*, *«Лахта»*, *«Луга»*, *«Ревель»*, *«Свеаборг»*, *«Нарген»*, *«Гогланд»*, *«Биорке»*, *«Моонзунд»*, — что стало одним из правил при наименовании других кораблей этого класса.

В связи с ухудшением отношений с Японией правительство России вынуждено было разработать и утвердить дополнительную программу, получившую название программы «для нужд Дальнего Востока». В ее состав входили пять эскадренных броненосцев (*«Цесаревич»*, *«Ретвизан»*, *«Император Александр III»*, *«Князь Суворов»*, *«Слава»*), четыре крейсера 1-го ранга (*«Баян»*, *«Варяг»*, *«Аскольд»*, *«Богатырь»*), четыре крейсера 2-го ранга (*«Новик»*, *«Боярин»*, *«Жемчуг»*, *«Изумруд»*), а также 20 эскадренных миноносцев. В их названиях не было строгой системы, но правило называть крупные корабли именами императоров и знаменитых полководцев сохранялось. Для названий эскадренных миноносцев были использованы имена прилагательные (*«Бедовый»*, *«Блестящий»*, *«Беспощадный»*, *«Быстрый»*, *«Боевой»*, *«Бесстрашный»*, *«Грозовой»* и т. д.), выражавшие некоторые качества, свойственные кораблям этого класса. Аналогичные названия широко использовались и в дальнейшем.

Во время русско-японской войны флот понес тяжелые потери, лишившись большей части своих новых боевых кораблей. Героизм моряков, проявленный при обороне Порт-Артура и в Цусимском сражении, вызвал среди русского народа волну патриотизма и стремление к возрождению мощного флота. В соответствии с кораблестроительными программами 1908 и 1912—1916 гг. было принято решение о строительстве принципиально новых линейных кораблей, линейных крейсеров, крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок. Было выдвинуто также требование, чтобы все вновь закладываемые корабли в целях утверждения исторической преемственности и сохранения боевых традиций наследовали наименования от своих предшественников. В соответствии с этими программами в Петербурге в 1909 г. на верфях Балтийского и Адмиралтейского заводов были заложены четыре линейных корабля, которым дали названия *«Гангут»*, *«Полтава»*, *«Севастополь»* и *«Петропавловск»*. Для Черноморского флота в Николаеве были заложены линейные корабли, которые получили названия в честь жены Павла I Марии Федоровны и российских императоров: *«Императрица Мария»*, *«Император Александр III»*, *«Императрица Екатерина II»* (с 27 июня 1915 г. — *«Императрица Екатерина Великая»*) и *«Император Николай I»* (достроен не был). На Балтийском и Адмиралтейском заводах строились линейные крейсера для Балтики — *«Бородино»*, *«Измаил»*, *«Кинбурн»*, *«Наварин»* (ни один из них достроен не был). Все легкие крейсера, которые также строились по этим программам, получили название в честь адмиралов Российского флота — *«Адмирал Бутаков»*, *«Адмирал Спиридов»* и *«Адмирал Грейг»* для Балтики и *«Адмирал Нахимов»*, *«Адмирал Лазарев»*, *«Адмирал Корнилов»* и *«Адмирал Истомин»* для Черного моря. Исключение составлял крейсер *«Светлана»*, который унаследовал название крейсера, погибшего в русско-японской войне.

Заслуживают внимания названия эскадренных миноносцев. Было принято, что один дивизион (в каждом по девять кораблей) носил имена героев морских сражений и боев: *«Лейтенант Ильин»* , *«Лейтенант Дубасов»* , *«Капитан Изылъметьев»* и др. Второй дивизион был назван в честь знаменитых сражений: *«Гренгам»*, *«Гогланд»*, *«Хиос»*, *«Тенедос»*, *«Рымник»* и др. Третий — носил названия судов парусного флота, прославившихся в различных морских боях и сражениях: *«Гром»*, *«Орфей»*, *«Забияка»*, *«Победитель»*, *«Самсон»*, *«Азов»* и др. И наконец, четвертый — имел названия судов парусного флота, участвовавших во многих сражениях: *«Владимир»*, *«Константин»*, *«Гавриил»*, *«Громоносец»* и др. В начале 1-й мировой войны Российский флот начал оснащаться новыми подводными лодками. Они получили названия хищных зверей: *«Барс»*, *«Пантера»*, *«Львица»*, *«Тигр»*, *«Ягуар»*, *«Кугуар»*, *«Волк»*, *«Леопард»*, *«Гепард»*, *«Рысь»* и др.

Таким образом, к 1914 г. в России была выработана и документально закреплена новая, может быть, не очень стройная система наименования кораблей военного флота, которая восприняла многие традиции, зародившиеся в петровские времена.

Нельзя сказать, чтобы Февральская революция и Октябрьский переворот до основания изменили, как это кажется на первый взгляд, сложившуюся в Российской империи систему названий кораблей военно-морского флота. Конечно, с бортов военных кораблей и судов сразу же исчезли имена святых апостолов и праведников, а названия, связанные с царями и великими князьями, были заменены фамилиями большевистских вождей и набором слов или словосочетаний, заимствованных из революционной фразеологии, но суть системы названий осталась прежней, только одни кумиры были заменены другими. В системе названий кораблей сохранился и принцип преемственности, но с его реализацией возникли некоторые трудности из-за того, что политическая жизнь «пролетарских вождей» зачастую была недолговечной, и, когда их имена только-только появлялись на бортах кораблей, они сбрасывались с партийных пьедесталов. Так исчезли новые названия эскадренных миноносцев типа «Новик» — *«Троцкий»* («Лейтенант Ильин»), *«Зиновьев»* («Азард»), *«Рыков»* («Капитан Керн»), *«Петровский»* («Гаджибей»). Названия кораблей стали изменять чуть ли не на второй день после Февральской революции. Павшая династия Романовых в первую очередь была стерта с бортов самых больших кораблей. Этой процедуре подверглись линейные корабли бывшего Российского императорского флота: *«Заря Свободы»* («Император Александр I»), *«Гражданин»* («Цесаревич»), *«Республика»* («Император Павел I»), *«Воля»* («Император Александр III»), *«Свободная Россия»* («Императрица Екатерина Великая»), *«Демократия»* («Император Николай I»).

После Октябрьского переворота были переименованы все остальные корабли бывшего царского флота, за исключением крейсера «Аврора», но и в это название стали вкладывать другой смысл — оно теперь олицетворяло зарю коммунизма.

Львиную долю новых названий составили имена вождей революции и мирового пролетариата, а также новые словообразования, возникшие в советский период. Во все другие названия неизменно добавлялось слово «красный», что было характерно не только для кораблей. Вспомним новые вывески на зданиях заводов, фабрик и колхозов: *«Красный путиловец»* , *«Красный треугольник»* , *«Красная нить»* , *«Красный пахарь»* и др.

Названия сохранившихся линкоров-дредноутов символизировали собой три этапа мирового революционного движения — Французскую революцию в лице зачинателя революционного террора Марата, Парижскую коммуну и Октябрьский переворот. Они получили названия: *«Марат»* («Петропавловск»), *«Парижская коммуна»* («Севастополь») и *«Октябрьская революция»* («Гангут»).

Черноморские крейсера стали называться именами советских республик с добавлением слова «красный»: *«Красный Крым»* («Светлана», затем «Профинтерн»), *«Червона Украина»* («Адмирал Нахимов») и *«Красный Кавказ»* («Адмирал Лазарев»).

Изменились и названия эскадренных миноносцев — самой многочисленной группы кораблей. Почти все они были названы именами *вождей мирового пролетариата и революции* .

Подводные лодки типа «Барс» также получили названия, соответствующие духу времени. Так, отличившаяся в августе 1919 г. «Пантера» в конце 1922 г. была названа «Комиссар», а другие — *«Краснофлотец»*, *«Товарищ»*, *«Коммунар»*, *«Большевик»*, *«Красноармеец»* и т. п.

Кроме «Авроры», есть еще одно название, которое употреблялось как в Российском, так и советском военном флоте, это название столицы нашего государства — Москвы. Впервые оно было присвоено 64-пушечному линейному кораблю, заложенному в 1712 г. в Санкт-Петербурге и спущенному на воду через три года. Еще несколько кораблей с тем же названием, построенных в Архангельске, служили флоту с 1750 по 1809 г. В июле 1878 г. в состав нашего военного флота вошел вспомогательный крейсер «Москва», переоборудованный из парохода, купленного на пожертвования населения. Вскоре он был передан Добровольному флоту[44]. А

[44] Добровольный флот — русское пароходное общество, образованное в 70-х годах XIX в. с целью оказания необходимой поддержки Военно-Морскому Флоту Российской империи в военное время. — Прим. авт.

впоследствии в его составе находилось еще два корабля с этим именем.

Первым советским кораблем, носившим в 1919 г. имя «Москва», стала плавбатарея Северо-Двинской военной флотилии, а затем лидер эсминцев Черноморского флота, построенный в 1937 г. В настоящее время имя столицы носит крейсер «Москва» (до 7 февраля 1983 г. — «Слава»). Этот крупный надводный корабль оснащен современным ракетным оружием.

Первые подводные лодки советской постройки получили названия *«Декабрист»*, *«Народоволец»*, *«Красногвардеец»*, *«Революционер»*, *«Спартаковец»*, *«Якобинец»*. Следующие подводные лодки серии Л были названы *«Ленинец»*, *«Сталинец»*, *«Фрунзенец»*, *«Гарибальдиец»*, *«Чартист»* и *«Карбонарий»*. Позже появились подводные лодки следующей серии того же типа Л с названиями, придуманными по тому же правилу словообразования: *«Ворошиловец»*, *«Дзержинец»*, *«Кировец»*, *«Менжинец»*. Естественно, ни о какой преемственности этих искусственных названий не могло быть и речи. Это, вероятно, хорошо понимали и сами «конструкторы человеческих душ», так как вскоре эти подводные лодки получили литерно-цифровые наименования: Д-1, Д-2... и Л-1, Л-2...

Подводные лодки последующих типов тоже иногда получали собственные названия, но они привились только для серий в целом по названию головной лодки — *«Щуки»*, *«Малютки»* и др. Но помимо литерно-цифрового наименования некоторые «Малютки» все же имели и собственные названия: *«Ярославский комсомолец»* (М-104), *«Челябинский комсомолец»* (М-105), *«Месть»* (М-200), *«Рыбник Донбасса»* (М-202) и т. п. Однако этих названий на корпусах лодок не было. Дело в том, что в период Великой Отечественной войны многие лодки строились на средства, собранные народом, и названия им давали сами инициаторы сбора средств. В момент торжественной передачи этих кораблей представителям флотов присвоенное название писали белой краской на ограждении боевой рубки. Но это название значилось только в корабельных документах и никогда не появлялось на борту корабля. С прибытием в боевое соединение название закрашивалось и на его месте писали соответствующее литерно-цифровое наименование.

В предвоенные годы были заложены новые линейные корабли с названиями *«Советский Союз»*, *«Советская Россия»* и *«Советская Украина»*. Как видно, слово «красный» здесь уступило место слову «советский», но эти названия так и остались только на бумаге. Война помешала достроить эти корабли.

Новые крейсера, вступившие в строй накануне войны, получили названия: *«Киров»*, *«Ворошилов»*, *«Молотов»* и *«Максим Горький»*. По традиции, которая в принципе существовала и до революции, самые крупные боевые корабли были названы именами самых высоких партийно-государственных деятелей. Особняком стоит только «Максим Горький». В Российском и советском флоте имя писателя впервые было использовано в качестве названия военного корабля. Такой прецедент был только в Италии, когда один из линкоров итальянского военно-морского флота был назван «Данте Алигьери». Известно, что М. Горький, находясь на Капри, посетил линкор «Парижская коммуна» и крейсер «Профинтерн», когда они совершали переход из Балтики в Черное море, — может быть, поэтому имя «великого пролетарского писателя», как его называли в 30-е годы, появилось на борту нового крейсера.

В послевоенной системе названий кораблей можно проследить несколько направлений. Во-первых, возрождение традиции называть корабли именами известных полководцев и флотоводцев, а также именами крупных городов. Во-вторых, обращение к названиям кораблей дореволюционного флота и их возрождение. В-третьих, наименование кораблей в честь героев Великой Отечественной войны. Одновременно старались придерживаться правила давать серии кораблей одного и того же класса родственные по смыслу названия, но это далеко не всегда выдерживалось.

Сегодня на бортах кораблей нашего флота можно прочесть возрожденные названия: «Варяг», «Очаков», «Стойкий», «Слава», «Адмирал Лазарев», «Александр Суворов», «Александр Невский», «Дмитрий Пожарский», «Адмирал Макаров», «Стерегущий», «Севастополь», «Петропавловск». Но многие названия кораблей Российского флота незаслуженно забыты. Следовало бы возродить и такие известные названия, как «Новик», «Россия», «Громовой», «Рюрик», «Аскольд», «Олег», «Богатырь», «Баян», «Диана», «Паллада»,

а также названия, данные в честь героев Куликовской битвы — Александра Пересвета и Родиона Ослябы, — и обязательно указывать их на матросских ленточках, как это практиковалось ранее.

Была возрождена в ВМФ и традиция присвоения кораблям названий городов: *«Киев», «Минск», «Москва», «Новороссийск», «Ленинград», «Керчь», «Севастополь», «Мурманск»*. Некоторые из этих кораблей и сегодня в составе нашего флота. Но среди них нет корабля с названием «Сталинград». Конечно, имя Сталина может вызвать у многих отрицательные эмоции, но из истории, как и из песни, слова не выбросишь, да и корабль будет называться не в честь Сталина, а в честь величайшей победы под Сталинградом в годы Великой Отечественной войны.

Неизмеримые потери понес наш народ в годы этой войны. Многие имена погибших героев можно видеть теперь на бортах боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ: «Евгений Никонов», «Федор Видяев». Матрос, старшина 1-й статьи, офицер — их имена одинаково дороги нам. Традицию давать боевым кораблям имена героев Великой Отечественной войны можно сравнить с Вечным огнем, который мы зажигаем на земле.

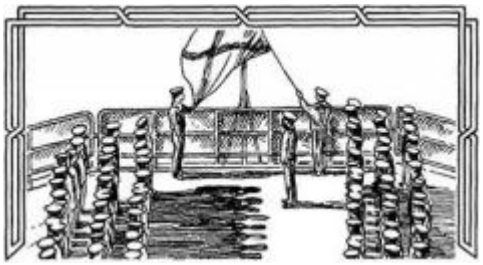
Появились также и корабли с именами маршалов Тимошенко, Шапошникова и Василенко. Правда, нет среди них пока имени маршала Г. Жукова, но зато был корабль «Василий Чапаев». Появление этого имени на борту корабля особенно трудно понять. Неужели мало полков, дивизий и других армейских частей, которым можно присвоить имя это военачальника?

В последние десятилетия, как уже говорилось, старались придерживаться правила давать кораблям определенных классов родственные по смыслу названия. Так, противолодочные и авианесущие крейсера были названы именами городов — *«Москва», «Ленинград», «Киев», «Минск»*, а атомные ракетные крейсера — фамилиями партийно-государственных деятелей — *«Киров», «Фрунзе», «Калинин», «Юрий Андропов»* . Большие противолодочные корабли одной из серий также названы именами городов: *«Николаев», «Очаков», «Керчь», «Азов», «Петропавловск», «Ташкент»* . Но в другой серии БПК несмотря на то, что головной корабль назвали *«Кронштадт»* , остальные корабли получили в качестве названий имена флотоводцев Российского и советского флота, а также советских маршалов. Здесь не прослеживается ни системы, ни логики. Подобная мешанина наблюдается и в следующей серии. Например, головной корабль назван *«Удалой»*, а остальные корабли того же типа названы именами советских адмиралов, маршала и... города Симферополь. Или еще одна серия ракетных крейсеров с названиями: *«Грозный», «Адмирал Головко», «Адмирал Фокин»* и *«Варяг»*; другая: *«Слава», «Маршал Устинов», «Червона Украина»*. Здесь, как видно, тоже отсутствует всякая система. Нередки случаи, когда корабли с такими названиями, как *«Каганович», «Молотов», «Черненко», «Брежнев»* и др., приходилось срочно переименовывать. Это еще раз говорит о том, с каким вниманием и осторожностью следует подходить к наименованию кораблей.

Следует всегда помнить, что каждый корабль — это часть территории нашей Родины, и его название должно вызывать у каждого из нас чувство гордости за свой флот и свою страну.

Чтобы подчеркнуть индивидуальность каждого корабля и его принадлежность к Военно-Морскому Флоту России, в настоящее время комиссия по военной символике Всероссийского геральдического общества разрабатывает гербы для каждого корабля. Рассматривается также вопрос об утверждении гербов для каждого флота — Северного, Тихоокеанского, Балтийского и Черноморского. Основой каждого герба является двуглавый орел. Так, например, накануне Дня ВМФ в июне 1992 г. общим собранием офицеров и мичманов крейсера Северного флота «Адмирал Нахимов» был одобрен проект герба корабля: на фоне исторического отечественного символа изображен кит — животное, которое «покровительствует» этому крейсеру. Другой знак свидетельствует, что этот корабль атомный. Эти гербы будут изображаться на официальных бланках, в частности на пригласительных карточках командира и кают-компании корабля.

ФЛАГ — ЗНАМЯ КОРАБЛЯ



Кто из нас не видел в праздничные дни корабли военно-морского флота, расцвеченные множеством самых разнообразных флагов? Но наверное, трудно было не заметить, что главными из них являются Государственный и Военно-морской флаги.

Поднятый на корабле ВМФ Государственный флаг страны является символом государственного суверенитета, а Военно-морской — боевым знаменем корабля, читаем мы в Корабельном уставе. Как же родилась в Российском флоте эта замечательная и, может быть, самая важная флотская традиция, с давних пор узаконенная уставом, — поднимать и носить Государственный и Военно-морской флаги, а также ряд других флагов?

На любом корабле ВМФ постоянно имеется комплект самых разнообразных флагов. Каждый из них поднимается на мачту при конкретных, точно регламентированных обстоятельствах и на четко установленных местах, имея строго определенное значение. Все эти флаги имеют не только собственную форму и расцветку, но и, конечно, свою историю.

Появились корабельные флаги очень давно — их зарождение началось на самых ранних этапах судостроения и мореплавания. Фрески и барельефы Древнего Египта сохранили для потомков изображение судовых флагов, существовавших еще в XIV—XIII вв. до н. э. С годами украшение судов флагами стало традицией. Корабельные знамена тех далеких времен представляли собой полотнища самых разнообразных размеров, форм, рисунков и цветов. В седую старину они служили отличительными внешними знаками, символами экономического могущества владельца судна. Чем был он богаче, тем роскошнее украшал свое судно флагами, тем дороже была ткань, из которой они шились. В середине XIV в., например, считалось особым шиком поднимать на корабле флаг гигантского размера. Например, герцог Орлеанский (с 1498 по 1515 г. он был королем Франции Людовиком XII), командовавший флотом в 1494 г., имел личный штандарт длиной 25 метров, изготовленный из желтой и красной тафты. По обеим сторонам этого флага на фоне серебряного облака была изображена Богородица. Его роспись производил придворный художник Бурдинсон. В 1520 г. на флагманском корабле английского короля Генриха VIII вымпелы и флаги (да и паруса) были вышиты золотом. На кораблях того времени флагов было великое множество. Иногда их число доходило до полутора десятков. Поднимались они на мачтах, на кормовых, носовых и даже бортовых флагштоках. Видимо, считалось престижным обвешивать судно со всех сторон дорогостоящими яркими флагами. Только вряд ли это было удобно экипажу — бортовые флагштоки, например, очень мешали управлению парусами, а многочисленные крупные флаги создавали дополнительную, нежелательную, да и опасную, парусность. Видимо, поэтому со временем для них на корабле отвели всего три места, нос, корму и мачты. Здесь и стали поднимать флаги, по которым во время сражений экипажи отличали свои корабли от чужих, а также местопребывание адмиралов — командующих эскадрами или флагманов, имевших свой личный флаг.

С развитием средств вооруженной борьбы на море появились флагманские, адмиральские, капитанские флаги, а позднее и флаги, обозначающие авангард, кордебаталию и арьергард (части боевого порядка, в котором сражались корабли). Особыми флагами отмечалось присутствие на борту значительного должностного лица.

Издавна были у экипажа еще и сигнальные флаги, каждый из которых имел буквенное или специальное смысловое значение. Набором в два, три или четыре сигнальных флага, поднятым на ноке рея, можно было передать в зашифрованном виде практически любое распоряжение,

команду или сообщение независимо от языка, на котором говорили корреспонденты.

Сегодня, как правило, большинство сигнальных флагов имеет форму прямоугольника, но есть и треугольные флаги, а также длинные узкие флаги с двумя остроугольными «косицами».

В наше время большинство корабельных флагов шьется из специальной легкой шерстяной материи — так называемого флагдуха.

С образованием суверенных национальных государств появились и национальные флаги, а покидавшие пределы своей державы суда должны были иметь флаг, по которому определялась «национальность» корабля. Когда появились регулярные военные флоты, по флагу стали различать не только государственную принадлежность, но и назначение корабля — военный или коммерческий.

Как и в других странах, в России судовые флаги появились задолго до образования централизованного государства. Древние греческие летописцы отметили, что еще в морских походах восточных славян на Царьград ладьи русичей, как правило, имели два флага: один прямоугольный и другой — с углом, вырезанным на внешней стороне, то есть с косицами. Такие флаги позднее стали непременной принадлежностью «чаек» и стругов, на которых запорожские и донские казаки совершали отважные морские походы через Черное море к Синопу, Босфору, Трапезунду и другим турецким городам.

И все же подлинное начало истории русского корабельного флага следует связывать с постройкой первого русского военного корабля «Орел».

Мы уже знаем, что «Орел» был спущен на воду в 1668 г. Когда работы по строительству корабля подходили к концу, голландский инженер О. Бутлер, под руководством которого шли работы на стапеле, обратился к Боярской думе с просьбой: *«...испросить у Его Царского Величества повеление: какой, как тому есть обычай у других государств, поднять на корабле флаг»* . Дворцовый приказ на это ответил, что в практике такого обстоятельства не случалось, а Оружейная палата *«строит знамена, хоругви и прапоры для войсковых частей и воевод, а как быть с корабельным знаменем, Царь приказал спросить его, Бутлера, какой есть на то обычай в его стране»* . Бутлер ответил, что в их стране берут материю киндяк — алую, белую и синюю, сшивают полосами и такой флаг служит им для обозначения их голландской национальности. Тогда в совете с Боярской думой царь приказал на новом корабле «Орел» поднять бело-сине-красный флаг с нашитым на нем двуглавым орлом. Князь Александр Путятин в статье «О русском национальном флаге» пишет, что это и был первый русский национальный флаг. Однако некоторые исследователи появление первого корабельного флага России склонны считать не только первым национальным морским флагом, но и первым корабельным штандартом. Как же появилось на свете понятие «штандарт»?

Примерно в первой четверти XVI в. в тяжелой дворянской коннице западноевропейских армий появился квадратный, иногда треугольный флаг с меньшими размерами полотнища, чем у обычного знамени. Этот флаг стали называть штандартом (от нем. Standarte, итал. Stendardo). Древко штандарта имело специальное приспособление из ремней для надежного удержания его всадником и крепления к стремени. Штандарт в кавалерийской роте (эскадроне) нес специально назначенный офицер-корнет[45]. Каждый штандарт имел особую расцветку и рисунок и служил для указания места сбора и расположения той или иной кавалерийской части. Примерно в то же время штандарт появился во флотах как флаг главы государства (императора, короля), поднимаемый на грот-мачте корабля в случае нахождения на борту указанных лиц. Вначале, чтобы подчеркнуть величие и могущество монархов, штандарты изготовлялись из дорогих парчовых тканей, расшивались золотом и серебром, украшались драгоценными камнями. В середине XVI в. на штандартах появляются гербы государств, символизирующие государственную власть.

Предположительно в 1699 г. и Петр I узаконил новый царский штандарт — желтое прямоугольное полотнище с черным двуглавым орлом посредине и с белыми картами

---

45 Со временем во Франции, а потом и в других государствах корнет стал первым офицерским чином в кавалерии (кроме драгун). В России корнет как младший офицерский чин в кавалерии (кроме драгун и казаков) был учрежден лишь в 1801 г. — Прим. авт.

Каспийского, Азовского и Белого морей в клювах и в одной из лап. Когда нашими войсками была взята крепость Ниеншанц, и путь к Балтийскому морю был открыт, на царском штандарте появилась и карта Балтийского моря.

Откуда же пришел в Россию двуглавый орел, появившись затем на штандарте? Князь Путятин в цитированной уже нами работе так объясняет возникновение и историю Государственного герба в виде двуглавого орла.

«Россия древних времен не знала науки геральдики, — пишет автор, — блестяще развившейся на Западе в средние века. Но символические, родовые и личные знаки были известны на Руси издавна. С времен Ивана Калиты государственной печатью является изображение всадника с копьем, часто сопровождаемое надписью: „Князь Великий с копием в руце“. После Куликовской битвы под всадником стали изображать змия как символ „поражения князем басурманской силы“.

В 1472 г. в истории Руси происходит знаменательное событие — брак великого князя московского Ивана III с Софьей Палеолог, племянницей последнего императора Византии Константина XI. Это способствовало провозглашению Русского государства преемником Византийской империи. На правах престолонаследия в Россию и пришел герб Византии — двуглавый орел. Известно, что с 1497 г. видоизменилась печать Ивана III — на ней появилось изображение двуглавого орла. Таким образом, орел из Византии не заимствовался, а являлся логическим продолжением наследования Великим князем Московским титула наместника Византии.

Примерно тогда же, в ознаменование свержения татаро-монгольского ига в 1480 г., на шпиле Спасской башни Московского Кремля водрузили и первое монументальное изображение двуглавого орла. На остальных башнях (Никольской, Троицкой и Боровицкой) герб был установлен позднее.

К совершенствованию герба привлекались лучшие силы. Например, царем Алексеем Михайловичем был приглашен из Австрии такой крупный мастер декоративно-прикладного искусства, как славянин Лаврентий Курелич (Хурелич), именовавшийся «Священного Римского государства герольд», который соорудил Российский государственный герб: черный орел с поднятыми крыльями на желтом поле с белым всадником в среднем щите. По крыльям же были разбросаны картуши с символическими обозначениями областей. Государственный герб России, а впоследствии и Российской империи окончательно сформировался в XVII в. В течение последующих лет, вплоть до 1917 г., он оставался практически неизменным, менялись лишь некоторые его детали.

В Российской империи в начале XX в. существовали три государственных герба: большой, средний и малый.

Основу всех гербов составляли изображения государственного черного двуглавого орла, коронованного тремя коронами, держащего в лапах знаки государственной власти — скипетр и державу. На груди орла — герб московский с изображением святого Георгия Победоносца, поражающего копьем дракона. Щит герба обвит цепью ордена Св. Андрея Первозванного. На крыльях орла и вокруг него гербы царств, великих княжеств и земель, входивших в состав Российского государства.

На большом гербе помещены также изображения святых Михаила и Гавриила, императорская сень[46], усеянная орлами и подложенная горностаем, с надписью *«С нами Бог»* . Над ней — государственная хоругвь с восьмиконечным крестом на древке.

На среднем гербе отсутствовала государственная хоругвь и часть местных гербов. На малом гербе, кроме того, отсутствовали изображения святых, а также императорская сень и родовой герб императора. Иногда малым гербом или просто гербом называли государственного орла, имеющего на крыльях гербы царств и великого княжества Финляндского.

Предназначение каждого из гербов регламентировалось специальным положением. Так, большой Государственный герб изображался на большой Государственной печати, которая прикладывалась к государственным законам и положениям, регламентирующим уставы, к

---

[46] Сень — покров, то, что вообще покрывает, укрывает кого— или что-нибудь. — Прим. авт.

статутам орденов, к манифестам, к дипломам и грамотам и т. д.

Малый герб на малой печати прикладывался к патентам на чин, к грамотам о пожаловании земли, к грамотам на княжеское и графское достоинство, к патентам на звание консула и т. п.

Средний Государственный герб изображался на средней Государственной печати, которая прикладывалась к грамотам о правах и привилегиях городов, к дипломам на баронское и дворянское достоинство, к ратификационным грамотам монастырям... Малый герб изображался также на денежных знаках, выпускаемых государством.

На корабельном штандарте изображался большой герб. Таким он сохранился до Октябрьской революции.

После Февральской революции 1917 г. Временное правительство не разработало нового герба. Оно лишь несколько изменило старый герб. Двуглавый орел потерял все свои короны, знаки императорской власти, с его крыльев и груди были сняты гербы великих княжеств, концы крыльев были опущены вниз, а под орлом изображалось здание Таврического дворца, где заседала Государственная дума.

Дальнейшие события развернулись таким образом, что Отечество наше было лишено своей исторической реликвии. Имеющий многовековую историю Российский герб был заменен гербом РСФСР, основу которого составляли изображение земного шара и эмблемы труда — скрещенных серпа и молота. Ныне в соответствии с указом Президента гербом России вновь является двуглавый орел. Однако закон о гербе Думой до сих пор не принят.

Такова история штандарта и Государственного герба; как говорят, все приходит на круги своя. А как же обстоят дела с Военно-морским флагом?

История русского Военно-морского флага известна мало. Еще в 1863 г. об этом говорил в своей небольшой статье «Наши флаги» летописец русского военно-морского флота С. И. Елагин: *«Немногие сведения, обнародованные досель о наших флагах, не представляя еще точного понятия ни о первоначальном виде и значении их, ни о времени введения, успели, однако, провести несколько неверных данных»* . Неудивительно, что до сих пор по многим вопросам исследователи истории русского флага к единому мнению не пришли. Например, и сегодня существуют разные мнения о том, какими были флаги, поднятые на «Орле». Однако, основываясь на некоторых источниках, можно считать, что его цветами, как уже говорилось, были белый, синий и красный. Это подтверждается документами, связанными с постройкой корабля, среди которых сохранился и такой: *«Роспись, что еще надобно к корабельному строению, опричь того, что ныне куплено за морем»* . В этой «Росписи» указывается, сколько именно требуется киндяку на флаги и на вымпел. Что же касается цветов этих флагов, то они, скорее всего, отражали цвета, издавна находившиеся на московском гербе. На красном поле там изображался святой Георгий в синей мантии на белом коне. В связи с этим белый, синий и красный цвета уже при царе Алексее Михайловиче становятся государственным сочетанием.

Автор знаменитых «Очерков русской морской истории» Ф. Ф. Веселаго считает, что до 1700 г. наш Военно-морской флаг стоял из трех полос — белой, синей и красной. *«Из цветов материй, употребляемых на флаги корабля „Орел“, и из того, что при вооружении его главными распорядителями были голландцы, можно с большею вероятностью допустить, что тогдашний флаг в подражание голландскому состоял из трех горизонтальных полос: белой, синей и красной, — расположенных, для отличия от голландского флага, в другом порядке. Таким же трехполосным, бело-сине-красным, был, очевидно, и вымпел»* . Подтверждение этому есть — документы, указывающие, что царь приказал шить для своего сына Петра трехполосные бело-сине-красные флаги.

Далее Веселаго высказывает мнение, что указанный флаг был исключительно Военно-морским и только с 1705 г. стал специальным флагом российских торговых судов. Но с его доводами не согласен другой известный историк флота, П. И. Белавенец. В работе «Цвета русского государственного национального флага» он ссылается на известную гравюру «Взятие крепости Азов. 1696 год», где художник А. Шхонебек изобразил флаги в виде креста, делящего их поле на четыре части.

Таким образом, если большинство историков сходятся в наборе цветов первого русского Военно-морского флага (белый, синий, красный), то по поводу его рисунка единого мнения

пока нет. Нам все же представляется, что версия Ф. Ф. Веселаго наиболее близка к истине.

Под таким трехцветным флагом из трех полос в 1688 г. Петр совершал плавания на своем ботике — «дедушке русского флота», подобный флаг развевался на потешных судах Плещеева озера в 1692 г. и на кораблях Азовского флота в 1696 г. Этот флаг, по-видимому, и стал прототипом флага с двуглавым орлом посредине, названного в 1693 г. *«Флагом царя Московского»* .

Известно, что в первый раз он в качестве штандарта был поднят 6 августа 1693 г. самим Петром I на 12-пушечной яхте «Святой Петр» при его плавании в Белом море с отрядом военных судов, построенных в Архангельске. Об этом упоминает П. И. Белавенец в своем труде «Нужен ли нам флот и значение его в истории России».

В 1699—1700 гг. рисунок петровского штандарта был изменен: отойдя от традиционных русских цветов, Петр I решился избрать желтое прямоугольное полотнище с черным двуглавым орлом в середине. Развитие государственного кораблестроения в России и создание большого регулярного военного флота вызвали необходимость в едином флаге для всех боевых кораблей. В 1699 г. Петр I, испробовав ряд вариантов флага для военных кораблей, действовавших короткое время, ввел новый, так называемый Андреевский Военно-морской флаг переходного рисунка: лучи синего диагонального креста упирались в углы прямоугольного трехполосного полотнища бело-сине-красного цвета.

Андреевский крест, по-видимому, перешел на Военно-морской флаг как один из наиболее характерных элементов первого ордена России, учрежденного Петром I в самом конце XVII в., — ордена Св. Андрея Первозванного. По христианскому преданию, св. Андрей был распят на диагональном кресте. Выбор Андреевского креста в качестве эмблемы для флага и вымпела Петр I объяснял тем, что «от сего апостола приняла Россия святое крещение».

В 1700 г. Петр отделяет парусный флот от гребного (галерного) и делит его на три генеральные эскадры — кордебаталию (главные силы), авангард и арьергард. Одновременно были введены кормовые флаги для кораблей этих трех эскадр: соответственно белый, синий и красный с синим Андреевским крестом на белом поле в верхнем левом углу флага (у тросовой шкаторины).

С введением в 1706 г. чина адмирала кормовой флаг эскадры, поднятый на грот-стеньге (на стеньге грот-мачты), означал, что на борту находится адмирал. Если же он был поднят на фор-стеньге (на стеньге фок-мачты), то на корабле присутствовал вице-адмирал, а если на крюйс-стеньге (на стеньге бизань-мачты) — контр-адмирал (шаутбенахт). Такие флаги получили названия стеньговых флагов первого, второго и третьего адмиралов. В 1710 г. был учрежден новый рисунок кормового флага. В центре нового флага на белом поле по-прежнему располагался Андреевский крест, но его концы не доходили до краев полотнища, и создавалось впечатление, что он как бы висит в воздухе, не касаясь самого флага. Под этим флагом начал свое плавание первый линейный корабль Балтийского флота «Полтава». В 1712 г. синий крест на белом поле Андреевского флага был доведен до кромок полотнища. Такой рисунок Андреевского флага просуществовал без изменений до Октябрьского переворота.

После Октябрьского переворота вся символика бывшего Российского императорского флота была отменена.

18 ноября 1917 г. моряки, собравшись на первый Всероссийский съезд военного флота, приняли постановление: *«Поднять на всех судах Всероссийского военного флота вместо Андреевского флага флаг Интернационала в знак того, что весь Российский военный флот, как один человек, встал на защиту народовластия в лице Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов»* . Это было красное полотнище без эмблем и надписей.

14 апреля 1918 г. декретом ВЦИК был учрежден Государственный флаг РСФСР — красное прямоугольное полотнище с надписью: «Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика». А с 20 апреля приказом № 320 по флоту и Морскому ведомству на советских кораблях ввели красный флаг с аббревиатурой РСФСР, надписанной большими белыми буквами посредине полотнища. Второй послереволюционный Военно-морской флаг был утвержден народными комиссарами по морским делам и иностранных дел РСФСР 24 мая 1918 г. и узаконен Конституцией РСФСР, принятой 10 июля 1918 г. Красное (алое) полотнище с соотношением ширины и длины 1: 2 имело в окантованном

золотой каймой левом верхнем углу надпись «РСФСР», выполненную стилизованной славянской вязью золотистого цвета.

29 сентября 1920 г. советское правительство утвердило новый рисунок Военно-морского флага. На этот раз он имел две косицы, а в середине красного полотнища был изображен большой синий адмиралтейский якорь, на веретене которого располагалась красная пятиконечная звезда на белой подкладке. Внутри звезды перекрещивались синие серп и молот, а на штоке якоря была надпись «РСФСР».

24 августа 1923 г. был введен другой Военно-морской флаг. На нем в середине красного поля был белый круг с восемью белыми лучами, расходящимися во все стороны от центра к краям полотнища. В белом круге располагалась красная пятиконечная звезда с белыми перекрещивающимися серпом и молотом. А 23 ноября 1926 г. учредили особый флаг, которым награждались корабли или соединения за особые отличия. Он именовался *Почетным революционным Военно-морским флагом* и отличался от обычного наличием ордена Красного Знамени на белом поле в левом верхнем углу. Почетный революционный Военно-морской флаг изготовлялся из шелка и вручался кораблю в торжественной обстановке одновременно с орденом Красного Знамени и специальной грамотой ЦИК и СНК СССР. Первым такую награду в связи с десятилетием революции постановлением ЦИК СССР от 2 ноября 1927 г. получил крейсер «Аврора».

Награжденные этим флагом корабли и соединения стали именоваться краснознаменными. В феврале 1928 г. Почетным революционным Военно-морским флагом был награжден Балтийский флот.

27 мая 1935 г. постановлением ЦИК и СНК СССР были утверждены рисунки и цвета новых флагов кораблей военно-морского флота и должностных лиц. Почти все они сохранились до января 1992 г. Этим же постановлением был изменен рисунок Почетного революционного Военно-морского флага СССР, который стал называться Краснознаменным Военно-морским флагом СССР.

Военно-морской флаг нового образца представлял собой белое полотнище прямоугольной формы, в левой половине которого изображена красная пятиконечная звезда, а в правой — перекрещенные красные серп и молот. Вдоль нижней кромки полотнища — голубая кайма. Краснознаменный Военно-морской флаг отличается от обычного тем, что изображенная на нем звезда перекрыта изображением ордена Красного Знамена.

19 июня 1942 г. приказом народного комиссара ВМФ СССР был учрежден гвардейский Военно-морской флаг СССР — он вручался кораблю одновременно с присвоением ему за особые отличия звания гвардейского. На гвардейском флаге над голубой каймой дополнительно изображена гвардейская лента, состоящая из трех черных и двух оранжевых полос.

Ежедневно в определенное время, независимо от времени восхода солнца, все боевые корабли и вспомогательные суда ВМФ, находящиеся на стоянке (на якоре, бочке или швартовах), поднимают на кормовом флагштоке, а с заходом солнца спускают Военно-морской флаг. Вместе с флагом во время стоянки на кораблях 1-го, 2-го и 3-го рангов спускается и поднимается гюйс.

Находясь в море, на ходу, корабли несут флаг на гафеле и не спускают его ни днем, ни ночью. А что делать, если корабль выходит в море ночью, после захода солнца, когда флаг спущен? Тогда флаг поднимают на гафеле в момент перехода из положения «на якоре» в положение «на ходу». При входе в базу после захода солнца флаг спускается, как только корабль встанет на якорь (на бочку или швартовы). *«В период времени от подъема до спуска флага* , — записано в Корабельном уставе, — *все военнослужащие при входе (сходе) на корабль (с корабля) отдают честь Военно-морскому флагу»* .

Корабельный устав также четко определяет порядок подъема, спуска и вручения Военно-морского флага на боевых кораблях и вспомогательных судах флота.

Каждый день в восемь утра по местному времени, а в воскресные и праздничные дни на час позже на всех кораблях ВМФ поднимают Военно-морской флаг. Как подъему, так и спуску флага сопутствует определенный ритуал, регламентированный Корабельным уставом. Впервые процедура этого ритуала была изложена в 1720 г. в петровском Морском уставе:

«...Поутру прежде всего должно выстрелить из пушки и ружей, потом играть на всех

кораблях марш, бить поход, поднимать флаг, а по поднятии флага играть и бить обыкновенную зорю... В какое бы время флаг поднимаем и опускаем ни был, всегда надлежит как при поднятии, так и опущении оного бить в барабаны поход и играть марш» . Аналогично проводился и ритуал вечерней «Зори», когда флаги спускались.

За многовековую историю Российского флота этот ритуал претерпел много изменений. Вот, например, как описана писателем-маринистом Леонидом Соболевым заключительная часть церемонии подъема флага в романе «Капитальный ремонт»: *«...безмолвный и быстрый, испрашивающий разрешения поворот вахтенного начальника к командиру, разрешающее прикосновение командирских пальцев к козырьку фуражки — и молчание Российского императорского флота окончилось: „Флаг и гюйс поднять!“ Одновременно, враз, лопнула тишина.*

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

...Горны вскрикнули коротко и высоко, и зачарованный молчанием и неподвижностью флот сразу ожил. Фуражки взлетели на головы, караулы взяли «к ноге», повернулись, приподняли винтовки и исчезли в люках».

И в наше время процедура подъема флага во многом подобна описанию Соболева.

За 15 минут до подъема флага по приказанию вахтенного офицера горнист играет сигнал *«Повестка»* . В 7 часов 55 минут он направляет на фалы флага и гюйса сигнальщиков, а затем докладывает командиру: *«Через пять минут подъем флага»* .

Горнист играет *«Большой сбор»* . Экипаж выстраивается на верхней палубе. Лишь в случаях, когда корабль находится в боевой готовности или идет его приготовление к походу, построение экипажа по «Большому сбору» не производится. Однако и тогда все, находящиеся на верхней палубе, по команде становятся спиной к борту корабля. Наверх поднимается командир корабля и здоровается с личным составом. Когда до подъема флага остается минута, вахтенный офицер командует: *«На флаг и гюйс, смирно!»* . Затем звучит команда: *«Флаг и гюйс поднять!»* . Горнисты играют сигнал «Подъем флага», а все, находящиеся на верхней палубе и близлежащих пирсах, поворачивают голову в сторону флага, медленно поднимаемого сигнальщиками в развернутом виде. Офицеры, мичманы и главные корабельные старшины прикладывают руку к головному убору. Гребцы шлюпок, находящихся вблизи корабля (если позволяет обстановка), «сушат весла», их старшины также прикладывают руку к головному убору. Так проходит ежедневный подъем флага.

Существует на кораблях и торжественный подъем флага. В этом случае экипаж выстраивается на палубе по «Большому сбору» в парадной или парадно-выходной форме одежды. Одновременно с флагом и гюйсом поднимаются стеньговые флаги и флаги расцвечивания, а оркестр в это время исполняет «Встречный марш». В момент, когда Военно-морской флаг поднимается «до места», исполняется Государственный гимн. Дни и особые случаи, когда на кораблях ВМФ производится торжественный подъем флага, определены корабельным уставом. Одним из таких дней является день вступления корабля в строй. Командующий флотом или назначенное им лицо (как правило, адмирал), прибыв на корабль, в торжественной обстановке объявляет приказ о вступлении корабля в строй. Затем командиру корабля вручают Военно-морской флаг и приказ. Он проносит флаг на руках перед строем всего экипажа, а затем крепит его к фалу для подъема на кормовом флагштоке либо на гафеле и по команде старшего из находящихся на борту начальников лично поднимает «до места». Одновременно поднимают гюйс, стеньговые флаги и флаги расцвечивания. При этом оркестр исполняет Государственный гимн, а экипаж приветствует поднимаемый флаг громким протяжным «ура!».

Охрана корабельного знамени в бою стала священной для каждого моряка. **«Все воинские корабли российские** , — гласил петровский Морской устав, — **не должны ни перед кем спускать флага»** . В нашем сегодняшнем Корабельном уставе ВМФ об этом сказано так:

«Корабли Военно-Морского Флота ни при каких обстоятельствах не спускают своего флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам» .

При стоянке на якоре флаг охраняет специально назначенный часовой, а во время боя, когда флаги поднимают на гафеле и стеньгах мачт, они находятся под охраной всех членов экипажа, которые на своих боевых постах участвуют в бою. Если флаг во время боя будет сбит, его немедленно заменят другим, чтобы противник не мог предположить, что флаг на корабле спущен. Этот морской обычай также нашел свое отражение в Корабельном уставе ВМФ. *«Охрана Государственного или Военно-морского флагов в бою является почетной обязанностью всего экипажа корабля, — сказано в этом документе, — если Государственный или Военно-морской флаг будет сбит в бою, он должен быть немедленно заменен другим... Если обстоятельства не позволяют поднять запасной флаг на установленном месте, его поднимают на аварийном флагштоке, укрепленном в любом месте корабля»*.

История отечественного флота богата примерами мужества и героизма русских моряков. В 1806 г. в Адриатическом море близ берегов Далмации русский бриг «Александр» подвергся нападению пяти французских кораблей, попытавшихся захватить его. Перед началом боя командир брига лейтенант И. Скаловский обратился к экипажу: **«Помните: мы, русские, находимся здесь не для того, чтобы считать врагов, а чтобы бить их. Будем же драться до последнего человека, но не сдадимся. Я уверен, экипаж „Александра“ будет высоко держать честь флота!»** . Неравный бой длился несколько часов. Трижды французы безуспешно пытались взять «Александр» на абордаж. В ожесточенной схватке два вражьих корабля были уничтожены артиллерийским огнем, третий спустил флаг и сдался, остальные два бесславно бежали.

14 мая 1829 г. 18-пушечный бриг «Меркурий», крейсировавший у берегов Босфора, настигли два турецких линейных корабля, имевшие на борту в общей сложности 184 орудия. Турки предложили «Меркурию» спустить флаг, но экипаж брига единодушно одобрил решение командира капитан-лейтенанта А. И. Казарского вступить в бой, а при угрозе захвата — взорвать корабль. Умелым маневрированием Казарский все время ставил свой бриг так, чтобы затруднить противнику прицельный огонь. Все же «Меркурий» получил более трехсот повреждений. Однако самому «Меркурию» удалось метким огнем повредить рангоут и такелаж неприятельских линейных кораблей и вынудить их лечь в дрейф. За этот боевой подвиг «Меркурий» был награжден Георгиевским кормовым флагом.

Бриг «Меркурий»

В историю нашего флота навсегда вошел героический подвиг крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец». Начало войны с Японией застало эти русские корабли на рейде корейского порта Чемульпо. Они попытались прорваться в Порт-Артур, но при выходе из бухты были встречены японской эскадрой из шести крейсеров, восьми эскадренных миноносцев и нескольких других кораблей. На предложение сдаться русские корабли ответили отказом и приняли бой. От меткого артиллерийского огня три крейсера противника получили серьезные повреждения, один миноносец был потоплен. Но и «Варяг» получил несколько подводных пробоин, через которые поступала вода. Корабль накренился на левый борт, сильный крен не позволял вести огонь исправными орудиями. Команда крейсера понесла

большие потери, был ранен командир корабля капитан 1-го ранга В. Ф. Руднев. Прорвать блокаду японских кораблей не удалось, и наши корабли были вынуждены возвратиться на рейд Чемульпо. Здесь по приказу командира «Варяга» «Кореец» был взорван. На крейсере были открыты кингстоны, и он затонул, не спуская флага.

В Петербурге, на Петроградской стороне, установлен бронзовый памятник — два моряка открывают кингстоны, затапливая свой корабль. Это произошло 26 февраля 1904 г., когда миноносец «Стерегущий» был атакован превосходящими японскими силами. Командир миноносца лейтенант А. С. Сергеев, вступив в неравный бой, повредил два из четырех наседавших на него вражеских миноносца. Но и сам «Стерегущий» лишился хода, почти весь экипаж и командир погибли.

Японцы предложили оставшимся сдаться — ответом врагу были новые выстрелы. Чтобы флаг не оказался сбитым, его прибили к гафелю гвоздями. «Стерегущий» вел огонь до последнего снаряда, и, когда японцы направили шлюпку, чтобы завести на русский миноносец буксирный конец, на нем оставалось в живых лишь несколько израненных матросов. Машинный квартирмейстер И. Бухарев и матрос В. Новиков открыли кингстоны и ушли в пучину вместе с родным кораблем.

Миноносец «Стерегущий» героически погибший во время русско-японской войны 26 февраля (10 марта) 1904 г.

В годы Великой Отечественной войны советские моряки так же свято выполняли требование Корабельного устава — ни при каких обстоятельствах не спускать флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагу.

...10 августа 1941 г. в неравном бою с фашистскими эсминцами на сторожевом корабле «Туман» был сбит флагшток. Раненый матрос Константин Семенов ринулся к флагу и высоко поднял его над головой, но был вторично ранен осколком вражеского снаряда и упал на палубу. На помощь Семенову пришел радист Константин Блинов. Под огнем неприятеля они подняли Военно-морской флаг. Не спустив флага, «Туман» скрылся под водой.

Подобный же подвиг на эскадренном миноносце «Сообразительный» совершил в бою матрос Иван Загуренко. Это произошло в мае 1942 г. при возвращении корабля в Новороссийск из осажденного Севастополя. Эсминец атаковали фашистские торпедоносцы и бомбардировщики. Осколками бомбы, разорвавшейся рядом с бортом, был перебит флажный фал, и полотнище корабельного знамени медленно заскользило вниз. Загуренко забрался по мачте к гафелю, подхватил Военно-морской флаг и поднял его над головой. Моряк так и держал его до окончания боя, и ни одна пуля, ни один осколок не тронули храбреца.

25 августа 1942 г. вооруженный всего лишь несколькими небольшими пушками ледокольный пароход «Александр Сибиряков» был настигнут в Карском море фашистским тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Не сомневаясь в легкой победе, гитлеровцы подняли сигнал: «Спустите флаг, сдавайтесь!». Ответ последовал немедленно: на фор-стеньге взвился Государственный флаг, и сразу же ударили два 76-мм и два 45-мм орудия парохода. Это было так неожиданно для фашистов, что в первый миг они растерялись. Несколько минут немецкий рейдер молчал, а потом разом загрохотали орудия его главного калибра. Командир «Сибирякова» старший лейтенант Анатолий Качарава искусно маневрировал, вел ответный огонь, уклоняясь от прямых попаданий. Но слишком уж неравными были силы. Снаряд за снарядом с оглушительным грохотом разрывались в надстройках, они навылет пробивали борт, рвались на палубе. До последних минут «Сибиряков» вел ответный огонь. В неравном бою

корабль погиб, но флага перед врагом не спустил.

Много таких примеров, когда моряки погибали вместе с поднятым на мачтах корабельным знаменем, дали нам прошедшие войны. Кроме Военно-морского флага, о котором мы рассказывали, есть еще два флага, играющие важную роль в жизни корабля и его экипажа.

Если по своему техническому состоянию и уровню подготовленности экипажа корабль способен успешно решать свойственные ему боевые задачи, на грот-стеньге (при одной мачте на фор-стеньге) поднимается вымпел. Это означает, что корабль находится в кампании и до завершения ее он не спустит вымпела ни днем, ни ночью.

Появление длинных и узких флагов — корабельных вымпелов, скорее похожих на вьющуюся среди рангоута и такелажа цветную ленту, уходит в далекое прошлое флота. Когда-то такие неширокие полоски ткани, прикреплявшиеся к вершинам мачт, а то и на вантах, служили как бы простейшим прибором для определения направления и силы ветра.

Совершенно иное назначение, отнюдь не связанное с практическими нуждами мореплавания, получили вымпелы уже во времена парусного флота. Назначение вымпела заключалось в том, что он служил отличием военного корабля от торгового судна, особенно в тех странах, где военно-морские и торговые флаги были одинаковыми. Вымпелы поднимались на грот-брамстеньгах всех военных кораблей, кроме флагманских. Это было узкое полотнище до десяти метров длиной, шириной в 10—15 сантиметров.

Вымпелы первых русских военных кораблей были трехцветными, бело-сине-красными, с двумя косицами. В 1700 г. Петр I учредил новый рисунок вымпела: на примыкавшей к фалу шкаторине на белом поле был помещен синий Андреевский крест, далее шли две косицы бело-сине-красного цвета. В дальнейшем, в соответствии с расцветкой флагов по дивизиям, были установлены белые вымпелы для первой дивизии, синие — для второй и красные — для третьей дивизии. В 1853 году Черноморский флот состоял из четырех дивизий: 1-я — все корабли носили синий вымпел; 2-я, 4-я и 5-я — все корабли носили белый вымпел. В составе Балтийского флота была одна — 3-я дивизия, корабли которой носили красный вымпел. Корабли, не входящие в состав дивизий, носили общий, т. е. трехцветный вымпел. С 1865 г. русские корабли стали носить единый белый вымпел, кроме кораблей, удостоенных Георгиевского флага, которые несли и соответствующий вымпел. Боевые корабли ВМФ СССР носили вымпел, представляющий собою узкое красное полотнище с косицами, имеющее в «головке» изображение Военно-морского флота. Помимо обычных узких («ординарных») корабельных вымпелов, во флоте приняты и широкие (так называемые брейд-вымпелы), присваиваемые командирам отрядов боевых кораблей, имеющих ранг ниже контр-адмирала. По рисунку брейд-вымпел не отличается от обычного вымпела. Цвет же косиц брейд-вымпела зависит от должности начальника, которому он присвоен, а именно: командиру бригады кораблей — красный, командиру дивизиона — синий.

Вымпелы имеют и торговые суда — это треугольные флаги различной расцветки, иногда с рисунком, буквами или цифрами, обозначающими принадлежность судна к тому или иному пароходству, спортивному клубу, торговой компании и т. п. Подобные вымпелы поднимаются на грот-мачте при входе в порт и выходе из него. При стоянке в порту подъем и спуск такого вымпела производится одновременно с подъемом и спуском Государственного флага.

На военных же кораблях вымпел спускается только при посещении корабля командиром соединения или другими вышестоящими начальниками, которым присвоены собственные должностные флаги. Вымпел спускается в момент, когда поднимаемый должностной флаг доходит «до места». Он вновь поднимается с убытием этого лица с корабля и со спуском его должностного флага.

Наличие вымпела на корабле свидетельствует об его укомплектованности и боеготовности. Существует во флоте даже такое выражение: эскадра (или флот) в составе стольких-то вымпелов. Под словом «вымпел» в этом случае подразумевается находящийся в плавании готовый к боевым действиям военный корабль.

Мы уже упоминали, что на современных крупных боевых кораблях при стоянке их на якоре, на бочке или у пирса на носовом флагштоке поднимается особый флаг — гюйс.

В давние времена на бушприте военных кораблей постоянно или временно поднимали такие же флаги, как и на корме, только несколько меньших размеров. На кораблях русского

флота особый носовой (или бушпритный) флаг, называемый гюйсом, был введен в 1700 г. Рисунок первого русского гюйса был довольно сложным — на красном поле лежали три креста с единым центром: прямой — белый, косой — тоже белый и на нем синий Андреевский. С 1701 по 1720 г. он поднимался только в приморских крепостях и лишь после введения Устава 1720 г. стал подниматься на бушприте военных кораблей. До 1820 г. корабли несли его не только на стоянке, но и во время плавания. Гюйс по размерам всегда был меньше кормового флага.

Первоначально гюйс на русских кораблях назывался геусом, что по-голландски означает флаг (geus), а с 1720 г. петровским Морским уставом было узаконено название «гюйс». Слово это тоже голландское (geuzen) и происходит от французского gueux — нищие. В начале Нидерландской буржуазной революции гейзами, или гёзами, испанская аристократия называла нидерландских дворян, вставших с 1565 г. в оппозицию испанскому королю Филиппу II и его правительству, а затем народных повстанцев-партизан, которые на суше и на море вели вооруженную борьбу с испанцами. Восстание гёзов положило начало созданию нидерландского военно-морского флота. Тогда на бушприте военных кораблей и стали поднимать специальный флаг, повторявший цвета герба принца Оранского, возглавившего восстание гёзов. За этим флагом вскоре закрепилось название «гёз», или «геус».

Гюйс, введенный Петром I, сохранялся в Советском Военно-Морском Флоте до 28 августа 1924 г. Рисунок нового гюйса отличался от старого наличием на середине полотнища белого круга с изображением красной пятиконечной звезды с белыми перекрещивающимися серпом и молотом в ее центре. 7 июля 1932 г. был утвержден новый гюйс. Он представлял собою прямоугольное красное полотнище, в середине которого в белой окантовке изображена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом в ее центре.

Гюйс поднимается ежедневно в носовой части военных кораблей 1-го и 2-го ранга на специальном гюйсштоке одновременно с подъемом кормового флага. Он поднимается также на мачтах береговых батарей или на салютных пунктах приморских крепостей при ответном салюте иностранным военным кораблям. Гюйс, поднятый на мачтах приморских крепостей, является крепостным флагом.

17 января 1992 г. правительством России было признано целесообразным изменить военно-морскую символику. 26 июля того же года, в День Военно-Морского Флота, на боевых кораблях бывшего ВМФ СССР последний раз подняли Военно-морской флаг, овеянный славой огненных лет Великой Отечественной войны. Под звуки гимна Советского Союза флаги затем были спущены и переданы командирам кораблей на вечное хранение. Вместо них, теперь уже в сопровождении гимна Российской Федерации, были подняты исторические Андреевские флаги и гюйсы, введенные Петром I. Будет ли введен корабельный штандарт, покажет время.

С НАМИ БОГ И АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ!

Флаг как символ играл огромную роль в истории религии. Давид в одном из своих псалмов говорит: *«...и во имя Господа нашего водрузим знамена наши...»* .

Известно фанатичное усердие крестоносцев, вдохновляемых крестом на безжалостную борьбу с мусульманским полумесяцем. По мнению историков, упорство и жестокость, с которыми они действовали против «неверных» (мусульман) за освобождение «Гроба Господня» и «Святой земли» (Палестины), никем и никогда не были превзойдены. Доказано фактами, что крест святого Георгия был дан крестоносцам королем Англии Ричардом Львиное Сердце.

Семисотлетняя борьба с маврами[47] (Реконкиста) в Испании также шла под флагом борьбы креста с полумесяцем. Особенно тесное сплетение религии и флага произошло в средние века — века рыцарства. Многие знамена рыцарей почитались их последователями как нечто священное. Знамена, отбитые у врагов, хранились в церквах как символ славы и могущества предков. Это был романтический, героический и глубоко религиозный период.

Когда-то и воспитанники Морского кадетского корпуса воспитывались на славном наследии героических дел своих предков. В столовом зале корпуса стояли взятые в бою флаги турецких судов. Раз в год, в день праздника Корпуса, с них снимались чехлы. Воспитанники с благоговением рассматривали их, читали надписи, когда и как эти знамена были взяты и кем. Нам следует возродить эту славную традицию!

Деяния крестоносцев сильно отразились на всей Европе, сказались на архитектуре, культуре, письме и др. Крест и прежде венчал короны монархов, но после священных войн символ креста стал доминирующим повсюду. Тройной крест на флаге Великобритании, кресты на флагах Швейцарии, Норвегии, Дании, Швеции, Италии и других стран, а с конца XVII в. и на корабельном флаге России несут с собою традицию поклонения символу креста до настоящих дней.

Мы глубоко убеждены, что император Петр Великий, давая новый флаг своему любимейшему детищу — флоту, следовал исторической традиции, созданной рыцарями-крестоносцами. Сказанное подтверждает сохранившаяся надпись Петра на оригинале-рисунке флага: *«Зане* (ибо. — В. Д.) *св. апостол Андрей Первозванный землю русскую светом Христова учения просветил»* .

Символика креста укрепилась и на гюйсе Российского флота: на красном поле был тот же синий Андреевский крест на белой подкладке в комбинации с прямым белым греческим крестом.

Кресты на корабельных флагах русского императорского флота были той путеводной звездой, которая вела офицеров и матросов через тяжкие испытания от победы к победе. Но не только крестовые флаги вдохновляли русских моряков на подвиги. В их душах и сердцах всегда находился один из самых почитаемых и любимых на Руси святых — Николай Чудотворец, известный на флоте как Никола Морской, или Никола Мокрый.

Это реально существовавший в III в. человек, признанный православной церковью святым. Его родиной была страна Ликия на юге Малой Азии. Поэтому он известен в истории как архиепископ Мир Ликийских Чудотворец. По преданию, св. Николай сотворил великое множество чудес ради стариков, сирот, вдов, невинно осужденных и оклеветанных.

Воистину неповторим великий чудотворец Николай! *«От труса, глада и потопа»* — от всего спасает он. Недаром же его как своего покровителя так чтят моряки. Говорят, суда, названные святым именем Николая, никогда не терпят крушений...

6 декабря 1788 г., в день святого Николая, русские войска под командованием генерал-фельдмаршала Г. А. Потемкина взяли мощную турецкую крепость Очаков. В память о победе правитель Новороссии повелел возведенную верфь на Ингуле именовать городом Николаевом, а первый построенный на этой верфи фрегат назвать «Св. Николай». Первенец местных корабельных мастеров в составе эскадры адмирала Ф. Ф. Ушакова вместе с флагманским линейным кораблем Ушакова «Св. Павел» и другими кораблями, построенными в Николаеве, громил турецкий флот, штурмовал крепости на островах Видо и Корфу, участвовал в других морских сражениях. Фрегат «Св. Николай» прожил славную и долгую боевую жизнь. После него еще несколько боевых кораблей и транспортов носили это славное название. Традиционно большинство русских моряков носили на шейной цепочке образок с изображением святого Николая. Перед боем на кораблях обязательно проводилось богослужение. В числе молитв моряки из поколения в поколение обязательно произносили и такую: *«...Отче наш, святителю Николае, моли Христа Бога спастися душам нашим»* .

---

47 Мавры (лат. mauri от греч. mauros) — темный — в древности римское название коренного населения Мавритании, в средние века — в Западной Европе название мусульманского населения Пиренейского п-ова и западной части Северной Африки. — Прим. авт.

Эту молитву сотворяли наши моряки с самого зарождения флота Российского.

Вот почему последними напутственными словами командиров кораблей к своим экипажам перед боем были: «С нами Бог и Андреевский флаг!».

Теперь, когда нашему флоту возвращена его историческая символика и вновь налажены «контакты» с Богом, не исключено, что в годину суровых испытаний по корабельной трансляции будет звучать властный голос командира корабля:

— Матросы! Помните: с нами Бог и Андреевский флаг!

Сейчас рассматривается вопрос о введении в штаты кораблей и судов ВМФ корабельных священников. Вспомним организационную структуру православной церкви в Российском флоте, существовавшую до Октябрьского переворота 1917 г.

Главным представителем Русской православной церкви (РПЦ) в Вооруженных Силах России был так называемый протопресвитер армии и флота. Накануне Февральской революции эту должность занимал отец Георгий Шавельский. «Протопресвитер» переводится на русский язык как «главный священник». Протопресвитер возглавлял также военный отдел в Святейшем Синоде — учреждении, которое осуществляло руководство всеми структурами РПЦ. Во главе Святейшего Синода стояло светское лицо — обер-прокурор, — которое назначалось царем, так как церковь в дореволюционной России не была отделена от государства, а патриаршество было отменено Петром I. Обер-прокурор Святейшего Синода обладал правами министра и входил в состав Совета Министров России.

Протопресвитеру армии и флота подчинялись все корабельные священники, а также священники морских и военных церквей. В Синоде решались вопросы о назначении и перемещении священников, а также об установлении им должностных окладов, снабжении кораблей церковным имуществом. Корабельные священники по своему церковному положению были иеромонахами, то есть священниками-монахами. Появление священнослужителей на кораблях имело свои исторические корни.

Религиозные верования и обряды отразились и на самих судах. Судам, как мы уже знаем, часто давали имена святых, а носовые украшения с их изображениями, или, как они назывались, «галионные фигуры», как правило, связывали с названием корабля.

Изображения святых помещались также под полуютом в особых нишах. Алтари[48] располагались в силу обычая там же, под полуютом, где раньше греки, римляне и карфагеняне устраивали свои божницы и помещали скульптурные изображения своих морских богов.

То, что у нас называется «ют», у англичан зовется poop. Этот морской термин пришел к нам от латинского слова puppi's, которым обозначалось место на древних судах, посвященное богам, то есть место, где хранились pupi, или изображения богов. С приходом христианства под полуютом помещали изображения Богоматери и других святых. Весьма возможно, что и у нас на первых судах времен Петра и даже Екатерины икона Николы Морского помещалась на верхней палубе при входе под полуют. Поэтому корма вообще была и остается привилегированной частью судна.

На кораблях русского флота участок палубы от грот-мачты до бизань-мачты или до входа под полуют, где обычно на старых судах располагалось помещение командира корабля, называли шканцами. То, что у нас подразумевалось под шканцами, в английском флоте называется «квартердек» (*quarterdeck*: *quarter* — четверть, *deck* — палуба). Это приподнятая на 0,8—1 м кормовая часть верхней палубы.

Пространство шканцев на корабле каждого типа определялось приказом по Морскому ведомству. Кроме того, с началом кампании русского военного корабля первым приказом командира был приказ, строго определяющий шканцы.

С удалением символа религии с верхней палубы почитание и уважение остались и перешли к кормовому флагу и шканцам. И это понятно. Флаг, в идее первоначального своего

---

48 Алтарь (лат. altaria от altus — высокий) — жертвенник; первоначально место для жертвоприношений на открытом воздухе. В Древней Греции и Риме — отдельные сооружения; в христианских храмах — столы («престолы») для совершения таинства. В православных храмах с XV в. алтарь называется иконостасом. — Прим. авт.

зарождения, до некоторой степени был также символом религии страны, эмблемой правителя и имел в своем употреблении двойное значение. Не надо забывать также и то, что правители в течение столетий царствовали в силу права, данного Свыше, были Помазанниками Божьими, а потому флаг самодержца был символом церкви и страны, центром внешнего уважения. Шканцы были, как мы уже говорили, священной частью корабля с первых дней мореплавания, и почитание их как символа, как наследие очень раннего морского обычая (оказания уважения и почтения к изображениям святых — покровителей моряков) существовало всю историю парусного флота.

Капитан английского королевского флота В. Холл, давая описание жизни на море в его время, писал в 1931 г.: *«Каждое лицо, не исключая капитана, ступив на священное место, квартердек, притрагивается к головному убору. Ввиду того, что отдание уважения относится к месту, все те, кто имеет честь быть на квартердеке в это время, обязаны ответить тем же. Таким образом, когда мидшипмен* (мичман. — В. Д.) *приходит на квартердек и снимает свой головной убор, все офицеры на палубе, включая и адмирала, если он был тут же, отвечают на отданную честь»*.

Этот обычай и его исполнение настолько входят в плоть и кровь служащих во флоте, что исполняются автоматически даже ночью и тогда, когда никого на шканцах нет. У нас, православных, был обычай снимать шапку и осенять себя крестным знамением, проходя храм Божий. Исполнение этого обычая наблюдается и сейчас в странах, где господствует католическая религия, как, например, в Италии и Испании. В других странах, например во Франции, в Англии, принято снимать шляпу как знак уважения при проходе могил Неизвестного солдата.

Офицеры русского флота часто упрекались в либерализме, и как пример приводилась, между прочим, манера «штатского приветствия дамы» на улице сниманием фуражки. В действительности же это делалось в силу старого обычая выражения особого почтения. Вице-адмирал Н. Н. Коломейцов указывает на то, что обычай морских офицеров на берегу снимать фуражку в ответ на отданную честь или для приветствия с равными сохранился до конца XIX столетия, к общему удивлению офицеров армии. Мы вправе сказать, что снятие фуражки при входе на шканцы есть старый обычай — традиция, короткое, легкое, достойное, чисто «морское» признание значения флага, символа страны, места представителей власти.

Наставление о значении шканцев на корабле русские моряки получали в первые же дни поступления в Морской корпус от «стариков» — бывалых моряков, «отломавших» морскую кампанию на «Моряке» и «Невке» — первых учебных судах корпусного отряда.

Помимо обычая, и Морской устав требовал от всех без исключения при входе на корабль, на шканцы, снимать фуражку, отдавая этим знак уважения и почтения флагу. Почетной стороной шканцев считалась правая при стоянке корабля на якоре, или когда он шел на фордевинд (то есть при ветре, дующем прямо в корму. — В. Д.), или под парами; в прочих случаях — наветренная. Почему почет отдавался правой стороне? В русском флоте аналогично с флотами всего мира, кроме португальского, признавалось превосходство правой стороны на корабле над левой. Правая сторона была почетной стороной. Англичане, а с ними и моряки всех других наций признают почетной стороной правую потому, что мыс Горн впервые был обойден с востока на запад, то есть правым бортом.

Португальцы признают как почетную сторону левую потому, что их знаменитый мореплаватель Васко да Гама первым обогнул мыс Доброй Надежды, идя с запада на восток, то есть левым бортом.

Если шканцы признавались как святое место, то правые шканцы были святая святых. На современных боевых кораблях русского флота, стоящих на якоре или бочке, правый трап и поныне является парадным.

На судах, где соблюдались традиции, правые шканцы отводились командиру и адмиралу, а также Георгиевским кавалерам и священникам, и никто не мог быть там иначе, как по службе. При входе командира корабля на шканцы все находящиеся на них, кроме старшего офицера и вахтенного начальника, обязаны были переходить на левую или подветренную сторону. В присутствии флагмана на почетной стороне могли оставаться только командир корабля и вахтенный начальник.

На русском военном корабле шканцы были местом, где совершалось богослужение, объявлялись высочайшие повеления, манифесты, приказы и приговоры судов, где в старое время производились физические наказания, а позже объявлялись словесные выговоры. Получить выговор от старшего офицера или командира было первой формой наказания, но получить выговор с вызовом на шканцы по морской традиции считалось много серьезнее наказания быть посаженным под арест, или быть «с пикой», как это называлось во флоте. На шканцах собиралась команда для слушания чтения Морского устава по праздникам, что также являлось старым морским обычаем, существующим у нас во флоте до сих пор. На шканцах запрещалось курить и садиться. За всякое нарушение дисциплины, совершенное на шканцах, наказание усугублялось.

С началом эры броненосных кораблей и миноносцев значение шканцев как таковых сильно уменьшилось по многим причинам, но это не значит, что они должны быть забыты в будущем, а как раз наоборот, значение их должно быть особенно подчеркнуто, ибо на связанных со шканцами обычаях во многом покоится дисциплина.

Шканцы и теперь должны оставаться местом представителей власти и церкви, а почитание их — фундаментом воинской дисциплины.

Одной из причин уменьшения значения шканцев было то, что там уже не проводились богослужения. Для них отводилось специальное помещение — церковная палуба. Перед богослужением на церковной палубе разворачивали переносной иконостас — складень — и устанавливали другую церковную утварь — лампады, подсвечники, иконы. Богослужение проводил, как правило, корабельный священник-иеромонах, а помогал ему так называемый церковник, выбираемый из числа кондукторов (старшин. — В. Д.), или сверхсрочнослужащих унтер-офицеров. Последний отвечал также за сохранность церковного имущества. При отсутствии на борту священника богослужение мог проводить специально назначенный для этого один из корабельных офицеров, знавших церковную службу.

Матросам других вероисповеданий предоставлялось право отправлять свои религиозные обряды на берегу — в мечетях, синагогах, буддийских храмах. Подавляющее большинство корабельных офицеров принадлежали к двум религиозным конфессиям — православию и лютеранству. Лютеранство, как правило, исповедовали выходцы из Прибалтики и Германии. Кроме повседневных богослужений, корабельный священник исповедовал офицеров и матросов, перед боем служил молебен о победе русского воинства, кропил пушки и другое оружие корабля святой водой.

История знает немало случаев, когда корабельные священники отказывались спасаться и гибли вместе с кораблем. Такой героический поступок совершил, например, корабельный священник минного транспорта «Прут» на Черном море в начале 1-й мировой войны.

МУДРОСТЬ МОРСКОГО УСТАВА

С незапамятных времен суда наших предков бороздили воды Черного, Мраморного, Средиземного, Адриатического, Эгейского и Балтийского морей, Северного Ледовитого океана. Плавания русских по Черному морю в IX в. были столь обычными, что вскоре оно получает название Русского — так Черноморье и именуется на итальянских картах вплоть до начала XVI в. Общеизвестна славянская Венеция — Дубровник, основанный нашими предками-славянами

на берегу Адриатического моря, — известны и поселения, созданные ими на берегах Англии[49]. Имеются точные данные о походах славян на о. Крит и в Малую Азию, о многих других плаваниях.

В этих длительных дальних плаваниях складывались морские обычаи, постепенно формировавшиеся в морские установления и законоположения. Первое собрание узаконений, определившее порядок службы на русских кораблях, появилось при царе Алексее Михайловиче, когда капитан корабля «Орел» голландец Д. Бутлер представил в Посольский приказ «Корабельного строя письмо», то есть правила корабельной службы, известные также как «Артикульные статьи». Документ этот состоял из 34 статей, определявших обязанности капитана и формулировавших краткие наставления каждому должностному лицу на корабле и в его действиях при различных обстоятельствах плавания. «Письма» представляло собой своеобразный экстракт из тогдашнего голландского Морского устава. Большая часть статей «Письма» была посвящена мерам по поддержанию корабля в боевой готовности и задачам экипажа в бою. Обязанности корабельных чинов — капитана, кормчего (штурмана), боцмана, пушкаря и др., — были определены весьма стройно и ясно. Капитану, по этому документу, подчинялась вся команда. Общие обязанности в бою регламентировались тремя положениями: «Всяк должен стать в своем месте, где кому приказано, и никто же да не отступит от своего места под великим наказанием»; «Никто же не дерзнет от неприятеля отвращаться, и никто ж не осмелится своих от битвы отговаривать или людей от смелости приводить в робость»; «Буде же обрящет капитан во благо от неприятеля отступить, и то бы все порядком и устройством учинено было».

Сдача корабля противнику запрещалась безусловно — капитан приносил на это особую присягу.

Позже в России появился новый документ — «Пять морских регламентов». Его содержание доподлинно до нашего времени не дошло, как и сведения о дате издания этого, по существу, морского устава. Известно, что он был написан на основе сборника морского права под названием «Олеронские свитки», или «Олеронские законы» (они были изданы во Франции на о. Олерон в XII в.), но значительно дополнен и переосмыслен. В «Регламентах» были изложены и правила торгового мореплавания. Часть «Олеронских законов» была заимствована англичанами и в XV в. включена в законодательный морской свод, имевший название «Black book of Admiralty» («Черная книга Адмиралтейства»). То, что это была действительно «Черная книга», свидетельствуют хотя бы такие законоположения, определяющие меры наказания матросов за различные проступки, вполне соответствовавшие духу средневековья: *«1. Всякий, кто убьет другого на борту корабля, должен быть привязан накрепко к убитому и брошен в море. 2. Всякий, кто убьет другого на земле, должен быть привязан к убитому и похоронен в земле вместе с убитым. 3. Всякий, вынувший нож или другое оружие с целью ударить другого, должен лишиться руки. 4. Всякий, законно обвиненный в воровстве, должен быть подвергнут следующему наказанию: голова брита и полита кипящей смолой, а затем обсыпана перьями для отличия от других. При первой возможности он должен быть высажен на берегу. 5. Застигнутый спящим на вахте должен быть в корзине подвешен к ноку бушприта с кружкой пива, куском хлеба и острым ножом, дабы сам выбрал, что лучше: висеть там, покуда не погибнет от голода, или отрезать прикрепляющую корзину веревку и упасть в море...»* .

Надо сказать, что еще долгое время наказания во флоте оставались изуверскими.

В Англии в XV в. во времена правления Генриха VII был введен первый закон, формулировавший правила ведения военных операций, действовавший как на суше, так и на море. Все его важнейшие положения были написаны на пергаменте и прикреплялись к грот-мачте на видном месте. Команде предписывалось читать эти правила при всяком удобном случае. Так начал складываться строго исполнявшийся обычай, который впоследствии исполнялся и на кораблях русского военно-морского флота, — чтение Морского устава команде по воскресеньям и праздничным дням, а также по окончании церковной службы и церемонии поздравления экипажей командиром или адмиралом.

---

[49] См.: Городничев В. С, Попов Г. П. Краткий очерк развития кораблестроения. — С. 27.

Когда Петр I в 1696 г. приступил к созданию регулярного военного флота России, появилась инструкция *«О порядке морской службы»* , определявшая порядок службы на галерах[50]. Она состояла из 15 статей и заключала в себе общие постановления и сигналы о плавании галерного флота, о съемке с якоря и постановке на него, о вступлении в бой с неприятелем и «вспоможении» друг другу. Почти в каждой статье за неисполнение предписанных действий налагались различные наказания, начиная с денежного штрафа в один рубль до смертной казни. В 1698 г. российский вице-адмирал К. Крюйс по поручению Петра I составил новый документ — *«Правила службы на судах»* , — содержание которого было заимствовано из голландского и датского уставов и заключавший в себе 63 артикула общих постановлений об обязанностях лиц, служащих на корабле, и установление судовых порядков с крайне жестокими наказаниями для их нарушителей. Устав К. Крюйса неоднократно дополнялся указами царя и частными распоряжениями начальников флота.

Так, в 1707 г. устав К. Крюйса был дополнен инструкцией адмирала Ф. Апраксина *«Офицерам, которые командуют на брандерах и бомбардирских кораблях, как надлежит им действовать во время неприятельского наступления»* .

В 1710 г. этот устав был переработан с учетом всех внесенных изменений и издан заново под названием *«Инструкции и артикулы военные Российскому флоту»* . В них также заключалось 63 статьи, аналогичные статьям предыдущего устава. Различие было лишь в более полной и определенной редакции и в усилении наказаний. Но и эти «Инструкции» не охватывали всей деятельности флота. Работа по совершенствованию морских узаконений, подготовка материалов к новому варианту флотского устава продолжались. Программа этой подготовительной работы была составлена собственноручно Петром I. Царь-адмирал принимал деятельное участие при написании самого Морского устава. По воспоминаниям его сподвижников, он «работал над ним иногда по 14 часов в сутки». 13 апреля 1720 г. под названием *«Книга устав морской, о всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море»* документ был обнародован.

Первый в России Морской устав начинался манифестом императора, которым Петр I так определил причины его издания: *«...сей воинский устав учинили, дабы всякий знал свою должность и неведением никто бы не отговаривался»* . Затем следовало *«Предисловие к доброхотному читателю»* , за которым шел текст присяги для поступающих на военно-морскую службу, а также перечень всех кораблей и подразделений флота, табель комплектации судов различных классов.

Морской устав Петра I состоял из пяти книг. Книга первая содержала положения *«О генерал-адмирале и всяком аншеф-командующем»* , о чинах его штаба. В документе были помещены статьи, определяющие тактику эскадры. Эти указания носили явный отпечаток воззрений голландских адмиралов той эпохи и отличались не очень жестким регламентированием правил и норм, которые вытекали из свойств и возможностей флотского оружия той поры в различных условиях морского боя. Подобная осторожность была предусмотрена, чтобы не стеснять инициативы командующих — это проходит через весь устав характерной чертой.

Книга вторая содержала постановления о старшинстве чинов, о почестях и внешних отличиях кораблей, *«о флагах и вымпелах, о фонарях, о салютах и флагах торговых...»* . Книга третья раскрывала организацию боевого корабля и обязанности должностных лиц на нем. Статьи о капитане (командире корабля) определяли его права и обязанности, а также содержали указания о тактике корабля в бою. Последние имели ту особенность, что почти не касались тактики ведения одиночного боя, предусматривая главным образом действия корабля в линии с другими судами.

Книга четвертая состояла из шести глав: глава I — *«О благом поведении на корабле»*; глава II — *«О слугах офицерских, сколько кому иметь надлежит»*; глава III — *«О раздаче провианта на корабле»*; глава IV определяла награды за взятие неприятельских судов,

---

[50] См.: Дмитриев В.И. История Корабельного устава. — Л.: Изд-во ВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского, 1984. — С. 13.

вознаграждение раненных в бою и состарившихся на службе; главы V и VI — о разделении добычи при захвате неприятельских судов. Книга V — *«О штрафах»* — состояла из 20 глав и представляла собой военно-морской судебный и дисциплинарный уставы. Наказания отличались жестокостью, характерной для нравов того времени. За разные провинности предусматривались такие наказания, как *«розстреляние»*, килевание (протаскивание провинившегося под днищем корабля), которое, как правило, заканчивалось для наказуемого мучительной смертью, «биение кошками» и т. д. *«Ежели кто, стоя на своей вахте, — говорилось в уставе, — найдется спящ на пути, едучи против неприятеля, ежели он офицер, лишен будет живота, а рядовой жестоко наказан будет кошками у шпиля. А ежели оное случится не под неприятелем, то офицеру служить в рядовых один месяц, а рядовой спускан будет трижды с райны. Кто придет на вахту пьян, ежели офицер, то за первый раз вычетом на один месяц жалованья, за другой на два, за третий лишением чина на время или вовсе по разсмотрению дела; а ежели рядовой, тот будет наказан биением у мачты». И далее: «Всякий офицер во время бою, который оставит свой корабль, будет казнен смертию яко беглец с бою».*

К Морскому уставу были приложены формы ведомостей судовой отчетности, Книга сигналов и Правила дозорной службы.

Устав Петра I с незначительными изменениями и дополнениями просуществовал до 1797 г. и выдержал восемь изданий. В 1797 г. был опубликован новый *Устав военного флота* , сильно отличавшийся от петровского. В разделах тактики он отражал взгляды на ведение боя тогдашних британских адмиралов и был обстоятельно разработан.

С годами, под влиянием усовершенствования технических средств военно-морского флота и появления паровых кораблей, тот устав также устарел, и в 1850 г. был образован комитет для подготовки нового Морского устава, изданного в 1853 г. В отличие от прежних уставов в нем не было постановлений, касающихся тактики. Комиссия посчитала, что это не составляет предмета закона. В уставе 1853 г. практически отсутствовали постановления о ведении боя, а также разделение флота на части, правила составления судовых расписаний, классификация артиллерии корабля.

После 1853 г. полной переработки устава не производилось. Трижды назначались комиссии для пересмотра Морского устава, однако деятельность их ограничивалась лишь частичным изменением его отдельных статей — общий дух устава оставался неизменным. Таковы были новые редакции Морских уставов 1869—1872, 1885 и 1899 гг.

Печальный опыт русско-японской войны 1904—1905 гг. показал несоответствие действовавшего тогда Российского Морского устава принципам ведения войны на море, и накануне 1-й мировой войны в русском военно-морском флоте был издан новый Морской устав. Несмотря на выявившуюся непригодность в современных условиях устава 1899 г., Морской устав 1910 г. почти полностью повторял его. Изменениям подверглись лишь описания флагов и должностных лиц.

В 1921 г., уже при советской власти, был введен Морской дисциплинарный устав, в большей своей части сохранивший неизменными общие положения Дисциплинарного устава Красной Армии — были внесены лишь некоторые изменения, соответствующие условиям службы на кораблях РККФ. В его вводной части было сказано: *«В Красном Флоте должны быть строгий порядок и сознательная дисциплина, поддерживаемые неустанной работой самих моряков военного флота. Строгий порядок во флоте достигается сознанием всей важности поставленных социалистической революцией задач и единством действий, направленных к их укреплению. Среди революционеров не должно быть нерадивых и тунеядцев»* .

На первых порах это был единственный устав РККФ, и он содержал некоторые разделы, в какой-то степени отвечающие и задачам отсутствовавшего в то время Корабельного устава. Скажем, раздел I перечислял общие обязанности чинов флота; раздел II назывался *«О флагманах и флагманских штабах»*; раздел III — *«О должностях чинов служащих на корабле»*; раздел IV — *«О порядке службы на корабле»*; раздел V — *«Об описных судах и чинах гидрографической эксплуатации»*; раздел VI — *«О почестях, салютах и фалрепных»*.

И все же этот документ еще не являлся полноценным Корабельным уставом для РККФ.

Первый советский Корабельный устав, утвержденный наркомом по военным и морским делам М. В. Фрунзе, был введен в действие 25 мая 1925 г. В нем нашли отражение идеи о защите страны и повышении боеспособности армии и флота. Устав соответствовал положениям первой Конституции РСФСР. До Великой Отечественной войны, в связи с развитием оружия и технических средств военно-морского флота, он дважды перерабатывался и переиздавался — в 1932 и 1940 гг.

Содержание каждого устава, его дух отражали фактическое состояние военно-морского флота, новые условия вооруженной борьбы на море. Именно с этими изменениями связано появление Корабельных уставов 1951, 1959 и 1978 гг. В их основе лежат опыт Великой Отечественной войны, появление новых классов кораблей, видов оружия и средств вооруженной борьбы на море, выход кораблей ВМФ в Мировой океан, изменения в тактике и оперативном искусстве, организационно-штатной структуре соединений и кораблей и многое другое. Для того чтобы подготовить такой официальный нормативно-правовой документ, необходима была кропотливая, длительная работа. Так, например, для разработки КУ-78 в 1975 г. был организован авторский коллектив во главе с адмиралом В. В. Михайлиным (в то время — командующим Балтийским флотом). В состав авторского коллектива вошли наиболее авторитетные в своей области деятельности адмиралы и офицеры, каждый — с богатым опытом корабельной службы. За основу проекта ими были взяты Корабельный устав 1959 г. с внесенными в него изменениями и дополнениями в 1967 г. и Устав внутренней службы 1975 г.

Проект устава дорабатывался несколько раз, его рассматривали и изучали во всех флотах, флотилиях, главных управлениях и службах ВМФ, в Военно-морской академии, высших специальных офицерских классах. Всего поступило 749 предложений и замечаний. Наибольшей переработке подвергались главы: *«Основы корабельной организации», «Политическая работа на корабле», «Основные обязанности должностных лиц», «Обеспечение живучести корабля», «Вахта»* . В устав также был включен принципиально новый раздел — *«Объявление тревог на корабле»* .

Выверялись и уточнялись буквально каждая строка нового устава, каждое слово в нем. Например, такое уставное положение, как *«Частое оставление корабля старшим помощником командира корабля несовместимо с должным исполнением им своих ответственных обязанностей»*, было взято из дополнения к уставу 1951 г. В 1959 г. его изъяли, но, как показала жизнь, необоснованно. Поэтому пришлось снова вернуться к «хорошо забытому старому». Что ж, и таким путем обретается мудрость — через тщательное просеивание старого опыта в поисках крупиц, которые могут пригодиться сегодня.

Совершенно по-новому была изложена статья о действиях командира при авариях, угрожающих кораблю гибелью: *«...в мирное время командир корабля принимает меры к посадке корабля на ближайшую отмель; в военное время у своего побережья — действует, как в мирное время, вдали от своего побережья — должен затопить корабль и принять меры, к невозможности его подъема и восстановления противником»* .

Жить по уставу — значит следовать ему во всем, вплоть до мелочей. Особенно это важно для молодых офицеров. Есть такая поговорка: *«Мудрость людей пропорциональна не их опыту, а их способности к его приобретению»*. Верно подмечено! Откуда же еще моряку, особенно молодому, черпать флотскую мудрость, как не из Корабельного устава, который дает исчерпывающий ответ практически на любой вопрос, касающийся службы, помогает правильно вести себя в любой ситуации, организовать всякое порученное дело так, чтобы прийти к успеху. Все в уставе уже сотни раз проверено и перепроверено, в том числе и такая закономерность: хочешь добиться строгого, по-настоящему уставного порядка — читай устав, что называется, от корки до корки. Здесь уместно вспомнить известные поэтические строки: «О отрок, службою живущий, читай устав на сон грядущий, и поутру, от сна восстав, читай усиленно устав».

10 января 1978 г. приказом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом Корабельный устав был введен в действие. Требования КУ-78 строго обязательны для личного состава экипажей военных кораблей и всех лиц, временно пребывающих на них.

Со времени введения в действие первого советского Корабельного устава до ныне действующего КУ-78 он переиздавался 5 раз, то есть в среднем примерно через каждые 12 лет. Этот «срок годности» оказался действительным и для КУ-78. В конце 80-х годов вновь назрела

необходимость в принципиальном пересмотре некоторых положений действующего Корабельного устава. Эта работа началась еще в 1989 г., и вскоре должен быть введен новый КУ. В связи с участившимися за последние годы авариями на кораблях ВМФ в уставе прежде всего будет коренным образом переработана глава VII — «Обеспечение живучести корабля», а также подвергнутся изменениям и дополнениям и другие главы КУ-78. Но общая преемственность по отношению к петровскому уставу, безусловно, сохранится.

...Первый Морской устав 1720 г. стал как бы фундаментом для повседневной и боевой службы моряков тогдашнего регулярного Военно-Морского Флота России, флота героической эпохи Петра Великого. Прошли века, но ратный дух, пронизывающий каждую строку этого российского флотского закона, выраженные в нем воля к победе, ненависть к врагу и любовь к родному кораблю, недопустимость спуска флага и сдачи противнику — буквально все, чем был наполнен этот исторический документ, переходило, как эстафета, от одного поколения русских моряков к другому. Некоторые положения первого Морского устава оказались настолько жизненными, что на протяжении всей истории русского и советского Военно-Морского Флота остались в последующих почти без изменения. Так, в уставе Петра I одной из обязанностей командира определено: *«Ему надлежит к подчиненным быть яко отцу, пещися о их довольстве, жалобы, их слушать и во оных правый суд иметь. Так же дела их накрепко смотреть, добрые похвалять и награждать, а за злые наказывать...»* . Сравним — одной из обязанностей командира корабля в соответствии с КУ-78 является: *«...всесторонне изучать весь личный состав корабля, хорошо знать служебные и политико-моральные качества подчиненных ему офицеров, представлять преуспевающих в службе к повышению в должности и воинском звании, постоянно обращаться с матросами, старшинами, мичманами и офицерами... знать нужды подчиненных, заботиться о материально-бытовом обеспечении и сохранении их здоровья...»* . И далее: *«Все воинские корабли российские, — гласил первый петровский устав, — не должны ни перед кем спускать флага»* . В КУ-78: *«Корабли Военно-Морского Флота ни при каких обстоятельствах не спускают своего флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам»* .

Таким образом, Морской устав не только регулирует внутреннюю жизнь и порядок службы на военных кораблях и судах, но по существу своему есть свод кодифицированных морских обычаев и традиций.

Главному морскому закону Отечества когда-то подчиняли каждое побуждение свое и Ф. Ф. Ушаков, и Д. Н. Сенявин, и М. П. Лазарев, и П. С. Нахимов, и Г. И. Бутаков, и С. О. Макаров, и герои Великой Отечественной. Подчиняются ему и моряки сегодняшнего дня.

РОЖДЕННАЯ В ПЛАМЕНИ И В ПОРОХОВОМ ДЫМУ

Февраль 1945 года. База подводников Северного флота Полярное. На пирсах торжественная тишина. На верхних палубах подводных лодок выстроились экипажи. Для вручения Краснознаменной подводной лодке С-56 Гвардейского флага на причал прибыл командующий Северным флотом. Он обходит строй, поздравляет личный состав. Пожимая руку подводникам, адмирал А. Г. Головко перед званием каждого моряка ставит пока еще непривычное слово — «Гвардии». Затем, поднявшись на мостик, читает приказ наркома ВМФ адмирала флота Н. Г. Кузнецова о преобразовании экипажа С-56 в Гвардейский. Краснознаменный Военно-морской флаг на флагштоке заменяется другим — Краснознаменным

Гвардейским. Так оценена боевая доблесть личного состава героической подлодки, совершившей за два года восемь дальних боевых походов. С-56 потопила и повредила 14 вражеских боевых кораблей и судов. Командовал подводной лодкой Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Г. И. Щедрин.

Противник сбросил на лодку сотни глубинных бомб. А сколько было срочных погружений при воздушных атаках, сколько уклонении от фашистских мин и торпед. Что и говорить, нелегко досталось экипажу высокое звание гвардейцев. Впрочем, легко оно и не могло достаться. Ведь во все времена звание «Гвардия» присваивалось только лучшим из лучших.

Это слово происходит от итальянского *guardia* — отборная, привилегированная. Такая часть войск появилась еще в рабовладельческую эпоху и была, по существу, отрядом личных телохранителей императоров и полководцев. В XV в. ее учредили во Франции, затем, уже в XVII в., в Англии, Швеции, Пруссии.

В России Гвардия в составе Преображенского и Семеновского полков была создана повелением царя Петра I в 80-х годах (по другим данным — в начале 90-х годов) XVII в. из так называемых потешных войск. Официально звание лейб-гвардейских эти любимые государем воинские части получили в самом начале Северной войны, после Нарвского сражения 19 ноября 1700 г., в котором стойкость преображенцев и семеновцев спасла русскую армию от разгрома[51]. Когда же появилась морская гвардия? Обычно рождение русской морской гвардии связывают с императорским указом от 16 февраля 1810 г., которым был учрежден Гвардейский флотский экипаж как самостоятельная морская часть Гвардии. В состав его вошли команды придворных гребцов и придворных яхт. Это обстоятельство дает право относить появление русской морской гвардии к более отдаленной эпохе — к царствованию Петра Великого, когда была сформирована Придворная гребецкая команда. В подтверждение этому доводу напомним, что в ознаменование 200-летия русской морской гвардии в 1910 г. в Санкт-Петербурге было опубликовано специальное юбилейное издание «Памятка Гвардейского экипажа 1710—1910 гг. Краткий исторический очерк». В очерке указано, что корни русской морской гвардии восходят к Придворной гребецкой команде...[52].

Указом 1810 г. экипаж был причислен к Гвардии и состоял сначала из четырех строевых рот, музыкантского хора и артиллерийской команды общей численностью 410 человек. Ему было пожаловано знамя сухопутного гвардейского образца, увеличено жалованье и изменена форма: летняя, такая же, как у личного состава флота, и зимняя — пехотная, похожая на форму сухопутных полков Гвардии.

Для пополнения в Гвардейский флотский экипаж были взяты лучшие офицеры и нижние чины из флота. Офицерский состав переводился сюда за отличие по службе, так как при издании «Положения об экипаже» было принято, чтобы люди назначались туда как бы в награду. При выборе офицеров и нижних чинов для службы в экипаже руководствовались тем, чтобы они были «рослые» и «чистые лицом». Окончательное решение по каждому кандидату принимал государь. В конце XVIII и в XIX в. русская Гвардия включала части всех родов войск и флота, которые активно участвовали во многих сражениях русской армии.

В Отечественной войне 1812 г. в боевых действиях на суше принимали участие моряки Гвардейского флотского экипажа и 75-го Черноморского флотского экипажа в составе четырех рот. Гвардейский флотский экипаж участвовал в сражениях при Бородине и Красном, а при переходе русских войск в контрнаступление обеспечивал переправы через реку Протву. В историческом Бородинском сражении 26 августа 1812 г. у стен Москвы моряки-гвардейцы уничтожили французский полк дивизии генерала Дельсона и своей артиллерией громили солдат французских маршалов Даву, Нея, Жюно, кавалерию Мюрата.

За доблесть и подвиги, проявленные в сражении 17—18 августа 1813 г. у поселка Кульм (ныне Хлумец, Чехия), экипаж был удостоен высокой боевой награды — Георгиевского

---

[51] См.: СВЭ. Т. 2. — М., 1976. — С. 493—495.

[52] См.: Памятка Гвардейского экипажа 1710—1910 гг. Краткий исторический очерк. — С.-Пб., 1910. - С. 13-23.

знамени с надписью «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме». Вместе с армией экипаж прошел путь от Бородина до Парижа.

Однако награждение столь высокой наградой не отразилось на флагах кораблей Гвардейских экипажей. Именно это и исправил Александр I своим указом от 5 июня 1819 г., который начинался словами: «В память сражения при Кульме...». Далее объявлялось, что отныне отличием судов Гвардейских экипажей становится трехцветный вымпел с Андреевским флагом в головке, на центр креста которого наложен красный щит с каноническим изображением Георгия Победоносца. Это был Георгиевский вымпел. Другим отличием стал Георгиевский адмиральский флаг, имевший полотнище Андреевского флага, но с упомянутым щитом в центре. Этот флаг был предназначен для подъема на кораблях Гвардейских экипажей при нахождении на борту должностных лиц адмиральского чина. В обычных условиях все корабли Гвардейского экипажа на кормовом флагштоке несли Андреевский флаг, как и все другие корабли Российского императорского флота.

После Отечественной войны 1812 г. в Гвардии распространяются революционные настроения, и часть ее участвовала в восстании декабристов. Первым 14 декабря 1825 г. на Сенатскую площадь в неполном составе пришел лейб-гвардии Московский полк, а за ним прибыли лейб-гвардии Гренадерский полк и матросы Гвардейского флотского экипажа капитан-лейтенанта Н. А. Бестужева.

В начале XX в. русская Гвардия состояла из 12 пехотных, четырех стрелковых и 13 кавалерийских полков, трех артиллерийских бригад, саперного батальона, гвардейского флотского экипажа и нескольких кораблей Гвардейских экипажей.

Первым кораблем Гвардейского экипажа России стал 74-пушечный парусный линейный корабль «Азов». 8 октября 1827 г. он участвовал в знаменитом Наваринском сражении объединенного флота России, Англии и Франции против турецко-египетского флота, которым командовал Мухаррем-бей. Русской эскадрой командовал контр-адмирал Л. П. Гейден. Корабли союзного флота[53] вошли в Наваринскую бухту (на юге Греции) и в ожесточенном сражении, длившемся около четырех часов, уничтожили турецко-египетский флот. На плаву осталось всего пять вражеских кораблей. Решающую роль в достижении этой победы сыграла русская эскадра, разгромившая центр и правый фланг неприятельской армады.

Все русские корабли показали подлинный образец героизма, но наиболее дерзко и решительно действовал экипаж флагманского линейного корабля «Азов», которым командовал капитан 1-го ранга Михаил Петрович Лазарев, в будущем известный флотоводец. Сражаясь одновременно с пятью турецкими кораблями, «Азов» уничтожил четыре, а пятый — 80-пушечный линейный корабль под флагом командующего неприятельским флотом — заставил выброситься на мель. В этом бою весь личный состав «Азова» действовал храбро и слаженно, но особенно отличились лейтенант П. С. Нахимов, мичман В. А. Корнилов и гардемарин В. И. Истомин. Их прославленные имена будущих героев Севастопольской обороны известны каждому из нас. Сам «Азов» в этом бою пострадал больше других кораблей — ведь он был в самом пекле сражения. По флагманскому кораблю русской эскадры одновременно вели сосредоточенный огонь три фрегата противника. Была выбита из степса фок-мачта; от горевшего фитиля, отброшенного в кучу картузов, стал взрываться порох. Кораблю грозила неминуемая гибель. Но отличная выучка, выдержка экипажа, четкие действия по борьбе с пожаром спасли «Азов». Из 600 человек экипажа «Азова» 153 были убиты и ранены. В корпусе «Азова» насчитали потом 153 пробоины, в том числе семь подводных. Но героический линейный корабль не вышел из боя, пока враг не был разгромлен[54].

Самая высокая награда за успешные боевые действия в этой битве и была пожалована

---

[53] Объединенный флот России, Англии и Франции: 10 линейных кораблей, 10 фрегатов, 7 корветов и бригов (всего 1276 орудий); турецко-египетский флот: 3 линейных корабля, 23 фрегата, 40 корветов и бригов (всего 2200 орудий). — Прим. авт.

[54] См.: Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Российского императорского флота. — Сан-Франциско, 1928. — С. 90, 91.

именно «Азову» — кораблю вручили Георгиевский адмиральский флаг (как кормовой флаг) и Георгиевский вымпел. *«В честь достохвальных деяний начальников, мужества и неустрашимости офицеров и храбрости нижних чинов»* — так было сказано в императорском указе[55].

Русская Гвардия родилась в пламени орудийных вспышек, в густом пороховом дыму боев. Пламя выстрелов — оранжевое, а пороховой дым — черный. Таковы и традиционные цвета матросских лент на бескозырках в Гвардейском экипаже и лент на Военно-морских флагах нынешних гвардейских кораблей...

С 1870 г. трехцветный Гвардейский вымпел был заменен на белый, просуществовав до 1917 г. Он развевался на мачтах яхт «Царевна», «Марево», «Штандарт», «Полярная звезда», «Стрела» и «Александрия». Под этим вымпелом героически сражались и погибали в Цусимском бою эскадренный броненосец «Император Александр III» и крейсер «Адмирал Нахимов». Последними кораблями, носившими Георгиевский вымпел, были крейсера «Олег»[56] и «Светлана»[57].

Мы привыкли читать в энциклопедических изданиях, что линейный корабль «Азов» и бриг «Меркурий» были награждены Георгиевскими кормовыми флагами. Но это не так. Учитывая героизм их экипажей, «Азову» и «Меркурию» было предписано в качестве кормового поднимать адмиральский Георгиевский флаг, а экипажи причислить к Гвардейскому со всеми вытекающими отсюда льготами. За всю последующую историю России более ни один военный корабль Российского флота не получил этого отличия. Даже крейсер «Варяг», все члены экипажа которого стали Георгиевскими кавалерами, после возвращения в состав Российского флота поднял только Георгиевский вымпел. Георгиевский же флаг могли нести только корабли, названные в память о прежних подвигах, — «Память Азова» и «Память Меркурия».

Несмотря на то, что после 1917 г. Гвардия как таковая перестала существовать, социал-демократические лидеры в период подготовки и проведения Октябрьского переворота и в начале гражданской войны посчитали необходимым основой вооруженных сил пролетариата на этом этапе борьбы за власть определить специально организованные части так называемой Красной гвардии как *«единственную и верную опору защиты классовых интересов революционной демократии для борьбы с контрреволюционными силами»* .

Отряды Красной гвардии были созданы почти на всех фабриках и заводах. Уже в октябре — ноябре 1917 г. они насчитывали только в Петрограде свыше 20 тыс., а по всей стране — около 200 тыс. человек. Эти формирования были хорошо обучены и представляли собой внушительную силу. Однако в связи с декретом ВЦИК от 29 мая 1918 г. о введении обязательной службы Красная гвардия как форма организации вооруженных сил в Советской России постепенно прекратила свое существование. Возрождение Гвардии вновь произошло в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.

6 сентября 24-я армия под командованием генерал-майора К. И. Ракутина очистила Ельню от немецких оккупантов. Этот город стал одним из первых больших населенных пунктов, освобожденных нашей армией. Победа вдохновила бойцов и командиров, весь народ, показав, что советские войска способны не только стойко обороняться, но и решительно наступать.

Особое мужество и отвагу, упорство и стойкость, высокое воинское мастерство проявили в боях под Ельней 100-я, 127-я, 153-я и 161-я стрелковые дивизии. 18 сентября 1941 г. эти соединения первыми были удостоены звания Гвардейских. В соответствии с решением Ставки Верховного Главнокомандования приказом наркома обороны СССР их переименовали в 1-ю, 2-ю, 3-ю и 4-ю Гвардейские стрелковые дивизии. Спустя неделю 107-я им 120-я стрелковые

---

[55] См.: Боевая летопись русского флота с IX в. по 1917 г., — С. 199.

[56] Крейсер «Олег« вступил в строй в 1904 г. Потоплен во время интервенции английским торпедным катером в ночь на 18 июня 1919 г. у Толбухина маяка. — Прим. авт.

[57] Крейсер «Светлана» спущен на воду в 1915 г., достроен в 1925 г. С 1925 по 1939 г. носил название «Профинтерн», а затем — «Красный Крым». — Прим. авт.

дивизии, также участвовавшие в освобождении Ельни, были преобразованы в 5-ю и 6-ю Гвардейские стрелковые дивизии. В сентябре 1971 г. в ознаменование 30-летия этого события в Ельне был воздвигнут монумент *«В честь рождения Гвардии»* .

В военно-морском флоте за выполнение сложных боевых заданий и проявленный при этом героизм 18 января 1942 г. были преобразованы в Гвардейские 1-й минно-торпедный авиационный полк, не раз участвовавший в налетах на Берлин, 5-й и 13-й истребительные полки Краснознаменного Балтийского флота и 72-й Краснознаменный смешанный авиационный полк Северного флота. 3 апреля 1942 г. Гвардейскими стали крейсер «Красный Кавказ», эсминец «Стойкий» (затем «Вице-адмирал Дрозд»), минный заградитель «Марти» (бывшая «Ока»), тральщик «Гафель» (Т-205), подводные лодки Д-3, М-171, М-174, К-22, 2-й минно-торпедный авиационный полк и 8-й истребительный авиационный полк Черноморского флота. 18 июня 1942 г. были преобразованы в Гвардейские крейсер «Красный Крым», 61-й зенитно-артиллерийский полк ПВО и 1-й отдельный артиллерийский дивизион береговой обороны Черноморского флота[58]. Гвардейцами в битве под Москвой стали и воины флота из 75-й морской стрелковой бригады, которой командовал капитан 1-го ранга К. Д. Сухиашвили, и другие части.

21 мая 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета для военнослужащих Гвардейских частей и соединений Советской Армии был учрежден нагрудный знак «Гвардия», а для гвардейцев военно-морского флота — прямоугольная пластинка с муаровой лентой оранжевого цвета с черными продольными полосами (ныне знак «Гвардия» единый для армии и ВМФ). Одновременно были введены Гвардейские воинские звания.

10 июня 1942 г. приказом народного комиссара ВМФ для отличия кораблей, личный состав которых проявил массовый героизм и мужество, были учреждены Гвардейский и Гвардейский Краснознаменный Военно-морские флаги, на полотнище которых между голубой полоской и изображением красной звезды, серпа и молота помещена традиционная для вооруженных сил нашего Отечества оранжево-черная гвардейская лента. В том же месяце торжественное вручение и подъем Гвардейского Военно-морского флага состоялись на первых Гвардейских кораблях, объявленных приказом наркома ВМФ от 3 апреля 1942 г. Гвардейский Краснознаменный Военно-морской флаг был впервые поднят на Краснознаменной подводной лодке Северного флота Д-3 (командир — капитан 3-го ранга М. А. Быбеев)[59]. Гвардейский флаг развевался в военные годы не только над крейсерами, эсминцами, подводными лодками, но и над маленькими катерами. Среди них был и сторожевой катер СКА-065. Много боевых дел совершил за время войны этот героический кораблик.

В ночь на 25 марта 1943 г. СКА-065 конвоировал транспорт с военными грузами для фронта. Плавание подходило к концу. Осталось пройти несколько миль до пункта назначения. Но внезапно на транспорт и охранявший его катер налетели 30 фашистских бомбардировщиков. Уже первые меткие очереди пулеметов и разрывы снарядов небольших пушек катера расстроили их атаку. Командир катера старший лейтенант П. П. Сивенко, умело маневрируя, постоянно менял курс и скорость, избегая прямых попаданий. На маленький корабль и транспорт враг сбросил более 100 бомб. Осколками от близких взрывов были разрушены ходовой мостик, рубка, с цапф сорвало ствол носового орудия, вышла из строя рация. Но экипаж продолжал сражаться, даже тяжело раненные моряки не покидали своих боевых постов. Командир отделения минеров старшина 2-й статьи Г. А. Куропятников вел огонь из пулемета. В разгар боя старшине оторвало левую руку, несколько осколков попало в грудь и голову. От потери крови он временами терял сознание. Но после перевязки Григорий не оставил боевой пост. Вдруг он заметил, что на корме горят дымовые шашки, уложенные рядом с глубинными бомбами. В любую минуту мог произойти врыв. И тогда старшина, собрав последние силы, пополз на корму. Попытался здоровой рукой сбросить шашки за борт, но это не удалось — они были принайтовлены по-штормовому. Григорий стал развязывать найтовы зубами. Огонь

---

[58] См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. — С. 428, 429, 562.

[59] См.: Аммон Г. А. Морские памятные даты — С. 309—310.

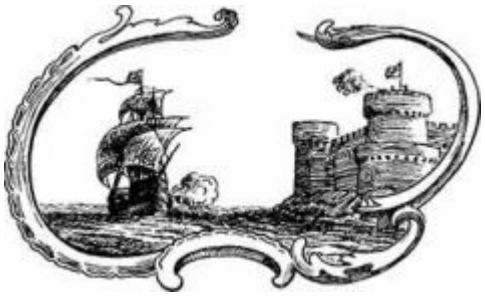
обжигал лицо, от удушливого дыма перехватывало дыхание, но моряк продолжал бороться за спасение корабля. Наконец шашки освобождены. Уцелевшей рукой старшина сбросил их в море. Гибель катера была предотвращена. Неожиданно осколок перебил фал, и флаг упал на палубу. Раненый краснофлотец В. Д. Потапов нашел в себе силы, чтобы связать концы фала. Флаг вновь взвился над кораблем. Гитлеровцам так и пришлось ни с чем вернуться на свой аэродром. Транспорт был спасен.

Приказом народного комиссара Военно-Морского Флота 25 июля 1943 г. сторожевому катеру СКА-065 было присвоено Гвардейское звание[60].

К маю 1945 г. морская Гвардия выросла в могучую силу — она насчитывала 2 авиадивизии, 18 надводных кораблей и 16 подводных лодок с гвардейскими экипажами, большое число частей других родов сил ВМФ...

Преобразование объединений, частей и кораблей в Гвардейские в мирное время не производится. Однако для сохранения наших боевых традиций Гвардейские наименования могут передаваться их преемникам. Так, Гвардейские наименования носят большие противолодочные корабли «Красный Кавказ» и «Красный Крым», а на груди воинов нынешней Гвардии — те же Гвардейские знаки, что носили в годы войны фронтовики.

ВОЕННО-МОРСКОЙ ЦЕРЕМОНИАЛ



Морской церемониал, по строгим канонам которого встречающиеся в море корабли независимо от их национальной принадлежности отдают друг другу почести, салютуя флагами или орудийными выстрелами, зародился в далекой древности и в течение многих столетий складывался на основе национальных обычаев и традицией.

Однако далеко не во все времена это было знаком внешнего благорасположения и почтения, как явствует из перевода на русский язык латинского слова «церемония», означающего «благоговение».

Известно, что еще в средневековье ведущие морские державы, притязая на владычество над морями, заставляли суда других стран оказывать их кораблям определенные почести. Таким образом, приветствия в море в давние времена имели признаки господства и подчинения. Например, Великобритания, утверждая свое господство на морях, требовала от каждого иностранного судна, чтобы оно первым салютовало английским кораблям в «Британских морях», границы которых, как считали сами англичане, простирались от мыса Финистерре в Испании до мыса Статен в Норвегии и мыса Скаген в Дании.

В инструкции судам английского военного флота, изданной в 1643 г., подчеркивалось: *«Если случится встретить в водах Его Величества суда или флот любой иностранной державы и если они не приспустят флаг или марселя, вы должны заставить их сделать это»* .

Ослабив морскую мощь Голландии, Великобритания навязала ей унизительный мирный договор 1674 г., по которому, в частности, голландские военные корабли и суда при встрече с английскими обязаны были спускать не только флаг, но также верхний парус. А ведь спуск флага военным кораблем одной страны перед таким же кораблем другой означал явное унижение, подчеркивание подвластности первого второму. Спуск своего паруса был признанием того, что встреченный корабль быстроходнее. Кроме того, подобный «акт

---

[60] См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. — С. 361.

почтения» делал на какое-то время такие суда беззащитными, лишенными свободы хода и управления. Спущенными парусами и снастями загромождалась палуба, и это тоже не давало возможности при необходимости вести огонь из орудий. Таким образом, тот, которому салютовали подобным манером, был как бы гарантирован от неожиданной атаки. К кораблю, игнорировавшему подобное требование, применялись насильственные меры принуждения.

Суровые кары адмиралтейство Великобритании применяло к тем своим капитанам, которые не проявляли должной настойчивости, требуя выполнять королевский указ о салюте английскому флагу — «Юнион Джеку»[61]. И капитаны «флота Его Величества» проявляли свирепое рвение, не делая снисхождения даже тем иностранным кораблям, на стеньгах которых развевались штандарты иноземных монархов. В 1606 г., возвращаясь после визита к королю Якову I, на выходе из Темзы датский король был принужден рьяным капитаном небольшого судна отдать салют британскому флагу.

На этакое «уважение», разумеется, претендовал не только «Юнион Джек». Так, король Людовик XIV, которому молва приписывает сакраментальное изречение «Государство — это я», в одном из ордонансов 1689 г. предписывал требовать на всех морях первого салюта французскому флагу. Это был его ответ на аналогичное предписание командирам британских кораблей.

Салют в море выстрелами был впервые введен Англией, вероятно, в конце XV в. Первоначальным его смыслом было признание своего судна как бы временно лишенным огневой мощи, поскольку корабельные орудия в то время были всегда заряжены, а салют производился из всех пушек одного борта и их перезарядка, естественно, требовала много времени. При правлении короля Генриха VII (с 1485 по 1509 г.) она в среднем занимала целый час. Добавим от себя, что этим нередко пользовались в морских войнах, используя салютный ритуал как военную хитрость.

В 1551 г., во время одной из так называемых Итальянских войн между Францией и Испанией за торговую и колониальную гегемонию, произошел прелюбопытный случай. Французская эскадра повстречала в море сильную эскадру испанцев. Находчивые французы подняли на фалах своего флагмана штандарт испанского короля и просигналили: *«Имеем на борту члена королевской семьи»* . В соответствии с утвержденным ритуалом испанские корабли отсалютовали «августейшему» пассажиру из всех орудий. Когда, поняв оплошность, испанцы кинулись перезаряжать пушки, было уже поздно. Они не успели выстрелить ни из одной из своих пушек, французы теперь были рядом и без труда захватили беззащитные галеоны противника.

Морской церемониал в нашем государстве, в том числе и в виде салютов выстрелами, а также другие ритуалы воинских почестей были учреждены Петром I. Признавая принцип свободы морей, русский царь в *«Уставе морском» предписывал своим командирам: «В салютах поступать с чужестранными по трактатам»* — и добавлял: *«Дабы, перед нашими воинскими кораблями командующие флаги и вымпелы спускали, каковы наши малы, а их велики ни были; и ежели не учинят, то их принуждать к тому»* . Все — в духе времени и традиций!

В 1721 г. в России был издан «Регламент шкиперам и протчим, приходящим на торговых кораблях в порты Российского государства, дабы ведали, как поступать и чего остерегаться во оных». Документ обязывал отдавать приветствия нашим военным кораблям в самом порту и при входе в него спуском марселей и предупреждал: *«Кто того не учинит, то по том будет выстрел, и доправлен за тот выстрел червонной»* (штраф в 10 рублей. — В. Д.). За последующее нарушение полагался новый выстрел, а денежный штраф увеличивался втрое.

Длительное время военно-морские уставы различных государств запрещали командирам своих кораблей первыми приветствовать флагом иностранные суда: мол, спуск флага всегда расценивается как сдача в плен. Еще в XVIII в. французская Морская энциклопедия истолковывала приветствие флагом как унизительную форму приветствия. Павел I поначалу вообще запрещал русским кораблям *«салютовать, спуская флаги и вымпелы под смертную*

---

61 Это название английский флаг получил официально в 1708 г., во времена правления английской королевы Анны Стюарт. — Прим. авт.

казнию, хотя бы от иностранных флотов и силою к тому принуждаемо было...» . Изданный в 1797 г. «Устав военного флота императора Павла Первого» подобного требования уже не содержал, а, рассуждая о салютах, обязывал командиров руководствоваться международными договорами.

По мере того как принцип свободы морей получал все большее признание морских держав мира, менялись и их взгляды на сущность и необходимость взаимных салютов. После Трафальгарского сражения (1805) Великобритания отказалась от принятого ею в 1651 г. закона о первом салюте иностранных военных кораблей в честь британского флага и признала равенство военных кораблей суверенных государств в открытом море. Салют флагом в открытом море, долго являвшийся принудительным актом, стал формой взаимного приветствия в море кораблей и судов равноправных государств. Менялась и сама процедура приветствий. Вместо спуска флага в обычай вошли лишь его приспускание и выстрелы из пушек.

Первоначально число приветствованных выстрелов точно не устанавливалось и лишь подчеркивалось, что корабли салютуют, отвечая своим выстрелом на каждый выстрел. Так, в 1699 г. русские военные корабли при встрече с турецкими *«палили без счету со всех судов и орудий иногда дважды и трижды»* . По-видимому, смысл пушечного салюта заключался в демонстрации мирных намерений встречающихся кораблей.

Однако долго оставался спорным вопрос: кому начинать салютование? Позже был определен международный порядок такого церемониала: первым салютует младший по рангу и на каждый выстрел младшего старший должен ответить своим выстрелом. Так в результате длительной эволюции сложились основные правила морского церемониала, которыми сегодня руководствуются все государства мира. Не претерпев существенных изменений за последние сто лет, он существует и в наши дни, а его особенности отражены в Морских и Корабельных уставах флотов различных стран, неизменно уделяющих порядку отдачи флотских почестей большое внимание. Например, аргентинские правила военно-морского церемониала 1962 г. состоят из 298 статей, бельгийский соответствующий регламент 1958 г. — из 103 статей, а устав военно-морской службы Эфиопии 1963 г. — из 122 статей. Серьезное место военно-морским церемониям уделяет и наш Корабельный устав ВМФ.

На протяжении всей истории флотского церемониала предпринимались неоднократные попытки выработать единые международные требования по выполнению его ритуалов. Но как ни велико было стремление государств к единообразию подобных правил, в полной мере добиться этого не удалось. Военно-морской церемониал во флотах разных государств и сегодня имеет свои особенности. Однако в силу вековых традиций сложились и действуют некие общепризнанные нормы, регламентирующие объем и порядок оказания военно-морских почестей при нахождении военных кораблей в открытом море и в иностранных водах (портах). К ним, в частности, относятся салюты выстрелами и флагом, а также отдание почестей должностным лицам (личные салюты).

Как и военные моряки на берегу, корабли в море отдают честь друг другу. Как мы уже знаем, этот обычай пришел из седой старины и существовал почти за сто лет до создания нашего регулярного флота. Но, несмотря на свою древность, многие из этих обычаев сохранилось и сегодня.

При встречах в море военных кораблей, идущих под Военно-морским или Государственным флагом нашей страны, в момент, когда штевни судов поравняются, на корабле низшего ранга или находящегося под флагом (брейд-вымпелом) младшего (подчиненного) первыми играют особый сигнал, так называемое «Захождение». Услышав его, все, кто не занят службой и находится на верхней палубе, поворачиваются лицом к проходящему кораблю, принимая положение «смирно», а офицеры, мичманы и старшины сверхсрочной службы прикладывают руку к головному убору, отдавая воинскую честь. В ответ тотчас же на корабле высшего ранга или корабле, находящемся под флагом (брейд-вымпелом) старшего начальника, также играют «Захождение», и его личный состав выполняет точно такие же действия. После расхождения кораблей на старшем корабле первыми играют сигнал «Исполнительный» (отбой), а затем этот сигнал играют на младшем корабле.

При встрече военных кораблей одинакового ранга или идущих под флагами (брейд-вымпелами) равных должностных лиц сигналы «Захождение» и «Исполнительный» на

обоих кораблях играются одновременно. Такое отдание чести кораблями в море производится от восхода до захода солнца и в случае, если расстояние между ними не превышает двух кабельтовых.

При встрече в море корабля военно-морского флота с транспортными и промысловыми судами нашей страны и невоенными судами иностранных государств если они салютуют нашему кораблю приспусканием кормового флага, то по команде вахтенного офицера им отвечают однократным приспусканием Военно-морского флага на одну треть длины флагштока. При этом флаг медленно приспускается и так же медленно поднимается.

Встреча должностных лиц на кораблях — обычай еще более древний, чем отдание кораблями чести друг другу. Такой ритуал известен еще со времен египетских фараонов и римских императоров. С развитием мореплавания он, естественно, не раз менялся и сегодня в разных флотах мира имеет некоторые отличия, хотя принципиально идентичен.

Вот какой церемониал встреч предусмотрен сегодня в нашем флоте. При встрече Президента, премьер-министра, министра обороны, Главнокомандующего Военно-Морским Флотом и других высоких должностных лиц, перечисленных в Корабельном уставе ВМФ и прибывающих к борту на катере (корабле), играют сигнал «Захождение», когда катер приблизился на расстояние двух кабельтовых. На верхней палубе (на соединениях подводных лодок и кораблей 3-го и 4-го рангов — на причале или стенке) по сигналу «Большой сбор» выстраиваются экипаж корабля, почетный караул и оркестр. Командир корабля (на флагманском корабле соединения кораблей — его командир) сам встречает названных выше лиц и при их входе на нижнюю площадку трапа подает команду «смирно». Одновременно оркестр исполняет «Встречный марш», а затем командир корабля отдает рапорт по такой форме: «Товарищ адмирал флота! Экипаж крейсера „Киров“ для встречи построен. Командир корабля капитан 1-го ранга Иванов». В эту минуту корабельный вымпел спускают и поднимают флаг данного должностного лица.

При его сходе с корабля на катер подают команду «смирно», а при отваливании катера от борта играют «Захождение». Сразу же флаг должностного лица спускают и вновь поднимают вымпел.

При входе этих лиц на корабль с берега и сходе на берег «Захождение» не играется.

Ритуал встречи должностных лиц, прибывающих на корабль, определен Корабельным уставом Военно-Морского Флота.

Особое место среди ритуалов флотского церемониала занимает международная традиция Салюта наций в 21 выстрел. Он окончательно сформировался в начале XIX в. и сегодня представляет собой торжественную форму отдания чести нации, государству при входе военного корабля в иностранный порт, объявленный салютующим, а также на рейд или при проходе мимо иностранных крепостей, также объявленных салютующими, и в других случаях, предусмотренных программой визита. Узаконен был этот салют в русском флоте так. В Морском уставе 1853 г. записано: *«По приходе на иностранный рейд... салютуется крепости при подъеме флага той державы на грот-брам-стеньге 21 выстрелом...»*. Почему же салют производился именно двадцатью одним выстрелом?

Еще в давние времена, приближаясь к водам иностранных государств, военный корабль поочередно разряжал свои пушки выстрелами, демонстрируя, что прибыл с мирными намерениями. Постепенно это вошло в традицию — подходя к иностранному порту, производить салют из пушек. Число же выстрелов обычно связывается с количеством пушек на фрегатах, так как во второй половине XVIII — начале XIX в. именно они чаще всего посещали иностранные порты. Сорокапушечный фрегат производил салют орудиями одного борта, что и составляло 20 выстрелов. В таких случаях ему отвечали береговые батареи или суда, стоявшие на рейде. Поскольку требовалось отвечать выстрелом на выстрел, появилась необходимость как-то обозначить конец салюта. И было принято, что его завершает то же самое орудие, которое салютовало первым, — для этого и производился 21-й по счету выстрел...

Вот как описывал очевидец начало официального визита боевых кораблей нашего Черноморского флота в Турцию в 1958 г.: «Когда советские корабли вышли на траверз Леандровой башни, раздалась команда: „Большой сбор. Приготовиться к Салюту наций“. В считанные секунды весь свободный от ходовой вахты личный состав корабля занял свои места

на обращенном к берегу борту. На правом фланге — духовой оркестр, затем почетный караул, офицеры, старшины и матросы по подразделениям в белоснежной форме одежды. Замер безукоризненно ровный строй, на мачте — сигнал „Исполнительный“, поднятый „до половины“. Звучит команда: „Государственный флаг Турецкой Республики поднять!“. Корабельный оркестр исполняет Государственный гимн Турции, затем Государственный гимн СССР под аккомпанемент Салюта наций. С турецкого берега дают ответный салют таким же числом выстрелов».

Перед производством орудийного салюта на грот-стеньге (фор-стеньге) в развернутом виде медленно поднимают иностранный государственный флаг, и с его подъемом «до места» следует первый выстрел. После окончания Салюта наций флаг опускается. С первым же выстрелом оркестр начинает исполнение Государственного гимна страны визита, а вслед за ним через одну-две минуты — Государственного гимна нашей страны. Окончание салюта должно совпадать с окончанием исполнения гимнов.

С первым выстрелом (залпом) салюта личный состав корабля принимает положение «смирно», а офицеры, мичманы и сверхсрочнослужащие, кроме того, прикладывают руку к головному убору, отдавая воинскую честь.

По возможности Салют наций выполняется не менее чем из двух орудий. Ответ на него должен последовать равным числом выстрелов. В иностранных портах и на рейдах ответные салюты могут производиться как военными кораблями, так и береговыми батареями, специально предназначенными для салютов. Первым Салют наций всегда производит прибывающий военный корабль. В портах (на рейдах) все салюты выстрелами (кроме торжественных) производятся в период от подъема до спуска флага.

Морской церемониал и в наш рациональный век не утратил своего былого значения. Настоящие моряки, преданные такой романтичной, такой прекрасной и по форме и по сути морской службе, видят в нем одну из морских традиций, украшающих повседневный корабельный быт.

Тот, кто сам слышал, и не раз, завораживающе протяжные звуки флотского горна, исполняющего мелодию сигнала «Повестка» или «Захождение», кто видел, как они исполняются, сможет ли когда-нибудь забыть их? Только мудрому человеку, тонко понимающему душу моряка и истинную красоту морской службы, могла прийти в голову счастливая мысль соединить все это воедино: море, корабль, флаг, грохот салютующих пушек и звуки горна.

Итак, все воинские ритуалы пронизаны не только духом осознания своего воинского долга, но и подлинной красотой. Надо помнить, что стародавние и всегда молодые флотские ритуалы — наше бесценное достояние. И как любую драгоценность, их надо всячески оберегать и приумножать.

ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ!

Издавна, пытаясь представить себе облик пенителей морей, люди наделяли особыми качествами тех, кому судьбой доверено было управление судном. «В кормчем, суда стремящем, нет ни лжеца, ни труса», — писал Луиш ди Камоэнс, португальский поэт эпохи Возрождения. Скученность, однообразная пища без разносолов — галеты да солонина, — адова работа на реях высоченных мачт, а главное, тягостная неизвестность — таков был удел моряков прошлых эпох. Но страх и уныние укрощались, если моряков вели в бурный простор такие

мореплаватели, как Колумб, Магеллан, Кук, Крузенштерн, Беринг, Лазарев, Беллинсгаузен, Головнин, — да мало ли славных имен знает история освоения Мирового океана!

Человека, облегченного тяжелой капитанской ответственностью, всегда почитали за знания, твердость духа и волевой характер.

Вспомним хотя бы плавание Христофора Колумба. Три его корабля — «Санта-Мария», «Пинта» и «Ниньа» — в августе 1492 г. вышли из испанского порта Палос с намерением во что бы то ни стало открыть путь в Индию. Водоизмещение флагманского корабля было всего 237 т, а двух каравелл и того меньше: «Пинты» — 167, а «Ниньи» — немногим более 100 т. Что же было в распоряжении капитанов этих утлых суденышек, чтобы обеспечивать мореплавание и знать свое место на океанском просторе? А вот что: примитивные угломерные приборы-градштоки, называвшиеся тогда «посохами Иакова» и служившие для измерения высоты светил над горизонтом, а еще — песочные часы и весьма несовершенные магнитные компасы. Широту места по измеренной высоте Полярной звезды или Солнца в полдень мореплаватель определить еще как-то мог, но определить долготу из-за отсутствия в ту пору точных часов-хронометров было невозможно.

Прошел месяц плавания. Минула неделя второго, а земли все не было видно. На кораблях царило напряжение. Однако вопреки трудностям и опасностям, несмотря на все страхи и огромный риск плавания в неведомое, команды каравелл исправно выполняли свои обязанности. Но в самое последнее время моряков стали одолевать сомнения: завершится ли благополучным исходом их рискованное предприятие? На борту флагманского корабля обстановка стала угрожающей. Долгая неизвестность трудного пути измотала нервы людей. Команда судна не давала адмиралу покоя, требуя возвращения на родину и даже угрожая мятежом. Колумб как мог успокаивал дрогнувших, обещая тому, кто первым увидит землю, выплатить лично от себя, помимо официально объявленного вознаграждения, дополнительную награду и подарить шелковый камзол.

11 октября адмирал измерил высоту полуденного солнца и рассчитал широту места — корабли находились вблизи Северного тропика. Спокойствие Колумба передалось людям, которые с надеждой глядели вдаль, надеясь увидеть землю. Адмирал и сам долго вглядывался в безбрежный океанский простор и вдруг громко, чтобы услышали все, сказал: «Завтра увидим землю!».

Трудно сказать, чем руководствовался великий мореплаватель, произнося эту фразу. Возможно, это была интуиция, либо увидел он что-то необычное в поведении морских птиц или заметил новые оттенки в цвете забортной воды. Однако слова его оказались пророческими. Ранним утром 12 октября 1492 г. с «вороньего гнезда» — наблюдательного поста на фок-мачте «Пинты» — раздалось долгожданное: «Тьерра! Тьерра!» («Земля! Земля!»). Кричал Родриго де Триана, один из членов пестрой команды отчаянных парней Колумба. Открывшиеся берега были островом Сан-Сальвадор Багамского архипелага. Этот день и считается официальной датой открытия Америки.

Быстрая оценка обстановки и мгновенная реакция — качества, необходимые любому руководителю. Но особенно они должны быть присущи капитанам судов, командирам боевых кораблей, деятельность которых постоянно проходит в быстро меняющихся, порой непредсказуемых условиях. Скажем, только что светило яркое солнце, а океан был тих, как лесное озеро. И вдруг сильный ветер погнал свинцовые тучи и неизвестно откуда сорвавшиеся пенистые валы принялись раскачивать корабль. Ветер в считанные секунды превратился в невидимого, но реального противника, и вы словно ощущаете его упругое тело, не дающее открыть дверь на верхнюю палубу или вдруг наваливающееся всей мощью, чтобы прижать к переборке и отнять у вас дыхание. Гигантские водные бугры чередуются с огромными провалами. Так и кажется, что вот-вот разверзнутся океанские хляби и поглотят все, что есть на поверхности. Ведь порой даже большие тяжелые современные корабли едва справляются с волной и ветром. В такие минуты невольно задумываешься: а как же они, наши отважные пращуры, переходили бурные моря и океаны на крохотных своих каравеллах, бригах и шлюпах? Ответ один — морякам тех времен было присуще величайшее мужество. И среди них всегда находился один человек, готовый и способный в кризисную минуту принять единственно правильное решение и уберечь корабль от беды. Это, конечно, капитан!

Со временем корабли становились все более совершенными, а опыт предшествующих поколений мореплавателей давал человеку навыки противостояния стихии, умение успешно бороться и со льдами, и со штормами. Но океан безжалостен и многообразен в проявлениях своего норова. Даже теперь он иной раз побеждает моряков, и в большинстве случаев такое происходит не из-за несовершенства техники и судов, а из-за слабой подготовки экипажей и иных капитанов к плаванию в экстремальных условиях.

«Корабли все хороши , — говорил писатель-маринист Джозеф Конрад, — *но они не совсем таковы, какими их хотят видеть люди. У них свой собственный характер — они поддерживают в нас чувство самоуважения благодаря тому, что их достоинства требуют от нас большого искусства, а их пороки — выносливости и отваги...»* . Конрад отождествляет корабли с живым существом: *«Из всех живых существ на земле и на море одни лишь суда не обманешь пустыми претензиями на доблесть, не заставишь их примириться с бездарностью капитанов»* . Конрад безусловно прав — только мастерство и, опыт моряков позволяют выявить все возможности корабля. Суда, судоводители и экипажи должны взаимно дополнять друг друга, составляя цельный, гармоничный организм. Если подобная неразделимость достигнута, корабль проживет долгую и славную жизнь, никогда не подводя экипаж в море, даже в самых тяжких испытаниях.

Обязанности капитана российского корабля были впервые весьма обстоятельно изложены в петровском Морском уставе. В Книге Третьей им посвящена первая глава — «О капитане». Прежде всего из нее следует, что уже в то далекое время должность командира корабля считалась особой и высокоответственной. Подчеркнув, что капитан должен быть почитаем на своем корабле, яко губернатор или комендант в крепости, петровский устав определял его многочисленные обязанности и права. Особое внимание было уделено задачам командира в бою. Во всех последующих морских уставах русского военного флота, как и в ныне действующем Корабельном уставе Военно-Морского Флота, эти обязанности неизменно уточнялись и дополнялись. Постепенно военный корабль как боевая единица занял в системе обороны нашей Родины вполне определенное и важное место. В наше время его боевой потенциал составляют не только мощное вооружение, но и современная энергетика, многообразная техника, обученный экипаж, от мастерства которого зависит использование возможностей корабля. Это и обусловливает необычно широкий диапазон обязанностей его командира. Достаточно сказать, что перечень командирских обязанностей занимает в Корабельном уставе ВМФ более двух десятков страниц.

Первейшей обязанностью командира является поддержание корабля в состоянии боевой и мобилизационной готовности. Командир несет ответственность за выполнение кораблем всех поставленных перед экипажем боевых задач, за правильное и эффективное применение оружия и умелое использование технических средств, за оборону и защиту корабля в любых обстоятельствах.

И все-таки техническая готовность корабля — только полдела. Основой успеха в бою являются высокие морально-боевые качества матросов, старшин, мичманов и офицеров. Командир должен играть главную роль в воспитании боевой стойкости личного состава. Писатель-маринист Леонид Соболев во время войны в одной из своих статей так определял ее значение: «Стойкость означает способность отдельного воина сохранять волю к победе до последнего вздоха, несмотря на перевес сил врага, несмотря на кажущуюся или действительную безвыходность положения. Стойкость в морском бою, где трудно провести грань между обороной и наступлением, выражается в стремлении вести бой так, чтобы нанести кораблю противника удар, несмотря на потери в людях, несмотря на пробоины, на пожары, на выход из строя оружия. Корабль, потерявший стойкость сопротивления, превращается в беззащитную мишень. Наоборот, корабль, огрызающийся до последнего момента, может и при превосходстве противника не только сохранить себя на воде, но и одержать победу».

Примером стойкости для всех членов экипажа должен быть командир. Его личная стойкость проявляется в индивидуальных способностях умело управлять кораблем в бою, ловко маневрировать под огнем противника, грамотно применять оружие и использовать все технические средства, со знанием дела руководить экипажем в ходе боя, помня, что одна неверная команда может привести к поражению.

В море, особенно в условиях скоротечного боя, командир должен быть готовым к любым неожиданностям и точно знать, что и как в каждом конкретном случае предписывается делать уставом и боевыми наставлениями Он должен знать каждый параграф, каждую статью Корабельного устава. Ведь в критическую минуту опасности, возникшей в плавании, а тем более в стремительно развивающемся современном морском бою листать документы, выискивая там рецепты возможных действий, времени не будет. Тот, кто не прочувствовал сердцем этой простой истины и заранее не понял ее смысла, на мостике не удерживается. Нельзя с опозданием убеждаться в мудрости и справедливости уставных требований. Это чаще всего приносит офицеру бесчестье и гибель.

К боевым качествам командира корабля необходимо отнести хладнокровие и смелость, расчетливость и дерзость, высокую морально-психологическую устойчивость и физическую выносливость.

Одним из главных качеств командира является умение вдохновить свой экипаж, вселить в сознание всех моряков веру в победу. Успешнее всего в этом случае действует его личный пример. В петровском Морском уставе говорилось: **«В случае бою должен капитан или командующий кораблем не токмо сам мужественно противу неприятеля биться, но и людей к тому словами, а паче дая образ собою, побуждать, дабы мужественно бились до последней возможности, и не должен корабля неприятелю сдавать, ни в каком случае, под потерянней живота и чести»** .

Когда в разгар сражения «Варяга» с японской эскадрой пронесся слух, что командир крейсера убит, Руднев, узнав об этом, в окровавленном, но застегнутом на все пуговицы мундире поднялся на мостик. «Братцы, я жив! Целься вернее!» — раздалось с мостика. И экипаж с новой силой продолжал отбивать атаки японцев.

Насколько важны для командира корабля перечисленные качества, говорят многочисленные примеры боевой истории кораблей ВМФ в годы Великой Отечественной войны.

10 августа 1941 г. внешнюю линию дозора, наиболее удаленную от береговых батарей, размещенных на входных мысах Кольского залива, занимал сторожевой корабль «Туман». Грозное название «сторожевой корабль» мало соответствовало реальным боевым возможностям этого суденышка — это был вчерашний рыболовный траулер, мобилизованный по случаю войны и вооруженный двумя небольшими пушками. Командовал «Туманом» старший лейтенант Л. Шестаков. Несмотря на молодость и недолгий воинский стаж, его командирский талант с началом боевых действий ярко проявился. Шестаков превосходно управлял кораблем. Ему были свойственны трезвая, всесторонняя оценка обстановки, умение принять правильное и обоснованное решение, бесстрашие и твердость при выполнении своих намерений и приказов командования. Подвиг «Тумана» нашел отражение в литературе и живописи. Но там преобладали патриотические мотивы события, а мы коснемся поведения командира в бою и проявленных при этом его профессиональных качеств.

Несмотря на дымку, сигнальщик «Тумана» на большой дальности обнаружил корабли противника, опознав в них три эскадренных миноносца. Командир корабля повел сторожевик под прикрытие батарей береговой обороны, но эсминцы настигли тихоходный «Туман» и открыли по нему артиллерийский огонь. Шестаков дождался, когда враг подошел на дистанцию стрельбы его 45-мм орудий, развернулся для боя и вступил с гитлеровцами в поединок. Кадровый офицер, к тому же уже достаточно обстрелянный (до назначения на «Туман» он сражался с врагом в должности помощника командира малого охотника), Шестаков не предавался иллюзиям об исходе начавшегося боя. Но во всем его поведении, в уверенных и четких командах не было и тени растерянности. Глядя на командира, под стать ему вела себя и команда «Тумана». За бортом от разрывов снарядов кипела вода, моряки глохли от стрельбы и грохота разрывов, задыхались и слепли в едком дыму пожаров. Но каждый матрос и офицер знал свое дело и исполнял его уверенно, сноровисто. Можно было подумать, что происходит дуэль равноценных противников. Лишь когда крен «Тумана» достиг таких размеров, что стрелять стало невозможно, заменивший погибшего командира лейтенант Л. Рыбаков, сам раненный, приказал оставшимся в живых покинуть корабль. «Туман» погиб в том неравном бою, дав всему флоту пример стойкости, мужества и мастерства.

Мы часто говорим сегодня, что командир корабля является главной фигурой во флоте. Но мало быть назначенным на эту должность и «занять место» на мостике. Адмирал П. С. Нахимов говорил, что лишь тогда военный моряк может достигнуть совершенства, исполняя свою должность, если *избранной специальности отдает себя до конца, без остатка* . И далее: *«Надо полюбить ее, чтобы не только досконально изучить, но и жить ею, двигать вперед, совершенствовать и передавать свои знания и опыт другим»* . Занимая высокое положение командира корабля, говорил П. С. Нахимов, *необходимо быть верным сыном своего народа, все силы, а если надо — и жизнь посвятить пользе и славе любимой Родины* .

Следуя этому завету, необходимо вспомнить и другой — русского флотоводца и ученого адмирала С. О. Макарова: *«Дело командира — составить имя своему кораблю»* . Этим прекрасным правилом Степан Осипович руководствовался всю свою жизнь. Он прославил отечественный флот и громкими победами в бою, и славными научными открытиями. Не случайно имя корвета «Витязь», которым командовал С. О. Макаров, начертано на фронтоне международного Океанографического музея в Монако. А всемирно известный легендарный ледокол «Ермак» свои первые походы в высокие широты Арктики совершил под руководством С. О. Макарова — инициатора и руководителя его постройки.

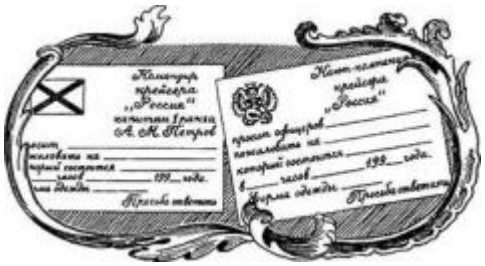
Многие офицеры русского и советского военно-морского флота своими славными делами «составили имя своему кораблю». Разве приобрели бы широкую известность пакетбот «Святой Павел», линейный корабль «Ростислав», шлюпы «Диана», «Надежда», «Нева», «Восток» и «Мирный», линейный корабль «Азов», бриг «Меркурий», пароходо-фрегат «Владимир», крейсер «Варяг», миноносец «Стерегущий», крейсер «Аврора» и многие другие корабли, если бы не командовали ими такие выдающиеся флотские офицеры, как А. И. Чириков, В. Ф. Лупандин, В. М. Головнин, И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский, Ф. Ф. Беллинсгаузен, М. П. Лазарев, А. И. Казарский, Г. И. Бутаков, В. Ф. Руднев, А. С. Сергеев, Е. Р. Егорьев? Разве приобрел бы мировую славу крейсер «Очаков», если бы 15 ноября 1905 г. на нем не был поднят сигнал: «Командую флотом. Шмидт»? Возможно, осталась бы в тени и подводная лодка «Пантера», если бы ее командир А. Н. Бахтин 31 августа 1919 г. не потопил у о. Сескар новейший английский эсминец «Виттория».

Десятки кораблей военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны стали Гвардейскими и Краснознаменными; среди них «Красный Кавказ», «Красный Крым», С-56, С-13 и др. Это произошло и потому, что их командиры А. Н. Петров, Г. И. Шедрин, А. М. Гущин, В. Н. Ерошенко, А. И. Турин, А. И. Маринеско, П. Д. Грищенко, И. И. Фисанович, И. Е. Сидоренко, Е. Б. Ефет, А. М. Матиясевич, В. Н. Алексеев, М. А. Грешилов и десятки других проявили личный героизм, воспитали прекрасные экипажи и, говоря словами петровского Морского устава, дая образ собою, побуждали их мужественно биться до последней возможности.

Офицерам военно-морского флота, которым выпали честь и счастье командовать новейшими современными кораблями, еще предстоит прославить их. Но уже сегодня имена многих командиров неразрывно связаны с названием своих кораблей, ставших известными всему флоту.

Боевые корабли ВМФ созданы для самых сложных океанских плаваний, для успешных действий в любой обстановке. Но какими бы ни были совершенными боевые корабли наших дней, главным двигателем на них был и остается человек. А центральной фигурой во флоте был, есть и будет командир корабля. Только им — смелым, решительным, беспредельно преданным Отечеству — покоряются моря!

«КАЮТ-КОМПАНИЯ ПРОСИТ...»



Еще в начале XVIII в. на кораблях британского флота в кормовой их части, над ахтерлюком, где всегда хранились запасы провизии и вина, находилось большое помещение, в которое выходили двери офицерских кают. Оно называлось «вордроб», что в переводе с английского означает «платяной шкаф». В вордроб складывали ценные трофеи, захваченные на судах-призах. Когда трофеи отсутствовали, помещение служило офицерскому составу столовой. В конце XVIII в массовый захват призовых судов прекратился, и это помещение, переименованное в «вордрум» («кают-компанию»), стало местом общего столования офицеров. Под таким названием оно осталось во флоте и сегодня. Один из законодателей корабельных порядков британского «нэйви»[62], первый лорд адмиралтейства Джервис Джон, объявил кают-компании не просто помещениями столовых, а местом собрания офицеров.

На кораблях нашего военного флота кают-компания с общим столом появилась в середине XVIII столетия. До этого слуги офицеров, по большей части из числа собственных крепостных, как умели, готовили пищу своему барину, толкаясь и переругиваясь в тесном судовом камбузе, жалуясь друг на друга и ссоря своих господ. Кроме того, у офицеров побогаче и пища была получше, а это невольно раздражало менее состоятельных. Чтобы положить конец подобным отрицательным явлениям, и было повелено учредить на кораблях кают-компании.

К сожалению, мы очень мало знаем о полной опасностей службе и быте наших моряков в эпоху парусного флота. Наиболее ярко этот исторический период осветили русские писатели К. М. Станюкович, автор «Морских рассказов» и повести «Вокруг света на „Коршуне“, и И. А. Гончаров, создавший цикл путевых очерков „Фрегат «Паллада“. На этом фрегате была кают-компания, расположенная, как и велел старый морской обычай, в корме корабля.

В эпоху парусно-парового флота на судах всех типов — фрегатах, корветах, клиперах, а позже и на крейсерах — эти помещения, по существу, были однообразны и мало чем отличались от кают-компании парусника, на котором путешествовал И. А. Гончаров.

С появлением во второй половине XIX в. броненосных кораблей и возникшей при этом необходимостью с особой рациональностью сберегать каждый метр полезной площади, помещения кают-компаний во многом потеряли свой традиционный нарядный вид, а кое-где сменили и месторасположение — в первую очередь на легких крейсерах и эскадренных миноносцах.

В истории отечественного флота кают-компанией называлось также и сообщество офицеров-моряков одного корабля, которых сплачивали общие интересы, морские обычаи и традиции. Кают-компания, по сути, была коллективом единомышленников, посвятивших себя общей цели — защите Отечества. Этот взгляд на кают-компанию в какой-то мере отражен и в ныне действующем Корабельном уставе ВМФ, также рассматривающем ее как объединение офицеров, а не только как помещение для столовой. Кают-компания на корабле, указано в нашем уставе, *«должна служить местом тесного общения офицеров и культурным центром, способствующим воспитанию офицеров, выработке единых взглядов на вопросы ведения морского боя, боевой подготовки и организации службы корабля»* .

Великие русские флотоводцы адмиралы Ф. Ф. Ушаков, М. П. Лазарев, П. С. Нахимов, С. О. Макаров, размышляя о роли корабельной кают-компании, придерживались общего взгляда:

---

[62] Navy (англ.) — военно-морской флот. — Прим. авт.

сплоченность и единство кают-компании — это наглядное выражение дисциплины флота в целом, а традиции и обычаи — ее фундамент. Подобный дух и царил всегда в кают-компаниях наших боевых кораблей, где взаимоотношения строились на глубоком уважении младших к старшим, преклонении перед их опытом и боевым мастерством.

По установившемуся морскому обычаю, офицеры в кают-компаниях рассаживались за столом строго по старшинству. Во главе стола был старший офицер, по правую руку от него — следующий по рангу офицер, по левую — старший инженер-механик. Затем шли старшие специалисты и далее, также по старшинству в воинских званиях, младшие специалисты, вахтенные начальники, вахтенные офицеры[63] и механики. Такое размещение создавало атмосферу уважительности и субординации, выделяло «старший» и «младший» (как тогда было принято говорить, «баковый») концы стола. Все это позволяло старшему офицеру чувствовать опору в застольных разговорах в лице старших специалистов. И ныне места в кают-компании столь же строго распределяет старший помощник командира.

Особой заботой старшего офицера, считавшегося, по флотским законам, хозяином корабельной кают-компании, было создание среди офицеров особого микроклимата, установление там, как когда-то говорили, Esprit de Corps (духа корпоративности). По мнению известных русских адмиралов, эта сплоченность во многом обеспечивала победу в любом бою, успешное решение самых трудных задач, поставленных перед кораблем.

Жизнь кают-компаний в эпоху парусного флота и вплоть до революции в основе своей покоилась на обычае видеть в начальнике начальника только на службе, а в кают-компании и вне службы он был только старшим товарищем. Старший офицер на палубе всегда «господин капитан 2-го ранга» или «господин старший лейтенант», внизу же — «Иван Иванович», «Иван Петрович», и считалось совершенно невозможным обращаться к нему иначе. Происходило это потому, что корабль для истинного моряка был домом, но домом, имеющим две половины, строго разграниченные морским обычаем, а именно палубу, где моряк всегда на службе, и кают-компанию, где он всегда дома. Это разграничение, присущее только флоту, обусловило и ряд неписанных правил жизни кают-компании. Так, например, считалось дурным тоном говорить за обеденным столом о службе, считалось бестактным делать выговоры и вообще все то, что не принято в хорошей семье. И только в случаях крайней необходимости старший офицер или даже старший в чине делал их в форме, диктовавшейся обстоятельствами. Чаще всего — традиционным способом, как, например: «А не поговорить ли нам лучше о пряниках» или «Заткните фонтан красноречия, мичман» и т. п., что обычно вызывало улыбки, и провинившийся без обид ставился на место. Очевидно, и в кают-компаниях современных кораблей нашего военно-морского флота должна быть создана атмосфера демократизма без плац-парадного обращения по воинскому званию или по должности и фамилии, должно возродиться уважительное обращение по имени и отчеству старших к вчерашним выпускникам и доверительное — молодых офицеров к своим наставникам. Это пробуждает обостренное чувство равной ответственности за корабль, за общее дело коллектива, понимание необходимости твоей службы для экипажа, стремление не уронить его честь. В этом корабельном центре общения каждый должен иметь право поговорить на любую тему, высказать свое мнение, услышать точку зрения командира, а командир в свою очередь сможет узнать, чем живут и что думают его подчиненные. Только в таких условиях на кораблях нашего флота будет витать дух товарищества, о котором неустанно заботились передовые адмиралы Российского флота как об основе победы в бою.

В современных условиях дух товарищества приобретает еще большее значение. И в формировании его главная роль отводится старшему помощнику командира корабля. Неспроста морской устав во все времена объявлял председателем кают-компании, ее хозяином старшего офицера. *«Первенствующим лицом в кают-компании* , — говорится в действующем ныне Корабельном уставе ВМФ, — *является старший помощник командира корабля...»* . На должность старшего помощника командира корабля, его первого заместителя, хранителя и

63 На кораблях дореволюционного военного флота вахтенный офицер являлся помощником вахтенного начальника. — Прим. авт.

ревнителя морских традиций, должны назначаться офицеры с обязательным учетом черт характера и, если угодно, особой любви и преданности корабельной службе и флоту. Мудра старая морская поговорка: *«Каков старший офицер, такова и кают-компания. Какова кают-компания, таков и корабль»* . Она не потеряла своего глубокого значения и сегодня. Ведь опытному глазу всегда видно, что боевые корабли независимо от их принадлежности к одному классу и типу все-таки в чем-то неодинаковы. Есть корабли поистине образцовые, есть просто нормальные, а случается, чего греха таить, повстречать и такие, на которых постоянно что-то не ладиться, которые всегда числятся в отстающих. Чаще всего — поверьте моему немалому опыту — это корабли, на которых старшие помощники — случайные люди, попавшие на эту высокую должность по причине просчета старших начальников.

В былые времена командир экипажа рассылал приглашения посетить корабль, которые всегда начинались словами: *«Кают-компания крейсера „Минин“ просит...»* или *«Командир и кают-компания крейсера „Минин“ просят...»* .

И сегодня, как в давние годы, командир корабля, приглашая гостей, повторяет: «Кают-компания крейсера... просит...».

Считая одной из главных задач своей государственной политики создание сильного военного флота, Петр I вложил немало сил в подготовку грамотных и квалифицированных моряков, следил за тем, чтобы они были хорошо вооружены и экипированы всем необходимым. Но вместе с этим Петр I обращал большое внимание на то, чтобы офицеры армии и, особенно, флота были обучены «галантным манерам». Царский указ 1720 года (Петр I стал императором в 1721 году) предписывал флотским офицерам «красное вино пить из зеленых кубков, а белое — из светлых». Еще задолго до официального появления кают-компании на кораблях 1-го и 2-го ранга Российского флота имелись наборы отличной столовой и винной посуды, «дабы не ударить лицом в грязь, буде придется принимать иностранных гостей».

Составной частью этих наборов, изготовлявшихся бессчетными купеческими мануфактурами, были, естественно, стеклянные стаканы — малопрозрачные, темно-зеленого бутылочного тона, которые расписывались эмалевыми красками, и более дорогие, декорированные тонкой гравировкой прозрачные бесцветные кубки Императорского хрустального и стекольного завода. Вся эта посуда во время штормов билась в неимоверных количествах, ибо зафиксировать ее гладкие формы на столе было почти невозможно. Правда, помогла русская смекалка: моряки во время качки застилали столы мокрыми скатертями (это применяют и сейчас), однако круглые по форме стаканы и кубки скатывались со стола и бились даже в этом случае. От удручающих трат казну избавил один из мастеров Императорского стекольного завода, который изготовил первый в России граненый стакан. Апробацию новшества российский император произвел самолично, откушав из него полынной водки. Он нашел, что «стакан осанист и по руке в пору». От своих нынешних собратьев первый русский граненый стакан отличался большой вместимостью, толстыми стенками и зеленоватым оттенком. Возможно, это обстоятельство привело к тому, что в народе, несмотря на постоянное обновление разговорного языка, водка сохраняла за собой былинное название зелена вина — что ни налей в такой стакан, все в нем казалось зеленым. Но главным достоинством этого стакана была его высокая прочность: даже при падении со стола на палубу он очень редко разбивался.

За четыре последних года жизни Петра в России было произведено около 13 тысяч граненых стаканов, примерно столько же, сколько было отлито пушек. Однако с борта корабля этот сосуд сошел на сушу и начал свое триумфальное шествие по России лишь после открытия в 1756 году Гусевского хрустального завода, специализировавшегося на массовом, по тогдашним представлениям, производстве сортовой стеклянной посуды. С тех пор, меняя цвет, размер, форму и количество граней (оно колебалось от 8 до 20, неизменно оставаясь четным), граненый стакан стал столь же неотъемлемым символом нашей жизни, как и его традиционное содержимое. Насколько естественно и гармонично вписался этот сосуд в нашу жизнь! И в горе и в радости живет он вместе с нами, помогая отметить все самые важные события жизни — от рождения ребенка до последнего тоста за упокой души! Но главное — это то, что длительное время он оставался неотъемлемой составной частью посуды кают-компаний на кораблях (особенно на подводных лодках) советского Военно-Морского Флота.

...Время рыночных реформ вписало в историю русского граненого стакана печальные страницы. Он снят с производства. Все реже его можно увидеть на сервированном столе в кают-компании корабля российского флота. А жаль! Ведь несмотря на большой тоннаж современных надводных боевых кораблей и подводных лодок, в штормовом море по-прежнему качка беспощадно сбрасывает со стола кают-компании посуду, и в первую очередь, круглые тонкостенные стаканы. Так, может быть, есть смысл реабилитировать граненый стакан, одобренный самим Петром I, и восстановить одну из добрых традиций, непосредственно связанных с кают-компанией русского корабля?

ХОЗЯИН ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ

Великий Гоголь когда-то писал: *«...нет слова, которое было бы так замашисто, бойко, так вырывалось бы из-под самого сердца, так бы кипело и живо трепетало, как метко сказанное русское слово»* . Наиболее выразительно «русское слово» звучит в пословицах.

Богат пословицами и военно-морской флот. Сочиняют их о корабле, о командире, о боцмане, о рулевом, о лоцмане, о матросе... Но о боцмане пословиц, пожалуй, придумано больше, чем о любом другом корабельном специалисте. Вот лишь некоторые: *«Каков боцман, таков и корабль»; «Нужда заставит, и боцман добрым станет»; «У плохого боцмана и хорошие снасти плохи»; «На боцманской дудке флот держится»; «Самый длинный конец на корабле — цепочка боцманской дудки: везде матроса найдет»; «Каков боцман, таковы и матросы»; «Если боцмана бросает в жар, значит, матросы работают с прохладцей»* .

Даже из этого неполного перечня вырисовывается круг обязанностей, да и некоторые черты характера, присущие человеку, находящемуся на этой должности.

Впервые на кораблях русского военного флота боцман появился при Петре I. Эта должность «пришла» к нам из голландского флота, где она так и именовалась: *bootsman* (от *boot* — лодка, судно, и *man* — человек). Морским уставом 1720 г. были определены обязанности боцмана, сводившиеся, в основном, к тому, что *боцман смотрит над такелажею, канатами, галсами и хохотами и над протчею такелажею корабельною, чтобы, все было исправно* . И еще ему предписывалось *иметь в своем хранении якори, анкарь, штоки и буи. Должен приказывать спленсывать канаты и класть в удобном месте, встаскивать якори и привязывать к ним буйропы, довольной длины* .

Шли годы, и обязанности боцмана усложнялись и возрастали по объему. В Морском уставе 1872 г. было указано: *«Боцманы, по своему служебному положению, имеют старшинство перед всеми чинами унтер-офицерского звания, как строевыми, так и нестроевыми, на корабле. Боцман должен знать имена унтер-офицеров и матросов; их способности в морском деле, наблюдать за их поведением и подавать собою пример точного исполнения всех служебных обязанностей»* .

А обязанностей этих стало много. Боцман был *...обязан знать в точности: производство всех такелажных работ, правила подъема тяжестей, постановку рангоута, уборку якорей, все касающееся до вооружения корабля, компас, управление рулем и парусами, производство артиллерийских учений, все постановления устава об обязанностях нижних чинов на корабле, порядок исполнения всех корабельных расписаний* . Этим же Морским уставом определялось, что *боцман должен находиться при производстве всех важнейших работ, случающихся на корабле. В продолжение всей кампании боцман каждое утро осматривает рангоут и оснастку и о состоянии их рапортует к восьми часам утра вахтенному начальнику. Он повторяет этот осмотр после каждого крепкого ветра или сильного шквала и после того, как корабль нес*

усиленные паруса .

Уже в ту далекую пору боцмана образно называли хозяином верхней палубы. И по сей день сохранилось во флоте это крылатое выражение. Занимавший на корабле промежуточное положение между матросами и офицерами, боцман был в экипаже незаменимой фигурой — от него зависели и дисциплина, и обучение новичков, и эффективность действий команды при управлении парусами в бою и походе. На российских кораблях дисциплина была строгой, и боцман, случалось, орудовал не только цепочкой, на которой с его шеи свисала дудка, но и могучим кулаком. Вспомним хотя бы боцмана Щукина, Нилыча, как называли его старые матросы, красочно изображенного русским писателем-маринистом К. М. Станюковичем в рассказе «Матросский линч». Один его облик вселял в молодых матросов страх: *«...коренастый, приземистый, пучеглазый человек лет пятидесяти, с кривыми ногами, обветрившимся красным лицом цвета грязной моркови и с осипшим от ругани и пьянства голосом»* . Был он большим мастером в ругательном жанре и неистощим в «вариациях» с перебором всего бегучего и стоячего такелажа, которыми он услаждал слушателей во время приборки на клипере. Нилыч часто давал волю рукам, зная, что молодые матросы побоятся жаловаться на него. И действительно, на вопрос старшего офицера о происхождении синяка под глазом молодой матрос Ефимка, вытянувшись в струну, застенчиво отвечал: «Зашибся, ваше благородие!».

Боцманы, подобные Щукину, были, разумеется, не только мастерами виртуозного сквернословия и любителями распускать руки. Они в совершенстве знали службу, содержали российские военные корабли в изумительной чистоте и исправности и потому устраивали командира и офицеров, которые на многое закрывали глаза. Вместе с закатом эпохи парусного флота исчезли с кораблей и боцманы вроде Нилыча. Шло время, менялся флот, вступали в строй новые корабли, на их палубы поднимались новые команды. Но и сегодня боцман, как и встарь, по нескольку раз в сутки обходит родной корабль: «Все в порядке на палубе?». Ничто не укрывается от его «всевидящего ока», зорко смотрит он за тем, «чтоб все было исправно».

МОРСКОЙ ПОРЯДОК

Если люди хотят подчеркнуть образцовую чистоту, высокую организованность, с их языка невольно срывается привычное выражение «Морской порядок!». Оно неразрывно связано с жизнью на корабле. Во все времена у всех народов моряки славились своей щепетильной аккуратностью — необходимым качеством для людей, проводящих полжизни на корабле — в тесноте кубриков, кают и служебных помещений.

В Англии корабль относят к женскому роду и слово ship — корабль, заменяется местоимением she — она. Как знать, быть может, этот языковой феномен произошел потому, что корабль исстари любит постоянно содержать себя в чистоте.

В соответствии с распорядком дня перед подъемом Военно-морского флага, перед обедом, ужином и вечерней проверкой для поддержания образцовой чистоты и порядка каждый экипаж производит так называемые малые приборки: удаляет воду или снег с верхней палубы, снимает пыль и влагу с механизмов, приборов и устройств, вентилирует помещения, моет загрязненные участки, подметает кубрики, каюты и палубы, выносит мусор, чистит и смазывает металлические предметы вооружения корабля.

Раз в неделю, в субботу, сразу же после завтрака экипаж производит большую приборку. Малые приборки, как правило, сухие, а большая — обязательно мокрая. Если в первом случае пыль и грязь просто вытирают, то во втором — смывают водой с мылом, во внутренних помещениях даже горячей. Большая приборка занимает гораздо больше времени, чем малая.

После большой приборки весь корабль блестит и сверкает не только палубой, медью, краской, но и матросскими белоснежными форменками и гладко выбритыми щеками. Вот это и есть истинный морской порядок, традиционно поддерживаемый со времен основания регулярного Российского флота на всех кораблях нашей страны.

Многие выдающиеся русские флотоводцы требовали чистоты и аккуратности на кораблях наравне с искусством мореплавания. В первом русском Морском уставе, 1720 г., поддержанию чистоты на кораблях было уделено большое внимание. *«Корабль, — указано в этом уставе, — надлежит чистить и мыть и открывать окна, и о том смотреть караульным офицерам. Корабли надлежит чистить и мыть по вся дни и между палубами открывать окна так часто, как время позволит. Снаружи и поутру, и ввечеру корабль должен обметен и вымыт быть. Во время стояния на якоре также места, где бараны, птицы и протчая живность, надлежит чистить всякий день дважды при боцмане или другом караульном унтер-офицере и всего надлежит смотреть над ними караульным офицерам под вычетом жалованья за каждое преступление»*.

Адмирал Михаил Петрович Лазарев — русский флотоводец, мореплаватель и исследователь — в составленной им в 1829 г. «Инструкции вахтенным начальникам» большое внимание уделял поддержанию постоянного порядка и чистоты на кораблях эскадры Балтийского флота, находящейся в Средиземном море: *«В поддержание вахты своей, ежели в порте, предписывается господину вахтенному лейтенанту наблюдать, чтобы верхняя палуба была как можно чиста и на рострах все порядочно уложено... снасти были бы все вытянуты, порядочно закреплены и уложены; вымпел и флюгарка всегда бы были оправлены, и флаг поднят до места... медь на шканцах, кофель-нагели и другие железные вещи вычищены; гальюн всегда скачен и чист; швабры вымыты и развешены по сделанным для того леерам, за бортом или с марсов и салингов никаких снастей бы не висело, равно как и каболок на выбленках и других снастях; как руслени* (площадки по борту парусных судов. — В. Д.), *так и весь корабль обметаем через каждые 4 часа»* . Далее в «Инструкции» были подробно описаны обязанности вахтенного начальника на якоре и на ходу по поддержанию корабля «в должном порядке».

Флотоводец и ученый, вице-адмирал Степан Осипович Макаров любил говорить, что корабль — это дом моряка, а дом всегда должен содержаться в чистоте *...ибо в этом показатель его боеготовности*. И моряки свято выполняли эту заповедь. Безупречная чистота на русских военных кораблях постоянно поддерживалась даже в самых сложных условиях плавания.

Привычка поддерживать образцовые чистоту и порядок настолько прочно вошла в сознание матросов, что даже после бунта на броненосце «Князь Потемкин Таврический» состояние корабля не изменилось в худшую сторону. Впоследствии начальник порта Констанца капитан Негру, побывавший на борту броненосца, рассказал журналистам, что матросы «Потемкина» были предупредительно вежливы, встретили и проводили прибывших с надлежащими почестями, что корабль чист и опрятен, а внешний вид матросов отменный.

Командир русского стационера[64], военного транспорта «Псезуапе», стоявшего в Констанце, также посетивший «Потемкин», докладывал главному командиру Черноморского флота вице-адмиралу Г. П. Чухнину: *«...на корабле я застал полный порядок и соблюдение всех установленных ритуалов. Я был поражен морской культурой, особенно когда в связи с засвежевшей погодой мою шлюпку доставили в порт на буксире парового катера броненосца...»*.

Современные военные моряки, традиционно поддерживая свой корабль в образцовой чистоте, тем самым выражают свою любовь к нему. Каждый флотский офицер заботится, чтобы его корабль выглядел лучше и наряднее других кораблей соединения. Вот почему в офицере-моряке с годами вырабатывается привычка, подходя к своему кораблю, окинуть борта и надстройки пытливым взглядом. Не свешивается ли с борта какая-нибудь снасть, как стоит часовой у кормового флага, не запуталось ли его полотнище вокруг флагштока? Раз в сутки на

---

64 Стационер — судно, постоянно находящееся на стоянке (на станции) в каком-либо иностранном порту. — Прим. авт.

катере или шлюпке старший помощник командира и боцман обязательно обойдут корабль, стоящий на рейде или у пирса. Регулярно осматривает все жилые и служебные помещения командир корабля — главный ревнитель морского порядка. Так уж повелось во флоте!

Выдающийся русский ученый-кораблестроитель академик Алексей Николаевич Крылов говорил: «Корабль должен быть грозным для противника, но красивым по архитектуре и удобным для жизни экипажа».

Корабли нашего флота всегда выгодно отличались от военных кораблей других стран не только традиционной чистотой. Прежде всего это красота пропорций и форм, выраженных в соотношении длины к ширине, круто скошенных форштевнях, изящных обводах корпусов, гармонии надстроек, мачт, рационально размещенного оружия. Стремление отечественных кораблестроителей придать красоту каждому военному кораблю традиционно и связано с желанием привить военному моряку горячую любовь к своему морскому дому. Прекрасную архитектуру наших кораблей, чистоту и образцовый порядок, отличную выучку экипажей отмечает каждый, кто побывал на них во время деловых заходов или визитов в иностранные порты. Вспомним, как в один из июньских дней 1953 г. балтийский крейсер «Свердлов», покинув базу, взял курс на запад. Он шел в Портсмут для участия в международном военно-морском параде по случаю коронации британской королевы. К моменту подхода «Свердлова» к Спитхэдскому рейду там уже стояло около трехсот военных кораблей всех флотов мира.

Кому из военных моряков не знакомо чувство волнения и гордости за родной корабль, когда он на виду у экипажей других судов выполняет сложный маневр! А ведь здесь за входившим на рейд советским крейсером пристально наблюдали тысячи иностранных «морских волков», которые по действиям экипажа «Свердлова» станут судить о морской культуре и флотской выучке всех наших моряков.

Задача была непростой — предстояло поставить корабль на якоря способом фертоинг в строго назначенной ему точке. Выполнение этого маневра требует от личного состава большого умения, исключительной выучки и смекалки. Для постановки крейсера на якорь способом фертоинг в английском флоте отводится один час двадцать минут.

Но вот над притихшим рейдом раздается команда: «Отдать правый якорь!». Слышится характерный грохот вытравливаемой якорной цепи и всплеск за бортом — правый якорь отдан. Через небольшой промежуток времени отдан и левый якорь. На палубе никаких хождений, личный состав замер в строю. В настороженной тишине рейда звучат лишь четкие команды командира баковой команды да видно, как лихо работают матросы, уверенно выполняя команды. Вот уже якорные цепи расклепаны и их концы заведены в фертоинговую скобу. Прошло всего двадцать минут после отдачи правого якоря, как с мостика уже доносится команда: «Подвахтенные вниз!». Это значит, что постановка на якорь закончена.

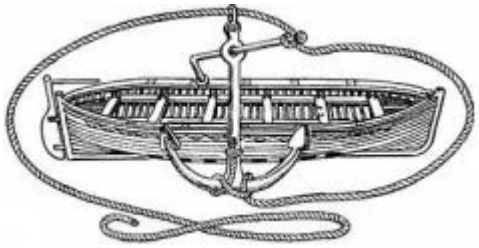
Хозяева рейда, английские моряки, были просто поражены слаженностью и четкостью работы моряков «Свердлова». Тем более что до начала визита крейсера в английских газетах появились небылицы о низкой морской выучке русских моряков. Их успех был тем более поразителен, что все другие военные корабли затратили на это значительно больше времени, чем даже полагалось по британским нормативам. Шведский крейсер «Гета Лайен», прибывший днем раньше, к моменту прихода «Свердлова» на Спитхэдский рейд все еще никак не мог встать на отведенное ему место. Французскому крейсеру «Монкальм» на заводку фертоинговой скобы понадобилось около двух часов, а американскому крейсеру «Балтимора», вставшему на якорь, через несколько минут пришлось его выбирать, так как он проскочил отведенное ему место. При втором заходе на «Балтиморе» свыше двух часов слышалось громыхание цепей — никак не могли американцы закончить эту сложную постановку на два якоря. Вот что писала о «Свердлове» пресса: *«Бросается в глаза прекрасный внешний вид крейсера, его превосходная покраска. Белые обвесы придают советскому кораблю особую нарядность. Не будет преувеличением сказать, что он лучший корабль на Спитхэдском рейде. Но более всего импонирует всем личный состав „Свердлова“. На корабле все безупречно одеты и, главное, вежливы. В общем, царит морской порядок!»*.

В книге «Фарватерами флотской службы» адмирал флота Г. М. Егоров пишет: «Хотя стало уже банальным варьировать известное изречение К. С. Станиславского о том, что театр

начинается с вешалки, не могу не вспомнить о нем и не трансформировать его в морской вариант: визит кораблей в любую страну начинается со швартовки. И не только потому, что швартовка знаменует собой их прибытие. Дело в том, что именно по швартовке судят о квалификации гостей, об их морской выучке».

Адмирал флота вспоминает, как в ноябре 1974 г. советские эскадренные миноносцы «Бойкий» и «Жгучий» прибыли в Осло на празднование 30-летия освобождения Северной Норвегии от фашистских оккупантов. На подходах к Осло разыгрался шторм. Ветер достигал ураганной силы, сопровождался снежными зарядами. Несмотря на очень сложные погодные условия, корабли вошли в порт точно в назначенное время и мастерски ошвартовались. По этому поводу министр обороны Норвегии, которому Г. М. Егоров нанес визит, удивленно спросил, как смогли корабли в такой ураган войти в порт и успешно ошвартоваться. Адмирал флота с улыбкой ответил: «Мы привыкли выполнять намеченные планы». То же самое повторилось и при визите учебного корабля «Смольный» и эсминца «Жгучий» во французский порт Шербур в конце мая 1977 г. На подходе к порту поднялся шквальный ветер, но он не смог помешать нашим кораблям войти в сравнительно тесную гавань. Командиры наших кораблей, проявив незаурядное мастерство, вовремя лихо ошвартовались в отведенном месте. Все находившиеся в порту экипажи были просто поражены морской выучкой русских моряков. Чистота, морской порядок, высокая культура, вежливость, дисциплинированность, интеллект — все эти слова многократно встречаются на каждой странице «Книги посетителей», которые хранятся на кораблях, побывавших в дальних странах. Граждане разных государств и континентов единодушны в своих оценках.

МОРСКОЙ УЗЕЛ



Однажды в море случилась беда. Моряк-подводник по неосторожности оказался за бортом в ледяной воде. Пока корабль подошел к нему, сил у него уже не оставалось. Товарищи бросали спасательные концы, но они ложились неудачно. Когда же матрос все-таки сумел поймать линь, он не мог удержать его в руках. И тогда привычным движением подводник опоясал себя концом, но затянуть узел сам не смог — закоченевшие пальцы не слушались, и он безнадежно махнул рукой товарищам. Они потянули, узел «взялся» и уже надежно удерживал моряка до самого подъема на палубу. Не сосчитать, сколько случаев в истории мореплавания связано с обычным морским узлом. И каждый раз за этим стояла чья-то судьба, а то и судьба целых экипажей. Оттого, наверное, во флоте даже в век электроники и ядерных двигателей сохранилось уважительное отношение к морскому узлу.

Не спешите утверждать, что вязать узлы — это просто. Заметим сразу: для морской практики не годятся те испытанные соединения, которыми мы пользуемся в быту для завязывания шнурков и веревок. Морской узел — «конструкция» особая. В нем сочетаются простота и надежность. Они быстро вяжутся и легко — одним рывком — развязываются. Этим морской узел принципиально отличается от известного гордиева узла.

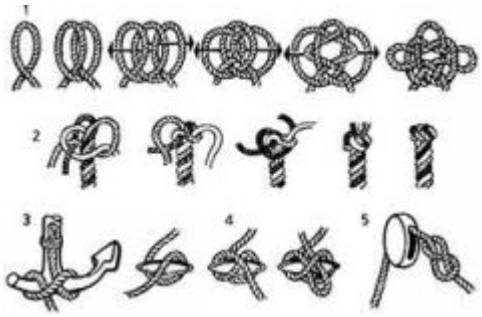
Согласно древнегреческой легенде, фригийский[65] царь Гордий привязал ярмо к дышлу телеги настолько запутанным узлом, что развязать его оказалось невозможным. Предсказание

---

65 Фригия — историческая область в северо-западной части Малой Азии, в X—VIII вв. до н. э. здесь образовалось царство со столицей Гордион. Расцвет царства — VII — 1-я половина VI в. до н. э. В VI в. до н. э. завоевано лидийцами. С царями Фригии Гордием и Мидасом связаны популярные легенды. — Прим. ред.

оракула гласило, что развязавший узел получит господство над миром. По преданию, Александр Македонский в 334 г. до н. э. в ответ на предложение распустить узел разрубил его мечом (отсюда разрубить гордиев узел — принять быстрое и смелое решение запутанного и сложного вопроса). Предсказание оракула, как известно, почти исполнилось: Александр Македонский, завоевав территории персидской державы Ахеменидов[66], вторгся в Среднюю Азию, в Индию и покорил земли до рек Яксарт (Сырдарья) и Инд, создав крупнейшую мировую монархию древности.

Но вернемся к морским узлам. В отличие от гордиева узла или любого узла, используемого нами в быту, морской узел достаточно потянуть за свободный кончик, чтобы он легко раздернулся, как говорят моряки, хотя перед этим он выдерживал многотонное усилие. Специалисты подсчитали, что морская практика предусматривает до четырех тысяч крепежных операций на основе существующих нескольких десятков морских узлов.



Морские узлы: 1. Вязание топового узла. 2. Изготовление простого кнопа. 3. Буйрейный узел. 4. Крепление бакштагов на утку. 5. Узел «восьмерка».

Вот лишь некоторые названия морских узлов: прямой, рифовый, беседочный, двойной беседочный, шкотовый, брам-шкотовый, буйрепный, выбленочный, гачный, двойной гачный, констриктор, боа-констриктор (от лат. «удав»), или затяжной, удавка, калмыцкий, плоский, сваечный, стопорный, шлюпочный, кошачьи лапки, бочечный, рыбацкая восьмерка, рыбацкий штык, задвижной штык, ступенчатый, фламандский, хирургический, задвижной, или выбленочный, штык, штык со шлагом, простой штык и даже пьяный узел с двумя затягивающимися петлями (используется по смысловому назначению — для усмирения не в меру разгулявшихся моряков вместо наручников).

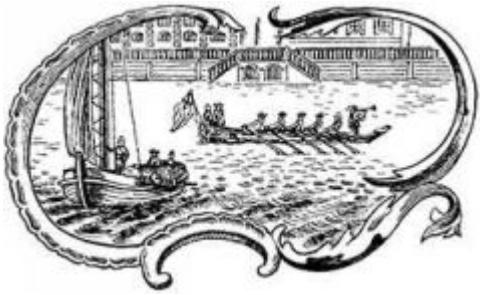
Хорошо подготовленный боцман на парусном корабле Российского флота мог вязать самые сложные узлы в считанные секунды. Не отставали от него и старослужащие матросы, работавшие с парусами и снастями бегучего такелажа. С закатом эры парусного флота некоторые слишком торопливые умы поспешили объявить боцманское ремесло безвозвратно устаревшим. Но вот уже прошло полтора столетия, как мы расстались со старым парусным флотом, а морской узел, как и прежде, верой и правдой служит флотскому люду. И не только на надводных кораблях, но и на подводных лодках, где, как известно, нет ни мачт, ни бегучего такелажа, да и само плавание проходит все время под водой. И тем не менее ни один командир атомохода без канатов и тросов в море не выйдет. Не с чем потом будет швартоваться. Да и в океане случись что — без линя, каната, троса не обойтись, а значит — и без узла.

Словом, узел — штука серьезная. И не только потому, что согласно нормам техники безопасности он должен выдерживать четырнадцатикратную нагрузку. Здесь, как говорится, все понятно: требования есть требования. Но вот некоторые патриоты морского дела, проведя научные исследования, пришли к выводу, что изобретение узла значило для флота больше, чем изобретение колеса для всего прочего транспорта. И наверное, они от истины недалеки. Ибо сегодня повсюду во флоте, куда ни кинь взгляд, используются морские узлы.

---

66 Ахемениды — династия древнеперсидских царей в 558—330 гг. до н. э. Основатель династии — царь Кир. — Прим. авт.

ПЕТРОВСКИЙ ЯХТ-КЛУБ



Создавая сильный Балтийский флот, Петр I много думал над тем, чтобы привить своим подданным любовь к морскому делу, к хождению на гребных и парусных судах. Понимая, что одними указами этого не добиться, он принял остроумное решение — не строить через Неву мостов. А так как новая столица — Петербург — вся была изрезана притоками Невы и каналами, то жители ее поневоле вынуждены были приниматься за строительство лодок и более крупных парусно-гребных судов для перевозки грузов.

4 июля 1710 г. царь повелел интенданту И. Потемкину смотреть, *«чтобы всех чинов люди, которые в Петербурге обретаются, во время ветра ездили Невою-рекою на судах парусами»* . Однако владельцев гребных и парусно-гребных судов было мало. Поэтому в начале 1718 г. на берегу Фонтанки в Санкт-Петербурге, против Летнего сада, была сооружена Партикулярная верфь[67], состоявшая в ведении того же Потемкина. Верфь предназначалась для содержания в исправности находящихся в личном пользовании горожан небольших судов, а также для строительства яхт, буеров, вереек и рябитов.

Буер представлял собой небольшое одномачтовое судно с косыми парусами; верейка — остроносую двух— или четырехвесельную лодку; рябит — небольшой ялик для разъездов по Неве. Назначая Потемкина хозяином верфи, царь не ошибся в выборе — он оказался деятельным человеком и хорошим организатором. Строительство судов шло споро и качественно.

Это позволило Петру I начать массовое приобщение жителей столицы к морскому делу или, как бы сказали сейчас, к водному спорту.

Уже во второй половине 1718 г. Петром розданы были от казны важнейшим учреждениям, высокопоставленным и, как тогда говорили, «достаточным» жителям Петербурга *«безденежно в вечное потомственное владение»* более 140 различных мелких парусно-гребных судов со всеми принадлежностями. При этом ставилось одно условие — владельцы сами должны были их чинить и по износу строить новые, еще большие, но уже за свой счет. *«И не только он, но и его потомки и наследники его»* .

Суда эти составляли так называемый *«Невский или буерный флот»*, который имел своего командующего, свой флаг и устав. Командующим был назначен тот самый Потемкин, которого Петр в свое время обязал следить, чтобы всех чинов люди во время ветра *«ездили Невою-рекою на судах парусами»*; остряки из числа владельцев яхт и лодок тотчас нарекли Потемкина званием «Невский адмирал».

Каждое воскресенье все суда по пушечному выстрелу собирались в установленном месте для тренировки в управлении парусами. В основном учения проводились в дни, когда Неву рябили небольшие волны, чтобы люди привыкали управлять судном в наиболее сложных условиях плавания. Под командой «Невского адмирала» владельцы судов часа два или три занимались экзерциями, то есть упражнялись в эволюциях. Не прибывшие или не приславшие за себя своих людей подвергались большому штрафу. Для придания

---

67 В XVII—XVIII вв. все суда, входящие в соединение, кроме флагманского корабля, назывались «партикулярными». Впоследствии так стали называть торговые суда. В данном случае — верфь для строительства гражданских судов небольшого водоизмещения. — Прим. авт.

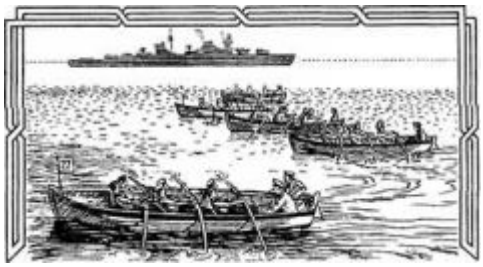
торжественности и праздничности занятиям на воде в шести местах города в такие дни поднимали флаги расцвечивания, хорошо видные отовсюду.

Ежегодно Петр I устраивал так называемые *морские гуляния*, которые проходили очень весело. В дни этих праздников Петр I предпринимал плавания к Кронштадту и Шлиссельбургу.

За все свое царствование Петр так и не разрешил построить ни одного моста в Петербурге.

Невский флот просуществовал до 1770 г. и явился прообразом возникших позже яхт-клубов. Он привил любовь к морскому делу тысячам людей. Однако первым официально зарегистрированным яхт-клубом считается основанный в 1720 г. в Ирландии Водный клуб гавани Корка, объединявший 25 яхтсменов. В России первым яхт-клубом был Санкт-Петербургский императорский яхт-клуб, основанный в 1846 г. На его месте расположился нынешний яхт-клуб Балтийского морского пароходства в Петрограде. Крупнейшими известными ныне яхт-клубами на территории бывшего СССР являются Олимпийский парусный центр в Таллинне (где в 1980 г. проходила XXII Олимпиада), Центральный яхт-клуб Ленинградского облсовпрофа и Парусный центр в г. Сочи. Всего в стране было свыше 1000 яхт-клубов, принадлежащих добровольным спортивным обществам, ведомствам и организациям. Эти общественные организации, объединявшие любителей парусного спорта и предоставлявшие условия для эксплуатации яхт, совершенствования спортивного мастерства яхтсменов, обеспечивали их участие в соревнованиях и дальних спортивных плаваниях. Комплекс яхт-клуба включает в себя защищенную от ветра и волн гавань, судоподъемные средства, эллинги или площадки для зимнего хранения яхт, мастерские для мелкого ремонта судов, парусов, здание с помещениями для администрации, учебными классами, кают-компанией и т. п. Кроме администрации, руководящей хозяйственной деятельностью яхт-клуба, из числа членов избирается совет или правление яхт-клуба, которые, согласно утвержденному уставу, управляют учебной и спортивной работой, распределением яхт и т. п.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА КОРАБЛЯ



Большинство кораблей ВМФ имеют на борту шлюпки. Шлюпки — это общее название малых беспалубных судов, которые составляют шлюпочное вооружение корабля, но иногда применяются и в боевой обстановке. На кораблях их используют в самых разнообразных случаях: для сообщения с берегом и другими судами; при промывке или окраске бортов, промерах глубин, водолазных и других работах на воде; для завоза швартовов, а также становых и вспомогательных якорей, транспортировки различных грузов; оказания помощи терпящим бедствие судам или человеку, оказавшемуся за бортом; при подрыве плавающих мин; высадке десанта; для доставки разведывательных групп и спасения личного состава при гибели корабля.

С давних пор командиры кораблей уделяли самое пристальное внимание содержанию шлюпок в полной готовности к их немедленному использованию. По внешнему виду шлюпки и ее команды, по умению моряков управлять шлюпкой под парусом и на веслах можно безошибочно судить о корабле, к которому она приписана. Издавна шлюпку на флоте считали, образно говоря, визитной карточкой корабля.

Легкие быстроходные гребные шлюпки с транцевой кормой и шестью-восьмью распашными веслами, служившие для разъездов офицеров (так называемые гички), до начала XX в. всегда были особой гордостью командиров кораблей. Любой уважающий себя адмирал, даже при наличии на борту корабля уже появившихся паровых катеров с медными

надраенными дымовыми трубами (носивших по этой причине ироническое название «самоваров»), всегда предпочитал им белоснежную гичку. Команды этих узких и несколько удлиненных шлюпок состояли из самых крепких и выносливых гребцов. Любо-дорого было смотреть, как эти молодцы лихо откидывались назад, чтобы сделать очередной мощный гребок. В полной тишине, повинуясь лишь дирижерским движениям рук и корпуса старшины, гичка птицей летела от корабля к кораблю по синей глади рейда, оставляя за собою нежный белопенный кильватерный след. Неизгладимое впечатление оставляло это яркое зрелище. А когда у кого-либо из особо старательных гребцов весло не выдерживало и ломалось, находившийся в гичке высокий начальник непременно поощрял усердного матроса «полтиной на водку». Такова была традиция.

Чтобы можно было легко распознать, какому кораблю принадлежит пересекающая рейд шлюпка, циркуляром начальника штаба флота шлюпкам присваивались флюгарки — круглые, с деревянной окантовкой знаки особой расцветки, — располагавшиеся снаружи в носовой части обшивки и на транце с обоих бортов. Флюгарки имели индивидуальный рисунок для каждого корабля в отдельности. Шлюпка, идущая под парусом, чуть ниже Военно-морского флага, поднимаемого в верхней части задней шкаторины фока, держит и флюгарку в виде маленького флажка с тем же рисунком, что и на деревянных бортовых флюгарках. Тем же циркуляром каждой шлюпке для связи с нею по специальной упрощенной сигнальной книге («Шлюпочной сигнальной книге») присваивается цифровой позывной: он накрашивается на ткань вместе с номером шлюпки и пришивается к парусу-фоку.

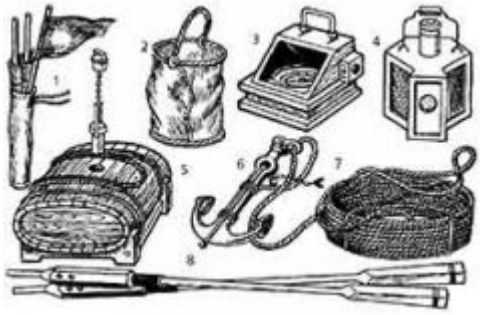
Корабельные шлюпки (их во флоте еще называют ялами) всегда считались прекрасным средством физического воспитания экипажей. Хождение на веслах вырабатывает ловкость, настойчивость, выносливость. Хождение в шлюпке под парусами развивает чувство моря и ветра, бесстрашие, наблюдательность, глазомер. А участие в дальних шлюпочных походах способствует успешному формированию у молодых моряков волевых и командных качеств, столь необходимых им.

Великие русские флотоводцы Ф. Ф. Ушаков, М. П. Лазарев, П. С. Нахимов, С. О. Макаров считали ял лучшим средством начального обучения молодых офицеров и гардемарин управлению маневрами корабля. Шлюпка и сегодня является необходимой принадлежностью не только кораблей и частей ВМФ, но и военно-морских учебных заведений.

В зависимости от класса корабля на нем по штату имеется строго определенное число гребных и парусно-гребных морских корабельных шлюпок. В военно-морском флоте используются следующие разновидности шлюпок: баркасы (имеющие от 14 до 22 весел); катера (рабочие 10—18-весельные и легкие — 10—14-весельные); шести-, четырех— и двухвесельные ялы: «шестерки», «четверки» и «тузики», как их ласково называют моряки.

Сложна и своеобразна технология изготовления этих небольших деревянных суденышек, лишь мастера-ветераны знают ее секреты. Поэтому, например, когда встал вопрос о капитальном ремонте крейсера «Аврора», заказ на постройку авроровских баркасов, катеров и вельботов (точно таких, какими когда-то был оснащен корабль) получил именно Сосновский судостроительный завод на реке Вятке, который давно занимается изготовлением деревянных судов.

Каждый настоящий моряк обязан уметь ходить на шлюпке под парусом и на веслах. Умение управлять ею — первый шаг к искусству управлять любым кораблем, потому что ял — по существу, сам по себе — миниатюрный корабль. На нем есть весла, парус, а иногда и подвесной мотор. Шлюпка имеет небольшой якорь весом до 50 кг — дрек, с якорным канатом — дректовом, — анкерок с пресной водой, шлюпочный компас, «Сигнальную книгу», трехцветный фонарь и множество других принадлежностей, необходимых в море. Все они расположены в определенных, или, как говорят моряки, штатных, местах — там их можно всегда быстро найти.



Снабжение шлюпки: 1. Флажки семафорные и ответный вымпел. 2. Ведро парусиновое. 3. Компас шлюпочный. 4. Фонарь 3-цветный. 5. Анкерок. 6. Якорь (дрек). 7. Якорный канат (дректов). 8. Весла вальковые.

Многочисленные случаи из богатой практики мореплавания показывают, какие огромные возможности таит в себе крохотное суденышко-шлюпка. Вот лишь один пример. На английском паруснике «Баунти», которым командовал лейтенант В. Блай, когда корабль в апреле 1789 г. находился вблизи берегов Таити, вспыхнул бунт. Команда возмутилась жестокими порядками на корабле, которые установил командир «Баунти». За малейшую провинность матросов избивали «кошкой-девятихвосткой»[68]. После двадцати пяти ударов этим, по существу, средневековым орудием пытки наказанный часами не приходил в сознание и долго был вынужден лежать на животе, пока не заживала спина, исполосованная вздувшимися гноящимися рубцами. Еще более тяжким наказанием было заковывание в кандалы. А еще — отсидка под арестом на шлюпке, буксируемой за кораблем, и «килевание», когда наказуемого привязывали к тросу и протягивали под водой от одного борта до другого. Такое наказание нередко оканчивалось смертью матроса. Все это и привело к мятежу. Блая бросили в шлюпку и вместе с матросами, оставшимися верными своему долгу, отправили на все четыре стороны. Правда, бунтовщики дали им немного воды и провизии, а также секстан и карту.

Лейтенант Блай был опытным моряком, и шлюпка сорок одни сутки продержалась в океане, пройдя 3618 миль, пока не достигла о. Тимор. Сейчас, конечно, уже нет надобности в подобных далеких переходах на шлюпке, но пример этот красноречиво говорит, на что она способна в умелых руках. Ну а дальние шлюпочные походы в учебных целях и сегодня являются необходимым и обязательным пунктом учебных программ высших военно-морских училищ.

У многих, конечно, может возникнуть вроде бы и правомерный вопрос: а нужна ли шлюпочная практика в век ракетно-ядерных океанских флотов? Хотя флот действительно изменился, но море-то осталось прежним! И только сильные и мужественные люди, как и раньше, смогут противостоять стихии. И где же, если не в шлюпке, можно воспитать профессиональные морские качества? Потому в программы обучения курсантов высших военно-морских училищ включена морская практика. А во флоте по-прежнему одним из самых популярных состязаний считаются шлюпочные гонки — захватывающий вид спорта и для участников, и для болельщиков.

...На исходном рубеже на всех ялах поставили паруса. Шлюпки приближаются одна к другой, кружат, едва не сталкиваясь, оставляют стартовую линию, чтобы тут же вернуться к ней поближе. Команд на ялах не видно — над бортами темнеют только их синие матросские береты. Лишь изредка слышится пощелкивание паруса или глухой удар волны в борт.

Но вот прогремел пушечный выстрел, заиграл духовой оркестр — гонка шлюпок под парусами началась. Первая шлюпка пересекает линию старта, за ней следуют остальные, постепенно вытягиваясь в одну общую линию. Ветер свежеет, нижние края парусов темнеют от

---

68 Концом (тросом), имевшим девять, шесть или три хвостика. Служил во флоте орудием телесного наказания. — Прим. авт.

брызг. Где-то у горизонта, за выставленным специально буем, ялы разворачиваются и, обгоняя друг друга, устремляются к финишу. Вот головная «шестерка» дошла до буя — здесь экипажи переходят на весла. В считанные минуты спущены паруса, срублена мачта, и вот уже слышны ритмичные, раскатистые команды старшин шлюпок. Весла движутся в такт командам и ритму, который задает загребной.

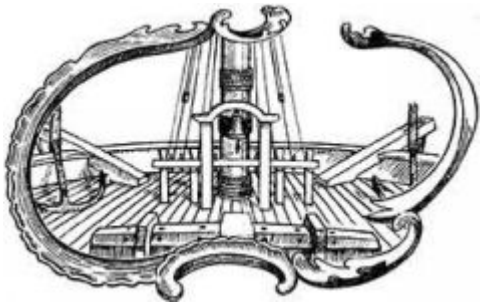
Наконец наступает волнующий момент: первая шлюпка перерезает линию финиша. Снова гремит духовой оркестр.

Весла яла — победителя гонки, а за ним второй и последующих шлюпок взяты «на валек». Командиры «шестерок» прикладывают руки к головным уборам, отдавая воинскую честь.

Когда последняя шлюпка достигает финиша, ее встречают мелодией: «Чижик-пыжик, где ты был?».

Ну а тем, кто впервые поднимает паруса на своем яле и выходит на этой дубовой «скорлупе» в открытое море, пожелаем от всей души традиционное: «Счастливого плавания!».

«СКЛЯНКИ БИТЬ!»



Если присмотреться к гравюрам, украшающим титульные листы старинных морских книг, то на многих из них можно увидеть изображения вещей, не одну сотню лет верой и правдой служивших судоводителям прошлого и помогавших превратить искусство кораблевождения в науку, практически доступную каждому.

Ваш взгляд прежде всего остановится на якоре, правда, не слишком похожем на современные, да и на тот традиционный, давно всем примелькавшийся якорек, который мы привыкли видеть на флотских пуговицах и пряжках матросских ремней. Вы обнаружите здесь и свиток карт, тоже не очень напоминающих те, которыми вы начали пользоваться еще в школе. Увидите и картушку компаса с затейливо разрисованным румбом «Норд», и звездный глобус, и граненую гирьку лота, и сектор ручного лага, и подзорную трубу, и... странное устройство, внешне похожее на две большие бутыли, соединенные горлышками и заключенные в ограду из деревянных реек. Такого прибора сегодня не найти ни на одном судне, разве только в каюте у ревнителя морской старины.

А ведь было время, когда ни один капитан не решился бы выйти в дальнее плавание без такого устройства, служившего для измерения и хранения времени. Проще сказать, это были морские песочные часы.

О часах, достаточно удобных, не слишком тяжелых, сравнительно точных и надежных, столетиями мечтали моряки, пока наконец они не появились в XVI в. Часы существовали издревле. Прежде чем на корабли пришли песочные часы, люди уже давно умели измерять время. Еще египетские жрецы тысячелетия назад обратили внимание на равномерность видимого движения Солнца. Они и придумали сначала примитивные, а потом и более совершенные солнечные часы, которые показывали время с точностью до одной-двух минут. Но такие часы морякам не годились. Во-первых, они «работали» только днем, да притом лишь в ясную погоду. Во-вторых, солнечные часы были стационарным указателем времени, показывавшим, как говорим мы сейчас, лишь «местное время», а корабли-то, как известно, на месте не стоят. Такие часы были для них непригодны.

Позже, во II тысячелетии до н. э., кто-то в Риме обратил внимание на равномерность

падения капель жидкости из прохудившегося сосуда. Цепкий человеческий ум тут же ухватился за это явление, и вскоре появились водяные часы — клепсидра. Хоть точность их была и невелика, но по тем временам она оказалась достаточной.

Однако морякам и водяные часы не годились. Стоило чуть-чуть наклонить клепсидру, и она начинала безбожно врать. При шторме же вода выплескивалась из сосудов и такие часы вообще отказывались работать, ну а мыслимо ли представить себе судно, палуба которого не качается?

Когда на корабли пришли песочные часы, во время качки они вели себя куда более устойчиво. Их можно было закрыть герметически, но показания таких часов от этого не менялись. И моряков они в ту пору вполне устраивали. Довольно быстро на судах песочные часы стали просто незаменимыми. И все-таки, прослужив неполных 300 лет, они навсегда ушли в отставку. Впрочем... Такую великую службу эти неуклюжие часы успели сослужить мореходам, что до сих пор на кораблях флота их вспоминают каждые полчаса.

В России песочные часы во флоте вошли во всеобщее употребление в 1720 г., когда Петр I ввел в употребление свой Морской устав. В ту пору по табелю снабжения на каждый корабль полагались получасовые и четырехчасовые песочные часы. Острые на язык матросы очень скоро окрестили получасовые часы «склянками». Четырехчасовым досталось менее выразительное имя.

Тот же Морской устав разделил корабельные сутки на шесть равных промежутков времени, названных немецким словом *Wacht* — «стража». Матросы быстро переделали его на русский лад. Получилось «вахта». В таком виде это слово и прижилось во флоте.

Корабельные вахты были великим нововведением: до того все назначения на работы и их продолжительность, как и время отдыха, производились на глазок и в конечном счете зависели от воли командира корабля. Теперь же он делил время работы и отдыха, строго основываясь на параграфе устава и показаниях часов. Отстоял матрос четырехчасовую вахту либо отработал положенное время — иди отдыхать. Отдохнул четыре часа — снова заступай на вахту или занимайся судовыми работами. И никаких пререканий, никаких споров о том, кому пришлось больше работать. Возник строгий порядок. И завтрак вовремя, по часам, и обед, и ужин. Одним словом, режим! А где режим и порядок, там и дисциплина. Где дисциплина, там и работа добротнее выполнена. Это стало аксиомой, годящейся как для прошлых времен, так и для наших дней. Сегодня даже представить себе трудно, как плавали корабли, когда не было вахт.

Вот этим-то немецким словом и прозвали четырехчасовые песочные часы. И прочно поселились на юте кораблей «склянки» и «вахты». Казалось, никому и никогда не уступят они своего места и своего назначения. Более того, в конце XVIII в. (то есть на двести с лишним лет позже, чем Х. Гюйгенс создал маятниковые часы) на русских военных кораблях к «склянкам» и «вахтам» прибавились еще одни песочные часы, рассчитанные ровно на час. Важно стояли они все на отведенном для этого месте, и весь экипаж корабля с должным уважением относился к этим стеклянным идолам. Еще бы! Ведь на корабле это был своего рода «храм времени». Специально приставленный для этой цели вахтенный матрос священнодействовал возле склянок, как жрец-хранитель времени.

Наверное, так же внимательно поддерживали пламя в очаге наши далекие предки в те времена, когда люди уже умели пользоваться огнем, но еще не научились добывать его. В то время погасший огонь подчас означал гибель племени.

На корабле остаться без представления о времени не значит, конечно, погибнуть. Но это, безусловно, означает потерю основы порядка и, что еще страшнее, потерю всякого представления о долготе, на которой находится корабль.

В годы, о которых идет речь, уже многие мореплаватели (да и не только моряки) довольно четко понимали, что такое географическая широта и долгота. Зная широту и долготу, люди без труда находили любую точку на карте. И широту умели определять довольно точно, даже находясь в отрыве от берегов. Например, в Северном полушарии для этого достаточно было измерить угол между Полярной звездой и горизонтом. В градусах этот угол и выражал широту места. Имелись и другие способы определения широты, дававшие достаточную для безопасного плавания точность. А вот с определением долготы дело долго не ладилось.

Лучшие умы человечества пытались найти способ определения долготы, который бы

удовлетворил моряков. Еще в начале XVI в. Галилео Галилей трудился над решением этой проблемы. В 1714 г. английское правительство объявило огромную премию тому, кто найдет способ определять в море долготу с точностью до половины градуса. Примерно в то же время в Англии было создано специальное Бюро долгот. Но дело двигалось туго. И это было тем более досадно, что ключ к решению проблемы нашли уже давно — точные часы! Вот и все, что было нужно морякам для точного определения долготы в море. Ведь Солнце совершает свое видимое движение вокруг Земли ровно за 24 часа. За это время оно и проходит все 360 градусов долготы. Значит, за один час светило уходит на запад на 15 градусов. Следовательно, зная разницу между Гринвичским временем[69] (принятым за нулевое) и местным (судовым) временем в любой точке нахождения корабля, можно определить долготу простым расчетом. Но беда заключалась в том, что узнать эту разницу было далеко не просто. Судовое время узнать нехитро: просто нужно точно заметить момент, когда Солнце над кораблем придет в свою высшую точку. А гринвичское время, на первый взгляд, вычислить еще проще: достаточно перед плаванием поставить свои часы по гринвичскому времени и не переводить стрелки. Но в те времена точных астрономических часов (хронометров, как их стали позже называть) не было, а карманные часы, которые уже имелись, ходили очень неточно: одни убегали вперед, другие отставали неизвестно на сколько, а то и вовсе останавливались. И моряки по-прежнему предпочитали пользоваться склянками, не помышляя об определении долготы, достаточно точной для плавания, которое требовало часов с отклонением от истинного времени в доли секунды. Создать такие часы тогда казалось невозможным. Петр I, например, приравнивал попытку определить точную долготу места к потугам изобрести «вечный двигатель» или превратить дешевые металлы в золото, то есть считал это совершенно бесплодным.

Анализируя морские путешествия мореходов средневековья, специалисты обратили внимание, что плавали они, с нашей точки зрения, как-то странно: сначала шли на север или на юг, а уж затем, дойдя до нужной широты, поворачивали на запад или на восток под прямым углом и шли, стараясь держаться достигнутой широты. Подобный метод плавания требовал дополнительного времени, лишних постановок парусов и т. д. Но все же так в море было надежнее, хоть одну из координат — широту — мореплаватель знал точно. Впрочем, подобное плавание тоже не давало полной уверенности, что судно придет в нужную точку. И порой это приводило к курьезам. Так, испанская экспедиция Менданьи де Нейра открыла в 1567—1569 гг. Соломоновы о-ва в Тихом океане. Но ни один мореплаватель позже не мог их найти, пока через два века французская экспедиция Луи Антуана де Бугенвиля не «открыла» вновь «исчезнувший» архипелаг.

Даже когда появились сравнительно точные морские часы-хронометры, определение точной долготы оставалось делом весьма нелегким. Уже в XIX в., когда надо было с максимально возможной точностью определить долготу Пулковского меридиана (это было необходимо для нормальной работы вновь построенной обсерватории), точное время пришлось «везти» на судне из Гринвича. Для этого снарядили целую экспедицию. С кораблей русского флота собрали хронометры. Во всей России их оказалось меньше десятка. А когда с появлением телеграфа проверили принятую долготу Пулковской обсерватории, все-таки оказалось, что долгота была определена не совсем точно.

Но все это было много позже. А в начале XVIII в., при Петре I, ровно в полдень вся тройка песочных часов переворачивалась и, чтобы все на корабле знали об этом, раздавались особые удары в судовой колокол. С этого мига тщательно отмытый, просеянный и просушенный песок в «склянках» вновь начинал пересыпаться из верхних резервуаров в нижние. А матрос — «хранитель времени» настороженно караулил момент, когда опорожнится их верхний резервуар. Когда последние песчинки падали через узкое отверстие между колбами, он мгновенно переворачивал «склянки», и все начиналось сначала. Предельного внимания и бдительности требовала эта операция. Не каждому такую можно было доверить. Недаром в те

---

[69] Гринвич — пригород Лондона, известен астрономической обсерваторией, через которую «проведен» нулевой (Гринвичский) меридиан, от которого ведется счет долгот на Земле. — Прим. авт.

времена во флоте бытовало выражение «сдать под склянку», что означало «сдать под надежную охрану».

Хлопотно и дорого было хранить время на корабле. Для этого приходилось содержать специальных людей. По петровскому указу, старшим над ними был «скляночный мастер», отвечавший за исправное обслуживание часов. Все эти люди не сидели без дела. Каждые полчаса нужно было переворачивать одни часы, каждый час — другие и каждые четыре часа — третьи. А чтобы все на корабле знали, что за ходом времени следят неусыпно и бдительно, точно проделывая все операции, экипаж оповещался звуковым сигналом — ударами в судовой колокол: «били склянку». Самих «склянок», разумеется, никто не бил. Наоборот, как зеницу ока берегли моряки свои хрупкие стеклянные часы, особенно в шторм. Зная суровый норов океана, они заранее найтовили (то есть прочно крепили) все предметы, которые могли сдвинуться с места и повредить их. Сами часы заботливо вставляли в специальные гнезда, обшитые мягким войлоком.

Колокол, в который «били склянки», был небольшой, сантиметров 26—50 высотой. Он появился на кораблях гораздо раньше «склянок». Считалось, что звон этих колоколов отпугивает злые силы, населявшие моря и океаны. Кроме того, уже на заре мореплавания кормчие поняли, что колокол им необходим для предупреждения столкновений с другими судами. Других средств оповещения о себе тогда не было. Тифонов и гудков еще не придумали, тусклый свет судовых фонарей, заправленных маслом, заметить было трудно даже в ясную ночь. Все время жечь факел не будешь, а колокол — он всегда готов к действию, и его звон трудно спутать с чем-либо другим. Он разносится далеко окрест и днем и ночью, да и звук его не вязнет даже в густом тумане. Неудивительно, что именно судовой колокол приспособили, чтобы «отбивать склянки».

В половине первого били один раз в одну сторону колокола. В час производился один двойной удар в обе стороны колокола, у мастеров «отбивать склянки» этот удар получался почти слитным. В половине второго производился один двойной удар и один одинарный, и так далее до конца вахты, прибавляя каждые полчаса по удару в одну сторону. В конце вахты отбивали четыре двойных удара — восемь «склянок», — и все начиналось сызнова. Наступала новая вахта. Заступить на нее, принять вахту одновременно с последним ударом четырехчасовой склянки во флоте всегда считалось признаком хорошего тона и высокой морской культуры. Это и понятно — время на кораблях всегда умели ценить и уважать!

Судовые колокола и сегодня имеются на каждом военном корабле, на всех судах торгового флота. Их отливают из специального «колокольного металла»: сплава меди, олова и цинка. От того, в какой пропорции они заложены в сплав, зависит «голос» колокола. В былые годы особо благозвучными получались колокола, если в сплав, из которого они отливались, добавляли серебро. В наше практичное время, конечно, обходятся без драгоценных металлов. Когда-то для каждого корабля отливали «персональные» колокола с выпуклыми буквами его названия и годом постройки. В наше время на нижней кромке колокола по окружности название корабля гравируется.

На кораблях с давних пор с почтением относились к колоколу. И сегодня, как и сотни лет назад, матросы до блеска начищают судовые колокола и другую, как говорят моряки, «медяшку», имея в виду разнообразные детали из меди. Если колокол содержится в порядке, ясно: флотскую службу на этом корабле несут исправно. Каждые полчаса вахтенный матрос берется за короткую снасть, прикрепленную к «языку» колокола — она называется «рында-булинь», — и отбивает «склянки». Услышав звон колокола, все члены экипажа безошибочно узнают, какое сейчас время и не пора ли им собираться на вахту. Наш Корабельный устав и сейчас сохранил команду: «Склянки бить!». Такова флотская традиция!

В наше время на кораблях имеются тифоны, гудки, ревуны, спикеры и мегафоны, во много раз усиливающие человеческий голос. Есть тут радио и другие средства оповещения судов, находящихся в опасной близости друг к другу. Но корабельный колокол и сегодня не потерял своего первоначального назначения. И когда где-нибудь, например в Английском канале (Ла-Манше), непроглядный туман внезапно упадет на море, на мостик выходит вахтенный офицер и подает команду: Ring the bell!

Между прочим, именно с этой фразы и пошло название, которым российские моряки

«окрестили» судовой колокол.

Создавая регулярный флот, Петр I начал заимствовать термины и команды у иноязычных флотов, «занял» он и эту команду: Ring the bell! («Бить в колокол!»). Офицеры подавали эту команду по-английски, а матросы послушно ее выполняли, не задумываясь о значении слов, и очень скоро на свой лад переделали эту чужеземную команду. «Рынду бей!» — получилось у них по созвучию. Команда привилась во флоте. А так как бить можно кого-то или что-то, скоро и сам судовой колокол стали называть рындой. Строго говоря, это неверно. Во времена парусного флота рындой называли особый бой в судовой колокол. Ежедневно, когда солнце достигало зенита, на корабле трижды отбивали тройные удары, оповещая экипаж, что наступил истинный полдень. Этот троекратный колокольный звон и назывался рындой. Обычай «бить рынду» отжил свой век, и его название перешло к колоколу, который и сейчас иногда называют рындой.

Прослужив на флоте уже не одно столетие, судовой колокол и сейчас несет свою службу на военных и коммерческих кораблях.

Со временем необходимость отмечать время наступления полудня появилось и на берегу, и прежде всего в столице Российской империи — Санкт-Петербурге.

Долгое время считалось, что полуденный выстрел со стены Петропавловской крепости ввел Петр I, но это не так. Впервые эта мысль родилась уже после смерти Петра Великого. Идея сводилась к тому, чтобы дать жителям Санкт-Петербурга возможность точно ставить один раз в сутки стенные или карманные часы, а простому люду — знать, что наступил полдень.

Особенно остро такая необходимость возникла во второй половине XVIII столетия в связи с быстрым развитием торговли и мореплавания. Бой часов с колокольни собора св. Петра и Павла не достигал окраин разросшегося «града Петрова», южная граница которого проходила тогда по Фонтанке, а северная — по Большому проспекту Петроградской стороны. Профессор астрономии математик Жозеф Делиль, приехавший в Петербург из Парижа по приглашению самого Петра еще в 1724 г. и назначенный директором астрономической обсерватории, представил 22 декабря 1735 г. на очередном заседании Петербургской академии наук доклад о способе подачи громкого звукового сигнала.

Делиль предлагал производить выстрел с Адмиралтейства по сигналу из башни Кунсткамеры, где находилась тогдашняя астрономическая обсерватория и имелись «исправные меридианы и верные часы», но сей проект заволокитили — бюрократия в государстве Российском была всегда в силе. В XIX в. на Пулковских высотах выросли корпуса одной из крупнейших в мире Главной российской обсерватории, в обязанность которой вменялись и задачи практической астрономии, в том числе измерение времени.

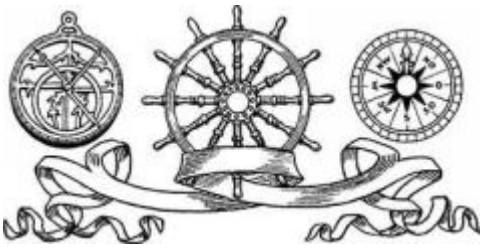
В 1863 г. сигналы точного пулковского времени стали передаваться по проводам в центральную телеграфную контору, а оттуда на железнодорожные станции всей Российской империи. В конце 1864 г. к одной из пушек, что стояла на дворе Адмиралтейства, провели кабель от особых часов, находившихся на Центральном телеграфе, и 6 февраля 1865 г. сигнальная пушка впервые известила о наступлении полудня. Время было строго выверено по астрономическим часам Пулковской обсерватории. Полуденный выстрел с Адмиралтейского двора гремел ежедневно вплоть до 23 сентября 1873 г. Потом верфь здесь перестала существовать, и огневую позицию пришлось перенести на Нарышкинский бастион Петропавловской крепости. Там вестовая пушка вплоть до июля 1934 г. ровно в полдень ежедневно пробивала 12 часов дня. Летели годы, обновлялись орудия на бастионе, одно поколение бомбардиров сменяло другое, но традиция эта сохранилась до сих пор.

Многие считают, что она существует только в городе на Неве, и глубоко заблуждаются. Во Владивостоке с вершины сопки Тигровой ровно в 12.00 по местному времени также гремит мирный выстрел. Впервые он прозвучал здесь 30 августа 1889 г. Традиция эта продолжалась вплоть до минувшей войны. Потом какое-то время пушка молчала. Восстановить ее было решено 10 октября 1970 г.

Кстати, жители и моряки крепости Кронштадт тоже раньше сверяли свои часы по выстрелу пушки, установленной на берегу гавани в Петровском парке.

Отбивать ежедневно полдень — традиция, доставшаяся нам в наследство от флота Российского. Ее нельзя забывать, ее следует свято чтить и помнить.

ВАХТЕ О ВАХТЕ



Среди многочисленных морских терминов нерусского происхождения есть один, очень тесно связанный со всей повседневной и боевой жизнью корабля, — вахта.

Это слово произошло, как уже говорилось, от немецкого *Wacht* — караул, стража. Вахта — это еще и особый вид дежурства на кораблях военно-морского и коммерческого флота, которое несется постоянно при нахождении корабля в море на ходу и при стоянке на якоре или у стенки (причала, пирса) на швартовах.

На ходу нормальная продолжительность вахты — четыре часа, но в зависимости от обстановки (например, высокие или очень низкие температуры) продолжительность вахты решением командира корабля может быть сокращена.

Смена, несущая вахту, называется вахтенной, а сменившаяся — подвахтенной.

При стоянке корабля на якоре (швартовах) личный состав назначается на суточную вахту и несет ее в три смены.

До конца XVII в. матросские сутки были разделены на восьмичасовые смены, что крайне утомляло и осложняло жизнь экипажа. Считается, что первым этот порядок изменил английский мореплаватель Джеймс Кук. Для несения вахтенной службы он разделил всю команду на две равные части и ввел четырехчасовые вахты. По расписанию первая вахта имела нечетные номера и работала во время аврала на правом борту судна, вторая вахта — на левом. При необходимости выполнять какой-либо сложный маневр, связанный, например, с уборкой или постановкой парусов, на палубу вызывалась подвахтенная смена.

Теперь становятся понятными команды, подаваемые в старые времена на парусных кораблях: *«Первая (вторая) на вахту!»*, *«Обе вахты на вахту!»*. Суточное время делилось так: четыре часа смены на палубе и столько же внизу, или, как говорили, на подвахте. Ночные вахты официально назывались: «первая» (с 20.00 до 24.00), «средняя» (с 00.00 до 04.00), «утренняя» (с 04.00 до 08.00). При таком распорядке получалось, что одна из смен ночью работала на палубе восемь часов, а вторая — только четыре. Однако и днем после дежурства матросы первой вахты не шли отдыхать, а до темноты работали со всеми. Это было весьма утомительно, и, чтобы как-то повысить работоспособность и дать отдых личному составу, придумали делить сутки не на шесть частей, а на семь. Для этого вахту с 16.00 до 20.00 разделили на две двухчасовые полувахты, благодаря чему каждую ночь часы смены сдвигались, и матросы не находились в одно и то же время на палубе. Англичане называли двухчасовые полувахты «вахтой с обрезанным хвостом».

Со временем в других флотах стали вводить английский порядок несения дежурства, а полувахты стали называть «хитрой вахтой». Однако система с полувахтами прижилась не везде: как говорится, «на каждом флоте свои порядки в почете». Так, у русских моряков дневная вахта длилась с 12.00 до 18.00, то есть шесть часов. За ней шла двухчасовая вахта до 20.00, и далее по четыре часа. Как видно, русский матрос мог только позавидовать равномерным английским вахтам. Однако со временем, учитывая опыт Северной войны, необходимость повышения бдительности при длительном пребывании кораблей в море и неотлучное нахождение личного состава на боевых постах, в Российском флоте вахту стали нести в три смены. Уже в Морском уставе Петра I, изданном в 1720 г., *«главнейшим делом»* командиров кораблей определялось расписать *«всю команду на три равные части по вахтам, а вахты по парусам, орудиям и т. п.»*. В плаваниях нормальной продолжительностью дежурств считались четыре часа, но в зависимости от обстановки, климатических условий решением

командира она могла меняться от двух до пяти часов.

За многовековую историю мореплавания для каждой вахты матросы разных стран придумали свои названия. Кроме тех, которые уже были упомянуты, существовали и другие. Многие из них забыты, но есть и такие, которые бытуют и по сей день.

При трехсменной вахте первая стояла днем с 08.00 до 12.00 и ночью с 20.00 до 24.00. Так как почти вся она проходила во время бодрствования, ее считали легкой и доверяли выполнение обязанностей молодым малоопытным морякам под контролем бывалых офицеров и старшин. Отсюда у наших моряков появилось название «детская вахта».

Особо трудной и тяжелой считалась вторая смена, она стояла днем с 12.00 до 16.00, ночью с 00.00 до 04.00. В дневное время морякам приходилось нести дежурство, когда все отдыхали после обеда. Эту вахту английские моряки с иронией именовали «послеобеденное стоячее лежание». Русские матросы ее тоже не жаловали, так как вахтенные лишились «адмиральского часа» — этого узаконенного еще Петром I обеденного перерыва, начинавшегося с раздачи водки (звучала команда «Свистать к вину и на обед») и заканчивавшегося послеобеденным часовым сном. Со временем водку давать перестали, но «адмиральский час» строго соблюдается и в наши дни. *«Ночная вахта с 12 ночи до 4 утра считается самой скучной и несносной, потому что все судно после дневных трудов вкушает самый сладкий сон, а вахтенные принуждены проводить это время без сна, может быть, под дождем, подвергаясь то сильному холоду на севере, то удушливому зною в тропиках»*, — так писал офицер Максимов, участник кругосветного плавания на клипере «Стрелок». Это время дежурства англичане называли «вахтой склеивающихся глаз», а также «длинной» (она кажется длиннее других) или «кладбищенской» (тишина! страшно! опасно!). Немецкие, шведские, голландские матросы именовали ее «плоскостопой» (не присядешь, иначе заснешь). И почти во всех флотах мира и по сей день эта вахта называется «собачьей вахтой» (Dog wacht), или просто «собакой». Само название красноречиво говорит, что это за смена.

Название следующей вахты, с 04.00 до 08.00, имеет более благозвучное звучание — «Диана». Так в честь богини Луны из римской мифологии назвали ее итальянские моряки. Вторая половина этой вахты, с 16.00 до 20.00, когда-то называлась «английской собакой», но с введением трехсменной вахты она стала любимой и удобной для моряков. Отстоял матрос утреннюю половину, а впереди почти целый день свободный — можно успеть и отдохнуть, и личными делами заняться. Может быть, потому она и называется «королевской», или — проще — «хорошей вахтой». Кроме этих названий, на флотах бытовали и другие. Так, вахту, назначаемую в туман, для усиления бдительности называли «туманной». Сон шутники прозвали «конечной» вахтой. Названия или прозвища вахт появляются и исчезают в зависимости от условий работы и быта моряков. Может быть, когда-нибудь исчезнут и сами вахты, все дежурство будут нести электронные роботы. Но будем надеяться, что память о них останется на страницах истории мореплавания.

«СВИСТАТЬ ВСЕХ НАВЕРХ!»

Когда на судах основным движителем было весло, а число гребцов на самых больших из них исчислялось сотнями, возникла потребность добиться синхронности их работы, ритмичного темпа гребли. Только так можно было обеспечить необходимую скорость и маневренность тогдашних кораблей.

Нужный ритм в действиях гребцов обеспечивался звуковыми сигналами. Как правило, их

подавали свистком, флейтой или гонгом. С появлением парусного флота роль звуковых сигналов, предваряющих команды, возросла еще более. Тогда-то и родилась дудка-свисток особого устройства для подачи сигналов на корабле. История сохранила бесспорный факт — еще в XIII в. дудка употреблялась крестоносцами для вызова команды корабля наверх при схватке с противником на абордаж.

В своей оде «Темпест» о дудке упоминает и Шекспир. Одно время она была символом должности и даже атрибутом высшей власти. Самый старший из английских адмиралов, лорд-адмирал, носил на шее золотую дудку на золотой цепи. Подобную же дудку, но только серебряную и на серебряной цепочке, носили адмиралы английских эскадр в бою.

Указом британского короля масса золотой дудки была определена равной одной унции (28,35 г), а цепочка по своей массе была эквивалентна золотому дукату, то есть 3,4 г. История военного флота Великобритании свидетельствует, что дудка в ее сегодняшнем виде была введена там как память о захвате в морском бою знаменитого шотландского пирата Эндрю Бартона, с шеи которого и была снята дудка. Ее взяли за образец и приняли в британском флоте, а до этого времени в употреблении были самые разнообразные свистки.

Существуют доказательства, что боцманская дудка, похожая на ту, что была изъята у Бартона, то есть плоский никелированный ящичек с полым шариком на конце, в который вставлялась слегка согнутая трубка, крепившаяся к никелированной цепочке, пришла в Россию во второй половине царствования Петра I.

Представим себе на минуту... Чудесная погода, характерная для тропиков, ровный упругий пассат и русский бриг, идущий вперед под всеми парусами...

Не занятые вахтой матросы занимаются обычными корабельными делами, а подвахтенные, как водится, отдыхают. Сигнальщик и вахтенный начальник внимательно осматривают слегка волнующийся океанский простор.

Вдруг вахтенный офицер, внимательно вглядываясь в лазурную даль, на мгновение замер — на самом горизонте появилось небольшое облако, быстро двигавшееся с севера в сторону корабля. Оно на глазах увеличивалось в размерах. Стало ясно — идет шквал. И тут же с мостика прозвучала команда: *«Унтер-офицеры к люкам!»*. Они быстро заняли свои места у люков и, сжав боцманские дудки в ладонях, набрали в легкие побольше воздуха.

«Свистать всех наверх! Рифы брать!» — последовала очередная команда. Переливчатые трели дудок, прижатых к губам унтер-офицеров, зазвучали на палубе брига, и сразу же — новая команда: *«Все наверх! Рифы брать!»*.

Прошли считанные минуты, и «взятые» рифы заметно уменьшили площадь парусов брига. Теперь уже кораблю не грозила опасность от внезапно налетевшего шквала.

Так использовались боцманские дудки на кораблях русского флота. И сейчас еще, когда хотят собрать личный состав, шутливо говорят: *«Свистать всех наверх!»*.

Подавать сигналы дудкой — особое искусство. Для этого ее надо взять в ладонь правой руки, прижав шарик, а затем, полусогнув над ним пальцы, сильно подуть в трубку. От дутья и манипуляции пальцами над отверстием шарика дудка меняет тон свиста — от мягкого и глубокого до пронзительно резкого и высокого. Всего существует до 15 различных мелодий, которые трудно изобразить какими-либо нотными знаками. Мелодии эти, как и многие флотские традиции, передаются из поколения в поколение моряков показом и на слух.

В прежние годы младшим флотским чинам (унтер-офицерам, боцманматам и боцманам) дудку вручали в пожизненное владение. Она была как бы эмблемой их власти и получила название «боцманской».

В романе «Капитальный ремонт» Леонид Соболев писал: *«Немыслим Российский военный корабль без дудки. Всякое приказание на корабле предваряется дудкой. Приказание, отданное вахтенным начальником или старшим офицером, птицей летит по кораблю, гонимое свистком дудок из люка в люк, из кубрика в кубрик, пока не отыщет тех или того, к кому оно относится. В матросе же выработан условный рефлекс: свист дудки заставляет его насторожиться и ждать приказания, которое сейчас будет произнесено... Немыслим Российский военный корабль без дудки. Ритмическим подсвистыванием ее дают темп тяге снастей: резким, нарастающим свистом ее — выгоняют сон из людей по утрам в подмогу горну, особыми переливами — соловьем — команду собирают к полуденной чарке вина, долгой замирающей*

трелью приветствуют поднимаемый и спускаемый кормовой флаг...».

Отданное приказание покрывалось свистом и трелью дудок, после чего младшие командиры повторяли («репетовали») слова командира громким и ясным голосом без изменений и дополнений.

Исстари и по сей день живет боцманская дудка на наших военных кораблях. 15 мая 1948 г. приказом № 64 Главнокомандующего Военно-Морскими Силами было введено в действие пособие «Сигналы на морской дудке». Документ причислял морскую дудку к средствам внутренней связи и определял 16 различных сигналов, подаваемых ею. Часть из них: «побудка», «передаточный», «на завтрак», «на обед», «на ужин», «большой сбор» («все наверх!»), «аврал», «вызов смены на вахту», «подвахтенные вниз!», «подъем (или спуск) флага» — предварялись командой, подаваемой голосом. Другие сигналы: «тали нажать!», «пошел (выбрать) тали!», «завернуть (лопарь, швартов)!», «травить (лопарь, швартов)!», «раздернуть!» — выполнялись без подачи команд голосом.

Для облегчения изучения и практического воспроизводства все сигналы изображаются графически, наподобие нотного письма, но при этом вместо пятилинейного используется трехлинейный «нотный стан». Все сигналы изображаются на трех горизонтальных линиях комбинацией условных обозначений: длинная черта — постоянный, непрерывный звук; ряд коротких тире — прерывистый звук; ряд маленьких кружков — трель. Звуки высокого тона нанесены выше средней линии, низкого — ниже ее, а знаки, изображенные наклонно от верхней и нижней частей этого своеобразного «нотного стана», означали затухающий и нарастающий по силе звук. Для определения продолжительности звука или паузы между звуками горизонтальные линии разделяются на равные отрезки вертикальными линиями. Это пособие во многом способствовало сохранению доброй флотской традиции — сопровождать подаваемые команды сигналом боцманской дудки. И очень жаль, что сегодня у нас на флоте нет подобного пособия. Конечно, теперь, когда с главного командного пункта во все уголки боевого корабля команды передаются мощными динамиками, боцманскую дудку трудно назвать «средством внутренней связи». Но ведь ею по-прежнему снабжается младший командный состав кораблей флота, находящийся при исполнении вахтенной либо дежурной службы на верхней палубе или в «низах». Другое дело, что теперь боцманская дудка не более чем простой аксессуар дежурно-вахтенной формы одежды, и все реже и реже можно услышать правильно поданный ею сигнал. Но что правду таить — вид дудки под вырезом матросской форменки рождает в сердце моряка чувство грусти по утраченным традициям.

И нынче можно видеть дудки на груди у ассистентов знаменосца и старшин, идущих в строю в первой шеренге.

И кажется, что милые сердцу всех моряков боцманские дудки никогда не уйдут из нашего флота.

ЧЕСТЬ МУНДИРА

В глубокой древности, до возникновения наемных армий, каждый мужчина, способный носить оружие, был воином и выходил на поля сражений или на боевых кораблях в море в том платье, которое носил постоянно. Однако необходимость даже издали отличать свои войска от неприятельских уже тогда привела к стремлению иметь одежду определенного цвета или по крайней мере отличительные знаки.

Начало форменной одежде войск было положено в древнегреческом городе-государстве (полисе) Спарте. Для своей военной одежды спартанцы ввели ношение коротких плащей красного цвета, чтобы кровь, текущая из ран, была менее заметна и не смущала малодушных.

В русской армии еще до петровских реформ одеяние воина считалось признаком его достоинства. Едва ли не первостепенной наградой была одежда. В 1469 г., например, устюжане за мужество, проявленное в сечах, получили от Ивана III триста сермяг и бараньих шуб, удобных для ратных походов.

Принято считать, что единообразный военный костюм, призванный различать иерархию военнослужащих и рода войск, появились в армиях Западной Европы уже в XVI в., а в России — с созданием первой постоянной армии — стрелецкого войска. В середине XVI — начале XVIII в. стрельцы одевались в мягкие суконные шапки, отороченные мехом (в бою заменялись шлемами), длиннополые кафтаны красного цвета, высокие сапоги и вооружались пищалями, бердышами и саблями для рукопашного боя.

Петр I, создавший регулярные армию и флот России, ввел для них и единообразное обмундирование. Русский морской костюм состоявший в основном из элементов голландской морской одежды, — широкополые шляпы, короткие штаны белого или зеленого цвета, чулки и однобортные куртки-бостроги из грубошерстной ткани серого или зеленого цвета — появился с созданием регулярного флота в 1696 г. Но это касалось только матросов и других нижних чинов. Однако официально введены эти первые предметы морской формы одежды были лишь 10 февраля 1706 г. Морские офицеры при Петре I строго регламентированного и утвержденного Адмиралтейств-коллегией мундира не имели. Офицерские кафтаны оставались самых различных расцветок и обшивались золотым галуном, причем узор придумывал сам владелец кафтана. Ширина галуна и его протяженность не ограничивались. Особенно роскошным были мундиры у адмиралов, украшавших свою одежду золотым канительным шитьем и мехом соболей, а шейные платки — бриллиантами. Первоначально на флоте единообразную форму одежды имели лишь офицеры и солдаты абордажных команд, то есть морские солдаты (так называли тогда морскую пехоту), у которых было обмундирование армейских полков. Интересно, что первым гвардейским полкам — Преображенскому и Семеновскому — единственным в русской армии был пожалован белый кант, сохранившийся в их форме на обшлагах рукавов и воротников мундиров на долгие годы.

Этот цвет служил для гвардейской пехоты памятью ее участия в первых морских операциях Петра.

Первоначально нижние чины нашего флота должны были сами заботиться о своей одежде, приобретая ее за деньги из получаемого жалованья, которое вследствие этого увеличивалось прибавкою 1 рубля *на бостроги и на штаны* . Неудовлетворительность такого способа обмундирования сказалась весьма скоро. Нижние чины, получив жалованье, одежды себе не приобретали, и многие из них, как было отмечено в 1705 г. в одном из приказов русского адмирала К. И. Крюйса, *ходили в наготе* . Для устранения этого нарушения Крюйс предлагал начальствующим лицам удерживать из жалованья нижних чинов деньги для покупки необходимого платья. В 1709 г. были установлены вычеты на мундир в размере 25 копеек с рубля получаемого жалованья, за которые нижним чинам выдавались *«шапки, бостроги, штаны, чулки и чирики (башмаки)»*, а в декабре 1710 г. были определены количество и качество мундирных вещей и сроки их носки. Каждому матросу на два года полагалось: *«по паре бострогов со штанами из парусного полотна (канифасных), по паре бострогов (из серых сукон) со штанами, по паре башмаков с пряжками, по паре чулок, по две рубахи с портами, по шапке или по шляпе, а служащим в морских батальонах* (вероятно, сверх обыкновенной обмундировки. — В. Д.) *полагалось еще на три года по кафтану и по камзолу со штанами»*.

Положение 1710 г. осталось без перемен до 1718 г., в котором последовало несколько частных изменений в количестве, качестве и сроках носки мундирных вещей. Однако по причине недостатка сумм случалось, что нижние чины не всегда исправно получали положенное им обмундирование. В значительно лучшем положении были *«гребецкие команды царя и знатных особ»* , личному составу которых полагалось дополнительное обмундирование. Причем флагманам предоставлялось право выбирать цвет и форму карпучи (т.е. шляпы) матросам по своему усмотрению: *«кто как похочет»*. Царские (и знатных особ) гребцы отличались особенною щеголеватостью и изяществом костюма. Так, например, в 1722 г. царским гребцам раз в пять лет выдавалось *«по бострогу зеленому, со штанами; по бострогу тиковому, со штанами; по карпучу зеленому, по колпачку бархатному черному с кистями*

золотыми, по три рубахи из макарьевского полотна, по две рубахи из голландского полотна, по одному бархатному галстуку, по три галстука кисейных, по одному парусиновому кафтану с подбоем серого сукна, по штанам парусиновым, по две пары башмаков, по две пары чулок (в том числе по одной гарусных красных, по другой шерстяных васильковых)».

В начале XVIII в. во многих армиях, в том числе в русской, появился термин мундир, который имел собирательный характер всего военного обмундирования и снаряжения, принадлежавшего офицеру или солдату. Существовало даже выражение *построить мундир*, означавшее приобретение вообще всей форменной одежды, оружия, амуниции и т. д. В конце XVIII в. этот термин уже определял лишь верхнюю одежду военнослужащего, причем стало общеупотребительным более широкое толкование термина «мундир» — как понятия, включавшего в себя особые требования морального кодекса военнослужащего, носившего мундир.

Трудно сказать, но, может быть, именно в этот период и возникло хорошо всем известное выражение «честь мундира», лучше сказать понятие, которое воплотило в себе этот моральный кодекс.

Между тем в быту мундир всегда считали принадлежностью парадной формы одежды.

Заготовкой и раздачей мундирных вещей до 1720 г. заведовало Адмиралтейство, для чего в 1716 г. была учреждена особая «мундирная» контора; с 1720 г. «строение мундира» было передано в главный комиссариат, а в 1724 г. оно снова было предоставлено Морскому ведомству и поступило в ведение Адмиралтейств-коллегий.

Материалы и предметы для обмундирования служащих во флоте большею частью изготовлялись собственными средствами Адмиралтейства, для чего в его ведении находились различные заводы и фабрики. Частично материалы эти приобретались и поставлялись подрядчиками.

«Возлюбленные чада Петра» ценили свое обмундирование. Оно было освящено в битвах с врагами. А сам Петр считал, **что честь мундира — это дисциплина**. Легкомысленное отношение к нему или утрата по каким-либо причинам форменной одежды и оружия строго карались. Например, в Морском уставе 1720 г. имелась такая статья: *«Если кто свой мундир или ружье проиграет, продаст или в залог отдаст, оный имеет быть в первый и другой раз жестоко наказан, а в третий — расстрелян или на галеру сослан быть. А тот, кто у нега покупает или принимает такие вещи, не токмо, что принял или купил, безденежно возвратить должен, но и втрое дороже, сколько оное стоит, штрафу заплатить, и сверх того на теле наказан будет»* .

Трудно сказать, почему Петр I не ввел единообразную форму одежды для корабельных офицеров. Об этом, наверное, знал только он сам, а нам ничего не остается, как строить догадки. Среди морских офицеров было очень много иноземцев, а они, по-видимому, не хотели менять своей старой формы одежды. Может быть, это обстоятельство было указано в контракте, как иногда и нежелание менять подданство. Если вспомнить главную причину введения единой формы одежды в сухопутных войсках, а именно необходимость отличать свои полки от неприятельских на поле боя, то на кораблях она вообще не играла никакой роли, так как корабли различались с помощью соответствующих флагов, а форма одежды экипажа была не видна. Поскольку с деньгами на армию и флот было всегда туго, может быть, Петр I оставил переобмундирование морских офицеров до лучших времен. Петр, как известно, умер в 1725 г. в достаточно молодом возрасте; и многие реформы, начатые им, в том числе и обмундирование офицеров флота, остались не доведенными до конца.

Годы после смерти Петра I были периодом упадка Российского флота. Длительное время новых кораблей вообще не строили; матросы ходили в изодранной одежде, а офицеры, несмотря на решение специальной Воинской морской комиссии, созданной под председательством адмирала П. И. Сиверса в начале царствования Анны Иоанновны: *сделать и впредь иметь мундир из василькового сукна с красною подкладкою*, — продолжали вплоть до 1735 г. носить старые мундиры. Это была первая попытка ввести форму одежды для офицеров Российского флота.

В 1735 г. для штаб-офицеров флота были введены зеленые кафтаны с красными отложными обшлагами и подбоем, красный камзол с белым подбоем и штаны из красного

сукна. Кафтан и камзол обшивались золотым галуном, украшались массивными золочеными пуговицами. Штаб-офицеры носили черные шляпы, обшитые золотым галуном, и припудренный парик с косицей, стянутой черной тесьмой.

Обер-офицеры имели такую же форму, но без галунов. Всем полагалось носить черные кожаные штиблеты, а на парадах — красные чулки и тупоносые башмаки с медною пряжкою, а также белые нашейные шарфы, жабо и шпагу на левом боку.

Со вступлением на престол Елизаветы Петровны в Морском ведомстве произошли некоторые перемены, затронувшие и форму одежды во флоте. С 1 июня 1745 г. морским офицерам было положено иметь кафтан и штаны белого цвета. У кафтана был зеленый отложной воротник и зеленые разрезные лацканы с тремя пуговицами, а зеленый камзол был с белым подбоем. И кафтан и камзол застегивались на медные золоченые гладкие пуговицы.

Галун, служивший ранее украшением мундира штаб-офицеров, с 1745 г. выполняет более четкую функцию знаков различия. У обер-офицеров и штаб-офицеров мундир обшивался галуном по борту в один ряд. Кроме того, у штаб-офицеров галуном обшивался камзол.

У флагманов (адмиралов) и кафтан и камзол обшивались галуном в два ряда — узким и широким. Галуном в два ряда обшивались также обшлага, клапаны карманов и некоторые швы мундира (последние — в один ряд узким галуном).

Летом 1748 г. знаки различия получили и нижние чины флота: унтер-офицеры, шкиперы и штурманы. На воротниках их кафтанов появился позумент в один ряд, а на обшлагах — в четыре ряда.

Со вступлением на престол Екатерины Великой вместе с развитием флота изменялась и совершенствовалась морская форма одежды.

С 1765 г. для морских офицеров был введен новый белый кафтан с зелеными лацканами, обшлагами, воротником и подбоем, камзол и штаны из зеленого сукна.

Для развития чинов среди адмиралов на обшлагах мундира контр-адмиралы имели одну, вице-адмиралы — две и адмиралы — три позолоченные пуговицы. Парадный мундир адмиралов был украшен «богатым золотым шитьем» и дополнялся шляпой с плюмажем.

Для командиров кораблей и корабельных офицеров в качестве знака различия на левое плечо было введено ношение вытканной тесьмы с кистью золотого или серебряного цвета на конце — прообраза погон и эполет.

Капитаны 1-го ранга по кромке камзола и на клапанах карманов носили широкий и узкие галуны; капитаны 2-го ранга по кромке камзола один широкий галун, а на клапанах карманов — широкий и узкий; капитан-лейтенанты — на клапанах карманов один узкий галун. Боцманы нашивали на обшлага узкий галун в три ряда змейкою, боцманматы — в два, квартирмейстеры — в один.

Матросская форма состояла из белого суконного кафтана, полосатого тикового камзола и шляпы, а также все того же голландского бострога с зелеными штанами и голландской рубахи с канифасными штанами. В состав матросской формы одежды входила епанча (длинный широкий плащ), которая в зимнее время могла заменяться тулупом.

В царствование Павла I, уже 1 ноября 1796 г., была утверждена новая форма одежды для морских офицеров, и, надо сказать (вопреки бытующему мнению), она была удобнее, дешевле и практичнее. Вместо расшитых золотом екатерининских белых кафтанов офицеры получили темно-зеленый мундир без лацканов с обшлагами того же цвета, белым воротником и белые штаны. К мундиру полагалась черная двуугольная шляпа с кистями, висящими с двух сторон, и обшитая галуном. На шляпе также имелся небольшой бант (предвестник кокарды) и пуговица. Ношение парика с буклями и косицей, существовавшего ранее, было обязательно — император вольностей в ношении формы одежды не допускал.

Балтийский флот состоял тогда из трех дивизий. В соответствии с этим были введены и знаки различия. У офицеров первой дивизии нашивки на клапане обшлага были золотые, у офицеров второй дивизии — серебряные, третьей — серебристо-золотые. Такой же расцветки были галунные нашивки и на шляпах. Офицеры галерного флота нашивок не имели вовсе.

Мундир дополнялся камзолом зеленого цвета без галунов. Форма одежды нижних чинов была изменена на два года позже — в 1798 г.

Унтер-офицеры получили кафтан темно-зеленого цвета из сукна с зелеными обшлагами,

белый камзол, белые суконные штаны, камзол рабочий тиковый, рубаху рабочую голландскую (между прочим, она входит в комплект рабочего платья матроса нашего флота до сих пор), замшевые перчатки и черные башмаки. Черные шляпы имели с двух сторон шерстяные кисти, черный с оранжевой каймой бант с пуговицей.

Матросы имели черные шляпы, голландские бостроги и брюки темно-зеленого цвета, белый камзол с воротником и обшлагами из канифаса.

Читатель уже, наверное, обратил внимание на то, что история русской военно-морской формы, впрочем как и вся история боевой деятельности и жизнь флота, идет рука об руку с историей императоров, самодержцев Российских. В зависимости от отношения того или иного монарха к флоту проводились и его реформы.

Царствование императора Александра I, вступившего на престол в 1801 г., продолжалось почти четверть века и отмечено абсолютным непониманием значения военно-морской силы для России и заброшенностью флота. Царь был неспособен на радикальные преобразования армии и флота в соответствии с новыми требованиями военной науки и техники. Однако, как и его предшественники, он начал преобразования в армии с изменения формы одежды. Одним из первых приказов он ликвидировал во всех родах войск букли и укоротил наполовину косицы. Что касается преобразований в военной форме одежды, то важно отметить, что они совпали с изменением светской моды мужского костюма в Западной Европе. В обиход тогда входил так называемый фрачный костюм с укороченными полами спереди и с длинными узкими фалдами сзади. Каким же образом коснулись нововведения Александра I морской формы одежды?

По высочайшему указу уже в 1801 г. адмиралам и морским офицерам полагалось иметь мундир фрачного покроя прежнего цвета, но «застегнутый на шесть пуговиц в два ряда», со стоячим белым воротником, завернутыми полами и белою выпушкою вокруг пол и обшлагов с клапанами, белый камзол и длинные белые штаны.

В мае 1802 г. и для матросов также ввели мундир со стоящим воротником, разрезными обшлагами и клапанами темно-зеленого цвета и такого же цвета брюки, а вместо бострога — так называемую канифасную шинель серого цвета с белым воротником и двумя погонами по цвету дивизии. Рабочая форма осталась прежней. В мае 1803 г. для адмиралов и офицеров флота были введены темно-зеленые мундиры, туго облегавшие корпус, со стоячим воротником и фалдами фрачного покроя. При мундире носились шпага и серебряный шарф с длинными концами и кистями. У адмиралов на воротнике и обшлагах появилось золотое шитье — вышитые якоря с якорными канатами, а у штаб— и обер-офицеров — только якоря. Впервые на оба плеча у адмиралов были введены погоны с черными вышитыми орлами.

Капитан-командоры, капитаны 1-го и 2-го рангов носили золотые погоны, капитан-лейтенанты — один золотой погон на левом плече, лейтенанты — погоны из зеленого сукна, обшитые золотым галуном, мичманы погон не имели.

В том же 1803 г. для генералов, адмиралов и офицеров русской армии и флота была введена верхняя повседневная одежда — *сюртук* (суртук, сертук). Название этой одежды произошло от соединения двух французских слов — «сюр» (Sur) и «ту» (tout), в переводе означающие «на все», то есть на все случаи жизни. Или дословно с французского — поверх всего.

Сюртук плотно облегал фигуру до талии, имел широкие полы, доходившие до колен, высокий стоячий воротник и застегивался по правому борту на шесть пуговиц.

Флотские сюртуки до 1872 г. не отличались по своему покрою от общеармейского, сохраняя по-прежнему свой темно-зеленый цвет. В I860—1870 гг. среди офицеров флота царила достойная удивления пестрота в ношении сюртуков. В зависимости от прихоти хозяина они носились расстегнутыми полностью, с белым или цветным жилетом; полузастегнутыми с отогнутыми лацканами, с фантастическими галстуками и т. д. Упорядочение наступило в 1872 г., когда на морских сюртуках был отменен высокий воротник и утвержден отложной с широкими лацканами. При таком сюртуке полагалось носить белое крахмальное белье, а воротник сорочки должен был быть подвязан черным галстуком. Вне службы сюртук разрешалось носить расстегнутым вместе с белым пикейным и суконным (цвета сюртука) жилетом с малыми приборными пуговицами.

В дореволюционной армии существовал, кроме мундира, так называемый вице-мундир,

или вицмундир, как парадно-выходная форма одежды. Термин «вицмундир» появился в первой четверти XIX в., когда для всех родов войск окончательно были введены эполеты. Вицмундир, по покрою в точности повторявший мундир, носили без эполет, но с небольшими поперечными контрпогончиками из золотого или серебряного галуна, без шитья на воротнике и нарукавных петлиц. В 1912 г. при введении в армии формы одежды, в значительной степени копировавшей существовавшие образцы времен Отечественной войны 1812 г., вицмундир был тем же парадным мундиром, но с отстегнутым нагрудным лацканом.

С 1810 г. при вицмундире было разрешено ношение кортика, а при парадном мундире — только морской сабли, которую ввели в 1811 г.

К концу XIX в. военным чинам Морского ведомства были присвоены мундиры: двубортные, застегивающиеся на восемь пуговиц, — для адмиралов и генералов флота, а также для офицеров Гвардейского флотского экипажа; двубортные мундиры, застегивающиеся на шесть пуговиц, — для штаб- и обер-офицеров флота; однобортные мундиры, застегивающиеся на восемь пуговиц, были положены адмиралам, генералам и офицерам, состоявшим в свите Его Величества (так называемая свитская форма одежды)[70]. Все мундиры имели стоящие воротники с золотым или серебряным (на «свитских» мундирах) шитьем. Всем военным чинам Морского ведомства, которым полагалось иметь вышитые якоря или петлицы, следовало иметь в середине отверстия рымов якорей и на верхних концах петлиц по одной пуговице, одинаковой с бортовыми пуговицами мундира.

Кавалеры орденов первых степеней, ленты которых носились под мундиром, имели с левой стороны его, спереди, поперечный прорез несколько ниже талии для пропускания наружу концов ленты со знаком ордена.

На мундирах лиц свиты Его Величества (кроме флигель-адъютантов) шитье на эполетах было с блестками, на всех же прочих мундирах адмиралов, генералов, штаб- и обер-офицеров Морского ведомства эполеты были галунные. Мундиры носили с морской саблей. Нужно сказать, что вплоть до 1910 г. во всей морской официальной документации, относившейся к вопросам формы одежды как офицерского, так и рядового состава, неизменно указывается темно-зеленый цвет морских мундиров. И в то же время начиная с XX столетия практически никто из офицерского состава не носил обмундирования старой темно-зеленой окраски, предпочитая ей черный цвет. Позднее к обмундированию была добавлена плащ-накидка. Официально черный цвет морского мундира ввели незадолго до начала 1-й мировой войны.

Двубортный парадный мундир со стоячим воротником в военно-морском флоте вновь был введен в 1943 г. Носили его при парадной (с саблей) и парадно-выходной (с кортиком) формах одежды. Двубортный мундир был также веден для воспитанников Нахимовских училищ. В 1951 г. для офицерского состава военно-морского флота вместо закрытого мундира введена двубортная открытая парадная тужурка с золотым шитьем на отложном воротнике с нарукавными нашивками «от шва до шва» (с 1997 г. нарукавные нашивки на парадной и парадно-выходной тужурках такие же, как и на повседневной). При парадной форме одежды адмиралы и офицеры надевают поверх тужурки и шинели желтый шарф-пояс с кортиком.

С 1 ноября 1811 г. введено новое штатное положение — *О мундирах и амуничных вещах*. В соответствии с ним нижние чины получили фуфайку темно-зеленого сукна с белой выпушкой по воротнику, епанчу (длинный широкий плащ) канифасную на овечьем сукне, черный галстук, темно-зеленые брюки. Кроме того, как рабочая форма одежды остались голландская рубаха и канифасные брюки. На темно-зеленых погонах нижних чинов вышивались номера флотских экипажей, суконные пуговицы были заменены на металлические. Нижним чинам полагались ружье со штыком, сумка патронная, ранец и фляга. В летнее время вне строя матросы по-прежнему носили куртки и штаны из полосатого тика (с чередованием белых и синих полос).

---

70 «Свитскую» форму одежды имели право носить военнослужащие, имевшие придворное звание генерал-адъютант (присваивалось, начиная с генерал-лейтенанта и вице-адмирала) и флигель-адъютант (присваивалось офицерам, начиная обычно с капитана 2-го ранга), а также генералам и адмиралам свиты Его Величества. — Прим. авт.

О введении на флоте новых головных уборов, пожалуй, есть необходимость поговорить особо. С петровских времен до наших дней они видоизменялись неоднократно. До XVIII столетия матросы имели шляпы в форме усеченного конуса из поярка[71] с загнутыми вверх кругом всей шляпы полями.

Головной убор — *фуражка* — впервые появился в русской армии в 1797 г. В XVIII и в начале XIX в. войсковые соединения выделяли в военное время особых людей — фуражиров — для заготовки продовольствия, фуража, топлива и строительных материалов для кавалерийских и артиллерийских частей. Выполнять эти обязанности в шляпах было крайне неудобно. Тогда и появились впервые выдаваемые фуражирам так называемые фуражные шапки, представлявшие собой остроконечный суконный колпак, перегнутый пополам. В таком виде фуражная шапка напоминала современную пилотку. Фуражная шапка (фуражирка, фуражечная шапка), изменившая свой покрой и принявшая все элементы современной фуражки-бескозырки, то есть околыш и тулью, введена в ноябре 1811 г. как повседневный, будничный головной убор во всех частях армии и флота (при этом сохранились кивера и каски, а у офицеров шляпы). Это были темно-зеленые фуражки-бескозырки с тремя белыми кантами: одним по верху и двумя по краям околыша. В 1834 г. на околышах нижних чинов на больших портовых, или так называемых ластовых, судов и рабочих экипажей наносились номера экипажей или заглавные буквы части и команды. Буквы были просеченные, с подкладкой желтого цвета. Только через 10 лет, в 1844 г., на околышах фуражек нижних чинов всего Военно-Морского Флота России появились надписи номеров рот.

Кроме бескозырок, в 1855 г. были введены для парадной формы фуражки с козырьками, на околышах которых крепились гербы или кокарды. Через два года, в 1857 г., матросская фуражка уступает место черной клеенчатой широкополой шляпе с впервые надетой по околышу лентой. Шляпы имели небольшие наушники и тесьму для завязывания под подбородком. Обычай у моряков всех стран носить на матросских фуражках ленту ведет свое начало от рыбаков Средиземного моря, которые в старину, отправляясь в плавание на своих утлых парусных суденышках, обычно получали от матерей, жен, близких ленты с вышитыми словами молитвы, заклинаний, сердечных напоминаний. Моряк подвязывал свои длинные волосы подаренной лентой в суеверном убеждении, что любящая рука матери или невесты, вышивавшая спасительную молитву, незримо оградит его от всяких бедствий на море. Иногда на ленте рисовалась краской надпись с именем любимой или со словами, определявшими характер ее владельца: *Не тронь меня, Храбрейший, Морской бродяга* и т. п. В 1872 г. ленты появились на фуражках. До этого времени на околышах матросских фуражек, как уже говорилось выше, ставились лишь прорезные буквы и цифры, которые закрашивались или подкладывались желтым сукном.

Таким образом, с 1852 по 1872 г. нижние чины морского флота носили фуражку-бескозырку без ленты, а при парадной форме — круглую лакированную шляпу с лентой, которая впоследствии перешла и на бескозырку. В ноябре 1872 г. специальным приказом генерал-адмирала («начальника всего флота и Морского ведомства») уже точно определился тип надписей, размеры букв и форма якорей на лентах. 19 августа 1874 г. приказом генерал-адмирала была объявлена новая форма одежды. С тех пор и уже на долгое время были установлены фуражки-бескозырки черного цвета с белой шерстяной выпушкой (кантом), черными лентами и названием корабля или номера экипажа на нем, а также с кокардой, укреплявшейся на тулье. Тогда же были утверждены продолговатый шрифт надписей на ленте и ее длина — 40 см.

С 8 июля 1878 г. матросы Гвардейского флотского экипажа и матросы кораблей, комплектовавшихся личным составом этого экипажа, стали носить на фуражках-бескозырках черно-оранжевые Георгиевские ленты с надписью «Гвардейский экипаж». В ознаменование достославного участия черноморских экипажей в обороне Севастополя морским чинам этих экипажей также были пожалованы Георгиевские ленты. Существует мнение, что

---

[71] Поярк (поярок) — шерсть, руно с ярки, с овцы по первой осени, первой стрижки. Из поярка валяли шляпы. — Прим. авт.

черно-оранжевые цвета Георгиевской ленты повторяют бывшие династические цвета. Это неверно.

Исторические геральдические цвета русской монархии — золото с черным или желтый цвет с черным. Об утверждении же черно-оранжевых цветов Георгиевской ленты существует определенное указание 1769 г., что цвета даны чисто «военные»: оранжевый — цвет пламени, черный — цвет пушечного и ружейного порохового дыма.

После Октябрьского переворота форма моряков Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ) оставалось без изменений. В 1921 г. был утвержден образец обмундирования для военных моряков: для командного состава — фуражка и зимняя шапка, пальто (с 1925 г. — шинель) цвета маренго, черная тужурка и брюки, темно-синий и белый китель для краснофлотцев — фуражка-бескозырка, пальто (с 1925 г. — шинель) цвета маренго, черный бушлат, темно-синяя фланелевая и белая рубахи с синим воротником, тельняшка, черные брюки и рабочая одежда из серой парусины. Бескозырка подверглась лишь небольшим изменениям — стали несколько уже околыш и канты, уменьшена длина ленты, а вместо названия корабля на лентах появилось название флота. В 1923 г. для краснофлотских лент был утвержден единый кубический шрифт, существующий и до сих пор. Лента служила (да и теперь служит) для обвязывания под подбородком вокруг шеи, чтобы бескозырку не сдуло ветром. Особой лентой на фуражках матросов военно-морского флота является лента Гвардейских кораблей, утвержденная вместе с Гвардейским знаком в 1943 г. Эта лента имеет расцветку ленты ордена Славы из чередующихся традиционных полос оранжевого и черного цветов.

В Рабоче-Крестьянском Красном Флоте в 1923 г. была введена черная, без белых кантов, мягкая краснофлотская фуражка с лентой и металлической эмблемой. Знак-эмблема у краснофлотцев в 1924 г. заменен общевойсковой красной эмалированной звездочкой. В 1933 г. мягкий образец фуражки заменен твердым, с проволочным каркасом в полях.

В 1939 г. краснофлотская фуражка-бескозырка вместе с командирской фуражкой с козырьком получила по верху и низу тульи белые канты. С 1973 г. эмблема на бескозырке матросов и старшин срочной службы (так же как и на шапках-ушанках) представляет собой красную эмалированную звездочку, обрамленную золотыми металлическими листьями.

Почти все элементы матросской формы — рубаха с отложным воротником, брюки особого покроя, некоторые виды тельняшек — были заимствованы в основном в Голландии, и лишь бескозырка представляет собой русский национальный головной убор. Ее внешний вид многие нашли красивым и привлекательным, он так импонировал иностранным морякам, что вскоре русская бескозырка завоевала признание во всех флотах мира.

Тем, кто носит бескозырку, она напоминает о славном боевом прошлом нашего флота. Бескозырку носил легендарный разведчик, герой обороны Севастополя 1854—1855 гг. матрос Петр Кошка... В годы Великой Отечественной войны советские моряки, сойдя с кораблей и став пехотинцами, бережно хранили бескозырки и в жаркий момент боя, пренебрегая опасностью, надевали их вместо касок. Зажав в зубах ленточки, со связками гранат бросились под фашистские танки морские пехотинцы Иван Красносельский, Даниил Одинцов, Юрий Паршин и Василий Цибулько, последовав примеру политрука Николая Фильченкова...

Что касается офицерской морской фуражки, то в дореволюционном флоте (наравне с общеармейской) она появляется в 1812 г. как фуражка темно-зеленого цвета с тремя белыми кантами и черным лакированной кожи козырьком. Изменив лишь свой цвет на черный в 1884 г., фуражка просуществовала до Февральской революции, когда в апреле 1917 г. была заменена мягкой, французского образца черной без кантов фуражкой с прямым козырьком, золотым шнурком, эмблемой и черной муаровой лентой по околышу. Последняя никогда до этого в русском флоте не носилась. Возникла черная лента впервые у англичан, когда в Трафальгарском бою (1805) меткой французской пулей был убит на палубе своего флагманского корабля «Виктори» английский флотоводец вице-адмирал Г. Нельсон. В знак траура британские офицеры повязали на тульях своих шляп креповые черные повязки, а матросы — черные шейные платки-галстуки, до сих пор сохраняемые в форме одежды английских матросов...

В течение ста с лишним лет, с начала XVIII в., шляпа-треуголка была основным головным убором генеральского, адмиральского и офицерского состава русской армии и флота. По числу

галунов на шляпе, по отделке ее бортов кружевами различались ранги служебного старшинства (старшинство определялось в XVIII в., кроме шитья на треуголке, еще и количеством галунов по борту кафтана и камзола, а также по количеству пуговиц на обшлагах). В XIX в. прежняя треуголка, изменив свой фасон, была (наряду с появившейся фуражкой) наиболее распространенным головным убором. С 1868 г. треугольные шляпы были исключены из табели формы одежды офицеров и генералов армии и были оставлены лишь для офицеров и адмиралов флота вплоть до 1917 г. Шляпа была принадлежностью парадной формы одежды.

В начале XIX в. на флоте появился кивер как головной убор личного состава Гвардейского флотского экипажа, морских батальонов и военно-морских учебных заведений: Морского корпуса и Училища корабельной архитектуры. Кивера изготовлялись из жестко выделанной кожи, иногда сукна, украшались спереди бляхой (эмблемой) или особым знаком, имели наверху украшение (называвшееся султаном, иногда помпоном). Над нижним краем кивера укреплялся чешуйчатый, из медных бляшек, подбородный ремень и кожаный черного цвета козырек. Наиболее распространенной была форма усеченного конуса с широким основанием, носимым уширенной частью вверх (до 1840-х годов), а позднее, наоборот, уширенной частью книзу. Вес кивера в некоторых образцах достигал двух килограммов при общей высоте с султаном до 60—70 см. К 1820 г. кивер был дан вообще всем флотским частям и носился как при парадной, так и при служебной форме одежды. Так, например, 14 декабря 1825 г. на Сенатской площади как офицеры, так и матросы Гвардейского флотского экипажа были в киверах. Кивера были отменены в 1855 г.

В 1910 г. во флоте для команд кораблей, находившихся на зимовках, были введены так называемые *драгунского образца* зимние шапки с овальным черного сукна донцем, обшитым белым кантом.

Уместно вспомнить, что первый образец подобного зимнего головного убора использовался известным норвежским полярным исследователем Фритьофом Нансеном в его дрейфе во льдах Северного Ледовитого океана на судне «Фрам» в 1893—1896 гг. Иногда в литературе поэтому встречается название *нансеновская шапка* .

Морские зимние шапки полагались лишь 1/3 команды корабля (на одну боевую смену) только при несении наружных вахт в холодное время года и в личную собственность матроса не поступали.

В Рабоче-Крестьянском Красном Флоте теплые зимние шапки-ушанки черного сукна с черным же мехом введены для краснофлотцев в 1926 г. Верх шапки у рядового и старшинского состава сделан из черного сукна с ватной подкладкой, а у командного состава — теперь уже из кожи черного цвета. С 1973 г. меховые шапки капитанов 1-го ранга и адмиралов имеют кожаные козырьки, а у адмиралов — козырьки с шитым золотом орнаментом. На передней части околыша меховой шапки укреплена эмблема (с 1998 г. козырьки на зимних шапках отмнены).

Говоря о военном костюме на флоте эпохи Александра I, нельзя не упомянуть о форме одежды Гвардейского флотского экипажа. В 1807 г. при встрече в Тильзите на реке Неман двух императоров — Наполеона и Александра I — последний обратил внимание на гребцов шлюпки Наполеона. Огромный деревянный плот, на котором происходила историческая встреча, стоял на якоре посреди реки, и императоров доставляли туда на шлюпках. Французские гребцы были из состава Гвардейского флотского экипажа, созданного Наполеоном. Их выправка, манера грести и форма одежды понравились Александру I. Возвратясь в Петербург, он не забыл об этом, и 16 февраля 1810 г. по указу императора из команд придворных гребцов и экипажей царских яхт был создан Гвардейский флотский экипаж как самостоятельная воинская часть, причисленная к гвардии. Из личного состава экипажа стали формироваться команды царских яхт и отдельных кораблей.

Гвардейскому флотскому экипажу была определена особая форма одежды: летняя, введенная во флоте в 1801 г., и зимняя — такая же, как для сухопутных Гвардейских полков, но с некоторыми различиями в сочетании цветов.

Морской костюм Гвардейского флотского экипажа представлял собой двубортный мундир темно-зеленого цвета, приближавшегося к черному, с двумя рядами пуговиц, высоким стоячим воротником и фалдами фрачного покроя, туго облегавший корпус. Длинные брюки

могли быть белого и черного цветов в зависимости от времени года.

Адмиралы и офицеры носили золотые эполеты с красной выпушкой, присвоенной Гвардейскому экипажу. На эполетах адмиралов были орлы, вышитые черным шелком, с синим крестом Андрея Первозванного; у офицеров, как и в армии с 1830 г., — звездочки в соответствии с чином. Кроме того, эполеты различались по бахроме: на эполетах обер-офицеров она отсутствовала, на эполетах адмиралов — из толстых, или, как говорили, из «жирных», нитей. Фасон мундиров нижних чинов был подобен офицерскому, но отличался шитьем на стоячем воротнике.

Нижние чины носили красные суконные погоны на обоих плечах. Головным убором как у офицеров, так и у нижних чинов служил кивер. Красная выпушка, присвоенная форме одежды Гвардейского экипажа, дожила до 1917 г., так же как и белый кант на мундирах. Император Николай I, вступив на престол, не был оригинален: он также сразу приступил к «реформам» по переодеванию армии и флота. С 14 апреля 1826 г. введены однобортные мундиры с одним рядом пуговиц. Вицмундиры, как правило, оставались двубортными с двумя рядами пуговиц, то есть как мундиры, но без шитья на воротниках и обшлагах. В праздничные дни, на парадах и в других торжественных случаях офицерам были положены кивера. В конце 1830 г. флотским офицерам для различия чинов на эполеты и погоны введены звездочки, а в 1832 г. на погоны унтер-офицеров — так называемые поперечники (поперечные галунные нашивки), которые сохранились до наших дней.

Постепенно на кораблях флота начинает внедряться единая форма одежды для дежурно-вахтенной службы. С 1832 г. на всех военных судах, стоявших на рейде, была установлена единая форма одежды на вахтенных офицеров. В праздничные и торжественные дни им было положено носить парадные мундиры и кивера, в будни — вицмундиры и кивера с клеенчатым чехлом, которые окрашивались для водонепроницаемости масляной краской.

Теперь настала очередь поговорить о происхождении черной флотской шинели.

В 1803 г. вместо серой канифасной шинели для солдат и матросов вводится длиннополая шинель из грубого серого сукна. Она имела застегивающийся на три крючка высокий воротник, восемь бортовых пуговиц и узкий стянутый пояс, из-за чего сзади были сборки. Шинель этого покроя была очень неудобной. После Крымской войны шинель стала короче, шире в поясе и с ровной спинкой. Высокий стоячий воротник уступил место отложному. Шинель стала удобнее, но качество материала по-прежнему было низким. Шинель моряков отличалась лишь тем, что воротник ее был из темно-зеленого сукна.

Шинель для офицеров и адмиралов была введена в 1805—1806 гг. По своему внешнему виду она напоминала колоколообразный серо-голубого цвета плащ. Шинель имела большой висячий в виде пелерины, воротник (немногим более 70 см от нижней кромки до шейного отложного воротника). Шинель носили внакидку, без погон, а на закругленных концах шейного воротничка нашивались соответствующие рангу петлицы. В конце 90-х годов XIX столетия покрой шинели изменили и шить их стали из черного сукна. На правом борту имелось шесть пуговиц, а на левом — столько же петель. Шинель для зимнего сезона разрешалось подбивать мехом.

В 1855—1856 гг. в армии и флоте дополнительно к шинели было ведено соответственно серое и черное офицерское пальто (плащ-пальто), покроем схожее с нынешними шинелями, но значительно длиннее. К концу XIX в. морское плащ-пальто было двубортным, имело по шесть пуговиц на каждом борту. Отложной воротник имел ширину около 12 см и закругленные края. Плащ шили так, чтобы он мог свободно надеваться поверх мундира с эполетами. На плаще полагались вшивные погоны. Подкладка для всех чинов и званий ставилась из полусукна одного с плащом цвета. Сзади внизу плащ имел разрез длиной около 50 см, при этом левая часть полы перекрывала правую на 2,5 см.

В 1848 г. в русском флоте впервые было введено короткое двубортное полупальто из простого зеленого сукна на урсовой теплой подкладке, застегивающееся на шесть пуговиц, которое очень скоро стало наиболее популярной верхней формой матросов. Русский мореплаватель, исследователь Арктики адмирал Ф. П. Литке дал название этому полупальто — брушлат (от немецких слов *Brust* — грудь, и *latte* — латы, защита груди). Этим названием в приказе генерал-адмирала официально именовалось полупальто. Дальнейшее

совершенствование этого вида одежды шло в сторону его укорачивания, сужения и облегчения за счет подкладки, а для пошива использовалось черное сукно. Позднее, в конце XIX в., брушлат стал именоваться буршлатом, и окончательно, лишь в 1917—1918 гг., была принята новая форма произношения — бушлат. Следует отметить, что в официальных документах, кроме приказа генерал-адмирала 1848 г., вплоть до 1917 г. нигде не употребляется термин «брушлат» или «буршлат», всюду именуемый полупальто на урсовой подкладке. И в тоже время, начиная с адмиралов и кончая гардемаринами и матросами, все в устной речи употребляли название «брушлат», «буршлат», а после революции — «бушлат». В соответствии с правилами ношения формы одежды (до 1917 г.) полагалось носить его застегнутым на все пуговицы, спрятав воротник фланелевки или форменки. В период 1900—1906 гг. синий воротник форменной рубахи носился поверх воротника бушлата. После неоднократных изменений и уточнений бушлат приобрел современный вид. Ныне он является неизменной формой одежды моряков и носится в осенние и весенние месяцы.

В 1856 г. были введены новые «Правила о форме одежды для господ адмиралов, генералов, штаб— и обер-офицеров Морского ведомства». В соответствии с «Правилами» форма одежды подразделялась на городскую (парадную, праздничную, обыкновенную), походную и служебную (дежурную, караульную).

В том же году для офицеров армии и флота была утверждена белая летняя полотняная одежда под названием «полотняник». По своему покрою он был повторением сюртука, но несколько укороченным. Он имел высокий воротник, двенадцать пуговиц и застегивался на шесть пуговиц по правому борту. В таком виде был полотняник просуществовал в армии до 1907 г.

Резко изменил свой вид полотняник на флоте, когда в 1892 г. впервые была введена новая летняя одежда для офицеров и адмиралов под новым названием — «китель», — в точности такого же покроя, который существует и поныне. Любой иллюстрированный журнал времен Русско-японский войны 1904—1905 гг. приводит на своих страницах многочисленные фотографии с изображением ее участников в белых морских кителях и армейских полотняниках, также сменивших свое название на более короткое — «китель».

В 1907 г. был утвержден как в армии, так и на флоте несколько видоизмененный, выработанный практикой войны китель защитного цвета, известного под названием «хаки». Кроме того, на флоте остался китель и белого цвета, который разрешалось носить каждому офицеру и адмиралу в летнее время. Белый китель был без подкладки и имел пять пуговиц.

В 1910 г. циркулярным распоряжением Морского министерства вместо кителей цвета хаки были введены кителя синего цвета. Заслуживает интерес обстоятельство, что как белый армейский полотняник, так и белый летний морской китель явились образцами военной формы одежды, которые послужили прообразом формы офицерского состава многих армий и флотов мира. В 1902 г. 23 государства присоединились к предложению России считать белую летнюю одежду (китель) у офицерского состава официальной формой наряду с парадной, в случаях международных встреч, визитов и взаимных посещений в летний сезон.

Как форма одежды в нашей армии китель был утвержден в 1943 г. Флотский же синий китель официально состоял в качестве обмундирования офицеров и адмиралов нашего военно-морского флота непрерывно с 1910 г. по 1997 г.

В 70-х годах в ВМФ для офицеров, мичманов, прапорщиков и военнослужащих сверхсрочной службы вместо закрытого кителя белого цвета введены белая тужурка и синяя куртка с белой или кремового цвета рубашкой и черным галстуком.

Особенно любимой среди моряков стала нательная трикотажная рубашка с поперечными белыми и синими полосами, сокращенно в обиходе называемая моряками тельняшкой. Свое название она получила в связи с тем, что надевается прямо на тело.

Тельняшка появилась еще во времена парусного флота, 19 августа 1874 г., как разновидность нательного белья, каковым являлись сурового полотна рубашки и вязаные рубахи однообразного бело-серого цвета. Поверх этих рубах носились бостроги, а позднее, в первой половине XIX в., фланелевые матросские рубахи, застегивающиеся наглухо. Позднее тельняшка приобрела более широкое назначение. Изменился и цвет ее: на ней появились бело-голубые полосы. Дело в том, что кругосветные и другие плавания с длительным

пребыванием в южных широтах потребовали ввести, кроме бушлата, и другую легкую одежду, которой и стала тельняшка. Введение ее было вызвано также тем, что от матросов, находившихся в море, требовались, как известно, четкость, быстрота, особая сноровка при работе с парусами на реях мачт, и тельняшка наилучшим образом отвечала потребностям такой работы. Кроме того, матросы, одетые в такую рубашку, хорошо просматривались с палубы на фоне неба, моря и парусов. Тельняшка обладает большим преимуществом перед другими нательными рубахами, а именно: хорошо сохраняет тепло и, хотя плотно облегает тело, не мешает свободному движению при работе, удобна при стирке.

Это вид легкой морской одежды не утратил своего значения и до сих пор, хотя со времени ее появления прошло немало лет, за которые флот претерпел множество изменений, и матросам теперь редко приходится лазать по вантам. В немалой степени такая «живучесть» тельняшки объясняется и тем, что сочетание полос символизирует синь неба и белые гребешки бегущих вдаль волн. Повторяя цвета Андреевского флага, тельняшка напоминает матросу о море и корабле.

Моряки всех поколений русского флота всегда были неравнодушны к тельняшке, называя ее «морской душой». В тяжелых и кровопролитных боях Великой Отечественной войны моряка, оказавшегося в пехотной цепи (что случалось довольно часто), можно было всегда отличить по тельняшке, которую он бережно носил под гимнастеркой.

«Морская душа, — писал Леонид Соболев в своих фронтовых записках, — это решительность, находчивость, упрямая отвага и непоколебимая стойкость. Это веселая удаль, презрение к смерти, давняя матросская ярость, лютая ненависть к врагу. Морская душа — это нелицемерная боевая дружба, готовность поддержать в бою товарища, спасти раненого, грудью защитить командира. Морская душа — это стремление к победе. Сила моряков неудержима, настойчива, целеустремленна. В ней — в отважной, мужественной и гордой морской душе — один из источников победы».

Неотъемлемой составной частью одежды старшин и матросов является синий форменный воротник с тремя белыми полосками.

Воротник во флоте существует давно, хотя выглядел он в прежние времена не таким, каким мы его видим сегодня. По свидетельству некоторых документов, он появился в период создания русского регулярного флота, при Петре I. Но это не совсем правильно.

Воротник пришел во флот из армии в царствование Павла I. В ту пору солдаты носили парики с косами, которые приходилось мазать салом и припудривать мукой — этого требовал устав. Такой туалет, естественно, загрязнял мундир, и солдаты стали неофициально подкладывать под косу кожаный воротничок, который затем, уже официально, вошел в форму одежды.

После отмены париков и причесок с косами в матросской форме одежды сохранился квадратный матерчатый воротник, который в холодную ветреную погоду заправлялся под бескозырку и заменял башлык.

Широко распространено мнение, будто названные полоски были введены в память о трех победах русского флота: у Гангута (1714), Чесмы (1770) и Синопа (1853). Трудно установить, когда и как возникла эта, в общем-то, красивая и высокопатриотическая легенда, но совершенно бесспорно, что такое объяснение не имеет под собой реальной почвы. Действительно, почему мы должны хранить память о трех победах, тогда как в истории русского военно-морского флота их насчитывается куда больше. Не менее славной была победа моряков под командованием адмирала Ушакова при взятии французской крепости Корфу в 1799 г. или победа, одержанная русской эскадрой под командованием адмирала Сенявина над турками в Афонском сражении в 1807 г. Каково же объяснение появления трех белых полос на форменном воротнике?

Вся история трансформации форменного воротника тесно связана с появлением во флоте фланельки, или фланелевки, — широкого покроя рубахи из синей плотной фланели с вырезом на груди и ластовицами под мышками. Первые фланелевые рубахи появились в русском флоте в 1840 г. для команд пароходо-фрегатов Черноморского флота, который в те времена делился на три дивизии. В 1843 г. специальным приказом к фланелькам гребцов на катерах впервые был введен воротник, который закрывал собою плечи по всей их ширине. Полосок на нем не было.

Поскольку воротники носили исключительно с фланелевками, которые одевались лишь в холодную погоду, это объясняет их практическое назначение — предохранять гребцов от холода и простудных заболеваний.

В 1850 г. для гребцов корабельных шлюпок ввели разноцветные воротники — синие, белые и красные, по которым можно было легко установить, к какой дивизии они принадлежат. На белых и красных воротниках, которые и так резко выделялись на синем фоне фланелевок, никаких полосок не было, а на синих воротниках, сливавшихся с фланелевкой такого же цвета, по краю делалась одна белая полоса (или, как ее тогда называли, кант). Синий воротник с несколькими белыми полосками появился в 1851 г. у гребцов корабельных шлюпок, при этом количество полосок было различным. Гребцы 1-й дивизии имели одну полоску, гребцы 2-й дивизии — две и гребцы 3-й дивизии — три полоски. Долгое время полоски на воротниках носили только гребцы корабельных шлюпок.

В 1881 г. были введены три белые полосы на воротниках для матросов Гвардейского флотского экипажа. А в следующем, 1882 г. этот воротник был распространен на весь флот.

Таким образом несомненно, что количество полос не имеет никакого отношения к победам русского военно-морского флота. Просто при выборе рисунка возобладала чисто эстетическая сторона дела: воротник с тремя полосками оказался наиболее красивым и имеет простую законченную форму. Летом моряки нашего военно-морского флота носят полотняную белую форменную рубаху с тем же привлекательным синим воротником, обрамленным по краям тремя белыми полосками. Эти же три полоски имеются на синих обшлагах этих рубах. В зимний или осенний сезон поверх белой форменной рубахи моряки раньше надевали темно-синюю шерстяную рубаху одинакового покроя с фланелевой, а воротник белой рубахи выпускали наружу. Сейчас, как правило, носят шерстяную рубаху без белой с таким же отдельно сшитым воротником, который пристегивается к ней в нижней части разреза ворота. Форменный воротник, своим внешним видом напоминающий синие морские просторы, всегда выглядит нарядно.

Форма одежды нижних чинов военно-морского флота отличалась от общевойсковой и внешним видом брюк.

Во времена парусного флота матросы носили брюки особого покроя, имевшие расширявшиеся книзу концу штанин, формой напоминавших колокол (от французского cloche — колокол) и называемых по-русски клешем. Такой покрой имел практическую необходимость — при корабельных уборках, когда палуба вся покрывалась потоками воды, подъеме на реи по вантам, при приставании шлюпок к отлогому берегу было удобно одним движением руки загнуть концы широких штанин кверху выше колен, чтобы не намочить брюки. Со временем необходимость в клеше отпала. В русском дореволюционном флоте матросские и офицерские брюки из черной шерсти или сукна были прямого покроя, умеренной ширины, без малейшего намека на клеш. С 1909—1910 гг. в силу моды, возникшей в гражданской мужской одежде, морские офицеры, главным образом молодежь, стали носить брюки клеш. Их примеру последовали, правда лишь вне училищ, и воспитанники Морского корпуса. Матросам перешивать казенные брюки и носить брюки клеш категорически запрещалось. Тем с большей силой с первых месяцев Февральской революции началась массовая перешивка матросских брюк на фасон с раструбом внизу, приобретавшим иногда нелепые, карикатурные размеры. Особенно это было характерно для матросов-анархистов и для лиц, ничего общего не имевших с флотом. Эти «морские волки», не обладавшие даже элементарными понятиями о морской службе, своими подчеркнуто утрированными, необъятными штанинами пытались замаскировать свое случайное, иногда с преступными целями пребывание на флоте.

Презрительная кличка «клёшник», «иванмор» (вместо военмор) всюду сопровождала таких горе-моряков, быстро выброшенных из рядов Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

В нашем современном военно-морском флоте брюки клеш не в почете. Наверное, потому, что покрой форменных брюк красив и удобен.

Продолжим рассмотрение эволюции военно-морской формы одежды.

В 1874 г. Александром II было утверждено новое «Положение о форме одежды», которое вводилось в действие с 1 января 1875 г. Оно отменяло все ранее существовавшие инструкции, положения и другие документы о форме одежды и правилах ее ношения. Это положение

определяло единообразную форму для всех чинов флота и послужило основанием для формирования традиционного внешнего вида моряков нашего Отечества.

Военно-морская форма одежды стала проще, свободнее и гораздо практичнее. Вместе с тем она оставалась красивой по внешнему виду и фасонам предметов обмундирования. Но одежда по-прежнему оставалась темно-зеленой. Часть предметов обмундирования, введенных ранее, перешла без изменений в новую форму одежды, в частности бескозырка, лента с надписью, погоны, эполеты, звездочки и черные двуглавые орлы на них, кортик, морская сабля и др.

Одной из принадлежностей формы одежды адъютантов и флаг-офицеров как знак их службы при начальнике (генералиссимусе, фельдмаршале, полном генерале) или для отличия высших военных чинов, зачисленных в свиту царя, был аксельбант — шнур особого плетения из золотой или серебряной канители с двумя заостренными металлическими наконечниками, в которые вначале вставлялись карандаши. Наконечники делались одного цвета с аксельбантом. Аксельбант пристегивался к правому плечу под погоном (эполетом).

Присвоение офицерам, адмиралам и генералам особых придворно-военных званий — флигель-адъютанта и генерал-адъютанта — обязывало их также носить аксельбант вместе с вензелем (заглавными буквами имени царствующих особ) на погонах или эполетах.

Офицерам дореволюционной армии, окончившим Академию Генерального штаба и топографии, предоставлялось право ношения так называемого ученого (серебряного) аксельбанта.

Исторически происхождение аксельбанта объясняется различно. Некоторые исследователи первое его появление относят к временам Нидерландской буржуазной революции (1566—1609). Несколько полков, укомплектованных исключительно голландцами, состоявшими на испанской службе, восстали и перешли на сторону соотечественников. Испанский правитель Нидерландов герцог Альба заочно приговорил восставших к смертной казни через повешение. Голландцы, узнав об этом, пошли в атаку на испанцев, накинув на шеи в знак презрения к угрозе герцога окрученные петлями веревки. Вскоре это веревочная петля стала символом геройства, доблести и патриотизма, перейдя в один из аксессуаров военной формы одежды голландской армии в виде шелковой петли, которая прикреплялась к плечу офицера.

Другое объяснение происхождения аксельбанта исходит от артиллеристов, которые носили через плечо в XVI—XVII вв. особые связки веревок, необходимых для втаскивания орудия на возвышенную позицию или для буксировки в помощь лошадям при плохой дороге. Есть и третье объяснение — оно, по нашему мнению, наиболее правильное. Прообраз аксельбантов — это шнурки, к которым адъютанты привязывали сразу несколько карандашей (так как в бою затачивать их было некогда) для записи приказаний своих начальников.

В русской армии аксельбант впервые появился во второй половине XVIII в., когда очередной фаворит Екатерины II Г. А. Потемкин при пожаловании звания генерал-адъютанта получил особый знак в виде золотых шнуров или пучка лент, богато украшенных алмазами и драгоценными камнями. Этот знак, носившийся на правом плече, скорее придворный, чем военный, имел название «тресил», или «трессил», и являлся прообразом аксельбанта, существовавшего в русской армии до 1917 г.

В наше время аксельбант является принадлежностью парадной формы одежды личного состава рот почетного караула и участников военных парадов.

17 ноября 1876 г. для офицеров было введено пальто черного цвета для ношения в зимнее время и ненастную погоду. С этого времени темно-зеленый цвет морской формы одежды постепенно уступает место черному, который становится доминирующим во флоте, исключая синие кители, принятые позднее, и синие фланелевые матросские рубахи.

Появлению синего цвета в морской форме одежды моряков Российский флот обязан прихоти английского короля Георга II.

Однажды король прогуливался по лондонскому Гайд-парку и был поражен красотой великолепной наездницы леди Бедфорд, которая гордо восседала на белой лошади, облаченная в темно-синее платье с белым воротничком. Вот тогда-то Его Величество, питавший слабость не только к прекрасному полу, но и к флоту, решил, что именно такое сочетание будет больше

всего к лицу британским морякам. Слово короля — закон. Впрочем, моряки сразу оценили изысканный вкус своего монарха, увидев, что их вид действительно стал более представительным и элегантным.

Синий цвет формы быстро привился во всех морских странах, вытеснив широко распространенные тогда белый, красный и зеленый цвета. Изменения военной формы одежды в царствование Александра III почти не затронули морской костюм, разве что матросские рубахи стали длиннее и просторнее, да офицеры получили некоторые новые предметы обмундирования.

В 1881 г. новым предметом флотской одежды стала двубортная тужурка черного цвета с отложным воротником и лацканами, с двумя рядами пуговиц (по три в ряду). С некоторыми изменениями она сохранилась до нашего времени. При тужурке, так же как и при сюртуке, полагалось носить белую сорочку со стоячим воротником и черный галстук, а также фуражку с белым кантом, козырьком и кокардой. Кондукторы (воинское звание унтер-офицеров) и боцманы стали носить форму одежды, подобную форме офицеров. Черный цвет для большинства предметов флотского обмундирования у всего личного состава окончательно установился только в 1910 г. и сохранился в нашем флоте до настоящего времени.

В 1891 г. на левый рукав матросов-специалистов (машинистов, гальванеров, артиллеристов, кочегаров и др.) были введены вышитые красной нитью так называемые штаты, то есть знаки, символизирующие их специальность. Эти нарукавные знаки для мичманов, прапорщиков, старшин, сержантов и матросов ВМФ (кроме личного состава морской авиации) сохранились и поныне.

Согласно «Правилам о формах одежды для офицерских и гражданских чинов Морского ведомства», введенным в 1904 г., форма одежды подразделялась на парадную, строевую парадную, береговую, походную, обыкновенную (вицмундир), десантную и служебную.

Всем чинам флота полагалось обязательным носить усы, а по желанию бакенбарды или бороду.

Ранее, в царствование Александра II, подражая императору, большинство офицеров носили бакенбарды, а при Александре III — бороду.

Новыми «Правилами» 1904 г. предусматривалось около ста вариантов ношения формы одежды в различных случаях (парады, смотры, караулы, дежурства, богослужения, балы, траур, званые обеды, театр и т. п.).

Накануне 1-й мировой войны морская форма одежды претерпела значительные изменения. В августе 1911 г. морской министр И. К. Григорович ввел новые правила ношения морской формы одежды, утвержденные государем. Они просуществовали вплоть до 1917 г. Впервые в истории для удобства при назначении соответствующей формы одежды за каждым ее вариантом были закреплены номера — от № 1 до № 13. Нумерация флотской формы одежды в несколько измененном виде сохранилась до наших дней (в современном Российском военно-морском флоте определены номера — от № 1 до № 6). К началу войны основными предметами обмундирования адмиралов и морских офицеров были шинель, пальто (плащ-накидка), парадный мундир, вицмундир (сюртук), синий и белый кители, черные и белые брюки и серые перчатки. При соответствующих формах одежды носились эполеты, погоны, аксельбанты, ордена, звезды, ленты, знаки, морская сабля или кортик, пистолет или револьвер со снаряжением.

В заключение нельзя не сказать о форме одежды воспитанников Морского корпуса — кадетов и гардемарин. По свидетельству современников, воспитанники Морского корпуса являлись своего рода украшением Санкт-Петербурга. Их строевая выправка и красивая форма привлекали к себе внимание жителей столицы, особенно гимназисток, и гостей столицы, видевших их впервые.

В день празднования 200-летия Морского корпуса в 1901 г. на правом фланге парадного строя воспитанников стоял 21 гардемарин в различных мундирах, начиная с 1701 г.

Нетрудно увидеть, что форма одежды в Морском корпусе в среднем менялась каждые десять лет. Инструкцией, утвержденной в 1907 г., для гардемарин Морского корпуса были введены следующие формы одежды: отпускная, домашняя, строевая и рабочая. Например, при объявлении отпускной формы для увольнявшихся в город гардемарины надевали: мундир,

черные брюки, короткие сапоги, шинель с башлыком (или без него), фуражку, портупею, палаш (фельдфебели — саблю) с темляком, наушники (в морозные дни).

Строевая форма отличалась тем, что вместо палаша надевалась патронная сумка. Гардемарины вооружались винтовками, а фельдфебели — револьверами.

Домашняя форма одежды состояла из синей фланелевой рубахи, черных брюк и коротких сапог.

На фуражке-бескозырке была шелковая черная лента с надписью «Морской корпус». Фельдфебели носили фуражки с козырьком. Унтер-офицеры и фельдфебели имели на обшлагах мундира золотой галун, а на погонах (белого цвета) у фельдфебелей была одна поперечная широкая нашивка из такого же золотого галуна. Старшие унтер-офицеры носили на погонах три узкие нашивки из желтой тесьмы, а младшие — две.

С целью запретить традиционные для гардемарин нарушения формы одежды, придававшие внешнему виду совершенно ненужный оттенок щегольства, в инструкции была специальная статья, не разрешавшая иметь на мундире золоченые пуговицы и офицерские галуны, а также носить кашне вместе галстука[72], кольца, браслеты, галоши, лакированную обувь, трости, зонты и т. п.

В период 1-й мировой войны личная форма одежды флота не менялась и оставалась такой же до Февральской революции. Военный и морской министр Временного правительства А. И. Гучков отменил на флоте погоны и кокарды, хотя в армии погоны сохранились вплоть до Октябрьского переворота. Во флоте была введена англо-американская система знаков различия — нашивки на рукавах. Ширина галуна нашивок варьировалась в зависимости от чина.

После Октябрьской революции форма моряков изменилась мало и по-прежнему резко отличалась по названиям, покрою, цвету от привычных аксессуаров общевойсковой военной формы одежды.

В Российском военно-морском флоте форма одежды подразделяется на парадную, парадно-выходную, повседневную, рабочую и полевую (для морской пехоты); в зависимости от сезона — на летнюю и зимнюю. Право ношения формы одежды, помимо кадровых военнослужащих, имеют также адмиралы, генералы, офицеры, мичманы и прапорщики, уволенные в запас и отставку с правом ношения военной формы одежды. Ношение военной формы определяется специальными «Правилами».

С давних времен, как мы уже говорили, вошло в традицию понятие «честь мундира». Всякий, кто надел мундир, перестает уже располагать собой по собственному усмотрению. С этой минуты он подчиняет свою жизнь точно регламентированному порядку. Воинский мундир, не освященный суровой дисциплиной, перестает быть символом чести и становится обезличенной одеждой. Понятие «честь мундира» неразрывно связано с высоким достоинством, пронизывающим всю служебную и неслужебную жизнь военнослужащих. И поэтому, принимая военную присягу, каждый воин клянется защитить свою Родину «мужественно, умело, с достоинством и честью...».

Неплохо было бы нам и возродить старую традицию общения, когда, прежде чем обратиться к кому-либо устно или письменно, обязательно говорили: «Честь имею...».

Форма российского военного моряка практична и удобна, к тому же она одна из красивейших в мире и пользуется большой популярностью.

Многовековые славные традиции нашего флота внушают к форме русского моряка уважение в других странах.

Форменная одежда способствует четкой организации корабельной службы, созданию обстановки строгой корректности и вежливости во взаимоотношениях моряков. Она наилучшим образом сказывается и на внешнем облике военнослужащих, делает их стройными, подтянутыми.

К сожалению, следует сказать, что в связи с реформой в Вооруженных Силах Российской

---

72 Галстук для нижних чинов и гардемарин представлял собой нагрудник из черного сукна подковообразной формы со стоячим воротничком, застегивающимся на два крючка позади шеи. К воротнику подшивался белый подворотничок. Этот галстук входит в состав формы матросов и старшин нашего флота. — Прим. авт.

Федерации в форме одежды для военнослужащих наступил период анархии. Так, например, предметы формы одежды для военнослужащих Военно-Морского Флота разработаны, но в связи с недостаточным финансированием в соединения и части поступают не в полном объеме. Поэтому в настоящее время Правила ношения военной формы одежды, определенные приказом Министра обороны РФ № 210-1997 г., разрешают ношение как новых, так и прежних предметов обмундирования. Это, безусловно, не способствует поддержанию образцового внешнего вида военнослужащих, а следовательно, высокой дисциплине и четкой организации корабельной службы.

С историей военной формы одежды неразрывно связан один из древнейших армейских ритуалов — отдание воинской чести.

Кто не видел, как при встрече друг с другом военнослужащие, приложив правую руку к козырьку фуражки, приветствуют друг друга! Этот ритуал называется отданием воинской чести. Его выполнение обязательно для всех, кто одет в военную форму одежды; он настолько вошел в жизнь и быт воинов, что они выполняют его не задумываясь, автоматически. Но мало кто из исполняющих этот ритуал, не говоря уже о наблюдающих, знает историю его происхождения.

Весьма вероятно, что форма отдания воинской чести посредством приложения руки к головному убору пришла от рыцарей, которые при встрече друг с другом «в чистом поле», когда они не имели намерения вступить в бой, поднимали забрало шлема, чтобы показать лицо, и делали это всегда правой рукой, так как в левой держали щит.

Существует и другая версия, в соответствии с которой считают, что зарождение ритуала восходит к 1588 г., когда предводитель пиратов английский мореплаватель вице-адмирал Фрэнсис Дрейк, встречая на борту своего галиона «Золотая лань» английскую королеву Елизавету I (известную своим безобразием), сделал вид, что ослеплен ее красотой, а потому вынужден был, подняв руку, заслонить глаза ладонью. С тех пор якобы подобное воинское приветствие стало традицией.

Но большинство исследователей морских традиций ритуал отдания воинской чести все же связывают с временами рыцарства. Позже ритуал отдания воинской чести состоял в снятии головного убора. Сейчас трудно сказать точно, когда он был отменен. Однако известно, что во флоте снятие головного убора при отдании воинской чести было заменено приложением руки к тулье фуражки вскоре после Крымской войны (1853—1856). В русском флоте отдание воинской чести в повседневной службе на корабле не требовалось. Она отдавалась только теми, кто нес службу (вахтенными), при получении ими приказания, а также при личном обращении каждого члена экипажа к старшему. Делалось это приложением правой руки к тулье фуражки и немедленным опусканием руки. В этом флот отличался от армии, где нижний чин держал поднятую руку до специального разрешения опустить ее.

Ныне порядок отдания воинской чести военнослужащими в береговых частях и при увольнении из части (с корабля) определен Строевым уставом Вооруженных Сил и является единым для личного состава всех вооруженных сил. Отдание же чести на верхней палубе и в жилых помещениях корабля определено Корабельным уставом Военно-Морского Флота, его ритуал во многом напоминает тот, что существовал на кораблях русского флота.

Сразу же после Февральской революции знаменитым приказом № 1 по армии и флоту отдание воинской чести было отменено, однако с созданием регулярной Рабоче-Крестьянской Красной Армии (с 1918 г.) оно введено вновь.

Отдание воинской чести, как и строгое соблюдение других форм воинской вежливости, является свидетельством крепкой дисциплины, порядка и организованности в частях и на кораблях. Человек в военной форме — человек особой судьбы, особого долга. Форма одежды, знаки различия, награды — все это является внешним выражением чести и достоинства солдат, матросов, офицеров, генералов и адмиралов. Честь мундира — это не только прошлое и настоящее офицера, но и его будущее. Ведь недаром говорят: «Береги честь смолоду».

ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА И ДРУГИЕ МОРСКИЕ ЧИНЫ

С развитием в нашем государстве постоянных вооруженных сил появилась необходимость определения старшинства во взаимоотношениях между военнослужащими в соответствии с их служебно-должностным положением.

В XV—XVI вв. впервые в России появляются воинские чины. Так, например, в 1550 г. для стрелецкого войска царь установил такие звания: стрелец, десятник, пятидесятник, сотник, полуголова, голова приказа, воевода, стрелецкий голова. В 1681 г. появляется новый чин — полковник. После образования регулярной армии и Военно-Морского Флота России для них были введены новые воинские звания (чины).

В 1722 г. Петр I утвердил свой знаменитый законодательный акт — «Табель о рангах», — узаконивший некоторые существовавшие у нас ранее чины и установивший четкую систему воинских, статских (гражданских) и придворных рангов в Российской империи, их соответствие друг другу, порядок прохождения государственной службы и последовательность чинопроизводства. В соответствии с «Табелью о рангах» все чины подразделялись на 14 классов (1-й был высшим). Воинские чины состояли из четырех разрядов — гвардии, сухопутного, артиллерийского и морского.

Петр I ввел морские чины для адмиралов, штаб— и обер-офицеров флота Российской империи. Список морских чинов начинался с генерал-адмирала. Это был высший чин на флоте. По «Табели о рангах», Петр поставил его наравне с генерал-фельдмаршалом, как особу первого класса. Однако вначале границы власти и влияния этого чина точно в законах определены не были, а в зависимости от обстоятельств генерал-адмирал являлся или действительным начальником флота, или же носил это звание как почетное.

1 ноября 1908 г. скончался великий князь Алексей Александрович, последний генерал-адмирал Российского флота — «главный начальник всего флота и Морского ведомства». Год смерти генерал-адмирала совпал с 200-летним юбилеем существования в русском флоте этого воинского звания.

Петр Великий, как известно, не был прирожденным моряком, но он прекрасно понимал, какое значение имеет море в жизни государства. Добиться доступа к этому новому источнику развития страны приходилось силой оружия. Для завоевания и удержания выхода к морю прежде всего был нужен флот. Для создания же флота требовались преданные, энергичные люди, которые бы в точности исполняли все требования царя, знали все нужды нового морского дела и могли благоустроить жизнь флота. Одним из таких, и притом лучших, помощников царя-моряка был граф Федор Матвеевич Апраксин, с именем которого неразрывно связана, так же как и с именем Петра Великого, вся история русского флота, история его генерал-адмиралов.

Ф. М. Апраксин родился в 1661 г. Сестра его, Марфа Матвеевна, вышла замуж за царя Федора Алексеевича, и, вероятно, поэтому Апраксин был назначен тогда же царским

стольником[73], а после смерти бездетного Федора в 1682 г. стал стольником при юном царе Петре Алексеевиче. В этом звании Апраксин участвовал во всех потешных войнах и плаваниях будущего Великого Моряка по рекам, озерам и Белому морю. Уже в то время Петр имел не один случай убедиться в искренней преданности, больших способностях и несокрушимой твердости характера своего стольника. В 1693 г. Апраксин получил первое видное и ответственное назначение — должность двинского воеводы и губернатора Архангельска, где строился первый казенный корабль — 12-пушечная яхта «Св. Петр». Затем Апраксин принимал участие в Азовском (1696) и в Керченском (1699) походах, а в 1700 г. он был назначен главным начальником в Воронеж и возглавил строительство кораблей для Азовского флота, получив звание адмиралтейца. С самого начала возникновения флота, во втором Азовском походе, управление флотом было вверено царем Францу Яковлевичу Лефорту, который стал первым российским адмиралом, а до этого, в 1691 г., ему был пожалован чин генерал-лейтенанта. Лефорт часто подписывал служебные бумаги двумя чинами: генерал и адмирал. Очевидно, поэтому существует неверное представление, что он был первым генерал-адмиралом. Вторым адмиралом после смерти Лефорта стал Федор Алексеевич Головин, которому также во многих энциклопедических изданиях ошибочно «пожалован» чин генерал-адмирала. В 1706 г. умер генерал-фельдмаршал и адмирал Ф. А. Головин, и царь приказал Апраксину принять все дела по Морскому ведомству, которыми ведал умерший. В 1707 г. Федор Матвеевич был произведен в адмиралы, а в следующем году, имея флаг на 32-пушечном корабле «Думкрат», уже командовал флотом в Финском заливе.

Осенью 1708 г., когда шведские войска совместно с флотом, состоявшим из 22 вымпелов, попытались овладеть Петербургом, начальником наших войск, действовавших против этих сил противника, был Ф. М. Апраксин. Сильный отряд шведов под командованием генерала Любекера был разгромлен. Вице-адмирал К. Крюйс в письме к А. Д. Меншикову от 20 октября 1708 г. так говорил об исходе этого кровавого боя под Нарвой, обеспечившего целость Петербурга: *«Собрав войско, Апраксин неприятеля сего месяца в 16-й день* (октября. — В. Д.) *в транжементе* (в боевом порядке. — В. Д.) *атаковал и положил всех в труп опричь 30 офицеров. Неприятельская багажия* (военный обоз. — В. Д.) *вся разорена, 6000 или 7000 рейтарских, також и которые были под богажиею, лошадей по приходе наших пострелял и поколол»* .

За это славное дело Петр Великий 22 декабря 1708 г. повелел адмиралу Апраксину выдавать жалованье генерал-адмирала наравне с генерал-фельдмаршалом — 7000 рублей. С этого дня Апраксина в официальных документах и стали титуловать генерал-адмиралом. Вице-адмирал К. И. Крюйс постоянно так обращался к Апраксину, а сам государь не всегда адресовал свою корреспонденцию с таким титулом[74].

30 августа 1721 г. был заключен мир в г. Ништадт со Швецией. Среди многих награжденных царь не забывал заслуг и трудов Ф. М. Апраксина: ему был дарован флаг генерал-адмирала, называвшийся *кейзер-флагом* .

Командуя флотом, Апраксин поднимал этот флаг на грот-мачте флагманского корабля[75].

Впервые кейзер-флаг был поднят Апраксиным на р. Волге под Астраханью в 1722 г. в удивительно торжественной обстановке. Начальствуя над флотом Каспийского моря, 3 июля

---

[73] Стольник — дворцовый (придворный) чин-должность в Российском государстве XIII—XVII вв. Первоначально прислуживал князьям (царям) во время торжественных трапез, сопровождал их в поездках; позднее стольники назначались на воеводские, посольские, приказные и другие должности. — Прим. авт.

[74] В объявлении государя: Для лучших раздачи провианта (1716 г., 9 марта) Апраксин титулуется генерал-адмиралом. — См: Материалы для истории русского флота. — Ч. III. — С. 391.

[75] Именной указ 7 сентября 1721 г. гласит: «Генерал-адмиралу графу Апраксину дать кейзер-флаг». — Материалы для истории русского флота. Ч. IV. — С. 474. В описании флагов российских, сделанном в 1720 г. самим Петром Великим, сказано так: «Гюйс красный (флаг): он же и кейзер-флаг, в котором вышереченный крест (Андреевский. — Прим. авт.) белым обложен». — Материалы для истории русского флота. — Ч. XII. — С. 701.

граф Апраксин прибыл на гукоре в Астрахань под кейзер-флагом, и первым к нему явился с рапортом на верейке адмирал Петр Михайлов (то есть сам царь), командовавший передовым морским отрядом. Вслед за царем явились и прочие начальники, корабли и город салютовали из пушек. Флот предназначался для военных действий против Персии.

В последующие 1723, 1724, 1725 и 1726 гг. граф Ф. М. Апраксин командовал флотом, зимовавшим на Кронштадтском рейде, имея свой флаг на корабле «Екатерина».

Но служба генерал-адмирала прошла не без огорчений, так как царь одинаково строго относился ко всем чинам флота. В 1714 г. над Апраксиным было назначено следствие по доносу, обвинявшему его в злоупотреблениях по подрядам для казны. Злоупотребления действительно открылись, но Апраксин виновен в них не был. Виновными оказались его подчиненные, которые пользовались в корыстных целях постоянными разъездами генерал-адмирала по службе. И тем не менее Апраксин был оштрафован государем на громадную сумму. В 1718 г., когда Апраксин крейсировал в Финском заливе, имея свой флаг на корабле «Москва», он опять был отдан под суд «за злоупотребления». При этом генерал-адмирал был арестован и приговорен к лишению имущества и достоинств, но в уважение прежних заслуг наказание государем было ограничено денежным взысканием. Наконец, в 1723 г. *за небытие на водяной ассамблее Апраксин был оштрафован 50 рублями* .

При Петре Великом ни высокий сан, ни военные заслуги, ни родство не избавляли провинившихся или даже заподозренных в преступлении по службе от следствия, суда и наказания. Даже такой, казалось бы, ничтожный проступок, как отсутствие 62-летнего генерал-адмирала на увеселительной водяной ассамблее, не остался без воздействия. После смерти Петра Великого старый генерал-адмирал имел несчастье видеть упадок флота.

10 ноября 1728 г. первый генерал-адмирал Российского флота граф Федор Матвеевич Апраксин скончался и был погребен в московском Златоустовском монастыре.

При Петре Великом Адмиралтейств-коллегия как высший орган управления военно-морским ведомством действительно работала под председательством генерал-адмирала.

После кончины императора коллегия обратилась в безответственное учреждение. Флот быстро пришел в упадок, денег на него не отпускалось, корабли ветшали в гавани и не ремонтировались. Все чаще раздавались голоса высокопоставленных чиновников о бесполезности флота и возможной полной его ликвидации. Но к счастью, у власти были и такие люди, которые свято хранили заветы Петра, глубоко понимали цели и стремления Великого Моряка. Одним из таких сподвижников, «птенцов гнезда Петрова», был Андрей Иванович Остерман.

Сын пастора из местечка Бохум в Вестфалии, молодой студент Остерман был перевезен в Россию К. И. Крюйсом в 1704 г. Он быстро научился русской речи и из Генриха Иоганна был переименован в Андрея Ивановича. Немец по национальности, Остерман отдал России все свои силы и способности; его удивительное упорство в осуществлении предначертаний и планов Петра Великого во многом спасло Российский флот. Когда однажды Остерман извинялся за ошибки в русской речи, объясняя их тем, что он не русский по происхождению, один из главных его противников, Бестужев, ответил ему в присутствии других: *«Вы не только русский, но русский, который стоит двадцати других»* . Бестужев был прав, так как, по словам историка войны с Турцией А. Кочубинского, этот немец не переставал и в далекой Сибири думать о турках и вздыхать о Босфоре. Карьеру свою Андрей Иванович начал на дипломатическом поприще и сопровождал Петра в его путешествиях на морях и в военных походах. Был он с царем и на Пруте, и в Ревеле, вместе с Брюсом заключил мир со шведами в Ништадте в 1721 г. Благодаря настойчивости и энергии Остермана условия мирного трактата были настолько выгодны для России, что, по словам государя: *«Ему самому не можно бы лучше оного написать для подписи господ шведов. Славное сие в свете дело ваше* (Остермана. — В. Д.) *останется навсегда незабвенным. Никогда наша Россия такого полезного мира не получала»* . За эту услугу России император пожаловал Остермана чином тайного советника и сделал бароном.

В царствование Екатерины I А. И. Остерман был членом Верховного тайного совета и после смерти генерал-адмирала Ф. М. Апраксина был назначен председателем Воинской морской комиссии *для рассмотрения и проведения в добрый и надежный порядок флота,*

адмиралтейств и всего, что к тому принадлежит .

8 период царствования Анны Иоанновны Остерману был пожалован графский титул, и он фактически стал руководить внешней и внутренней политикой России.

9 ноября 1740 г. А. И. Остерман был пожалован званием генерал-адмирала и вступил в полное управление Морским ведомством, оставаясь по-прежнему во главе Коллегии иностранных дел.

Не будучи моряком по профессии, Остерман пользовался советами и указаниями лучших и опытнейших русских моряков. Одним из них был адмирал граф Николай Федорович Головин, остававшийся президентом Адмиралтейств-коллегий с 1733 г. до падения Остермана.

Примечательно, что в то время морские чины всех рангов не любили моря и корабельной службы, приискивая место на суше. Это несчастье Головин смог пресечь при помощи генерал-адмирала, который подписал подготовленный им приказ *«О неназначении морских офицеров к не принадлежащим их званию должностям и о возвращении во флот офицеров, откомандированных в различные береговые службы»* .

Экспедиции Беринга и Чирикова были исполнением завета Петра Великого, так же свято и упорно доведенного до конца его достойным учеником — Андреем Ивановичем Остерманом. Но сам он закончил свою карьеру печально.

Остерман, как известно, был осужден к смертной казни, замененной ссылкой в Березов. В числе обвинений значилось и следующее: *«...из адмиралтейских команд о всем состоянии рапорты приказывал к себе присылать, а не в Адмиралтейскую коллегию, и о получаемых прежде рапортов в коллегию не сообщал»* . Как видим, обвинение надуманное, но тем не менее...

Второй генерал-адмирал Российского флота, Андрей Иванович Остерман, скончался в Березове 20 мая 1747 г.

С удалением от флота генерал-адмирала А. И. Остермана в духе времени начались преследования и заведенных им порядков и улучшений. Однако возвращение к старому ограничилось мелочами. Так, например, во флоте вместо одного флага ввели снова флаги трех цветов, а промежуточной инстанцией между флотом и императрицей вместо кабинета министров стала конференция министров. Вступив на престол, императрица Елизавета Петровна застала флот в более чем неудовлетворительном состоянии и искала человека, способного поднять его до того уровня, на каком он был при Петре Великом. Наконец выбор ее пал на князя Михаила Михайловича Голицына.

Князь Голицын был принят на службу во флот по выбору самого Петра в 1703 г. и отправлен в Голландию для обучения морскому делу в 1708 г. В Россию он возвратился лишь в начале 1717 г., когда самый трудный период в Северной войне был уже позади. Командовал одним из отрядов галер гребного флота, который 27 июля 1720 г. одержал победу над шведской эскадрой парусных кораблей у о. Гренгам. С 1726 г. — советник Адмиралтейств-коллегии. В царствование Анны Иоанновны Голицын строил суда на Дону, в Таврове; затем, с 1740 г., был астраханским генерал-губернатором, а в 1745 г. отправлен послом в Персию.

24 апреля 1749 г. князю М. М. Голицыну было высочайше повелено *иметь над флотом главную команду*, и он через год стал президентом Адмиралтейств-коллегии. Во исполнение воли императрицы Елизаветы новому президенту надобно было усиленно работать с ломкою морских учреждений, заведенных в предыдущее царствование, и с восстановлением Петровских. Шестнадцать лет готовилась реформа, и наконец в 1757 г. по утверждении совместного доклада Сената и Адмиралтейств-коллегии флот получил новое управление и новые штаты. Но еще ранее реформы, 5 сентября 1756 г., Михаил Михайлович Голицын в возрасте 75 лет был пожалован в генерал-адмиралы. Однако это высокое звание не увеличило энергии Голицына. В 1757 г. он уже вовсе не присутствовал в Адмиралтейств-коллегии, хотя война с Пруссией требовала напряжения всех сил на суше и на море. Флот был в таком упадке, что некому было и думать о его будущем. Адмиралтейств-коллегия заседала и писала, корабли стояли в Кронштадтской гавани, но лишь выходили в море, как в их корпусах обнаруживались течи, и они спасались в Ревеле или Кронштадте. Адмирал Мишуков в 1757 г., имея уже 73 года от роду, был назначен главнокомандующим морскими силами и «для совета» получил в помощники адмиралов Лопухина и Мятлева. Но Мятлев не был в море с 1728 г. и давно

занимал административный пост в Сибири. Безусловно, с прибытием на службу этих адмиралов флот не стал лучше. Не было над флотом, над его адмиралами и коллегией того, кто в былые времена наводил порядок «тростью» и железной рукой.

10 апреля 1762 г. генерал-адмирал князь М. М. Голицын *за крайнею старостью и болезнею* был уволен со службы с половинным окладом жалованья. По вступлении на престол императрицы Екатерины II ему повелено было присутствовать в Сенате и Адмиралтейств-коллегий. Но 21 декабря того же года он был уволен со службы с полным жалованьем (7 тыс. руб.). Во время проживания в столицах Голицыну дозволено было иметь почетный караул с оставлением при себе генерал-адъютанта.

Над флотом занималась новая заря, наступал век славных дел, громких побед, удивительных подвигов под предводительством «екатерининских орлов».

Вступившая на престол Екатерина II не желала видеть физического и нравственного падения флота.

Необходимо было поднять флот до уровня того состояния, какое предназначал ему Великий Моряк, как второй руке могущественной империи, как действительной части вооруженных сил государства. И вот не прошло и полугода после восшествия на престол новой императрицы, как 20 декабря 1762 г. последовал указ, гласивший следующее: *«Ревностное и неутомленное попечение Ея Императорского Величества о пользе государственной и о принадлежащем к ней, между иным, цветущем состоянии флота, Ея Императорское Величество, желая купно с достойным в том подражанием блаженной и бессмертной памяти дела Его Императорского Величества Государя Императора Петра Великого, вперить еще при нежных младенческих летах во вселюбезнейшего сына и наследника Ея Императорского Величества Цесаревича и Великого Князя Павла Петровича, Всемилостивейше определяет Его Императорское Высочество в генерал-адмиралы и повелевает из Сената послать, куда надлежит в указе»* .

Этот указ явился важным событием в истории генерал-адмиралов России: с 1762 г. чин генерал-адмирала стал присваиваться только наследникам престола или членам царской семьи.

25 мая 1764 г. третий в истории русского флота генерал-адмирал, князь Михаил Михайлович Голицын, умер и был погребен в московском Богоявленском монастыре.

Десятилетний же генерал-адмирал[76] не мог нести ни службы, ни ответственности, традиционно со дней Петра Великого сопряженных с этим высшим воинским званием.

Но и в зрелом возрасте деятельность августейшего генерал-адмирала во все время екатерининского царствования была очень незначительна. Великий князь принимал поздравления адмиралов с назначением и с днем тезоименитства, сопровождал императрицу в Кронштадт и в Ревель, являлся по временам в Адмиралтейств-коллегию. Но всеми делами флота ведала сама государыня, выслушивая доклады графа Ивана Григорьевича Чернышева, назначенного 4 июня 1769 г. вице-президентом Адмиралтейств-коллегий, то есть тогда, когда наш флот шел под командованием адмирала Г. А. Спиридова к Чесме. Известно, какая слава ожидала наших моряков в Средиземном море и сколько удивительных подвигов совершили они, оставаясь там почти беспрерывно до 1808 г.

Великая императрица скончалась 7 ноября 1796 г., а на следующий день, 7-го утром, на разводе между прочими приказаниями императора Павла I, подписанными А. А. Аракчеевым, было и следующее: *«Его Императорское Величество сохраняет звание генерал-адмирала во флоте»* .

С этого дня уже ни малейшее распоряжение по морским делам не исходило помимо августейшего генерал-адмирала, считавшего себя и президентом Адмиралтейств-коллегий.

До последних дней своей жизни император Павел I не переставал заботиться о флоте. Для общего надзора за кораблестроением во всех портах, как балтийских, так и черноморских, в 1797 г. восстановлено было существовавшее при Петре I звание обер-сарваера (главного инспектора. — В. Д.), которое получил замечательный корабельный мастер генерал-лейтенант А. С. Катасонов, и, кроме того, для улучшения судостроения приглашены были в русскую

---

[76] Император Павел I родился 20 сентября 1754 г.

службу из Константинополя два отличных кораблестроителя — французы, братья Ле Брюи де Сент-Катерин. За последние четыре года 90-х годов XVIII в. кроме мелких судов в Балтийском и Черноморских флотах было спущено на воду 25 линейных судов (17 линейных кораблей и 8 фрегатов) и начато, но не окончено постройкой 9 (5 линейных кораблей и 4 фрегата). Но дни императора были сочтены, и в ночь на 12 марта 1801 г. русский флот лишился своего генерал-адмирала, четвертого по счету и первого из императорской фамилии.

Прошло тридцать лет после смерти императора Павла I до назначения нового генерал-адмирала, великого князя Константина Николаевича. Почему так случилось? Прежде всего потому, что после смерти Павла I императором стал его сын Александр I Павлович. Период его царствования (1801— 1825) характерен непониманием значения военно-морских сил для России, полной заброшенностью флота. Флоту назначалась второстепенная роль, ограниченная одной обороной государства и не допускающая дальних самостоятельных экспедиций как дорогостоящих и не приносящих пользы. Одно время всерьез рассматривался вопрос о продаже русского флота Англии. Ясно, что в этот исторический период не было нужды в высоком чине генерал-адмирала. Второе воскресение морского могущества империи началось со вступления на престол императора Николая I.

В 1827 г. взамен Адмиралтейств-коллегий был учрежден Адмиралтейств-совет, который первоначально исполнял роль совещательного органа при морском министре.

Второй сын императора Николая I Константин родился 9 сентября 1827 г., за месяц до славной Наваринской победы. 22 августа 1831 г. он был назначен генерал-адмиралом и шефом Гвардейского флотского экипажа. Следует, однако, отметить, что, возрождая парусный флот, Николай I проявлял нерешительность в переходе к парусно-паровому флоту.

В 1855 г. великий князь в звании генерал-адмирала вступил в управление флотом и Морским министерством на правах министра. С этого времени и началась его деятельность, уже непосредственная и в высшей степени энергичная и плодотворная. Только при Константине Николаевиче русский флот окончательно сложился по образцу флотов западноевропейских государств. Следует учесть, что великий князь получил в управление флот после Крымской войны, обнаружившей все его недостатки и отсталость. Тогда, как и ныне, на все лады обсуждался вопрос: «Нужен ли флот России?». Сомнения в этом вопросе окончательно рассеялись лишь в 1863 г., когда для защиты пределов России потребовались услуги моряков в Балтийском море и на Дальнем Востоке. Активность русского флота была вызвана заявлением английского и французского правительств о «поддержке» восставших поляков в их борьбе за завоевание национальной независимости. Создалась реальная угроза военного выступления Франции и Англии против России.

С целью воздействия на Англию русское правительство по предложению управляющего Морского министерства адмирала Н. К. Краббе решило направить в Атлантический океан из Балтийского моря крейсерскую эскадру под командованием контр-адмирала С. С. Лесовского, и одновременно вторую эскадру под командованием контр-адмирала А. А. Попова в Тихий океан с целью их сосредоточения в портах США — Нью-Йорке и Сан-Франциско — для операции против английской морской торговли.

Известие о неожиданном появлении обеих эскадр в американских портах произвело впечатление, и английское правительство вынуждено было отказаться от поддержки Франции. Франция, оставшись в изоляции, отказалась от выступления против России. После подавления восстания в Польше эскадра контр-адмирала Лесовского 20 июля 1864 г. была отозвана в Балтийское море, а эскадра контр-адмирала Попова возвратилась в воды Дальнего Востока.

Предотвращение войны с Англией путем угрозы ее морской торговле русскими боевыми кораблями дало однозначный ответ на поставленный вопрос — флот России нужен. Это несколько облегчило борьбу с противниками флота и положило начало коренным изменениям в кораблестроении и в артиллерийском вооружении. За период управления Морским ведомством великим князем Константином Николаевичем наш флот перешел от паруса к машине, от дерева к железу, стали и броне.

Ежегодные плавания русского флота в дальних морях позволили подготовить кадры опытных моряков-профессионалов, развить во флоте большую административно-научную деятельность. Во флоте был сокращен срок службы матросов, отменены телесные наказания,

улучшены бытовые условия службы офицеров.

В марте 1880 г. великий князь Константин Николаевич устранился от деятельности флота, а 13 января 1892 г. генерал-адмирал скончался.

Но еще при его жизни великий князь Алексей Александрович, брат императора Александра III, 15 мая 1883 г. был пожалован в генерал-адмиралы. Впрочем, Его Высочество вступил в управление флотом гораздо ранее, а именно тотчас же после ухода от дел Константина Николаевича. Очень короткую, но меткую характеристику дал ему начальник Балтийского судостроительного завода известный острослов М. И. Кази. «Что такой Алексей? — спрашивал Кази и сам же отвечал: — Семь пудов августейшего мяса». Не лучшего мнения о нем был и председатель Совета министров С. Ю. Витте. Для такого сарказма было достаточно оснований.

За 23 года его управления флотом бюджет возрос в среднем чуть ли не в пять раз; было построено множество броненосцев и броненосных крейсеров, но это «множество», по мнению известного кораблестроителя академика А. Н. Крылова, являлось только собранием отдельных судов, а не флотом.

Деятельность генерал-адмирала Алексея Александровича была характерным образцом бесплановой растраты государственных средств, подчеркивала полную непригодность самой организации и системы управления флотом и Морским ведомством[77].

К чему привело подобное строительство флота, наглядно показала Цусимская трагедия...

После кончины 1 ноября 1908 г. великого князя Алексея Александровича звание генерал-адмирал в Российском флоте никому не присваивалось.

Далее шли звания: адмирал (введено в 1706 г); вице-адмирал (введено в 1699 г.), контр-адмирал (введено в 1699 г.).

В петровскую эпоху контр-адмирала называли также «шаутбенахт». Этот чин имел сам Петр I, которому он был присвоен после Полтавской победы. Чин капитан-командора (именовался также еще как «обер-сарваер», а в 1764—1798 гг. — как «капитан бригадирского ранга»). Чин «капитан бригадирского ранга» был промежуточным между адмиральскими и офицерскими чинами, но примыкал к первым. После его окончательной отмены в «Табели о рангах» в графе «морские чины» образовался пробел, в результате чего за 4-м классом (контр-адмирал) сразу следовал 6-й класс (капитан 1-го ранга). Такое положение существовало вплоть до 1917 г., то есть до отмены «Табели о рангах». Чин капитана 1-го ранга учрежден в России в 1713 г. и был старшим штаб-офицерским чином. Он с небольшим перерывом (1732—1751) просуществовал до 1917 г. То же самое можно сказать о втором по старшинству штаб-офицерском чине — капитан 2-го ранга. Среди морских чинов, введенных Петром I, было и звание «капитан 3-го ранга», но оно оказалось менее долговечным, чем предыдущие (1713—1732). Чин капитан-лейтенанта существовал в ВМФ России в 1713—1884 и 1909—1911 гг., чередуясь с чином старшего лейтенанта, но первый причислялся в свою бытность к штаб-офицерам, а второй — к обер-офицерам.

Наиболее долговечным оказался чин лейтенанта. Он был введен Петром I в 1701 г. и просуществовал до 1917 г. Кроме этого, в петровской «Табели о рангах» в порядке убывания значились: корабельный секретарь, унтер-лейтенант (1699—1732), корабельный комиссар (ведал на корабле вопросами пищевого снабжения).

Выпускникам Морской академии, а позже и Морского корпуса присваивались звания гардемаринов. По чину и содержанию гардемарины вначале приравнивались к солдатам Гвардии и даже носили форму Преображенского полка.

Сегодняшние военные моряки могут сказать, что нет такого воинского звания — капитан 4-го ранга, и будут правы. Действительно, нет. Но оно было, правда, всего четыре года — с 1713 по 1717 г.

Кроме чинов, установленных петровской «Табелью о рангах», в Военно-Морском Флоте России существовало и звание «мичман» (с 1713 по 1917 г.), но оно первоначально относилось к унтер-офицерскому званию. С 1732 по 1917 г., за исключением 1751—1758 гг., когда оно

---

[77] См.: Крылов А. Н. Мои воспоминания. — Л.: Судостроение, 1979. — С. 142, 143.

было упразднено, звание «мичман» было внесено в «Табель о рангах» и стало первым офицерским чином.

В годы царствования Петра I две трети судового экипажа составляли матросы и пушкари (артиллеристы) и одну треть — морские солдаты, из которых состояла абордажная команда. Матросы разделялись на четыре, а впоследствии на две статьи. В течение XVIII — начала XX в. «Табель о рангах» получила ряд дополнений и изменений. Так, с 1911 г. для офицеров Военно-Морского Флота России были установлены чины, которые просуществовали до 1917 г.: генерал-адмирал, адмирал, вице-адмирал, контр-адмирал, капитан 1-го ранга, капитан 2-го ранга, старший лейтенант, лейтенант и мичман. Воспитанникам старшего курса Морского корпуса было оставлено звание «гардемарин», а с 1906 г. для выпускного курса ввели звание «корабельный гардемарин».

Часть военнослужащих Морского ведомства имела сухопутные воинские звания, но к названию их чина обязательно делалось дополнение. Например, известный всем академик-кораблестроитель А. Н. Крылов имел чин «флота генерал», а видный инженер-кораблестроитель В. П. Костенко — «поручик по Адмиралтейству».

После Октябрьского переворота Декретом Совнаркома от 16 декабря 1917 г. все прежние воинские звания, чины и титулы были упразднены, в том числе и сам термин «офицер».

Командиры Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) и Рабочее-Крестьянского Красного Флота (РККФ) до введения воинских званий различались по занимаемым должностям. Для РККФ такими званиями были: народный комиссар по морским делам (наркомвоенмор), начальник морских сил (наморси), начальник дивизии (бригады), командир дивизиона, командир корабля, помощник командира, командир боевой части, командир группы, командир отделения и т. д.

Постановление ЦИК И СНК СССР от 22 сентября 1935 г. установило персональные воинские звания. В частности, в ВМФ были теперь такие звания: краснофлотец, отделенный командир, старшина, лейтенант, старший лейтенант, капитан-лейтенант, капитаны 3-го, 2-го и 1-го рангов, флагман 2-го и 1-го рангов, для военно-технического состава флота: воентехник 2-го и 1-го рангов, военинженер 3-го, 2-го и 1-го рангов, инженер-флагман 3-го, 2-го и 1-го рангов и инженер-флагман флота.

Для военно-политического состава армии и флота устанавливались звания: политрук, старший политрук, батальонный, полковой, бригадный, дивизионный и корпусной комиссары, армейский комиссар 2-го и 1-го рангов.

В последующем воинские звания уточнялись и частично изменялись.

После введения в 1940 г. старшинских и адмиральских званий, а также в 1955 г. звания «адмирал флота Советского Союза» и института прапорщиков и мичманов в 1971 г. с 80-х годов в ВМФ воинские звания стали подразделяться на следующие, категории военнослужащих: рядовые — матрос и старший матрос; старшины — старшина 2-й и 1-й статей, главный старшина и главный корабельный старшина; прапорщики и мичманы — прапорщик и старший прапорщик, мичман и старший мичман; младший офицерский состав — младший лейтенант, лейтенант, старший лейтенант, капитан-лейтенант; старший офицерский состав — капитаны 3-го, 2-го и 1-го рангов; высший офицерский состав — контр-адмирал, вице-адмирал, адмирал, адмирал флота и Адмирал Флота Советского Союза.

В связи с распадом СССР в России произошли изменения в системе воинских званий. В частности упразднено звание Адмирала Флота Советского Союза.

СИМВОЛ ВОИНСКОГО ДОСТОИНСТВА И ЧЕСТИ

Символика наплечных знаков воинского отличия — погон и эполет — также уходит в седую старину. Происхождение погона берет свое начало со времен крестоносцев (первый крестовый поход состоялся в 1096—1099 гг.). Он представлял собой в ту пору составную часть рыцарских лат, предохраняя плечо бойца от сабельного удара. В Англии, например, до середины XIX в. офицеры и рядовые гусарских конных полков имели на плечах разновидность погона, изготовленную из металлической сетки или кольчуги.

Введение погон в русской армии было данью памяти о тех далеких временах, когда древние русские витязи носили наплечники — оплечья (в виде «чашечки»), защищавшие их от неприятельских мечей. В 1732 г. погоны были введены для личного состава полков полевой пехоты[78]. Они представляли собой шерстяную накладку, нашивавшуюся только на левое плечо кафтана. Каждый такой полк имел свой цвет погона. В практическом смысле погоны были удобны тем, что при ношении ружей «на плечо» предохраняли верхнюю часть мундира от быстрого износа и как бы скрепляли собой все детали кожаной и матерчатой амуниции: портупею, перевязь, ранцевые ремни.

В 1741 г. военнослужащим гренадерской роты Преображенского лейб-гвардии полка, несшим службу в царском дворе, пожаловали погоны из витого золотого шнура. Носили их на обоих плечах. Они служили украшением мундира, указывая заодно на принадлежность воина к придворной войсковой части.

Эполеты (от французского epaulette — наплечник) как разновидность погон появились во Франции в начале XVIII в. первоначально в виде пучка разноцветных лент, а затем — узкого расшитого погона с круглым у среза плеча, на котором размещались знаки отличия.

Так как погоны и эполеты XVIII — начала XIX в. еще не всегда определяли воинское звание и служебное положение военнослужащих, в русской армии существовал специальный офицерский знак, учрежденный еще Петром I. Он имел вид небольшой закругленной серебряной или позолоченной пластинки-щита и с помощью специальной ленты носился на груди. Кроме того, знаками различия, а одновременно и украшением являлись разноцветные широкие полосы из тесьмы, тянувшиеся по диагонали всего мундира, а также разнообразное богатое шитье на воротнике, обшлагах и полах мундира. Эполеты в русской армии введены в 1763 г. на одно плечо, а в 1801—1809 гг. почти для всех военнослужащих были введены погоны: в пехоте — на оба плеча (сперва красные, затем разных цветов побатальонно), в коннице (кроме гусар) и артиллерии — только на левое плечо (цвета — по полкам). Егерям погоны не были присвоены. Офицерские погоны обшивались золотым или серебряным шнуром[79].

В 1807 г. для генералов, адмиралов и офицеров армии и флота были введены эполеты на оба плеча, явившиеся наиболее ярким знаком, отличавшим их от остальных военнослужащих. Для нижних чинов цвета погон были установлены по номерам полков в дивизиях: в первых полках — красные; во вторых — белые; в третьих — желтые; в четвертых — темно-зеленые; в

---

78 См.: Историческое описание одежды и вооружения российских войск. С.-Пб., 1899; Ч. 4. С. 115,116; Ч. 3. — С. 75, 99—101; Ч. 4. — С. 50, 73, 85, 96, 101; Ч. 10. — С. 212; Ч. 12. — С. 176; Ч. 19. — С. 186,187.

79 См.: Энциклопедия военных и морских наук (составленная под главной редакцией генерал-лейтенанта Леера). Т. VI. — С.-Пб., 1883—1897. — С. 57.

пятых — синие. На все погоны были нанесены номера дивизии.

В 1807 г. погоны были установлены и для егерей: первым полкам — красные; вторым — синие. Всей артиллерии в 1808 г. установили ношение красных погон с номерами бригад на них. В кавалерии погоны на мундирах и шинелях нижних чинов положены были только драгунам и кирасирам, в прочих кавалерийских полках их носили только на шинелях. На мундирах гусары носили шнуры, уланы — эполеты, состоявшие из двух частей: продольной пластинки и круглого наплечника, крепившегося у корня эполета. Сплошные золотые и серебряные эполеты носили лишь генералы и адмиралы. Офицерский состав имел поле эполет приборного сукна или цвета по роду войск.

У флотских офицеров поле эполет было темно-зеленого цвета. Эполеты генералов и адмиралов имели вокруг наплечников густую («жирную») бахрому из спирально свитых золотых или серебряных жгутов. Несколько более тонкую бахрому имели штаб-офицерские эполеты. Обер-офицерские эполеты бахромы не имели вовсе. Никаких иных промежуточных деталей — звездочек или нашивок — эполеты не имели. Скажем, полковника от майора или капитана 1-го ранга от лейтенанта можно было отличить по иным признакам, а именно по шитью на воротнике мундира, по клапанам-петлицам на рукаве, по плюмажу на шляпе, поясному шарфу или по специальному офицерскому знаку. В 1808 г. ранее установленные офицерские шейные знаки, вдвое уменьшенные в размере, были таковы: у прапорщиков — сплошь серебряные, у подпоручиков — серебряные с золотым орлом, у капитанов — золотые с серебряным орлом и т. д.

Звездочки для определения старшинства в чине появились на эполетах лишь в 1827 г.[80]. Погоны у офицеров, за исключением короткого срока (1803—1808), когда они существовали в форме прямоугольников с закругленными углами, отсутствовали вплоть до Крымской войны 1853—1856 гг. В 1855 г. во всех родах войск были утверждены генеральские, адмиральские и офицерские погоны с сохранением эполет при парадной форме одежды. Для различия чинов на эполеты и погоны были введены звездочки. Вот почему любой генерал и офицер периода 1803—1855 гг., изображения которых мы часто видим на портретах или в скульптуре, неизменно представлен в мундире, реже в сюртуке (вицмундире) с обязательными эполетами. Такими предстают перед нами и М. И. Кутузов, и М. Ю. Лермонтов, адмиралы М. П. Лазарев, Ф. Ф. Белинсгаузен, П. С. Нахимов и многие другие. Следует добавить, что в ту пору во внеслужебное время разрешалось носить сюртук, введенный в 1803 г., совсем без эполет и погон, но с сохранением так называемых контрпогончиков, нашивавшихся поперек плеча.

Для рядового состава флота погоны были общепринятого для всех морских частей темно-зеленого цвета, а также красного — для матросов Гвардейского флотского экипажа. Матросы носили их на шинелях, мундирах и бушлатах. На фланелевых рубахах и белых форменках, а также на рабочем платье («робе») погон не полагалось — лишь унтер-офицерский состав флота носил поперечные погоны из желтой и белой нашивочной тесьмы, так называемые контрики.

Кроме нагрудных знаков, трехцветных шарфов с серебряными или золотыми кистями, различных кантов, галунов, кокард, эполет и погон, на форменной одежде офицеров корабельного состава военно-морских сил многих стран издавна неотъемлемым аксессуаром были нарукавные знаки различия, показывающие их персональные воинские звания.

Морские нарукавные знаки различия исторически возникли во времена парусного флота, когда офицеры, стоявшие во главе абордажных партий, обычно повязывали на рукава своих камзолов парчовый или вышитый золотом либо серебром платок, по которому можно было на палубе вражеского корабля в рукопашной схватке распознать своего командира. Позднее такие перевязи стали пришиваться к рукавам. Старшинство абордажных начальников теперь определялось числом пришитых перевязей. Постепенно абордажные золототканые платки превратились в нашиваемые на рукава золотые галунные полоски, составлявшие с XIX столетия и до нашего времени традиционные знаки различия моряков во всем мире.

На форменной тужурке корабельных офицеров ВМС Англии верхняя из нарукавных

---

[80] См.: Советская военная энциклопедия. В 8 тт. Т. 8. — С. 604.

нашивок изогнута в виде петли. Почему?

В 1797 г. в бою при Санта-Крус (о. Тенерифе) командующий английской эскадрой контр-адмирал Горацио Нельсон разгромил противника, но потерял правую руку. А в следующем, 1798 г. он одержал победу в морском сражении при Абукире, уничтожив французский флот. Отправляясь на торжественный прием к королеве Англии по случаю новой победы, он приказал завязать свободный рукав мундира и опустить конец рукава в карман — получилось что-то наподобие петли. С тех пор на рукавах офицеров британского флота, а позднее и других стран появилась золотая петля — «петля Нельсона».

В русском дореволюционном военном флоте никаких галунных нашивок или иных знаков различия на рукавах не носили. Единственными знаками различия — от мичмана до адмирала — были погоны и эполеты. Первые нарукавные нашивки как знаки различия в форме одежды морских офицеров Военно-Морского Флота России появились в апреле 1917 г. при Временном правительстве после отмены погон — сперва в Балтийском, а затем и в других флотах России. Эти нашивки явились механическим повторением офицерских нашивок английского флота.

Погоны в армии и нарукавные нашивки во флоте были отменены декретом Совнаркома РСФСР в декабре 1917 г., а 16 января 1919 г. приказом Реввоенсовета Республики были впервые учреждены знаки различия военнослужащих Рабоче-Крестьянской Красной Армии по родам войск и знаки различия командного состава.

В РККФ первые знаки различия были утверждены в сентябре 1921 г. в виде нарукавных нашивок красного цвета с красной звездочкой, окантованной трехмиллиметровым золотым кантом-выпушкой. Знаки различия нашивались на левый рукав пальто, тужурки и кителя. Все нашивки имели длину 8 см, а их ширина связывалась с группами комсостава: младшие командиры — 1 см, средние командиры — 2, старший командиры — 4 см. В 1922 г. для политсостава флота был утвержден один общий знак различия в форме большой красной звезды, выкраиваемой из круга диаметром 8 см. Через год этот знак принадлежности к политаппарату флота был заменен общими знаками различия, присвоенными всему командному составу военно-морского флота.

Заграничные плавания советских военных кораблей в 1924 г. показали все неудобство однорукавных красных нашивок — они имели сходство с унтер-офицерскими нашивками иностранных флотов. 6 февраля 1925 г. для командного и политического состава РККФ были установлены новые знаки различия — золотые и серебряные галунные нашивки на обоих рукавах тужурки от шва до шва, на которых поверху были укреплены звездочки красного цвета с золотой или серебряной окантовкой. Число нашивок определялось принадлежностью к одной из 13 служебных категорий. В пределах каждой из них числились лица командного и политического состава, штатная должность и служебно-правовое положение которых были равными. На пальто, шинелях и кителях носили нашивки укороченные — длиной 8 см — и звездой наверху.

В 1935 г. после введения персональных воинских званий командного и политического состава военно-морских сил знаки различия были несколько изменены. Так, для политического состава между нашивками были введены просветы красного цвета с красной же звездочкой прежнего образца. Строевой же корабельный состав цветных просветов между нашивками не имел, а красная звездочка была заменена для него сплошной золототканой. Лица комсостава инженерно-механической специальности имели просветы малинового цвета, морской авиации — голубого, береговой обороны — коричневого, медицинской службы — зеленого.

В мае 1940 г. в связи с введением адмиральских (генеральских) званий для этой категории были установлены особые знаки различия из золотого галуна со звездой большого размера и вышитой в центре эмблемой серпа и молота. В декабре того же года вместо прежних знаков различия на пальто и шинелях комсостава флота были утверждены нашивки из того же галуна, но длиной от шва до шва.

6 января 1943 г., в период Великой Отечественной войны, указом Президиума Верховного Совета для личного состава армии были введены новые знаки различия — погоны. Для личного состава военно-морского флота погоны были введены указом от 15 февраля 1943 г.

Погоны придали облику военнослужащих более подтянутый и профессиональный вид, завершенность и красоту, возродив старые традиции в русской армии и флоте.

Введение погон в советских вооруженных силах еще раз подтвердило преемственность отечественных воинских традиций. Ведь погоны не только деталь одежды, но и знак воинского достоинства, воинской чести.

В ПОБЕДНОМ ОТБЛЕСКЕ БОЕВЫХ НАГРАД

Среди вручаемых знаков отличия за воинскую доблесть самая распространенная награда — медаль. Первые упоминания о ней встречаются в истории Древней Греции и Рима. Затем по неизвестной причине эта традиция была забыта, и только спустя тысячелетие, в XIV в., итальянская средневековая хроника вновь сообщает о факте награждения медалью.

Прошло еще четыре столетия, и уже редкий мундир европейского солдата и матроса не озарялся блеском боевых медалей — войн в ту пору было предостаточно.

На русской земле предшественником медали стал официальный знак отличия Киевской Руси — золотая шейная гривна. Летописец, повествуя об «убиении» князя муромского Глеба (1015), не забывает отметить: любимый отрок князя Георгий носил гривну. Удостоился ее за отражение половецкого набега и предводитель ростовской дружины Александр Попович (прообраз былинного богатыря Алеши Поповича).

В средние века отличившимся участникам похода (сражения) вручалась «золотая деньга» — русская или заморская монета. В 1469 г. великий князь Иван III в награду за мужество, проявленное устюжанами в боях против казанцев, присылал им два раза по «золотой деньге».

При Иване Грозном военные подвиги влекли за собой также пожалование «золотыми». Так были награждены русские ратники в 1558 г. за взятие в Ливонии замка Нейшлюс.

Размеры и стоимость таких знаков зависели от положения награжденного. «Разрядная книга» времен Ивана Грозного содержит такую запись о чествовании участников второго Ливонского похода в 1577 г.: *«Государь за ту службу Богдана (Вельского) пожаловал золотой португальский да чепь золоту, а Демеши Черемисову золотой угорский, а дворянам государевым по золотой новгородке, а иным по московке золоченой»* .

Пожалованные золотые монеты носили уже не на шее, а прикреплялись на рукава одежды и на шапки и служили знаками отличия. Этот обычай существовал до конца XVII в., и в начале царствования Петра I первыми наградами были те же «московки», только изготовленные на новый лад.

В 1696 г. были награждены все участники Азовского похода. Величина награды (монеты) строго соответствовала служебному положению награжденного. Главнокомандующий А. С. Шеин получил монету в 13 золотых, адмирал Ф. Я. Лефорт — в 7, генералы А. И. Гордон и Ф. А. Головин — по 6 золотых, младшие воеводы — по двойному золотому, полковники — по золотому без четверти, младшие офицеры — по полузолотому, стрелецкие капитаны — по четверти золотого, урядники и солдаты московских выборных полков получили по золотой копейке, а городовые солдаты, стрельцы и пушкари — по копейке золоченой.

Историк Н. М. Карамзин писал в связи с этим, что *иноземные наблюдатели спрашивали: чего нельзя ожидать от войска несметного, которое, не боясь ни холода, ни голода... с неодолимым терпением скитается в пустынях севера и в коем за славнейшее дело дается только маленькая золотая деньга, носимая счастливым витязем на руке или шапке?*

Повторные награждения не были редкостью, поэтому у многих «витязей» могло быть нашито по нескольку знаков.

В петровскую эпоху в наградной системе произошли коренные изменения, связанные, с одной стороны, с военными преобразованиями, а с другой — с реформой денежной системы. Уже в самом начале XVIII в. в России стали чеканить памятные медали в честь важнейших

событий того времени, чаще всего баталий, которые русские мастера старались отобразить с возможной точностью. Сам Петр нередко занимался «сочинением медалей». Вскоре помимо памятных появилась русская наградная медаль. Она соединила в себе незнакомую на Западе традицию «золотых» — массовых дотоле воинских наград — с некоторыми внешними приемами оформления, сложившимися в европейской фалеристике. Петровские военные медали существенно отличались от «золотых». По виду и размерам они соответствовали новым русским монетам — рублям, на лицевой стороне которых всегда помещался портрет царя в доспехах и лавровом венке, а на оборотной, — как правило, сцена соответствующего сражения, надпись и дата. Делалось это для того, чтобы предупредить соблазн пустить такую награду в обращение и чтобы как-то отличить ее от обычных полтин и рублевиков. Петр лично указал монетному двору: *«Велите у всех медалей сделать на одной стороне баталию...»*. Так появились первые настоящие наградные медали. Впоследствии к каждой медали полагалась соответствующая лента, а для ее крепления на них на монетном дворе напаивались специальные ушки.

Но традиция награждать отличившихся в бою обычными монетами наравне с медалями в русской армии и флоте сохранялась до конца XVIII в. А. В. Суворов и Ф. Ф. Ушаков, к примеру, часто награждали своих «чудо-богатырей» и матросов екатерининскими рублевиками и полтинами, которые затем передавались из поколения в поколение.

Если все русские медали разложить в хронологическом порядке, то можно воссоздать важнейшие эпизоды военной истории России за два столетия: Полтава и Гангут, Кагул и Очаков, сражения Отечественной войны 1812 г., героическая оборона Севастополя 1854—1855 гг., освобождение болгар от турецкого ига и др. По имеющимся данным, список русских медалей, отчеканенных на Петербургском монетном дворе, включает более тысячи названий.

Большая часть учрежденных Петром наградных медалей связана с военными действиями против шведов в Северной войне 1700—1721 гг.

19 ноября 1700 г. молодая армия Петра была разбита опытными шведами. Только солдаты Преображенского и Семеновского полков сумели остановить противника и дали возможность отступить оставшимся войскам. За этот подвиг эти два полка получили официальное звание лейб-гвардейских. Для отличившихся в этом сражении офицеров Петр учредил специальный медный знак с надписью: *«1700. Ноября 19. № 0»* . Так, несмотря на проигранное сражение, первый специальный знак увенчал героев.

12 октября 1702 г. была взята штурмом старинная русская крепость Орешек (Нотебург). Крепость была переименована в Шлиссельбург (Ключ-город)[81]. Доблесть участников штурма была отмечена золотой медалью. На оборотной стороне ее изображена сцена штурма: город-крепость на острове, обстреливающие его русские орудия, множество лодок с «охотниками» (то есть добровольцами). Круглая надпись гласит: *«Был у неприятеля 90 лет, взят 1702 октября 21»* . Дата «октября 21» была выбита ошибочно. В следующем, 1703 г. были отчеканены золотые и серебряные медали для награждения офицеров и солдат гвардейских пехотных полков — Преображенского и Семеновского, которые 7 мая на лодках атаковали и захватили в плен два шведских корабля — «Гедан» и «Астрильд». В честь *никогда прежде небывалой морской победы офицерам были даны медали золотые с цепью, а солдатам и матросам серебряные без цепи* . Сцену битвы, изображенную на обороте медали, сопровождает изречение: *«Небываемое бывает»* .

Вскоре после знаменитого Полтавского сражения Петр приказал изготовить наградные медали для солдат и урядников (унтер-офицеров). Серебряная медаль *«За полтавскую баталию 1709 г. июня 27»* стала первой специальной наградой для солдат.

Крупнейшая победа Петра I на море — это сражение при мысе Гангут 27—28 июля 1714 г. За блестящую «викторию», за захват 10 шведских кораблей участники сражения также получили специальные медали: офицеры — золотые с цепями и без цепей, *каждый по пропорции своего чина* , матросы и солдаты десанта — серебряные медали и денежные премии. На лицевой стороне, как обычно, был портрет Петра, а на оборотной — план морского

[81] С 1944 г. — Петрокрепость. — Прим. авт.

сражения и дата. Вокруг надпись: *«Прилежание и верность превосходят сильно»*. Это изречение стало своеобразной традицией для наград за морские баталии. Его можно видеть на обороте медали за участие в захвате трех шведских судов 1719 г. А на медалях за победу в Гренгамском сражении 27 июля 1720 г. оно приведено в несколько измененном виде: *«Прилежание и верность превосходят силу»* .

После Гангутской победы Петр решил высадить свои войска в Швеции и подписать выгодные условия долгожданного мира. Он договорился с Голландией, Англией и Данией о совместных действиях против Швеции. 17 июля 1716 г. в Копенгагене сосредоточились огромные морские силы союзников — 14 линейных кораблей и 8 других военных судов. Верховное командование над объединенным флотом четырех держав принял Петр I, который поднял свой вице-адмиральский флаг на корабле «Ингерманланд». Петр с гордостью принял роль первого флагмана и в память об этом событии повелел «выбить медаль», на одной стороне которой, как всегда, находилось изображение Петра, а на другой Нептун на колеснице с русским штандартом и тремя союзными флагами, на этой же стороне была надпись: *«Владычествуем четырьмя при Бернгольме»* .

30 августа 1721 г. в городе Ништадт (в Финляндии) был подписан мирный договор со Швецией. Завершилась многолетняя борьба за Балтийское море. В честь этого исторического события большим тиражом были отчеканены восемь различных медалей: для солдат, матросов и унтер-офицеров — серебряные, для офицеров — золотые разного достоинства в зависимости от чина и заслуг. Было выпущено также множество памятных медалей с латинскими надписями в дар иностранным влиятельным особам дипломатического корпуса и правительств для прославления военных успехов России. Ништадтская медаль знаменует еще одно важное событие в жизни Российского государства — она впервые была отчеканена из злата и серебра домашнего, то есть добытого в России, что и было отмечено в надписи.

Начавшаяся после Северной войны в первой половине июля 1722 г. война за Каспийское море и успешные боевые действия армии и Каспийской флотилии способствовали тому, что 12 сентября 1723 г. в Санкт-Петербурге был заключен мирный договор с Персией (Ираном). Дербент, Баку, Ленкорань с прилегающим к ним побережьем стали последними завоеваниями Петра. В память этого события было отчеканено несколько типов медалей для награждения участников *военных действий 1722—1723 гг. в районе Баку, Дербента и Астрахани*, в частности наградная медаль для казаков 1723 г. и серебряная для офицеров, матросов и солдат десанта флотилии. Смерть Петра I надолго прерывает выпуск наградных медалей в России. Множество интересных событий военной истории последующих лет не было воплощено в этих миниатюрных памятниках. Традиция, заложенная Петром I, награждать всех участников сражений или кампаний, как офицеров, так и солдат, почти на сто лет опередила другие европейские государства и выгодно отличала наградную систему России от любого государства того времени.

Царствование Екатерины II благотворно сказалось на развитии русского флота. Внешняя политика этого периода способствовала закреплению позиций России на Балтийском море, в Прибалтике и утверждению на побережье Черного и Азовского морей. При Екатерине II развивалось военное и военно-морское искусство. Большую роль в этом сыграла деятельность таких полководцев и флотоводцев, как П. А. Румянцев, А. В. Суворов, Ф. Ф. Ушаков и др. Все это отражено в истории наград России последних десятилетий XVIII в. На лицевой стороне медали этого времени изображались «молодой лик» Екатерины II либо ее вензель, а на обороте — чаще всего только надпись, но иногда и изображения, раскрывающие событие, в честь которого была отчеканена наградная медаль. Наиболее известными медалями этой эпохи были чесменская и кагульская, обе на голубой Андреевской ленте. Серебряная чесменская медаль была изготовлена в честь победы русского флота над турецким 26 июня 1770 г., когда в одну ночь султан потерял весь свой флот. На оборотной ее стороне весьма искусно изображен морской бой, наверху над горящими турецкими кораблями начинается текст, который заканчивается в обрезе (нижнем сегменте) медали: *«Был Чесме 1770 года июля 24 дня»*. Флот был, и флота не стало! Медалью награждались матросы и солдаты десанта, участвовавшие в этом сражении. 10 июля 1774 г. Россия закончила победоносную войну с Турцией. Османская империя признавала независимость Крымского ханства, присоединение к России части

побережья с крепостями Азов, Керчь, Еникале и Кинбурн, а также Кабарды и части территории в междуречье Днепра и Буга. Черное, Азовское моря и Черноморские проливы были открыты для русского торгового мореплавания. К этому событию была отчеканена первая медаль на Георгиевской ленте — *Победителю*. Она имела ромбовидную форму, ею награждали солдат, находившихся в армии к моменту заключения в 1774 г. мира с Турцией.

Во время следующей русско-турецкой войны флот противника 1 октября 1787 г. высадил 5-тысячный десант на Кинбурнской косе. Оборонявшие крепость Кинбурн русские войска А. В. Суворова (около 4 тыс. человек) огнем артиллерии вынудили турецкие корабли отойти, а затем разгромили десант противника. В память об этом появилась серебряная медаль с надписью: *«Кинбурн 1 октября 1787»* . Это очень редкая медаль, так как награждены ею были не все сражавшиеся под Кинбурном, а лишь немногие наиболее достойные, по выбору самих солдат. Это было сделано по предложению командовавшего корпусом А. В. Суворова, который стремился повысить ценность награды, превратить ее из медали за участие в медаль за исключительную личную храбрость (подобной награды в русской армии еще не было, она появилась только во время наполеоновских войн, в 1807 г., и носилась на Георгиевской ленте).

На Георгиевской ленте носили и медаль *«За храбрость на водах очаковских июня 1788»* — награду матросам гребной флотилии, участникам трех июньских морских сражений. За разгромом турецкого флота под Очаковым последовала осада самой крепости, которая пала 6 декабря 1788 г. в результате часового штурма. Все без исключения участники штурма получили специальные награды: офицеры — золотые на Георгиевской ленте, а солдаты — на такой же ленте серебряные медали овальной формы. На лицевой стороне медали был изображен вензель Екатерины II, а на оборотной — надпись: *«За храбрость, оказанную при взятии Очакова»* и дата сражения. В годы русско-шведской войны 1788—1790 гг. произошло сражение на Роченсальмском рейде (близ современной Котки). Шведы потеряли 13 кораблей и 24 транспорта, русские — всего два корабля. За эту победу рядовым участникам были вручены медали *«За храбрость на водах финских августа 13, 1789 года»*.

Мы уже говорили, что по медалям возможно воссоздать важнейшие вехи военной истории России. Действительно, случается, что позеленевшая от вековой давности медаль с выбитыми на ней датой и эпизодом битвы помогает историкам воскресить утерянную страничку в военной летописи Отечества. Но ученый, поспешивший обнародовать открытие, может и ошибиться. Нередко нетерпеливые монархи чеканили награды в честь всего лишь ожидаемых побед. Екатерина II, например, приказала выбить медаль за взятие Константинополя, а город взят так и не был. Зато бывали случаи, когда капризная прихоть коронованных особ позволяла себе не отличать действительно выдающихся событий. Блестящие победы А. В. Суворова при Фокшанах и Рымнике, его беспримерные итальянский и швейцарский походы не отмечены медалями. «Забыли» отчеканить их и в честь знаменитых баталий, выигранных русским флотом под флагом адмирала Ф. Ф. Ушакова на Черном и Среднеземном морях.

Всколыхнувшая всю Россию Отечественная война 1812 г. и последовавший за ней заграничный поход принесли русскому солдату не так уж много наград — всего три медали, если не считать иностранных. Это широкоизвестная медаль *«В память Отечественной войны 1812 г.»* , затем медаль земскому войску *«За любовь к Отечеству»* и, наконец, медаль *«За взятие Парижа»*. Вспомним, что период царствования императора Александра I характеризовался непониманием значения военно-морских сил для империи и заброшенностью флота. Поэтому задачи флота в период русско-французской войны 1812—1814 гг. были более чем скромными. Гребной флот Балтийского моря содействовал сухопутным войскам при освобождении от неприятеля наших северо-западных территорий и при осаде Данцига, а корабельный флот вместе с англичанами в продолжение всей войны с французами действовал у берегов Голландии. По окончании же военных действий он перевозил наши войска, бывшие за границей. Но моряки русского флота в этой войне принимали самое активное участие в боевых действиях на суше. В рядах прославленной победами армии прошли путь от Москвы до Парижа моряки Гвардейского флотского экипажа и 75-го Черноморского флотского экипажа. Все они были награждены медалью *«За взятие Парижа»*. В ходе русско-турецкой войны 1828—1829 гг. активные действия нашей армии и особенно флота вынудили Порту запросить мира. 2 сентября в Адрианополе был подписан договор, по которому Россия получила восточное побережье

Черного моря и несколько турецких крепостей. В честь победы над турками все участники кампании были награждены учрежденной 1 октября 1829 г. серебряной медалью *«За турецкую войну»* . Носили ее на Георгиевской ленте. На лицевой стороне был помещен лучезарный крест на поверженном полумесяце, слева — «1828», а справа — «1829». На обороте медали надпись в лавровом венке: *«За турецкую войну»*. Медаль получили также участники Наваринского морского сражения 8 октября 1827 г., в котором был уничтожен турецкий флот.

В память о боевых действиях в период Крымской, или, как ее еще называли, Восточной, войны участники награждались бронзовыми и латунными медалями *«В память войны 1853—1856 гг.»*. На их лицевой стороне под двумя коронами стоят вензеля Н. I и А. II (Николай I и Александр II) и даты: «1853—1854—1855—1856». На оборотной стороне медали надпись: *«На тя, Господи, уповахом, да не постыдимся вовеки»*.

В зависимости от того, в каких боевых частях и военных событиях участвовал награждаемый в этой войне, а также от его вклада при службе в различных военных и гражданских ведомствах эту медаль носили на четырех различных лентах: Георгиевской (три черные полосы и две оранжевые), Андреевской (голубой), Владимирской (красной с черными полосами по краям) и Анненской (красной с желтой каймой). Медалью на Георгиевской ленте награждались солдаты и офицеры Отдельного Кавказского корпуса, участвовавшие в военных действиях против турок, участники морского Синопского сражения и участники боев при обороне Петропавловска-на-Камчатке. Что касается защитников Севастополя, то все они, в том числе многие жители города, были награждены серебряной медалью *«За защиту Севастополя»* . Носили медаль только на Георгиевской ленте. На лицевой стороне ее под двумя коронами стоят вензеля Н. I и А. II, а на оборотной стороне по окружности надпись: *«За защиту Севастополя»*, в середине — *«С 13 сентября 1854 по 28 августа 1855»*.

Отмечена медалями и трагическая для русского народа русско-японская война 1904—1905 гг. Все матросы «Варяга» и «Корейца» были награждены «Знаками отличия Военного ордена» 4-й степени, офицеры — орденами Св. Георгия 4-й степени. Вскоре была учреждена специальная серебряная медаль *«За бой „Варяга“ и „Корейца“* . Ей была присвоена лента, повторяющая цвета Андреевского флага, — белая с голубым. На лицевой стороне медали в центре — Георгиевский крест внутри венка из лавровых листьев, а по окружности надпись: *«За бой „Варяга“ и „Корейца“ 27 янв. 1904 г. — Чемульпо»* . На обороте были изображены крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец», вышедшие в море на бой с японской эскадрой, которая виднеется на горизонте.

Одним из центральных эпизодов войны явилась 11-месячная оборона крепости Порт-Артур. Хотя крепостные сооружения Порт-Артура к моменту нападения японцев не были закончены, гарнизон крепости, насчитывавший 50,5 тыс. человек и 646 орудий, совместно с моряками 1-й Тихоокеанской эскадры, блокированной японцами с моря, мужественно встал на ее защиту. Русские солдаты и матросы с 27 января по 20 декабря 1904 г. отражали непрерывные атаки японских сил, сковав до 200 тыс. неприятельских солдат. В борьбе за Порт-Артур противник потерял 110 тыс. человек и 15 кораблей, 16 кораблей получили повреждения.

Вскоре после русско-японской войны был выработан статут нагрудного креста для награды участников обороны Порт-Артура. Однако лишь в 1914 г. оставшиеся к этому времени в живых герои Порт-Артура получили знаки отличия. Офицерам вручили нагрудный серебряный крест со скрещенными через центр мечами. В середине его, на медальоне, изображен силуэт броненосца, окруженный шестибастионным очертанием стен крепости. На кресте надпись: *«Порт-Артур»* . Солдаты и унтер-офицеры получили крест такой же формы и рисунка, но железный. Одним из героических эпизодов русско-японской войны явился поход 2-й Тихоокеанской эскадры из Балтийского моря на Дальний Восток под командованием вице-адмирала З. П. Рождественского.

В память похода 2-й Тихоокеанской эскадры и в знак признания доблести русских офицеров и матросов была учреждена медаль, которой наградили всех уцелевших участников этого беспримерного похода и Цусимского сражения. На лицевой стороне медали было изображено Восточное полушарие с пунктирной линией маршрута эскадры, а на обороте — вертикально стоящий адмиралтейский якорь и даты по обе его стороны: 1904 и 1905. Медаль изготовили из светлой бронзы и носили на бело-оранжево-черной ленте.

Последней наградной медалью российского правительства можно считать учрежденную 28 февраля 1915 г. светло-бронзовую медаль *«За труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 года»* . Ею награждались те, кто готовил и проводил призыв в армию, а также те, кто принимал участие в перевозке войск и военных грузов.

Происхождение ордена как награды связано с католическими централизованными монашескими объединениями, действовавшими с VI в. согласно уставам, утвержденным папством, и с духовно-рыцарскими военно-монашескими организациями XII—XIII вв., так называемыми орденами. Многие слышали, наверное, об орденах крестоносцев, об ордене тамплиеров, о ливонском и тевтонском орденах и об ордене иоаннитов (госпитальеров). По указу папы римского они были готовы в любой момент и в любом месте огнем и мечом насаждать «истинную веру». Рыцари каждого ордена выделялись пышными одеждами и особыми знаками отличия — вырезанными из ткани крестами определенной формы и цвета.

В середине XVI в. большинство этих воинствующих орденов со своими средневековыми формами организации и традициями уходит в прошлое. Они превращаются в своего рода клубы привилегированной знати, приближенных королей. Теперь уже знаки орденов превращаются в драгоценные художественные украшения, сохраняя при этом форму креста или звезды, которая также ведет свое происхождение от шитых знаков орденской одежды. Со временем эти украшения из драгоценных металлов и камней приобретают единственное значение— знака, которым монархи жаловали своих высокопоставленных приближенных, сохранив при этом название — орден.

Именно в таком качестве — почетной награды «высочайшего» пожалования — в самом конце XVII в. (предположительно в 1698 г.) Петр I учредил первый русский орден — Андрея Первозванного, который оставался высшей наградой Российской империи вплоть до 1917 г. Этим орденом Петр награждал своих сподвижников и союзников. Знаки ордена Св. Андрея Первозванного состояли из большой шитой серебром восьмиугольной звезды с девизом *«За веру и верность»* и собственно знака ордена в виде косого Андреевского креста голубой эмали с изображением на нем распятого св. Андрея Первозванного. Знак-крест носился на широкой голубой ленте через плечо, в торжественных же случаях — на золотой, украшенной разноцветными эмалями цепи на груди.

Апостол Андрей Первозванный почитался святым покровителем русской земли еще со времен киевских князей. Считается, что апостол закончил свою жизнь распятым на кресте, брусья которого были скреплены наискось (Андреевский крест). Так как, по преданию, св. Андрей всю жизнь провел в странствиях, его считали также покровителем мореплавателей. Очевидно, это сыграло свою роль при выборе Петром I символики для русского Военно-морского флага — голубой Андреевский крест на белом поле. В статуте ордена, в составлении которого принимал участие сам Петр, сказано: *«В воздаяние награждение одним за храбрость в разные нам отечеству оказанные заслуги, а другим для одобрения ко всяким благородным и геройским добродетелям, ибо ничто столько не поощряет и не воспламеняет человеческого любочестия и славолюбия, как явственные знаки и видимое за добродетель воздаяние»*.

Петр I, так же как и его преемники, жаловали орден Андрея Первозванного крайне редко. Например, Петр I пожаловал его всего 26 своим приближенным и 12 иностранцам. Сам Петр получил орден Св. Андрея Первозванного лишь через пять лет после его утверждения за конкретный военный подвиг — захват двух боевых шведских судов в устье Невы 7 мая 1703 г. Руководил этой операцией «капитан от бомбардиров Петр Михайлов» (Петр I), понеже иных на море знающих не было. Он первым с гранатой в руке взобрался на палубу «Астрильда» и принудил шведов спустить флаг. Второй корабль — «Гедан» — был захвачен абордажной командой во главе с поручиком Александром Меншиковым. За эту победу царь и его ближайший сподвижник по присуждению Воинского совета были награждены орденами Св. Андрея Первозванного.

Интересно, что в 1797 г., в царствование Павла I, каждый награжденный орденом Андрея Первозванного становился сразу же кавалером орденов Александра Невского, Анны 1-й степени, а с 1865 г. — и Станислава 1-й степени, то есть следующих по старшинству орденов.

В петровское время появился в России еще один вид награды — миниатюрный портрет

императора, выполненный финифтью и украшенный драгоценными камнями. На обороте портрета выгравирована надпись *«За храбрость»* , которая подчеркивала военный характер заслуг награжденного и близость этой награды к ордену. Портрет носили на груди, с бантом из голубой Андреевской ленты. Этой награды удостоились очень немногие приближенные Петра — только те из них, кого он считал своими друзьями и единомышленниками: фельдмаршал А. Меншиков, государственный канцлер Г. Головнин, молдавский ученый и политический деятель (с 1710 г. — господарь) Д. Кантемир.

В 1724 г. Петр I задумал учредить орден Александра Невского. Он предназначал новый орден *в награждение подвигов* , то есть предполагал сделать его исключительно военной наградой. Неспроста Петр назвал этот орден именем выдающегося полководца, отстоявшего русские земли от шведских и немецких захватчиков. Однако сразу же после смерти Петра I задуманный статут был нарушен, и впоследствии его жаловали *в награду трудов, за отечество подъемлемых* , то есть за заслуги как на военной, так и на гражданской службе. Так, например, этим орденом был награжден генерал Александр Дмитриевич Балашов, активный участник событий Отечественной войны 1812 г., известный, в частности, тем, что на следующий день после получения в столице известия о переходе войсками Наполеона русской границы был отправлен к нему для переговоров. Во время беседы с императором Франции на его не совсем деликатный вопрос, каким путем лучше идти к Москве, Балашов ответил: «Есть несколько дорог, среди них одна, которая ведет через Полтаву», намекая на сокрушительное поражение, которое потерпели в Полтавском сражении шведы. За смелый и находчивый ответ, «возвышающий честь государства Российского», император Александр I наградил генерала принадлежавшими ему самому знаками ордена Александра Невского — звездой, красной муаровой лентой и крестом.

Специальный же военный орден — Святого Георгия — был учрежден как боевая награда русского офицера лишь в 1769 г. По статуту, он давался только за конкретные боевые подвиги в военное время: *«Ни высокая порода, ни полученные перед противником раны не дают права быть пожалованным сим орденом, но дается оный тем, кои не только должности свои исправляли во всем по присяге, чести и долгу своему, но сверх того отличили еще себя особливым каким мужественным поступком»*. Орден Георгия Победоносца считался почтеннейшей наградой за военную доблесть. *«Самое главное для офицера — это не сама награда, а то, чтобы он был ее достоин»*, — гасит старая поговорка. Георгиевский орден, установленный «единственно для воинского чина», был разделен на 4 класса и поэтому мог стать отличием любого офицера, хотя и был высокой наградой. Орден Георгия Победоносца играл огромную роль в русской армии. Офицер, награжденный им, был уважаемым человеком и среди товарищей, и в обществе. Награждения Георгиевским крестом являлось большим событием в жизни офицера. Третья степень ордена давалась только генералам и штаб-офицерам (старшим офицерам), причем с 1838 г. получить ее могли лишь те из них, кто уже имел четвертую степень. Орден Георгия 1-й степени был чрезвычайно почетен и редок. Достаточно сказать, что если высшим орденом Российской империи — орденом Андрея Первозванного — было награждено более тысячи человек, то орденом Св. Георгия 1-й степени за всю историю его существования — всего 25 человек. Первым кавалером ордена Св. Георгия 1-й степени стал генерал-фельдмаршал П. А. Румянцев. За морские победы этим орденом были награждены генерал-аншеф А. Г. Орлов Чесменский за победу в Чесменском сражении (1770) и адмирал В. Я. Чичагов — за победу над шведским флотом (1790).

В 1807 г., в период войн с Наполеоном, к ордену Св. Георгия был причислен особый знак, установленный *в награду за храбрость нижних воинских чинов и для поощрения их к воинской службе*. Эта твердо узаконенная в русской регулярной армии солдатская награда получила наименование *«Знак отличия Военного ордена Св. Георгия»* — серебряный крест на Георгиевской ленте. На лицевой стороне креста изображен Георгий Победоносец. Этому Георгиевскому кресту, или, как его называли солдаты, «Егорию», суждено было на долгие годы стать почетным и высокоценимым знаком боевого отличия. Эту награду мог получить солдат или матрос только за конкретный подвиг и личную храбрость *на поле сражения, при обороне крепостей и на водах*. Награждение крестом влекло за собой ряд льгот: повышение жалованья на одну треть, освобождение от податей и телесных наказаний. С 1913 г., после того как «Знак

отличия Военного ордена Св. Георгия» был официально переименован в *Георгиевский крест*, награжденные нижние чины армии и флота стали именоваться «георгиевскими кавалерами».

Существовало такое правило: если в каком-либо сражении отличался целый полк, то на него выделялись солдатские Георгиевские кресты — от 2 до 5 на роту. Совет, состоявший из штаб-офицеров полка, решал, кто более достоин этой награды. Иногда право выбора лучших представлялось самим солдатам. В 1855 г., по новому статуту, для нижних чинов было учреждено четыре степени «Знака отличия Военного ордена Св. Георгия»: первая и вторая — золотые кресты, третья и четвертая — серебряные (с 1916 г. кресты изготавливались из недрагоценных металлов). Из многих героев, награжденных «Знаком отличия Военного ордена Св. Георгия» 4-й степени, был герой Севастопольской обороны 1854—1855 гг. легендарный матрос Петр Маркович Кошка, отличившийся храбростью и находчивостью в боях, особенно в разведке и при захвате пленных.

С 1849 г. имена георгиевских кавалеров начали писать на мраморных стенах Георгиевского зала Большого Кремлевского дворца. Их можно прочесть там и теперь.

Черно-оранжевые цвета Георгиевской ленты стали в России символом воинской доблести и славы. Георгиевская лента присваивалась также некоторым знакам отличия, жалуемым воинским частям, — георгиевским серебряным трубам, знаменам, штандартам и т. д.

В 1855 г., во время Крымской войны, темляки георгиевских цветов появились на наградном офицерском оружии[82]. Надо сказать, что некоторые из орденов Российской империи вели свое происхождение от наград иностранных, но со временем стали исключительно русскими знаками отличия. В 1735 г. герцог Голштейн-Готторпский Карл Фридрих учредил в память незадолго до этого умершей жены своей Анны Петровны, дочери Петра I, орден Св. Анны. С начала 40-х годов XVIII в., когда в Россию прибыл голштинский наследный принц Карл Петр Ульрих (сын Анны Петровны), будущий император Петр III, этим орденом стали награждать и русских подданных. Окончательно орден Св. Анны был введен в систему русских наград в 1797 г. Павлом I. Знак Анны 4-й степени, который был учрежден в 1815 г., могли получить только офицеры. Он имел круглую форму. Красный эмалевый крест на золотом поле был окружен красным ободком, над крестом находилась золотая корона. Знак имел небольшие размеры, около 2,5 см в диаметре, и предназначался для прикрепления к эфесу шпаги, сабли, палаша или кортика — в зависимости от рода войск (с обратной его стороны был винт). Такое оружие с прикрепленным знаком также являлось наградным.

После Октябрьского переворота декретом ВЦИК и СНК РСФСР от 16 декабря 1917 г. *«Об уравнении всех военнослужащих в правах»* за подписью В. И. Ленина, Н. В. Крыленко и П. В. Подвойского *все ордена и прочие знаки отличия* Российской империи отменялись.

Первый советский орден — орден Красного Знамени — был учрежден декретом ВЦИК от 16 сентября 1918 г. Им награждались граждане РСФСР, проявившие особую храбрость и мужество при непосредственной боевой деятельности.

Декретом ВЦИК от 8 мая 1919 г. установлено награждение орденом Красного Знамени также воинских частей, отличившихся в боях. После образования в 1922 г. СССР постановлением Президиума ЦИК СССР от 1 августа 1924 г. был учрежден единый для всей страны орден Красного Знамени. Следующий боевой орден — Красной Звезды — учрежден 6 апреля 1930 г. Им могли быть награждены военнослужащие рядового и начальствующего состава РККА и РККФ, воинские части, корабли и соединения и т. д. за выдающиеся заслуги в деле обороны страны как в военное, так и в мирное время.

Высшей наградой СССР являлся орден Ленина, учрежденный постановлением Президиума ЦИК СССР от 6 апреля 1930 г. Согласно статуту, этим орденом награждали отдельных граждан, коллективы, учреждения, общественные организации и воинские части за особые заслуги в социалистическом строительстве и обороне страны.

Высшая степень отличия в СССР — звание Героя Советского Союза — учреждена постановлением ЦИК СССР от 16 апреля 1934 г. Она присваивалась за личные или

---

82 См.: Кузнецов А. А. Ордена и медали России. — М.: Изд-во Московского государственного университета, 1985. — С. 47.

коллективные заслуги перед советским государством и обществом, связанные с совершением геройского подвига. Непосредственным поводом для учреждения этого звания стала героическая работа летчиков по спасению челюскинцев — А. В. Ляпидевского, С. А. Леваневского, В. С. Молокова, Н. П. Каманина, М. Т. Слепнева, М. В. Водопьянова, И. В. Доронина. Им впервые были вручены высшие награды — орден Ленина и особые грамоты ЦИК СССР.

Со временем, естественно, возник вопрос, чем отличаются эти Герои от награжденных орденом Ленина. В связи с этим 1 августа 1939 г. вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медали Герой Советского Союза, которая вручалась Героям вместе с орденом Ленина. 16 октября 1939 г. в соответствии с новым Указом у этой медали появилось и новое название — Золотая Звезда. Газеты сразу же опубликовали ее описание и рисунок: выпуклая пятиконечная звезда с надписью на оборотной стороне *«Герой СССР»* . Грамоту Президиума Верховного Совета вручали не только при первом, но и при всех последующих присвоениях звания Героя. По новому положению, утвержденному в мае 1973 г., при втором и последующих присвоениях этого звания награжденному каждый раз, кроме медали «Золотая Звезда», вручали и орден Ленина. Согласно постановлению Президиума Верховного Совета от 22 августа 1988 г., повторное награждение медалью «Золотая Звезда» не осуществляется. Медаль «Золотая Звезда» за № 1 была вручена 1 августа 1939 г. летчику А. В. Ляпидевскому. Всего же за минувшие 50 лет со дня учреждения медалью «Золотая Звезда» награждены около 12700 человек, из них свыше 500 человек — из состава военно-морского флота[83].

Первыми наградными медалями в советское время стали *«XX лет Рабоче-Крестьянской Красной Армии»* , *«За трудовую доблесть»* и *«За трудовое отличие»* , учрежденные в 1938 г. В том же году вышел Указ Президиума Верховного Совета о награждении героев боев с японцами у оз. Хасан новыми медалями — *«За отвагу»* и *«За боевые заслуги»* .

Сохраняя преемственность и лучшие традиции русской армии и флота, Президиум Верховного Совета ввел во время Великой Отечественной войны новые ордена. Первый из них — орден *Отечественной войны* 1-й и 2-й степеней был учрежден 20 мая 1942 г. Автор его рисунка, художник А. И. Кузнецов, взял за основу для него красную звезду. В центральном медальоне по кругу белой эмали расположена надпись *«Отечественная война»* . Боевой характер награды подчеркивают скрещенные винтовка и шашка. В центре ордена на красной эмали помещены золотые серп и молот. Статут ордена Отечественной войны предусматривал награждение им военнослужащих всех родов войск, а также гражданских лиц, отличившихся в борьбе с фашистами. Всего за подвиги в годы Великой Отечественной войны этим орденом 1-й степени было награждено 350 тысяч человек, орденом 2-й степени — более миллиона[84]. Вручен этот орден и многим гражданам других государств, внесших свой вклад в общее дело борьбы с фашизмом.

Ряд орденов и медалей, учрежденных в годы Великой Отечественной войны, был назван именами великих русских полководцев и флотоводцев. Эти ордена предназначались в награду за умелое руководство войсками (силами флота) командному составу армии и флота, а также отличившимся в боях и операциях воинским частям и соединениям. Такими орденами (трех степеней) являлись ордена Суворова, Кутузова и Богдана Хмельницкого. 29 июля 1942 г. был учрежден орден Александра Невского, имевший одну степень. Им награждали офицеров — от командира взвода до командира дивизии — за личную отвагу, мужество, храбрость, умелое руководство боевыми действиями, в результате которых был нанесен большой урон противнику.

Указом Президиума Верховного Совета от 8 ноября 1943 г. была учреждена высшая военная награда — орден *Победы*. Он предназначался для награды лиц высшего командного состава Красной Армии за успешное проведение операций в масштабе одного или нескольких фронтов, в результате которых стратегическая обстановка коренным образом менялась в нашу

---

83 Данные со дня учреждения, включая годы Великой Отечественной войны.

84 См.: Русские и советские ордена. Государственный исторический музей. — М.: Внешторгиздат. — С. 47.

пользу. Рубиновую пятиконечную звезду ордена Победы, украшенную 110 бриллиантами, получили более десяти советских военачальников. Орден № 1 был вручен Маршалу Советского Союза Г. К. Жукову. Кроме него этой награды были удостоены (в порядке очередности награждения): А. М. Василевский, И. В. Сталин, К. К. Рокоссовский, И. С. Конев, Р. Я. Малиновский, Ф. И. Толбухин, Л. А. Говоров, С. К. Тимошенко, А. И. Антонов, К. А. Мерецков. Дважды ордена Победы были удостоены И. В. Сталин, Г. К. Жуков и А. М. Василевский.

Некоторые выдающиеся военные деятели стран антигитлеровской коалиции также были отмечены этим орденом, в том числе Верховный Главнокомандующий Югославской Народно-освободительной Армии И. Броз Тито, Главнокомандующий Войска Польского М. Роля-Жимерский, английский фельдмаршал Б. Л. Монтгомери, американский генерал Д. Эйзенхауэр и король Румынии Михай I.

В один день с орденом Победы был учрежден орден Славы — солдатская награда, прообразом которой послужили дореволюционные «Знак отличия Военного ордена Св. Георгия» и Георгиевский крест. Солдатский орден Славы имеет такую же ленту — три черные полосы и две оранжевые. Знак 1-й степени (высший) — золотой, как и первые степени «Знака отличия Военного ордена Св. Георгия». Звезды ордена 2-й и 3-й степеней — серебряные. «Знак отличия Военного ордена» стал наградой русскому солдату в Отечественной войне 1812 г., а солдатский орден Славы отмечал подвиги советского солдата в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Всего за годы Великой Отечественной войны полными кавалерами ордена Славы стали 2200 воинов[85].

В конце 1943 г. Верховный Главнокомандующий дал указание Наркомату Военно-Морского Флота подготовить документацию, изготовить эскизы орденов и медалей имени выдающихся русских флотоводцев с соответствующей морской символикой и представить на утверждение правительства. В феврале 1944 г. правительственная комиссия рассмотрела и одобрила макеты новых орденов и медалей, проекты статутов и описание их. 3 марта Указами Президиума Верховного Совета были учреждены ордена *Ушакова* I и II степеней и *Нахимова* I и II степеней для награждения офицеров военно-морского флота *за выдающиеся заслуги в организации, руководстве и обеспечении боевых операций и за достигнутые в результате этих операций успехи в боях за Родину* . Одновременно *для награждения рядового, старшинского и сержантского состава военно-морского флота, отличившихся в боях за Родину*, учреждались военные медали Ушакова и Нахимова.

Орден Ушакова I степени изготавливается из платины. Портрет Ушакова, лавро-дубовая ветвь, серп и молот — из золота. Орден Ушакова II степени — из золота, портрет флотоводца, серп и молот — из серебра. Основа ордена Нахимова I степени — пятиконечная звезда из рубиновых камней, а лучи и портрет Нахимова — из золота. Орден Нахимова II степени отличается тем, что звезда на нем покрыта рубиново-красной эмалью, портрет же Нахимова, лучи и все другие изображения — из серебра.

В статутах новых военных орденов отражены характерные черты военно-морского искусства, которым должны владеть морской офицер и адмирал для достижения победы над врагом. Первыми флотоводческих орденов удостоились военные моряки Северного флота. 5 апреля 1944 г. летчик-штурмовик младший лейтенант Н. Васин, проявивший исключительное мужество при выполнении боевого задания, был награжден орденом Нахимова II степени. 10 апреля кавалерами новых орденов стали известные североморцы — подводники и морские летчики. Ордена Ушакова II степени получили командир бригады подводных лодок капитан 1-го ранга И. Колышкин, летчики — лейтенант В. Пирогов, капитаны С. Гуляев, Е. Петренко и А. Синицын. Орденов Нахимова II степени удостоились подводники капитаны 2-го ранга М. Августинович и Г. Щедрин. В операции по освобождению Крыма, где флот оказал большую поддержку сухопутным войскам, военные моряки отличились при блокаде вражеской группировки. За умелое планирование и организацию четкого взаимодействия в этой операции 16 мая 1944 г. большая группа офицеров флота была награждена орденами Ушакова и

---

[85] См.: Шитиков Н. Ф. Кавалеры ордена Славы. — М.: ДОСААФ, 1977. — С. 2.

Нахимова.

Командир бригады подводных лодок контр-адмирал П. Болтунов удостоился ордена Ушакова I степени, командующий Азовской флотилией контр-адмирал С. Горшков — ордена Ушакова II степени, командующий ВВС Черноморского флота генерал-лейтенант авиации В. Ермаченков и один из руководителей обороны Севастополя генерал-лейтенант береговой службы А. Моргунов — орденов Нахимова I степени. В числе балтийцев первые ордена Ушакова II степени получили герои Советского Союза офицеры С. Осипов, В. Гумаенко, И. Иванов и Б. Ущев. Всего с 5 апреля 1944 г. по 31 декабря 1945 г. было награждено: орденом Ушакова I степени — 45, орденом Ушакова II степени — 190, орденом Нахимова I степени — 78, орденом Нахимова II степени — 367 человек[86].

Орденами Ушакова и Нахимова награждены адмиралы и генералы военно-морского флота В. Алафузов, В. Андреев, Н. Басистый, Л. Владимирский, Л. Галлер, А. Головко, И. Елисеев, В. Ермаченков, С. Жаворонков, И. Исаков, Н. Кузнецов, Г. Левченко, Ф. Октябрьский, Ю. Ралль, М. Самохин, В. Трибуц, Н. Харламов, Г. Холостяков, Х. Юмашев и др.

Орденами Ушакова и Нахимова были награждены также офицеры югославского, английского и американского флотов.

В числе награжденных первыми медалями Ушакова были матросы Н. Малышев, Ф. Пермяков, мичман С. Зенякин, старшины 2-й статьи Н. Фадеев и А. Герасимов, юнга В. Кошкин, а медалями Нахимова — матросы В. Привезенцев, С. Ересько, рядовой Беломорской флотилии П. Поспелова. К 1 мая 1944 г. медалями Ушакова и Нахимова в Северном флоте были награждены 70 человек, а в Черноморском флоте — 81 человек. Матросскими медалями была также награждена большая группа рядовых моряков американского флота. К концу Отечественной войны старшина 2-й статьи Д. Еременко дважды удостоился медали Ушакова, а старшина 2-й статьи Г. Трофименко стал обладателем двух медалей Нахимова. Медалями Ушакова и Нахимова были награждены Герой Советского Союза старшина 1-й статьи Г. Давиденко (выполнивший 121 боевое задание по тралению мин, дозору и конвоированию кораблей), старшины 2-й статьи П. Красников и И. Федоров, матрос Л. Федотов.

Всего за подвиги, совершенные в Великой Отечественной войне, матросских медалей удостоен 20 801 человек, в том числе медали Ушакова — 11 223 и медали Нахимова — 9578[87].

Боевые знамена 9-й штурмовой авиационной Ропшинской Краснознаменной дивизии, Краснознаменной Днепровской военной флотилии, двух бригад подводных лодок, трех бригад торпедных катеров, бригады траления и других частей и соединений были увенчаны орденом Ушакова I степени. За успехи в подготовке офицерских кадров этим орденом награждены Военно-морская ордена Ленина академия им. Н. Г. Кузнецова и Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. Ордена Нахимова I степени удостоены Краснознаменная Дунайская военная флотилия, две бригады торпедных катеров Балтийского и Черноморского флотов; 51-й минно-торпедный авиационный Таллиннский Краснознаменный полк удостоен орденов Ушакова и Нахимова.

Всего за годы Великой Отечественной войны было учреждено восемь боевых орденов и двадцать медалей. В послевоенный период также учреждено несколько орденов и большое количество медалей.

В 1974 г. учрежден орден *«За службу Родине в Вооруженных Силах СССР»* трех степеней. Награждения производятся последовательного — 3-й, 2-й и 1-й (высшей) степенями. Лица, награжденные орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» всех трех степеней, имеют права на особые льготы и преимущества.

Каждому ордену и медали соответствует свой статут. Порядок ношения орденов и медалей на военной форме одежды военнослужащих определен «Правилами ношения военной формы одежды».

Русские и советские ордена и медали — наша история. Обращение к ней позволяет нам

---

[86] См.: Морской сборник, 1974. — № 2. — С. 74.

[87] См.: Морской сборник, 1974. — № 2. — С. 74.

увидеть прошлое, связать его с настоящим. Ордена и медали на груди награжденных, на знаменах соединений и кораблей свидетельствуют о минувших сражениях на суше и на море. Они особо дороги самим награжденным, так как в орденах и медалях заключена оценка их мужества и отваги, преданности Родине и своему народу.

2 марта 1994 г. указом Президента Российской Федерации № 442 определено Положение о государственных наградах Российской Федерации.

Государственными наградами Российской Федерации являются: звание Героя Российской Федерации, ордена, медали, знаки отличия Российской Федерации; почетные звания Российской Федерации.

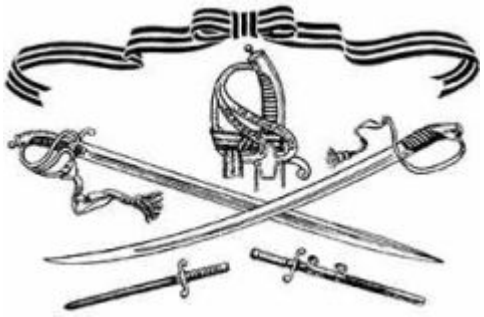
Ордена: «За заслуги перед Отечеством» (четыре степени), «Мужества», «За военные заслуги», «Почета», «Дружбы». Указом Президента от 6 апреля 1999 г. в «Положение» внесено изменение, согласно которому высшим орденом Российской Федерации вновь является орден «Св. Андрея Первозванного».

Медали: медаль ордена «За заслуги перед Отечеством», «Защитнику свободной России», «За спасение погибавших», «Суворова», «Нестерова», «За отличие в охране государственной границы», «За отличие в охране общественного порядка» и знак отличия «За безупречную службу». Кроме того, для награждения приняты медали бывшего Союза ССР: «За отвагу» и «Ушакова».

Государственные награды Российской Федерации являются высшей формой поощрения граждан за выдающиеся заслуги в экономике, науке, культуре, искусстве, защите Отечества, государственном строительстве, воспитании, просвещении, охране здоровья, жизни и прав граждан, благотворительной деятельности и иные заслуги перед государством и народом.

Изучением орденов, медалей, знаков отличия занимается специальная наука — фалеристика, — название которой происходит от латинского falerae что означает «металлическое украшение». Фалеры носили на своих знаменах римские легионеры как знак мужества и отваги. Занятие ею не менее увлекательно, чем занятия филателией или филокартией. Фалеристика поможет вам разобраться не только в сложных системах воинских наград и знаков отличия, существовавших в разные эпохи, но и расскажет о военной истории нашего Отечества.

БЕЛОЕ ОРУЖИЕ



В начале XIX в. на Урале, в Златоусте, был создан новый завод, получивший весьма характерное название: Златоустовская фабрика белого оружия. Вскоре она приобрела самую широкую известность изготовлением различных образцов холодного оружия — сабель, шашек, палашей, штыков, кортиков и т. п. Булаты уральских умельцев ни в чем не уступали лучшим заграничным образцам. Все, ковавшееся здесь, носило в то время название «белое оружие». С середины XIX столетия в России окончательно утвердился другой термин — «холодное оружие».

Наиболее древним боевым холодным оружием с коротким клинком у моряков были кортики, предназначавшиеся для поражения противника в абордажном бою. Они получили широкое распространение в конце XVI в. Позже кортик стал традиционным оружием офицерского состава военного флота. Само его название было взято от венгерского слова *hard* — меч.

Кортик имеет клинок либо трехгранного, либо четырехгранного сечения либо формы ромба с очень небольшим углом у острых концов, являющихся своеобразными лезвиями. Подобная форма клинка придает ему большую жесткость.

Впервые кортик как личное холодное оружие офицеров русского флота упоминается историками в биографии Петра I. Царь и сам любил носить флотский кортик на перевязи. В Будапештском национальном музее хранится кортик, который долгое время считался принадлежащим Петру Великому. Длина его обоюдоострого клинка с рукояткой составляла около 63 см, а рукоять у лезвия оканчивалась крестовиной в виде горизонтально лежащей латинской буквы S. Деревянные ножны длиной около 54 см были обшиты кожей черного цвета и в верхней части имели бронзовые обоймицы с кольцами для портупеи длиной 6 см и шириной около 4 см каждая, а в нижней части — такие же обоймицы длиной около 12 и шириной 3,5 см. Клинок кортика с двух сторон и поверхность бронзовых обоймиц ножен были богато орнаментированы. На нижнем металлическом наконечнике ножен вырезан двуглавый орел, увенчанный короной, на клинке — украшения, символизирующие победы России над Швецией. Надписи, обрамляющие эти изображения, и также слова, размещенные на рукоятке и клинке кортика, представляли собой как бы хвалебный гимн Петру I: *«Виват нашему монарху»*.

Кортик как личное оружие офицеров военно-морского флота неоднократно менял свои форму и размеры. В послепетровский период русский флот пришел в упадок, и кортик как неотъемлемая принадлежность морского офицерского мундира потерял свое значение. Вдобавок его принялись вводить и в форму одежды сухопутных войск.

С 1730 г. кортик заменил шпагу у некоторых армейских нестроевых чинов. В 1777 г. унтер-офицерам егерских батальонов (вид легкой пехоты и кавалерии) вместо шпаги ввели кортик нового образца, который мог насаживаться на укороченное дульнозарядное нарезное ружье — штуцер — перед рукопашным боем.

С 1803 г. кортик вновь становится непременной принадлежностью одной только флотской офицерской формы. В ту пору клинок кортика имел квадратное сечение и рукоять из слоновой кости с металлической крестовиной. Конец 30-сантиметрового клинка был обоюдоострым. Общая длина кортика составляла 39 см. На деревянных ножнах, обтянутых кожей черного цвета, в верхней части были насажены две бронзовые позолоченные обоймицы с кольцами для крепления к портупее, и в нижней части для прочности ножен наконечник. Портупея из черного многослойного шелка была украшена бронзовыми позолоченными львиными головами. Вместо бляхи имелась застежка в виде змеи изогнутой наподобие латинской буквы S. Символы в виде львиных голов были взяты, скорее всего, с герба русских царей династии Романовых.

Ношение кортика при любой форме одежды — кроме парадного мундира, обязательной принадлежностью которого были морская сабля или палаш, в некоторые периоды считалось совершенно обязательным, а временами это требовалось лишь при исполнении служебных обязанностей. Например, более ста лет подряд, вплоть до 1917 г., сход морского офицера с корабля на берег обязывал его быть при кортике. Служба в береговых учреждениях флота — штабах, учебных заведениях и т. д. — также требовала от морских офицеров, проходящих там службу, всегда носить кортик. Лишь на корабле ношение кортика было обязательным только для вахтенного начальника.

Русский морской кортик по своей форме и отделке был настолько красив и изящен, что германский кайзер Вильгельм II, обходя в 1902 г. строй экипажа новейшего русского крейсера «Варяг», был восхищен им и приказал ввести для офицеров своего «флота открытого моря» кортики по несколько видоизмененному русскому образцу.

Кроме немцев, еще в 80-х годах XIX в. наш кортик был заимствован японцами, сделавшими его похожим на маленькую самурайскую саблю. К началу XX в. русский кортик стал принадлежностью формы одежды офицеров почти всех флотов мира.

В ноябре 1917 г. кортик был отменен и впервые возвращен командному составу РККФ в 1924 г., но через два года вновь упразднен и лишь через 14 лет, в 1940 г., окончательно утвержден в качестве личного оружия командного состава ВМФ.

После Великой Отечественной войны была принята новая форма кортика — с плоским стальным хромированным клинком ромбовидного сечения длиной 21,5 см (длина всего кортика — 32 см).

На правой стороне его рукоятки имеется защелка, предохраняющая клинок от выпадения из ножен. Рукоять четырехгранной формы сделана из пластмассы под слоновую кость. Нижняя оковка, головка и крестовина рукоятки выполнены из цветного позолоченного металла. На головку рукоятки наложена пятиконечная звезда, и сбоку нанесено изображение герба. Ножны из дерева обтянуты кожей черного цвета и покрыты лаком. Прибор ножен (две обоймицы и наконечник) выполнены из цветного позолоченного металла. На верхней обоймице с правой стороны изображен якорь, с левой — парусный корабль. У верхней и нижней обоймиц имеются кольца для портупеи. Портупея и пояс выполнены из золоченых ниток. На поясе имеется овальная застежка из цветного металла с якорем. Пряжки для регулирования длины портупеи также изготовлены из цветного металла с якорями. Пояс с портупеей одеваются поверх парадной формы одежды так, чтобы кортик находился с левой стороны. Лицам дежурной и вахтенной службы (офицерам и мичманам) ношение кортика определено поверх тужурки или шинели.

Кортики как личное холодное оружие вместе с лейтенантскими погонами вручаются выпускникам высших военно-морских училищ в торжественной обстановке одновременно с вручением им диплома об окончании высшего учебного заведения и присвоением первого офицерского звания.

Хотелось бы также упомянуть о существовавшей в русской армии в XIX столетии так называемой полусабле, введенной в пехотные полки русской армии с 1826 г. Она отличалась от сабли несколько укороченным и выпрямленным клинком и носилась в деревянных, обтянутых лакированной черной кожей ножнах. На ее эфес навязывался темляк из серебряного галуна с двумя полосками из черного и оранжевого шелка по краям. Ширина темляка была 2,5, а длина — 53 см. Мы упомянули о полусаблях потому, что с 1830 г. они были введены для офицеров и адмиралов русского военно-морского флота и являлись обязательным атрибутом парадной формы — при мундире с орденами. С 1874 г. полусабли во флоте были заменены саблями, которые отличались лишь несколько большей длиной — имели длину клинка около 82 см. Клинок морской офицерской сабли был почти прямой и лишь в самом конце немного искривлен. С введением во флоте сабли появился и обычай отдания ею чести.

«Этикет сабли» вначале считался пришедшим с Востока, где младший, салютуя саблей, одновременно прикрывает поднятой рукой глаза, ослепленный великолепием старшего. Однако более поздние исследования указывают, что «этикет сабли» пришел от крестоносцев. Изображение распятия и креста на рукоятке меча и на эфесе сабли было обычным явлением во времена рыцарства. На кортике у английских моряков они сохранились до сих пор. В те далекие времена существовал обычай целовать крест или распятие перед началом боя.

В современном отдании воинской чести саблей или шашкой как бы отразилась история далекого прошлого. Поднятие сабли «подвысь», то есть эфесом к подбородку, словно исполнение старинного обряда целования креста на рукоятке. Опускание клинка острием вниз — акт древнего обычая признания своего подчинения.

В Англии до настоящих дней сохранился еще один любопытный обычай, связанный с саблей. При суде над морским офицером обвиняемый, войдя в помещение суда, отстегивает саблю и кладет ее на стол перед судьями. Перед вынесением приговора он удаляется и, когда возвращается вновь, уже по положению сабли знает результат: острием к нему — значит, обвинен, эфесом к нему — значит, оправдан.

В XVI в. в качестве абордажного оружия использовался также палаш, рубяще-колющее холодное оружие, состоящее из длинного (около 85 см) и непременно прямого клинка с эфесом, имеющим предохранительную гарду. До 1905 г. матросы Гвардейского флотского экипажа носили палаши, позднее замененные тесаками. Как принадлежность морской формы палаш носили до 1917 г. гардемарины Морского корпуса, Морского инженерного училища им. императора Николая I и Отдельных гардемаринских классов. В нашем ВМФ ношение палашей курсантами высших военно-морских училищ было введено с 1 января 1940 г. С 1958 г. он стал лишь предметом форменного снаряжения для ассистентов при Военно-морском флаге или знамени.

В русской армии и военно-морском флоте одной из высших наград для офицеров, адмиралов и генералов было жалование отличившихся наградным оружием.

Непосредственное отношение к боевому ордену Св. Георгия имело так называемое *Золотое оружие* . Золотая сабля отличалась от обыкновенной тем, что металлический прибор, кроме клинка, был сделан из золота 56-й пробы и на обеих дужках эфеса сабли имелась надпись: *«За храбрость»*. На такой сабле серебряный темляк заменялся темляком из Георгиевской ленты 4-й степени этого ордена, с такою же на конце кистью, как у серебряного темляка. Лица, имевшие сабли с бриллиантовыми украшениями, на таких саблях темляка не носили. Лица, которым жаловались золотые сабли с бриллиантовыми украшениями или без них, имели и кортик с золотой рукоятью и надписью: *«За храбрость»*. На верхушке сабли и кортика был прикреплен небольшой эмалевый крест ордена Св. Георгия. Две эти награды — Золотое оружие и орден Св. Георгия — были настолько близки по духу, что в 1869 г., в связи со столетием ордена, награжденные Золотым оружием были причислены к его кавалерам. В1913 г. эта награда получила официальное название *Георгиевское оружие*.

Мы уже знаем, что к наградному оружию относились также сабля и кортик с прикрепленным к ним (с 1797 г.) орденом Св. Анны 3-й степени, а с добавлением в 1815 г. 4-й степени знак его стали носить подобным же образом, то есть прикрепляли и его наверху грифки обыкновенной сабли, и на верхушке рукоятки кортика. Оружию, на котором был укреплен знак ордена Св. Анны, с 1828 г. полагался темляк из орденской ленты красного цвета с желтой каймой, и оно получило неофициальное название *Аннинское оружие* .

На пехотных шпагах и морских полусаблях темляки эти заканчивались круглым красным помпоном, получившим на армейском жаргоне название «клюква», которое перешло и во флот. С 1829 г. на эфесе Аннинского оружия помещалась надпись *«За храбрость»* и официально награда стала именоваться *орден Св. Анны 4-й степени* с надписью *«За храбрость»*. Это был самый массовый боевой офицерский орден. Большинство офицеров, которые воевали, имели оружие с «клюквой». Так, например, орден Св. Анны 4-й степени «За храбрость», Аннинское оружие и грамота были пожалованы мичману Гвардейского флотского экипажа Николаю Щербатову *в воздание отличия, оказанного при подводе брандеров на турецкие военные суда и мосты, строившиеся у крепости Силистрии* ... в период русско-турецкой войны 1877—1878 гг.

Традиция награждения особо отличившихся в боевых действиях Золотым оружием сохранилась и после Октябрьского переворота. Почетное революционное оружие, или, как его обычно называли в годы Гражданской войны, *Золотое оружие*, было в период 1919—1930 гг. самой высокой наградой. Присуждалось оно исключительно высшему командному составу Красной Армии за особые боевые отличия. Право присуждения Золотого оружия принадлежало Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету (ВЦИК), его Президиуму и Революционному Военному Совету Республики (РВСР). Согласно декрету ВЦИК от 8 апреля 1920 г., Почетное революционное оружие представляло собой шашку (кортик) с вызолоченным эфесом. На эфес накладывался орден Красного Знамени РСФСР.

Первые награждения Почетным революционным оружием (шашкой) под названием *Боевое золотое оружие со знаком ордена Красного Знамени* состоялись до его официального утверждения. 8 августа 1919 г. Президиум ВЦИК наградил Боевым золотым оружием Главнокомандующего всеми Вооруженными Силами Республики Сергея Сергеевича Каменева за боевые заслуги и организаторский талант, проявленные им в борьбе против врагов Республики, и командарма Василия Ивановича Шорина — за боевые заслуги, проявленные в боях против сил Колчака, и умелое руководство 2-й армией Восточного Фронта. Третьим кавалером стал командир Конного корпуса Семен Михайлович Буденный (20 ноября 1919 г.). Четвертым получил оружие командующий 5-й армией Михаил Николаевич Тухачевский (17 декабря 1919 г.). После декрета об учреждении Боевого золотого оружия им были награждены еще 16 видных военачальников Гражданской войны. 18 января 1921 г. два кавалера наградного холодного оружия С. С. Каменев и С. М. Буденный были удостоены также огнестрельного Почетного революционного оружия.

Постановлением ЦИК СССР от 12 декабря 1924 г. было учреждено общесоюзное Почетное революционное оружие: шашка (кортик) с вызолоченным эфесом и наложенным на эфес орденом Красного Знамени, револьвер с прикрепленным к его рукоятке орденом Красного Знамени и серебряной накладкой с надписью: *«Честному воину РККА от ЦИК Союза ССР 19... г.»* . Общесоюзным Почетным революционным оружием (шашкой) 23 апреля 1930 г. был

награжден известный советский военачальник, герой Гражданской войны, кавалер четырех орденов Красного Знамени Степан Сергеевич Вострецов *за отличие при ликвидации конфликта на Китайско-Восточной железной дороге в 1929 году* , где он командовал 18-м стрелковым корпусом. Это было последнее награждение Почетным революционным оружием. Всего Почетным революционным оружием был награжден 21 человек, в том числе 2 человека дважды.

В дальнейшем в связи с учреждением в 1934 г. звания Героя Советского Союза награждение Почетным революционным оружием не производилось.

В 1968 г. Президиумом Верховного Совета было снова введено награждение почетным оружием с золотым изображением Государственного герба. За особые заслуги перед вооруженными силами почетным именным оружием были награждены маршалы Советского Союза: И. Х. Баграмян, Ф. И. Голиков, И. С. Конев, К. А. Мерецков, В. И. Чуйков, Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков и другие военачальники.

КАК КОРАБЛИ НАХОДЯТ ДОРОГУ В МОРЕ

Любой судоводитель, как в древности, так и сейчас, оказавшись в открытом море вне видимости берегов, прежде всего хочет знать, в каком направлении движется его корабль. Прибор, по которому можно определить курс корабля, хорошо известен — это компас. По свидетельству большинства ученых-историков, магнитная игла — предок современного компаса — появилась примерно три тысячи лет назад. Общение между народами в те времена было затруднено, и, пока чудесный указатель направления дошел до берегов Средиземного моря, миновало немало веков. В результате это изобретение попало в Европу только в начале II тысячелетия н. э., а затем уже широко распространилось.

Едва оказавшись в Европе, прибор претерпел ряд усовершенствований и получил название «компас», сыграв огромную роль в развитии цивилизации. Лишь магнитный компас вселил в людей уверенность в море, помог им преодолеть страх перед океанскими просторами. Великие географические открытия были бы просто немыслимы без компаса.

Имени изобретателя компаса история не сохранила. И даже страну, подарившую человечеству этот замечательный прибор, люди науки не могут назвать точно. Одни приписывают его изобретение финикийцам, другие уверяют, что первыми, кто обратил внимание на чудесное свойство магнита устанавливаться в плоскости магнитного меридиана, были китайцы, третьи отдают предпочтение арабам, четвертые упоминают французов, итальянцев, норманнов и даже древних майя, последних — на том основании, что когда-то в Эквадоре был найден магнитный стержень, который (при пылком воображении) можно было посчитать прообразом магнитной стрелки.

Сначала прибор для определения стран света был очень прост: магнитную иглу втыкали в кусочек пробки и опускали в чашку с водой, которую впоследствии стали называть котелком компаса. Иногда вместо пробки брали кусочек тростника или просто вставляли иглу в соломинку. Даже это нехитрое устройство принесло морякам неоценимые удобства, с ним можно было выходить в открытое море и не бояться, что не найдешь дорогу назад к родному берегу. Но морякам-то хотелось большего. Они смутно чувствовали, что чудесная плавающая стрелка, точность показаний которой была, понятно, очень невысока, еще не раскрыла всех своих великолепных возможностей. Да и вода нередко выплескивалась из котелка, бывало,

даже вместе со стрелкой. Только в XIII в. появился компас с сухим котелком, а главное — с прикрепленной к стрелке картушкой. Картушка была нехитрым на первый взгляд, но поистине замечательным изобретением: небольшой кружок из немагнитного материала вместе с жестко прикрепленной к нему магнитной стрелкой, свободно подвешивается на острие вертикальной иглы. Сверху на картушку наносили четыре главных румба: *Норд, Ост, Зюйд* и *Вест*, — да так, чтобы Норд точно совпадал с северным концом стрелки. Дуги между главными румбами делили на несколько равных частей.

Вроде бы ничего особенного? Но до этого старый компас с неподвижной картушкой каждый раз приходилось поворачивать в горизонтальной плоскости до тех пор, пока северный конец стрелки не совпадал с Нордом. Только тогда можно было определить курс, по которому идет судно или направление на предмет и т. д. Это, конечно, было очень неудобно. Но если картушка сама вращалась вместе со стрелкой и сама устанавливалась в плоскости меридиана, достаточно было лишь мельком взглянуть на нее, чтобы определить любое направление.

И все же, несмотря на вносимые усовершенствования, компас долго оставался достаточно примитивным прибором. В России в XVII — начале XVIII в. наиболее искусно его изготавливали поморы в городах и селах нашего Севера. Это была круглая коробочка диаметром 4—5 см из моржовой кости, которую поморы хранили у пояса в кожаном мешочке. В центре коробочки на костяной шпильке находилась картушка с укрепленными снизу намагниченными металлическими иглами-стрелками. Если компасом (или «маткой», как называли его поморы) не пользовались, сверху на него надевали глухую крышку. О подобном приборе написано в Морском уставе Петра I: *«Должны компасы добрым мастерством делать и смотреть, чтобы иглы, на чем компас вертится, были остры и крепки и не скоро бы сламывались. Также чтобы проволока* (имеется в виду стрелка. — В. Д.) *на компасе к Норду и Зюйду крепко была натерта магнитом, дабы компас мог быть верным, в чем надлежит крепкое смотрение иметь, ибо в том зависит ход и целость корабля»*.

В наше время котелок компаса наглухо закрывается толстой стеклянной крышкой, туго прижатой к нему медным кольцом. Сверху на кольцо наносят деления от 0 до 360° — по часовой стрелке от Норда. Внутри котелка протягивают две черные медные вертикальные проволочки, так чтобы одна из них приходилась точно под 0°, а другая — под 180°. Эти проволочки называются курсовыми чертами.

Компас на корабле устанавливается так, чтобы линия, проведенная между курсовыми чертами, точно совпадала с линией «нос — середина кормы» (или, как говорят во флоте, с диаметральной плоскостью судна).

О том, кто именно изобрел компас с вращающейся картушкой, история также ответа не дает. Правда, существует распространенная версия, что в 1302 г. итальянец Флавио Джойя (по другим источникам, Жиойя) укрепил на магнитной стрелке картушку, разделенную на 32 румба, а стрелку поместил на острие шпильки. Благодарные земляки даже поставили Джойе бронзовый памятник на его родине — в г. Амальфи. Но уж если кому-то действительно стоило бы поставить памятник, так это нашему соотечественнику Петру Перегрину. В его сочинении «Послание о магнитах», датированном 1269 г. и посвященном описанию свойств магнита, содержатся достоверные сведения об усовершенствовании им компаса. Компас этот картушки не имел. На вертикальной шпильке была укреплена магнитная стрелка, а азимутальный круг на верхней части котелка был разделен на 4 части, каждая из которых имела разбивку в градусах от 0 до 90. На азимутальный круг надевался подвижный визир для пеленгования, пользуясь которым можно было определять направления на береговые предметы и на светила, находящиеся невысоко над горизонтом. Визир этот был очень похож на современный пеленгатор, до сих пор исправно служащий флоту.

Прошло примерно полтора века, прежде чем после Перегрина появилось новое изобретение, позволившее еще больше облегчить работу с компасом.

Море очень уж редко бывает спокойным, и любое судно испытывает качку, а она, естественно, отрицательно влияет на работу компаса. Иногда волнение моря бывает настолько сильным, что вообще выводит компас из строя. Поэтому возникла необходимость в приспособлении, которое позволило бы котелку компаса оставаться спокойным при любой качке.

Как и большинство гениальных изобретений, новая подвеска компаса была предельно проста. Котелок компаса, несколько утяжеленный снизу, подвешивался на двух горизонтальных полуосях, опирающихся на кольцо. Это кольцо в свою очередь крепилось на двух горизонтальных полуосях, перпендикулярных первым, и подвешивалось внутри второго кольца, неподвижно скрепленного с судном. Таким образом, как бы круто и часто ни наклонялось судно, причем в любую сторону, картушка оставалась всегда горизонтальной. По имени итальянского математика Д. Кардано, предложившего это замечательное устройство, подвес назвали кардановым.

Португальцы же предложили делить картушку компаса на 32 румба. Они остались на картушках морских компасов до нашего времени. Каждый получил свое название, и еще сравнительно недавно, лет пятьдесят назад, можно было застать где-нибудь в кубрике матроса, который зубрил «компас с тенями»: «Норд Норд тень Ост, Норд Норд Ост, Норд Ост тень Ост, Норд Ост, Норд Ост тень Зюйд» и т. д. «Тень» в данном случае по-русски означает «в сторону», «к». Сейчас же, хотя все 32 румба остались на многих современных компасах, на них прибавились и деления в градусах (а иногда и в долях градуса). И в наше время, сообщая курс, который надо держать рулевому, предпочитают говорить, например: «Курс 327°!» (вместо прежнего «Норд Вест тень Норд», что, по существу, одно и то же — разница в 1/4° округляется).

С тех пор как в XIX в. магнитный компас обрел свою современную конструкцию, он усовершенствовался очень незначительно. Но зато далеко вперед продвинулось представление о земном магнетизме и о магнетизме вообще. Это обусловило ряд новых открытий и изобретений, которые если собственно компаса и не касаются, то к навигации имеют прямое отношение. Чем сложнее были задачи, которые ложились на военные и торговые (коммерческие) флоты, тем большие требования к показаниям компасов предъявляли моряки. Точнее стали наблюдения, и вдруг совершенно неожиданно для себя моряки заметили, что главный их помощник — компас, которому они безгранично доверялись столько веков, очень редко дает правильные показания. Любой магнитный компас на два-три градуса, а иногда и намного больше, мягко говоря, привирает. Заметили, что в разных местах Земли ошибки компаса неодинаковы, что с годами в одних точках они увеличиваются, в других — уменьшаются и что, чем ближе к полюсу, тем больше эти ошибки.

Но в начале XIX в. на помощь морякам пришла наука и к его середине справилась с этой бедой. Немецкий ученый Карл Гаусс создал общую теорию земного магнетизма. Были проделаны сотни тысяч точных измерений, и теперь на всех навигационных картах отклонение стрелки компаса от истинного меридиана (так называемое склонение) указано прямо на карте с точностью до четверти градуса. Здесь же указывается, к какому году приведено склонение, знак и величина его годового изменения.

Работы штурманам прибавилось — теперь стало нужно вычислять поправку на изменение склонения. Это было справедливым лишь для средних широт. В высоких же широтах, то есть в областях от 70° северной и южной широт до полюсов, магнитному компасу вообще было верить нельзя. Дело в том, что в этих широтах очень большие аномалии магнитного склонения, так как сказывается близость магнитных полюсов, не совпадающих с географическими. Магнитная стрелка стремится тут занять вертикальное положение. В этом случае и наука не помогает, и компас врет без зазрения совести, а порой начинает и вовсе то и дело менять свои показания. Недаром, собираясь к Северному полюсу на самолетах (1925), знаменитый Амундсен не решился довериться магнитному компасу и придумал специальный прибор, который назвали солнечным указателем курса. В нем точные часы поворачивали маленькое зеркальце вслед за солнцем, и, пока самолет летел над облаками, не отклоняясь от курса, «зайчик» не менял своей позиции.

Но на этом злоключения магнитного компаса не кончились. Судостроение быстро развивалось. В начале прошлого века появились пароходы, а вслед за ними и металлические суда. Железные корабли быстро стали вытеснять деревянные, и вдруг... Один за другим при загадочных обстоятельствах утонуло несколько больших пароходов. Разбирая обстоятельства крушения одного из них, на котором погибло около трехсот человек, специалисты установили, что причиной аварии были неверные показания магнитных компасов.

В Англии собрались ученые и мореплаватели, чтобы разобраться, что же тут происходит. И пришли к выводу, что корабельное железо столь сильно влияет на компас, что ошибки в его показаниях просто неизбежны. Выступивший на этом собрании доктор богословия Скорсби, бывший когда-то известным капитаном, показал на опыте присутствующим влияние железа на стрелку магнитного компаса и сделал вывод: чем больше масса железа, тем больше она отклоняет стрелку компаса от меридиана. *«Мы*, — сказал Скорсби, — *плаваем по старинке, как на деревянных судах, то есть без учета влияния корабельного железа на компас. Боюсь, что никогда не удастся добиться на стальном судне правильных показаний компаса...»*. Отклонение стрелки магнитного компаса под влиянием судового железа назвали девиацией.

Противники железного судостроения ободрились. Но и на этот раз наука пришла на помощь магнитному компасу. Ученые нашли способ свести это отклонение к минимуму, разместив рядом с магнитным компасом специальные магниты-уничтожители. Пальма первенства в этом, безусловно, принадлежит капитану Мэтью Флиндерсу, по имени которого и назван первый уничтожитель — флиндерсбар. Их стали размещать в нактоузах рядом с котелком компаса.

Прежде нактоузом называли деревянный ящичек, в который на ночь вместе с фонарем ставили компас. Английские моряки так его и называла: «ночной домик» — *найт хаус*. В наше время нактоуз — деревянный четырех- или шестигранный шкафчик, на котором устанавливают котелок компаса. Слева и справа от него на нактоузе находятся массивные железные шары размером с маленькую дыньку. Их можно передвигать и закреплять поближе и подальше от компаса. Внутри шкафчика запрятан целый набор магнитов, которые тоже можно передвигать и закреплять. Изменение взаимного расположения этих шаров и магнитов почти полностью уничтожает девиацию.

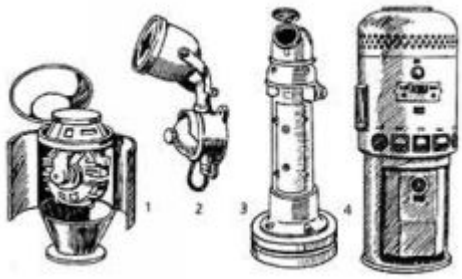
Сейчас перед выходом в рейс, когда груз уже погружен и закреплен, на судно поднимается девиатор и в специально отведенном районе моря на ходу часа полтора осуществляет уничтожение девиации. По его командам судно движется разными курсами, а девиатор перемещает шары и магниты, уменьшая влияние судового железа на показания компаса. Уходя с борта, он оставляет маленькую таблицу остаточной девиации, которую штурманам приходится учитывать каждый раз, когда корабль изменяет курс, как поправку на девиацию. Вспомним роман Жюля Верна «Пятнадцатилетний капитан», где негодяй Негоро подложил под нактоуз топор, резко изменив его показания. В результате судно вместо Америки приплыло в Африку.

Необходимость периодически уничтожать и определять остаточную девиацию заставила задумываться над проблемой создания немагнитного компаса. К началу нашего столетия были хорошо изучены свойства гироскопа, и на этой основе сконструирован гироскопический компас. Принцип действия гирокомпаса, созданного немецким ученым Аншютцем, состоит в том, что ось быстро вращающегося волчка сохраняет неизменным свое положение в пространстве и может быть установлена по линии «север — юг». Современные гирокомпасы заключены в герметически запаянную сферу (гидросферу), которая в свою очередь помещена во внешний корпус. Гидросфера плавает во взвешенном состоянии в жидкости. Положение ее регулируется с помощью катушки электромагнитного дутья. Электромотор доводит скорость вращения гироскопов до 20 тыс. оборотов в минуту.

Для обеспечения комфортных условий работы гирокомпас (основной прибор) помещают в самом спокойном месте корабля (поближе к его центру тяжести). С помощью электрокабелей показания гирокомпаса передаются на репитеры, расположенные на крыльях мостика, в центральном посту, в штурманской рубке и других помещениях, где это необходимо.

В наши дни промышленность выпускает различные типы этих приборов. Пользование ими не составляет особых трудностей. Поправки к их показаниям, как правило, инструментальные. Они малы и постоянны. Но сами приборы сложны и требуют для своего обслуживания квалифицированных специалистов. Есть и другие сложности в эксплуатации. Гирокомпас необходимо включать заблаговременно, до выхода в море, чтобы он успел, как говорят моряки, «прийти в меридиан». Что и говорить, гирокомпас обеспечивает несравненно более высокую точность курсоуказания и устойчивость работы в высоких широтах, но авторитет магнитного компаса от этого ничуть не снизился. Боевые действия флота в годы

Великой Отечественной войны показали, что на кораблях он по-прежнему необходим. В июле 1943 г. в ходе боевой операции гирокомпас на эсминце «Сообразительный» вышел из строя. Штурман перешел на магнитный компас и ночью, в штормовую погоду, вне видимости берегов, пройдя около 180 миль (333 км), вышел к базе с невязкой 55 кабельтовых (10,2 км). Участвовавший в той же операции лидер эсминцев «Харьков» в тех же условиях, но с исправным гирокомпасом имел невязку 35 кабельтовых (6,5 км). В августе того же года из-за пожара на борту вышел из строя гирокомпас на канонерской лодке «Красный Аджаристан». Штурман корабля в ходе боевых действий успешно вел точную прокладку, пользуясь только магнитными компасами.



Курсоуказатели: 1. Основной прибор гирокомпаса. 2. Репитер гирокомпаса. 3. Морской магнитный компас. 4. Гитрокомпас «Амур-М».

Вот почему и сегодня даже на самых современных кораблях, оборудованных навигационными комплексами, радиотехническими и космическими системами, имеющими в своем составе несколько курсоуказателей, не зависящих ни от девиации, ни от склонения, обязательно есть магнитный компас.

Но как бы точно мы ни измеряли курс, графически проложить его можно только на карте. Карта представляет собой плоскостную модель земного шара. Моряки используют только специально изготовленные, так называемые навигационные карты, расстояния на которых измеряются в милях. Чтобы понять, как создавались такие карты, придется заглянуть в XV в., в те далекие времена, когда люди только-только научились наносить сушу и море на них и плавать, пользуясь ими. Были, конечно, карты и раньше. Но они были больше похожи на неумелые рисунки, сделанные на глазок, по памяти. Появились и карты, основанные на научных представлениях своего времени, довольно точно изображавшие известные мореплавателям берега и моря. Конечно, и в этих картах было много ошибок, и строились они не так, как строятся карты в наше время, но все же они были подспорьем для моряков, пускавшихся в плавания по морям и океанам.

Это было время, полное противоречий. С одной стороны, «бывалые люди» клятвенно уверяли, что встречали в океане ужасных чудовищ, огромных морских змей, прекрасных сирен и прочие чудеса, а с другой — одно за другим совершались великие географические открытия. С одной стороны, святая инквизиция душила всякую живую мысль, а с другой — многие просвещенные люди уже знали о шарообразной форме Земли, спорили о том, каков размер земного шара, имели представление о широте и долготе. Больше того, известно, что в том самом 1492 г., когда Христофор Колумб открыл Америку, немецкий географ и путешественник Мартин Бехайм уже построил глобус. Конечно, он был совсем не таким, как современные глобусы. На глобусе Бехайма и более поздних, более совершенных моделях Земли «белых пятен» было больше, чем точно показанных континентов, многие земли и берега изображались по рассказам «бывалых людей», которым было опасно верить на слово. Некоторые материки на первых глобусах вообще отсутствовали. Но главное уже было — по большому кругу, перпендикулярному оси вращения, опоясывал модель Земли экватор, что по-латыни значит «уравнитель».

Плоскость, в которой он лежит, как бы разделяет земной шар пополам и уравнивает его половины. Окружность экватора от точки, принятой за нуль, разделили на 360 градусов долготы — по 180° к востоку и западу. К югу и к северу от экватора на глобусе до самых полюсов нанесли малые круги, параллельные экватору. Их так и назвали — параллели, а

экватор стал служить началом отсчета географической широты. Дуги меридианов, перпендикулярные экватору, в Северном и Южном полушариях под углом друг к другу сошлись на полюсах. «Меридиан» по-латыни значит «полуденный». Это название, конечно, не случайно, оно показывает, что на всей линии меридиана, от полюса до полюса, полдень (впрочем, как и в любой другой момент) наступает одновременно. От экватора к северу и к югу дуги меридианов разбили на градусы — от 0 до 90, назвав соответственно градусами северной и южной широты.

Теперь, чтобы найти точку на карте или глобусе, достаточно было указать ее широту и долготу в градусах.

Географическая координатная сетка была наконец построена.

Но одно дело — найти точку на карте и совсем иное — отыскать ее в открытом море. Несовершенные карты, магнитный компас и примитивный угломерный инструмент для определения вертикальных углов — вот и все, чем располагал моряк, отправляясь в дальнее плавание. С арсеналом даже таких навигационных приборов прийти в пункт, который находится в пределах видимости или пусть даже за горизонтом, — дело несложное. Если, конечно, вершины далеких гор, расположенных у этого пункта, были видны над горизонтом. Но стоило моряку отойти в море подальше, как берега пропадали из виду и со всех сторон судно обступали однообразные волны. Даже если мореплаватель знал точное направление, которое должно привести его к цели, то и тогда трудно было рассчитывать на успех, так как капризные ветры и неизученные течения всегда сносят судно с намеченного курса. Это отклонение от курса моряки называют *дрейфом*.

Но и при отсутствии дрейфа выбрать нужное направление, пользуясь обычной картой, и провести по нему судно практически невозможно. И вот почему. Допустим, что, вооружившись обыкновенной картой и компасом, мы задумали плавание вне видимости берегов из точки А в точку Б. Соединим эти точки прямой. Допустим теперь, что эта прямая в точке А ляжет точно по курсу 45°. Другими словами, линия АБ в точке А будет расположена под углом 45° к плоскости меридиана, проходящего через точку А. Направление это нетрудно удержать по компасу. И мы пришли бы в точку Б, но при одном условии: если бы меридианы были параллельны и наша линия курса и в точке Б соответствовала направлению 45°, как и в точке А. Но в том-то и дело, что меридианы не параллельны, а постепенно сходятся под углом друг к другу. Значит, и курс в точке Б будет не 45°, а несколько меньше. Таким образом, чтобы прийти из точки А в точку Б, нам пришлось бы все время подворачивать вправо.

Если же, выйдя из точки А, мы будем постоянно держать курс по нашей карте 45°, то точка Б останется справа от нас, мы, продолжая идти этим курсом, пересечем все меридианы под одним и тем же углом и по сложной спирали приблизимся в конце концов к полюсу.

Спираль эта называется локсодромия. По-гречески это значит «косой путь». Всегда можно подобрать такую локсодромию, которая приведет нас в любую точку. И, пользуясь обычной картой, пришлось бы сделать много сложных вычислений и построений. Вот это-то моряков и не устраивало. Не одно десятилетие они ждали такую карту, по которой удобно будет прокладывать любые курсы и плавать по любым морям.

И вот в 1589 г. известный математик и картограф фламандец Герард Меркатор придумал карту, которая наконец удовлетворила моряков и оказалась настолько удачной, что до сих пор ничего лучшего никто не предложил. Моряки всего мира и сегодня пользуются этой картой. Она так и называется: *меркаторская карта, или карта равноугольной цилиндрической меркаторской проекции* .

Основания, заложенные в построение этой карты, гениально просты. Невозможно, конечно, восстановить ход рассуждений Г. Меркатора, но предположим, что рассуждал он так.

Допустим, что все меридианы на глобусе (который довольно точно передает взаимное расположение океанов, морей и суши на Земле) сделаны из проволоки, а параллели — из упругих нитей, которые легко растягиваются (резины в то время еще не знали). Разогнем меридианы так, чтобы они из дуг превратились в параллельные прямые, прикрепленные к экватору. Поверхность глобуса превратится в цилиндр из прямых меридианов, пересеченных растянувшимися параллелями. Разрежем этот цилиндр по одному из меридианов и расстелем на плоскости. Получится географическая сетка, но меридианы на этой сетке не будут сходиться,

как на глобусе, в точках полюсов. Прямыми параллельными линиями они будут идти вверх и вниз от экватора, а параллели — пересекать их везде под одним и тем же прямым углом.

Круглый островок у экватора как был на глобусе круглым, так и на этой карте останется круглым, в средних широтах такой же островок значительно растянется по широте, а в районе полюса он будет вообще выглядеть как длинная прямая полоса. Взаимное расположение суши, моря, конфигурация материков, морей, океанов на такой карте изменятся до неузнаваемости. Ведь меридианы остались такими, какими и были, а параллели-то растянулись.

Плавать, руководствуясь такой картой, конечно, было невозможно, но это оказалось поправимым — надо было только увеличивать расстояние между параллелями. Но конечно, не просто увеличить, а в точном соответствии с тем, насколько растянулись параллели при переходе на меркаторскую карту. На карте, построенной с помощь такой сетки, круглый островок и у экватора, и в любом другом участке карты оставался круглым. Вот только, чем ближе было к полюсу, тем больше места занимал он на карте. Другими словами, масштаб на такой карте от экватора к полюсам увеличивался, зато очертания объектов, нанесенных на карту, получались почти без изменений.

А как же учесть изменение масштаба к полюсам? Конечно, можно для каждой широты высчитать масштаб отдельно. Только очень хлопотным делом будет такое плавание, в котором после каждого передвижения к северу или югу придется делать довольно сложные расчеты. Но оказывается, что на меркаторской карте таких расчетов делать не приходится. Карта заключена в рамку, на вертикальных сторонах которой нанесены градусы и минуты меридиана. У экватора они покороче, а чем ближе к полюсу, тем длиннее. Пользуются рамкой так: расстояние, которое нужно измерить, снимают циркулем, подносят к той части рамки, которая находится на широте измеряемого отрезка и смотрят, сколько минут в нем уложились. А так как минута и градус на такой карте изменяются по величине в зависимости от широты, а на самом-то деле остаются всегда одинаковыми, именно они и стали основанием для выбора линейных мер, которыми моряки измеряли свой путь.

Во Франции была своя мера — *лье*, равное 1/20 градуса меридиана, что составляет 5537 м. Англичане измеряли свои морские дороги *лигами*, которые тоже представляют собой дробную часть градуса и по величине составляют 4828 м. Но постепенно моряки всего мира сошлись на том, что удобнее всего пользоваться для измерения расстояний на море величиной дуги, соответствующей одной угловой минуте меридиана. Так до сих пор и измеряют моряки свои пути и расстояния именно минутами дуги меридиана. А чтобы придать этой мере название, похожее на названия других путевых мер, окрестили минуту меридиана милей. Ее длина составляет 1852 м.

Слово «миля» нерусское, поэтому сперва заглянем в Словарь иностранных слов. Там написано, что слово это английское. Потом сообщается, что мили бывают разные: географическая миля, равная 7420 м, сухопутные, различные по величине в разных государствах, наконец, морская миля, равная 1852,3 м[88].

Тут все верно, кроме английского происхождения слова; на самом деле оно латинское. В древних книгах миля встречалась довольно часто и означала тысячу двойных шагов. Оттуда, из Рима, а не из Англии, впервые пришло к нам это слово. Так что в словаре ошибка. Но эту ошибку можно понять и простить, так как составитель словарной статьи имел, конечно, в виду международную морскую, или, как англичане ее называют, адмиралтейскую, милю. В петровские времена она пришла к нам именно из Англии. У нас ее так и называли — английская миля. Иногда и сегодня ее называют так же.

Пользоваться милей очень удобно. Поэтому моряки и не собираются пока заменять милю какой-нибудь другой мерой.

Проложив свой путь на меркаторской карте по линейке, рассчитав и запомнив, какого курса при этом следует придерживаться, моряк смело может пускаться в плавание, не

---

[88] В 1928 г. Международное гидрографическое бюро приняло округленное значение средней величины, равное 1852 м. СССР присоединился к этому решению в 1931 г. (Циркуляр ГУ ВМС № 317 от 8 июля 1931 г.). — Прим. авт.

задумываясь над тем, что его путь, прямой как стрела, на карте вовсе не прямая линия, а как раз та самая кривая, о которой говорилось чуть раньше, — локсодромия.

Это, конечно, не кратчайший путь между двумя точками. Но если эти точки лежат не очень далеко друг от друга, то моряки не огорчаются и мирятся с тем, что сожгут лишнее горючее и истратят лишнее время на переход. Зато на этой карте локсодромия выглядит прямой, которую ничего не стоит построить, и можно быть уверенным, что приведет она как раз туда, куда нужно. А если предстоит большое плавание, такое, например, как переход через океан, при котором дополнительные затраты на кривизну пути выльются в значительную сумму и время? В этом случае моряки научились строить на меркаторской карте другую кривую — *ортодромию* , что значит по-гречески «прямой путь». Ортодромия на карте совпадает с так называемой дугой большого круга, которая и является на море кратчайшим расстоянием между двумя точками.

Плохо укладываются в сознании эти два понятия: «кратчайшее расстояние» и «дуга», стоящие рядом. С этим тем более трудно примириться, если смотреть на меркаторскую карту: ортодромия выглядит значительно длиннее, чем локсодромия. Если на меркаторской карте обе эти кривые проложить между двумя точками, ортодромия изогнется, как лук, а локсодромия вытянется, как тетива, стягивающая его концы. Но не нужно забывать, что плавают-то корабли не по плоской карте, а по поверхности шара. А на поверхности шара отрезок дуги большого круга как раз и будет кратчайшим расстоянием.

С единицей измерения расстояний в море — милей — тесно связана единица скорости, принятая в мореплавании, — узел, о чем мы расскажем дальше.

Если на линии курса, проложенной на карте, периодически откладывать расстояния, пройденные кораблем, то судоводитель всегда будет знать, где находится его корабль, то есть координаты своего места в море. Такой метод определения координат называется счислением пути и широко применяется в навигационной прокладке. Но необходимым условием для этого является умение определять скорость корабля и измерять время, только тогда можно рассчитать пройденное расстояние.

Выше мы уже говорили, что на кораблях парусного флота для измерения времени применялись песочные часы, рассчитанные на полчаса (склянки), один час и на четыре часа (вахта). Но были на кораблях и еще одни песочные часы — скляночки. Всего на полминуты были рассчитаны эти часы, а в отдельных случаях даже на пятнадцать секунд. Можно только удивляться искусству стеклодувов, ухитрявшихся изготовить такие точные по тем временам приборы. Как ни малы были эти часы, как ни короток был промежуток времени, который они отмеряли, услуга, которую оказывали и в свое время эти часы морякам, неоценима, и их, так же как и склянки, вспоминают каждый раз, когда говорят об определении скорости корабля, а также при измерении пройденного пути.

Проблема определения пройденного и предстоящего пути всегда стояла и стоит перед моряками.

Первые способы замера скорости были едва ли не самыми примитивными из навигационных определений: просто с носа корабля бросали за борт кусочек дерева, коры, птичье перо или другой плавающий предмет и одновременно замечали время. Идя вдоль борта с носа на корму корабля, не выпускали из глаз плывущий предмет и, когда он проходил срез кормы, вновь замечали время. Зная длину корабля и время, за которое предмет проходил ее, рассчитывали скорость хода. А зная общее время в пути, составляли приблизительное представление и о пройденном расстоянии.

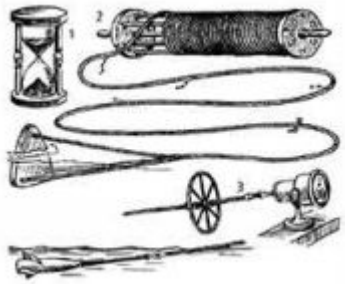
На парусных судах при очень слабых ветрах этим древним способом определяют скорость судна и сегодня. Но уже в XVI в. появился первый лаг. Из толстой доски делали сектор градусов в 65—70, радиусом около 60—70 см. По дуге, ограничивающей сектор, укрепляли, как правило, свинцовый груз в виде полосы, рассчитанный таким образом, что сектор, брошенный в воду, погружался на две трети стоймя и над водой оставался виден небольшой уголок. К вершине этого уголка крепили тонкий прочный трос, который называли лаглинь. В секторе, приблизительно в геометрическом центре погруженной части, сверлили коническое отверстие 1,5—2 см диаметром и к нему плотно подгоняли деревянную пробку, к которой прочно привязывали лаглинь сантиметрах в восьми-десяти от прикрепленного к углу лага конца. Эта

пробка довольно прочно держалась в отверстии погруженного лага, но резким рывком ее можно было выдернуть.

Зачем же так сложно крепили лаглинь к сектору лага? Дело в том, что плоское тело, движущееся в жидкой среде, располагается перпендикулярно направлению движения, если сила, движущая это тело, приложена к его «центру парусности» (аналогично воздушному змею). Стоит, однако, перенести точку приложения сил к краю этого тела или к его углу, и оно, как флаг, расположится параллельно направлению движения.

Так и лаг, когда бросают за борт движущегося судна, держится перпендикулярно направлению хода его, так как лаглинь прикреплен к пробке, стоящей в центре парусности плоскости сектора. При движении судна сектор испытывает большое сопротивление воды. Но стоит резко дернуть лаглинь, как пробка выскакивает из гнезда, точка приложения силы переносится на угол сектора, и он начинает планировать, скользить по поверхности воды. Сопротивления он практически не испытывает, и в таком виде вытащить сектор из воды было совсем нетрудно.

В лаглинь на расстоянии примерно 15 м друг от друга (точнее, 14,4 м) вплетались короткие шкертики (тонкие кончики), на которых были завязаны один, два, три, четыре и т. д. узелков. Иногда отрезки между двумя соседними шкертиками тоже называли узлами. Лаглинь вместе со шкертиками наматывался на небольшую вьюшку (типа катушки), которую удобно было держать в руках.



Указатели скорости корабля: 1. Скляночки. 2. Лаг ручной. 3. Лаг механический.

Двое матросов становились на корму корабля. Один из них бросал сектор лага за борт и держал в руках вьюшку. Лаг, упав в воду, «упирался» и сматывал лаглинь с вьюшки вслед за идущим кораблем. Матрос же, подняв над головой вьюшку, внимательно следил за сматывающимся с вьюшки лаглинем и, как только первый шкертик подходил близко к кромке кормового среза, кричал: *«Товсь!»* (это значит «Готовься!»). И почти вслед за этим: *«Вертай!»* («Переворачивай!»).

Второй матрос держал в руках скляночки, рассчитанные на 30 секунд, по команде первого переворачивал их и, когда весь песок пересыпался в нижний резервуар, кричал: *«Стоп!»* .

Первый матрос резко дергал лаглинь, деревянная пробочка выскакивала из отверстия, сектор лага ложился плашмя на воду и переставал сматывать лаглинь.

Заметив, сколько шкертиков-узелков ушло за борт при сматывании лаглиня, матрос определял скорость хода корабля в милях в час. Сделать это было совсем нетрудно: шкертики вплетались в лаглинь на расстоянии 1/120 мили, а часы показывали 30 секунд, то есть 1/120 часа. Следовательно, сколько узлов лаглиня смоталось с вьюшки за полминуты, столько миль корабль прошел за час. Отсюда и пошло выражение: *«Судно идет со скоростью столько-то узлов»* или *«Корабль делает столько-то узлов»* . Таким образом, узел на море — не линейная путевая мера, а мера скорости. Это нужно твердо усвоить, потому что, говоря о скорости, мы так привыкли прибавлять «в час», что, бывает, и читаем в самых авторитетных изданиях «узлов в час». Это, конечно, неправильно, *ибо узел — это и есть миля/час* .

Сейчас ручным лагом уже никто не пользуется. Еще М. В. Ломоносов в своей работе *«О большей точности морского пути»* предложил механический лаг. Описанный М. В. Ломоносовым лаг состоял из вертушки, похожей на большую сигару, вдоль которой были расположены под углом к оси крылья-лопасти, как на роторе современной гидротурбины.

Вертушку, привязанную в лаглиню, сделанному из троса, который почти не скручивался, М. В. Ломоносов предлагал опускать за корму идущего судна. Она, естественно, вращалась тем быстрее, чем был ход этого судна. Передний конец лаглиня предлагалось привязывать к валу механического счетчика, который должен был крепиться на корме судна и отсчитывать пройденные мили.

Ломоносов предложил, описал, но не успел построить и испытать свой механический лаг. Уже после него появилось несколько изобретателей механического лага: Уокер, Мессон, Клинток и др. Их лаги несколько отличаются друг о т друга, но принцип их работы тот же, который был предложен М. В. Ломоносовым.

Еще совсем недавно, едва судно или корабль выходили в море, на корму штурман с матросом выносили вертушку лага, лаглинь и счетчик, который обычно называют машинкой. Бросив лаг за борт, они укрепляли машинку, и штурман списывал в навигационный журнал показания, которые значались на ее циферблате на момент начала работы. В любой момент, взглянув на циферблат такого лага, можно было довольно точно узнать о пути, пройденном кораблем. Были лаги, которые одновременно показывали и скорость в узлах.

В наше время на многих кораблях установлены более совершенные и точные лаги. Их действие основано на свойстве воды и всякой другой жидкости оказывать давление на движущийся в ней предмет, увеличивающееся по мере увеличения скорости движения этого предмета. Не очень сложное электронное устройство величину этого давления (динамического напора воды) передает в прибор, установленный на мостике или на штурманском командном пункте корабля, предварительно, конечно, преобразив эту величину в мили и узлы.

Это так называемые гидродинамические лаги. Есть и более совершенные лаги для определения скорости судна относительно морского дна, то есть абсолютной скорости. Такой лаг работает по принципу гидролокационной станции и называется гидроакустическим.

В заключение скажем, что слово «лаг» происходит от голландского log, что означает «расстояние».

Итак, получив в свое распоряжение компас, навигационную карту и единицы измерения расстояния и скорости — милю и узел, штурман может спокойно вести навигационную прокладку, периодически отмечая на карте расстояния, пройденные кораблем. Но наличие счислимых координат своего места в море нисколько не отвергает обсервованных, то есть определенных инструментальным способом по небесным светилам, радиомаякам или по береговым ориентирам, нанесенным на карту, а, наоборот, обязательно их подразумевает. Разницу между счислимыми координатами и обсервованными моряки называют невязкой. Чем меньше невязка, тем искуснее штурман. При плавании в видимости берегов определять обсервованное место лучше всего по маякам, которые днем хорошо видны, а ночью излучают свет.

Не много найдется на свете инженерных сооружений, о которых сложено столько преданий и легенд, как о маяках. Уже в поэме «Одиссея» древнегреческого поэта Гомера, датируемой VIII — VII вв. до н. э., рассказывается, что жители Итаки зажигали костры для того, чтобы ожидаемый домой Одиссей мог узнать родную гавань.

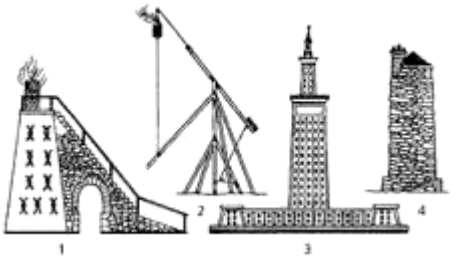
> ...Вдруг на десятые сутки явился нам берег отчизны.
> Был он уж близок; на нем все огни уж могли различить мы.

Это, собственно, первые упоминания об использовании моряками огней обыкновенных костров в навигационных целях при плаваниях вблизи берегов в ночное время.

С тех далеких времен прошли века, прежде чем маяки приобрели всем нам знакомый внешний вид — высокая башня, увенчанная фонарем. А когда-то выполнявшие функцию первых маяков смоляные бочки или жаровни с углем пылали прямо на земле или на высоких шестах. Со временем для увеличения дальности видимости источников света они устанавливались на искусственных сооружениях, достигавших порой грандиозных размеров. Наиболее «почтенный возраст» имеют маяки Средиземного моря.

Одно из «семи чудес» древнего мира — *Александрийский*, или Фаросский, маяк высотой до 143 м, сооруженный из белого мрамора в 283 г. до н. э. Строительство этого самого высокого

сооружения древности продолжалось 20 лет, и просуществовало оно около 1500 лет. Огромный и массивный, окруженный спирально идущей лестницей, служил он путеводной звездой для моряков, показывая им путь днем дымом от сжигаемой на его вершине нефти, а ночью — с помощью огня, как говорили древние, «более блестящего и неугасимого, нежели звезды». Благодаря специальной системе отражения света дальность видимость огня в ясную ночь достигала 20 миль. Маяк был построен на о. Фарос у входа в египетский порт Александрию и служил одновременно наблюдательным пунктом, крепостью и метеостанцией.



Древнейшие маяки мира: 1, 2. Старинные маяки с открытым огнем. 3. Фаросский (Александрийский) маяк. 4. Маяк Ла-Корунья.

Не меньшей известностью пользовался в древности и знаменитый *Колосс Родосский* — гигантская бронзовая фигура Гелиоса, бога Солнца, установленная на о. Родос в Эгейском море в 280 г. до н. э. Сооружение ее длилось 12 лет. Эта тоже считавшаяся одним из «семи чудес света» статуя высотой 32 м стояла в Родосской гавани и служила маяком до разрушения ее землетрясением в 224 г. до н. э.

Кроме названных маяков, в тот период было известно еще около 20. Сегодня из них уцелел только один — маячная башня близ испанского портового города Ла-Корунья. Возможно, что этот маяк сооружен еще финикийцами. За свою долгую жизнь он не раз подновлялся римлянами, но в целом сохранил свой первозданный вид.

Строительство маяков развивалось чрезвычайно медленно, и к началу XIX в. на всех морях и океанах земного шара их насчитывалось не больше сотни. Это объясняется прежде всего тем, что именно в тех местах, где маяки были более всего нужны, их сооружение оказывалось очень дорогим и трудоемким делом.

Источники света маяков непрерывно совершенствовались. В XVII — XVIII вв. в фонарях маяков горело одновременно несколько дюжин свечей массой по 2—3 фунта (около 0,9—1,4 кг). В 1784 г. появились масляные лампы Арганда, в которых фитиль получал масло под постоянным напором, пламя перестало коптить и сделалось более ярким. В начале XIX в. на маяках стали устанавливать газовое освещение. В конце 1858 г. на Верхнефорлендском маяке (английский берег Ла-Манша) появилась электрическая осветительная аппаратура.

В России первые маяки были построены в 1702 г. в устье Дона и в 1704 г. на Петропавловской крепости в Петербурге. Строительство старейшего маяка на Балтике — *Толбухина* близ Кронштадта — растянулось чуть ли не на 100 лет. Здание начали строить по приказу Петра I. Сохранился его собственноручный эскиз с указанием основных размеров башни и припиской: *«Протчее дается на волю архитектору»* . Сооружение каменного здания требовало значительных средств и большого числа искусных каменщиков. Строительство затягивалось, и царь приказал срочно построить временную деревянную башню. Его приказание было выполнено, и в 1719 г. на маяке, названном по имени косы, на которой он был установлен, Котлинском вспыхнул свет. В 1736 г. была предпринята еще одна попытка возвести каменное здание, но закончить его удалось только в 1810 г. Проект разрабатывался с участием талантливого русского зодчего А. Д. Захарова, создателя здания Главного Адмиралтейства в Петербурге. С 1736 г. маяк носит имя полковника Федора Семеновича Толбухина, разгромившего в 1705 г. шведский морской десант на Котлинской косе, а затем военного коменданта Кронштадта.

Круглую невысокую, кряжистую башню Толбухина маяка знают десятки поколений

русских моряков. В начале 70-х годов XX в. маяк реконструировали. Берег вокруг искусственного островка укрепили железобетонными плитами. На башне сейчас установлена современная оптическая аппаратура, позволяющая увеличить дальность видимости огня, и первая в стране автоматическая ветровая электростанция, обеспечивающая его бесперебойное действие.

В 1724 г. в Финском заливе начал работать маяк *Кери* (Кокшер) на острове того же наименования. К началу XIX в. на Балтийском море действовало 15 маяков. Это старейшие маяки в России. Срок их службы превышает 260 и более лет, а маяк *Кыпу* на о. Даго существует уже более 445 лет.

На некоторых этих сооружениях впервые внедрялась новая маячная техника. Так, на Кери, которому в 1974 г. исполнилось 250 лет, в 1803 г. был установлен восьмигранный фонарь с масляными лампами и медными отражателями — первая в России светооптическая система. В 1858 г. этот маяк оборудуется (также первой в России) френелевой системой освещения (по фамилии изобретателя французского физика Опостена Жана Френеля). Эта система представляла собой оптическое устройство, состоявшее из двух плоских зеркал (бизеркал), расположенных под малым (в несколько угловых минут) углом друг к другу.

Таким образом, Кери дважды стал родоначальником различных систем освещения: капитрической — зеркальной отражающей системы, и диоптрической — системы, основанной на преломлении света при прохождении через отдельные преломляющие поверхности. Переход на эти оптические системы во многом улучшил качественные характеристики маяков и повысил эффективность обеспечения безопасности мореплавания.

Роль маяков выполняли и известные 34-метровые *Ростральные колонны*, сооруженные в 1806 г. в ознаменование славных побед России на море. Они указывали на разветвление Невы на Большую и Малую Неву и были установлены по обе стороны Стрелки Васильевского острова.

Один из старейших маяков на Черном море — *Тарханкутский* с башней высотой 30 м. Он вошел в эксплуатацию 16 июня 1817 г. На одном из зданий маяка начертаны слова: *«Маяки — святыня морей. Они принадлежат всем и неприкосновенны, как послы держав»*. Сегодня его белый огонь виден на 17 миль. Кроме того, он оборудован радиомаяком и звуковой сигнализацией.

В 1843 г. на самой оконечности Карантинного мола Одесского залива был поставлен брандвахтенный пост-дом с мачтой, на которой с помощью лебедки поднимали два масляных фонаря. Таким образом, этот год следует считать годом рождения *Воронцовского* маяка. Однако настоящий маяк на Карантинном молу был открыт только в 1863 г. Это 30-футовая (более 9 м) чугунная башня, увенчанная специальным фонарем.

В 1867 г. одесский маяк стал первым в России и четвертым в мире, переведенным на электрическое освещение. Вообще переход на новый источник энергии происходил крайне медленно. В 1883 г. из 5 тыс. маяков земного шара только 14 были с электрическими источниками света. Остальные же еще работали на керосиновых, ацетиленовых и газовых светильниках и горелках.

После того как рейдовый мол значительно удлинили, в 1888 г. был построен новый Воронцовский маяк, который простоял до 1941 г. Это была чугунная башня высотой 17 м. В дни обороны Одессы маяк пришлось взорвать. Но именно он изображен на медали «За оборону Одессы». Новый маяк, тот, что мы видим сегодня, построен в начале 1954 г. Башня, имеющая цилиндрическую форму, стала намного выше — 30 м, не считая 12-метрового основания. В маленьком домике, что на втором причале, смонтировано дистанционное управление всеми механизмами. Строгая белая башня, стоящая на самом краю рейдового мола, изображена на марках и почтовых открытках и стала одним из символов города.

К 1917 г. на всех морях России было построено 163 световых маяка. Наиболее слаборазвитую сеть маяков имели моря Дальнего Востока (всего 24 при протяженности побережий в несколько тысяч километров). На Охотском море, например, действовал всего лишь один маяк — *Елизавета* (на о. Сахалин), на Тихоокеанском побережье также один — *Петропавловский* , на подходе к порту Петропавловск-Камчатский.

Во время войны значительная часть маяков была разрушена. Из 69 маяков на Черном и

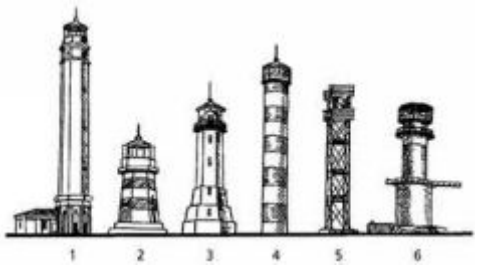
Азовском морях оказались полностью уничтоженными 42, из 45 на Балтийском море — 16. Всего же было разрушено и уничтожено 69 маячных башен, 12 радиомаяков, 20 звукосигнальных установок и более 100 светящих навигационных знаков. Почти все сохранившиеся объекты средств навигационного оборудования находились в неудовлетворительном состоянии. Поэтому после окончания войны Гидрографическая служба ВМФ приступила к восстановительным работам. По данным на 1 января 1987 г., на морях нашей страны действовало 527 световых маяков, из них 174 — на морях Дальнего Востока, 83 — на Баренцевом и Белом морях, 30 — на побережье Северного Ледовитого океана и 240 — на других морях[89].

В начале 1982 г. огни еще одного дальневосточного маяка — *Дуга восточная* — загорелись на побережье Охотского моря. В пустынной местности между Охотском и Магаданом на склоне сопки поднялась 34-метровая красная чугунная башня.

В 1970 г. закончилось сооружение маяка — памятника экипажам кораблей и судов, погибшим на Балтике в годы Великой Отечественной войны. Маяк *Таллинн* установлен на глубине 7,5—10,5 м в районе банки Таллинмадал в 19 милях от порта.

На тяжелой бронзовой мемориальной доске увековечены наименования эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей, подводных лодок и вспомогательных судов — всего 72 корабля. Маяки, подобные «Таллинну», не нуждаются в обслуживающем персонале. Поэтому в настоящее время взят курс на строительство именно таких маяков.

Среди маяков, построенных и введенных в действие за последние годы, особое место принадлежит автоматическому маяку *Ирбенский* . Он построен в открытом море на гидротехническом основании. Все технические средства маяка работают автоматически. Маяк оборудован вертолетной площадкой.



Современные маяки: 1. Маяк Песчаный (Каспийское море). 2. Маяк Чибуйный (о. Шумшу). 3. Маяк Передний Сиверсов (Черное море). 4. Маяк Пильтун (о. Сахалин). 5. Маяк Швентой (Балтийское море). 6. Маяк Таллинн.

Значительное место в навигационном оборудовании, особенно в последнее время, стали занимать импульсные светотехнические средства, с внедрением которых отпадает необходимость в сложных оптических системах. Светотехнические импульсные системы, обладающие огромной силой света, особенно эффективны на высокозасвеченных фонах портов и городов.

Для предупреждения об опасных местах, расположенных в отдалении от берега, или в качестве приемных при подходе к портам используются плавучие маяки, представляющие собой суда специальной конструкции, стоящие на якорях и имеющие маячное оборудование.

Чтобы уверенно опознать маяки днем, им придают различную архитектурную форму и окраску. Ночью же и в условиях плохой видимости экипажам кораблей помогает то, что каждому из маяков присваиваются радиосветовые и акустические сигналы определенного характера, а также огни различных цветов — все это элементы кода, по которому моряки определяют «имя» маяка.

На каждом корабле или судне имеется справочник *«Огни и знаки»*, в котором содержатся сведения о типе постройки каждого маяка и его окраске, высоте его башни, высоте огня над

---

[89] См.: 150 лет Гидрографической службе ВМФ. — Л., 1977. — С. 299.

уровнем моря, характере (постоянном, проблесковом, затмевающемся и т. п.) и цвете маячного огня. Кроме того, данные о всех средствах навигационного оборудования морей внесены в соответствующие лоции и обозначены на навигационных картах у мест их расположения.

Дальность действия светящих маяков — 20—50 км, радиомаяков — 30—500 и более, маяков с воздушными акустическими сигналами — от 5 до 15, с гидроакустическими сигналами — до 25 км. Акустические воздушные сигналы ныне подают наутофоны — ревуны, а раньше на маяках гудел колокол, предупреждая об опасном месте — о мелях, рифах и других навигационных опасностях.

Сейчас трудно себе представить мореплавание без маяков. Погасить их свет — все равно что каким-то образом убрать звезды с небосклона, используемые мореплавателями для определения места корабля астрономическим способом.

Выбором мест, установкой, обеспечением непрерывного действия маяка занимаются люди особой специальности — гидрографы. В военное время их работа приобретает особое значение. Когда утром 26 декабря 1941 г. корабли Черноморского флота и корабли, входившие в состав Азовской флотилии и Керченской военно-морской базы, начали высадку десанта на северо-восточное побережье Керченского п-ова, успешным действиям десанта способствовало хорошо организованное гидрографическое обеспечение. Накануне высадки были оборудованы створы из двух светящих портативных буев вблизи берега на подходах к Феодосии, а также установлены ориентирные огни, в том числе и на скале Эльчан-Кая.

Глухой ночью 26 декабря лейтенанты Дмитрий Выжулл и Владимир Моспан скрытно высадились с подводной лодки Щ-203, на резиновой шлюпке добрались до обледенелой отвесной скалы, с большим трудом поднялись с аппаратурой на ее вершину и установили там ацетиленовый фонарь. Этот огонь надежно обеспечивал подход наших кораблей с десантом к берегу, а также являлся хорошим ориентиром для подходивших к Феодосии десантных судов. Подводная лодка, с которой высадились смельчаки, была вынуждена отойти от скалы и погрузиться из-за появления вражеского самолета. В установленное время к месту встречи с гидрографами лодка не подошла, а поиск их, произведенный несколько позднее, закончился неудачей. Имена лейтенантов Дмитрия Герасимовича Выжулла и Владимира Ефимовича Моспана занесены на мемориальную доску погибших, установленную в здании Гидрографического отдела Черноморского флота, их фотографии помещены на стенде гидрографов, погибших в годы Великой Отечественной войны, в Главном управлении навигации и океанографии.

Во время героической обороны Севастополя Херсонесский маяк под непрерывной бомбежкой и артобстрелом продолжал действовать, обеспечивая вход и выход кораблей.

В период третьего штурма города, 2 июня — 4 июля 1942 г., на Херсонес обрушились атаки более 60 вражеских бомбардировщиков. Все жилые и служебные помещения маяка были разрушены, оптика разбита.

Начальник маяка, отдавший флоту более 50 лет своей жизни, Андрей Ильич Дударь, несмотря на тяжелое ранение, оставался на боевом посту до конца. Вот строки из ходатайства о присвоении пассажирскому теплоходу имени «Андрей Дударь»: *«...потомственный моряк Черноморского флота — его дед был участником первой обороны Севастополя, отец 30 лет служил смотрителем Херсонесского маяка. Родился Андрей Ильич на маяке, служил матросом на эскадренном миноносце „Керчь“. По окончании гражданской войны работал по восстановлению флота. Великую Отечественную войну начал в должности начальника маяка...»*. Работа на маяке требует от людей особой закалки. Жизнь маячников устроенной не назовешь, особенно зимой. Народ этот большей частью суровый, неизбалованный.

У маячников удивительно остро отточено чувство долга и ответственности. Однажды Александр Блок писал матери из маленького порта Аберврак в Бретани: *«Недавно на одном из вертящихся маяков умер сторож, не успев приготовить машину к вечеру. Тогда его жена заставила детей вертеть машину руками всю ночь. За это ей дали орден Почетного легиона»*. Американский поэт-романтик Г. Лонгфелло, автор замечательного эпоса о народном герое индейцев «Песнь о Гайавате», так писал о вечной связи маяка с судном:

Как Прометей, прикованный к скале,
Держа похищенный у Зевса свет,
Встречая грудью шторм в ревущей мгле,
Он посылает морякам привет:
«Плывите, величавые суда!».

Океан заставил гидрографов создать целую систему защиты от морских опасностей, которая совершенствовалась вместе с мореплаванием. Она будет развиваться и совершенствоваться до тех пор, пока существуют океан и корабли.

Таким образом, при плавании вблизи берегов маяки, вершины гор, отдельные приметные места на побережье давно служат ориентирами для моряков. Определив по компасу направления (пеленги) на два-три таких предмета, моряки получают на карте точку — место, в котором находится их корабль. А как быть, если нет приметных мест или берег скрылся за горизонтом? Именно это обстоятельство долгое время было непреодолимым препятствием для развития мореплавания. Даже изобретение компаса — ведь он показывает лишь направление движения судна — не разрешило проблему.

Когда стало известно, что можно определить долготу по хронометру, а широту — по высотам светил, потребовался надежный угломерный прибор для определения высот.

Прежде чем появился и утвердил свое превосходство угломерный прибор, устраивающий моряков, секстан, немало других приборов, его предшественников, перебывало на кораблях. Самым первым среди них, пожалуй, была *морская астролябия* — бронзовое кольцо с делениями на градусы. Через центр проходила алидада (линейка), обе половины которой были смещены относительно друг друга. При этом край одной был продолжением противоположного края другой, дабы линейка возможно точнее проходила через центр. На алидаде имелось два отверстия: большое — для поиска светила, а малое — для его фиксирования. Во время измерений ее держали или подвешивали за кольцо. Такой инструмент годился лишь для грубых наблюдений: он колебался не только во время качки и в ветреную погоду, но и от простого прикосновения рук. Тем не менее самые первые дальние плавания были совершены именно с подобным прибором.

Впоследствии в употребление вошло *астрономическое кольцо*. Кольцо тоже приходилось подвешивать, но во время измерений не было надобности касаться его руками. Крошечный солнечный зайчик, проникая через отверстие на внутреннюю поверхность кольца, падал на шкалу с делениями. Но и астрономическое кольцо было примитивным прибором.

Вплоть до XVIII в. навигационным инструментом для измерения углов служил *посох Иакова* , известный также под названиями *астрономический луч, стрела, золотой жезл*, но больше всего как *градшток*. Он состоял из двух реек. На длинную рейку перпендикулярно ей была насажена подвижная поперечная. На длинной рейке нанесены деления на градусы.

Для измерения высоты звезды наблюдатель располагал длинную рейку одним концом у глаза, а короткую передвигал так, чтобы она одним своим концом коснулась звезды, а другим — линии горизонта. Одна и та же короткая рейка не могла служить для измерения любых высот звезд, поэтому к прибору их прилагалось несколько. Несмотря на свое несовершенство, градшток просуществовал около 100 лет, пока в конце XVII в. известный английский мореплаватель Джон Дэвис не предложил свой *квадрант*. Он состоял из двух секторов с дугой в 65 и 25° с двумя подвижными диоптрами и одним неподвижным в общей вершине секторов. Наблюдатель, глядя в узкую прорезь глазного диоптра, проектировал нить предметного диоптра на визируемый предмет. После этого суммировали отсчет по дугам обоих секторов. Но и квадрант был далек от совершенства. Стоя на раскачивающейся палубе, совмещать нить, горизонт и солнечный зайчик было делом нелегким. В спокойную погоду это удавалось, но на волнении высоты измерялись очень грубо. Если солнце светило сквозь мглу, его изображение на диоптре расплывалось, а звезды и вовсе были невидимы.

Угломерные приборы и хронометр: 1. Астролябия. 2. Квадрант. 3. Хронометр. 4. Секстан.

Для измерения высот нужен был прибор, который позволял бы совместить светило с линией горизонта один раз и независимо от движения корабля и положения наблюдателя. Идея устройства такого прибора принадлежит И. Ньютону (1699 г.), но сконструирован он был Дж. Гадлеем в Англии и Т. Годфреем в Америке в 1730—1731 гг. независимо друг от друга. Этот морской угломерный прибор имел шкалу (лимб), которая составляла одну восьмую окружности, и потому был назван *октан*. В 1757 г. капитан Кампелл усовершенствовал этот навигационный инструмент, сделав лимб в одну шестую окружности, прибор получил название *секстан* . Им можно измерять углы до 120°. Секстан, так же как и его предшественник октан, относится к многочисленной группе инструментов, в которых использован принцип двойного отражения. Поворачивая большое зеркало прибора, можно послать отражение светила на малое зеркало, совместить край отраженного светила, например солнца, с линией горизонта и в этот момент взять отсчет.

С течением времени секстан совершенствовался: была поставлена оптическая трубка, ввели ряд цветных фильтров для защиты глаза от яркого солнца во время наблюдений. Но, несмотря на появление этого совершенного угломерного прибора и на то, что к середине XIX в. мореходная астрономия стала уже самостоятельной наукой, методы определения координат были ограничены и неудобны. Определять широту и долготу в любое время суток моряки не умели, хотя ученые и предложили ряд громоздких и трудных математических формул. Эти формулы практического распространения не получили. Широту обычно определяли только раз в сутки — в истинный полдень; в этом случае формулы упрощались, а сами расчеты сводились к минимуму. Хронометр позволял определить долготу в любое время суток, но при этом надо было знать широту своего места и высоту солнца. Лишь в 1837 г. английский капитан Томас Сомнер благодаря счастливой случайности сделал открытие, оказавшее значительное влияние на развитие практической астрономии, он разработал правила получения линии равных высот, прокладка которых на карте меркаторской проекции давала возможность получить обсервованное место. Эти линии были названы сомнеровыми в честь открывшего их капитана.

Имея секстан, хронометр и компас, штурман может вести любой корабль, независимо от того, есть на нем другие, пусть даже самые современные навигационные электронные комплексы. С этими испытанными временем приборами моряк свободен и независим от любых превратностей в открытом море. Штурман, пренебрежительно относящийся к секстану, рискует оказаться в тяжелом положении.

МОРСКОЙ ЯЗЫК

Служба военного моряка связана с длительным отрывом от привычной и естественной среды человека, от родных и близких. У моряка своеобразный уклад жизни, корабль — его дом, на берегу он гость. Многие месяцы вокруг него только море. И хорошо еще, если оно спокойно. Лишь люди, сильные духом и крепкие физически, могут выйти победителями в экстремальных условиях.

На флоте все необычно — и форма, и игры в короткие часы досуга, и песни, и язык, понятный иногда одним лишь морякам. Если вы случайно окажетесь среди моряков и прислушаетесь к их разговору, можно с уверенностью сказать, что далеко не все из услышанного поймете, хотя беседа и будет вестись на родном для вас языке.

Возникновение особого морского сленга связано со спецификой корабельной службы. Ну, скажем, *травить* — это значит рассказывать невероятные небылицы; *отдать якорь* — где-либо прочно обосноваться, надолго устроиться; *показать корму* — уклониться от встречи с кем-либо, уйти; *пройти под ветром* — счастливо избежать опасности, скажем, избежать на берегу встречи со строгим начальником; *запеленговать* — что-либо или кого-либо заметить, обратить на что-то особенно пристальное внимание; *лечь в дрейф* — отдать себя на милость кого-то (чего-то) и т. д. Моряк никогда не скажет «р*а* порт» или «к*о* мпас». На флоте принято обязательно переставлять ударение, говорить рап*о*рт, компа*с*. Моряк никогда не скажет во множественном числе «мичманы», «боцманы», как, казалось бы, велит грамматика, он скажет мичман*а* , боцман*а* . У моряков есть собственные обозначения для таких понятий, как, допустим: «артиллерист» и «кладовщик»: мы говорим *комендор* и *баталер*. Лестницу моряк непременно назовет *трапом*, скамейку — *банкой*, а кухню — *камбузом*. Веревок на кораблях еще достаточно много, особенно на учебных и парусных, но слова «веревка» там не существует, есть *трос*, *снасть*, *конец* или *найтов*. Слово *найтовить* употребляется также в смысле «крепить, привязывать различные предметы, находящиеся на судне». Перед выходом в море на корабле принайтовливают все предметы (крепят по-штормовому), чтобы при качке они не падали и не двигались с места на место. При корабельных работах с тросами или якорями вместо слов «привязать», «отвязать», «бросить», «отпустить» говорят *прихватить трос* или *конец*, *отдать якорь* или *конец*, *потравить швартов*. Когда надо закрыть какое-либо отверстие, то говорят *задраить* (например, иллюминатор).

Многие, вероятно, слышали такие слова, как *аврал*, *полундра*, но не все, может быть, знают, что на флоте первое слово означает любую работу, в которой принимает участие весь экипаж, а второе — предупредительный окрик «берегись».

Моряки на военных кораблях любых рангов и классов, включая корабельные шлюпки, не ездят, а *ходят* . Они никогда не скажут «Мы плыли на подводной лодке», а непременно — *мы шли на подводной лодке*, или *крейсер «Варяг» идет с визитом вежливости в Корею*, а не «едет в Корею». Можно привести еще немало слов и выражений, имеющих в морском обиходе важное значение. У флотских людей есть и любимые слова, имеющие поистине массу значений. Одним из таких слов (по частоте применения и практического приложения) являются прилагательное чистый и его производные. *Якорь чист* — это доклад с бака корабля при съемке с якоря, означающий, что на лапах поднятого якоря нет зацепившихся за него тросов, кабелей или чужих якорь-цепей; *чисто за кормой* — значит, ничего не препятствует движению корабля задним ходом и его можно дать; *чище выровняться* — таков сигнал, требующий

подровнять строй кораблей, выдержать заданные интервалы; *вчистую* — означает выйти со службы в запас или в отставку; *держать что-либо чистым* — значит иметь этот предмет готовым к применению в любую минуту. Даже этот краткий перечень производных от одного лишь слова дает представление о том, сколь специфичен язык моряка, сколько в нем профессионализмов. Многие такие выражения, имеющие хождение в служебном языке русских военных моряков, имеют давнюю историю. Вспомним некоторые из них.

Семь футов под килем... Закончились все приготовления к выходу в море. Сыграна учебно-боевая тревога. И вот корабль отходит от стенки. Его командир с мостика оглядывает группу провожающих офицеров, стоящих на пирсе, а оттуда доносится последнее напутствие уходящему кораблю: *«Попутного ветра, семь футов под килем!»*.

Какова же его история?

Известно, что уже около 6000 г. до н. э. в Египте был известен парус. Долгое время он был крайне примитивным. И даже типичное транспортное судно широко разветвленной купеческой организации XIV—XVI вв. Ганзы, *когг* , имело всего одну-две мачты и парусное вооружение, плохо приспособленное к лавировке. Поэтому в случае встречного ветра подобные суда были вынуждены становиться на якорь, дожидаясь, пока ветер снова не станет попутным. Это обстоятельство вынуждало корабли держаться вблизи берегов, сторониться открытого моря. И естественно, что нередко они садились на мель или разбивались о прибрежные скалы. Поскольку осадка кораблей того времени при полной загрузке не превышала двух метров, опытные кормчие старались иметь под килем не менее семи футов (примерно два метра), с тем чтобы даже на волне и не могло ударить о грунт.

Должно быть, отсюда и пошло доброе пожелание: «Попутного ветра» и «Семь футов под килем».

Однако есть и другое объяснение этого обычая. Вспомним, что на Руси с древних времен число семь было особо почитаемо. Заглянем в Толковый словарь живого великорусского языка Владимира Ивановича Даля — моряка, русского писателя, лексикографа и этнографа. В этом словаре числу семь отведено значительное место. Оказывается, десятки русских поговорок и пословиц так или иначе связаны с этим числом: *«Семь раз отмерь, один отрежь», «За семь верст киселя хлебать», «Как семеро пойдут, Сибирь возьмут! Такие все молодцы», «Рубить семерым, а топор один», «Двое пашут, а семеро стоя руками машут», «Делай дело за семерых, а слушайся одного», «Чем семерых посылать, так самому побывать», «Семь пядей во лбу», «Семь пятниц на неделе»* и т. д. и т. п. Вполне возможно, что пожелание *«Семь футов под килем!»* произошло на Руси из-за особого расположения к этому числу.

Иметь всегда в плавании «семь футов под килем» — значит через неизбежные в долгом пути штормы и качку, опасные отмели и рифы успешно привести свое судно к намеченной цели. Пожелать такого — значит создать отправляющимся в трудный путь хорошее настроение, вселить в них уверенность в благополучном исходе плавания. Тогда не столь страшными да тяжкими покажутся им любые препятствия и испытания.

Идти (следовать) в кильватере... Что же это такое — кильватер? Этот популярный голландский морской термин можно перевести так: *струя воды, оставляемая килем идущего судна* . Напомним, что *киль* — это основная продольная днищевая связь на судне, идущая в его диаметральной плоскости, а *ватер* — вода. Следовательно, «идти в кильватере» — значит держаться в струе впереди идущего корабля, то есть следовать тем же курсом, которым идет передний корабль, следуя за ним.

Держать нос по ветру... Во времена парусного флота плавание по морям всецело зависело от погоды, от направления ветра. Устанавливался штиль, наступало безветрие, и мигом никли паруса, замирали корабли. Начинал дуть противный ветер, и приходилось думать уже не о плавании, а о том, чтобы побыстрее стать на якорь и убрать паруса, а не то корабль могло выбросить на берег.

Для выхода в море нужен был только попутный ветер, наполнявший паруса и направлявший судно вперед, то есть носом по ветру.

Красная нить... Весьма часто не только у моряков можно услышать такие фразы: «В докладе красной нитью прошла мысль...», «В романе красной нитью прослеживаются...» и т. д. Где же их исток? В Англии существовало правило: все снасти королевского флота — от самого

толстого каната до тончайшего тросика — изготовлять таким образом, чтобы через них проходила красная нить, которую нельзя выдернуть иначе, как распустив весь канат. Даже по самому маленькому обрывку каната тогда можно было определить, что он принадлежит английской короне, а выражение «красная нить» приобрело значение чего-то главного, ведущего, наиболее примечательного. В фигуральном значении выражение «красная нить» впервые в 1809 г. употребил Гёте. Так и живет оно теперь, когда хотят подчеркнуть или выделить что-то.

Есть!.. Это флотское восклицание в кратчайшей форме выражает многое: моряк услышал и понял, что обращаются именно к нему и что от него требуется. Оно является искаженным русскими матросами на свой лад английского yes, то есть «да», звучащего как «йес».

Словечко «есть» привилось в русском флоте с самого его зарождения. Такой короткий и энергичный ответ непременно следовал на всякое полученное от старшего начальника приказание с обязательным и точным его повторением. Например, командир корабля или вахтенный начальник приказал рулевому: *«Так держать! Вправо не ходи!»*. Тот мгновенно отвечал: *«Есть так держать! Вправо не ходи!»*. *«Обе вахты наверх!»* — отдавал распоряжение вахтенный офицер, и вахтенный старшина отвечал: *«Есть обе вахты наверх!»*. При этом он прикладывал дудку к губам и исполнял положенный для этого случая певучий сигнал, передавая тем самым приказание вахтенному на баке, а тот дублировал его в жилое помещение.

Слово «есть», став во флоте одним из выражений субординации, формой проявления установленных взаимоотношений между начальниками и подчиненными, продолжает жить и в наши дни. В *Корабельном уставе Военно-Морского Флота об этом сказано так: «Если начальник отдает приказание, военнослужащий отвечает: „Есть“ — и выполняет полученное приказание»*.

Мичман... Это слово в русском языке появилось в петровскую эпоху и впервые зарегистрировано в Морском уставе 1720 г. Оно заимствовано из английского языка (*midship* — середина корабля, и *man* — человек), а буквально означает «средний корабельный чин». В XVIII в. это слово имело у нас и такую форму, «мидшипман». Впервые в русском военном флоте его ввели в качестве унтер-офицерского чина в 1716 г., а с 1732 по 1917 г., исключая 1751—1758 гг., звание «мичман» было первым флотским офицерским чином, соответствующим поручику в армии.

Как звание для старшин ВМФ звание «мичман» введено с ноября 1940 г. С января 1972 г. военнослужащие в звании «мичман» были выделены в отдельную категорию личного состава флота. Его присваивают военнослужащим флота (а также в морских частях пограничных войск лицам, отслужившим срочную службу и оставшимся добровольно на кораблях и в частях военно-морского флота в качестве специалистов на определенный срок).

Мичманы являются ближайшими помощниками офицеров, специалистами высокого класса, мастерами военного дела.

Для подготовки мичманов во всех наших флотах имеются специальные школы. Матросы и старшины со средним специальным образованием, отслужившие один год срочной службы и пожелавшие продолжать службу в ВМФ, для зачисления в школу сдают вступительные экзамены и по окончании обучения получают диплом техника по соответствующей специальности.

Если военнослужащий пожелал продолжать службу на флоте по своей специальности в звании мичмана после того, как отслужил два года срочной службы, он направляется в школу мичманов без вступительных экзаменов. Учеба в таких школах начинается за три месяца до окончания срока срочной службы. В школе мичманов принимаются военные моряки не только из числа сверхсрочнослужащих, но и военнообязанные, отслужившие на кораблях и в частях флота положенный срок и находящиеся в запасе.

С января 1981 г. в Вооруженных Силах СССР введены звания *старший мичман* и *старший прапорщик*. Они могут быть присвоены мичманам (прапорщикам), прослужившим в этом звании пять или более лет при отличной аттестации и в случае если они занимают должность старшего мичмана (старшего прапорщика) или младшего офицера.

Адмирал... Это — воинское звание высшего офицерского состава во многих

военно-морских флотах. Произошло это слово от арабского *амир аль бахр* — повелитель (владыка) на море. В Европе, как понятие «флотоводец», оно вошло в употребление в XII в. вначале в Испании, а затем и в других странах (на Сицилии, например, в 1142 г., в Англии — в 1216 г.). В средние века адмирал обладал почти неограниченной властью. Он фактически создавал флот, выбирал типы судов для его комплектования. Он же был для флота и высшей юридической властью и творил суд и расправу согласно древним морским обычаям. В конце XIII в. в Голландии появилось звание *шаутбенахт* (голл. schout bij nucht — смотрящий ночью или наблюдающий ночью) — это и был первый адмиральский чин, соответствующий званию *контр-адмирал*. Чин корабельного шаутбенахта получил капитан-командор Петр Михайлов (Петр I) за Полтавскую победу. Несколько позже появилось звание *вице-адмирал* (переводимое как «заместитель адмирала»). Мы уже знаем, что Петр I установил четыре адмиральских звания (чина): генерал-адмирал, адмирал, вице-адмирал и контр-адмирал (шаутбенахт). Чин генерал-адмирала присваивался «главному начальнику флота и Морского ведомства», то есть лицу, стоявшему во главе всего Российского флота. Адмирал, по регламенту парусного флота, командовал кордебаталией (основными силами); вице-адмирал как заместитель адмирала командовал авангардом, и, наконец, контр-адмирал — арьергардом.

Первым в России адмиральское звание получил один из ближайших сподвижников Петра I по руководству флотом, выходец из Дании Корнелий Иванович Крюйс. В 1698 г. он покинул голландский флот и был принят на русскую службу. В 1699 г. ему был пожалован чин вице-адмирала.

Первым «красным» адмиралом стал М. В. Иванов. 21 ноября 1917 г. Всероссийский съезд военного флота, где В. И. Ленин выступил с большой речью, принял необычное решение: капитану 1-го ранга Модесту Васильевичу Иванову *за преданность народу и революции, как истинному борцу и защитнику прав угнетенного класса* присвоить звание контр-адмирал.

Когда говорят об адмиральских званиях, нередко возникает вопрос почему первое из них именуется «контр-адмирал»? Ведь приставка «контр», давно ставшая привычной в нашем языке, в буквальном переводе означает «против». Отсюда и слова, знакомые и понятные всем: «контратака», то есть атака в ответ на вражеское нападение, «контрразведка» — ведение борьбы против неприятельской разведки. В начале нынешнего века на флоте существовали контрминоносцы — крупные носители торпедного оружия, специально приспособленные для уничтожения обычных кораблей этого класса. А контр-адмирал?

В XVIII в. основным боевым порядком линейных кораблей, решавших судьбу сражения, была кильватерная колонна. Но большие соединения — эскадры, флоты — порой растягивались на весьма значительное расстояние, и адмиралу, командовавшему ими, было весьма сложно следить за ними и управлять боевыми действиями. Особенно трудно приходилось, когда эскадра попадала в туман или шла в ночных условиях. И практика заставила флотоводцев назначать на последний корабль в колонне своего помощника, способного быстро разобраться в обстановке и, если нужно, принять бой с противником. Такой командир должен был обладать властью, а также старшинством в чине по сравнению с командирами линейных кораблей. Поэтому, как уже говорилось, в голландском флоте и появилась адмиральская должность «шаутбенахт» — «наблюдающий ночью», в английском — «риар-адмирал» — «тыловой адмирал», а во всех остальных флотах мира — просто контр-адмирал, то есть командир, находящийся в концевой части кильватерной колонны.

Прошли столетия, но адмиральские звания, введенные Петром I в отечественном русском военном флоте, существуют и ныне.

ФЛОТСКИЕ ПОВЕРЬЯ И ЛЕГЕНДЫ

Моряка в течение всей его жизни сопровождают самые различные поверья, легенды и морские неписанные правила. Причиной возникновения некоторых из них стали длительные пристальные наблюдения мореплавателей за самыми разными явлениями природы. Особенно живучи те поверья, которые появились в результате совпадения момента действия скрытых сил природы с каким-либо несчастьем, случившимся на корабле или с самим кораблем.

Рассказы бывалых морских волков были подобны снежному кому, катящемуся с горы, который обрастал по мере того, как рассказчик добавлял к ним что-то новое, стараясь украсить дополнительными «фактами». В конце концов подобные повествования превращались в своеобразные морские «охотничьи рассказы», где с трудом можно понять, где тут правда, а где чистая выдумка.

Известно, что многие поверья идут еще с времен плавания аргонавтов[90], сопровождавшегося многими приключениями. И уж, конечно, многие чисто морские таинственные явления природы — водяные смерчи, фосфоресцирующие волны, «голос моря», огни святого Эльма, ураганные ветры, штормы и т. п. — не могли не способствовать рождению большого числа легенд, вслед за которыми возникали поверья и обычаи, предписывающие, что и как нужно делать моряку, чтобы избежать ужасных последствий этих явлений.

В Англии, например, до сих пор существует мнение, что выход в море в пятницу, и тем более в пятницу 13-го числа, совершенно немыслим и должен быть под любым предлогом перенесен. Ибо пятница, как гласит предание, день распятия Христа. А между прочим, как раз 13-е число чаще других дней в году приходится именно на пятницу. В конце XVIII в. это суеверие настолько сильно распространилось, что английское правительство решило доказать абсурдность приметы. Построили корабль под названием «Пятница», который заложили в пятницу, спустили на воду тоже в пятницу, выход судна в первый рейс состоялся в пятницу. Но такова ирония судьбы: судно вместе с командой пропало без вести.

Но не все мореплаватели относили пятницу к несчастливым дням. Например, португальцы и испанцы считали ее благоприятным для отплытия днем, ибо Колумб начал свое первое плавание, во время которого была открыта Америка, именно в пятницу.

С числом тринадцать также связано немало любопытных историй. В 1907 г. на подводных камнях погибла семимачтовая шхуна «Томас Лаусон». Она была построена в Америке в 1902 г. и считалась самой крупной в мире, ее валовая вместимость составляла 5218 рег. т. Шхуна была названа именем человека, который написал книгу «Пятница — тринадцатое число». Шхуна «Томас Лаусон» погибла в пятницу 13 декабря. Вот и не верь после этого в приметы!

В России роль несчастливого дня исстари отводилась понедельнику, да и 13-е число было также не в почете. Эти дни во флоте всегда считались несчастливыми. Нелюбовь к понедельнику и злополучной «чертовой дюжине» сохранилась в сердцах моряков и до наших дней.

Были и такие, совсем уж нелепые приметы, как, например, чихание: при отплытии на

---

[90] В древнегреческой мифологии — герои, отправившиеся на корабле «Арго» под предводительством Ясона в Колхиду за золотым руном, которое якобы охранялось драконом. Миф об аргонавтах отражает историю древнейших плаваний греков к северным берегам Черного моря. — Прим. авт.

левом борту — признак предстоящего кораблекрушения, на правом — удача в плавании. Если моряк, стоя на левом борту, чувствовал, что не в силах сдержать чиханий, он бегом бросался на правый борт.

Среди русских мореходов бытовали и такие, например, курьезные поверья — не рекомендовалось прикуривать третьим от одной и той же спички, ибо тогда один из прикуривавших обязательно скоро умрет.

С незапамятных времен мореходы стремились не только предугадать, какой будет ветер, но и пытались управлять им. Так родилось множество обрядов и магических средств, призванных уберечь судно от штормов или же вызвать нужный ветер. Например, в штиль «испытанным» способом вызвать ветер было его «высвистывание». У русских моряков и сейчас в ходу пословица: «Не посвистишь, так и ветра не будет». Но свистать надо было с умом. Для этого у капитанов и боцманов имелись специальные «заготовленные» свистки, которые хранились в молитвенных шкатулках и использовались лишь в крайнем случае. «Высвистывали» ветер мелодичными трелями, повернувшись в ту сторону, откуда ждали его появления. Количеством посвистов определялись сила ветра и его продолжительность. Простое бездумное посвистывание на судне строго каралось, так как, по мнению моряков, могло привести к непредсказуемым бедам. Так, например, свистеть во время шторма значило усилить ветер.

Свистун вызывал гнев у окружающих. Были и другие «проверенные» средства вызвать ветер. Например, считалось, что ветер приносило бултыхание швабры за бортом судна, царапание мачты ножом или хотя бы ногтями, обливание парусов водой, привязывание к вантам ботинка или выбрасывание за борт какого-либо предмета в дар морским богам. Однако, как правило, все эти действия вместе взятые, бывало, так и не вызывали ни малейшего движения воздуха. Тогда оставалось последнее средство... хорошенько выпороть сопливого юнгу, да так, чтобы он визжал на весь океан. Ну вот, наконец ветер и подул! Теперь важно сделать его попутным. Для этого моряки брали в рейс карманные платки с узелками в четырех углах, которые символизировали четыре направления по компасу. Развязывая соответствующий узелок, они пытались изменить направление ветра. Если же ветер не менялся (а понятно, что зачастую так оно и было!), моряка ругали за то, что он развязал не тот узелок. Поморы для этого заговаривали нужный ветер, делая при этом засечку на специальной палочке. Эту «палочку-выручалочку» кормчий бросал через голову в море, говоря ласковые слова жене нужного ветра и ругая жену противного. Ну, а если нужный ветер удавалось поймать, то мореходы строго соблюдали положенные табу, чтобы он не сменился. Теперь никто не свистел, не бросал ничего за борт, прятали подальше швабру и весла (грести при ветре — дразнить его), говорили вполголоса, чтобы не спугнуть его.

А что делали моряки в шторм? Боролись со стихией и обязательно молились, призывая на помощь всех святых. У русских моряков особенно в чести был святой Николай Морской (Мокрый). Он не только защищал бедных и неимущих, но и мог оказать помощь судам, терпящим бедствие, прекратить шторм, исцелить матроса, упавшего с мачты, и пр. Николу Морского называли «скорым помощником». В рукописном памятнике поморского мореплавания «Устьянский правильник» этому дается следующее объяснение. Оказывается, все святые, кроме Николы, могут оказывать помощь молящимся только с позволения Всевышнего. Покровителю же моряков «вперед Божья милость дарована», то есть в критической ситуации он может действовать самостоятельно, не согласовывая свои действия с Богом. В морских условиях, когда порой бывает дорога каждая минута, такая помощь очень высоко ценилась.

В русском флоте были и обычаи местного характера. Так, например, при проходе траверза Южного Гогландского маяка русские моряки всегда бросали Нептуну мелкую монету — дань за благополучное дальнейшее плавание, особенно если корабль шел в дальний поход.

Бывалые люди флота — решительные противники убийства чаек, да и вообще всякой морской птицы. Идет это тоже из далекого прошлого, от существовавшей в давние времена веры, что души погибших в море перевоплощаются в морских птиц.

В истории освоения водной стихии особо живуче поверье, будто женщина в море приносит несчастье. Объясняется это довольно просто. Издавна моряки давали своим кораблям женские имена и верили, что бог морей будет теперь относиться к судну благосклонно или хотя

бы снисходительно. Известно, что в английском языке слова «корабль» и «судно» женского рода и в третьем лице любое судно, даже названное мужским именем, обозначается местоимением «она». Моряки прошлого, одушевляя свои корабли, верили, что у каждого из них есть сердце и душа, и поэтому, почувствовав женщину на борту, «корабль-она» обязательно станет ревновать к сопернице и не будет послушен их воле. Это поверье еще на заре мореплавания приобрело роль закона: *«Дев на борт не бери!»*.

Проходили века, но в обществе моряков отношение к женщинам не менялось. Порой даже издавались законы, оскорбляющие женское достоинство. *«Для женщин и свиней доступ на корабли Его Величества запрещен; если же они будут обнаружены на корабле, незамедлительно следует выбросить оных за борт»*, — гласил свирепый закон, принятый королем Дании в 1562 г. Известно, что даже в начале XX столетия уставы многих русских яхт-клубов запрещали принимать в члены клуба женщин, даже самых именитых аристократок.

С годами в этом предубеждении наметились послабления. Но если на борт и брали женщин, то во все глаза глядели, чтобы при этом не нарушались освященные годами морские традиции, главные из которых — никогда не слушать в мореходстве женских советов и не допускать представительницу прекрасной половины человечества на капитанский мостик. Проявлением подобной «дискриминации» было и то, что арабские мореходы, предвидя возможные сложности и неприятности, связанные с перевозкой на борту женщин, заранее взимали с них плату по двойному тарифу. Полинезийские моряки разрешали перевозить женщин только... в старых лодках. А бывало и так: взяв на борт милых дам, морские волки вдруг приходили к выводу, что единственный способ усмирить затянувшуюся качку и предотвратить крушение — это «подарить» волнам какую-нибудь пассажирку.

В XX в. почти во всех морских державах доступ женщин на корабли и суда стал более свободным.

В России случаи плавания женщин на судах известны значительно раньше. И не только в качестве пассажиров. Мария Прончищева — первая в мире полярная путешественница, участница Великой Северной экспедиции. Она сопровождала своего мужа лейтенанта Василия Прончищева из Петербурга в Якутск в 1733—1734 гг. Затем прошла вместе с ним на дубель-шлюпке «Якутск» к восточным берегам п-ова Таймыр летом 1735 и 1736 годов. Умерла осенью 1736 г. на зимовке в устье р. Оленек через две недели после смерти мужа. В 1912 г. исследователь Арктики Владимир Русанов на маленьком парусно-моторном судне «Геркулес» направился на Новую Землю с целью пройти Северо-восточным проходом в Тихий океан. Как выяснилось позже, вся экспедиция погибла у западного берега п-ова Таймыр. В составе 11 человек экипажа «Геркулес» погибла и жена В. А. Русанова — студентка Парижского университета Жюльетта Жан. В 1912 г. лейтенант Георгий Брусилов организовал экспедицию на паровой шхуне «Св. Анна» с целью пройти Северо-Восточным проходом из Атлантического океана в Тихий. Шхуна также пропала без вести. Обязанности врача на шхуне «св. Анна» исполняла сестра милосердия Ерминия Александровна Жданко. В 1935 г. из Гамбурга во Владивосток прибыл пароход «Чавыча», привела его первая русская женщина — капитан дальнего плавания Анна Ивановна Щетинина. В Великую Отечественную войну она командовала пароходом «Сауле» Балтийского морского пароходства, была награждена двумя орденами, а в 1978 г. удостоена высокого звания Героя Социалистического Труда.

В истории военно-морского флота известен единственный случай, когда весь экипаж военного корабля — от матроса до командира — состоял из женщин. В 1942 г. на Волге, под Сталинградом, успешно действовал тральщик № 611. На его палубе установили крупнокалиберный пулемет, сбрасыватели глубинных бомб, а на мачте был поднят Военно-морской флаг. Командиром корабля назначили Антонину Куприянову, командиром отделения — Дусю Пархачеву, рулевым — Тамару Лекалину, матросом — Веру Фролову, минером — Анну Тарасову, пулеметчицей — Веру Чапаву и мотористом — Агнию Шабалину. «Семеро смелых» — так вскоре назвали девичий экипаж тральщика ТЩ-611. Этот минный тральщик сейчас находится на вечной стоянке в городе Камышине.

На современных судах почти все морские профессии освоены «слабым полом». На 1 января 1987 г. в 24 странах мира более 1100 женщин служили на командных должностях в торговом флоте, а всего на различных работах в море занято более 33 тыс. женщин.

Из многочисленных легенд, родившихся в далеком прошлом, есть и легенда о «Летучем голландце». Иной раз и сегодня мы узнаем о таинственном бесследном исчезновении судов вместе с их экипажами либо о пропаже всей команды и странствии по волнам безлюдного судна.

Героем этого интересного средневекового сказания является шкипер голландского парусника Ван Страатен (по другим источникам — Ван дер Декен). Продолжительные сильные ветры не давали ему возможности обогнуть мыс Горн. В тяжелых зимних условиях корабль штормовал уже долгое время. И обозленный шкипер позволил себе неуважительно отнестись к имени самого Господа Бога. Он заявил, что обогнет мыс Горн, даже если ему придется плыть до второго пришествия. В ответ на такое богохульство невесть откуда раздался страшный громоподобный глас: *«Да будет так — плыви!»*.

И вот до сей поры старается Ван Страатен обогнуть мыс Горн, да все тщетно. Легенда утверждает, что иной раз суда встречают его в море и что это всегда не к добру.

Не менее загадочна история с английским бригом «Мария Целеста». В полдень 4 декабря с английского брига «Дея Грация», находившегося в 600 милях западнее Гибралтара, по левому борту заметили парусное судно, двигавшееся странным образом — оно то приводилось к ветру, затем снова уваливалось, то и дело зарываясь носом в волны. Кливер и стаксель были поставлены на левый галс, а нижний фор-марсель — на правый. На грот-мачте паруса отсутствовали. Когда корабли сблизились, обнаружилось, что на палубе брига «Мария Целеста» никого не было, его штурвал свободно вращался то в одну, то в другую сторону. Высаженные с «Деи Грации» на бриг первый штурман и два матроса не нашли на бриге ни одного человека. Исследование судового журнала, в котором последняя запись о месте корабля была сделана 24 ноября, показало, что «Мария Целеста» прошла в восточном направлении без людей почти четыреста миль! Частью экипажа «Деи Грации» под командованием старшего помощника «Марию Целесту» привели в Гибралтар. Особая комиссия, в которую входили опытные сыщики Скотленд-Ярда, работала три месяца, но ясного ответа о происшедшем так и не нашла. Команда «Марии Целесты» никогда не заявила о себе ни в одном из портов мира. Эта тайна океана остается не разгаданной до сего времени.

Случаи, подобные этому, не единичны. Стоит изменить в их описании название корабля — и перед нами возникает трагедия «Марии Целесты», сходная даже в деталях. Однако морякам приходилось видеть в океанах не только покинутые шхуны, бриги, бригантины и барки, появлявшиеся, как призраки из мглы. История мореплавания знает немало случаев, когда на таком корабле-призраке находили членов экипажа, словно застывших в результате мгновенной смерти. В феврале 1948 г. сигналы бедствия были приняты с голландского парохода «Уранг Медан». Английские и голландские радиостанции определили, что он проходит через Малаккский пролив. И опять: *«SOS... SOS... Погибли все... Возможно, в живых остался я один...»* . Далее следовала не поддающаяся расшифровке серия точек и тире. Потом совершенно отчетливо: *«Я умираю»* . Затем наступило зловещее молчание. Из Сингапура и портов Суматры к терпящему бедствие кораблю помчались спасательные суда. Они нашли его в 50 милях от предполагаемого места. Когда спасатели поднялись на «Уранг Медан», то увидели жуткое зрелище — на нем в живых не осталось никого. Капитан лежал на мостике, остальные офицеры — в рулевой и штурманской рубках, в кают-компании, в разных местах лежали трупы матросов. У всех на лицах застыло выражение ужаса. Даже судовой пес был мертв. Но ни у кого на теле не было ни ран, ни каких-либо повреждений.

Все это напоминает сюжет детективного фантастического рассказа или событие, от которого легче всего вообще отмахнуться, так как ему, кажется, нет и не может быть объяснения. Однако объяснение есть. Еще в 30-х годах академик В. Шулейкин высказал мнение, что причиной подобных трагедий может служить «глобальный геофизический фактор», тесно связанный с метеорологическими условиями. В частности, открыты инфразвуковые колебания («голос моря»), возникающие в штормовом районе. С ростом скорости ветра и высоты волн интенсивность «голоса моря» резко возрастает. Распространяясь со скоростью 1200 км/ч, инфразвуковая волна намного опережает движение породившего ее урагана.

При изучении физиологического действия инфразвука большой интенсивности на живой организм обнаружены поразительные явления. Животные испытывают чувство беспокойства,

беспричинного страха. Это подтверждают также исследователи-добровольцы, побывавшие в экспериментальных инфразвуковых камерах.

Любопытный случай произошел в лаборатории Морского научно-исследовательского центра в Марселе. При испытании инфразвукового генератора исследователи вдруг почувствовали себя плохо. Внутри у них все вибрировало — желудок, сердце, легкие. В соседних лабораториях люди закричали от боли. На основании анализа того и других подобных случаев французские исследователи пришли к выводу, что в любом организме существуют собственные колебательные движения низкой частоты, например в кровообращении. Если период инфразвука близок к периоду этих колебаний, то возникает резонанс. Амплитуда сердечных сокращений увеличивается настолько, что происходит разрыв артерий. Если инфразвук обратен по фазе, то при его достаточной интенсивности кровообращение тормозится и сердце останавливается. Ученые пришли к выводу, что инфразвук вреден во всех случаях: слабый по интенсивности, он действует на внутреннее ухо и воспроизводит всю картину морской болезни. Сильный — заставляет органы вибрировать, вызывая их повреждение и даже остановку сердца. При колебаниях средней мощности наблюдаются внутренние расстройства органов пищеварения и мозга с самыми различными последствиями (обмороками, общей слабостью и т. д.). Более того, инфразвук средней интенсивности может вызвать слепоту. Как показали опыты французского профессора Гавро, инфразвук с частотой 7 Гц смертелен для организма. А во время шторма в море генерируется инфразвук с частотой в среднем около 6 Гц. Если интенсивность инфразвука меньше смертельной, на людей обрушивается волна беспричинного страха и ужаса. Это состояние усиливается еще больше, если корпус или мачты корабля попадают в резонанс с приходящими колебаниями и становятся как бы вторичным источником инфразвука, под влиянием которого обезумевшая команда в панике покидает судно. Недаром на многих таких судах оказываются сломанными мачты, хотя метеосводки говорят об отсутствии сильных ветров в этом районе.

Проходят десятилетия, совершенствуется технология постройки и надежность судов и их средств связи. Но все новые «летучие голландцы» появляются на голубых дорогах Мирового океана. Бесстрастная статистика свидетельствует: каждый год в океане исчезают несколько крупнотоннажных судов, даже не успев подать сигнал бедствия. Может быть, причиной их гибели является все тот же «голос моря»[91]. Бесследное исчезновение судов является причиной того, что поверье о «Летучем голландце» и сейчас не забыто среди моряков.

Многие другие поверья, родившиеся в древности, а также обычаи, связанные с ними, и нынче живы на наших кораблях. Например, праздник Нептуна при переходе экватора.

7 августа 1803 г. из Кронштадта в первое русское кругосветное плавание вышли два небольших парусных шлюпа — «Надежда» и «Нева». Ими командовали капитан-лейтенанты Иван Федорович Крузенштерн и Юрий Федорович Лисянский. 14 ноября корабли впервые вошли в Южное полушарие. В честь этого события личный состав кораблей надел парадную форму, были подняты стеньговые флаги и произведен салют из орудий обоих шлюпов. «Ур-р-ра!» — гремело над волнами, отсвечивавшими ослепительными солнечными бликами. Затем на флагманском корабле устроили инсценировку: мифический морской царь Нептун, сопровождаемый красочной свитой, состоящей из телохранителей, русалок, чертей и других «придворных», медленно и важно шествовал с бака на шканцы, где была построена команда «Надежды». Дул легкий пассат, и корабли лежали в дрейфе в нескольких метрах друг от друга, чтобы и экипаж «Невы» смог принять участие в торжестве.

Вид Нептуна был грозен, и мало кто из «надеждинцев» узнавал в нем своего квартирмейстера Павла Курганова — длинная лохматая борода из мочала, такие же лохматые брови закрывали почти все лицо. На голых плечах — мантия из старой парусины. В мускулистой правой руке — громадный трезубец, на славу сработанный корабельным кузнецом Михаилом Звягиным.

«Черти», перепачканные камбузной сажей, корчили такие рожи, что все покатывались со смеху. Моряки дергали «нечистую силу» за веревочные хвосты. Шум, крики, хохот раздавались

---

[91] См.: «Морской сборник», 1974. — № 6. — С. 84.

на палубах кораблей.

Важно и невозмутимо Нептун приблизился к офицерам, стоявшим поодаль, и, трижды стукнув трезубцем о палубный настил, спросил: *«Кто есть капитан судна сего? Какие люди и куда путь держат? Как осмелились потревожить меня в царствии моем?»* . Вперед выступил высокий худощавый офицер. Почтительно, но с достоинствами поклонился: *«Сим судном командуя я, флота капитан-лейтенант и кавалер Иван Федоров сын Крузенштерн. Все мы россияне, а путь наш долог и многотруден, потому и просим тебя, грозный владыка морских пучин, даровать нам попутного ветра и ниспослать благополучия в плавании»*.

Нептун свирепо посмотрел окрест, грохнул трезубцем о палубу и громовым голосом сказал: *«Быть по сему!»*. А затем потребовал от капитана выкуп — бочонок рома для себя и свиты — и приказал всех, кто впервые пересек экватор, подвергнуть морскому крещению.

С веселым смехом и шутками телохранители владыки морского окунули в купели, которые были заранее изготовлены из дерева и запасных парусов, всех участников плавания. Это процедуре подверглись все без исключения, кроме Крузенштерна и Лисянского, ранее плававших в Южном полушарии на кораблях британского флота.

После этого морской царь поздравил экипажи с благополучным переходом в южные владения его царства, разрешил кораблям следовать далее, пообещав на всем маршруте ниспослать им попутного ветра, и затем величаво удалился[92].

Этот веселый морской праздник со времени плавания «Надежды» и «Невы» стал в русском флоте традиционным. Но родился он значительно раньше и назывался праздником перехода через экватор.

«Начало его должно, конечно, искать с того времени, когда португальцы проникли за мыс Доброй Надежды» , — писал Н. Боголюбов в своей книге «История корабля».

В то далекое время мореплаватели еще не знали условий, при которых следовало проходить через экватор в известных долготах и в определенное время года, и потому часто попадали в полосу безветрия. Нередко парусные суда задерживались штилями на недели и месяцы, мучительно ожидая ветра. Известны случаи, когда экипаж съедал всю провизию, выпивал всю воду и погибал от голода и жажды.

Суеверные моряки и придумали такой праздник, чтобы ублажить морского царя Нептуна и просить его о ниспослании попутного ветра. И еще — чтобы занять экипаж.

Известно, как праздновался переход через экватор на клипере «Изумруд» при его возвращении на родину в 1867 г.[93] Корабельный врач Богданов подготовил целое представление с национальным русским колоритом. Действующими лицами в этом шутовском представлении были Нептун, его жена Амфитрида, их сын Тритон, дочь Нептуна Зыбь, Кощей Бессмертный, великий визирь и звездочет, он же церемониймейстер при Нептуне, Муссон, Ураган, Пассат, Смерчь, Попутник, Штиль, Шторм, Шквал, ветры O, N, S, W, русалки, водяные, песенники, горнисты и барабанщик. Все они облачились в одежды, изготовленные из подручных материалов: ворсы, каболок, овчины, обрывков старых флагов, — а лица и тела разукрасили сажей, мелом, суриком, охрой. Нептун был в огромном парике, с седой бородой и неизменным трезубцем. «Дамы» были одеты в платья из флагдука. Муссона нарядили в китайское платье и снабдили длинной косой. Пассат был размалеван сажей под негра. На Смерче был чехол от главного компаса. Шквал был весь в каболках, шевелившихся при малейшем движении. Штилю связали ноги, и он едва передвигался. Под конец представления Нептун приветствовал всех мореплавателей, уже побывавших за экватором, и приказал посвятить в мореходы тех, кто переходит его впервые. Это посвящение, завершаемое обливанием, а иногда и полным погружением новичков в купели, наполненные забортной водой, являлось кульминацией всего праздника.

Тех, кто переходил экватор, как было принято в русском флоте, называли «бывалыми-солеными». Обычно «бывалые» на всю жизнь сохраняли удостоверение, выданное

---

[92] См.: Боголюбов Н. История корабля. Т. 1. — М., 1879. — С. 280—283.

[93] См.: Боголюбов Н. История корабля. — С. 282.

им Нептуном, — доказательство своего морского опыта и гарантию того, чтобы не подвергаться морскому крещению повторно. Вот примерное содержание такого шутейного удостоверения: *«Всем русалкам, сиренам, змеям, китам, акулам, дельфинам, скатам, пиявкам, крабам, а также и всем многим другим нашим верноподданным. Удостоверяется сим, что (далее следует должность, корабль, звание, фамилия, имя и отчество) признан нами достойным быть сопричисленным к нашим верноподданным бывалым-соленым как пересекший экватор и подвергшийся крещению морской водою с посвящением в орден океанских глубин. Нептун, владыка морей и океанов и морских стихий»*.

Далее указывались широта, долгота, время, месяц, число, год, национальность и название судна. Подпись Нептуна скреплялась специально изготовленной на этот случай «гербовой печатью» владыки морей.

Особенно почетным всегда считалось пересечение экватора в точке начала отсчета широты и долготы — в нулевом градусе, то есть в точке, которая у моряков называется «центром Земли» или «золотой точкой». В эпоху парусного флота моряки, пересекшие экватор в этом месте, получали право носить золотую серьгу в левом ухе и сидеть в портовых кабачках, положив ногу на стол. Если же моряку доводилось еще и неоднократно огибать мыс Горн, то «Совет старых морских волков» награждал его специальным дипломом и серьгой, на которой были изображены мыс Горн и созвездие Южного Креста. Такой моряк имел право... красить ноготь на мизинце левой руки, что вызывало зависть у моряков, не имевших этих «привилегий».

Результатом некоторых поверий и религиозных проявлений является татуировка на ноге с изображением свиньи как амулета, предохранявшего моряка, чтобы он не утонул. На теле матросов 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре можно было прочесть: *«Боже, спаси моряка Тихого океана»* .

Обычай татуировки имеет длинную и интересную историю, с которой стоит, хотя бы кратко, познакомиться, дабы оправдать моряка не только прошлых времен, но и наших дней в его склонности татуироваться.

В Энциклопедическом словаре за 1980 г. мы находим: *«Татуировка (по-полинезийски) — нанесение на тело рисунков накалыванием и втиранием под кожу красящих веществ»* , а в энциклопедическом словаре Century Dictionary после подобного же определения говорится: *«...матросы и другие украшают кожу сюжетами из легенд и мифическими существами, любовными элементами и т. д. Некоторые нецивилизованные народы, особенно новозеландцы и даяки с Борнео, покрывают большую поверхность тела орнаментами рисунками... Таитяне имели обычай, который они называли «тату»: они накалывали кожу настолько легко, что кровь не показывалась»*.

Хотя дикари уже в глубокой древности татуировали себя, полагая, что этим они усиливают свою привлекательность, мы должны искать причины возникновения этого обычая не у них, а в военной среде. Многие считают, что матрос подражал в этом весьма древнему обычаю, существовавшему в военных организациях. Исторически установлено, что татуировка в период ее зарождения была отличительным знаком солдата. Проведенные научные исследователи говорят о том, что татуировка в Европе была своего рода паспортом тела солдата при гибели на поле битвы. Делалось это и в недавнем прошлом. Так, например, в годы 2-й мировой войны личный состав войск СС в Германии имел в установленном месте тела татуировку, указывающую на принадлежность к этим войскам и группу крови. Кроме того, татуировка употреблялась также для метки дезертиров, а позже преступников. С течением времени необходимость делать татуировку стала модой, своего рода стилем среди матросов всех национальностей. Татуировка, подобно морскому языку, стала неотъемлемой частью матроса, прямым указанием на его принадлежность морю и кораблю. Даже теперь татуировка среди матросов рассматривается как доказательство «бывалости, солености», как право на звание морского волка. Характер рисунка татуировки моряка также имеет историю, общую для всего морского интернационального братства. От простейшего рисунка — креста, якоря, сердца, щита и т. п. — он постепенно вылился в изображение распятия Иисуса Христа.

Вторым типом рисунка были русалки и наяды, постепенно переходившие к изображению женщины, где стали допускаться всякого рода фривольности. Изображение обнаженных

женщин одно время было так распространено, что при приеме в американский военный флот было установлено требование путем добавочной татуировки одевать их в платья. Был обычай носить инициалы любимой женщины, как правило, с изображением сердца, пронзенного стрелой Амура и капающей кровью (иногда и девушка ставила себе татуировку того же характера, как бы закрепляя взаимную связь). Были также изображения кинжала, наполовину вошедшего в тело, с девизом «Смерть прежде бесчестья».

Центром сосредоточения татуировщиков-профессионалов были порты Индии, Китая и Японии. Поэтому на характере татуировки русского матроса в период 1840—1904 гг. сильно сказывалось влияние Востока. Если накалывал японец, это была гейша; если китаец — получались дракон, морские змеи и прочие мифологические морские чудовища. Но был и чисто русский стиль, явившийся результатом спроса, а именно: *комбинация из перекрещенных Андреевского флага и гюйса, спасательного круга, весел, якоря с надписью: «Боже, Царя храни»*.

Собиратель морской старины и хранитель флотских традиций адмирал Н. Н. Коломейцов говорил, что обычай татуировки был распространен не только среди матросов, но также и среди офицеров как знак того, что ими совершено одно или несколько дальних плаваний. Этим символом-татуировкой наше офицерство хотело выделить себя из среды тех офицеров флота, кои устраивались на береговые места или плавали на судах малого каботажа. В дальние же плавания шли преимущественно любители моря.

При приходе в Японию, где искусство татуировки было доведено до наивозможного совершенства, офицеры оставляли на своем теле знак своего пребывания в дальних морях в отличие от моряков «внутреннего плавания». Дракон или змея, ловящая бабочку, на левой руке между локтем и кистью являлись доказательством плавания на Восток.

Иметь на своем теле подобное «документальное» подтверждение об участии в дальних плаваниях было настолько романтичным, что от этого соблазна не могли удержаться даже отпрыски царской фамилии. По свидетельству того же Коломейцова, великий князь Алексей Александрович, ставший в 1880 г. во главе Российского флота, также в молодости, во время пребывания на Востоке, отдал долг обычаю, причем татуировка его была своего рода перлом.

Флотские поверья живучи, но в наше время сохранилась, как правило, лишь внешняя, чисто театральная сторона священнодействий. Сегодня, как и в далеком прошлом, при пересечении экватора на палубах кораблей появляется морской владыка Нептун. И так же неукоснительно выполняется обряд крещения всех, кто переходит экватор впервые. Правда, на разных кораблях этот праздник дополняется различными деталями в зависимости от обстановки, смекалки и выдумки наиболее опытных и остроумных матросов, старшин и офицеров.

Многие флотские поверья относятся к предсказанию погоды. Состояние погоды — видимость, направление и сила ветра, волны и вызываемые ими течения оказывают на все дела мореплавания огромное влияние. Прежде всего относится это к парусным судам, движение которых всецело зависит от метеорологических условий в районе плавания. Итак, нам понятно, почему издревле моряки старались проникнуть в тайны «погодной кухни», что побудило их собрать множество разнообразных признаков и примет, по которым определялся характер изменений погоды в океане. В далекие времена каждый капитан был сам себе и «гидрометеорологической службой» и «всемирной службой погоды». И чем точнее он умел ее предсказывать, тем более высокой оказывалась готовность экипажа к встрече с надвигающимися штормами, шквалами, с осадками или другими «подарками» погоды.

Вопрос, какая погода ожидается в ближайшее время, интересует многих, ну, а особенно моряков, которые либо находятся в плавании, либо собираются выходить в море. О том, насколько это важно, говорит тот факт, что ныне гидрометеорологическое обеспечение деятельности флота считается видом боевого (оперативного) обеспечения.

В 20-е годы знаменитым четырехмачтовым советским барком «Товарищ» командовал опытнейший моряк Д. А. Лухманов, позже ставший начальником Ленинградского мореходного училища и весь свой громадный опыт и истинную любовь к парусу, к морю передававший будущим капитанам. Дмитрий Афанасьевич любил приговаривать: «Мы, конечно, не сотрудники Центрального института прогнозов, но предсказывать погоду должны уметь, а

шквалы замечать вовремя. Тогда и паруса сохраним, и быстрее придем в порт назначения...».

Он учил молодых моряков внимательно наблюдать за солнцем, луной, небом, облаками, водной поверхностью, за характером ветра, поведением морских птиц, ну, а еще — знать указания лоции и местные приметы, устанавливающие изменения погоды. «Тогда не пропадете и без сводок да прогнозов!» — добавлял Лухманов.

Теперь, в век радио, искусственных метеоспутников Земли и широко разветвленной сети станций Всемирной метеорологической службы, прогнозирование погоды поставлено на солидную научную основу. Оно надежно обеспечивает безопасность плавания военных кораблей, коммерческих судов, полеты самолетов. Но все это при непременном условии: прогнозы будут грамотно учитываться плавающим и летным составом. Однако некоторые молодые офицеры и штурманы совершенно ошибочно считают, что теперь уже вовсе не нужно скрупулезно знать приметы, предвещающие смену погоды. Мол, все это было необходимо в век парусного флота.

С давних времен среди моряков были живы погодные поговорки, такие, как: *«Если дождик перед ветром — потравите марсофалы»* (то есть следует ожидать усиления ветра и необходимо приготовиться к этому, ослабив снасти); *«Если дождик после ветра — выбирайте снова их»* (то есть ветер будет стихать, и, чтобы паруса «не поласкали», следует снова выбрать снасти). Со временем для лучшего запоминания подобным пословицам придавали вид незамысловатых стишков. Старшему поколению моряков хорошо знакомы стихотворные присказки об ожидаемой погоде, являющиеся обобщениями наблюдений за морем, атмосферой и небесными светилами. Эти присказки существуют во многих странах мира, а в нашем флоте живы и по сей день. Автором переводов многих таких стихов с английского и других языков был Д. А. Лухманов. И воистину трудно встретить моряка или жителя морского побережья, не знающих, что:

Известно, что морские птицы могут улетать за сотни миль от берега. Но зато перед штормом многие из них непременно возвращаются к побережью, и это является довольно точным признаком изменения погоды.

Птицы коль к берегу держат свой путь —
Ветер здоровый, поверь, будет дуть!

Если небо при солнечном закате чисто, пылает золотом и пурпуром, а при восходе мглисто и окрашено в бледно-розовый цвет — летом нужно ждать ясного, теплого и тихого дня, а зимой — безветренного с ровным морозом.

Если небо красно с вечера —
Моряку бояться нечего...

Яркая, чистая утренняя заря, прозрачный воздух при восходе солнца и бодрящий ветерок предвещают ухудшение погоды. Обычно после такого рассвета небо в первой половине дня покрывается тучами, и поднимается сильный ветер, который в средних широтах нередко сопровождается дождем, а зимой снегом.

Небо красно поутру —
Моряку не по нутру.

Безоблачный закат солнца — верный признак хорошей, маловетреной погоды.

Если солнце село в воду —
Жди хорошую погоду.

Совсем другое дело, когда горизонт с вечера закрыт тучами:

Если солнце село в тучу —
Берегись, получишь бучу.

Кольцо вокруг Луны (гало) — предупреждение об ухудшении погоды в ближайшие сутки. Если спутница Земли хорошо видна днем, то в Северном полушарии будет холодная ясная погода.

По общему виду, форме облаков и характеру их движения также можно судить об ожидаемой погоде.

Если сгрудятся тучи
и быстро летят —
Скоро все снасти твои затрещат.
Если ж на клочья начнут
они рваться —
Скоро погода начнет улучшаться.
Если тучи громоздятся
В виде башен или скал,
Скоро ливнем разразятся,
Налетит жестокий шквал.
Коль резок контур облаков,
Ко встрече с штормом будь готов.
Когда ж их контуры легки,
Тогда все ветры далеки...

Высоко разметанные по небу перистые облака или быстро бегущие «барашки» — точный признак приближающихся сильных и холодных ветров. Перистые облака, расположенные на небе лучами, говорят, что ветер будет дуть из точки, от которой эти лучи расходятся.

«Барашки» ль по небу бегут
Иль небо метлами метут,
Будь осторожен: шторма жди
И за барометром следи.

Перистые облака, покрывающие небо белыми линиями, указывают на установившуюся хорошую погоду, слоистые — на тихую погоду, возможно, туманную или мглистую, кучевые — обычные спутники сухой погоды и холодных, но не очень сильных ветров, дождевые — всегда сопровождаются теплыми ветрами и сырой погодой...

Если шквал начинается с дождя, то он будет непродолжительным, но зато весьма опасным, а если начнется с ветра, «дождь перебьет ветер», и он утихнет.

Дождик раньше, ветер вслед —
Жди от шквала всяких бед.
После ветра дождь придет —
Значит, скоро шквал пройдет.

Наблюдая за показаниями барометра либо анализируя барограмму, по динамике протекающего процесса можно достаточно точно прогнозировать изменения погоды. Небольшие и быстро меняющиеся колебания давления серьезными изменениями погоды не грозят, но медленное падение атмосферного давления (или такое же повышение) должно моряка настораживать.

Скачет стрелка вверх и вниз —
То погоды лишь каприз.
Если ж медленны движенья —
Жди надолго измененья.

Очень быстрое падение атмосферного давления обычно предвещает скорое ухудшение погоды, в частности сильный шквалистый ветер, грозу или обильные осадки.

Если стрелка вдруг упала —
Жди грозы, дождя иль шквала;
Если ж стрелка поднимается,
То погода улучшается.

При и без того низком атмосферном давлении его дальнейшее быстрое падение предвещает ветер ураганной силы. Если установилось высокое атмосферное давление (в Северном полушарии), летом жди сухой ясной погоды, возможно, с восточными или северо-восточными ветрами средней силы, а зимой — мороза. Стремительный подъем атмосферного давления выше обычного при хорошей погоде предупреждает о шторме с восточной половины горизонта.

Лезет стрелка вверх упорно,
Не желая отдохнуть, —
Можешь ждать тогда бесспорно,
Что от Оста будет дуть!

Увеличение атмосферного давления при низком положении стрелки барометра чревато сильными шквалистыми ветрами.

При низком барометре — первый подъем
Шквалов здоровых, бесспорно, мы ждем.

В предсказании погоды морякам помогают и другие местные приметы и признаки. Например, если на горе Дооб, высящейся у Новороссийска, появилась белая шапка облаков, то верная примета, что вскоре с гор задует печально знаменитая новороссийская бора — местный ураганный холодный ветер со скоростью 40—60 м/с и более. В этом случае все суда, стоящие тут, как правило, поспешно покидают порт. Иначе — жди беды!

Моряки и рыбаки Камчатки всегда внимательно наблюдают за сопкой Велючинская — разумеется, если находятся в пределах ее видимости. Они хорошо знают, что через 8—10 часов после того, как за вершину этой сопки «зацепится» облако, быть усилению ветра. Они верят этой примете больше, чем любому другому прогнозу. Разве это не пример того, что морякам полезно знать и приметы изменения погоды, характерные для определенного региона?

Внимательное наблюдение за явлениями, происходящими в атмосфере и на море, понимание их физической сущности при известных обстоятельствах могут принести неоценимую помощь для предотвращения тяжелых последствий для корабля и экипажа от внезапного и резкого ухудшения погоды. И сегодня знание бесхитростных стихотворных «погодных» поговорок необходимо каждому, чья деятельность связана с капризными, переменчивыми, своенравными и грозными морями и океанами.

Где, как не на баке, находят выход легенды, поверья, поговорки и разные байки? Их слушают молодые моряки и «наматывают себе на ус» — так они переходят из поколения в поколение флотского люда.

Бак — носовая часть корабля, где еще на парусных кораблях всегда дымил неугасающий фитиль для прикуривания цигарок и стоял обрез с водой, куда бросали окурки. Стоят эти обрезы и на баках современных кораблей. В хорошую погоду, когда разрешен выход на верхнюю палубу при стоянке корабля на якоре, здесь собираются свободные от вахты моряки, курящие и некурящие, слышен перебор струн гитары, вздохи мехов баяна, вперемежку с песней воздух сотрясают взрывы задорного хохота — это как-то из «бывалых-соленых» рассказал очередной «самый достоверный» факт, прослушав который сразу и не поймешь, где тут правда, а где флотская подначка. Здесь же пели матросские песни, играли на балалайках и гармошках, плясали.

Эти импровизированные «баковые концерты» всегда были и остаются очень популярными и любимыми в командах. Во время заграничных походов часто можно наблюдать, как десятки всякого рода шлюпок окружают корабль, собирается толпами народ на пирсе. Местные жители награждают наших моряков аплодисментами за чудесное пение, умелое исполнение народных танцев.

Исторические исследования показывают, что песня как средство для облегчения труда и создания такта при гребле или вообще при массовой тяжелой работе имела место еще в глубокой древности. Она была широко распространена в Китае (на больших джонках), и существует предположение, что оттуда песня перекочевала к морякам коммерческих судов, в особенности в эпоху клиперов, служба на которых была поистине каторжной. Вместе с тем известно, что задолго до появления в китайских водах так называемых чайных клиперов пение было уже в обычае у европейских моряков. Весьма вероятно, что египетские и финикийские матросы работали под песню. Имея одну и ту же цель — облегчение труда, — песни эти были двоякого рода. Так, например, при выхаживании якоря ручным шпилем песня состояла из одного повторяющегося припева. Начинал его один, а затем подхватывали все в такт медленному движению на вымбовках вокруг шпиля. Другого рода песня состояла из ряда возгласов и употреблялась тогда, когда работа производилась толчками, рывками. Чтобы представить себе эти песни, достаточно вспомнить знаменитую русскую «Дубинушку» — песню волжских бурлаков.

В русском флоте такие песни не практиковались, ибо первое и строжайшее требование состояло в соблюдении при работе на корабле абсолютной тишины. При авралах и выходах всех наверх только команды старшего офицера и дудки боцманов нарушали тишину. Такт задавался дудкой, подсвистывавшей темп шага при выборке талей, гиней или при движении вокруг шпиля, а также особым присвистом, употреблявшимся при работе рывками.

Русский матрос любил песню и пел в отведенные на это часы, обычно с шести часов вечера, после ужина, до вечерней молитвы. Вот тогда-то, в эпоху парусного флота, и появилось выражение «баковые концерты», которые были очень популярны и любимы командой. В ту пору появились русские профессиональные песни — такие, например, как «Фрегат Минин». В ней рассказывалось о том, что фрегат попал в шторм, как при этом действовала команда. Этой песней почти всегда начинался «баковый концерт».

Большое влияние на характер песен оказывали сами исполнители, например, украинцы охотно пели «Ревет и стонет Днепр широкий», русские — «Среди долины ровныя» и т. д. Позже появились новые песни. Наиболее популярные среди них — «По морям, по волнам», «Уходил моряк из дома», «Лейся, песня, на просторе» и др. Много матросских песен было рождено в годы Великой Отечественной войны, а такие, как «Прощайте, скалистые горы» и «Севастопольский камень», стали своеобразными гимнами моряков. Писали песни не только профессионалы, но и такие известные моряки, как уже упоминавшийся нами Д. А. Лухманов, капитан 2-го ранга И. И. Фисанович (командир подводной лодки М-172). Кстати, «Песня строевая подводная», которую написал Фисанович, особенно пришлась по душе подводникам и часто звучала в матросских кубриках. Вот один из куплетов этой песни:

Нет выше долга, чем борьба с врагами,
И нет бойцов-подводников смелей.
И нет нам тверже почвы под ногами,
Чем палуба подводных кораблей!

А вспомним, какие чудесные песни пели на наших кораблях под гитарные переборы или под вздохи баяна в первые послевоенные годы: «Вечер на рейде», «Заветный камень», «Темная ночь», «Одинокая гармонь», «Огонек», «Прощайте, скалистые горы», «Ой вы, ночи, матросские ночи»... Всех не перечесть.

Нынче большой популярностью пользуются песни, исполняемые вокально-инструментальными ансамблями и под гитару, но настоящие слова для них, как нам кажется, могут написать лишь те, кому хорошо знаком флот, кто сам любит море, кто не один раз пережил то, чему посвятил свои стихи. Не потому ли и теперь песни, написанные самими

моряками, зачастую содержательнее и выразительнее, чем написанное некоторыми известными авторами.

Над нами океан ревущий
И голубые слитки льдин,
А где-то добрый берег, ждущий,
Когда мы выйдем из глубин.

Этот куплет песни, которая родилась в Северной Атлантике на борту подводной лодки, возвращающейся из дальнего океанского похода. Слова и музыку сложил рулевой-сигнальщик матрос Леонид Васюк. Он же первым исполнил песню под собственный аккомпанемент на гитаре. И так же, как когда-то «Песня строевая подводная», написанная И. И. Фисановичем, она тоже прижилась, стала родной для экипажа. Она звучит теперь и в отсеках подводной лодки, и в кубрике береговой казармы, и со сцены клуба на концерте художественной самодеятельности.

Матросские танцы тоже всегда пользовались успехом, даже у самых требовательных зрителей. Из поколения в поколение катилось по палубам кораблей матросское «Яблочко» — задорный и веселый танец русских моряков.

В далекие времена парусного флота были придуманы многие морские игры, которые пользуются успехом у моряков и сегодня. Таковы, например, «Бой подушками», «Корабельное многоборье», перетягивание каната и, конечно же, шлюпочные гонки. Главное во всех играх и спортивных состязаниях моряков — движение, которого лишены моряки в длительном плавании, а также реакция многочисленных зрителей — своих же моряков, их реплики, «советы знатоков», остроты окружающих, которые еще более «подогревают» участников.

Сейчас на кораблях нашего военно-морского флота для отдыха экипажа созданы условия несравненно лучшие, чем в недалеком прошлом, — это кинозалы и спортзалы на больших кораблях, возможность быстро переоборудовать под кинозал столовую личного состава на кораблях поменьше, телевизоры, магнитофоны, самодеятельные музыкальные коллективы и другие средства для организации матросского досуга.

ПОГРЕБЕНИЕ В МОРЕ

21 октября 1805 г. в Трафальгарском сражении был смертельно ранен и через несколько часов скончался адмирал Горацио Нельсон. Тело его было забальзамировано и доставлено в Англию на флагманском линейном корабле «Виктори». Знаменитый флотоводец со всеми почестями был похоронен в Лондоне. На 27 английских линейных кораблях, участвовавших в этом сражении, кроме Нельсона, погибли сотни офицеров и матросов, но все они в отличие от своего адмирала были похоронены в море.

Обычай погребения в море берет свое начало с самых первых дней возникновения мореплавания и сопровождается различными церемониями, связанными с умиротворением богов. Например, у римлян и греков в рот умершего, опускаемого в море, клали монеты для уплаты Харону[94] за провоз погребенного через подземную реку Стикс до врат Аида (Плутона) — бога подземного мира и царства мертвых.

---

[94] Харон — в греческой мифологии перевозчик умерших через реки подземного царства до врат Аида (Плутна). — Прим. авт.

У англичан существует обычай оплачивать работу служителя — «парусника», зашивающего парусиной тело умершего, — одной гинеей[95]. Коммодор Беккет в своем труде Customs and Superstitions («Обычаи и предрассудки») пишет, что в силу этого обычая 23 гинеи были уплачены «паруснику» одного из английских линейных кораблей за зашивание 23 убитых в Ютландском морском сражении.

Согласно старому обычаю, доктор или фельдшер немедленно докладывает вахтенному начальнику о всех случаях смерти, когда бы она ни наступила, будь то ночью или днем. Последний заносит этот факт в вахтенный журнал и докладывает командиру.

В Российском императорском флоте тело умершего или погибшего моряка зашивали в парусину, к ногам прикрепляли груз, после чего покойника помещали на специальной чисто оструганной доске, выносили на шканцы, ставили на небольшое, специально сооруженное для этого случая деревянное возвышение и покрывали Андреевским флагом. Иногда судовыми средствами делали гроб. При наличии на корабле священника производился обряд отпевания[96], а в его отсутствие отпевание совершалось под руководством командира корабля. С началом отпевания флаг приспускался до половины. По окончании этого церковного обряда, под пение «Со святыми упокой», тело вместе с доской подносили к борту ногами вперед и конец доски клался на планшир. Два специально назначенных матроса становились у изголовья и брали края флага в руки. По сигналу горниста (специальный напутственный сигнал умершему) доска приподнималась, и тело соскальзывало за борт из-под флага; одновременно судовой караул производил троекратный залп. Флаг поднимался до места. На церемонии обязаны были присутствовать все офицеры и матросы, не занятые службой. Такие почести отдавали всем служащим на военном корабле, погребаемым в море, без различия в служебном положении и ранге. Эта особенность церемонии символизировала признание того, что перед Богом и смертью все равны. Покрытие тела флагом указывало на то, что покойник служил государству и что государство ответственно за него. Три холостых залпа в воздух, по преданию, делаются для того, чтобы отогнать дьявола, ибо сердце человека в этот момент открыто, и дьявол может легко проникнуть в него. Еще задолго до изобретения огнестрельного оружия, которое стали затем использовать при погребальных церемониях, число три у многих народов имело мистический смысл и употреблялось, например в Древнем Риме, при похоронных ритуалах. Так, до закапывания покойника в могилу сначала бросали три горсти земли, и родственники умершего при этом произносили три раза имя погребаемого. Покидая кладбище, они три раза произносили слово vale, то есть «прощай». Числа 3, 5 и 7 имели таинственный смысл еще до начала римской цивилизации, и даже теперь мы имеем достаточно много примеров употребления числа три именно в этом смысле. Например, три грации[97], три ведьмы в трагедии У. Шекспира «Макбет», три карты в «Пиковой даме» А. С. Пушкина, частое употребление числа три в масонских ритуалах, троекратное «ура» и, наконец, чисто военная традиция, существовавшая до революции, вызывать перед строем на вечерней поверке давно погибшего или умершего, но честно исполнившего свой долг перед Родиной солдата тоже три раза. Этот обычай неукоснительно соблюдался во многих полках русской армии и на кораблях. А впервые он был введен во французской армии императором Наполеоном. Существовала эта традиция и в Советской Армии, но вызов фамилии покойного производился только единожды. Число три широко употребляется в христианстве: триединый Бог (Отец, Сын и Дух Святой), праздник Троицы, икона Андрея Рублева «Троица», троекратное осенение себя крестом, три дня, по прошествии которых душа отлетает на небо, и т. д.

---

95 Гинея — английская монета, чеканилась в 1663—1817 гг.; заменена золотым совереном, который с 1816 г. равен одному фунту стерлингов. — Прим. авт.

96 Отпевание — обряд прощания с умершим в ряде религий (христианство, ислам, иудаизм и др.); в православии — чтение молитв и церковное пение над телом. — Прим. авт.

97 В римской мифологии три богини — красоты, изящества и радости. Образ трех граций получил отражение в искусстве (С. Боттичелли, П. П. Рубенс, А. Канова, Б. Торвальдсен и др.). — Прим. авт.

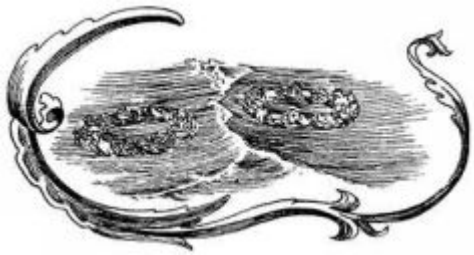
Что же касается специального сигнала, исполняемого горнистом при погребении, то он как бы означает последнее «прости-прощай», обращенное к покойному, символизирует собой трубные звуки, которые издает архангел Гавриил в момент Страшного суда и воскресения из мертвых.

Корабельный устав ВМФ (КУ-78) определяет, что тела умерших или погибших в бою на корабле должны быть погребены на берегу. Только при невозможности соблюсти это правило тела предают морю. В этом случае тело покойного зашивают в парусину, а к ногам прикрепляют груз. Тело умершего или погибшего моряка прикрывается Военно-морским флагом, поверх которого кладется фуражка умершего, а на гроб офицера, кроме того, кортик, сложенный с ножнами крестообразно под острым углом. Ордена и медали умершего, прикрепленные к подушечками, располагаются у гроба на подставке. К гробу наряжается почетный караул.

Перед опусканием тела в море или отходом катера (шлюпки) с гробом от борта личный состав корабля по сигналу «Большой сбор» выстраивается на верхней палубе. Проводится траурный митинг. Оркестр исполняет траурный марш. Перед преданием тела земле (морю) флаг, ордена, медали, фуражка и кортик убираются, производится траурный салют тремя ружейными залпами холостыми патронами. С первым залпом салюта оркестр исполняет Государственный гимн, доска на которой находится тело умершего (погибшего), переносится к планширю, наклоняется, и покойник предается морю.

Корабль, на котором находится тело умершего, приспускает до половины кормовой флаг и поднимает его до места, когда тело будет предано морю или когда катер (шлюпка), отвозящий тело на берег, отойдет от борта не менее чем на 2 кабельтова. О погребении в море, широте и долготе места погребения делается запись в вахтенном журнале и сообщается родственникам погребенного.

ВЕНКИ НА ВОДЕ



В море памятников не ставят. Но на навигационных картах координаты мест, где совершены подвиги нашими моряками, отмечены особо. Проходя близ этих мест, на корабле приспускают флаг, над могилами погибших опускают в море венки из живых цветов.

Для увековечения подвигов военных моряков и памяти погибших приказами командующих Северным, Балтийским, Черноморским и Тихоокеанским флотами определены места, в которых экипажи боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ при плавании отдают воинские почести. В них много общего — вот отрывок из приказа командующего Северным флотом:

«...Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах героических боев определить координаты мест боевой славы...» . И далее: *«Широта 65°31' сев., долгота 33°39' вост. Здесь 10 августа 1941 года сторожевой корабль „Туман“ дрался с тремя эсминцами противника. „Туман“ погиб, не спуская своего боевого флага...»* . В приказе перечисляются многие места боевой славы североморцев. Заключительная часть приказа гласит: *«Все„ кораблям, проходящим объявленные координаты мест боевой славы, приспускать флаги, подавать звуковые сигналы...“*.

Через 20 лет, 10 августа 1961 г., к месту героической гибели сторожевика пришел и лег в дрейф новый сторожевой корабль. Здесь после отдания воинских почестей был зачитан приказ Главнокомандующего Военно-Морским Флотом о присвоении кораблю названия «Туман». Прогремели залпы салюта. Новый «Туман» заступил в дозор.

В Балтийском флоте мест боевой славы восемнадцать. Среди них города и гарнизоны, покрывшие себя неувядаемой славой в годы 1-й мировой и Великой Отечественной войн: Свеаборг и Либава, Таллинн и архипелаг Моонзунд, п-ов Ханко и о. Мощный (Лавенсари), Кронштадт и многие другие. Каждый балтиец знает, что линия, соединяющая маяки Таран и Розеве в Гданьском заливе, проложена в тех водах, где подводная лодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга А. Маринеско отправила на дно фашистский лайнер «Вильгельм Густлов».

На Черном и Азовском морях такие места — на подходах к городам-героям Севастополю и Одессе, Новороссийску и Керчи. Черноморские корабли отдают там почести героям лидера «Харьков», эсминцев: «Беспощадный», «Фрунзе» и др.

Есть свои места боевой славы и в Тихоокеанском флоте. Это места Цусимского боя и гибели подводной лодки Л-19 в проливе Лаперуза. Это подходы к о. Шумшу, на котором военные моряки Н. Вилков и П. Ильичев закрыли свей грудью японские амбразуры.

В этих местах проходящие корабли также воздают героям почести.

Цусимский пролив... Здесь в неравном бою сражались и героически погибали русские корабли. Они вели огонь по врагу до последней возможности и погружались в морскую пучину с развевающимися Андреевскими флагами, свято выполняя традицию, завещанную Петром I: **«Драться до последней капли крови с кем бы то ни было и при всех обстоятельствах»**.

Порядок проведения ритуалов в местах боевой славы и отдания почестей героям определяется Корабельным уставом Военно-Морского Флота, приказами командующих флотами и сводится в основном к следующему. При приближении корабля к памятному месту на пять кабельтовых на верхней палубе по «Большому сбору» выстраивается личный состав, свободный от вахт. Один из офицеров по громкоговорящей корабельной связи торжественно объявляет информацию о событии. При состоянии моря свыше трех баллов, а также на кораблях 4-го ранга и подводных лодках экипажи не выстраиваются. С личным составом в этом случае проводятся беседы о боевых действиях и подвигах воинов, совершенных в соответствующем районе.

За один кабельтов до места подвига играется сигнал «Захождения» и производится салют флагом — Военно-морской флаг медленно приспускается до половины. После удаления корабля от места отдания почестей на два кабельтова играется сигнал «Исполнительный», Военно-морской флаг поднимается до места. На этом ритуал заканчивается. В летнее время с 22.00 до 8.00, а зимой в темное время суток отдается только салют флагом. В течение дня и при многократном пересечении указанных линий почести отдаются только один раз.

В дни государственных праздников и юбилейных дат в места боевой славы направляются специально выделенные корабли с представителями других соединений флота и городских организаций. С прибытием на место подвига на них проводится митинг, затем под звуки траурного марша приспускается флаг, на воду опускаются венки, корабль описывает циркуляцию, исполняется Государственный гимн, а флаг медленно поднимается до места и производится трехзалповый салют из стрелкового оружия.

В душе каждого из нас жива потребность в торжественных и строгих воинских ритуалах. Они оказывают неизгладимое эмоциональное воздействие на личный состав, на всех, кто присутствует при этом, способствует патриотическому воспитанию молодого поколения.

Волны быстро уносят венки, опущенные в воду, а венки нашей памяти вечны. Память о тех, кто задолго до твоего рождения вошел в бессмертие, отдав свою жизнь за свободу и независимость Отчизны, за твою счастливую судьбу, — священная память.

ВИВАТ, ПАРАД!

Военно-Морской Флот России во все времена своего существования свято чтил морские традиции, многие из которых своими корнями восходят еще к петровской эпохе. Моряки обоснованно полагают: без этого флоту, самому государству не выжить. Одной из таких старых и особо чтимых традиций на протяжении всей флотской истории остаются морские парады.

В 1698 году молодой русский царь Петр I находился в Англии с целью изучения теоретических оснований науки кораблестроения. Здесь он впервые наблюдал морской парад и

маневры флота. Тогда по приглашению английского короля Вильгельма он имел возможность ознакомиться с условиями службы, жизни и быта британских моряков.

Стоящие на рейде в строгой линии боевые корабли, расцвеченные множеством флагов, обход их первым лордом-адмиралом флота, встреча его на флагманском корабле под свист дудок, звуки горна и сияющие на солнце трубы духового оркестра — весь этот торжественный ритуал произвел на Петра неизгладимое впечатление. Окрыленный реформаторскими идеями, он решил перенять эту традицию для строящегося русского флота.

Первый парад был проведен Петром I 18 марта 1699 года. Точнее это был не парад, а смотр сил только что созданного им Азовского флота. Предстояло заключение с Турцией мирного договора и Петр решил показать турецкому султану, что Россия на Азовском море имеет боеспособный военно-морской флот, и с ней следует вести переговоры с учетом этого.

В отсутствии царя, продолжавшегося около полутора лет, судостроение на верфях Воронежа продолжалось, но, из-за торопливости, плохого качества леса и других материалов, а главное, по неимению знающих распорядителей, мастеров и опытных рабочих, многие суда оказались до того плохими, что их невозможно было послать в море. Огорчение, испытанное Петром при такой неудаче, только усилило его энергию. Немедленно приступил он к исправлению плохо построенных кораблей и к строительству новых по лучшим чертежам, привезенным из-за границы. Все отобранные царем боеспособные суда, готовые к плаванию, весной 1699 года были переведены к Азову и выведены в море под флагом адмирала Ф. А. Головина, который заменил умершего Франца Лефорта. Вначале эскадра, состоящая из десяти кораблей, имеющих от 62 до 22 пушек, двух галер, двух малых судов и четырех парусных лодок под предводительством самого Петра перешла в Таганрог. Здесь корабли, стоящие на рейде, подверглись строгому смотру, а затем, разделив эскадру на две части Петр учинил учебный бой, проверил корабли на ходу и отработал действия их при совместном плавании. В августе 1699 года Петр отправил в Константинополь на 46-пушечном корабле «Крепость» для переговоров своего посла — думного дьяка Е. И. Украинцева и лично сопровождал его со всей эскадрой до Керчи. Эта демонстрация русского флота способствовала подписанию 3 июля 1700 года мирного договора с Турцией.

Первым же настоящим парадом с точки зрения соблюдения ритуалов, следует считать парад 9 сентября 1714 года в честь победы русских моряков при Гангуте. Торжества по этому случаю были особенно пышными еще и потому, что эта победа была первой в истории молодого флота. Многочисленным зрителям, собравшимся в тот день на берегах Невы, были представлены не только русские корабли, но и трофейные — шведские с частично уцелевшими экипажами. Первыми шли три наши галеры, потом все шведские, захваченные в этом бою: фрегат «Элефант», галеры «Эрн», «Транан», «Грипен», «Лаксен», «Геден» и «Вальфиш», шхерботы «Флюндран», «Моотан» и «Симпан», за ними русская флагманская галера и за нею еще две. Ликующий народ с восторгом приветствовал победителей. Повсюду развивались флаги. На берегу стояла дока с картинами. На одной из них художник мастерски изобразил орла, нападающего на слона. Картина сопровождалась надписью: «Орел не мух ловит» (намек на взятый в плен фрегат «Элефант», что в переводе означает «слон»). С Адмиралтейской и Петербургской крепостей трижды из всех пушек салютовано, на что с командирской галеры также три раза отвечено из всех пушек. Потом с судов сошли победители и пленных шведов вместе со взятыми склоненными флагами противника ввели в город, чтоб народ увидел побежденных, а взятые суда были поставлены перед площадью на Неве в той экспозиции как они стояли при Гангутском сражении. Долго небо русской столицы озарялось россыпями фейерверков, победно гремели салюты...

7 августа 1723 г. В последующие годы правления Петра практика морских парадов становится постоянной. И в 1723 году, во вторую годовщину Ништадтского мира, вводится новая традиция. По решению царя, в Санкт-Петербург был привезен «дедушка российского флота», как сам Петр назвал свой ботик. 30 мая 1723 года он был торжественно встречен на Неве у стен Александро-Невского монастыря «Невским флотом» — флотилией частных судов в Петербурге. По приказу Петра I, участие в церемонии встречи ботика было обязательным. Владельцы судов, не явившиеся на встречу, были строго наказаны. Сохранился список этих владельцев, на котором Петр написал: «Взять за такую знатную вину по 15 рублей за каждое

судно». На следующий день ботик в сопровождении кораблей Невского флота перешел к Петропавловской крепости, салютовавшей ему 31 выстрелом. На приветствие ботик ответил тремя выстрелами. Первая встреча ботика с боевыми кораблями Балтийского флота состоялась 11 августа 1723 года накануне второй годовщины Ништадтского мира. В честь этого события корабли выстроились в линию на Кронштадтском рейде. По-праздничному расцвеченные сигнальными флагами, они восхищали всех присутствующих на этом празднике. Ведь это и их усилиями чуть более чем за двадцать пять лет был создан мощный морской военный флот. Тишину ясного и тихого дня разорвал гром пушек. Все корабли салютовали идущему вдоль строя ботику. Необычна была команда судна. За рулем сидел сам Петр I, принявший на себя в этот раз должность квартирмейстера (должность унтер-офицера корабельной службы в русском флоте, который ведал хозяйственными делами) и выступавший под именем адмирала Петра Михайлова. За веслами находились вице-адмиралы Петр Иванович Сиверс и Томас Гордон, контр-адмиралы Наум Акимович Сенявин и Томас Сандерс. Вице-адмирал Александр Данилович Меншиков исполнял обязанности лотового. Фейдцехмейстер флота (главный артиллерист) Отто Христиан был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин, участник Азовского похода, взятия Выборга, Гангутского сражения. На буксире шлюпок с флагманского корабля флота ботик торжественно прошел вдоль строя 21 линейного корабля и других судов. Более полутора тысяч орудий салютовало ему. Ботик отвечал выстрелами из своих пушечек.

Как известно, Петр I после этого грандиозного морского парада повелел: «Ботик 30 числа августа для торжествования выводить повсегодно на воду и иметь при Александро-Невском монастыре». Однако с кончиной императора эта традиция не соблюдалась. Лишь дважды — во времена Елизаветы Петровны в 1744 и 1745 годах ботик был показан флоту, а практика морских парадов становится нерегулярной и чаще проводится как элемент совместного с сухопутными войсками торжества.

При Екатерине II в 1796 году по случаю отправки эскадры адмирала Г. А. Спиридова в Средиземное море на войну с Турцией также состоялся морской парад. В царствование Александра I проводился высочайший смотр эскадры адмирала Д. Н. Сенявина, а также при праздновании столетия со дня основания Петербурга на Неве 16 мая 1803 года «дедушка русского флота» находился на шкафуте НО-пушечного корабля «Гавриил», стоявшего на Неве против Сенатской площади. Почетными стражами ботика были четыре столетних моряка Петровского времени.

В 1828 году подобный смотр эскадры того же адмирала Д. Н. Сенявина с участием ботика проводил Николай I. В последний раз ботик был показан флоту на морском параде в 1836 году. Император Николай I распорядился установить его на пароход «Геркулес». Все корабли Балтийского флота были выстроены под флагом 84-летнего адмирала Романа Кроуна на кронштадтском рейде в три линии. И по сигналу императора «Геркулес» с ботиком на палубе прошел, принимая почести, между линиями кораблей. Стоявшие на рейде расцвеченные флагами иностранные суда при приближении «Геркулеса» также салютовали ему флагами.

А вот в период правления Александра III и Николая II количество высочайших смотров и морских парадов сократилось.

Большие торжества с привлечением военно-морского флота проводились в 1903 году по случаю 200-летия Санкт-Петербурга.

Практиковались построения кораблей и по случаям визитов в Россию заморских высоких особ. Но о постоянстве таких событий или традиционности говорить не приходилось.

Постоянными парады становятся только после революции 1917 года. Руководство молодой Советской Республики сделало смотр кораблей регулярным мероприятием революционных праздников 1 Мая и 7 Ноября. Уже после войны 1941—1945 годов морские парады стали организовывать и в день Военно-Морского Флота в последнее воскресенье июля.

Еще одной вехой в истории традиции стал парад 1992 года, который состоялся в Санкт-Петербурге. Командир Ленинградской военно-морской базы адмирал Валентин Селиванов принимал парад кораблей, над которыми вновь взвился Андреевский флаг. Вот так и живет прекрасная традиция, уходящая корнями во дни основания флота. И в дни празднования 300-летия Военно-Морского Флота морские парады прошли на всех флотах и флотилиях.

Главный же юбилейный парад, как и морской парад в честь 50-летия Победы, состоялся в городе-герое на Неве. Его вновь открыл ботик Петра, возвращая тем самым еще одну традицию российским морякам. Для этой цели на старейшей судоверфи России, созданной Петром I на Охте в 1721 году, именуемой сегодня «Петрозавод» была воссоздана точная копия «дедушки русского флота». Уж очень дорога для нас всех петровская реликвия — истинный ботик, находящийся на хранении в Центральном музее Военно-Морского Флота в Санкт-Петербурге.

В дни празднования 55-й годовщины Великой Победы состоялся морской парад в городе на Неве с участием ботика.

Принял в этом параде участие и флагман торжеств — атомный крейсер «Петр Великий».

Таким образом, история проведения морских парадов в России как бы возвращается на круги своя.

НЕКОТОРЫЕ МОРСКИЕ ТЕРМИНЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В КНИГЕ

Абордаж — способ ведения боя гребными и парусными кораблями (до XIX в.), сцепление атакующего корабля с неприятельским для захвата его в рукопашном бою.

Авангард (от франц. — avant — впереди, garde — стража) — 1. Передовая (головная) часть боевого (походного) порядка сил флота (соединения). 2. В парусном флоте авангард (авангардия) — боевые корабли (эскадры или дивизии), предназначенные для боя с авангардом противника. В кильватерном строю кораблей авангард следовал головным, за ним шла кордебаталия (центр) и замыкал колонну арьергард. Авангардом командовал вице-адмирал.

Арьергард (от франц. arriere — задний, тыловой и garde — стража) — 1. концевая замыкающая часть сил боевого (походного) порядка кораблей (соединения), предназначенная для прикрытия своих главных сил (кордебаталии) с кормовых секторов боевого (походного) порядка, поддержки их в бою огнем, обеспечения отхода (отрыва) после боя от противника. 2. В парусном флоте арьергард (арьергардия) — концевая, третья эскадра флота (или концевая дивизия эскадры) в едином боевом (походном) строю кильватера. Арьергардом командовал контр-адмирал.

Ахтерлюк — 1. Отверстие в палубе для погрузки грузов в кормовой трюм корабля. Находится позади грот-мачты. 2. Помещение в трюме судна для хранения провизии.

Бак — носовая часть верхней палубы корабля от форштевня до фок-мачты. Полубак — возвышенная надстройка, занимающая часть бака.

Бизань — см. мачта.

Боевой порядок соединения — взаимное расположение (тактическое построение) кораблей (соединение кораблей) в группировке, созданной для боя.

Бочка — стальной поплавок сварной или клепаной конструкции, поддерживающий цепь (бридель), идущую от якоря большой массы, лежащего на грунте (мертвый якорь). Служит для стоянки кораблей в гаванях и на рейдах.

Брам-стеньга — рангоутное дерево, служащее продолжением стеньги и идущее вверх от нее; третья снизу составная часть мачты. Ввиду того что невозможно изготовить мачту из одного дерева необходимой толщины и высотой около 50 м, какова была общая высота мачты на линейных кораблях парусного флота, их делали составными. Нижнее колено — собственно мачта, второе — стеньга, третье — брам-стеньга, четвертое — бом-брам-стеньга. Иногда бывает пятое колено — трюм-стеньга. Самая верхняя часть — флагшток, который заканчивается точеным кружком — клотиком.

Брандер — судно, наполненное горючими и взрывчатыми веществами для поджога или

взрыва неприятельских кораблей. Был одним из боевых средств эпохи гребного и парусного флота. С подходом к кораблю противника брандер сцеплялся с ним специальными крючьями, команда поджигала его и уходила на шлюпке, а брандер взрывался вместе с вражеским кораблем. Последнее боевое применение брандера — в Чесменском сражении 1770 г. Позже брандерами назывались суда, загруженные балластом и затапливаемые у входа в гавани, бухты, чтобы преградить в них доступ с моря.

Бриг — двухмачтовое морское судно с прямым парусным вооружением на обеих мачтах. Во времена парусного военно-морского флота бригами называли небольшие боевые корабли, несшие разведывательную, посыльную и крейсерскую службу. Их боевое вооружение состояло из 10—24 пушек.

Бриз — ветер в береговой полосе; дующий днем с моря на сушу — морской бриз, а ночью с суши на море — береговой бриз.

Бушприт — горизонтальное или наклонное бревно, выступающее на носу парусного судна и служащее для вынесения вперед и крепления к нему носовых парусов (кливеров и стакселя). Флаг, ранее поднимавшийся на бушприте, назывался бушпритным флагом, впоследствии — гюйсом.

Ванты — снасти стоячего такелажа (см.), поддерживающие с бортов судна мачты и их продолжения — стеньги, брам-стеньги и т. д.

«Воронье гнездо» — бочка, укрепленная в верхней части мачты парусного судна и используемая в качестве наблюдательного поста.

Вымбовка — толстый деревянный или металлический рычаг для вращения шпиля или ворота вручную.

Выхаживать — выбирать, вытягивать якорь-цепь отданного якоря, а вместе с ней и сам якорь при помощи специальных судовых механизмов — шпиля или брашпиля.

Гальюн — 1. Так на современных кораблях и судах называется уборная. 2. На старинных военных парусниках гальюном назывался носовой, украшенный резьбой, балкончик. Передний его конец, нависавший над водой, опирался на князвигед — верхнюю часть форштевня, на которой для украшения крепилась так называемая галионная резная фигура из дерева.

Гафель — специальный рей, укрепленный наклонно в верхней части мачты. На парусных судах служит для крепления верхней кромки косого паруса, а также для подъема Военно-морского флага на парусных и современных кораблях на ходу.

Гини — особый вид талей (см.), имеющие шесть и более шкивов в обоих блоках. Применяется при подъеме вручную больших тяжестей.

Грот-мачта — см. мачта.

Гюйсшток (флагшток) — вертикальный шест в носу (корме) корабля для подъема гюйса (флага).

Добрфлот (Добровольный флот) — пароходство, созданное в России в 1878 г. на добровольные пожертвования населения. В случае войны одна часть судов Добрфлота могла быстро переоборудоваться во вспомогательные крейсера, а другая — выполнять обязанности военных транспортов. К началу 1-й мировой войны в его составе числилось более 40 пароходов. После революции многие из них были незаконно угнаны в Англию, США и другие страны.

Долгота — одна из географических координат, определяющих положение точек на поверхности Земли; угол между плоскостью меридиана, проходящего через данную точку, и плоскостью начального меридиана, проходящего через Гринвич. Долготы от 0 до 180° к востоку от начального меридиана называются восточными, а западу — западными.

Знаки Зодиака — Солнце в своем видимом годовом движении по большому кругу небесной сферы, называемому эклиптикой, проходит через созвездия, в каждом из которых оно бывает примерно один месяц в году. Например, в созвездии Водолея — в январе-феврале, в созвездии Рыб — в феврале-марте и т. д. Каждое из этих 12 созвездий и соответствующие ему месяцы года отмечаются в астрономии специальным знаком. В совокупности они называются знаками Зодиака.

Кабельтов — 1. Внесистемная единица длины, применяемая в навигации для измерения в море сравнительно небольших расстояний. Длина его равна 0,1 морской мили, или 185,2 м. 2.

Трос из растительных волокон окружностью от 150 до 330 мм, употребляемый для швартовов и буксиров.

Камбуз — место (помещение) для приготовления пищи на кораблях. Первоначально так называлась сложенная из кирпича корабельная кухонная печь.

Картушка — чувствительный элемент, предназначенный для определения направления магнитного меридиана; представляет собой медный круглый поплавок с диском (или кольцом) из немагнитного материала, укрепляемый на вертикальной оси-шпильке, находящейся в центре компаса. Для удобства ориентирования по странам света на картушку наносят деления градусной или румбовой системы (см. Румб). Под поплавком у его центра симметрично прикреплено несколько магнитных стрелок таким образом, что картушка, надетая топкой на шпильку, все время поворачивается нулевым градусом, то есть Нордом, к северу.

Кливер — один из передних треугольных парусов. На судне, где их три, кливером называется второй от мачты парус (первый называют стакселем, а третий — бом-кливером).

Клипер — 1. Трехмачтовое парусное или парусно-паровое торговое или военное судно XIX в. Парусные клипера были самыми быстроходными судами своего времени. Предназначались для дозорной и посыльной службы. Водоизмещение — 600—1500 т, скорость под парусами — 12—13 узлов, экипаж — 80—200 человек. 2. Парусное судно для доставки грузов на большие расстояния широко применялось в середине XIX в.; водоизмещение — до 2 тыс. т., скорость под парусами — до 20 узлов (37 км/ч). Самыми быстроходными считались чайные клипера, перевозившие чай из Китая в Европу.

Клотик — точеный кружок, надеваемый на вершину мачты (гюйсштока, флагштока). Сквозь клотик пропускаются тонкие снасти, называемые фалами и служащие для подъема флагов.

Кноп — 1. Особый вид плетеного узла на конце какого-либо троса. Его назначение — препятствовать тому, чтобы конец троса выскользнул из блока, шкива и т. п. 2. Деталь в конструкции корпуса деревянного судна, соединяющая форштевень с килем.

Корвет — в парусном военном флоте самое маленькое трехмачтовое военное судно с полным прямым парусным вооружением. Имело от 18 до 30 пушек, расположенных только на верхней палубе. Корветы использовались для разведки и посыльной службы.

Кордебаталия (от франц. corps — головная, основная часть и bataille — сражение), средняя часть боевого (походного) строя (порядка) кораблей парусного флота (эскадры), следующих в кильватерной колонне (в одну линию); при построении в три колонны кордебаталией называлась средняя из них. В XIX в. кордебаталия стала называться центром. Кордебаталией командовал адмирал.

Кранбал (крамбол) — толстый короткий брус в виде консоли на парусных деревянных судах, выходящий за борт и поддерживаемый снизу угольником-кницей. На внешнем конце кранбала — шкив для кат-талей, посредством которых якорь после его выхода из воды подтягивался на высоту палубы и закреплялся. Выражение «по левому (правому) крамболу» означает направление.

Крейсер — боевой корабль. Как класс кораблей крейсера появились в 60-х годах XIX в. Во время 2-й мировой войны делились на легкие и тяжелые. Ныне существуют крейсеры ракетные, противолодочные и др. Подразделяются на атомные и с обычными энергетическими установками.

Крейсерство (крейсерские операции) — самостоятельные боевые действия одиночных надводных кораблей (группы кораблей) на морских и океанских коммуникациях с целью уничтожения (захвата) судов противника и нарушения его морских перевозок.

Лавировать — двигаться на парусном судне против ветра по ломаной линии, то есть короткими галсами. Ни одно парусное судно не может идти прямо против ветра. Необходимо поочередно располагать свои курсы так, чтобы ветер дул то с левого (левый галс), то с правого (правый галс) борта, стараясь держаться как можно ближе к линии ветра и устанавливая соответствующим образом паруса.

Линейный корабль — 1. В парусном военном флоте XVII — первой половины XIX в. крупный трехмачтовый боевой корабль с двумя-тремя палубами (деками), на которых в одну линию размещались по бортам от 60 до 130 орудий. Имели до 800 человек экипажа. 2. В

паровом броненосном флоте первой половины XX в. один из основных классов крупных надводных кораблей. Имел 70—150 орудий различного калибра, включая зенитные, в том числе 8—12 орудий 280—457-мм, и 1500—2800 человек экипажа. После 2-й мировой войны линейные корабли утратили свое значение. В настоящее время только в составе ВМС США имеются два линкора постройки 40-х годов типа «Айова», которые, кроме мощного артиллерийского, имеют и ракетное вооружение. Находятся в консервации.

Марс — площадка в верхней части мачты для наблюдения, установки прожекторов, навигационных и других приборов, а на парусных судах, кроме того, для работы с парусами.

Мачта — вертикальная конструкция, прочно прикрепленная к корпусу корабля. Мачты на парусных судах являются основой для всего рангоута и такелажа (служат для постановки парусов). Первая мачта от носа корабля называется фок-мачтой, вторая — грот-мачтой (может быть несколько мачт на одном, например 4—5-мачтовом, корабле), ближайшая к корме — бизань-мачта.

Мостик — открытая или закрытая огражденная площадка в верхней части надстройки корабля (судна), где расположены приборы управления судном и его корабельным оружием, а также средства связи и наблюдения.

Ордонансы (франц. ordonnances, от ordonner — приказывать) — 1. В некоторых зарубежных государствах правовые акты высших органов власти. 2. В ряде государств Западной Европы в XII—XIX вв. королевские указы.

Пассаты — ветры, дующие непрерывно в тропических широтах океанов с довольно постоянной силой в 3—4 балла (6—8 м/с). Направление их в основном сохраняется в течение года постоянным (в Северном полушарии — северо-восточные, в Южном — юго-восточные).

Прам — плоскодонное парусное судно, вооруженное пушками большого калибра и предназначенное для бомбардировки приморских крепостей.

Рангоут (от голландского рунге хоут — круглое дерево) — совокупность деревянных (а в современном флоте и металлических) конструкций (мачты, стеньги, реи и др.), служащих для крепления парусов, а на судах с механическими двигателями — для размещения судовых огней, средств связи, наблюдения и сигнализации.

Рей — рангоутное дерево, суживающееся к обоим концам. К реям крепятся прямые паруса. Реи при помощи снастей бегучего такелажа поднимаются, опускаются и поворачиваются в горизонтальном направлении.

Рейд — место якорной стоянки судов в порту или вблизи берега. Внутренний рейд — часть огражденной акватории порта, внешний рейд — водное пространство на подходах к порту. По степени защищенности от волны и ветра различают закрытые и открытые рейды.

Рейдер — военный корабль (крейсер, тяжелый крейсер, линейный корабль) или вооруженное торговое судно, ведущие самостоятельные боевые действия на морских коммуникациях (см. крейсерство).

Риф — 1. Ряд продетых сквозь парус завязок (риф-сезней), при помощи которых можно уменьшить площадь паруса. Рифы взять — убавить площадь паруса, зарифить его. 2. Подводная или находящаяся чуть выше уровня моря скала на мелководье.

Ростры — 1. Часть палубы средней надстройки, имеющая вид платформы, поддерживаемой стойками над верхней палубой. На ростpах размещаются шлюпки. 2. Запасные рангоутные деревья, укладывающиеся на шкафуте, т. е. на части верхней палубы между фок— и грот-мачтами.

Румб — в морской навигации единица плоского угла окружности горизонта, разделенного на 32 части. 1/32 окружности равна 11 1/4°.

Салинг — рама из продольных и поперечных брусьев, которая соединяет верхние части мачты (например, стеньгу и брам-стеньгу). Настил на салинге является в то же время наиболее высоко расположенным наблюдательным пунктом.

Стаксель — косой треугольный парус, подобный кливеру (см.), который ставится впереди фок-мачты, а на крупных парусниках — и между другими мачтами.

Сторожевой корабль — надводный боевой корабль, предназначенный для несения дозорной службы, охранения крупных кораблей и транспортов от внезапных атак подводных лодок, самолетов и катеров на переходе морем и при стоянках на открытых рейдах.

Такелаж — все снасти (тросы, цепи, канаты) на судне. Разделяется на бегучий и стоячий. Бегучий такелаж (фалы, шкоты и др.) служит для подъема или разворота реев, а также для управления парусами. Стоячий (ванты, штаги и др.) поддерживает рангоутные деревья.

Тали — приспособления для подъема тяжестей. Состоят из двух блоков, через которые проходит стальной или растительный трос. Имеют на судах разнообразное применение: для спуска и подъема шлюпок и забортных трапов, подъема тяжестей вручную и т. д.

Фал — снасть бегучего такелажа для подъема реев, гафелей, парусов, флажных, предметных и световых сигналов, а также кормового флага и гюйса.

Фертоинг — способ стоянки корабля на двух становых якорях с использованием фертоинговой скобы. Выполняется обычно отдачей первого якоря с наветренной стороны или со стороны течения, а второго — с противоположного направления относительно центра места якорной стоянки, применяется в узкостях, местах со значительными приливными течениями или быстро меняющимися ветрами. В эпоху парусного флота применялся в артиллерийском бою с противником, стоящим на якоре в заливах (бухтах) с тем, чтобы поставить свои корабли против его кораблей в положение, позволяющее использовать всю артиллерию одного борта на время всего боя.

Фок-мачта — см. мачта.

Фрегат — в парусном военном флоте трехмачтовый военный корабль, второй по величине после линейного корабля. Имел две батарейные палубы — закрытую и открытую. Артиллерийское вооружение парусных фрегатов доходило до 60 пушек. По скорости хода превосходили линейные корабли того времени. Современные фрегаты в составе ВМС некоторых государств предназначены для противолодочной и противовоздушной обороны. Их водоизмещение — до 4000 т. Имеют ракетно-артиллерийское вооружение и установки реактивных бомбометов.

Фриз — резьба на наружной части борта у старых парусных судов.

Швартов — трос (стальной, синтетический или из растительных волокон), с помощью которого подтягивают и крепят судно к причалу или другому судну.

Широта — угол между отвесной линией в данной точке земной поверхности и плоскостью экватора, отсчитываемый от 0 до 90° в обе стороны от экватора: к северу — северная широта, к югу — южная широта; одна из географических координат.

Шкаторина — кромка паруса или флага, обычно обшитая свитым, очень гибким тросом, называемым ликтросом.

Шмак, шмака — небольшое палубное судно, применявшееся в XVII—XIX вв. для транспортировки грузов, пассажиров и лова рыбы в Северном и Балтийском морях. Шмаки имели парусное вооружение шлюпа или кеча в зависимости от размеров. В России 2-мачтовые шмаки с косыми парусами применялись в 1-й половине XVIII в. в качестве военных транспортов, а также для перевозки леса на Балтийском и Каспийском морях. Длина 18-27, ширина около 7, высота борта около 3 м, грузоподъемность 40-140 т.

Шнява — в петровские времена купеческое или военное двухмачтовое парусное судно с прямыми парусами и бушпритом. Предназначалась для разведки и посыльной службы Вооружение — 12—18 пушек малого калибра.

Шпиль — лебедка с вертикальным валом, служащая для подъема якорь-цепи при снятии с якоря или для выбирания (тяги) швартовов при швартовке корабля к причалу.

Штандарт — императорский (королевский) флаг в России и других странах, а также флаг главы государства, поднимающийся во время пребывания его на военном корабле (судовой штандарт) или во дворце (дворцовый штандарт).

Эскадренный миноносец (эсминец) — боевой корабль, предназначенный для уничтожения подводных лодок и надводных кораблей (судов), охранения своих кораблей и судов на переходе морем и в бою, постановки мин и решения других задач. Появились в России в начале XX в. Современные эсминцы имеют на вооружении артиллерию, торпеды, реактивные бомбометы и ракетное оружие. Водоизмещение — до 8000 т.

Ют — кормовая часть палубы корабля. На парусных кораблях ют — самая возвышенная часть палубы, где обычно находится командир. Полуют — возвышенная надстройка, занимающая часть юта.