

# Америка России подарила пароход

Л. И. Амирханов

*Америка России подарила пароход.  
Много шума, много дыма и ужасно тихий ход.*

Этот куплет звучит в смешном, но насквозь лживом фильме «Волга-Волга». Впрочем, другого от советского кино 1930-х ждать не приходилось. Отношения наших стран не всегда были простыми и открытыми. Хотя начиналось все очень хорошо. Во время войны за независимость Россия заняла весьма благожелательную позицию по отношению к Америке и возглавила в 1780 году так называемую Лигу нейтралов. В нее вошли ряд стран, выступивших против тех, кто пытался помешать им торговать с Америкой. Вспомним и одну из крупнейших сделок – продажу Аляски. С тех пор наше взаимодействие развивалось в разных направлениях. Одно из них – судостроение.

К началу Первой мировой войны Российский военный флот был одним из сильнейших. Однако эта сила создавалась не только на верфях Санкт-Петербурга и Николаева, но и на заводах Америки, Англии, Германии и Франции. С одной стороны, Россия воспользовалась опытом передовых судостроительных стран, с другой – русский флот представлял собой удивительное разнообразие типов кораблей. Северо-Американские Соединенные Штаты были одной из первых держав, начавших осваивать «русский судостроительный рынок».

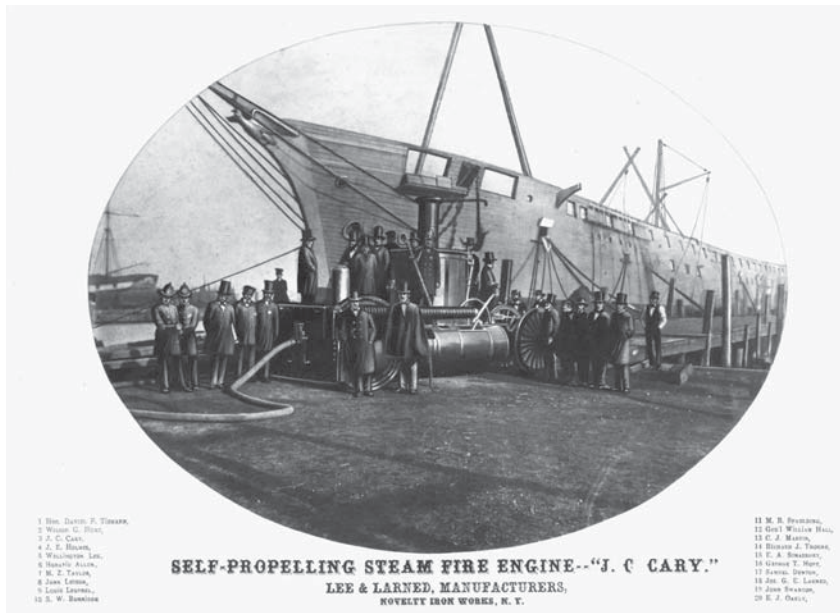
Великий князь Константин Николаевич (1827–1892) – второй сын императора Николая I (и один из инициаторов продажи «ненужной» Аляски), всего лишь год назад ставший Управляющим Морским министерством России, отметил свое тридцатилетие 9 сентября 1857 года закладкой винтового фрегата «Генерал-Адмирал». Корабль строился в Америке на судостроитель-

ной фирме Уильяма Генри Уэбба (William Henri Webb)<sup>1</sup>. Американцы строили новый фрегат по своим чертежам, и от русских кораблей он отличался размерами и, главное, стремительными обводами корпуса, такими же, как у быстроходных клиперов.

Первый командир фрегата будущий морской министр, а пока капитан 1-го ранга И. А. Шестаков, наблюдавший за постройкой, считал своей главной задачей внести в конструкцию корабля все последние достижения американской промышленности. О полномочиях Шестакова можно судить по письму, подписанному Константином Николаевичем: «...Одобрив вполне намерение Ваше осмотреть механические заведения в Соединенных Штатах, я разрешаю Вам покупать по собственному выбору и соображению Вашему машины, которые

могут быть пригодны и полезны для наших Адмиралтейств и коих приобретение не потребует особенно значительных расходов»<sup>2</sup>.

Предприимчивые американцы весьма быстро узнали о широких возможностях Шестакова и начали наперебой предлагать ему разного рода машины и приспособления: для сверхбыстрой погрузки угля, чудо-станки для изготовления штыков, самодвижущуюся пожарную машину... Именно эта машина, построенная инженером Дж. С. Кэри (J. C. Cary), изображена на фоне фрегата «Генерал-Адмирал». Сам Дж. Кэри, если верить надписи на паспорту, изображен третьим слева. Фотография сделана, скорее всего, в октябре 1858 года на заводе «Новелти Айрон Уоркс» (Novelty Iron Works), где происходила достройка фрегата. Это событие состоялось ровно через год после закладки и,



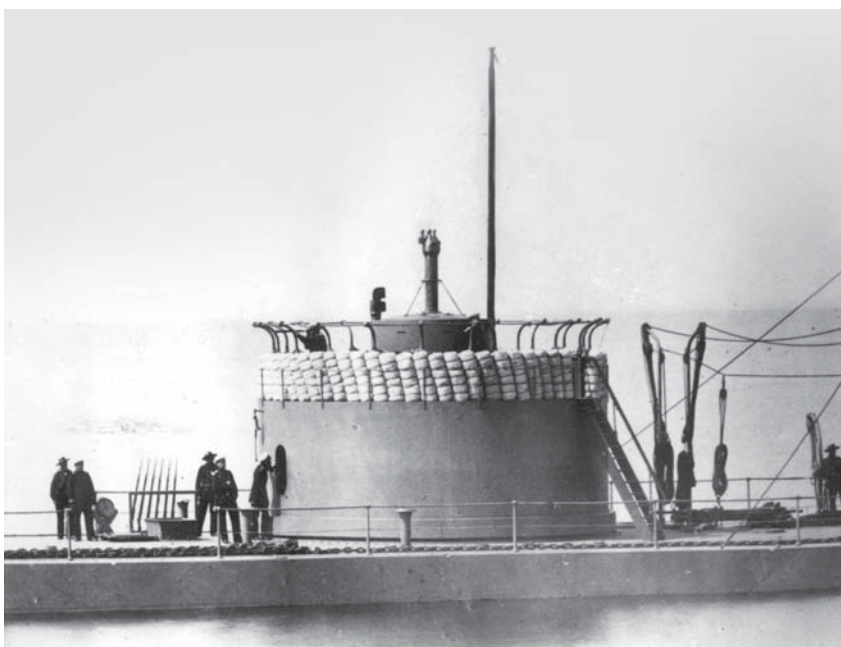
Самодвижущаяся пожарная машина С. Кэрри на фоне винтового фрегата «Генерал-адмирал». С.-А.С.Ш. 1858 г.

разумеется, в день рождения Константина Николаевича – 9 сентября 1858 года. Украшенный русскими и американскими флагами в 8 часов 20 минут утра фрегат плавно сошел на воду реки Ист-Ривер. А вечером И. А. Шестаков устроил грандиозный праздник по этому случаю. Стол украшала сахарная модель фрегата. Было произнесено немало тостов за здоровье Российского императора и президента Соединенных Штатов, за дружбу двух великих держав, за процветание судостроения в Нью-Йорке, за сам город и его жителей...

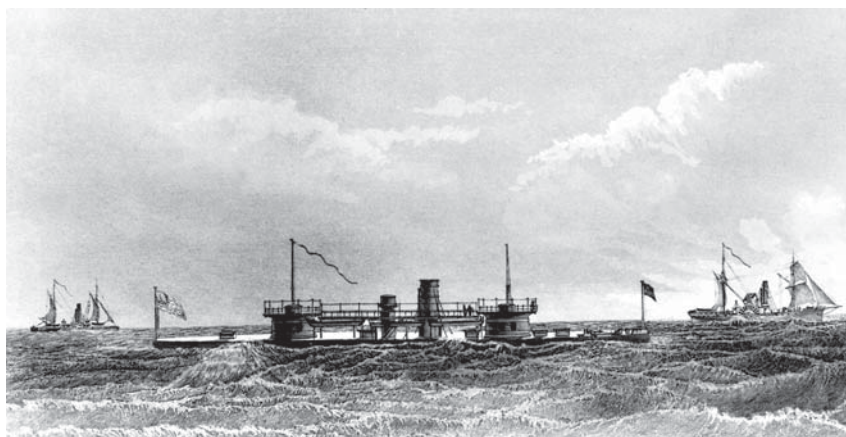
Винтовой фрегат «Генерал-Адмирал» во время польского восстания 1863 года участвовал в блокаде Курляндского побережья, чтобы пресечь возможную высадку польских повстанцев и контрабанду оружия. Адьютантом командира фрегата И. А. Шестакова был молодой офицер Леонид Павлович Семечкин (1838–1889). Затем он был назначен флаг-офицером на фрегат «Александр Невский», который в составе эскадры контр-адмирала С. С. Лесовского (1817–1884) отправился в Америку. Основной задачей эскадры была демонстрация силы перед возможными европейскими противниками, которым могли не понравиться жесткие меры подавления польского восстания. Семечкин писал родителям из Нью-Йорка: «Ежeminутное ожидание встречи с неприятелем, каждый день по два раза артиллерийское учение, заряженные ядрами орудия и отточенные палаша. Команда только что набранная, офицеры чуть-чуть не неучи, шансов для победы мало, а между тем, если придется драться,



Винтовой фрегат «Генерал-Адмирал». Начало 1860-х гг.



Российский монитор типа «Ураган», построенный по типу американского монитора «Пассэк», рисунок которого привез в Петербург корабельный инженер Н. Н. Арцеулов. 1870-е гг.



Американский монитор «Миантономо». Литография. Вторая половина 1860-х гг.

то с самыми лучшими флотами Европы»<sup>3</sup>. Именно в этой экспедиции и затем в Нью-Йорке под влиянием крейсерских операций, которые совершались кораблями северян во время Гражданской войны Севера и Юга Америки, у Семечкина сложилась стройная, но трудно осуществимая в условиях России того времени концепция крейсерской войны. Ее идея заключалась в необходимости постоянного присутствия быстроходных крейсеров на коммуникациях возможных противников. Нарушение международной торговли Л. П. Семечкин считал одним из важнейших условий успешного ведения войны, что



полностью подтвердилось во время Русско-японской войны 1904–1905 годов.

Упомянувшийся выше поход русской эскадры С. С. Лесовского в Америку имел огромное значение в формировании дружеских отношений между двумя странами, разделенными огромными океанами. В 1866 году состоялся ответный визит – в Кронштадт прибыл океанский монитор «Миантономо» (Miantonomoh). Это был не первый и далеко не последний визит американских кораблей в нашу страну. Например, в 1819 году Кронштадт посетил американский пароход «Саванна», а в 1911 у нас гостила американская эскадра линейных кораблей.

Для российских кораблестроителей визит «Миантономо» был знаковым событием, ведь первые русские мониторы типа «Ураган» строились по американским аналогам, мониторам типа «Пассэк» (Passaic)<sup>4</sup>. Успешное преодоление Атлантики показало, что при правильной постановке военно-морского дела низкобортные мониторы могут иметь огромное значение в защите побережий.

Тем временем благодаря усилиям Л. П. Семечкина взаимоотношения России и Америки на судостроительной почве получили новое развитие. Леонид Павлович был не только теоретиком крейсерской войны, но весьма предприимчивым человеком. Его активная деятельность в Америке позволила России в конце 1870-х годов приобрести здесь несколько пароходов, перестроенных во вспомогательные крейсера. Это, например, «Колумбус» (Columbus), построенный на верфи Вильяма Крампа, и переименованный в «Азию». В мае 1878 года стараниями Л. П. Семечкина был приобретен за 400 тыс. долларов пароход «Стэйт оф Калифорния» (State of California), считавшийся лучшим в США «по тщательности и прочности» постройки. В сентябре 1878 года под новым названием – «Европа» пароход вышел на испытания, а затем совершил плавание через Атлантический океан. В апреле 1879 года корабль благополучно прибыл в Кронштадт, где на него установили артиллерию. В 1885 году «Европу» передали Добровольному флоту, организации,



Пароход «Европа» под флагом Добровольного флота в Ревеле (ныне Таллинн). Конец 1880-х гг.

возникшей после Русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Корабли для Добровольного флота строились на народные деньги и в военное время должны были содействовать флоту военно-морскому. Весной 1918 года США и Англия задержали и передали своим компаниям 19 судов Добровольного флота (6 и 13 соответственно). После окончания Первой мировой войны американцы вернули России все задержанные суда, а англичане только четыре.

31 июля 1895 года «Забияка» снова вошел в состав военного флота и зачислен в класс транспортов<sup>5</sup>. Однако согласно теории Семечкина скорость крейсеров должна была составлять 15–16 узлов (около 30 км в час). Все купленные корабли имели скорость 11–12 узлов, поэтому верфь В. Крампа построила для России по специальному заказу крейсер

«Забияка» с 16-узловой скоростью. Чертежи крейсера разработал сын Вильяма Крампа – Чарльз, ставший впоследствии главой фирмы.

Наиболее известными русскими кораблями, построенными в Америке, являются, конечно, броненосец «Ретвизан» и крейсер «Варяг». Чарльз Крамп лично прибыл в Петербург в надежде получить столь выгодные заказы. Благодаря своей необычайной активности и красноречию ему удалось получить заказы на постройку «Ретвизана» и «Варяга» без обычного конкурса проектов. Эти корабли, как и крейсер «Забияка», погибли в Русско-японскую войну 1904–1905 годов. Но если «Забияка» и «Ретвизан», уничтоженные японской осадной артиллерией в гавани Порт-Артура, известны в основном специалистам и любителям военно-морской исто-



Эскадренный броненосец «Ретвизан» в Кронштадте. Слева броненосец «Победа», 1902 г.

рии, то о «Варяге» знает каждый и, как это часто бывает, знает совсем не то, что было на самом деле. Все мы с детства помним песню о крейсере «Варяг», но далеко не все вдумывались в слова этой песни. Автор этих строк, тоже долгое время считал, что крейсер «Варяг» погиб в бою с японскими кораблями. Однако, ознакомившись с документами, хранящимися в Российском Государственном архиве Военно-Морского Флота, понял, что все не так просто.

Действительно 27 января 1904 года в корейском порту Чемульпо оказались блокированы японским флотом крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец». Русские корабли при выходе с рейда были атакованы шестью японскими крейсерами и восемью миноносцами. В ходе боя крейсер получил серьезные повреждения, и, в том числе, вышла из строя рулевая машина. Корабль потерял возможность маневрирования. Вернувшись на рейд, командир «Варяга» капитан 1-го ранга В. Ф. Руднев (1855–1913) собрал офицеров, чтобы решить продолжать ли бой. Большинство офицеров высказались именно за это, считая другие варианты позором. Тем не менее, Руднев принял решение затопить крейсер. Уничтожив секретные документы, команда перешла на военные корабли нейтральных стран, а подрывная партия затопила крейсер. Что и было отражено в знаменитой песне:

*Сами взорвали «Корейца»,  
Нами потоплен «Варяг».*

Военно-морская история знает немало случаев, когда экипажи кораблей, несмотря на очевидность гибели, продолжали бой и погибали вместе с кораблем, действуя в полном соответствии с петровским Морским Уставом. В нашем случае «Варяг» был фактически брошен. Стране требовались герои, и, если их еще не было, их можно было создать, что и случилось с экипажем «Варяга». Это личное мнение автора, с которым многие могут не согласиться, но, к сожалению, в Русско-японскую войну таких примеров было несколько. Впрочем, героическая гибель 2-й эскадры Тихого океана в Цусимском бою не является темой данной статьи.



Крейсер «Варяг» перед Русско-японской войной

Затопление крейсера было проведено столь неудачно, что по окончании войны японцы без труда подняли «Варяг», и под именем «Сояя» он служил в японском флоте до 1916 года. Тогда понадобилось срочное усиление флотилии Северного Ледовитого океана (так назывался тогда Северный флот). Россия купила у Японии три корабля: броненосцы «Полтава», переименованный в «Чесму», «Пересвет» и крейсер «Варяг», вернув ему первоначальное имя. «Варяг» прибыл в Кольский залив в ноябре 1916 года. Крейсер нуждался в срочном ремонте, и его

решили отправить в Англию. Но к тому моменту, когда «Варяг» подошел к берегам Туманного Альбиона, в России случилась революция. Большевики отказались платить за ремонт крейсера, и Англия решила оставить его себе, а вскоре продала Германии на металлолом. При буксировке крейсера в Ирландском море он затонул. Водолазы сняли часть оборудования, а корпус до сих пор покоится на дне моря.

1 октября 1941 года в Москве было подписано трехстороннее соглашение о поставках в СССР вооружений, военного снаряжения



Советские моряки перед отправкой очередного полярного конвоя. 1942 г.



и продовольствия. Эти поставки осуществлялись на основе американского закона о ленд-лизе<sup>6</sup>. Первый пробный конвой получил название «Дервиш». Он состоял из семи транспортов, двух крейсеров, шести эсминцев и авианосца «Викториус» (Victorious), благополучно добравшихся до Архангельска 31 августа 1941 года. Конвой доставил 10 000 тонн каучука, олово, 64 истребителя «Харикейн» (Harricane) в контейнерах, а также летчиков и наземный персонал британских ВВС – всего 534 человека.

Правда, самый короткий морской путь пролегал через Тихий океан, но «из пяти тихоокеанских портов только Владивосток имел железнодорожную связь с фронтом»<sup>7</sup>. Этот путь тоже использовался, но здесь не было конвоев – суда шли по одиночке «капельным методом». Доставка грузов на Севере шла гораздо быстрее.

Северные (полярные) конвои формировались в Шотландии (Лох Ю и Скапа Флоу) и Исландии (Рейкьявик, Хвальфиорд). Первоначально конвои, шедшие на восток, обозначались индексом PQ (инициалы офицера связи, который передавал на суда приказы Адмиралтейства). Конвои, уходившие из СССР на запад, обозначались индексом QR. В конце 1942 года конвои получили новые индексы – JW и RA с порядковыми номерами, начинавшимися с 51-го.

Каждый конвой был подвигом. Не только из-за тяжелых климатических условий. Путь занимал 8–12 суток, и на всем его протяжении корабли подвергались жесточайшим атакам германских подводных лодок, надводных кораблей и самолетов «люфтваффе». «Дорогой бомб» называли этот путь участники конвоев. Она пролегла между островом Медвежий и северной Норвегией, оккупированной немцами, вблизи их баз. Моряки торгового флота, испытывавшие на себе круглосуточные атаки немецких пикирующих бомбардировщиков, справедливо считали, что «на всех пяти океанах не было жарче места».

Перечислить все то, что доставляли северные конвои, в рамках статьи не представляется возможным. Это и танки «Шерман», и знаменитые «Студебеккеры». А сколько кораблей: большие охотники типа



Противолодочный корабль американской постройки во время приемки советским экипажем. 1942 г.

были крупнее отечественных и потому – более мореходные, а также ледоколы, транспорты, не говоря уж о стратегических грузах. В счет репараций с Италии – крейсер «Милуоки» (Milwaukee), переименованный в «Мурманск». В годы войны крейсер действовал в Южной Атлантике. В 1944 году он прибыл в Кольский залив. Однако корабль не был приспособлен к тяжелым северным условиям, поэтому использовался не столь активно, как того заслуживал.

В годы «холодной войны» основную тяжесть противостояния несли подводники. Немало жизней наших и американских унесла эта необъявленная война. Война политиков – моряки не испытывали друг к другу ненависти, но команду «Пуск» и те, и другие выполнили беспрекословно. Свидетельством взаимного уважения подводников стал фильм «К-19», снятый в Америке. И хотя там кое-где прорывались голливудские «штучки», против которых категорически возражали



Шлюпочные учения на фоне крейсера «Мурманск». 1945 г.

БО-1 (71 единица) – это были наиболее совершенные противолодочные корабли советского ВМФ, 90 торпедных катеров типа А-1 – они

русские консультанты-подводники, фильм заложил мощный камень в фундамент нашего, надеемся, мирного дома – нашего будущего.

<sup>1</sup> Тезка и однофамилец знаменитого американского барабанщика Вильяма Генри Уэбба (1902–1939) по прозвищу «Чик» (Chick). Он с детства болел туберкулезом и так и остался 130 см росту и с горбом, что не мешало ему создать свой джаз-бэнд, в котором в 1938 году дебютировала сама Элла Фитцджеральд.

<sup>2</sup> Цит. по: Губер. К. П. Сделано в Америке // «Цитадель». 1996. № 2. С. 112.

<sup>3</sup> РГАВМФ Ф. 22. Оп. 1. Д. 69. Л. 353.

<sup>4</sup> Амирханов Л. И. Артиллерия российских мониторов. СПб., 1998. С. 5.

<sup>5</sup> Мойсеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С. 75.

<sup>6</sup> От англ. lend – давать взаймы, одалживать и lease – сдавать в аренду.

<sup>7</sup> Полярные конвои в иллюстрациях и статистике / Сост. Л. И. Амирханов, А. В. Платонов. СПб., 2005. С. 7.