

ЧАСТЬ 3. МОРСКАЯ ЛЕЙБ-ГВАРДИЯ В ЭПОХУ ПАРОВОГО ФЛОТА

Глава 3.1. Морская лейб-гвардия при Императоре Александре II в период с 1856 по 1881 гг.

18 марта 1856 года в Париже был заключен мирный договор между побежденной Россией и победившей коалицией стран: Англии, Франции, Турции, Австрии и королевства Сардинии. Российский военный флот во время Крымской войны показал высокие качества своего личного состава. Но он не мог выполнить своего прямого боевого назначения - отражения нападения коалиции государств на Россию со стороны моря. Техническая отсталость парусных кораблей сравнительно с европейскими винтовыми кораблями обрекла военно-морские силы России на бездействие как на Черноморском, так и на Балтийском морских театрах.

Крымская война завершила эпоху парусного флота. На смену двигателю - ветру и движителю - парусу пришел двигатель - паровая машина и движитель - гребной винт. На вооружение начинали поступать нарезные казеннозарядные артиллерийские орудия, мины якорные, шестовые и крылатки, а вскоре и самодвижущиеся, получившие впоследствии наименование торпед. При строительстве кораблей для набора корпуса начали больше использовать железные крепления, а для защиты бортов железную броню, а вскоре стали строить корабли полностью из металла.

Парижский договор санкционировал трагический исход неравной борьбы, его унижительные условия для России, но обе стороны предполагали, что эти условия не могут сохраняться длительное время.

Однако после окончания войны, особенно в начальный период мирного процесса, необходимо было поднимать везде и всячески авторитет государства российского демонстрацией своего военно-морского присутствия - присутствия Андреевского флага на просторах мирового океана:

- направлять эскадры, отряды кораблей, отдельные корабли в длительные плавания с посещением портов иностранных государств;

- восстанавливать на Черном море морские силы в рамках Парижского договора;

- создавать флот на Тихом океане;

- разворачивать строительство нового парового флота.

Но, прежде всего, России необходимо было в кратчайший срок решить очень важный государственный вопрос: кто взойдет на российский престол - старший сын почившего императора Александр Николаевич по закону о престолонаследии, родившийся в 1818 г. еще в великокняжеской семье, или второй сын Константин Николаевич, родившийся в 1827 г. уже в императорской семье. В высших сферах, да и в народных массах по этому поводу ходили всевозможные кривотолки. Затягивать дальше восшествие на престол очередного императора было нельзя, опыт декабря 1825 года не был забыт.

Священное коронование императора всероссийского, царя польского и великого князя финляндского Александра Николаевича (Александра II) с супругой было назначено на 26 августа 1856 года.



А. И. Гебенс. Портрет императора Александра II в адмиральском мундире Гвардейского экипажа. Холст, масло, 1861. Источник: Живописный портрет XVIII – начала XX века в собрании Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Альбом-каталог. СПб. 2005.

За месяц до этого события 26 июля 1856 года первая рота экипажа в полном составе с георгиевским экипажным знаменем отправилась по железной дороге в Москву, для участия в коронационных торжествах. В день торжественного приезда Александра Николаевича с Марией Александровной в Москву рота экипажа была поставлена для встречи их высочеств в почетный караул в Кремлевском дворце и у Спасских ворот. После завершения священного коронования и парада войск на Ходынском поле первая рота в начале сентября вернулась в Петербург, отметив ещё в Москве 22 августа 25-летие шефства над экипажем его высочества генерал-адмирала Константина Николаевича.



Василий Тимм. Коронация императрицы. 1856. История династии Романовых. Живопись. Седьмая часть. Александр Николаевич (1818-1881). [4]

Более трех лет корабли российского флота не выходили в длительные заграничные плавания. Характер оборонительной Крымской войны, ведение боевых действий главным образом на берегу на своей территории или акватории, наложили на моряков свой как моральный, так и профессиональный отпечаток. Они устали от плохо устроенного берегового быта, строевой муштры, многих других береговых неудобств и мечтали о морях и океанах, о привлекательных заграничных портах и некоторой морской вольнице в них.

Длительные траурные церемонии, продолжительные ритуалы, связанные с похоронами умершего императора, подготовка к коронационным торжествам, а затем и длительные праздники – все это настолько измотало участников-членов императорской фамилии, что им тоже необходим был длительный отдых. Конечно, больше всех приходилось соучаствовать и сопереживать от резкой смены своего государственного и общественного положения вдовствующей императрице и втайне мечтавшему о престоле Константину Николаевичу. Поэтому осенью 1856 г. Александра Федоровна с сопровождающими лицами убыла на отдых в родную Германию, а затем на Средиземное море.

Туда же из Кронштадта в Средиземное море 2 октября под флагом контр-адмирала А. Е. Беренса вокруг Европы по маршруту: Киль-Христианзанд-Шербур-Кадис-Генуя-Виллафранка—Генуя-Специя-Тулон-Алжир-Лиссабон-Брест-Киль-Ревель-Кронштадт вышла для совершенствования морской выучки, обеспечения отдыха членов императорской фамилии, а также и для демонстрации присутствия в морях и Атлантическом океане военного флага российского флота эскадра кораблей в составе:

- винтовой 72-пушечный корабль «Выборг»;
- гвардейского экипажа 52-пушечный парусный фрегат «Кастор»;
- винтовой 44-пушечный фрегат «Полкан»;
- бриг «Филоктет».

Этот бриг был отправлен в Константинополь в качестве стационара, а остальные корабли оставались в распоряжении отдыхающих, совершали плавания в Ниццу, Геную, Специю и другие порты.

После вступления на престол Александра II французский император Наполеон III начал зондировать почву для налаживания отношений с Россией и для начала пригласил брата императора Константина Николаевича посетить Францию. В марте 1857 г. великий князь Константин Николаевич прибыл во Францию, по железной дороге он приехал в Ниццу, куда из Кронштадта прибыл пароходно-фрегат «Олаф», на котором генерал-адмирал и поднял свой флаг. В сопровождении судов «Выборг», «Полкан», «Кастор» он убыл в город Виллафранку, где заключил соглашение с правителем Сардинского королевства о предоставлении участка земли с постройками для устройства там базы русского флота в Средиземном море и для обустройства виллы для отдыха членов императорской фамилии. Некоторое время корабли эскадры под флагом генерал-адмирала плавали в Средиземном море, вместе с ним проводили время Александра Федоровна и младший брат Михаил Николаевич. Они посетили ряд портов, в том числе Геную-Специю и главную базу французского флота Тулон. Там Константин Николаевич начал ознакомление с кораблями французского флота, судостроительными верфями, разного рода промышленными предприятиями - все для него было открыто и доступно. 18 апреля он уже был в Париже гостем Наполеона III.

5 мая Константин Николаевич прибыл в Англию, где изучал кораблестроение, машиностроение, металлургию, производство вооружения и пр. В первых числах июня он уже был в Петербурге, где со свежими впечатлениями от французского и английского флотов приступил к разработке программ переустройства российской промышленности и судостроения. А эскадра из Средиземного моря ушла в Россию и 7 августа 1857 г. корабли вернулись в Кронштадт.

Примечание: 1. Фрегат «Кастор» с прибытием в Кронштадт был исключен из состава гвардейского экипажа, на один год, а вместо него в состав экипажа был зачислен 74-пушечный линейный корабль «Виллагош». С 1858 года в

состав гвардейского экипажа не зачислялся ни один боевой корабль. Гвардейский экипаж на полных 16 лет превращался в дворцовый. Такое положение продолжалось до тех пор, пока в его состав в 1874 году не был зачислен винтовой фрегат «Светлана».

2. 11 июня 1857 года император Александр II с супругой Марией Александровной и детьми на несколько месяцев отбыли на отдых за границу. На пароходе они прибыли в Киль, через Гамбург, Ганновер, Дармштадт приехали в Вильбад, куда к своим родственникам из средиземноморья вернулась Александра Федоровна. В конце июля император отбыл в Петербург, в августе возглавлял церемонию бракосочетания брата Михаила Николаевича, а в начале сентября через Варшаву-Берлин вернулся в Вильбад. 15 октября напряженный 4-месячный отдых императора завершился в Царском Селе.

3. 13 июня 1857 года Константин Николаевич отправил из Кронштадта в Севастополь для организации морской охраны черноморских берегов России первый отряд в составе винтовых корветов «Рысь», «Зубр», «Удав» под командованием капитана 1 ранга И. Ф. Лихачева. В сентябре второй отряд винтовых корветов «Вебрь», «Волк», «Буйвол» под командованием капитана 1 ранга Винка убыл в Николаев.

4. 19 сентября 1857 года Константин Николаевич для усиления морских сил на Дальнем Востоке отправил из Кронштадта эскадру винтовых судов под командованием капитана 1 ранга Д. Н. Кузнецова в составе:

-винтовых корветов «Воевода», «Новик», «Боярин»;

-винтовых клиперов «Пластун», «Джигит», «Стрелок».

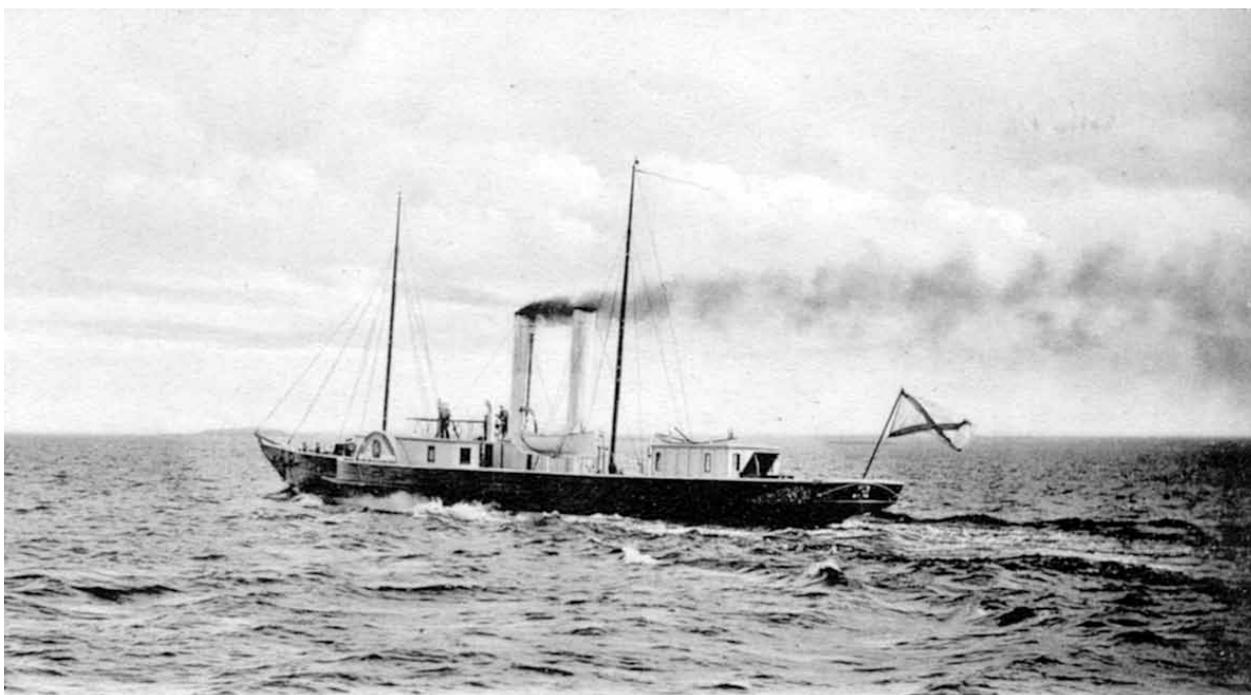
Эскадра обогнула Африку и через год 5 сентября 1858 г. прибыла в Николаевск-на-Амуре.

5. 26 сентября, через неделю после убытия эскадры Кузнецова, на Дальний Восток убыл под командованием флигель-адъютанта капитана 1 ранга И. С. Унковского винтовой фрегат «Аскольд».

6. Все перечисленные выше суда были построены русскими мастерами на российских верфях из отечественных материалов. Винтовой фрегат «Аскольд» был построен в Петербурге в Новом Адмиралтействе, винтовые корветы строились на Охтинской верфи, а винтовые клиперы в Архангельске.

К концу 1856 года количество паровых колесных и винтовых судов экипажа уже значительно возросло. Обязанности матросов на паровых судах существенно отличалась от их предшествующей службы на парусных судах и яхтах. Поэтому в 1857 году в Гвардейском экипаже была сформирована особая машинная рота из команд паровых судов. Ими были пароходы «Ижора», «Константин», «Невка», «Онега», двухтрубный «Петербург», паровые яхты «Александрия» и «Стрельна» (яхта Константина Николаевича), а также паровые катера.





Пароход «Петербург» (1862 г.). Фотооткрытка. Издание Н. Апостоли. 1862-1909 гг. [20]

Примечание: 1. Императорская паровая колесная яхта «Александрия» строилась с 1851 г. по 1852 г. на верфи Джона Карла Море в г. Блекуэлле (Англия) для императора Николая I и его семьи. Яхта вступила в строй паровых судов Гвардейского экипажа 1 июня 1852 года. Она имела малую осадку и была предусмотрена в основном для плавания в мелководных районах Финского залива во время плаваний в Петергоф, а также постоянного дежурства на Петергофском рейде с малыми глубинами против летней императорской резиденции на случай необходимости. Корпус яхты полностью выполнялся из железа. Вместо носовой фигуры яхта имела геральдический щит с гербом Александрии, увенчанным царской короной, двумя крыльями-накладками с рельефными орнаментами из вяза листьев аканта. Подобные же крылья украшали кормовую оконечность судна. Кроме того, на фальшбортах голубого цвета поместили 22 резных золоченых орла. Летом 1853 года «Александрии» были пожалованы изображение звезды ордена Андрея Первозванного в сочетании с английским орденом Подвязки по утвержденному императором рисунку. Яхта имела фок-мачту, грот-мачту и бизань с возможностью установки парусного вооружения. Яхта была отделана с большой роскошью, внутренние помещения украшены золочеными карнизами и пилястрами, полы были устланы коврами, мебель сделана из красного дерева и из карельской березы. Все предметы царских помещений яхты — бронза, столовое серебро, хрусталь и фарфор - имели герб Александрии. Главная энергетическая установка паровая, с двумя паровыми машинами двойного действия общей мощностью в 140 л.с., которые вращали два гребных колеса. Каждая паровая машина двойного действия имела мощность 70 л.с. и работала на одно гребное колесо, расположенное по борту. Применение гребных колес требовало размещения машин выше ватерлинии, что уменьшало доступные полезные объемы, и увеличивало уязвимость машин. Вместе с тем, гребные колеса обеспечивали большую тягу с места, а также позволяли иметь меньшую осадку. Механизм парораспределения может иметь функцию реверса для того, чтобы можно было менять направление вращения маховика машины. Принцип двойного действия повышает скорость работы машины и улучшает плавность хода и вдвое мощнее обычной паровой машины. Яхта имела 1 руль. Вооружение яхты состояло из 3 одноствольных 76-мм салютных пушек. Расчёт орудия включал 2 человека. Зарядание ручное. Водоизмещение 228 т., длина 54,9 м., ширина 6,6 м., осадка 1,22 м., скорость 13,95 узлов.

Яхта «Александрия» - по существу первая паровая императорская яхта - исправно служила четырем императорам: Николаю I, Александру II, Александру III и Николаю II, курсируя главным образом между Санкт-Петербургом, Петергофом и Кронштадтом, иногда, правда, совершая и более длительные плавания. Помимо походов в бассейне Финского залива, на «Александрии» императорская семья совершала плавания по Ладожскому озеру и связанным с ним каналам. Всего с 1852 по 1902 год яхта совершила 326 походов. Николай I ходил на «Александрии» в 1852—1854 годах только в Петергоф либо Кронштадт, где с ее борта проводил высочайшие смотры и наблюдал за маневрами балтийского флота проводил учения эскадр Балтийского флота или отдельных кораблей. Очень много плавал на «Александрии» Александр II. Неоднократно «Александрия» предоставлялась в

распоряжение глав иностранных держав, посещавших Россию: в 1868 году - королевы Дании, в 1872 и 1876 годах - короля Греции, в 1873 году - персидского шаха и в 1876 году - императора Бразилии.

На долю яхты «Александрия» выпала и траурная церемония перемещения из Кронштадта к Петропавловской крепости 25 мая 1865 года гроба с телом умершего 12 апреля в Ницце наследника-цесаревича Николая Александровича, доставленного из Франции на борту винтового фрегата «Александр Невский».

2. Яхта генерал-адмирала «Стрельна» построена в 1857 г. на верфи Дичборна в г. Блекуэлле (Англия) для великого князя Константина Николаевича. Корпус яхты был железным. Судно несло фок-мачту и бизань с возможностью установки парусного вооружения, а так же две высокие дымовые трубы. Яхта была отделана с большой роскошью, внутренние помещения имели комфортабельную обстановку, полы были устланы коврами, мебель сделана из красного дерева. Главная энергетическая установка паровая, с одной паровой машиной мощностью в 70 л.с., которая вращала два гребных колеса. Яхта имела 1 руль. Вооружение яхты состояло из 1 одноствольной 76-мм салютной пушки. Расчёт орудия включал 2 человека. Зарядание ручное. Водоизмещение 159 т., длина 47,2 м., ширина 4,9 м., осадка 1,42 м., скорость 10 узлов. Яхта «Стрельна» совершала плавания в бассейне Финского залива. Великий князь Константин Николаевич часто ходил на «Стрельне» в Кронштадт и Ревель. Она в течение 35 лет, до 1892 года, состояла в Гвардейском экипаже и служила генерал-адмиралу для его плаваний.

Занимаясь после возвращения из Англии разработкой программы судостроения, Константин Николаевич с горечью писал своему другу наместнику на Кавказе фельдмаршалу А. И. Барятинскому: «Я теперь ничто иное как генерал-адмирал без флота и который только-что видел своими глазами гигантские флоты и морские способы вчерашних врагов наших. Мне предоставлено доверие Государя создать России флот, ибо нет у нас флота...». (Из письма великого князя Константина Николаевича кн. А. И. Барятинскому. 1957 г. Русский Архив, 1888, № 1 –авт.).

А вот как он, после посещения Англии, оценивал состояние российской промышленности: «Совершенная неподготовленность наших казенных адмиралтейств и заводов к столь сложным работам, недостаток механических средств, весьма ограниченное число хороших мастеровых, недостаток опытности инженеров–строителей и механиков в совершенно новом деле, требовавшем иных материалов и иной работы, чем постройка парусных судов, наконец, неимение частных судостроительных и механических заводов, которые могли бы явиться на помощь правительству в этом трудном деле». [48].

И ещё: «Нам следует думать не о создании вдруг большого числа судов, на что мы решительно не имеем средств, но о том, чтобы непрерывными плаваниями небольшого числа хороших судов приготовить целое поколение будущих опытных и страстных моряков». (Из письма великого князя Константина Николаевича кн. А. И. Барятинскому. 1957 г. Русский Архив, 1888, № 1 –авт.).

1 декабря 1857 г. новая судостроительная программа, рассчитанная на 20 лет, была принята. Согласно этой программе Россия должна была стать третьей морской державой после Англии и Франции. Для Балтийского флота был определен следующий штат кораблей и судов:

- 18 винтовых линейных кораблей;
- 12 винтовых фрегатов;
- 14 винтовых корветов;
- более сотни винтовых канонерских лодок для обороны побережья и ряд других.

Небольшое количество судов планировалось построить для Сибирской флотилии и совсем незначительное количество судов для Черного моря в рамках условий Парижского договора.

При этом подчеркивалось, что все корабли и суда должны быть построены на российских верфях из отечественных материалов и с использованием механизмов, произведенных на российских заводах. (Всеподданнейший отчет по морскому ведомству за 1855-1880 гг. - авт.).

Примечание: 1. Строительство нового флота на первое место ставило вопрос формирования и подготовки кадров личного состава. Флоту нужна была большая практическая школа, которая могла быть создана лишь постоянным пребыванием в море, дальними и продолжительными плаваниями. Как указывал генерал-адмирал «...сделаться истинным моряком и полюбить море, плавая только в тесных пределах Балтийского моря, совершенно невозможно. Только постоянное пребывание офицеров в течение двух–трех лет в дальнем плавании...придает им неоценимые для морской службы свойства...». [48].

И было решено возобновить давно прекращенные кругосветные и дальние плавания в Тихий и Атлантический океаны с целью пропустить через них возможно большее количество личного состава. Начаты в 1857 г. эти

дальние «вояжи» систематически продолжались до 1880 г., причем число находившихся в плавании судов только в одном Тихом океане доходило до десяти, а иногда и больше. Военный флаг российского флота развевался практически во всех морях и океанах. Россия везде демонстрировала свое военно-морское присутствие. За двадцатилетний период общее число личного состава, получившего практику в дальних заграничных плаваниях, достигло около четырех тысяч офицеров и 80 тысяч нижних чинов, из которых значительная часть в таких плаваниях бывала по два-три раза. Плавания эти обычно продолжались по два-три года и являлись прекрасной школой для подготовки опытных командирских и матросских кадров. Многие из этих плаваний послужили темой для замечательных морских рассказов писателя-мариниста К. М. Станюковича, что было очень важно для пропаганды флота, повышения его авторитета, воспитания личного состава и привлечения на морскую службу новых людей. [48].

2. Преобразования на флоте коснулись буквально всех сторон службы и жизни моряков. В частности можно отметить следующие:

–срок службы нижних чинов был сокращен с 25 лет до 7 лет;

–установлены пенсии нижним чинам, получившим на службе увечья, а также пенсии семьям погибших;

–при увольнении в запас нижние чины могли получить в девятнадцати губерниях участки земли для поселения и деньги для обзаведения хозяйством;

–повышено денежное довольствие нижних чинов, улучшено продовольственное обеспечение, обмундирование и обувь, медицинское обслуживание и бытовое обустройство;

–организовано обучение нижних чинов грамоте, в результате чего к 1880 году грамотность на флоте поднялась с 25% до 50%;

–для нижних чинов учреждена служба сверх срока после окончания обязательной, и многие оставались добровольно служить на второй-третий сроки и более;

–офицерскому составу увеличено денежное содержание в два-три раза, пенсия с окончанием службы увеличилась в два раза после учреждения эмеритальной кассы;

–и многие другие.

3. Моряки были признательны генерал-адмиралу за то, что он проявил о них заботу, облегчил и улучшил службу. Она стала более человечной, более привлекательной. К сожалению, генерал-адмирал слишком много времени уделял и различным второстепенным вопросам, мелочным делам в ущерб главному. В частности, в течение 1855 г. буквально постоянно шли изменения предметов формы одежды: несколько раз менялись угловые нашивки на рукавах, петлицы, фурнитура и т.д. И подобная работа проводилась практически весь период правления. Ежегодно генерал-адмирал издавал за подписью «Генерал-адмирал Константин» более тысячи приказов по Морскому ведомству и многие из них касались разных мелочей. Следует подчеркнуть, что 1874 г. стал в определенной степени переломным. В этот год 19 августа был издан приказ, вводивший в действие «Положение о довольствии команд Морского ведомства по части обмундирования и амуниции», прекративший вакханалию в форме одежды и положивший начало современному морскому мундиру. Но и после этого мундир оставался «темно-зеленым», и только в начале следующего века постепенно был преобразован в «черный». [48].

В июне 1858 года государь в сопровождении герцога Фредерика-Карла-Александра Вюртембергского, мужа Ольги Николаевны – своей младшей сестры, совершил поездку в Поморский край, в те места, где 30 лет назад было закончено строительство Северо-Двинского канала, соединившего бассейны рек Северной Двины и Волги. Руководителем строительства был находящийся на русской службе отец герцога, поэтому канал и получил наименование «Канал Герцога Вюртембергского». Сухим путем они проехали Тихвин, Вологду, от Холмогор на пароходе «Подвиг» прибыли в Архангельск, где их с императорским салютом в 31 залп ожидала торжественная встреча моряков, войск гарнизона и населения города. Встречал императора и производил доклад о состоянии дел Главный командир Архангельского порта и военный губернатор Архангельска известный мореплаватель контр-адмирал Богдан Александрович Глазенап. В числе встречающих были капитан порта Архангельск капитан 1 ранга А. П. Кулагин, военный комендант генерал-майор И.В. Соловьев, представители местных властей и многие другие. Император осмотрел Адмиралтейство, затем на военном пароходе «Гремящий» по Белому морю прибыл на Соловецкие острова, где осмотрел монастырь. Вернувшись в Архангельск, он снова сухим путем переехал на Онежское озеро к пристани Черные пески, откуда на пароходе «Ильмень» прибыл в Петрозаводск. По реке Свирь и Ладожскому озеру он прибыл в Лодейное Поле. Там Александра II встречала государыня императрица со всей августейшей семьей. Они прибыли из Петербурга на Гвардейского экипажа паровой яхте «Александрия» в сопровождении паровой яхты «Стрельна». Посетив Валаамский и Коневецкий монастыри на островах Ладожского озера, императорская семья по Неве вернулась в Петербург. [4].

24 июля 1858 года из Кронштадта на Дальний Восток под командованием капитана 1 ранга А. А. Попова через Рио-де-Жанейро вокруг Африки вышел отряд в составе:

- винтовой корвет «Рында»;
- винтовой корвет «Гридень»;
- парусный клипер «Опричник».

А 5 августа 1858 года из Кронштадта в Средиземное море под командованием контр-адмирала К. И. Истомина вышла эскадра кораблей:

- винтовой 84-пушечный корабль «Ретвизан»;
- винтовой фрегат «Громобой»;
- винтовой корвет «Баян» - стационар в Афинах;
- винтовой корвет «Медведь» - стационар в Константинополе;
- пароходо - фрегат «Рюрик».

Для демонстрации своего плавания эскадра следовала с посещением портов по маршруту движения: Ревель-Брест-Кадис-Виллафранка-Генуя-Тулон-Палермо-Ла-Валетта-Мессина-Пирей-Бейрут-о. Хиос-о. Родос-Смирна-Мессина-Кадис-Шербур-Портсмут-Киль - Кронштадт. [53].

8 октября 1858 года Константин Николаевич вместе с женой и 9-летним сыном на пароходе «Гремящий» вышел из Кронштадта в Киль, откуда сухим путем 23 ноября прибыл в Геную, где находились корабли эскадры. Он поднял свой флаг на «Ретвизане», корабли перешли в Виллафранку, где в течение недели Константин Николаевич осматривал территорию и постройки, разрабатывая примерный план обустройства места базирования. Позже Константин Николаевич перенес свой флаг на винтовой фрегат «Громобой». Новый 1859 год встречали в Палермо, затем перешли в Мессину, почти весь апрель простояли в Пирее, в конце апреля прибыли в Бейрут, откуда 28 апреля перешли в Яффу. 30 апреля Константин Николаевич с семьей, сопровождающими лицами, офицерами кораблей прибыли в Иерусалим, разместились там и в течение недели посещали Святые места. В Иерусалиме был приобретен участок земли, где впоследствии был построен православный храм, консульство, а позже и часовня императора Александра II после его смерти. Так было положено начало русскому паломничеству на Святую землю. [48].

После открытия Суэцкого канала в 1869 году стало правилом кораблям, совершающим плавание на Дальний Восток или возвращающимся обратно, по возможности совершать заходы в Яффу для посещения моряками Святых мест. Об этом в своих воспоминаниях красочно рассказал будущий командир крейсера «Варяг» В. Ф. Руднев, который в 1883 г. на крейсере «Африка» возвращался из кругосветного плавания в Кронштадт.

11 мая эскадра вышла из Яффы и продолжила плавание, посетили места славных побед в Хиосском и Чесменском сражениях и 25 мая прибыли в Стамбул, откуда Константин Николаевич с семьей на пароходе «Таврида» убыл в Николаев и 12 июня вернулся в Петербург. Средиземноморская эскадра начала движение в Кронштадт, куда и вернулась 21 августа 1859 года, проведя в плавании целый год.

Но, пожалуй, самое большое впечатление на европейских моряков произвел переход из Севастополя в Кронштадт без артиллерии под парусами самых крупных парусных кораблей российского флота «Синоп» и «Цесаревич», по условиям Парижского договора эти корабли нельзя было использовать на Черном море. Длина их корпусов достигала до 74 метров, что больше на 10 метров других деревянных парусных гигантов. Они вместе вышли из Севастополя 2 декабря 1858 года, но по причине зимних погодных условий им пришлось следовать самостоятельно. «Синоп» посетил по маршруту порты Мессина, Тулон, в Атлантическом океане попал в жестокий шторм, укрылся от непогоды в Лиссабоне, затем проследовал дальше, зашел в Портсмут и 28 июня 1859 года торжественно был встречен в Кронштадте. «Цесаревич» по пути посетил Ла-Валетту на Мальте, Кадис, Шербур и 8 июля прибыл в Кронштадт. 11 июля оба корабля были представлены на Кронштадтском рейде на высочайшем смотре, их посетил император Александр II. В 1860 г. на кораблях установили

паровые машины, перевели в класс винтовых кораблей и использовали на Балтийском море. [48].

С течением времени плавание высочайших особ стали более продолжительными, надежность паровых судов и независимость их от ветра позволили плавать дальше и дольше, поэтому возникла необходимость в постройке более крупных, комфортабельных мореходных паровых императорских яхт. При этом для изучения зарубежного кораблестроения часть судов и механизмов заказывали за границей. В июле 1857 года в городе Бордо во Франции была заложена большая паровая колесная яхта, получившая название «Александра», и винтовой фрегат «Светлана». Суда строилась под наблюдением адъютанта Константина Николаевича капитана 1 ранга П. Ю. Лисянского. В следующем году фрегат «Светлана» под командованием Лисянского и яхта «Александра», переименованная в «Штандарт», под командованием капитана 2 ранга И. П. Панафидина прибыли в Кронштадт. [4].



А. К. Бегров. (1841–1914). Винтовой фрегат «Светлана» [20]

Примечание: 1. Винтовой фрегат «Светлана» был заложен 1 октября 1856 году на верфи Колло и К° в Бордо во Франции. Спущен на воду 3 мая 1858 года и вступил в строй 2 октября 1858 года. Прибыл в Кронштадт в 1859 г. Совершил кругосветное плавание в 1860-1862 гг. Водоизмещение - 3188 т. Размеры: длина: 77,6 м., ширина 14,6 м., осадка 6,6. Вооружение: 2 x 196/15, 26 x 196/13 бомбических, 22×173 мм. Экипаж: 24 офицера и 414 матросов. Бронирования нет. Двигатель: одна горизонтальная паровая машина прямого расширения Шнейдер/Крезю мощностью 1110 л.с., котлов 6, винт 1, скорость 10,5 узлов. Запас топлива 212 т. Дальность плавания 2000 миль. Прошел капитальный ремонт с тимберовкой на Кронштадском паровом заводе в 1868-1870 годах. Перевооружен на 10 – 203 мм нарезных орудия. Исключен из списков флота 15 февраля 1892 года.

2. В 1861 году после дополнительного обустройства яхта-пароход «Александра», уже под именем «Штандарт», вошла в состав императорских яхт Гвардейского экипажа. Ранее, при Петре Великом, имя «Штандарт», как символ выхода России на Балтийское море навсегда, носил первый 28-пушечный фрегат Балтийского флота, который был построен в 1703 году (в год основания Санкт-Петербурга) на Олонецкой верфи на реке Свирь. Новая яхта «Штандарт» отличалась не только хорошими мореходными качествами, но и роскошью отделки, уютом и комфортом, лучшим бытовым обустройством ее высокопоставленных пассажиров. Это позволило высоким особам совершать круизные плавания, посещать другие страны, принимать на борту

высоких гостей. Все последующие 31 год службы, до 1892 года, «Штандарт» с командой экипажа ежегодно использовался для летнего морского отдыха августейших особ и их гостей, великих князей в финских ихерах, с заходами в Фридрихсхам (ныне Хамина), Гельсингфорс, Або, плаваний по Балтийскому морю с визитами в другие страны.



Большая паровая колесная яхта-пароход «Александра». Модель. [13]



Закладная доска паровой колесной яхты-парохода «Александра». [13]



А.К. Беггров. Императорская яхта «Штандарт» (1858-1879). [20]

29 июня 1859 года, в день открытия памятника императору Николаю I, на Неве была выстроена эскадра императорских яхт из 40 судов. На этом параде были все парусные и паровые яхты, а также канонерские винтовые лодки. Эскадра под руководством командира Гвардейского экипажа контр-адмирала Н. А. Аркаса стояла в три линии напротив памятника Петру I от Дворцового до Николаевского моста (ныне Благовещенский мост). После проведения церемонии открытия памятника, прохождения по площади у памятника гвардейских частей, император Александр II принимал морской парад, завершившийся императорским артиллерийским салютом из пушек яхт и судов эскадры и Петропавловской крепости. После завершения торжеств государь со свитой, гостями, командованием Гвардейского экипажа проследовал на яхте «Александрия» в Петергоф. [4].

Примечание: 1. Конечно, подобные парадные представления императорских яхт в столице, смотри на Кронштадтском рейде имели важное значение, но моряки Балтийского флота свои представления производили за пределами России, в водах своих бывших противников и именно для своих бывших противников, на своих боевых кораблях, демонстрируя свое, не утраченное морское и боевое мастерство, уважая и соблюдая славные традиции своего флота.

В этом отношении следует отметить плавание эскадры кораблей под командованием контр – адмирала Ф. Д. Эрзмана. 13 августа 1859 г. в очередной раз из Кронштадта в Средиземное море вышла эскадра кораблей:

- винтовой 84-пушечный корабль «Гангут»;*
- винтовой фрегат «Илья Муромец»;*
- винтовой фрегат «Светлана»;*
- винтовой корвет «Медведь»;*
- пароходо-фрегат «Олаф».*

Пароходо-фрегат «Олаф» предназначался для плаваний вдовствующей императрицы Александры Федоровны.

Эскадра следовала по маршруту с посещением портов Киль-Христиансанд-Портсмут-Брест-Ферроль-Тулон-Виллафранка-Палермо-Мессина-Ла-Валетта-Марсель-Неаполь-Кадис-Шербур-Киль-Кронштадт. Как видно из маршрута плавания, корабли посещали и Виллафранку, и Палермо (вилла Оливуца), и Неаполь (вилла Чевита-Веккия), в тех местах плавала и проживала российская вдовствующая императрица Александра Федоровна. В ее адрес в придворных кругах высказывались нарекания в значительных финансовых тратах. 5 сентября 1860 г. эскадра вернулась в Кронштадт. Вернулась в Россию в Царское Село и Александра Федоровна, а 20 октября она ушла из жизни. Как можно измерить то влияние, которое оказывала она - жена императора Николая I, вдовствующая императрица Александра Федоровна на возвышение рейтинга России после такой неудачной войны?

2. А теперь еще об одной важной истории из плавания этой эскадры. В составе эскадры состоял винтовой 84-пушечный корабль «Гангут». Этот корабль был построен в 1825 году в Санкт-Петербургском Главном адмиралтействе корабельным мастером И. В. Курепановым как 84-пушечный парусный линейный корабль. В 1827

году он был включен в состав средиземноморской эскадры адмирала Д. Н. Сенявина. На Кронштадтском рейде корабль посетил провожавший эскадру в поход император Николай I. Корабли по соглашению с Англией прибыли в Портсмут, откуда в составе эскадры контр-адмирала Л. П. Гейдена убыли в Средиземное море. 8 октября «Гангут» вместе с другими русскими кораблями участвовал в Наваринском сражении, потопил и повредил несколько турецких кораблей, сам получил серьезные повреждения и потери в личном составе. 27 октября корабль прибыл для ремонта в бухту Ла-Валетта на острове Мальта. 23 марта 1828 г. «Гангут» участвовал там в торжественной церемонии подъема кормового Георгиевского флага на линейном корабле «Азов». В том же году корабль вернулся в Кронштадт. Последующие 20 лет он нес службу в составе Балтийского флота, участвовал в ряде военных кампаний, в 1856 году был переоборудован в винтовой и через 30 лет вновь прибыл в Средиземное море, посетил бухту Ла-Валетта, вновь вернулся в Кронштадт и только в 1871 году, прослужив 46 лет, был выведен из состава флота.

Наряду с паровыми яхтами и катерами в составе Гвардейского экипажа продолжали оставаться и парусные яхты. Одной из них была яхта «Королева Виктория» – самая крупная, подаренная императору Николаю I в 1846 году во время его визита в Англию на линейном корабле «Ингерманланд». В Портсмуте император стал свидетелем парусных гонок английских спортивных яхт, и это произвело на него благоприятное впечатление.

Примечание: 1. В эти годы при императоре Александре II вспомнили, что еще царь Петр I в 1718 г. учредил в Санкт-Петербурге сообщество для обучения и развития привязанности и даже любви у жителей столицы к мореплаванию, которое впоследствии было названо яхт-клубом. Это был первый в мире яхт-клуб. Царь стремился приучить жителей столицы к плаванию, по этой причине он и не стремился строить мосты через реки. Был создан так называемый Невский флот. Царь учредил специальную верфь для постройки речных судов и многим лицам раздавал суда бесплатно. В хорошую погоду на Неве под руководством царя проводились красочные плавания большого количества речных судов, которыми управляли сановные люди. Но после смерти Петра I Невский флот распался, плавания и праздники на воде прекратились.

2. И вот в 1848 г. в столице вновь был учрежден первый яхт-клуб, который получил название «Императорский морской яхт-клуб». Он размещался на Большой Морской улице, яхты клуба или личные яхты стояли у причала на Неве. В 1860 г. был учрежден второй яхт-клуб, названный «Императорский речной яхт-клуб», размещался он на Крестовском острове. Позже был организован Невский яхт-клуб в Галерной гавани, а затем и другие: Парусный клуб, Шуваловский парусный кружок, Студенческий яхт-клуб, Петроградский морской яхт-клуб.

3. В конце XIX в. увлечение водным спортом в России приобрело массовые масштабы. В приморских городах, на реках и озерах организовывались десятки яхт-клубов. Для них учреждались специальные флаги, знаки различия. Каждый яхт-клуб имел специальные предметы мундира, отличные от других.

Значительное число яхт было приписано к Гвардейскому Экипажу и составляло целую эскадру императорских яхт. Это были особые суда. Команды их составляли офицеры и нижние чины Гвардейского экипажа. Яхты строились, как правило, за границей из лучших материалов и лучшими мастерами, выгодно отличались от других своей изящной архитектурой, стремительными обводами корпуса. Их украшали великолепным декором, яркими эмблемами, окрашивали лучшими лакокрасочными материалами. Для отделки использовались: ценные породы дерева, кожа, бархат, шелк, парча, зеркала, бронза, хрусталь, позолота. В помещениях яхт создавалось особое изящество, комфорт и уют. Они предназначались для морских прогулок по Финскому заливу, шхерам с целью отдыха и развлечений членов императорской фамилии и высочайших особ. Они же зачастую выполняли и главную официальную роль: использовались в частных визитах высоких особ в другие государства и прием у себя подобных лиц, то есть круг использования яхт был чрезвычайно широк.

Сначала яхты строились для великих князей, службу которых российскому государству связывали, как правило, с морем. Так, за период с 1848 по 1862 год были построены две парусные яхты в Англии: первая – «Волна» для Константина Николаевича в 1848 году, а вторая – «Никса» в 1852 году, для 9-летнего наследника престола великого князя Николая Александровича («Никса» - детское семейное прозвище Николая Александровича). В 1860 году в Финляндии для 10-летнего великого князя Алексея Александровича (будущего и последнего российского генерал-адмирала) была построена яхта «Забава», которая создавалась как гоночная яхта-шхуна. Помимо традиционных плаваний по Финскому заливу, парусные яхты совершали и дальние плавания.

Так, в летнее время 1861-1863 гг. отряд судов под брейд-вымпелом контр-адмирала К. Н. Посьета в составе яхт «Забава», «Волна», «Никса», «Королева Виктория» и парохода «Онега» с великими князьями Александром Александровичем, Николаем Константиновичем и другими, плавали в Финском и Ботническом заливах. А в следующем году отряд судов под флагом контр-адмирала К. Н. Посьета в составе винтового фрегата «Светлана», клиперов «Изумруд», «Яхонт» и парусных яхт с великими князьями и сопровождающими их лицами плывал в Балтийском море с заходами в порты Ревель, Рига, Стокгольм, Карлскруна, Любек и другие. [4].



Н. Путьтин. Яхты «Королева Виктория», «Славянка», «Забава». [13]

Большинство императорских яхт обладали хорошими мореходными качествами и зачастую, попадая в свежую погоду, преодолевали волнение моря с плавной качкой, что было благоприятно для пассажиров. Один из таких моментов для «Штандарта» запечатлен художником А.П. Боголюбовым на картине.



А.П. Боголюбов. «Штандарт». Императорская паровая яхта. 1858. [13]

Сохранилась также фотография офицеров и матросов Гвардейского экипажа на палубе яхты «Штандарт», сделанная в 1870-х годах.



На палубе яхты «Штандарт». Фотография 1870-х годов. [13]

10 февраля 1860 года император Александр II своим Указом пожаловал Гвардейскому экипажу Андреевскую ленту на Георгиевское знамя. Эта награда была вручена экипажу в день его 50-летия 16 февраля 1860 года. Вручение Андреевской ленты было проведено с учетом, что со времени образования гребцкой и яхтенной команды, вошедшей в состав Гвардейского экипажа, прошло уже 150 лет. Такую высокую награду вручали всем полкам российской армии,

существующим 100 и более лет. В этом же Указе государь повелел перенести экипажный праздник с 9 мая на 6 декабря (день покровителя всех моряков – святителя Николая Чудотворца). [4, 10].

16 февраля 1860 года Гвардейский экипаж в 13 часов был построен во внутреннем дворе на церковный парад развернутым фронтом. На левом фланге находилось более 200 старослужащих нижних чинов, среди которых были и старики – участники сражения при Кульме в 1813 году.

На праздник были приглашены все адмиралы, генералы и офицеры, прежде служившие в экипаже. Командование парадом принял на себя августейший шеф экипажа великий князь Константин Николаевич. Великий князь Александр Александрович (будущий император Александр III) командовал первым взводом, а великие князья Алексей Александрович и Николай Константинович находились в его рядах.

После благодарственного молебна государь император привязал собственноручно пожалованную экипажу Андреевскую ленту. На лицевой стороне ленты были золотом вышиты надписи: «Гвардейского экипажа»; на двух внутренних – «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме»; на тыльной стороне – «1710 года команды Придворных гребцов и яхт», а на банте год пожалования ленты «1860». [4, 10].



Лента юбилейная Андреевская к знамени Гвардейского экипажа, пожалованная в 1860 году. [20]

Затем Гвардейский экипаж прошел дважды церемониальным маршем перед присутствующими и гостями, за что удостоился благодарности его величества. После парада в казармах состоялся обед нижних чинов вместе со старослужащими и их семьями. Их высочества почтили своим присутствием обед в каждой роте, и пили за здоровье нижних чинов

экипажа. В тот же день в Мраморном дворце августейшего шефа экипажа Константина Николаевича состоялся обед для всех офицеров экипажа. Император Александр II присутствовал на этом обеде. [4, 10].



Портрет Великого князя Константина Николаевича. [13]

С 1855 по 1860 годы при Императоре Александре II существенно изменилась и форма одежды Гвардейского экипажа.



Штаб-офицер (в строевой парадной форме) Обер-офицер
строевой роты (в строевой парадной форме)
Унтер-офицер (в пальто) Матрос (в судовой форме).
1855.

Штаб-офицер (в строевой парадной форме). Обер-офицер нестроевой роты (в строевой парадной форме). Унтер-офицер (в пальто). Матрос (в судовой форме). 1855 г. Акварель. [19]



Фельдфебель (в летней форме), матрос (в походной форме). 1858-1862 гг. Акварель. [19]

Примечание: Рисунки и описание формы одежды Гвардейского экипажа на период 1885-1881 гг., созданные А.И. Кузнецовым, приведены в приложении № 2 (с табл. 4-1-1 по 4-1-8 для офицеров и с табл. 4-2-1 по 4-2-8 - для нижних чинов).

После окончания войны с Наполеоном на Венском конгрессе в 1815 году был произведен четвертый раздел Польши между Россией, Австрией и Пруссией. Россия получила 4\5 территории наполеоновского герцогства Варшавского под именем царства Польского. Польша как государство прекратила свое существование. Это и было впоследствии причиной массовых выступлений, манифестаций, мятежей и восстаний поляков за свое объединение и национальную независимость. С началом реформ императора Александра II, которые коснулись и поляков, надежды их, раздуваемые зарубежной эмиграцией, усилились. Бывшие вожаки восстания 1831-1832 гг. получили амнистию, вернулись из сибирской ссылки в Польшу и стали подстрекателями выступлений. В Варшаве начались политические демонстрации, вскоре они приобрели масштабы революции, которую возглавил так называемый «Центральный комитет», объявивший себя в начале января 1863 г. временным народным правительством. Взрыв восстания произошел 10 января, когда это правительство призвало народ к оружию. В Варшавском военном округе было около 90 тысяч солдат русской армии, чего для подавления восстания было явно недостаточно. [4].

Для наведения «порядка» на польских территориях генерал-адмирал Константин Николаевич был назначен наместником в царство Польское. Для подавления восстания началось накопление войск. К этому полицейскому делу был подключен и Морской Гвардейский экипаж. Об этих событиях пишется в [4] так:

«В ночь с 4 на 5 февраля 4-я рота Гвардейского экипажа получила приказ об отправке. На сборы было отведено одни сутки. 8 февраля 4-я рота под командованием капитан-лейтенанта К.В. Небольсина в составе 5 офицеров, 20 унтер-офицеров и 165 нижних чинов поездом по железной дороге прибыла в Варшаву и была представлена Наместнику великому князю Константину Николаевичу. Так как в Варшаве и на реке Висла никаких военных судов не было, то генерал-адмирал поставил гвардейским морякам задачу сформировать флотилию для установления на реке после схода льда военно-полицейского и таможенного надзора, как под Варшавой, так и на всей судоходной части.

Организовать же флотилию предстояло морякам из ограниченного количества буквально подручных плавучих средств: двух металлических канонерских лодок с одной пушкой каждая, четырех металлических и восьми деревянных шлюпок. Причем, все эти суда должны были нести службу на 14-ти верстах по длине реки, на 6-ти её участках. Судов для выполнения поставленных задач явно не хватало. 26 февраля из Петербурга по железной дороге для флотилии прислали четыре 12-весельных катера. На каждом из них были установлены по однофунтовой пушке и по два ракетных станка.

Это позволило уже с 15 марта установить на Висле строгий военно-полицейский и таможенный контроль. На реке были устроены две брандвахты: первая в Беляках ниже Варшавы, вторая в Чернякове – по течению выше. На этих постах несли службу 44 матроса экипажа, которые досматривали каждую польскую лодку для предотвращения контрабанды, доставки в Варшаву оружия и других противозаконных действий.

В это же время был закуплен в Эльбинге пригодный для плавания по реке пароход, который прибыл в Варшаву 17 апреля и получил название «Висла». Дополнительно из Петербурга в разобранном виде прислали с Ижорского завода пароход «Нарова», а с Балтийского пароход «Буг», которые затем собрали в Варшаве и спустили на реку. Так что к сентябрю 1863 года экипаж имел уже довольно значительную флотилию и оказал существенную помощь войскам по усмирению мятежа. Кроме выше указанных задач флотилии, эта помощь состояла в перевозке военных грузов и войсковых команд для Ново-Георгиевской крепости, в Воцлавск, охране плавучего моста в Варшаве, а также сооружении двух переправ для войск.

Служба гвардейских моряков на флотилии не была легкой, поскольку местные жители враждебно относились к русским, нападали на места базирования судов флотилии, вступали с моряками в постоянные вооруженные стычки. Более того, часть судов флотилии участвовала в 6-ти сухопутных экспедициях войск против мятежников, обстреливая их с реки из пушек и ракетами и участвуя в кровопролитных боях на берегу.

14 октября на смену 4-й роте экипажа прибыла из Петербурга 3-я рота, которая заняла все военные и таможенные посты и заменила команды гвардейских моряков на судах временной Вислинской флотилии. К этому времени в состав флотилии входили: 3 железных парохода, 2 канонерские лодки, 4 катера, 6 шлюпок и одна баржа. На вооружении судов состояло 12 пушек и 8 ракетных станков. С 16 октября 3-я рота приступила к исполнению своих обязанностей.

18 декабря Висла замерзла и кампания прекратилась, суда были заблаговременно поставлены в Варшаве на прикол. Но гвардейские моряки по-прежнему выполняли свои функции на реке по поддержанию военно-полицейского и таможенного контроля, но теперь уже в качестве сухопутного подразделения. Кроме того, они ремонтировали свои суда и плавучие средства для кампании следующего года. В конце февраля 1864 г. лед сошел, суда флотилии были расставлены по своим местам и моряки-гвардейцы приступили к исполнению своих обязанностей по морской части.

26 ноября 1864 года после усмирения Польского восстания 3-я рота экипажа вернулась в Петербург». [4].

Участие российского флота в связи с событиями в Польше действиями гвардейского экипажа на польской территории не ограничилось. Польское восстание скоро привлекло к себе внимание общеевропейской политики и дало повод Англии, Франции и Австрии к попытке вмешательства в «польский вопрос». Россия оказалась перед риском столкновения с той же коалицией держав, что и в Крымскую войну, и начала военные приготовления: армия была приведена на военное положение, усиливалась оборона Кронштадта и Севастополя.

Для действий на морских коммуникациях Англии, как главного морского противника России в Атлантическом и Тихом океанах, в порты Северо-Американских Соединенных Штатов для временного базирования были скрытно направлены две эскадры винтовых кораблей. Предварительно в Нью-Йорк был направлен специальный офицер для организации базирования кораблей и снабжения их углем, водой, продовольствием и согласования вопросов ремонта при возникновении необходимости.

В Нью-Йорке в сентябре 1863 года сосредоточилась эскадра кораблей из Балтийского и Средиземного морей под командованием контр-адмирала С. С. Лесовского в составе [48]:

- фрегат «Александр Невский» - командир капитан 1 ранга М. Я. Федоровский;
- фрегат «Пересвет» - командир капитан-лейтенант Н. В. Копытов;
- фрегат «Ослябя» - командир капитан 1 ранга И. И. Бутаков;
- корвет «Варяг» - командир капитан-лейтенант О. К. Кремер;
- корвет «Витязь» - командир капитан-лейтенант П. А. Лунд;
- клипер «Алмаз» - командир капитан-лейтенант П. А. Зеленой.

В Сан-Франциско в октябре 1863 года сосредоточилась эскадра кораблей Дальнего Востока под командованием контр-адмирала А.А. Попова в составе:

- корвет «Богатырь» - командир капитан 2 ранга П. А. Чебышев;
- корвет «Калевала» - командир капитан-лейтенант Ф. Н. Желтухин;
- корвет «Рында» - командир лейтенант В. Г. Басаргин;
- корвет «Новик» - командир капитан-лейтенант Г. К. Скрыплев;
- клипер «Абрек» - командир капитан 1 ранга К. П. Пилкин;
- клипер «Гайдамак» - командир капитан-лейтенант А. А. Пещуров.

России удалось дипломатическим путем и демонстрацией военной силы наладить отношения между государствами и избежать военного столкновения. В следующем году корабли эскадры вышли из портов САСШ к назначенным морским театрам дальнейших плаваний или местам базирования.

Как впоследствии оказалось ни одно государство из-за «польского вопроса» и не собиралось воевать.

Эта операция русского флота в истории получила название «Первой американской экспедиции русского флота». Эта экспедиция наглядно продемонстрировала значение морской силы в момент осложнения политической обстановки. Она положила начало дружественным отношениям России и САСШ, русского и американского народов. [48].

Примечание: 1. Из числа кораблей – участников «Первой американской экспедиции русского флота» большой интерес представляет плавание фрегата «Александр Невский». После завершения экспедиции «Александр Невский» совершил плавание в Гавану, откуда вернулся в Нью-Йорк и стал на ремонт машин и докование. 14 июля 1864 г. фрегат вышел из Нью-Йорка для несения службы в Средиземное море. 12 апреля 1865 г. в Ницце умер находившийся там на лечении наследник-цесаревич Николай Александрович-сын императора Александра II. Гроб с умершим был помещен на фрегат «Александр Невский», который в сопровождении траурного эскорта в составе фрегата «Оле», корвета «Витязь» и клипера «Алмаз» 21 мая доставил его в Кронштадт. Корабли в знак траура следовали по возможности в кильватерном строю со скрещенными реями. В Кронштадте гроб был перенесен на императорскую яхту «Александра» и доставлен к Петропавловской крепости для похорон.

Фрегат «Александр Невский» стал в Кронштадте на длительный ремонт, переоборудование, замену артиллерии и только через два года, 1 июня 1867 года под командованием капитана 1 ранга О. К. Кремера вышел в очередное плавание в Атлантическом океане, посетил Канарские острова, острова Зеленого мыса и в следующем 1868 году зашел в Тулон. Там он получил указание после докования следовать в Черное море в Потти.

8 мая этого года великий князь Алексей Александрович по решению императора в сопровождении контр-адмирала К. Н. Посыета по железной дороге выехал из Петербурга. В Твери он перешел на пароход и по Волге отправился в Астрахань-Баку, откуда через Кавказ в июне прибыл в Потти, где уже стоял в ожидании фрегат «Александр Невский». На фрегате он совершил плавание по портам Черного моря, посетил Севастополь, Одессу, а дальше его путь лежал в Кронштадт. В начале августа прибыли в Пирей, затем зашли в Гибралтар, Кадис и в начале сентября прошли Английский канал. В Северном море стояла неблагоприятная погода. В силу сложившихся обстоятельств и допущенных навигационных ошибок ночью 13 сентября 1868 г. фрегат на подходе к проливу Скагеррак не дойдя до маяка Аггер выскочил на песчаную косу полуострова Ютландия (Дания) в районе селения Кноппер и погиб (координаты: географическая широта 56,7 град. Сев., долгота 8,2 град. Зап.). При спасательных работах погибли 2 офицера и 3 нижних чина.

2. Следовавший в траурном строю вторым фрегат «Олег» в следующем 1869 году 3 августа принимал участие в маневрах Балтийского флота под руководством вице-адмирала Г. И. Бутакова. При выполнении по сигналу флагмана маневра перестроения «Олег» был протаранен плавучей броненосной батареей «Кремль» и затонул через 15 минут. Погибли 16 человек нижних чинов.

3. Корвет «Витязь» следовал в траурном строю третьим, в 1882 году в связи со срочной необходимостью (скоропостижная смерть генерала М. Д. Скобелева) был переименован в «Скобелев» и после длительной службы и плаваний в 1895 году был выведен из состава флота.

В следующем 1883 году 16 августа в Петербурге на верфи «Галерного островка» был заложен новый корвет «Витязь» со стальным корпусом. Его строили трудно, постоянно что-то переделывая, перевооружая и т.д. 23 октября следующего года при спуске на воду оборвалась одна якорная цепь, был сломан руль, вскрылись недостатки в конструкции корпуса и многие другие. Паровые машины оказались ненадежными. Почти два года на верфи устраняли выявляемые дефекты. Складывается такое впечатление, что корабль не хотел отрываться от берега и уходить в море. 17 сентября 1885 года командиром корвета был назначен капитан 1 ранга С. О. Макаров. Его оценка корабля: «Корвет можно считать неудачным...». 31 августа следующего года корвет вышел в четырехлетнее кругосветное плавание, в ходе которого был произведен большой объем ценных океанографических исследований. Во втором плавании на Дальний Восток под командованием капитана 1 ранга С. А. Зарина корвет «Витязь», по новой классификации корабельного состава 1892 года крейсер 1 ранга, выполняя гидрографические работы 28 апреля 1893 года при входе плохо изученным проливом в бухту порта Лазарев (Корея, порт Вонсан) на скорости около 6 узлов в ясную погоду выскочил на каменную гряду и повредил днище. Свежая погода, волнение решили судьбу корабля. Спасательные работы не увенчались успехом и были прекращены 20 июня 1893 года.

23 мая 1901 года в Петербурге на той же верфи в деревянном эллинге был заложен бронепалубный крейсер «Витязь». Во время пожара эллинга конструкции получили повреждения и впоследствии были разобраны.

4. Четвертый участник траурной церемонии клипер «Алмаз» благополучно закончил свою службу в Кронштадте в 1881 году.

Прошло двадцать лет с начала реформ. Летом 1875 г. вновь обострилась обстановка на Балканском полуострове, в Боснии и Герцеговине вспыхнуло восстание против турецкого гнета. Восстание получило поддержку Сербии и Черногории, они также вступили в войну с Турцией. Стремясь восстановить свой международный авторитет после поражения в Крымской войне, политическое и экономическое влияние на Балканах, в Черном и Средиземном морях, оказать помощь братским славянским народам, Россия решительно вмешалась в балканские дела. Вновь забыли о том, что политические устремления российского руководства не соответствуют реальным возможностям.

До войны с Турцией 1877-1878 гг. последующая служба в экипаже шла своим чередом. По-прежнему в летнее время экипаж комплектовал команды императорских паровых и парусных яхт, обслуживал числящиеся при нем все малые яхты и гребные суда, находящиеся при загородных дворцах в Царском Селе, Гатчине, Петергофе, Стрельне, Павловске.

28 апреля 1866 года в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства в Петербурге была заложена последняя деревянная паровая колесная императорская яхта «Держава». На церемонии закладки присутствовали его императорское величество государь Император Александр II, их императорское высочество генерал-адмирал Константин Николаевич, его высокогерцогское высочество принц Георгий Мекленбург-Стрелицкий, принц Петр Георгиевич Ольденбургский, а так же все начальствующие лица, в большом числе адмиралы, высший офицерский состав Морского ведомства. Яхта «Держава» вошла в состав Гвардейского экипажа. [4].



М.С. Ткаченко. Императорская паровая яхта «Держава». [13]

Примечание: «Держава» оказалась самой большой из балтийских деревянных колесных императорских яхт. Проектировщиком и строителем ее был генерал-майор Корпуса корабельных инженеров И.С.Дмитриев. Яхта строилась по образцу английской королевской яхты «Victoria and Albert». Торжественный спуск «Державы» на воду состоялся лишь 31 июля 1871 года. Отсрочка была обусловлена необходимостью просушки леса, применяющегося при строительстве. На торжестве спуска яхты на воду присутствовал сам государь император Александр II со свитой, несколько военных кораблей Балтийского флота и колесные яхты «Александрия» и «Штандарт». Местом приписки был обозначен новый Петергоф – летняя парадная императорская резиденция. Хотя корпус «Державы» строился из дерева, но он отличалась не только передовым для своего времени техническим оснащением, но и особой отделкой помещений для императора и императрицы. Ее дубовый набор скреплялся железными кницями, надводная часть обшивалась гондурасским красным деревом, а днищевая часть и переменный пояс борта яхты — лиственницей. Внутренние помещения отделялись тиковым деревом. Проект убранства интерьеров яхты поручили придворному архитектору профессору Академии художеств в Санкт-Петербурге И. А. Монигетти. Предварительно он был командирован во Францию и Англию, где ознакомился с передовыми достижениями в области строительства и убранства европейских яхт.

В июле 1870 года скульптор М.О. Микешин вылепил двуглавого орла на сделанном в натуральную величину деревянном макете носовой части яхты. Однако его орел с распростертыми крыльями и геральдической императорской короной над ним существенно отличался от ранее исполнявшихся в качестве корабельных носовых фигур.

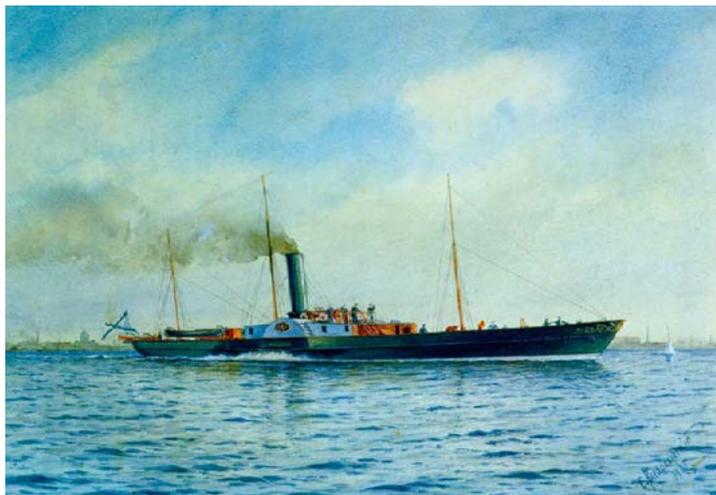
Для императорской четы на верхней палубе «Державы» в кормовой части яхты устроили специальную «царскую рубку», а в носовой — рубку для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. На средней палубе располагались каюты для особ императорской фамилии, столовая и каюты для особ «свиты их высочеств». На нижней палубе находились помещения мужской и женской прислуги и экипажа яхты. Замечательной отделкой отличались «царская рубка» и столовая. Для них по чертежам и рисункам И.А. Монигетти выполнялись стенные панели из ценных пород дерева. Мебель красного дерева, бронзовые люстры, «кинжетки» и элементы отделки каминов, фарфоровая и стеклянная посуда — неотъемлемая часть предметов декоративно-прикладного искусства, находившихся на яхте «Держава».

Большие размеры яхты позволили иметь на ней во время плаваний большой штат свиты и прислуги, не считая экипажа. В рапорте командира Гвардейского экипажа от 18 января 1888 года указывалось, что в навигацию 1887 года общая численность команды составляла 238 человек, из них машинной команды - 93 человека. Отмечалось, что во время плаваний императора на яхте музыкантов было 65 человек, певчих 15 человек, сигнальщиков 10 человек, юнг 10 человек и, кроме того, царской и вольнонаемной прислуги при высочайших особах и в их свите приблизительно 50 человек, а также императорской свиты, составлявшей не менее 20 человек. Движение яхты обеспечивали две паровые машины общей мощностью 720 л. с., спроектированные инженером-механиком

Селининовым и изготовленные на Кронштадтском паровом заводе, скорость хода яхты доходила до 16 узлов. При водоизмещении 3114 т «Держава» имела длину 95,1 м., ширину 12,8 м., осадку 5,5 м.

Тридцать лет «Держава» состояла в Гвардейском экипаже, совершила много плаваний, часто использовалась в императорских смотрах, но и ее срок службы заканчивался. В 1898 году ее переоборудовали в учебное судно и под именем «Двина» она использовалась до конца 1905 года.

К этому времени в составе экипажа числились паровые яхты: «Штандарт», «Александрия», «Стрельна»; пароход «Онега»; парусные яхты: «Королева Виктория», «Никса», «Забава», «Волна», «Костя»; ботик «Увалень», а также паровые и гребные катера. Причем пароход «Онега», построенный ещё в 1852 году, использовался все последующие годы до начала XX столетия как штабной корабль Гвардейского экипажа, а ботик «Увалень» был последним из чисто парусных яхт, построенных для отработки морских навыков великих князей.



С.Д. Всеволожский. Пароход «Онега». 1905 г. [13]

Морякам Гвардейского экипажа в процессе службы приходилось принимать участие и быть свидетелями или на императорских яхтах, или на берегу в составе почетного караула, или при несении караульной службы в императорских резиденциях в самых разных, редких и необычных делах и церемониях с участием высочайших особ. Естественно, это требовало высокой выучки моряков, накладывало необычную на них ответственность. Будучи самыми низшими звеньями в подобных делах, моряки играли важную роль в межгосударственных, международных отношениях, являясь участниками и обеспечивающими визитов и встреч императоров, королей и других высоких особ. Содержание императорских яхт, внешний вид моряков, их культура, обеспечение безопасности встреч и церемоний тяжким, но почетным и привлекательным бременем ложились на их плечи. Краткое изложение последующего события будет этому свидетельством.

29 мая 1866 г. наследник – цесаревич Александр Александрович на императорской яхте «Штандарт» вышел из Кронштадта в Копенгаген. 2 июня он прибыл в королевский замок Фреденсборг для встречи с датской королевской семьей и принцессой Дагмар. 12 июня было официально объявлено о помолвке Александра Александровича и принцессы Дагмар. 14 сентября датский королевский корабль «Шлезвиг» с принцессой Дагмар на борту в сопровождении «Штандарта» прибыл на рейд Кронштадта. Там их встречала на яхте «Александрия» императорская семья. Принцесса Дагмар перешла на «Александрю», и все убыли в Петергоф. Так было положено начало большой семье будущих императора Александра III и императрицы Марии Федоровны.

Как отмечалось выше, буквально через несколько лет после Крымской войны, начались коренные изменения в российском флоте. Были построены паровые винтовые корабли новых классов: винтовые фрегаты, корветы, клиперы, которые бороздили моря и океаны. Эскадры

русских винтовых кораблей вышли на просторы Атлантического и Тихого океанов, ходили в порты Северо-Американских Соединенных Штатов (САСШ) на восточном и западном побережьях. Бывали периоды, когда в акваториях Атлантического и Тихого океанов в плавании находилось до двух десятков российских кораблей одновременно. Несколько позже началось строительство броненосного оборонительного флота, готовилась техническая и научная база для строительства океанского броненосного флота. Активно шла подготовка кадров флота. Россия вновь вступала в ряды великих морских держав. Поэтому в Кронштадте часты были торжества проводов отрядов кораблей в дальние плавания на несколько лет и встреч других отрядов и кораблей, вернувшихся из длительных дальних океанских плаваний. В этих торжествах принимали участие и моряки Гвардейского экипажа, потому что для встреч использовались императорские яхты, на которых выходили император со свитой, членами императорской фамилии, приглашенными гостями, морским командованием.

Почти ежегодно стали проводиться смотры и маневры флота высочайшие или генерал-адмирала. Они проходили в разных местах: на рейдах Кронштадта, Красной Горки, на рейде Транзунд. Император Александр II выходил на смотры, как правило, на императорской яхте «Александрия». Его обычно сопровождала большая свита и множество приглашенных гостей.

Так в 1869 г. на Транзундском рейде сначала прошел смотр генерал-адмирала Константина Николаевича, он прибыл туда на яхте «Стрельна», а затем Высочайший смотр императора Александра II. В следующем году в присутствии императора были проведены маневры броненосной эскадры под командованием адмирала Г. И. Бутакова. В 1871 г. на рейде Красной Горки состоялся высочайший смотр флота и маневры. [4].

Все эти события происходили в непростое время. После Крымской войны Россия на Черном море не имела права иметь флот, и там дерзко хозяйничала Турция. Россия требовала отмены положений Парижского договора, Англия и Франция выступали категорически против отмены. Ситуация в Европе осложнялась и Россия стала на случай войны готовить эскадру для отправки к месту базирования в порты Северо-Американских Соединенных Штатов (САСШ), как и в 1863 г. Но в июле 1870 г. началась война Пруссии с Францией, которая быстро закончилась разгромом Франции.

Как только определился исход войны, Россия в одностороннем порядке в октябре 1870 года аннулировала Парижский договор 1856 года. Англия протестовала против этого, но без Франции она была бессильна и в 1871 году вынуждена была признать за Россией ее право восстановить свой военно-морской флот и крепостные сооружения на Черном море.

Угроза войны для России миновала, и поход отряда кораблей получил только мирную дипломатическую направленность. Он имел цели:

- официальный визит русского флота в Соединенные Штаты и другие страны;
- практическое обучение морскому делу 21-летнего великого князя Алексея Александровича и приобщение его к государственной службе;
- изучение военно-морского дела в Штатах.

Официальность визита подчеркивалась тем, что его возглавлял сын императора Александра II. Великий князь Алексей Александрович от рождения 2 января 1850 г. предназначался к морской службе, с рождения был причислен к Гвардейскому экипажу. В семилетнем возрасте он имел чин мичмана, с 10 лет начал плавать на кораблях под руководством своего воспитателя К. Н. Посьета и к этому времени уже имел солидный опыт, в том числе и во время плавания на фрегате «Александр Невский», погибшем в 1868 году у берегов Дании.

В состав отряда кораблей были включены:

- гвардейского экипажа фрегат «Светлана» – командир капитан 1 ранга О. К. Кремер, старший офицер фрегата – лейтенант Гвардейского экипажа великий князь Алексей Александрович;
- корвет «Богатырь» - командир капитан 2 ранга Д. П. Шафров,
- клипер «Абрек» - командир капитан-лейтенант Шанц.

Если в экипаже корабля у великого князя были обязанности старшего офицера, а командование отрядом было возложено на вице-адмирала К. Н. Посьета, то на берегу

положение менялось. Великий князь был личным представителем императора Александра II и главой русской делегации. Политическими целями этого визита было укрепление отношений России и Штатов, а необходимость в этом была, и со временем дальнейшие события это подтвердят.

Наряду с политическими целями миссии русских моряков, им было поручено ознакомиться с научно-техническими достижениями Штатов, особенно в области судостроения, машиностроения, производства вооружения. Россия серьезно готовилась использовать опыт других стран при реализации восстановленного права строить флот и береговые укрепления на Черном море. И к России в Штатах очень хорошо относились, особенно после двух визитов туда русского флота и двух визитов в Россию американского флота, продажи в 1867 г. Аляски, и готовы были предоставить гостям для осмотра все, что они могут пожелать. В составе делегации находились военно-морские инженеры и специалисты других профилей. [4].

21 августа 1871 г. отряд кораблей под флагом вице-адмирала К. Н. Посьета вышел из Кронштадта. Накануне фрегат «Светлана» посетил император Александр II, чем подчеркивалась значимость визита в Штаты. По пути отряд посетил Копенгаген, Фалмут в Англии, 14 сентября вышел в Атлантический океан и 7 ноября прибыл в Нью-Йорк. С этого дня и началось торжественное пребывание русских в Северо-Американских Соединенных Штатах. Американская сторона, власти, военное командование, жители везде и всюду весь период пребывания демонстрировали самое восторженное и доброжелательное отношение к русским.

10 ноября великий князь Алексей Александрович с делегацией поездом убыл в Вашингтон. Президент Грант в Синем зале Белого Дома принимал гостей. Состоялось посещение военно-морской академии в Аннаполисе. А тем временем в Нью-Йорке тысячи людей посещали русские корабли.

Затем началась поездка по стране. Бостон, Буффало, Кливленд, Детройт, Чикаго, Милуоки, Колорадо, Канзас, Мемфис, Мобил, Пенсакола в Мексиканском заливе – это неполный перечень городов, которые посетили русские. Они получили возможность ознакомиться с организацией и техническим состоянием железнодорожного, речного и морского транспорта, морскими портами и доками, судостроительными и машиностроительными, металлургическими и оружейными заводами. И везде их встречали восторженные тысячи людей. Ежедневно все газеты печатали материалы о пребывании на их земле русских гостей.

10 января 1872 г. отряд кораблей вышел из Нью-Йорка, Флоридским проливом прошел в Мексиканский залив и 26 января прибыл в Пенсаколу. Незаметно пролетели три месяца, настало время прощания с Америкой. 11 февраля отряд кораблей вышел из Пенсаколы в Гавану. Клипер «Абрек» самостоятельно ушел через Суэцкий пролив на Дальний Восток. «Светлана» и «Богатырь» также ушли на Дальний Восток по маршруту Рио-де-Жанейро-Кейптаун-Сингапур- Гонконг, где «Богатырь» остался для ремонта машин. Фрегат «Светлана» убыл с официальным визитом в Японию.

24 октября из Нагасаки в сопровождении корвета «Витязь» и японского корвета «Нис-син-Кан» с японским флагом на грот-брам-стеннге фрегат «Светлана» через Симоносекский пролив и внутреннее Японское море прибыл в Кобе и дальше в Йокагаму. На рейде прогремел артиллерийский салют из 21 залпа стоящих там японских, французского, английского и американского кораблей.

5 ноября великий князь Алексей Александрович был принят императором Японии Муцухито в своем замке в Иеддо. 9 ноября император устроил в его честь парад войск, после чего во дворце представил его своей супруге. На рейде Йокогамы состоялся морской парад японского флота, который принимали император и Алексей Александрович.

Это плавание закончилось в апреле 1873 г. во Владивостоке. 2 мая великий князь и вице-адмирал К. Н. Посьет сошли с борта фрегата и продолжили поездку по России через Сибирь. На пароходах по Амуру они дошли до Сретенска и далее через Читу, Иркутск, Москву прибыли в Петербург. Двухлетнее путешествие закончилось. Фрегат «Светлана» через Суэцкий канал

вернулся в Кронштадт. А во Владивостоке память о нем осталась в наименовании улицы Светлановской.

Вскоре великий князь Алексей Александрович был произведен в капитаны 1 ранга и назначен командиром Морского Гвардейского экипажа, а фрегат «Светлана» с 1874 года был причислен к Гвардейскому экипажу. [4].

Примечание: По воспоминаниям сослуживцев Алексея Александровича, оставшихся в разных источниках, это плавание на фрегате «Светлана» осталось в его памяти и сердце как самый лучший период в его жизни. Он так сжился с экипажем фрегата, а экипаж с ним, что не только офицеров, даже якобы нижних чинов помнил по именам и после плавания считал своими друзьями. В то время, когда он уже был генерал-адмиралом и главой флота российского, к нему, как говорится, запросто могли зайти его подчиненные офицеры, навестить, посидеть и т.д. Даже нижние чины и во время службы, и после окончания службы часто обращались к нему за помощью, и он никогда не отказывал, или просто навещали его, находясь вблизи от дворца, справиться о здоровье, и никогда не уходили от него без угощения или с пустыми руками. Часто он приглашал в свой дом-дворец на Мойке своих «соплавателей» в связи с важными или просто интересными событиями того плавания, устраивал длительные веселые застолья. И у всех участников этих посиделок в памяти остались частые восклицания Алексея Александровича «Помните, господа, как на фрегате “Светлана”....А вот на фрегате “Светлана”...и т.д. на тему о том плавании.

В 1872 г. Россия торжественно отмечала выдающуюся дату: 200-летие со дня рождения Петра Великого. Это событие нашло отражение в сердце каждого русского человека. По России прокатилась волна юбилейных торжеств. Этой дате была посвящена Всероссийская промышленная выставка в Москве. Важнейшим экспонатом выставки был ботик Петра, доставка его туда и обратно, охрана и обслуживание поручалось Морскому Гвардейскому экипажу. В Петербурге и Москве состоялись торжества проводов и встреч ботика, ведь ровно 150 лет назад по велению императора Петра I ботик покинул свое «место рождения» Москву и прибыл на новое место пребывания в Санкт-Петербург.

На Неве были выстроены в линии расцвеченные флагами корабли Балтийского флота, императорские яхты, яхты клубов и множество других частных судов. Гвардия стояла для проводов на бастионах Петропавловской крепости, стрелке Васильевского острова, Дворцовой и Сенатской площадях. Все набережные были заполнены народом. Дворцы и дома вдоль набережной были украшены флагами.

Моряки экипажа вынесли ботик из Ботного дома, на руках донесли до причала крепости, где стояла баржа со специальным постаментом под ботик. Бережно ботик перенесли на постамент и баржа начала движение по Неве. В этот момент раздался первый залп императорского артиллерийского салюта. Грянул гром оркестров, тысячеголосое «ура» гвардии, восторженные приветствия петербуржцев покатались по Неве. Салютовали корабли, Петропавловская крепость, императорские яхты. Баржа подошла к причалу, куда подходила железнодорожная ветка, моряки перенесли ботик на платформу специального поезда и он под охраной караула экипажа убыл в Москву. Там его так же торжественно встречали представители властей, войска, и множество москвичей. Под залпы артиллерийского салюта моряки экипажа сняли ботик с постамента, перенесли к набережной Москвы-реки и спустили на воду. Места на ботике заняли моряки-гвардейцы, и он торжественно пошел по реке под бурное ликование москвичей к месту выставки. Там моряки-гвардейцы перенесли ботик в зал и установили на постамент. [4].

Приближался двойной юбилей: 20-летие правления императором Александром II Российской империей и 20-летие управления генерал-адмиралом Константином Николаевичем Российским императорским флотом. Необходимо было подводить итоги своей деятельности, а лучшим способом показать результаты был высочайший смотр флота. Он состоялся 5 июля 1875 г. на Кронштадтском рейде. Это был грандиозный смотр, в нем принимали участие около 50 русских кораблей и судов, половину из которых составляли броненосные корабли оборонительного флота России. Они с 25 июня начали собираться на рейд и становиться на якоря в местах

согласно утвержденной диспозиции, от Купеческой гавани на запад в четыре линии. В парадном строю стояли восемь императорских яхт с гостями - высокопоставленными особами, на двух яхтах производился смотр. Морской Гвардейский экипаж стал свидетелем и участником грандиозного торжества нового российского флота. [4].

В торжествах принимали участие и корабли других государств: от САСШ винтовой фрегат «Франклин» и шлюп «Аляска» под флагом контр-адмирала Уордена; от Швеции фрегаты «Ванадис» под адмиральским флагом, «Бленда» и «Св. Олаф» и по одному кораблю от Англии и Норвегии.

2 июля в командование флотом вступил генерал-адмирал Константин Николаевич. На яхте «Стрельна» он обошел выстроившийся флот, затем поднялся на борт пароходо-фрегата «Рюрик», куда к назначенному времени на прием собрались флагманы, командиры кораблей, в том числе и иностранцы. Затем генерал-адмирал нанес визит американскому адмиралу Уордену на фрегате «Франклин». Вечером генерал-Адмирал на борту «Рюрика» дал обед для флагманов и командиров.

Утром 5 июля флот стоял в готовности к смотру. Стояла хорошая солнечная погода. Император Александр II на яхте «Александрия» прибыл из Петергофа к флоту. Под грохот императорского артиллерийского салюта, гром оркестров и тысячеголосое «ура» моряков он обошел линии кораблей, затем поднялся на шведский фрегат «Ванадис» и осмотрел его, после чего на катере прибыл на американский флагманский фрегат «Франклин». После осмотра в салоне адмирала ему были представлены жена и две дочери адмирала, и жена командира фрегата. [48].

В те дни газеты писали, что в летописях военно-морского дела едва ли найдется много примеров, чтобы на одном рейде одновременно можно было наблюдать военные флаги пяти наций на кораблях, собравшихся не случайно, а для выражения существующих добрых международных отношений.

А тем временем обстановка на Балканах ухудшалась.

Славянские народности, жившие в пределах Турецкой империи, не переставали вести упорную борьбу за свою независимость. В 1875 г. началось восстание в Боснии и Герцеговине. Восставшим оказывали помощь автономные славянские государства Сербия и Черногория. Восстание охватило и Болгарию. Турецкая администрация жестоко расправлялась с повстанцами. Борьба балканских славян за свою независимость вызывала горячее сочувствие со стороны русского общества. В 1876 г. в войну вступили Сербия и Черногория.

Англия была заинтересована в сохранении Османской империи, которая, владея проливами Босфор и Дарданеллы, по-прежнему закрывала бы выход русскому флоту из Черного моря в Средиземноморье. Англия вела политику подталкивания Турции к войне с Россией, рассчитывая на ослабление обоих государств.

Неопределенность отношений России с Англией и Турцией заставила русское военно-морское командование предпринять заблаговременно меры, чтобы обезопасить свои морские силы в Средиземном море и на Дальнем Востоке, и в случае войны с Англией использовать их для крейсерства против английского судоходства в океанах.

На эскадры Средиземного моря и Тихого океана было по телеграфу дано приказание: следовать в порты САСШ, где выжидать выяснения отношений с Англией. Так начиналась операция российского флота, которая в истории получила название «Вторая американская экспедиция русского флота 1876-1877 гг.»

Гвардейского экипажа фрегат «Светлана» – командир капитан 1 ранга Великий Князь Алексей Александрович, под флагом контр-адмирала И. И. Бутакова – командующего Средиземноморской эскадрой, 12 ноября 1876 г. вышел из Неаполя и 1 января 1877 г. прибыл в Норфолк. Другие корабли эскадры следовали в Штаты самостоятельно.

Русские корабли ожидал восторженный прием американской стороны. В конце января обществом морских офицеров Норфолка был дан большой бал в честь Их императорских высочеств великого князя Алексея Александровича и великого князя Константина

Константиновича, который в чине Гвардейского экипажа мичмана проходил морское обучение на фрегате. В ответ на это великий князь Алексей Александрович устроил на фрегате великосветский прием морских офицеров, властей и общественности города.

8-9 марта 1877 г. исполнилось 15 лет боя и победы «Монитора» на Хемптонском рейде у Норфолка – первого в истории боя двух броненосных кораблей, который произошел в период Гражданской войны в Америке. Эта годовщина широко отмечалась в американском флоте. На Хемптонском рейде состоялся парад американского флота, на который были приглашены и русские корабли: фрегат «Светлана», корветы «Богатырь» и «Аскольд».

5 апреля великие князья Алексей Александрович и Константин Константинович отправились в Вашингтон, где нанесли визит Президенту САСШ Гранту (президент в период 1869-1877 гг.). 7 апреля Президент дал большой парадный обед в честь великих князей, на котором присутствовали первые правительственные лица, герои Гражданской войны в Америке. Таким образом, великий князь Алексей Александрович два раза встречался с Президентом Грантом.

Примечание: Винтовой фрегат «Светлана» был построен в период перехода морских держав от парусных к парусно-винтовым. Кроме парусного вооружения фрегат был оснащен паровой машиной, одним гребным винтом, смонтированным в специальной раме для спуска и присоединения его к гребному валу, и подъема винта при движении под парусами. Он обладал изящными обводами корпуса. На фрегате были применены технические новинки, которые в то время уже начали широко применяться на кораблях флотов:

– опреснительная установка для приготовления питьевой воды;

– паровые машинки для якорных шпилей, подъема реи, выполнения других действий и т. д.

Артиллерийское вооружение состояло из шести восьмидюймовых нарезных орудий и десантных пушек общей численностью 40 единиц.

С приходом фрегата в Кронштадт 9 мая 1858 г. он привлек всеобщее внимание моряков своей архитектурой, механизацией трудоемких судовых процессов, преимуществами в бытовом обустройстве. Так началась его многолетняя служба в российском флоте, служба в Гвардейском экипаже, длительные плавания и выполнение задач государственной важности.

Не случайно фрегат «Светлана» привлекал внимание не только моряков, судостроителей, но и художников своим привлекательным образом совершенного парусного корабля, представителя многочисленного отряда этих «летучих голландцев», которым уже был вынесен приговор истории.

Именно поэтому на картинах академика живописи и морского офицера Александра Карловича Бегрова, детально и с любовью прорисованы все мелочи корабельной службы и быта того времени. А.К. Бегров получил образование в Инженерном и Артиллерийском училище Морского министерства. Произведенный в офицеры в 1863 году, он отправился в первое плавание на фрегате «Ослябя». На его картине мы видим, что офицерская каюта и орудийный каземат запросто совмещались, а от кают-компания их отделяла лишь тонкая переборка.



А.К. Беггров. (1841-1914). Орудийный каземат фрегата «Ослябя». Вторая половина XIX века. [20]

Позже, в 1879 году, А.К. Беггров совершил плавание вокруг Европы из Кронштадта в Грецию на фрегате «Светлана» и создал две замечательные картины о службе в море.

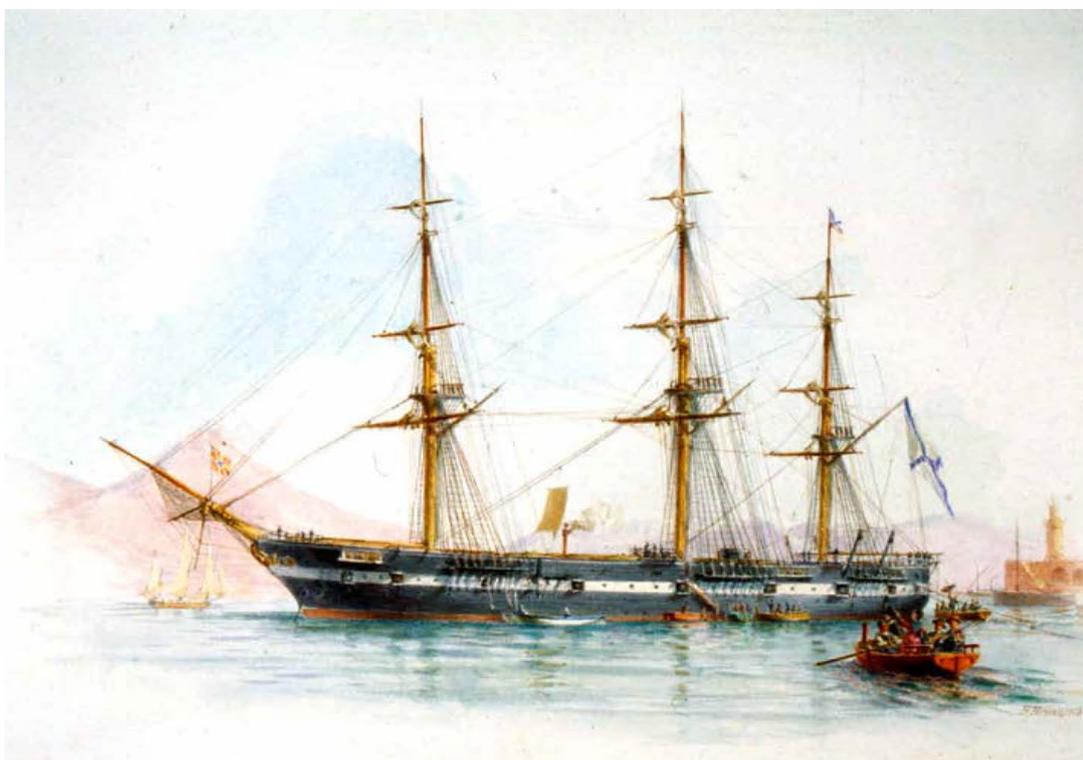


А.К. Беггров. (1841-1914). На палубе фрегата «Светлана». [20]



А.К. Бегров. (1841-1914). На палубе фрегата «Светлана». [20]

Многие художники, офицеры флота, увлекающиеся живописью, в длительных плаваниях рисовали морские пейзажи, портреты кораблей, явления природы и т. д. Одним из них был морской офицер В.В. Игнациус, который профессионально исполнил портреты многих кораблей.



В.В. Игнациус. Фрегат «Светлана». 1874-1888 гг. [20]

Выдающиеся события истории российского флота отображены на многих полотнах широко известных художников-маринистов И. К. Айвазовского, А.П. Боголюбова и ряда других.

1877 год. Обстановка на Балканах продолжала осложняться: Сербия потерпела несколько поражений и, не имея сил продолжать войну, обратилась с просьбой о спасении к России. Для поддержания своего престижа на международной арене Россия вынуждена была более решительно вмешаться в балканские дела, выступить для нормализации дел с рядом предложений, которые по совету Англии, явно поддерживающей Турцию, были ею отвергнуты. Исчерпав все средства для мирного разрешения конфликта, 12 апреля 1877 г. Россия объявила Турции войну.

Командующие русскими эскадрами в Америке по телеграфу получили сообщения о начале войны и начали подготовку к выходу в море на случай ведения боевых действий. Но Англия сохраняла нейтралитет, и 30 апреля генерал-адмирал дал предписание на возвращение эскадр в Россию.

Русское командование предполагало такой вариант развития событий и к началу войны сосредоточило на границе с Румынией в районе Кишинева войска численностью около 160 тысяч человек. Планом кампании предусматривалось: по соглашению с румынским правительством быстро выйти к левому берегу Дуная, форсировать его, нанести поражение турецким войскам, преодолеть Балканы, занять Адрианополь и двигаться дальше к проливу Босфор и Константинополю. Русское командование считало, что угроза столице Турции вынудит противника сложить оружие и просить мира. Принималось во внимание господство турецкого флота на Черном море, поэтому переправа главных сил русской армии планировалась в западной Болгарии на удалении около 500 километров от моря в районе Зимницы. Главным препятствием для форсирования Дуная являлась сильная турецкая речная флотилия, опиравшаяся на ряд крепостей на правом берегу реки. В ее составе были 15 броненосных кораблей и 34 других судна. Слабостью флотилии было то, что ее корабли были разбросаны мелкими отрядами в районе крепостей, далеко отстоявших друг от друга. Это было ошибкой турецкого командования.

Кроме того, Турция имела на Черном море мощный флот, построенный с помощью Англии.

Россия на Дунае не имела ничего, а на Черном море почти ничего. Но она обладала минным оружием, которого турки не знали. Благодаря этому русские с ничтожными средствами с помощью мин и минных катеров получили возможность вести борьбу за обладание Дунаем с сильнейшим противником, действуя против его разрозненных частей. Поэтому еще в конце 1876 г. морскому ведомству была поставлена задача: приступить к подготовке средств, для борьбы на Дунае.

Сначала из состава Черноморского флота, а затем Балтийского и Гвардейского экипажа были выделены особые команды, направленные в Кишинев с необходимым снаряжением и оборудованием: паровыми катерами, гребными судами, понтонами, минами заграждения и другими средствами для действий на реке.

Особенно Главнокомандующий русскими войсками великий князь Николай Николаевич желал для предстоящих военных действий иметь в составе своей армии отряд моряков Гвардейского экипажа. Для этого из всех рот экипажа были сформированы специальные две роты, которым были присвоены номера 7 и 8. Командиром полубатальона из двух рот в количестве 313 нижних чинов с музыкантами был назначен капитан-лейтенант Карл Иванович Тудер, а командирами рот: 7-й – лейтенант Н. И. Скрыдлов, 8-й – лейтенант Ф. В. Дубасов. [4].

13 ноября в манеже Инженерного замка императором был устроен смотр полубатальону экипажа, а 18 ноября отряд по железной дороге убыл из Петербурга на юг в действующую армию. Зимняя стоянка в Кишиневе для гвардейских моряков прошла в подготовке к предстоящим боевым действиям на суше: они занимались стрельбами, отработкой навыков сухопутного боя.

С началом апреля отряд перебазировался в местечко Парканы на берегу Днестра и начал решать задачи, более свойственные морякам. Обе роты занимались наводкой мостов из понтонов, упражнениями в постановке мин заграждения, вооружением шестовыми минами быстроходных паровых катеров «Шутка» и «Мина», доставленных из Петербурга. Сюда же с

Черноморского флота (из Одессы) были доставлены ещё 7 паровых катеров. Минная подготовка экипажа проводилась под руководством генерал-майора М.М. Борескова, который обращал особое внимание на снаряжение и постановку новых гальванических мин и автоматических мин Герца. Были проведены также учебные подрывы этих мин и обучение специальных пловцов боевым действиям в костюмах Бойтона. [4].

В начале апреля 1877 года государь прибыл в Кишинев, а 12-го апреля на смотре войск в Тирасполе был зачитан манифест об объявлении войны Турции, после чего русские войска перешли границу с Румынией. В этот же день на нижний Дунай убыл первый отряд Гвардейского экипажа, в котором было 4 паровых катера под командованием лейтенантов Ф.В. Дубасова, А.П. Шестакова и Н.Н. Ломена. Через неделю на Дунай убыла команда боевых пловцов вместе с мичманом В.П. Персиным.

С началом войны Гвардейские моряки поставили минные заграждения в устье реки Серет при впадении ее в Дунай для защиты очень важного для армии Барбошского моста, по которому войска переправлялись в сторону Бухареста. Серьезное противодействие переправе войск через Дунай могли оказать находившиеся неподалеку турецкие мониторы. Поэтому 18 мая первые два эшелона экипажа (из четырех) вышли из Бендер к станциям Унгены и Яссы, где были погружены на румынскую железную дорогу. Всего в 4 эшелона было загружено: 18 катеров, 8 шлюпок шестерок, 5 ботов, 150 гальванических мин. В вагонах следовали 26 офицеров и 436 нижних чинов экипажа. [4].

Турецкая флотилия на Дунае располагала хорошо вооруженными боевыми кораблями и катерами, которые могли серьезно противодействовать переправе русской армии через Дунай, угрожая сорвать все планы русского командования. Так, в составе турецкой флотилии были: большие 2-х башенные мониторы «Люфти-Джелиль» и «Хевзи-Рахман», имеющие 5-ть орудий большого калибра, 211 человек команды при 12 офицерах; канонерки новейшей постройки «Хивзар» и «Сакри», имеющие по 2 крупнокалиберных орудия с командой 51 человек и до 10 офицеров; малые броненосцы «Фадха-Ислам», «Бухвар-Делен», «Селендра», «Скондра» и «Падюрица»; большой монитор «Сейфи» и малый монитор «Фетх-уль-Ислам», колесный пароход «Килиджи-Али» и другие боевые катера. Более того правый берег Дуная (турецкий) был высокий, имел береговые батареи, которые прикрывали действия флотилии на реке. А левый берег (румынский), с которого должна была переправляться русская армия, был низкий, и весной заливался водой, превращаясь в стоячее болото. Так что форсирование многочисленной русской армией самой крупной реки Европы представляло для русского командования очень трудную стратегическую задачу. [4].

Поэтому, во второй половине мая 1877 года Главнокомандующий потребовал прислать на театр военных действий еще не менее 1000 моряков для организации переправ, высадки десантов и проведения минных постановок. В срочном порядке такой отряд был сформирован в Петербурге. В его состав вошли 5-я и 6-я роты Экипажа из числа вернувшихся из заграничного похода матросов фрегата «Светлана», рота Ея Величества из Гвардейского экипажа (175 человек под командой лейтенанта Палтова) и матросы 4-х флотских стрелковых рот Балтийского флота. Командиром сводного отряда был назначен капитан 1 ранга Шмидт. 27 мая отряд убыл из Петербурга, и 12 июня прибыл в Зимницы к месту предполагаемой переправы главных сил русской армии. [4].

Первые минные заграждения были поставлены Гвардейским экипажем в низовьях Дуная у г. Рени 17 и 18 апреля 1877 года. Эти заграждения заблокировали вход со стороны моря и свободный проход по Дунаю. Минные постановки поперек Дуная были продолжены экипажем 28 апреля в районе города Браилов, но с утра 29 апреля к району постановок пришел турецкий 2-х башенный монитор «Люфти-Джелиль». Русская батарея, прикрывавшая минные постановки, со второго залпа накрыла монитор и он взорвался. Из 218 человек экипажа спасся один матрос. Боевой счет потопленным турецким кораблям на Дунае был открыт. После отхода других турецких мониторов лейтенант Ф. В. Дубасов снял флаг с затонувшего монитора «Люфти-Джелиль» и передал его, как первый боевой трофей, в Петербург. [4].



А.П. Боголюбов. Взрыв турецкого броненосца «Люфти-Джелиль» на Дунае 29 апреля 1877 года. 1877. Холст, масло, 155x245. [20]

Все свои боевые дела моряки-гвардейцы проводили на утлых суденышках, под обстрелом противника, имея взрывоопасные мины и проявляя при этом мужество и героизм. И не один подвиг они совершили, рискуя своей жизнью.

Так, в середине мая, перед постановкой мин в Мачинском рукаве, потребовалось «обезвредить» часть турецких мониторов, которые всячески препятствовали этим работам. Было решено на 4-х минных катерах в ночь с 13 на 14 мая нанести по мониторам упреждающий удар, несмотря на их превосходство в вооружении. Эта дерзкая и отважная операция была задумана следующим образом. На минном катере «Царевич» лейтенант Ф. В. Дубасов должен был первым атаковать шестовой миной отряд турецких кораблей в составе: большой монитор «Сейфи», малый монитор «Фетх-уль-Ислам» и колесный пароход «Килиджи-Али», а лейтенант А.П. Шестаков на минном катере «Ксения» поддержать эту атаку. В резерве для последующих атак находились катера «Джигит» и «Царевна» под командованием мичманов Персина и Баля. Минная атака катеров планировалась быстрой и решительной. [4].

Об этом подвиге лучше всего свидетельствует телеграмма Главнокомандующего русской армией великого князя Николая Николаевича генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу:

«Сегодня сам возложил на Дубасова и Шестакова Георгиевские кресты. Только бог их спас от гибели. Первый удар нанес Дубасов с катера «Царевич», который тотчас залило водой. Вторым ударом, довершившим гибель монитора, нанес Шестаков с катера «Ксения». Оба удара нанесены под градом бомб и пуль с трех мониторов в упор. Катер «Ксения» был забросан обломками монитора, засорившими винт. Пришлось очищать его у самого борта погружавшегося монитора, с башни которого турки продолжали стрелять. Катер мичмана Персина «Джигит», пробитый ядром в корме, залитый водой, должен был отойти чиниться и отливаться к неприятельскому берегу, катер «Царевна» все время был готов принять людей катера «Царевич», которому угрожало полное погружение. Находясь около 20 минут под огнем в упор наши герои, по воле Всемогущего, не потеряли ни одного человека и с рассветом возвратились в Браилов. По удалении остальных двух мониторов, Дубасов, Персин и Баль снова на трех

катерах отправились к затонувшему монитору и сняли с него флаг. Матросы вели себя героями, никакой суеты, никакого разговора, как на учении». [4].

За этот бой лейтенанты Ф. В. Дубасов и А.П. Шестаков были награждены орденами Св. Георгия 4 класса.

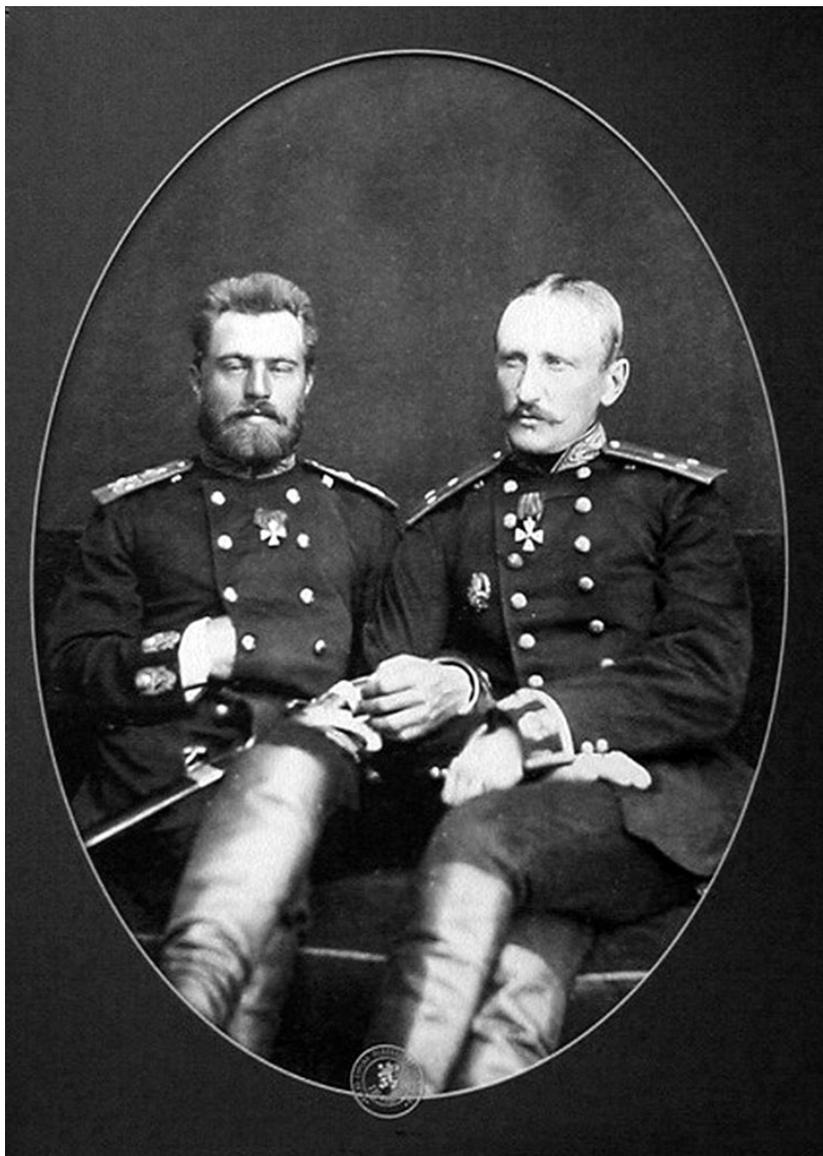


Фото Франца Душека. Первые Георгиевские кавалеры войны 1877-1878 годов лейтенанты Дубасов и Шестаков. 1877 год. [4]

Потеряв два больших монитора «Люфти-Джелиль» и «Сельфи», турки больше не появлялись у русской переправы в районе Браилова. Это позволило морякам завершить минные постановки на нижнем Дунае к 28 мая 1877 года и приступить к устройству переправы для русской армии на турецкий берег.

Отличились героизмом гвардейские моряки и при постановке минных заграждений на среднем Дунае. Там была 7-8 июня произведена постановка мин отрядом Гвардейского экипажа под командованием капитан-лейтенанта Карла Ивановича Тудера у острова Мечка, в районе впадения в Дунай реки Ольты. Этими заграждениями мин был перегороджен Дунай между островом и правым и левым его берегами. Турецкие корабли не могли теперь свободно проходить от места своего базирования из Рушука, расположенного ниже острова по течению, вверх по реке к месту главной переправы русских войск у Зимницы.



*А.П. Боголюбов. Постановка сфероконических мин на Дунае. 1878 год.
40x58. Бумага, уголь. [20]*

В этих постановках мин участвовали быстроходные катера «Мина» и «Шутка», а также 8 паровых катеров с гребными лодками-шестерками на буксире. Постановку мин пытался сорвать турецкий колесный вооруженный пароход, но яростно атакованный катером «Шутка» с шестовой миной под командованием лейтенанта Николая Ивановича Скрыдлова отошел к Рущуку. При этом шестовая мина не взорвалась, а катер «Шутка» был обстрелян таким убийственным ружейным огнем с подошедшего на помощь пароходу монитора, что казалось, вокруг кипит вода. Среди матросов экипажа были раненые, а сам лейтенант Н.И. Скрыдлов был ранен в обе ноги. Минные заграждения при этом были окончательно поставлены. За проявленную смелость лейтенант Скрыдлов был награжден орденом Св. Георгия 4-го класса.

Художник Алексей Петрович Боголюбов, приехавший уже после этих событий на Дунай, рассказывает в своих записках моряка-художника, опубликованных позднее в [49]) следующее:

«На третий день моего приезда я был у наследника (*великого князя Александра Александровича – авт.*) в Царском селе. <...>

Великий князь спросил меня: “ Ну, а вы Алексей Петрович на войну поедете?”. – “ Ежели прикажут”, – ответил я. И на другой день он объявил мне, что Государь император приказал мне писать уже свершившиеся события на Дунае – батарейный взрыв турецкого монитора, дела лейтенантов Дубасова и Шестакова, и высадку наших войск в Добрудже. <...>

«Получив от министра Двора открытый лист на проезд на театр войны, я поехал в Москву. Закупил нужные пожитки для походного художника и прибыл в Кишинев...<...>, ...поехал Яссы, ... вечером я отправился дальше и на другой день достиг Браилова, главного пункта моих работ. <...>

«На третий день моего приезда мне дан был паровой катер, на котором наши храбрецы ходили подрывать турок, и мы пошли в приток Дуная, где виднелись мачты затонувших броненосцев. Зачертив местность, я подготовил этюд масляными красками и закончил день тем, что отпилил флагштоки обоих мониторов и взял с мачт куски проволочных снастей на память. 3 дня сряду я занимался этой работой. Тут у берега стояли в камышах рыбаки. То были все красавцы, не утратившие ничего из своей народности. Благодаря им, я по колено в грязи прошёл по камышам, где на берегу лежала громадная дымовая труба одного из броненосцев. Каков же должен был быть взрыв, ежели такая тяжесть перелетела через весь приток и в шагах ста рухнула на землю.

Потом я ездил около недели на место высадки наших войск в Добрудже корпуса генерала Циммермана, что совершалось на баржах и 7-ми пароходах, их тащивших со множеством

всякого рода мелких гребных судов, набитых войском. Со всего этого надо было делать этюды. Многих пароходов уже не было, они прошли вверх по Дунаю, а потому пришлось за ними гоняться то в Галац, то выше.

Видал я на своём веку пальбу морскую и земную, но порохового подводного взрыва мины не видывал. Благодаря Беклешову (*капитан–лейтенант Леонид Петрович Беклешов командир второго флотского отряда на Дунае - авт.*) и коменданту Браиловского порта мне отпустили пуда 2 пороху. Всё это засмолили в ящике, привязали к буйку, провели приток электричества и в один прекрасный вечер угостили меня этим зрелищем. После чего я уже свободно мог писать ночной взрыв по Государевому заказу.

Пришлось мне несколько раз ездить вверх по Дунаю на пароходе с лейтенантом Петровым. Трудная была это обязанность. Каждый раз привозили до 100 больных и раненных русских солдат и турок. Конечно, с ними не очень церемонились, а потому случалось, что во время пути умирало человека по два и по три. Санитаров было мало, жара стояла страшная, так что офицеры и матросы утоляли жажду этих несчастных. Но время было военное, а потому и смотрелось на всё хладнокровно и делалось, что можно. Каждый раз по прибытии парохода его дезинфицировали, жгли серу, прокуривали дымом и мыли карболкой стены.

Проходили мы и минные заграждения на Дунае, скрепя сердце, ибо чёрт его знает, быстрое течение могло их снести на место, где рассчитывали проход для судов. Но Бог миловал. Работая в камышах и часто встречаясь с рыбаками-красавцами, я покупал у них рыбу, которую отдавал матросам парохода или парового катера. Её много в Дунае, но вкус тинистый, отвратительный. Стерлядь не янтарная, что на Волге или на Дону, а бурая. Раки хотя огромные, но совсем пустые. Впрочем, её в Браилове летом почти не едят, ибо боятся лихорадок.

Прожив здесь больше месяца, я закончил мои работы с натуры. И хотел ехать в Систово, чтоб пробраться в ставку Наследника Цесаревича. Но вдруг меняхватила лихорадка после того, что я промок на проливе. Флотский доктор дал мне громадный приём хины. Сделалась у меня слабость и дурман, и я порешил вернуться домой, ибо дело лейтенанта Скрыдлова и Верещагина писать было невозможно потому, что под Руцуком Дунай ещё не был нами занят и стояли турецкие два монитора.

За неделю до моего отъезда пришёл поезд, на котором везли раненого Скрыдлова, которого я посетил и подробно разузнал, как он делал свой молодецкий набег на турку, за который и поплатился раной в ногу и украсил свою грудь орденом св. Георгия. Но вид его был вполне бодрый, и мы расстались, сказав друг другу до свидания» [49].

Картину с этим сюжетом – атака катером «Шутка» турецкого парохода на Дунае Боголюбов А.П. исполнил только в 1882 году, после вторичного посещения Болгарии в 1881 году (после гибели императора Александра II).



А.П. Боголюбов. Атака катером «Шутка» турецкого парохода на Дунае 14 мая 1877 года. 1882 год. Холст, масло. [20]

Еще одна дерзкая атака турецкого монитора катерами Гвардейского экипажа была проведена на Дунае 11 июня 1877 года у села Фламуды, где было поставлено 30 мин в три линии. При постановке минного заграждения, которое проводил отряд экипажа под командованием капитан-лейтенанта К. И Тудора, боевое прикрытие места постановок было поручено мичману К. Д. Нилову на катере «Шутка». Дополнительно в его же распоряжение были выделены катера «Мина» и «Первенец». Вскоре после начала работ к месту постановки мин стал подходить турецкий монитор под прикрытием береговой батареи. Первым в атаку на монитор ринулся катер «Мина» под командованием гардемарина Е.И. Аренса, но у него был перебит ружейным огнем с монитора минный шест и катер лишился главного оружия. Тогда в атаку на максимальной скорости пошел мичман Нилов на катере «Шутка» с буксируемыми крылатыми минами, которые заводились под атакуемый корабль противника и при ударе о его корпус взрывались. Но и эта атака не удалась. Катер «Шутка» проскочил мимо монитора и врезался в берег. Катер стащили с мели под огнем с монитора и сбежавшейся на берегу турецкой пехоты. Далее мичман Нилов К.Д. пошел во вторую атаку на монитор, открыв с катера ружейный огонь. Сам Нилов стрелял из револьвера по командирскому мостику монитора. Турецкий монитор не стал ждать третьей дерзкой атаки катера «Первенец» и быстро отошел к Никополю. Таким образом, минные постановки были успешно завершены и на этом участке Дуная.

Поставленная перед Гвардейским экипажем задача по минным постановкам была блестяще выполнена. За проявленную храбрость мичман Нилов был награжден орденом Св. Георгия 4-го класса, а гардемарин Аренс – «Знаком Отличия Военного ордена». Команды катеров «Шутка» и «Мина» – «Знаками Отличия Военного ордена» (для команды «Шутки» – уже вторые за эту кампанию).



*А.П. Боголюбов. Атака турецкого парохода миноносной лодкой «Шутка» 16 июня 1877 года.
Не ранее 1881. Холст, масло. [20]*

После постановки минных заграждений турецкая флотилия уже не смогла оказать заметного воздействия на сооружение переправ русской армии через Дунай.

Общее командование всеми морскими отрядами на театре военных действий было поручено императором своему сыну - великому князю Алексею Александровичу, вернувшемуся из

плавания на фрегате «Светлана». 9 июня 1877 г. Алексей Александрович был произведен в контр-адмиралы. Он был вызван в действующую армию и с прибытием потребовал прислать из Петербурга ещё один отряд моряков Гвардейского экипажа. В начале июня 1877 года третий отряд экипажа в количестве 504 человека (минеры, комендоры, рулевые, марсовые, машинисты и другие флотские специалисты) под Георгиевским знаменем с оркестром из 49 человек, а также 29 офицеров (в том числе 25-ть с фрегата «Светлана») убыли на театр военных действий. Этим отрядом командовал капитан 1 ранга Д.З. Головачев. Вскоре его отряд соединился с другими отрядами Гвардейского экипажа и морскими командами в общем лагере у деревни Слободзея близ города Журжа на левом берегу Дуная.

Таким образом, на Дунае было сосредоточено весьма значительное количество морских команд и отрядов морских специалистов. Начальник всех морских команд великий князь Алексей Александрович стоял со своей палаткой в лагере Гвардейского экипажа. Главными задачами для моряков по-прежнему оставались: противодействие турецкой флотилии минными постановками и обеспечение переправы русской армии через Дунай.



Карта района боевых действий Гвардейского экипажа на Русско-турецкой войне в 1877-1878 годах. [4].

После постановки основных минных заграждений на Дунае Гвардейский экипаж вместе с 3, 4, 5 и 6-м понтонными батальонами генерал-майора Рихтера отправился в Слатину, на реку Олту для приготовления деревянных понтонов и проводки их по воде к месту переправы. Место для переправы русских войск через Дунай было выбрано лично Главнокомандующим великим князем Николаем Николаевичем. Он окончательно объявил свое решение начать переправу авангарда с 14 на 15 июня от Зимницы (Румынский берег) к Систово (Болгарский берег). Для этого к 14 июня у Зимницы были сосредоточены 4 корпуса русской армии. Первой дивизией из авангарда, которая должна была форсировать Дунай на понтонах, стала 14 пехотная дивизия

генерал-майора М.И. Драгомирова. Дивизия для переправы была разделена на 7 рейсов, при этом в каждом рейсе должны были переправляться 12 рот, 60 казаков с лошадьми и часть артиллерии. Для перевозки были назначены 3, 4, 5 и 6-ой саперные батальоны третьей саперной бригады. Батальоны 3, 4, 5-й на понтонах перевозили пехоту, а 6-ой – на паромов переправлял казаков, артиллерию и лошадей. Все приготовления к переправе были выполнены скрытно. [4].

Первый рейс на переправе начался около 2 часов ночи 15 июня. Офицеры Гвардейского экипажа были командирами на каждом 5-м понтоне, руководя всем рейсом, а на рулях всех понтонов были квартирмейстеры экипажа. Но из-за сильного течения понтоны и паромы пристали к турецкому берегу не одновременно и большинство из них не в назначенном месте. Турки подняли тревогу и стали интенсивно обстреливать переправляющихся со своего высокого берега из артиллерии и ружей.

Об этом так вспоминает командир роты Гвардейского экипажа лейтенант С.И. Палтов: «Наиболее жаркое время для переправляющихся было в конце первого рейса и приблизительно до конца седьмого, после чего ружейного огня на переправляющихся не было и действовали только две батареи, одна в Систово, а другая на высотах против острова Вардина. Их артиллерия стреляла на переправе по войскам, готовящимся к переправе, двигавшимся по парусиновому понтонному мосту под самой Зимницей, перевязочному пункту, развернутому у самой переправы». [4].



Н.Д. Дмитриев-Оренбургский. Переправа русской армии через Дунай у Зимницы 15 июня 1877 года. [21]

С третьего рейса понемногу все освоились с положением дел на переправе, а после пятого рейса ружейный огонь уже прекратился, так как переправившиеся русские войска отеснили турецкую пехоту от берега. Около 6 часов утра 15 июня к переправе подошел пароход «Аннета», укомплектованный моряками Гвардейского экипажа, с баржами и паровыми катерами и стал переправлять войска на турецкий берег. Переправа пошла заметно быстрее. Последующий натиск русских войска на турецком берегу был таким сильным, что через 4 часа (ближе к полудню) город Систово был взят. Далее при помощи парохода «Аннета» и 4 паровых катеров был переправлен 15 июня весь 8-ой корпус, за которым последовали и другие войска, но уже без обстрела с турецкой стороны.

16 июня к Зимницам прибыл император Александр II с наследником великим князем Александром Александровичем и переправился на понтоне с гребцами Гвардейского экипажа

под командой лейтенанта С.И. Палтова на болгарский берег, где поблагодарил войска за их мужественные действия. К морякам Гвардейского экипажа он обратился со словами: «Вы, может быть, не сознаете, какое важное дело вы сделали, переправив войска».

Более того, государь направил 17 июня телеграмму Главнокомандующему великому князю Николаю Николаевичу о действиях моряков: «Вчера гребцы Гвардейского экипажа с их командиром и лейтенантом на руле переправили меня через Дунай, где благодарил войска на самом поле сражения и был в Систове. Восторг трудно описать. Алексей сообщит тебе о наградах моряков, которые при переправе покрыли себя новой славой. Александр». [4].

16 июня у Зимницы началось строительство «нижнего» постоянного моста с участием Гвардейского экипажа. Этот отряд экипажа не только создавал деревянные понтоны, но и доставлял их паровыми катерами по реке Олте к месту постройки моста.

Материалы для «верхнего» моста у Мачина под Никоподем прибыли только к 6 июля, наводка его была окончена 28, а 29 июля по нему началась переправа войск.



*А.П. Боголюбов. Переправа русских войск через Дунай у Мачина. 1877 год.
1878. Холст, масло. 150x260. [20]*

Войска авангарда русской армии после форсирования Дуная, не дожидаясь переправы основных сил, развернули в Болгарии быстрое наступление сразу по трем направлениям.

Для главного наступления через Балканы предназначался передовой отряд под командованием генерала И. В. Гурко (12 тыс. чел.). Для обеспечения флангов создавались два отряда – Восточный (40 тыс. чел.) и Западный (35 тыс. чел.).

Восточный отряд во главе с наследником цесаревичем Александром Александровичем сдерживал основные турецкие войска с востока, которые находились в крепостях: Силистрия – Русчук – Бургас – Коварна, расположенных четырехугольником.

Западный отряд во главе с генералом Николаем Криденером имел цель расширить зону вторжения в западном направлении.

29 июня главные силы русской армии были на правом берегу Дуная. За первые две недели боев русские войска заняли: 3 июля 1877 года город Никополь и осадили Плевну, 5 июля – Бялу, а 25 июля – Тырново. [4].

Для форсирования Дуная основной многотысячной русской армии было принято решение о строительстве большой стационарной переправы через остров Батин. Единственным строителем этого моста стал Гвардейский экипаж, который пока частично стоял лагерем в Слободзейском лесу и в который в начале августа, после строительства переправ у Зимницы, собрались все отряды экипажа.

4-го августа экипаж был переформирован в 4-х ротный из всех своих команд и отрядов. Командирами рот были назначены: лейтенанты С.И. Палтов, А.П. Подъяпольский, А.М. Лавров и К.П. Кузьмин. После этого экипаж в два этапа (14 августа и 2 сентября 1877 года) перебазировался из Слободзейского лагеря в деревню Петрошаны, расположенную напротив острова Батин и недалеко от берега Дуная. На самом острове базировались 6 паровых минных катеров, а также находились помещения для экипажей катеров и минная станция. Фарватер Дуная с обеих сторон острова Батин был перегорожен минами. [4].

С 5 сентября экипаж приступил к строительству 5-ти верстовой дороги от Петрошан до острова Батин, к месту будущей переправы. В середине сентября стало известно, что турки хотят построить плавучий мост через Дунай на Румынский берег вблизи Силистрии для контрудара в тыл русской армии. Для этого моста турки заготовили на Дунае материалы, которые было решено уничтожить. Выполнение операции было поручено Гвардейскому экипажу. 23 сентября 1877 года ночью из Петрошан (от острова) лейтенант Ф.В. Дубасов вывел 3 паровых катера и румынскую канонерку «Флуджерул». На катерах были также три мичмана, прибывших с фрегата «Светлана», Оболенский, Щербатов, Эбелинг и мичман – великий князь Константин Константинович. Отряд катеров экипажа спустил вниз по течению реки горящие брандеры, которые достигли места складирования заготовленных для строительства моста материалов, и сжег их. Сгорели и стоявшие там турецкие суда. [4].

В дальнейшем по декабрь 1877 года стоянка Гвардейского экипажа в Петрошанах прошла в постоянных строительных делах. Экипаж построил дорогу от Петрошан до низменного берега Дуная, разводной понтонный мост до острова Батин и, наконец, соорудил свайную плотину от острова до болгарского берега. Охрану и оборону переправ также обеспечивал экипаж. 17 ноября из Петербурга в Петрошаны прибыло 100 человек нижних чинов экипажа взамен погибших. [4].



А.П. Боголюбов. Понтонный мост через Дунай. 1878 год. Бумага, уголь. 40x58. [20]

28 ноября наконец-то была взята турецкая крепость Плевна, которая держала осаду русских войск с 8 июля 1877 года. С падением Плевны отпала необходимость личного присутствия императора Александра II на театре военных действий. 4 декабря 1877 года, возвращаясь в

Петербург, он посетил великого князя Алексея Александровича в Петрошанах. Гвардейский экипаж приветствовал своего государя, который 6 декабря пожаловал исполняющему обязанности командира Гвардейского экипажа Д.З. Головачеву чин контр-адмирала, а после убийства великого князя Алексея Александровича назначил его начальником всех морских команд на Дунае.

После перехода русской армии через Балканы началось буквально триумфальное шествие русских войск по территории Болгарии. 8 января 1878 года пал Адрианополь, куда 14 января была перенесена Главная квартира русской армии. Турция предложила заключить перемирие, которое было подписано в Адрианополе 19 января. Но русские войска продолжали двигаться дальше. 12 февраля русская гвардия вошла в город Сан-Стефано, расположенный на берегу Мраморного моря в 12 километрах от Константинополя. Отсюда виден был голубой купол собора Святой Софии. Казалось, что сбылась вековая мечта русского народа о возвращении православных святынь, захваченных турками еще в 1453 г., что Босфор станет русским проливом. Здесь 19 февраля и был подписан с Турцией выгодный для России и Балканских стран мирный договор. Но несколько мористее русские войска видели дымящиеся трубы кораблей английской средиземноморской эскадры. [4].

Примечание: Флот Турции и России на Черном море. Подавляющее превосходство турецкого броненосного флота над слабыми морскими силами России на Черном море сказалось уже в первые дни войны. На третий день войны турецкие броненосные корабли обстреляли русские пограничные укрепления в районе Потти-Батуми, а несколько позже отдельные турецкие корабли и отряды кораблей подвергли обстрелу порты и прибрежные поселения всего кавказского побережья: Потти, Очемчири, Гудауты, Сухуми и другие. Турция, демонстрируя господство своего флота на Черном море, объявила о блокаде русских черноморских портов. Подверглись обстрелам корабельной артиллерией Евпатория, Феодосия, Анапа и другие. Полная безнаказанность этих нападений привела к более серьезным последствиям: в Абхазии вспыхнуло восстание, турки высадили десант и захватили Сухуми.

Русское командование приняло энергичные меры по организации обороны своих берегов, и прежде всего Очакова, Одессы, Севастополя, Керчи. Срочно были созданы стационарная оборона берегов и подвижная оборона. В состав стационарной обороны входили: около 40 сухопутных артиллерийских батарей, несколько десятков артиллерийских батарей на плотах, минные заграждения-выставлено более 2000 мин, впервые были использованы электрические прожекторные установки. В качестве подвижной обороны были использованы две «поповки» «Вице-адмирал Попов» и «Новгород», 10 винтовых ихун и пароход, оснащенные пушками. Эти меры уже в мае 1877 года нейтрализовали господство на море турецкого флота, а активное использование быстроходных пароходов «Русского общества пароходства и торговли» (РОПИТ), оснащенных артиллерией и шестовыми минами вскоре позволило русским морякам захватить инициативу на черноморском театре. В историю российского флота вошли лихие боевые дела вооруженных пароходов «Великий князь Константин», «Владимир», «Веста», «Россия», их командиров капитанов 1 ранга С. О. Макарова, Н. М. Баранова и многих других отважных офицеров. В этой войне впервые в мировой практике С. О. Макаровым было использовано торпедное оружие, завершившееся потоплением турецкого военного парохода «Интибах» на рейде Батуми. Турция не смогла реализовать огромное превосходство своего броненосного флота.

Англия не была безучастным наблюдателем событий на Балканах. По мере осложнения обстановки она наращивала свои морские силы в Средиземном море, где в апреле 1877 г. уже было 9 броненосных кораблей, которые имели на борту 68 орудий крупного калибра, и 10 колесных пароходов и фрегатов. В готовности к переходу в Средиземное море находилась эскадра Английского канала, включавшая 4 броненосных корабля и другие военные суда. Шло накопление английских войск на Мальте. В июне английский флот сосредоточился у входа в пролив Дарданеллы, а в начале февраля 1878 г., когда русские войска подходили к Константинополю, флот вошел в Мраморное море, произвел демонстративный маневр у входа в Босфор и занял позицию вблизи Константинополя у Принцевых островов. Угроза прорыва английского флота в Черное море при отсутствии на нем русского флота и беззащитности берегов создавала для России чрезвычайно тревожную обстановку, тем более, что Австрия

усиливала свои войска на границе, угрожая тылу русских войск. Единственным мероприятием, которое могло обеспечить Черное море от посягательств Англии, являлось надежное и своевременное заграждение Босфора минами. И морское командование получило на это санкцию Верховного командования и начало готовить корабли, запасы мин, личный состав, чтобы в нужный момент заминировать Босфор.

В начале февраля 1878 года, по приказу Главнокомандующего русской армией, Гвардейский экипаж в составе 34 офицеров и 883 нижних чинов был срочно послан пешим порядком в город Сан-Стефано, куда и прибыл 28 февраля, проехав последний участок пути по железной дороге. Там экипаж стал лагерем между лагерями Семеновского и Преображенского полков.

Здесь и стала понятна причина срочного вызова Гвардейского экипажа в Главную квартиру. Экипажу было приказано, в случае прорыва английского флота в Черное море, а это было реально, пролив Босфор заминировать. К концу марта пять пароходов с минами находились в готовности. Но условия, создавшиеся на Босфоре, во всех отношениях были настолько неблагоприятны для России, что, в конце концов, Верховное русское командование признало, что при данных обстоятельствах своевременное и надежное заграждение Босфора минами «есть дело немислимое». [4].

К концу марта обстановка стабилизировалась, началось налаживание мирных отношений, по Босфору началось движение русских судов. В Сан-Стефано с Черного моря прибыли военный пароход «Великий Князь Константин» под командованием капитана 2 ранга С. О. Макарова, черноморская императорская яхта «Ливадия» и другие. Значительно улучшилось снабжение русских войск. Главнокомандующий великий князь Николай Николаевич по согласованию с турецкими властями решил нанести личный визит турецкому султану Абдул-Гамиду. [4].

Для этого 13 марта он отбыл на императорской яхте «Ливадия» в сопровождении парохода «Константин» из Сан-Стефано и прибыл на рейд Константинополя. Все стоявшие там суда подняли российские флаги и приветствовали Страну – Победителя в этой войне. Вместе с Главнокомандующим прибыла рота почетного караула Гвардейского экипажа с Георгиевским знаменем и оркестром. В эту роту специально подобрали рослых матросов, участников боевых действий и георгиевских кавалеров.

Яхта «Ливадия» стала на якорь перед дворцом султана Дольма-Бахче. Великому князю – Главнокомандующему русскими войсками под резиденцию отвели на берегу Босфора мраморный дворец, где он встречал с ответным визитом султана. При этой церемонии присутствовала рота почетного караула Гвардейского экипажа со знаменем и оркестром. Так что единственным боевым знаменем России, развернутым в столице побежденной Турции было Георгиевское знамя Морского Гвардейского экипажа. [4].

Примечание: Черноморская императорская яхта «Ливадия» была построена в Николаеве в 1870 г. и предназначалась для морских прогулок, путешествий августейшей семьи по Черному морю.

Свое название она получила ещё при проектировании в 1869 году, когда государь Александр II построил на Южном берегу Крыма свое новое имение «Ливадия» и стал проводить там много времени, выезжая туда с семьей и близкими людьми на отдых.

Проект яхты выполнил капитан Корпуса корабельных инженеров Л. Г. Шведе. Внутренняя отделка яхты, выполненная по эскизам Монигетти, была столь же изысканна, как на «Державе», но отличалась ещё большим изяществом.

Уместно отметить, что 4-х пушечная яхта «Ливадия» была не только красива, и обладала не только хорошими мореходными качествами. Она была единственной из всех императорских яхт, участвовавших когда-либо в боевых действиях. Так, во время прошедшей войны «Ливадия» под командованием капитана 1 ранга Ф. Е. Кроуна крейсировала у румынского и болгарского побережья, а 21 августа 1877 года потопила турецкую двухмачтовую кочерму. При этом, будучи замеченной двумя турецкими броненосными кораблями, яхта выдержала 18-часовую погоню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей.

Война закончилась и русские войска стали покидать бывший театр боевых действий. 23 апреля и Гвардейский экипаж на пароходе «Лазарев» убыл из Сан-Стефано, 1 мая прибыл в Одессу, а 5 мая по железной дороге в Петербург. 5 мая был встречен своим командиром великим князем Алексеем Александровичем.



Генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович. [20]

Славные подвиги офицеров и нижних чинов в прошедшей войне и вклад в победу русского оружия были по достоинству отмечены. 6 июля 1878 г. император пожаловал ротам Гвардейского экипажа знаки отличия на головные уборы:

– 1-ой роте (его высочества), с надписью: «За переправу через Дунай у Зимницы 15 июня 1877 года»;

– прочим ротам с надписью «За отличие в турецкую войну 1877 и 1878 годов».

В связи с отменой в 1881 г. в качестве головного убора в армии, на флоте и Гвардейском экипаже кепи 29 июня 1881 г. последовало высочайшее повеление: «Взамен знаков отличия на головных уборах...жалуем экипажу Георгиевские серебряные рожки с сохранением на них надписей:

– 1-ой (его высочества) роте: «За переправу через Дунай у Зимницы 15 июня 1877 года»,

– а прочим ротам «За отличие в турецкую войну 1877-1878 годов».

Более того, Александр II повелел: «Дабы Всемилостивейшее пожалование Гвардейскому экипажу знаков отличия за минувшую турецкую войну было видно и во время кампании на судах, всем нижним чинам Гвардейского экипажа заменить на фуражках черные шелковые ленточки Георгиевскими, сохранив на них прежде установленные надписи и якоря». [4].



Кепи адмирала Гвардейского экипажа с надписью «За отличие в турецкую войну 1877-1878 годов». [20]



Кепи офицера 1 роты Гвардейского экипажа с надписью «За переправу через Дунай у Зимницы в 1877 году». [20]



Бескозырка из комплекта формы одежды младшего квартирмейстера Гвардейского экипажа. Начало XX века [20]

6 июня 1883 года Гвардейскому экипажу были дополнительно переданы овальная мраморная плита с тугрой (персональным знаком правителя, содержащим его имя и титул - авт.) и

каменная мемориальная плита с 8-ю табличками, снятыми с завоеванной турецкой крепости Руцук.

Эти плиты были вмурованы у входа в офицерскую кают-компанию экипажа, расположенную по адресу: г. Санкт-Петербург, проспект Римского-Корсакого, дом 22. В сопроводительном письме указывалось, что генерал-инспектор по инженерной части передает экипажу эти плиты, «...которые будут служить для воспоминания о славных подвигах, оказанных на Дунае во время последней турецкой войны господам офицерам и нижним чинам».

23 февраля 2002 года надвратные мраморные плиты крепости Руцук были переданы в «Музей подводного плавания» 506 Учебного отряда на Васильевском острове, где до 1913 года размещались казармы 2-го флотского экипажа. Этот флотский экипаж участвовал вместе с Гвардейским в действиях на Дунае в 1877-1878 годах.

О передаче плит и их новом месте автору удалось узнать только в 2013 году из переписки с Мавлюдом Галеевым, который ранее учился в 506 Учебном отряде. Он же помог договориться о фотографировании этих плит, что и было сделано в январе 2014 года с участием Владимира Александровича Веселова – администратора сайта клуба Гвардейского экипажа. На мраморных плитах были выбиты надписи на османском языке первой половины XIX века. Затем тугра и таблички с надписями были покрыты сусальным золотом, что позволило им сохраниться в хорошем состоянии до наших дней.



Мраморные плиты (тугра и таблички) из турецкой крепости Руцук. 2014. Фото автора.



Мраморная тугра из крепости Руцук. 2014. Фото автора.

Профессиональный перевод текста мраморной овальной плиты показал, что на ней высечена тугра Махмуда II. Она гласит: "Махмуд хан, сын Абдул-Хамида, всегда побеждающий". Справа от тугры написано слово *ىلدى* (адали), что в переводе с османского означает "справедливый", это прозвище султана Махмуда II. Под тугрой стоит дата 1252 г. хиджры. Это примерно 1836 г. по григорианскому календарю».



Мраморная плита с табличками из крепости Руцук. 2014. Фото В.А. Веселова.

Таблички с текстом следует читать справа налево, сначала верхняя строка на правой верхней табличке: «Отважный покоритель крепостей в священной войне, о султан Махмуд!», затем верхняя строка на левой верхней табличке: «Падшах моря и суши, справедливый подобно Махди!». Далее строка на второй сверху правой табличке: «Стали в эпоху правления этого храброго султана», затем строка на второй сверху левой табличке: «Владения его обустроенными и процветающими, а крепости неприступными» и так далее.

Таким образом, перевод текста на всех 8-ми табличках, сделанный нами впервые, гласит:

*«Отважный покоритель крепостей в священной войне, о султан Махмуд!
 Падшах моря и суши, справедливый подобно Махди!
 Стали в эпоху правления этого храброго султана
 Владения его обустроенными и процветающими, а крепости неприступными.
 Пусть станет он для мира сверкающим светом навсегда;*

И день, и ночь солнечное счастье и лунное величие [да пребудут с ним].

Хорошая дата [на его памятнике] воистину заклемила врага

Сделал Щедрый ворота Орду основой для побед».

Всем участникам русско-турецкой войны 1877-1878 годов была также вручена специальная медаль. Медаль была учреждена Высочайшим Повелением Императора Александра II, объявленным по военному ведомству 17 апреля 1878 года.

В статуте указаны три разновидности медалей по металлу: серебряная, из светлой бронзы и из темной бронзы (медная).

Медалью из светлой бронзы награждались все воинские чины от генерала (адмирала) до рядового солдата (матроса), чины морского ведомства и милиции, волонтеры и болгарские ополченцы, которые в течение 1877-1878 годов принимали непосредственное участие в боевых операциях против турок на Дунае, Балканах, Черном море и Кавказе, а также чиновники военного и гражданского ведомств, находившиеся при войсках и принимавшие участие в боевых действиях против неприятеля с оружием в руках. Этой же медалью награждался весь медицинский персонал и священнослужители, выполнявшие свои обязанности в боевой обстановке. Таких светло-бронзовых медалей было отчеканено на Санкт-Петербургском монетном дворе 635 921 штука. Носили медаль на груди на комбинированной ленте двух орденов – Святого Андрея Первозванного и Святого Георгия Победоносца (андреевско-георгиевская).

Серебряная медаль вручалась только тем воинским чинам, которые состояли в войсках, защищавших Шипкинский перевал (в Болгарии) и находившимся в Баязете (в Закавказье) во время блокады, а также лицам, временно пребывавшим на Шипке по делам службы во время обороны Шипкинского перевала. [4].



Светло-бронзовая медаль «За русско-турецкую войну 1877-1878». Аверс.

Из собрания С.В. Алипова. Фото автора. 2010. [4].



Светло-бронзовая медаль «За русско-турецкую войну 1877-1878». Реверс.

Из собрания С.В. Алипова. Фото автора. 2010. [4].

По возвращении Гвардейского экипажа с войны в Санкт-Петербург он сразу же приступил к исполнению давно устоявшихся обязанностей: несению дворцовой и гарнизонной караульной службы, приведению в порядок императорских яхт и судов в императорских резиденциях, и, конечно же, к восстановлению несколько позабытых за войну практических морских навыков. И снова, как было и до войны, плавание яхт с целью морского отдыха по Финскому заливу, в шхерах, приятное времяпрепровождение на гонках яхт плавание для встреч и проводов кораблей в дальние плаванья. Гвардейский экипаж всегда был при деле. Все отдыхали от войны. Но летом следующего года уже начались более интенсивно проводиться развлечения на воде. Устраивали гонки своих яхт яхт-клубы, проводились состязания между клубами. Но самыми крупными, масштабными и привлекательными были на императорский приз.

О размахе говорят, например, гонки 1879 года, в которых принимали участие:

- императорская колесная яхта «Держава» под брейд-вымпелом императора, что подчеркивало не официальный, а спортивный характер мероприятия;
- императорские паровые колесные яхты «Штандарт», «Александрия», «Стрельна»;
- императорские парусные яхты: «Королева Виктория» (императора), «Забава» (будущего генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича), «Никса» (будущего императора Николая Александровича) и множество яхт Санкт-Петербургского императорского морского клуба. [4].

Менялся состав судов Гвардейского экипажа. В 1879 г. к экипажу был приписан броненосный фрегат «Герцог Эдинбургский», качественно новый корабль. Он имел броневой пояс по ватерлинии толщиной 152 мм, новое артиллерийское вооружение. Это требовало от моряков-гвардейцев значительных усилий по изучению и содержанию корабля, так как фрегат много плавал.



Л.Д.Блинов. Корвет (крейсер 1 ранга) «Герцог Эдинбургский». 1886. [20]

В России велись также разработки и принципиально новых боевых кораблей. Начиная с конца 70-х годов XIX столетия, кораблестроителями создавались и совершенствовались суда для

скрытного использования минного оружия, которое столь успешно зарекомендовало себя в русско-турецкой войне 1877-1878 гг. Эти «потаенные суда» стали именоваться миноносками «подводными миноносцами», а впоследствии с 1906 года подводными лодками.

В 1879 году на Невском заводе в Санкт-Петербурге была построена усовершенствованная миноноска конструктора С.К. Джевецкого. Ее демонстрация состоялась зимой 23 декабря 1880 года на незамерзающем Серебряном пруду в Гатчине в присутствии наследника цесаревича Александра Александровича и цесаревны Марии Федоровны. Пояснения давал будущий генерал-адмирал, а в то время командир Гвардейского экипажа великий князь Алексей Александрович. [4].



А.А.Тронь. Демонстрация С.К.Джевецким своей подводной лодки на Серебряном пруду в Гатчине. 1880 год. 2006. [20]

А флот нес свою боевую службу. Боевые корабли, отряды кораблей продолжали уходить из Кронштадта в дальние длительные плавания, другие возвращались к родным берегам. Летом 1879 г. для усиления флота на Тихом океане уходил отряд кораблей под командованием контр-адмирала А.Б. Асланбегова в составе броненосного фрегата «Минин», крейсера «Азия», клиперов «Разбойник» и «Наездник». Провожали их и высшие должностные лица, и родственники, и моряки Гвардейского экипажа, которые доставили туда на яхтах множество высокопоставленных особ. И не один офицер или матрос по-хорошему завидовал своим уходящим в океаны товарищам.

На зимнее время императорские яхты и пароходы швартовались вдоль набережной реки Невы, ремонтировались на судовой верфи Санкт-Петербурга, а команды их привлекались для несения караулов и других городских нарядов, как солдаты гвардейского батальона.



А. К. Беггров (1841-1914). Вид Невы и Стрелки Васильевского острова с Фондовой биржей. 1879. [20]

25-летний срок правления Императора Александра II, давшего народу свободу и сделавшего очень многое для преобразования России в демократическое государство, закончился 1 марта 1881 года. Он скончался в Зимнем дворце после смертельного ранения, полученного на набережной Екатерининского канала в Петербурге от бомбы, брошенной под его ноги террористом – «народовольцем».

Глава 3.2. Морская лейб-гвардия при Императоре Александре III в период с 1881 по 1894 гг.

Император Александр III вступил на престол 2 марта 1881 года. Он был вторым сыном императора Александра II и был женат с 1866 года на датской принцессе Дагмар, нареченной, как великая княгиня Мария Федоровна.



А. Шильдер (1828-1898). Портрет Александра III. Холст, масло. [21]

Супруги после свадьбы жили в Аничковом дворце в Петербурге, где они продолжали находиться в течение ещё нескольких недель по восшествии Александра III на престол. 27 апреля 1881 года, августейшая семья переехала на постоянное жительство в Гатчину и редко выезжала в столицу. Коронация и миропомазание Александра III и его супруги были совершены только через 2 года: 15 мая 1883 года в Успенском соборе Московского кремля.



Коронация Марии Федоровны и Александра III. История династии Романовых. Живопись. Восьмая часть. Александр Александрович (1845-1894). [4].

(122)



И. Крамской (1837-1887). Портрет Александра III. 1886. [21]

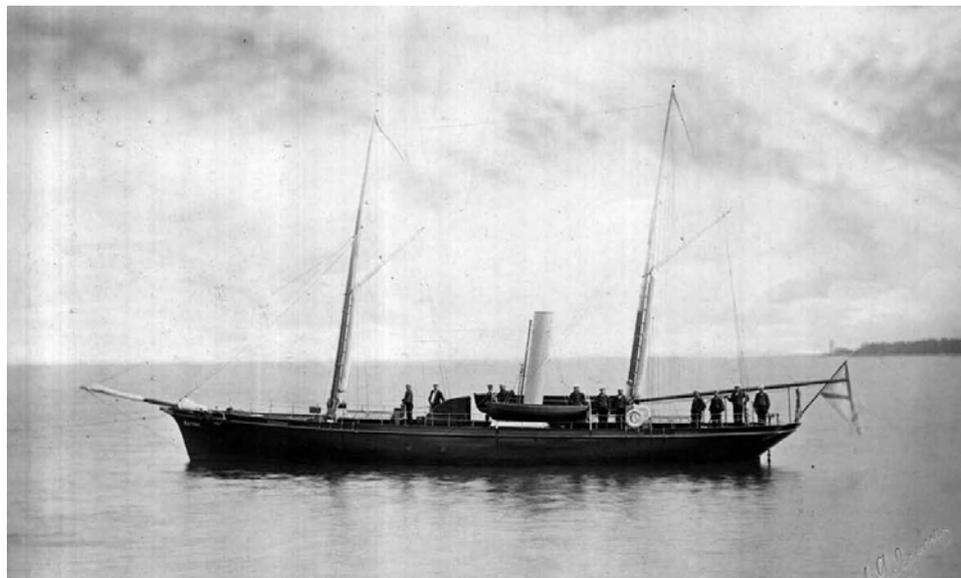


И. Крамской(1837-1887). Портрет императрицы Марии Федоровны. 1886. [21]

Император Александр III любил выходить вместе со своей семьей на яхте Гвардейского экипажа «Держава» в длительные морские плавания. Почти каждое лето царская семья проводила на яхте «Царевна» у берегов Финляндии в сопровождении других яхт экипажа: «Александрия», «Марево», парохода «Онега». Мария Федоровна стремилась ежегодно навестить своих родственников в Дании. Естественно, что ее туда сопровождал император и их большая семья. Но отдых зачастую приходилось сокращать, так как в самом Петербурге проводилось много различных праздников и церемоний с участием императорской фамилии. Это и закладка и спуск кораблей, и встречи и проводы в плавание кораблей, куда приходилось прибывать на императорских яхтах со значительным количеством гостей и приглашенных.



Яхта «Царевна» в Ницце. Фотография. Конец XIX века. [20]



Яхта «Марево» (1878) в Петергофе, 1879 г. Фотография. [20]

Примечание: Маневры и высочайший смотр флота в 1884 г. Каждый год производились смотры Балтийского флота генерал-адмиралом и управляющим Морским министерством. Они проводились на Кронштадтском рейде, где свидетелями их были многие люди с яхт, катеров и частных судов. Но Кронштадтский рейд имел ограниченную акваторию и не позволял произвести маневры флота, учебные бои, использовать фактически оружие. Поэтому смотры и маневры флота были перенесены на рейды Транзунд, Штандарт, Красная Горка. Грандиозный высочайший смотр и маневры с использованием оружия были произведены в 1884 г.

2 августа 1884 г. на Транзундском рейде заняли свои места по диспозиции 23 корабля. На рейд прибыли на яхте «Держава» генерал-адмирал, управляющий морским министерством со своими сопровождающими лицами. Они произвели предварительный смотр флота.

Позже на рейд прибыли другие корабли и военные суда, в общей сложности их собралось более четырех десятков. Для участия в смотре привлекались 7 броненосных кораблей, в том числе «Адмирал Лазарев», «Адмирал Чичагов», «Первенец», «Кремль» и другие, 5 канонерских лодок, 15 миноносков, 7 парусно-винтовых судов, около 10 пароходо-фрегатов и военных пароходов. К началу маневров подготовка одиночных кораблей под руководством командиров кораблей, отработка слаженности экипажей кораблей, использования технических средств и использования оружия уже были закончены.

Флот был разделен на две эскадры, под командованием назначенных флагманов началась отработка совместного плавания, маневрирования, отработка флажного сигналопроизводства и зрительной связи, выполнения сигналов маневрирования в составе отрядов и эскадр кораблей.

15 августа на Транзундский рейд прибыли 5 императорских яхт: «Александра» с императором Александром III и императрицей Марией Федоровной с детьми, «Царевна», «Славянка», «Марево», «Стрельна». На них прибыли члены императорской фамилии, известные адмиралы и генералы, чины морского и военного ведомств, высшие лица государства.

В течение двух суток производились маневры двух противостоящих эскадр: нападающей эскадры противника и обороняющейся. Отдельными эпизодами этих маневров были:

- морской бой с использованием артиллерии, фактические стрельбы производились по специально поставленным целям-старым судам,*
- минная атака с использованием самодвижущихся мин Уайтхеда-стрельба по устаревшей канонерской лодке «Осетр» и ее затопление от полученных повреждений,*
- подрыв и гибель судна на якорной мине,*
- высадка морского десанта.*

18 августа флот стоял в две линии в готовности к императорскому смотру. На катере с яхты «Держава» Император Александр III, императрица Мария Федоровна с высшими лицами государства обошли строй кораблей, несколько кораблей посетили, посмотрели артиллерийские, парусные учения, произвели осмотр экипажей и кораблей. На этом маневры флота и высочайший смотр были закончены.

Важным событием для Санкт-Петербурга, да и в целом для России, стало открытие в 1885 г. Морского канала. В начале XIX века портовые мощности столицы России находились вдоль берегов Невы. К причалам, верфям и заводам, расположенным вдоль Невы, от Кронштадта вёл мелкий и извилистый фарватер, который затруднял прохождение крупных судов. Из-за этого многие торговые суда разгружались в Кронштадте, а оттуда грузы перевозились на небольших

судах в Петербург. Набережные города были плотно заставлены судами, иногда даже в несколько рядов. Считалось, что доставка грузов из Европы обходится примерно в такие суммы, как от Кронштадта до Петербурга. Кроме того, строительство больших броненосных кораблей осложнялось проводкой до Кронштадта с использованием плавучих доков и последующей их достройкой.



П. Верещагин. Набережная Невы. [21]

Более 20 лет обсуждались проекты строительства нового торгового порта. В январе 1872 г. межведомственному комитету при Министерстве путей сообщения поручили провести оценку этих предложений. Изучив предложения, комитет подготовил проект реконструкции Петербургского порта и строительства Морского канала, положив в основу идеи выпускника Морского корпуса, изобретателя и крупного предпринимателя Николая Ивановича Путилова.

31 октября 1874 г. был подписан «Контракт на производство работ и поставок по устройству Санкт-Петербургского канала». Заказ-подряд на работы получил Н. И. Путилов.

Строительные работы были начаты в 1878 г., в них было задействовано 59 судов: пароходов, шаланд, самоходных барж, паромов и земснарядов. Для сооружения ограждающих дамб в дно водоёма были забиты десятки тысяч свай, пространство между их рядами заполнялось щебнем и землей. Дамбы с обеих сторон морского канала предназначались для защиты его от заиливания, от города они тянулись на 4,3 км. В июле 1882 г. первая очередь канала была сдана в эксплуатацию. Полностью строительство канала было завершено в 1885 году. Канал имел глубину 6,7 метра, ширину от 64 до 106 метров и длину 30 километров. [4].

Открытие Морского канала стало в Санкт-Петербурге большим праздником, на котором присутствовали император Александр III и императрица Мария Федоровна. Прибыли на праздник с августейшей семьёй практически все императорские яхты и катера с командами Гвардейского экипажа.

В торжественный день открытия Морского канала 15 мая 1885 г., торжественность которого возрастала в связи с двухлетием коронации, столица была в праздничном убранстве.

Корабли и суда флота, принимающие участие в церемонии открытия, были разделены на семь отрядов и выстроены от Гутуевской гавани до Большого Кронштадтского рейда. В церемонии принимали участие 104 корабля и судна, большое количество императорских яхт и катеров, а также частных пароходов, яхт, катеров, яхт императорских яхт-клубов.

В 11 часов прибыл императорский поезд, его сопровождал гром оркестров и громовое «Ура!». Император был одет в морской мундир, Его сопровождали императрица Мария Федоровна, наследник-цесаревич Николай Александрович и многие другие члены императорской фамилии,

министры и прочие высокие особы. Император на катере «Дагмар» обошел корабли и суда в Гутуевской гавани, подошел к яхте «Держава» и поднялся на мостик. В этот момент на мачте взвился императорский штандарт, раздался императорский артиллерийский салют, и Мария Федоровна на мостике перерезала протянутую через гавань ленту. Оркестры грянули гимн «Боже царя храни», по рейду волной покатилося «Ура!» войск и гостей. Вся эта церемония вызывала искреннее ликование войск, флота, народа, чувство всеобщего единения всех россиян вокруг державного императора и императрицы. Императорская яхта «Держава» снялась с якоря и величественно двинулась по каналу в Кронштадт в сопровождении 23-х императорских яхт, пароходов, катеров. Каждый отряд кораблей встречал императора артиллерийским салютом. С Большого Кронштадтского рейда яхта «Держава» и кортеж повернули обратно по каналу, затем свернули в Петергоф, где императорские яхты остались, а все остальные пошли по каналу в Петербург. [4].



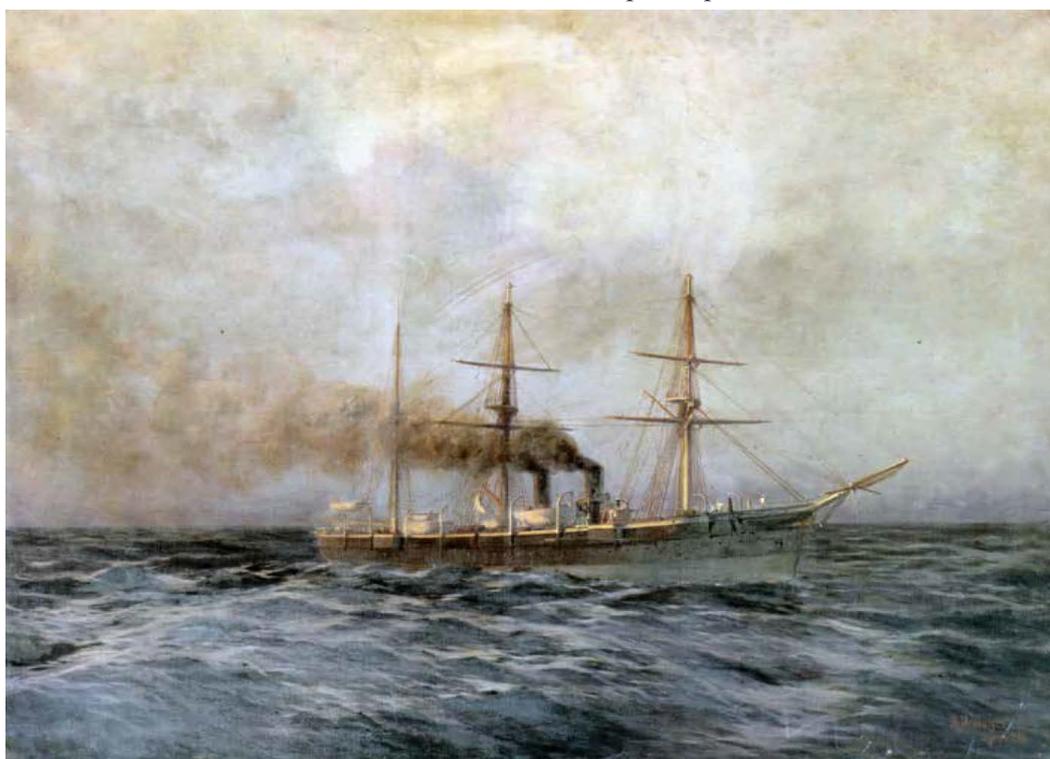
А. К. Беггров. Открытие морского канала в Санкт-Петербурге 15 мая 1885 года. [20]

В 1883 г. к Гвардейскому экипажу был приписан винтовой клипер «Стрелок», а в 1886 г. винтовой корвет «Рында», они много плавали в морях и океанах.

Как и прежде, уходили на боевых кораблях офицеры и матросы Гвардейского экипажа в практические плавания. Так, в 1884 г. клипер «Стрелок» вышел из Кронштадта в плавание по Средиземному морю, посетил порты Генуя, Пирей, Марсель, в Атлантическом океане зашел на остров Мадейра, затем побывал в Нью-Йорке и в следующем году вернулся в Кронштадт. Второе практическое плавание этот клипер совершил в 1886-1889 гг. снова по Средиземному морю, посетив Италию, Грецию и Египет.



А.П.Алексеев. Винтовой клипер «Стрелок». 1880-е гг. [20]



В. В. Игнациус. Корвет «Рында». 1889г. [20]

Винтовой корвет «Рында» совершил полное опасностей трехлетнее плавание в 1886-1889 гг, имея на борту великого князя Александра Михайловича, которого приобщали к государственной и морской службе. В этом плавании моряки-гвардейцы побывали в Южной Америке, в Южной Африке, в Австралии, на Филиппинских островах, в Японии, затем во Владивостоке и через Суэцкий канал вернулись в Кронштадт. И везде великий князь Александр Михайлович наносил визиты главам государств.

Великий князь А.М. Романов прослужил 24 года во флоте, был родоначальником русской военной авиации. Он подробно описал свои впечатления от войн, ведомых Россией за время его

жизни: русско-турецкая 1877-1878 гг., русско-японская 1904-1905 гг., Великая (Первая мировая) 1914-1917 гг. и дал при этом характеристики многим военным деятелям Российской империи. Это отражено в его книге воспоминаний, выпущенной в 1933 году на русском языке как приложение журнала «Иллюстрированная Россия». [50]:

Вот, например, как увлекательно пишет Александр Михайлович в своей книге о службе на корвете Гвардейского экипажа «Рында» и визите к императору Бразилии. [50]:

«Канун Рождества 1886 г. “Рында” полным ходом входит в территориальные воды Бразилии. Я стою на носу, — среди молочных облаков блестит созвездие Южного Креста, — я глубоко вдыхаю аромат тропических лесов.

Склянки, пробившие четыре часа ночи, возвещают окончание моей вахты, данной мне в качестве последнего испытания. Внизу в кают-компании меня ожидает холодный ужин и графин замороженной водки.

Масло потрескивает в лампе, раздаются размеренные шаги офицера на вахте, — а вокруг тишина... Чудесная тишина военного корабля на рассвете. Полная глубокого значения. Проникнутая величием вселенной. Дарящая посвященным прозрение.

Трудно себе представить, что там где-то есть Россия, что где-то позади остался император, царская семья, дворцы, церкви, парады, казаки, величавая красота отягощенных драгоценностями женщин.

У нас все впереди. Я только что начал кругосветное плавание, которое будет длиться три года, после чего я должен получить следующий чин. Пока же я всего только мичман. То, что я великий князь и двоюродный брат государя, ставит меня в особое положение и может вызвать неприязнь моего начальника. На борту корабля — он мой неограниченный начальник, но на суше он должен становиться предо мною во фронт.

Две очень элегантные дамы в одном американском баре в Париже были поражены, когда увидели, как русский “командан”, внушавший им страх, вскочил при появлении в зале молодого человека, без всяких отличий. Мне достаточно было намека, чтобы все общество подсело бы к моему столу. Но я не пошевелился...» <...>

«На берегу (*в Рио-де-Жанейро – авт.*) меня ожидала каблограмма из С.Петербурга, в коей было приказано сделать официальный визит Дону-Педро императору бразильскому (*Педру II император Бразилии с 1831 по 1889 гг. – авт.*). Был январь — самый жаркий месяц в Южной Америке, и император жил в своей летней резиденции Петрополис, высоко в горах. Единственным способом сообщения туда был старомодный фуникулер, шедший зигзагами по высокому склону горы.

Тропическая тайга охватывала нас со всех сторон, пока мы, стоя, любовались гаванью. Далеко внизу потоки кристально-чистой воды шумели, на дне пропастей, и окруженные гигантскими деревьями и кустами, были похожи на серебряные змеи. Пальмы, лианы и другие гиганты казались переплетенными друг с другом и были в непрестанной борьбе за каждый атом воздуха и луч солнца между собой. Мириады из них погибали на ваших глазах, но им на смену нарождались новые мириады, готовые вступить в эту борьбу за существование. Наш миниатюрный поезд медленно поднимался вверх, ломая на своем пути ветки, продираясь сквозь деревья и задевая высокую ядовитую траву, касавшуюся наших лиц. Кричали попугаи, извивались змеи, птицы неслись над нами громадными испуганными стаями, большие бабочки, цвета окружавшей нас зелени, вились высоко над нами, словно радуясь своей безопасности.

Дорога длилась три часа, что было утомительно... В течение всего пути джунгли не менялись ни на йоту. Все в них говорило о миллионах веков хаоса и о желании продолжать этот хаос и впредь.

Я дрожал с головы до ног. Только теперь я понял истинное значение слов Талмуда, утверждающего, что нет ничего ужаснее, чем лицемерие истинного облика Создателя. Мои спутники — два юных лейтенанта с “Рынды” — перекрестились, когда мы, достигнув, наконец,

вершины горы, увидели нашего посланника в Бразилии Ионина. Мы уже перестали верить, что в этом месте могли встретиться живые существа.

Окладистая, седая борода императора Дона-Педро и его очки в золотой оправе делали его похожим на университетского профессора. Он сочувственно выслушал мои впечатления от джунглей. Отсутствие политических разногласий и неразрешимых конфликтов между Российской и Бразильской Империями позволяло нам разговаривать непринужденно.

“Европейцы так часто говорят о так называемой молодости стран Южной Америки, — сказал он не без горечи... — Но никто из них не отдает себе отчета в том, что мы — бесконечно стары. Мы старше самого мира. От народов, живших на этом материке тысячи столетий тому назад, не осталось никаких следов или, вернее, они не открыты. Но одна вещь остается в Южной Америке неизменной — это дух беспокойной ненависти. Дух этот — порождение окружающих нас джунглей, которые властвуют над нашими умами. Политические идеи сегодняшнего дня связаны с требованиями завтрашнего ничем иным, как постоянным ожиданием перемены.

Никакое правительство не может остаться у власти продолжительное время, ибо джунгли побуждают нас к борьбе. В данную минуту требованием дня у нас является установление демократического строя. Бразильский народ получит его. Я слишком хорошо знаю мой народ, чтобы допустить бесполезное кровопролитие. Я устал. Пускай будущие президенты попытаются поддержать гражданский мир в Бразилии”.

Несколько лет спустя Бразилия стала республикой. Дон-Педро сдержал свое обещание: он добровольно и радостно отрекся, поставив своих импульсивных подданных в тупик легкостью одержанной ими победы. Память его чтут по сей день в Бразилии, и памятник, воздвигнутый по всенародной подписке, увековечивает спокойную мудрость этого доброго старика.

Мне он очень понравился, и так как он никуда не торопился, то мы провели более двух часов в его скромном, комфортабельном кабинете с широкими окнами, выходящими в большой сад, в котором щебетали бесчисленные птицы. Мы говорили по-французски. Его очень ясный, грамматически правильный, хотя слегка нерешительный стиль придавал характер дружелюбной застенчивости этой беседе между непоколебимым монархом тропических стран и представителем столь могущественного в то время царствующего дома далекого севера.

Когда я с ним прощался, то он прикрепил к моей груди знаки высшего ордена Бразильской Империи. Я поблагодарил его за оказанную мне честь, но высказал о своем предпочтении бразильскому девятиконечному кресту в венке из роз.

Дон-Педро рассмеялся.

- “Орден Розы - одно из наших самых скромных отличий, - сказал он. - Почти все у нас имеют этот орден”.

- “Ну что же! - это лучше подходило к моим понятиям о Бразилии. Мы пошли на компромисс, и я принял оба ордена”. [50].

Через 2 года в 1892 г. моряки Гвардейского экипажа отправились (*теперь уже на переведенном в класс крейсеров – авт.*) крейсере 2 ранга «Рында» в плавание, которое сложилось необычно. По плану крейсер должен был пройти Магеллановым проливом и на Дальнем Востоке вступить в состав Тихоокеанской эскадры. Однако в 1893 году во время стоянки в Буэнос-Айресе на корабле было получено приказание идти в Норфолк в САСШ, где в составе русской эскадры корабль принял участие в торжествах, устраиваемых Соединенными Штатами в память 400-летия открытия Колумбом Америки. После этого крейсер перешел в Средиземное море и в составе эскадры участвовал в визите русского флота во Францию (Тулон). После окончания визита крейсер «Рында» через Суэцкий канал убыл на Дальний Восток для усиления Тихоокеанской эскадры.

В это время на Дальнем Востоке шла война Японии с Китаем. Япония разгромила Китай и вынудила его подписать договор, по которому Ляодунский полуостров относился к Японии. Чтобы заставить Японию отказаться от Ляодунского полуострова, эскадры России, Франции и Германии сосредоточились у китайского порта Чифу для давления на Японию. Участником

этих событий и стал крейсер «Рында». После улаживания этого вопроса крейсер перешел во Владивосток, а затем несколько раз побывал в японских портах Иокогама, Нагасаки, Кобе. Позже, посетив Сейшельские острова, корвет «Рында» через Красное море и Суэцкий канал перешел в Средиземное море и оттуда, после визитов в Грецию и Италию, вернулся в Кронштадт, успешно завершив длительное 4-х летнее плавание. Память об этом плавании сохранена в виде братины, представляющей собой глобус - земной шар с нанесенным маршрутом плавания крейсера. Эта серебряная братина хранится в Центральном Военно-Морском Музее.

В последней трети XIX века обстановка в Европе обострилась. В 1870 г. в короткой войне Пруссия разгромила Францию, отобрала у неё Эльзас и Лотарингию. Победа над Францией способствовала объединению Германии и созданию германского государства. Ослабленная Франция стремилась к реваншу, в то же время опасалась нового нападения Германии, и стала искать пути сближения с Россией, так как только она могла помочь. Окрепшая Германия стала на путь быстрого экономического развития и сама стремилась упрочить связи с Россией. В 1882 г. сформировался союз Германии, Австрии и Италии, направленный как против России, так и Франции. Перед Россией стоял выбор: чью сторону принять – Германии или Франции. В 1887 г. наметилось политическое сближение России и Франции.

15 июня 1888 г. на германский престол вступил император Вильгельм II. Не прошло и месяца, как кайзер на императорской яхте «Гогенцоллерн» во главе эскадры боевых кораблей германского флота 7 июля прибыл в Россию на Кронштадтский рейд. Для торжественной встречи в парадном строю стояли корабли Балтийского флота, украшенные флагами расцвечивания. Кайзера на императорской яхте «Александрия» лично встречал император Александр III. Прогремели артиллерийские салюты, отзвучали государственные гимны. От борта «Александрии» к трапу яхты «Гогенцоллерн» подошел императорский катер, на котором Вильгельм II прибыл к Александру III. Яхта «Александрия» снялась с якоря и по недавно открытому морскому каналу направилась в Петербург в сопровождении императорских яхт «Стрельна» и «Марево» со свитой на борту. Там проходили переговоры двух императоров. Кайзер убыл из России неудовлетворенный. Позже он совершит в Россию еще несколько визитов в сопровождении мощных эскадр германского флота.



А. К. Беггров (1841-1914). Встреча германского императора Вильгельма II на Большом Кронштадском рейде 7 июля 1888 года. [20]

Этот случай показывает, что военные флоты стали важнейшим дипломатическим инструментом государств. Красочные церемонии визитов эскадр кораблей привлекали огромное количество людей. Грохот продолжительных императорских, королевских и президентских салютов, гром государственных гимнов и мощные облака порохового дыма производили магическое воздействие. Эскадры демонстрировали мощь своих флотов, давали бурный поток всевозможной информации в газетах и журналах и вселяли у одних надежду на будущее, у других вызвали чувства опасности, тревоги.

Морской Гвардейский экипаж станет свидетелем, а иногда и участником подобных дипломатических игр, которые в конечном итоге приведут к войне. [4].

А сближение Франции и России развивалось. В этом больше была заинтересована Франция, с опаской поглядывавшая на набирающего силу соседа-Германию.

Наступило лето 1891 г. 19 июня императорская семья с сопровождающими лицами из Гатчины прибыли в Петергоф. Там стоял целый отряд императорских яхт, подготовленный для плавания по шхерам. В этот день кортеж в составе яхты «Марево» под брейд-вымпелом императора, яхты «Царевна» под брейд-вымпелом императрицы, яхты «Держава», военного парохода «Онега» - штабного корабля экипажа и конвоира миноносца «Ревель» убыл из Петергофа и через пролив Бьерке-Зунд проследовал шхерами на запад. 24 июня высокие особы прибыли в Мариехамн на Аландских островах, 26-27 июня посетили места побед русского флота при Гангуте и Гренгаме. После отдыха в Лангинкоски на реке Кюммене близ Роченсальма, где занимались главным образом ловлей рыбы, 6 июля императорская семья прибыла в Петергоф.

А тем временем с официальным визитом в Россию двигалась эскадра кораблей французского флота под командованием контр-адмирала Жерве. Россия готовилась к встрече гостей. В эти дни Балтийский флот в количестве двух десятков вымпелов выстраивался на Большом Кронштадтском рейде в линию для встречи французской эскадры. 11 июля русские корабли расцвелись флагами. Под гром салюта наций в 21 выстрел французская эскадра вошла на рейд и стала на якорь в линию против русских кораблей по назначенной диспозиции. Произошли взаимные визиты командующих, затем командиров кораблей, а потом и офицеров. Дружить, так дружить всем, невзирая на чины и должности. Но главное событие было впереди: посещение эскадр императором и императрицей в сопровождении блестящей свиты.

13 июля в 9 часов из Петергофа вышел кортеж императорских яхт: «Царевна» под брейд-вымпелом императора, «Александрия», «Стрельна», «Нева». Как только кортеж яхт подошел к углу Военной гавани Кронштадта, на мачте «Царевны» метнулся вниз брейд-вымпел и взлетел императорский штандарт. В этот момент ударил первый залп императорского салюта, который продолжался около 20 минут. Стреляли корабли, артиллерия фортов. Команды кораблей и судов стояли на реях, на вантах, в строю на палубах. Оркестры исполняли гимн «Боже, Царя храни». Такого торжества, ликования, грохота Кронштадт не видел и не слышал никогда. На мостике «Царевны» находилась вся императорская семья, кроме наследника-цесаревича Николая Александровича, который находился на Дальнем Востоке.

Здесь нет возможности описать полностью весь церемониал встречи французской эскадры, но можно сказать, что он был самым продолжительным и самым красочным.

23 июля французская эскадра покидала Кронштадт, добившись своей цели. 27 августа Франция и Россия подписали абсолютно конфиденциально соглашение о союзе, а в следующем году подписали военную конвенцию, которая вступила в силу в 1893 г. Это скрытное дипломатическое событие вошло в историю под названием франко-русский альянс. [51,52].

Примечание: В марте-апреле 1893 года императорская семья отдыхала в Ливадии. В начале мая Александр III вызвал в Ялту броненосный корабль «Синоп», со всей семьей перешел на корабль и отправился в Севастополь. Все дни пребывания в главной базе флота семья проживала на корабле и питалась не в адмиральском салоне, а в кают-компании вместе с офицерами. 9 мая император произвел высочайший смотр Черноморского флота, остался доволен его результатами и условиями обитания на корабле. В память о плавании на «Синопе» император прислал в подарок кают-компании серебряные братину, поднос и по числу офицеров 24 бокала с гравировкой. В настоящее время этот императорский подарок находится на хранении в Эрмитаже.

В 1893 г. Северо-Американские Соединенные Штаты (САСШ) отмечали 400-летие открытия Америки Колумбом. На морской парад в Нью-Йорке, посвященный этой годовщине, приглашались корабли многих стран. Одним из важнейших событий этих торжеств была грандиозная Колумбовская всемирная выставка, устроенная в Чикаго на берегу озера Мичиган. К участию приглашались многие страны, Россия оба предложения приняла.

Для участия в морском параде формировалась специальная Атлантическая эскадра под командованием вице-адмирала Н. И. Казнакова. В состав эскадры назначались крейсера «Дмитрий Донской», «Адмирал Нахимов», Гвардейского экипажа крейсер «Рында», «Генерал-Адмирал» и эскадренный броненосец «Император Николай I». Корабли прибывали в Штаты в разное время и из разных мест. К примеру, крейсер «Рында» был вызван в Штаты из порта Буэнос-Айрес в Аргентине. Официальным представителем России в Штатах был великий князь Александр Михайлович, который проходил службу в должности вахтенного начальника на крейсере «Дмитрий Донской».

В грандиозном морском параде на реке Гудзон 15 апреля 1893 г. участвовали 40 кораблей из 10 стран. От России в парадном строю находились крейсера «Дмитрий Донской», «Генерал-Адмирал» и «Рында». Командовал парадом американский вице-адмирал Герарди. Парад принимал Президент Кливленд на канонерской лодке «Дельфин».

На торжественном прохождении экипажей кораблей по городу колонну русских моряков возглавляли моряки Гвардейского экипажа крейсера «Рында».

Позже прибыли эскадренный броненосец «Император Николай I» и крейсер «Адмирал Нахимов». Русские корабли посетили Филадельфию, Бостон и другие порты Штатов, а после окончания торжеств отправились в Россию. В английском порту Портсмут было получено указание кораблям следовать в Средиземное море в эскадру контр-адмирала Ф. К. Авелана для участия в официальном визите во Францию.

1 октября эскадра в составе эскадренного броненосца «Император Николай I», крейсеров «Память Азова», «Адмирал Нахимов», Гвардейского экипажа «Рында» и канонерской лодки Черноморского флота «Терец» под флагом контр-адмирала Авелана в сопровождении французских кораблей, яхт, катеров под грохот салюта наций и оркестров вошла в Тулон – главную базу французского флота на Средиземном море. В парадном строю русскую эскадру встречал средиземноморский флот в составе 25 вымпелов под флагом морского министра Ренье.

Набережные, балконы, крыши домов были заполнены народом, украшены русскими и французскими флагами, транспарантами, цветами. Начались торжества, которые продолжались две недели и охватили буквально всю Францию.

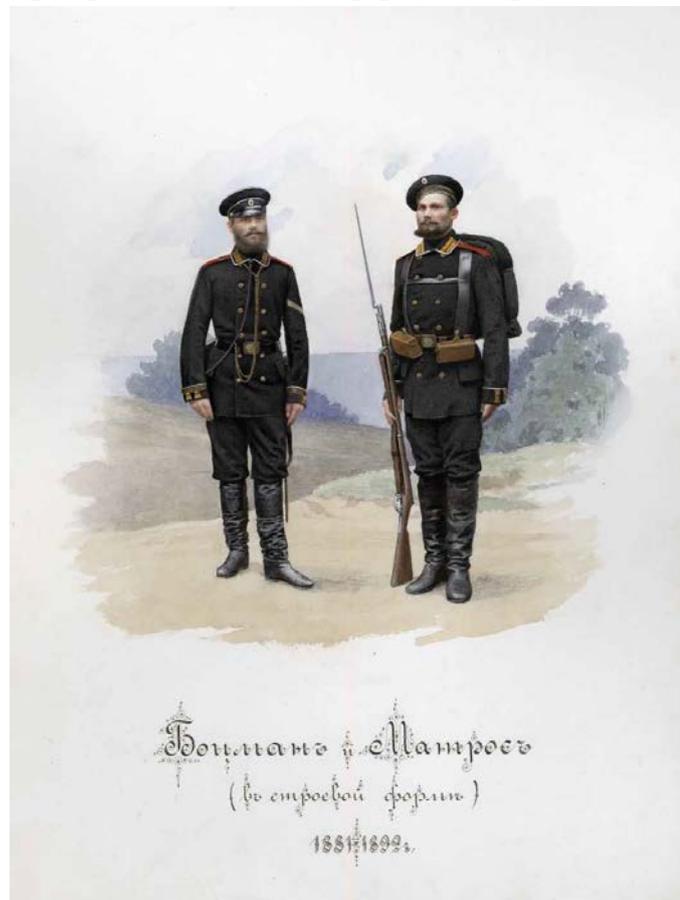
Большая делегация моряков оправилась в Париж, куда прибыл официальный представитель России генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович. 5 октября президент Франции Г. Карно принимал русских моряков в Елисейском дворце. Весь город был украшен и иллюминирован. Во всех храмах Парижа была проведена служба в честь русских моряков.

16 октября Франция провожала русскую эскадру. На проводы прибыл президент Г. Карно. Он зачитал телеграмму императора Александра III, который находился в Копенгагене, в адрес президента Франции. Этот визит и телеграмма российского императора ознаменовали окончательно союз двух государств.

В период 1881-1892 годы была существенно изменена форма одежды офицеров и матросов Гвардейского экипажа. Она стала более удобной для корабельных работ нижних чинов и более комфортной и нарядной для офицеров.

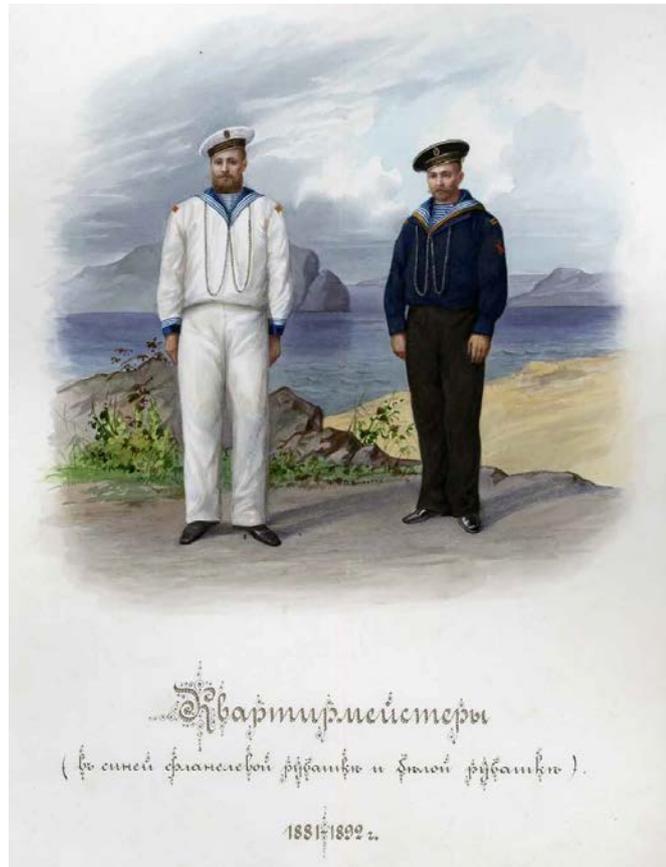


Обер-офицеры (в обыкновенной форме и в сюртуке). 1892 г. [19]



Боцман и матрос (в строевой форме). 1881–1892 гг. [19]

(123)



Квартирмейстеры (в синей фланелевой рубашке и белой рубашке). 1881–1892 гг. [19]

Примечание: В таблицах А.И.Кузнецова (приложение № 2) публикуются изменения формы одежды морской лейб-гвардии при императоре Александре Александровиче и его сыне императоре Николае Александровиче. Для офицеров – с табл. 5-1-1 по табл. 5-1-8; для нижних чинов – с табл. 5-2-1 по табл. 5-2-8; для кондукторов – с табл. 5-3-1 по табл. 5.3.4.

В январе 1892 года ушел из жизни великий князь Константин Николаевич, который был первым августейшим шефом Гвардейского экипажа на протяжении 61-го года (с августа 1831 года).

Вторым и последним августейшим шефом экипажа стала ее императорское величество государыня императрица Мария Федоровна. Своего будущего августейшего шефа Гвардейский экипаж встречал первый раз ещё в Копенгагене в 1865 году, когда Мария Федоровна, будучи ещё датской принцессой, была помолвлена с цесаревичем Александром Александровичем. А второй раз встречал её в 1866 году на яхте «Штандарт» в Дании перед свадьбой цесаревича Александра Александровича и Марии Федоровны.

Гвардейский экипаж подарил своему новому августейшему шефу Марии Федоровне 6 декабря 1892 года альбом акварелей по различным формам одежды экипажа за период с 1710-го по 1892-й годы. В альбом вошли также рисунки некоторых кораблей и судов, приписанных к Экипажу за это время. [4].



Лицевая сторона переплета альбома, преподнесенного в 1892 году шефу Гвардейского экипажа, императрице Марии Федоровне, его офицерами. [19]



А. Шарлемань. Титульный лист альбома, подаренного императрице Марии Федоровне офицерами Гвардейского экипажа. [19]

Примечание: Император Александр II и генерал-адмирал Константин Николаевич построили броненосный флот прибрежного действия для защиты Финского залива и столицы. Они начали создание мореходного броненосного флота и построили первый в России мореходный броненосец «Петр Великий». Их усилиями была создана материальная база для строительства мореходного броненосного флота на Балтийском и Черном

морях. Они оставили хорошее наследство своим преемникам: Императору Александру III и генерал-адмиралу Алексею Александровичу. Но им не удалось завершить начатое дело по восстановлению после Крымской войны своего флота, способного достойно отстаивать на международной арене интересы России. А в этом была острая необходимость.

На Черном море хозяйничали Турция, Австро-Венгрия и поддерживающая их Англия. Черноморское побережье России, ее порты и города фактически не были защищены.

Осложнялась обстановка на Балтийском морском театре. В 1881 г. в Европе сформировался военный союз Германии, Австро-Венгрии и Италии, получивший название Тройственного союза. Они имели многочисленные сухопутные армии, перевооруженные новым оружием. Германия приступила к созданию современного броненосного флота на Балтийском и Северном морях, а Италия и Австро-Венгрия на Средиземном море.

На Дальнем Востоке ближайшие соседи России Япония и Китай также стали на путь вооружений, они приступили к созданию своих флотов по европейским образцам. Не имея должной промышленной базы, Япония и Китай стали заказывать военные корабли в Англии, Франции и Италии.

Усиление военной мощи соседних государств беспокоило российское правительство. И, несмотря на стремление России к стабильности в международных отношениях, что создало Императору Александру III ореол «миротворца», он сам и его окружение проводили политику укрепления вооруженных сил: армии и флота, видя в этом гарантию безопасности. Важнейшим элементом могущества государства он считал экономическое развитие России. Это лишний раз подчеркивает, что Александр III был дальновидным и проницательным государственным деятелем.

Сознание справедливости мнения, что лучшим средством для сохранения мира является готовность к войне, Александр III посвятил немало времени созданию мореходного броненосного флота. Этому способствовало быстрое развитие промышленности и транспорта, укрепление всей экономики и финансовой системы России.

Александр III определил военно-морскую политику России и стратегию создания военно-морского флота. На их базе была разработана и в 1882 г. принята 20-летняя перспективная программа строительства флота, которая впоследствии не раз корректировалась применительно к изменениям международной обстановки. В разработке программы деятельное участие принимал он сам.

Обосновывая реальность программы строительства мореходного броненосного флота, Морское ведомство докладывало Императору:

«Для приведения в исполнение этого плана в указанный срок мы имеем достаточное количество верфей и инженеров-строителей, имеем казенные и частные заводы, могущие производить сталь и другие кораблестроительные материалы. Обуховский завод, выделяющий хорошие орудия, казенные заводы, готовые снаряды; начали приспособлять Ижорские заводы к выделке на них броневых плит...».

В 1883 г. на Черном море были заложены три мореходных броненосных корабля. Символично то, что первым броненосным кораблем Черноморского флота стал корабль с именем «Екатерина II». Этим подчеркивалась идея преемственности господства России на Черном море, завоеванном во времена Екатерины Великой. В 1885 г. в Петербурге заложили мореходный броненосный корабль «Император Александр II». В это же время шло строительство крейсеров и других новых кораблей. Таким образом, 20-летний план предусматривал создание сбалансированного флота «открытого моря» и отражал идеи планомерного создания морской силы России. И это подтверждает введение в 1892 г. четкого разделения корабельного состава флота по классам и рангам.

Строительство флота проходило под пристальным вниманием Императора. Он рассматривал проекты кораблей, присутствовал на церемониях закладки и спуска на воду, лично проводил смотры кораблей перед убытием в дальние плавания и после возвращения.

Прошло несколько лет. В 1888 г. при посещении Кавказа Александр III увидел на рейде Новороссийска два броненосца, крейсер, пять броненосных канонерских лодок, несколько пароходов и другие суда возрождающегося Черноморского флота. В Высочайшем рескрипте на имя генерал-адмирала Алексея Александровича Император указывал:

«...в настоящее пребывание Мое на юге Я убедился, что воля Моя иметь там флот приводится в исполнение, под руководством Вашим, с настойчивостью и успехом. Я не мог без истинной радости смотреть на целую эскадру боевых судов, готовую стоять за права Наши на Черном море. Труды по сооружению флота признательно оценят вместе со Мною все, кому дороги честь, значение и спокойствие Отечества».

За короткое время правления Императора Александра III было построено более сотни военных кораблей и судов:

- 15 броненосцев (из них 7 для Черного моря);
- 7 броненосных океанских крейсеров;
- 14 броненосных и неброненосных мореходных канонерских лодок;
- 8 минных крейсеров;
- 49 миноносцев и другие суда

Флот Императора Александра III не мерялся силами с флотами других стран на «поле брани», он сыграл важнейшую демонстрационную и дипломатическую роль и вызвал достойное уважение соперников на море, встречавших в самых удаленных уголках земного шара новые могучие российские корабли. Они были гостями портов многих стран мира, их встречали с любопытством и интересом. [48].



А. К. Беггров (1841–1914). Корабли, построенные в 1883–1896 годах на Балтийском судостроительном и механическом заводе в Санкт-Петербурге корабельным инженером Н. Е. Титовым.[20]

В 1891 году в число императорских яхт была включена новая паровая яхта «Полярная звезда», построенная в Петербурге на Балтийском заводе в 1890 году. Это была на тот период самая крупная, быстроходная и мореходная императорская яхта и на ней можно было совершать длительные и дальние морские путешествия и плавания за пределы Балтийского моря.



А. К. Беггров (1841-1914). Императорская яхта «Полярная звезда». 1890 год.[20]

10 августа 1891 г. императорская семья разместилась на борту «Полярной Звезды» для следования к родственникам в Копенгаген. В обеспечении перехода принимали участие 14

кораблей Балтийского флота под командованием вице-адмирала Н. И. Казнакова. Корабли находились в назначенных точках по маршруту перехода и меняли друг друга в качестве кораблей охранения. Этот факт не остался незамеченным в Европе. Ведь вслед за французской эскадрой из восьми кораблей по Балтийскому морю следовала русская эскадра из четырнадцати боевых кораблей. 12 августа «Полярная Звезда» прибыла в Копенгаген, а через месяц в сопровождении крейсера «Адмирал Нахимов» возвращающегося с Дальнего Востока, вернулась в Петербург. Не прошло и месяца, как «Полярная Звезда» совершила второе плавание в Копенгаген. [4].

Летом 1894 году наследник престола великий князь Николай Александрович отправился на «Полярной звезде» в Англию, где встречался с королевой Викторией, членами королевской семьи. Там он продолжил знакомство с будущей супругой и императрицей Российской империи, получившей русское имя Александры Федоровны. [4].



Последняя семейная фотография. Слева направо: цесаревич Николай, великий князь Георгий, Императрица Мария Федоровна, великая княгиня Ольга, великий князь Михаил, великая княгиня Ксения и император Александр III. Ливадия. Крым. Май 1893 год. Сайт: История династии Романовых. Живопись. Восьмая часть. Александр Александрович (1845-1894).

А осенью 1894 года, когда государь в Ливадии тяжело заболел, яхта «Полярная звезда» была отправлена на Черное море, чтобы оттуда доставить Александра III для лечения на остров Корфу. 20 октября 1894 г. в испанском порту Ферроль получили сообщение о его смерти. Ввиду поздней осени «Полярная звезда» прибыла в Севастополь на зимовку. [4].

Примечание: Оценивая деятельность Александра III по созданию флота, выдающийся историк Ф. Ф. Веселаго в своей речи на заседании Русского исторического общества, проходившем под председательством Императора Николая II, сказал:

«Одновременно с черноморскими судами, и с такою же быстротою, строились и суда для Балтийского флота, составлявшие в сущности не только численное его увеличение, но также настоящее возрождение, потому что, по своим боевым и морским качествам, новые суда далеко превосходили суда прежней постройки. Благодаря быстрым успехам наук, имеющим близкое отношение к морскому делу, всякое из вновь построенных судов, представляющее, так сказать, последнее слово науки, имело множество новых усовершенствований. При этом состав флота пополнялся всеми разнообразными типами судов, необходимыми для успешной деятельности флота, при различных обстоятельствах. При спешной постройке судов, величине их размеров, громадности и разнообразии артиллерии, множестве новых механизмов и, особенно, введении в дело, вместо прежних дерева и железа, нового строительного материала—стали, удешевились трудности как проектирования чертежа судна, так и производства его постройки. Независимо от увеличения судовой численности, боевые силы нашего флота значительно возросли и от усовершенствования его минного вооружения, которое, в царствование Александра III, вышло из периода попыток и приобрело уверенность в возможности самостоятельной деятельности. То же можно сказать и об усовершенствованном применении на военных судах электрической силы, в замен пара... <...> Не меньшие усовершенствования сделаны были и в механизмах, приводящих суда в движение: вместо одного винта, стали вводиться два и даже три винта, и т. п.».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гв. эк. лейтенант И. А. Виноградский. Участие Гвардейского экипажа в сухопутной компании 1812 года. Морской сборник, № 4, 5. 1899.
2. Гв. эк. лейтенант И. А. Виноградский. Действия Морского Гвардейского экипажа в войну 1813 года. Морской сборник, № 4, 5, 6. 1903.
3. В. Т. Поливанов, Г. И. Бякин. Морской Гвардейский Экипаж. Страницы истории. Издательство «ПиК», СПб, 1996.
4. Л.А. Малышев. Морской Гвардейский Экипаж. 300 лет. История и современность. Изд-во «МСТ», СПб, 2011. 335 с.
5. М.Н. Лермонтов. Очерк истории Гвардейского Экипажа от времени формирования до 1830 года. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 166, опись 2. Объём - 502 листа.
6. М.Н. Лермонтов. Материалы по истории Гвардейского Экипажа. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 164, опись 2. Объём - 170 листов.
7. М.Н. Лермонтов. Дополнительные материалы, комментарии и статьи для истории Гвардейского Экипажа. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 165, опись 2. Объём - 90 листов.
8. Малышев Л.А. Создание морской гвардии в России:1690-1830 гг. – СПб., изд-во «Нестор-История», 2014. – 176 с., 56 илл.
9. А.М. Рембелинский. Из воспоминаний старого офицера Гвардейского Экипажа. Сорок восьмой год. Русский архив. М.; Синодальная типография. 1910, с. 323-338.
10. Юбилей Гвардейского экипажа. Морской сборник, издаваемый Морским Ученым комитетом. Том XLVI. № 4. Апрель. Санктпетербург. Типография Морского Министерства. 1860, с. 159-166.
11. А.А. Бочаров. Гвардейский флотский экипаж и его корабли. Гангут – вып. 20: Сб.ст. – СПб.:, издательство «Гангут», 1999 – 112 с., ил.
12. Сайт: <http://Muzei-mira.com>.
13. Альбом. Русские императорские яхты. «ЭГО», СПб.:, 1997.

14. Переславль-Залесский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник. Сайт: www.museumpereslavl.ru.
15. Сайт: <http://www.navy.su/-1850/poteshnaya/index.htm>.
16. Альбом. Морская слава России. Центральный военно-морской музей. Под общей редакцией Е.Н. Корчагина. Издательство «Белый город», М.: 2003. - 383 с.
17. Альбом. Балтийский флот. Три века на службе Отечеству. Издательский Дом «Измайловский», СПб.: 2002. - 255 с.
18. В. Я. Милованов, Н. Н. Семенович. Флаги отечественного флота 1667–1996. Военный парад. Фонд Большая Российская энциклопедия. М.:1996.
19. Альбом рисунков, снимков и фотографий, преподнесенных императрице Марии Федоровне в декабре 1892 г. Из фондов ЦВММ.
20. Электронные копии картин и экспонатов ЦВММ. Санкт-Петербург, ЦВММ. 2010 год.
21. Государственный Эрмитаж. Санкт-Петербург. Сайт: <http://www.Gallerix.ru>. Альбом 200 русских живописцев.
22. Сайт: Государственный Эрмитаж, часть 5.
23. А.А. Чернышев. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.2. - М.: Воениздат, 2002. – 480 с., ил.- (Корабли и суда Российского флота).
24. А. Л. Ларионов. Из истории императорских яхт Российского флота. Журнал Гангут № 22–24. Санкт-Петербург, 2000.
25. Книга Устав морской. О всем, что касается к доброму управлению в бытности флота на море. Напечатан. По указу Государственной Адмиралтейской Коллегии, в типографии морского шляхетского кадетского корпуса. Санктпетербург. 1763 года.
26. А.А. Чернышев. Морская гвардия отечества. М.: Вече, 2013.
27. Сайт: <http://www.allfleet.info.ru>.
28. Сайт РВИО: dok.histf.ru. 100 Главных документов Российской истории. Манифест «О кончине Императора Павла I, и о вступлении на Престол Императора Александра I».
29. Сайт: <http://www.Gallerix.ru>. часть 5.
30. Г.А. Гребенщикова. 120-пушечный корабль «Двенадцать апостолов». СПб., издательство «Гангут», журнал «Мидель-шпангоут», № 5(10). 2003.
31. Н.К. Шильдер. Император Николай I. СПб., издательство А.С. Суворина в 2-х томах, 1903. 1802 с.
32. Джорж Доу. Военная галерея портретов Зимнего дворца в Санкт-Петербурге. 1826 г. Государственный Эрмитаж.
33. М.И. Богданович. История войны 1813 года по достоверным источникам, т. 1.
34. А. А. Тронь. Выставка акварелей в ЦВММ: «О морях, кораблях, моряхах». Декабрь 2010. Фото акварелей с выставки.
35. Л.А. Малышев. Морской Гвардейский экипаж в боях за Отечество (1812-1814). Журнал «Морское наследие», № 2/2012. СПб., с.18-24.
36. А.А. Григоров. Из истории костромского дворянства / Сост., вступ. ст. и примечания Н.А. Зонтикова. — Кострома, 1993. — 472 с.
37. Николай I, император. Записки о вступлении на престол.- В кн.: Междоусобие 1825 года и восстание декабристов... М.- Л., 1926, с. 9-35.
38. Г.С. Габаев. Гвардия в декабрьские дни 1825 года: Военно-историческая справка — в кн.: Пресняков А.Е. 14 декабря 1825 — М.-Л.: 1926, с. 153—206.
39. Восточная война 1853-1856 годов. Соч. М.И. Богдановича. Глава XX. Высадка Союзной армии и сражение на Альме. (Со 2-го (14-го) по 8-е (20-е) сентября 1854 г.). С.-Петербург, 1876.
40. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть I. Вторжение. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2010. 320 с.
41. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть II. Альма. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2011. 320 с.

42. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть III. Противостояние. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2012. 320 с.
43. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть IV. От Балаклавы к Инкерману. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2014. 304 с.
44. Альбом. Портреты лиц, отличившихся заслугами и командовавших действующими частями в войне 1853-1856 годов. СПб., 1856-1861 гг.
45. Д.В. Ильинский. Из воспоминаний и заметок севастопольца. Русский архив. 1892, кн. 3, вып.12., с 447-464.
46. Л.А. Малышев. Крымская война. Первый бой. Журнал «Морское наследие», № 1(9)/2014. СПб., с.62-67.
47. С.В. Ченнык. Георгиевские кресты Крымской войны. Журнала «Military Крым» № 4. Симферополь. 2012.
48. А.К. Белик. Четверть века надежд России. Сайт: tours.konstantinpalace.ru.
49. А. П. Боголюбов. Записки моряка-художника. Специальный номер (2-3) журнала «Волга». К 300-летию Российского Флота. Публикация, вступление, комментарии, указатель имен - Н. В. Огарева. Саратовский полиграфический комбинат комитета РФ по печати. 1996. с. 147-149.
50. Великий князь Александр Михайлович. Книга воспоминаний // «Иллюстрированная Россия», 1933. (Приложение).
51. Газета «Кронштадский вестник». Период 1891–1914 годы.
52. Журнал «Морской сборник». Период 1891–1914 годы.