

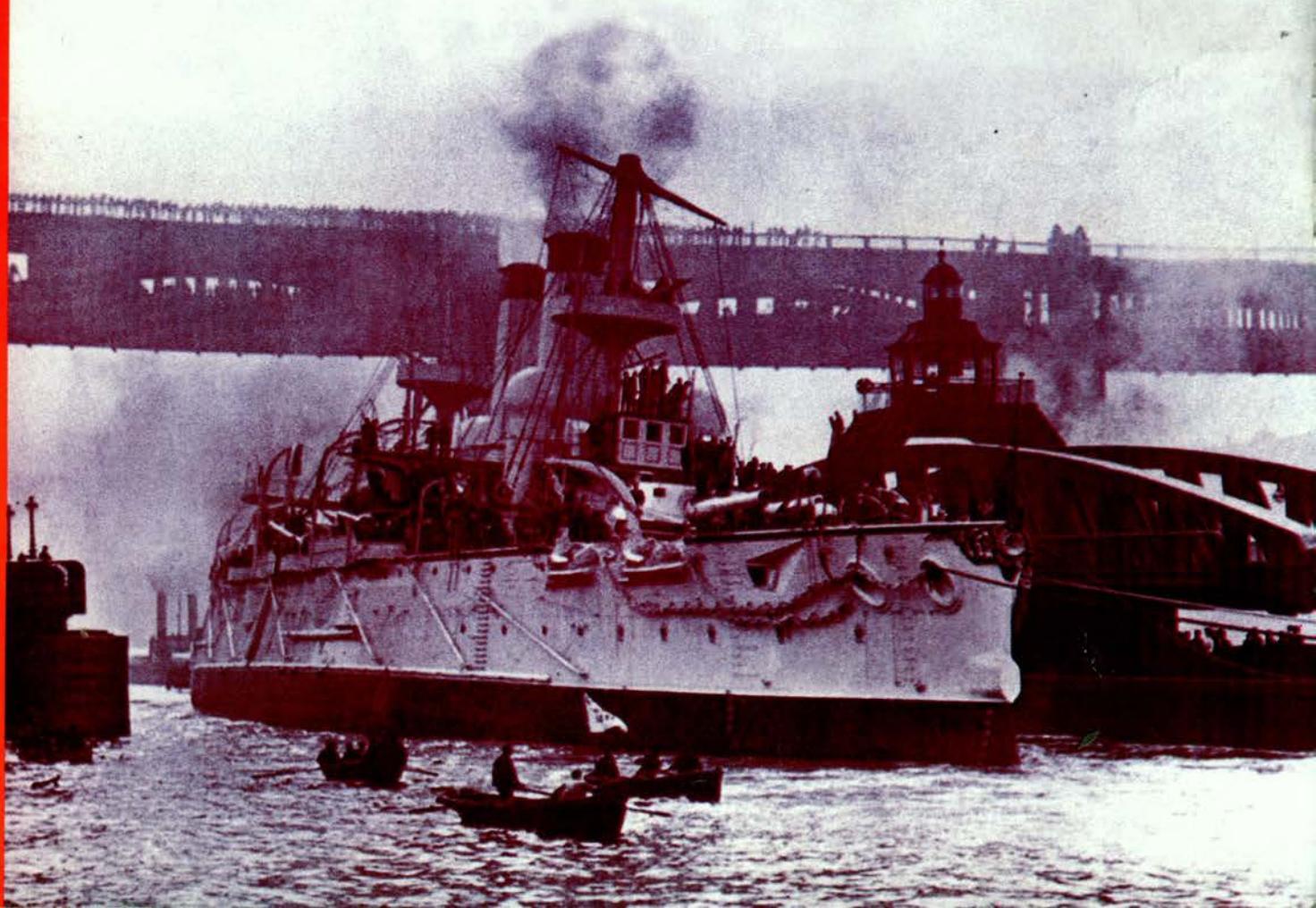
# ФлоМастер

FlotoMaster  
3.2004

**ВОЗВРАЩЕНИЕ «НАДЕЖДЫ»**

**ГВАРДЕЙСКИЙ ЭКИПАЖ  
В ЦАРСТВЕ ПОЛЬСКОМ**

**ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «ВЕРП»**



# ФлотовМастер

Журнал для моделлистов  
и любителей истории техники.  
Индекс подписки по каталогу  
«Роспечати» 71191

## ЮБИЛЕЙНАЯ ГРУСТЬ

В мае – июне 2004 г. мы отмечаем немало круглых дат. Из них некоторые существенны в основном для нашей страны (например, 60-летие освобождения Севастополя или 100-летие некоторых примечательных событий Русско-японской войны), другие – для западных союзников по антигитлеровской коалиции. Важнейшей из последних можно считать 60-летие высадки в Нормандии. Но одна историческая дата отмечается во всем мире, причем круглая она или нет – не имеет существенного значения. Это День Победы.

К празднику 9 Мая телевидение обычно показывает много старых и новых кино- и телефильмов о войне, причем в специализированных газетах-телеигрограммах нередко публикуются аннотации фильмов. И просто стыдно, когда об известной картине «Два бойца» в «Антенне» пишут: «Остроумный одесский Аркадий Дзюбин отвоевывал Ленинград у фашистов...! Или мы дожили до такой степени одичания, что даже коллеги-журналисты не знают героическую и трагическую историю обороны города на Неве?

Еще один потрясающий пример неаккуратности (или откровенной халтуры) можно найти в «Независимом военном обозрении» №16/2004. Там увидело свет нечто под громким названием «Рейтинг полководцев Второй мировой войны». Как случилось, что в «Рейтинге...» оказался раздел «Наиболее видные полководцы, флотоводцы Великой Отечественной войны (со стороны противника)? Разве противник вел Великую Отечественную войну? И почему в этом списке присутствует генерал-фельдмаршал Роммель, ни дня не проведший на Восточном фронте? Удивительным смотрится в подобном перечне и фамилия японского адмирала Ямamoto. Если кто-нибудь забыл, то можно и напомнить: Япония и СССР вели уже после капитуляции Германии, а Ямamoto до этого времени не дожил! И вообще, разве он единственный талантливый японский военный? А как может быть оценен генерал Ямасита, взявший Сингапур? Или он менее существенный исторический персонаж, чем упомянутый составителями «Рейтинга...» Людвиг Свобода?

Стыдно, господа...

Борис СОЛОМОНОВ

# 2004

## 3



### НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Борис Соломонов (редактор);  
Варвара Сахарова (верстка);  
Игорь Макаров, Александр Киселёв  
(обработка иллюстраций);  
Людмила Емельянова (корректор).

### УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Восточный горизонт»  
Журнал зарегистрирован  
в Комитете РФ по печати,  
свидетельство № 015565  
от 27 декабря 1996 г.

### ТЕЛЕФОН/ФАКС:

(095) 234-1678

### ОТДЕЛ РЕАЛИЗАЦИИ:

(095) 925-1741

(095) 925-6211

### АДРЕС РЕДАКЦИИ

(почтовый)

127015, Москва,

Новодмитровская, 5а (9-й этаж).

Формат 60x90/8. © «Техника – молодежь», 2004.  
Тираж – 2000 (1-й завод). Цена договорная.

Верстка, цветodelение,  
вывод фотоФорм, печать

ТМ **Техника  
молодежи**

Приложение к журналу  
«Техника – молодежь»  
Главный редактор  
Александр Перевозчиков

## СОДЕРЖАНИЕ

### АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Алексей ЦАРЬКОВ,  
Василий МУРАТОВ (фото)  
Возвращение «Надежды»

с.2

### РОССИЯ В ВОЙНАХ

Станислав ГОРДЕЕВ  
Гвардейцы на Висле.  
Участие моряков в подавлении  
польского восстания в 1863–1864 гг.

с.4

### МОРСКИЕ КУРЬЕЗЫ

Алексей ОРЕЛ  
Непатриотичные «Мары»

с.13

### МОНОГРАФИЯ

Александр АЛЕКСАНДРОВ  
Броненосцы типа «Адмирал»

с.14

### БИБЛИОГРАФИЯ

Открытое письмо А.Н. Гусеву,  
автору книги «Советские  
подводные лодки 1922 – 1945 гг.»

с.24

### ДИСКУССИЯ

Сергей ИВАНОВ  
Мечтать не вредно...

с.26

### ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

Столетие славной победы

с.28

### АРХИВ

Операция «Верп»

с.30

### МУЗЕИ И ПАМЯТНИКИ

Алексей ВОРОНОВ,  
Андрей ВОЛКОВ

История одной батареи

с.40

Станислав ГОРДЕЕВ

# ГВАРДЕЙЦЫ НА ВИСЛЕ

## УЧАСТИЕ МОРЯКОВ В ПОДАВЛЕНИИ ПОЛЬСКОГО ВОССТАНИЯ 1863 – 1864 ГГ.

Поражение восстания в Польше в 1831 г. не положило конец стремлениям поляков восстановить независимость страны. При этом следует учитывать, что польская эмиграция имела весьма «устойчивые тылы» в целом ряде стран, в первую очередь во Франции. В 1863 г. на «крайнем западе» Российской империи началось новое восстание, по мнению многих как современников событий, так и историков, в значительной мере инспирированное из-за границы. В его подавлении (сейчас бы сказали наведении – наведении конституционного порядка!) приняли участие и российские моряки из состава Гвардейского экипажа. Любопытно отметить, что даже специально посвященное гвардейцам издание (Поливанов В.Т., Бякин Г.И. «Морской Гвардейский экипаж. Страницы истории», С.-Пб., 1996) уделило этим событиям всего одну строку. Все даты в статье приведены по старому стилю, а географические названия – в соответствии с принятыми в то время. Также приходится сожалением констатировать, что не удалось выяснить отчества упоминаемых офицеров.

4

Началом восстания послужил ряд нападений 10 и 11 января на раскиданные по Царству Польскому русские гарнизоны. По своему характеру оно совсем не походило на восстание 1830 – 1831 гг., когда с обеих сторон действовали многочисленные части регулярной армии и боевые действия велись по всем правилам военной науки. На этот раз действия восставших носили партизанский характер. Хотя об-

щая численность повстанцев и достигала 50 тысяч, общей организации вооруженных сил не существовало. Отряды повстанцев, как правило, собирались в тех местах, где складывались благоприятные условия и состояли из 200 – 500 человек. Большие отряды в 1 – 2 тыс. «штыков» встречались редко. Действовали эти отряды на значительной территории. Их основной тактикой было неожиданное появление в том или ином пункте и совершение диверсии (поджог, обстрел, захват транспорта и т.п.). При появлении регулярных войсковых частей эти отряды моментально рассеивались. В силу указанных причин Правительство России оказалось лишено возможности вести против повстанцев обычные военные действия.

В 1863 г. Россия имела в Варшавском военном округе на территории Царства Польского до 90 тыс. военнослужащих из состава регулярных войск и около трех тысяч чинов пограничной стражи. В феврале и марте русские всюду одержали серьезные успехи, но восстание продолжалось. Оказалось, что для подавления мятежа войск недостаточно. Они требовались для борьбы с бандами, занятия важнейших населенных пунктов, охраны железной дороги и основных водных путей, надзора за границей, защиты населения от грабителей, выполнения полицейских функций и даже для надзора за действиями гражданской администрации.

Дополнительно в Варшавский военный округ пришлось направить еще около 50 – 70 тыс. пехоты, кавалерии и артиллерии, и к концу восстания общая численность войск достигла 150 – 160 тыс. Их действия носили скорее полицейский, чем военный характер.

**Ефрейтор (так атрибутирована фигурука в книге «Русские императорские яхты») Гвардейского экипажа в форменной одежде 1855 – 1881 гг.**

тер и сводились к локализации повстанческих отрядов, а затем их окружению и ликвидации. Хотя основные силы повстанцев удалось ликвидировать сравнительно быстро (в феврале – июне 1863 г.), небольшие отряды численностью до 250 человек продолжали борьбу вплоть до мая 1864 г. В ходе боевых действий русская армия потеряла 4,5 тыс. человек (из них 2 тыс. ранеными), а повстанцы – свыше 30 тыс.

Вскоре после начала восстания наместник в Царстве Польском великий князь Константин предложил образовать на Висле флотилию из трех мелкосидящих пароходов и вооруженных гребных судов, а для управления ими послать в Варшаву в полном составе одну из рот Гвардейского экипажа, Высочайшим шефом которого он являлся. Выбор пал на 4-ю роту. Приказание императора о ее посылке было получено в ночь на 5 февраля 1863 г. и утром рота начала спешно готовиться к отправке. На следующее утро рота в составе пяти офицеров, 20 унтер-офицеров, шести музыкантов, 150 рядовых и девятыи нестроевых на двух поездах выехала из Петербурга.

Командование отрядом принял капитан-лейтенант Константин Небольсин. Все отправлявшиеся в Польшу офицеры (лейтенанты Алексей Пазухин – командир роты, Николай Матюшкин, Николай Невахович, Александр Мартынов и Александр Рембелинский) являлись опытными и грамотными моряками. В кампании 1862 г. они занимали различные должности на кораблях Балтийского флота: Небольсин – командира императорской яхты «Королева Виктория», Пазухин – старшего офицера паровой яхты «Стрельна», Матюшкин – вахтенного начальника на императорской паровой яхте «Штандарт», Невахович – командира броненосной винтовой лодки «Опыт», Мартынов – вахтенного начальника на яхте «Забава», Рембелинский – вахтенного начальника на шлюпе «Псезуапе».



8 февраля рота прибыла в Варшаву и после представления наместнику сразу занялась устройством военно-полицейского и таможенного надзора на Висле, проект которого в кратчайший срок разработал капитан-лейтенант Небольсин. Местом дислокации роты стала Александровская цитадель в Варшаве.

12 февраля по приказанию наместника его адъютант капитан-лейтенант Арсеньев, капитан-лейтенант Небольсин, лейтенант Невахович и 39 нижних чинов отправились в крепость Новогеоргиевск за двумя железными гребными канонерскими лодками Военного ведомства. Приведенные пароходом в Варшаву канлодки и 10 реквизированных шлюпок 16 февраля осмотрел великий князь. Одобрительно отозвавшись о качествах канонерских лодок, он, тем не менее, подчеркнул крайнюю необходимость иметь на Висле и паровые военные суда. Но пока приходилось довольствоваться тем, что оказалось под рукой. Собранные в Варшаве гребные суда и составили первоначально военную флотилию на Висле.

Канонерские лодки вооружили: одну 24-фунтовым орудием, другую – четвертьпудовым единорогом. Реквизированные шлюпки привели в порядок, после чего немедленно началось действие брандвахты и патрулирование на шлюпках. Одновременно владельцам возвратили большую часть шлюпок, отобранных у них после начала восстания. 26 февраля по железной дороге из Санкт-Петербурга в Варшаву доставили четыре железных катера системы Френсиса с четырьмя однофунтовыми орудиями и восемь ракетных станков с командой из четырех человек под командованием кондуктора Гудкова.

Флотилия открыла действия на Висле 15 марта. Для наблюдения за судами и перевозками по реке моряки организовали Лазенковскую и Белянскую брандвахты и учредили дежурство шлюпок на протяжении 12 верст перед Варшавой. Командиром Белянской брандвахты был назначен лейтенант Пазухин, Лазенковской – лейтенант Матюшкин. Лейтенанты Невахович, Мартынов и Рембелинский состояли при шлюпках.

18 марта великий князь Константин, ставший еще и главнокомандующим размещенными в Царстве Польском войсками, отдал приказ №76: «С целью водворения на реке Висле перед городом Варшавою, военно-полицейского и таможенного надзора; для поддержания порядка и предупреждения всяких противозаконных действий; наблюдения за переправами, проходящими и равно стоящими на якорях судами и частными шлюпками,



Великий князь Константин Николаевич

учреждена флотилия под начальством Гвардейского экипажа капитан-лейтенанта Небольсина, которая подчиняется военному Начальнику Варшавского отдела Генерал-Адъютанту Барону Корфу».

День 31 марта ознаменовался первым (и, как впоследствии оказалось, последним) «боевым» применением артиллерии флотилии на Висле. В 8 часов вечера мимо Белянской брандвахты из Вроцлавска в Варшаву проходил пассажирский пароход №8 под управлением шкипера Бишнера. На борту судна находилось 40 пассажиров. Шлюпка для осмотра парохода стояла в готовности, но не отходила, ожидая таможенного чиновника. Пароход миновал мысок, где обычно проходил досмотр, и приблизился к брандвахте. Видя, что «купец» идет полным ходом, находившийся на брандвахте лейтенант Рембелинский отдал распоряжение унтер-офицеру Ушакову отправиться на шлюпке за судном и приказать ему остановиться. Крик Ушакова не мог быть не услышан на пароходе,

тем не менее он продолжал идти вперед и удалился от брандвахты на значительное расстояние.

Убедившись, что №8 не собирается останавливаться, Рембелинский, выполняя инструкции начальника флотилии, произвел из орудия брандвахты холостой выстрел. После выстрела пароход некоторое время еще двигался, но затем все-таки застопорил машину и, сносимый течением, приблизился к брандвахте. Вместе с таможенным досмотрщиком Рембелинский на другой шлюпке подошел к судну и поднялся на борт. Встретивший их шкипер Бишнер на вопросы возмущенного Рембелинского стал оправдываться. По его словам, проходя брандвахту и не видя обездной шлюпки, он решил, что досмотра не будет и продолжал идти вперед. Криков же унтер-офицера Ушакова не слышал, и остановил машину только после выстрела с брандвахты. Его оправдания звучали не очень убедительно, поскольку все шкиперы знали о проводимом в этом месте досмотре и при отсутствии идущей шлюпки обязательно ожидали ее.



Варшава, Петербургский вокзал.  
Именно на этот вокзал прибывали  
моряки Гвардейского экипажа

к ночи того же дня поставил по бокам парохода два грузовых судна, с хозяевами которых было заключено соглашение о сумме вознаграждения за простой.

Заурядный в обычных условиях подъем «Вислы» превратился в маленькую военную операцию. По дошедшему до русского командования (отнюдь не беспочвенным) слухам, отряд повстанцев численностью до 5 тыс. человек, узнав об аварии, направился к пароходу, чтобы его уничтожить. Гибели единственного в то время на реке военного парохода главнокомандующий допустить не мог. Поэтому для производства спасательных работ и их прикрытия от возможного нападения повстанцев пришлось сосредоточить довольно значительные силы.

В спасательных работах, помимо команды парохода, приняли участие состоящие в его команде 17 нижних чинов лейб-гвардии Царскосельского батальона, две роты 1-го понтонного парка, две роты 3-го саперного батальона, два полевых орудия и 50 казаков, обеспечивавших ведение разведки. Часть этих сил непосредственно занималась подъемными работами, а остальные организовали оборону парохода от ежедневно ожидавшегося нападения. В случае обнаружения противника поблизости от парохода, из Новогеоргиевска готов был выступить и 3-й понтонный парк. К счастью, слухи не подтвердились, и нападения не последовало. Впрочем, возможно, что именно наличие обороны заставило повстанцев отказаться от попытки уничтожения парохода.

«Вислу» подняли 27 мая. После временной заделки пробоин и откачки воды ее на буксире доставили к пароходному заводу графа Замойского, где 1 июня вытащили на берег. 22 июня, на три дня ранее оговоренного в контракте срока, исправленное судно спустили на воду, хотя во время ремонта пришлось снимать машину. После окончания работ пароход совместно с баржей продолжал все лето и начало осени заниматься перевозкой военных грузов.

Что же касается канонерских лодок, занимавших брандвахтенные посты в Сасска-Кемпа и Белянах, то они, оставив вместо себя железные катера, с 26 апреля перешли к Праге, где дополнительно выставили на берегу ракетную батарею из четырех станков. 1 мая они перебазировались к старому мосту через Вислу и находились там до 22 июня, когда снова возвратились на брандвахты. Все это время

6

Таможенный досмотрщик произвел досмотр багажа пассажиров и ничего предосудительного не нашел. У шкипера Бишнера имелся билет на «открытое плавание» за подпись генерал-адъютанта барона Корфа. У всех пассажиров были паспорта, вели они себя вежливо и никто никакого неудовольствия не выражал. Только находившийся среди пассажиров парохода прапорщик Гарнизонного батальона Пакталаев заявилunter-офицеру Рвиценову, что «он едет с секретным пакетом к Его Высочеству Великому Князю Наместнику и подаст рапорт, что его задержали» (что впоследствии и сделал). По окончании досмотра пароход продолжил свой путь в Варшаву. Действия лейтенанта Рембелинского вышестоящее командование признало совершенно правильными, а шкиперы самоходных и несамоходных судов убедились, что нарушение правил прохода брандвахт может иметь для них самые тяжелые последствия. Все сделали правильные выводы и после этого происшествия подобных случаев за все время нахождения флотилии на Висле не происходило.

В марте хозяева десяти взятых для флотилии шлюпок стали требовать их возвращения. Их требования неожиданно поддержал Небольсин. Он считал, что будет полезнее приобрести за границей шесть железных четырехвesselных шлюпок и заменить ими тяжелые на ходу и обладавшие малой остойчивостью частные шлюпки. Вскоре все шесть шлюпок заказали в Пруссии, а частные шлюпки стали постепенно отдавать владельцам.

Первым паровым судном флотилии стал пароход, купленный за границей (в Данциге) у купца Розенталя. В соответствии с повелением наместника, он 27 марта получил название «Висла» (официально приказом по Морскому министерству он был так назван только 7 июля), а его командиром стал лей-

тенант Невахович. 17 апреля «Висла» прибыла в Варшаву, а уже 24 апреля отправилась в Новогеоргиевск, откуда привела баржу с оружием. До 12 мая пароход совершил пять рейсов в Новогеоргиевск и Пруссию, перевозя оружие, порох и другие военные грузы, а также буксируя баржи. Для защиты от повстанцев на пароходе постоянно находились офицер и 20 стрелков лейб-гвардии Царскосельского стрелкового батальона.

Одновременно с «Вислой» для перевозки пороха и оружия использовалась парусно-гребная баржа под командой лейтенанта Рембелинского. Из-за недостатка людей, команда баржи состояла из 20 саперов при двух матросах Гвардейского экипажа. Однако уже в середине мая перевозки на ней временно прекратились. Прибыв 12 мая из Вроцлавска в Плоцк, лейтенант Рембелинский доложил, что из-за обмеления Вислы баржу большую часть пути пришлось тянуть бечевой. Таким способом судно можно было довести и до Варшавы, но военный начальник плоцкого отдела, опасаясь, что баржа может оказаться легкой добычей повстанцев, запросил для ее буксировки в Варшаву военный пароход. Дело в том, что имевшиеся на Висле частные пароходы из-за спада воды в реке пройти не могли. Но неожиданное происшествие с «Вислой» отодвинуло отправление баржи на десять дней.

12 мая пароход в очередной раз вышел из Варшавы в прусскую крепость Торн, но, пройдя 25 верст от Новогеоргиевской крепости, близ Выхудской Кемпы, ударился о подводный корч (затонувший комель дерева). Пароход получил несколько пробоин, из которых наибольшая простиралась на 18 футов по килю под машиной. Вода моментально распространилась, и «Висла» затонула носом. Для подъема «неудачника» из воды лейтенант Невахович

**Императорская яхта «Штандарт», на которой проходили службу многие упомянутые в статье офицеры**

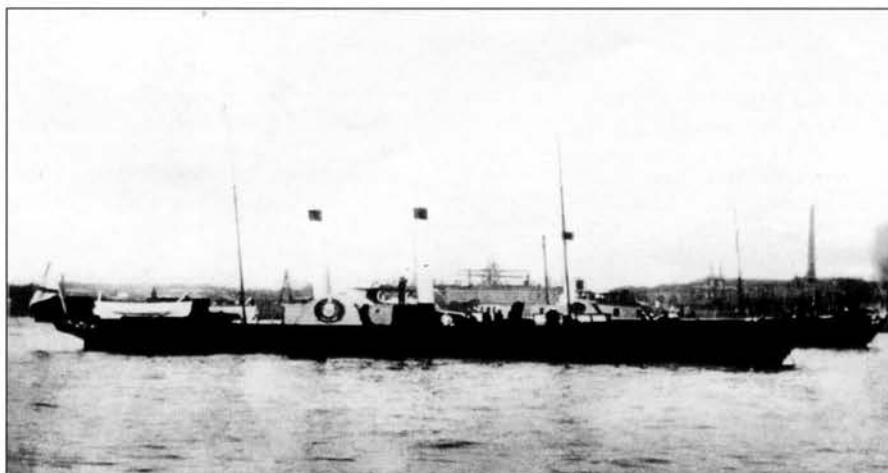
**Внизу: Императорская яхта «Стрельна»**

канлодки состояли в распоряжении военного начальника Праги. Посетивший 12 июня Белянскую брандвахту наместник, остался доволен несением службы на ней. Для усиления вооружения флотилии 3 мая в Варшаву в сопровождении лейтенанта Матюшкина прибыли из Санкт-Петербурга еще две 1-фунтовые пушки с вертлюгами, снарядами, 150 зарядами на каждое орудие и всеми артиллерийскими принадлежностями.

Авария «Вислы» заставила обратить внимание на безопасность судоходства по реке. Выявилась совершенно не-приглядная картина. Несмотря на то, что подмытый водой берег реки часто обваливался вместе с деревьями, которые, затонув, образовывали корчи, никакой регулярной очистки реки не производилось. Начальник флотилии капитан-лейтенант Небольсин, пройдя по Висле от Варшавы до Броцлавска и обратно, увидел множество лежащих на мелководье больших камней и корчей (подобных вызвавшему аварию «Вислы»). При подъеме воды в реке их неминуемо снесло бы на фарватер, сделав плавание еще опаснее. В ситуации, когда водный путь приобрел важное значение для перевозки военных грузов, создавшееся положение было недопустимо. Прекрасно понимая это, капитан-лейтенант Небольсин 23 мая 1863 г. подал главнокомандующему войсками в Царстве Польском рапорт. В нем он предложил, воспользовавшись установившимся низким уровнем воды, срочно поручить Ведомству путей сообщения очистить реку и, кроме того, на 10 сажен от края берега вырубить все деревья и выкорчевать их корни, предупредив таким образом образование новых корчей.

Возможно, в других условиях вопрос очистки реки решался бы с обычной для России медлительностью, но реальная угроза новых аварий и срыва перевозок заставила власти оперативно принять меры. В июне – июле реку очистили, впрочем, от рубки деревьев в предложенных Небольсиным масштабах отказались, ограничившись уборкой самых опасных.

Напряженная служба на Белянской брандвахте привела к тяжелой болезни ее командира лейтенанта Пазухина и 10 июня он получил разрешение вернуться в Санкт-Петербург. К сожалению, он так и не сумел оправиться от болезни и скончался в 1864 г. Вместо него 22 июня из Гвардейского экипажа прислали лейтенанта Клокачева,



7

а 24 июня для усиления машинной команды прибыл инженер-механик прaporщик Андреев. 25 июня все офицеры флотилии получили новые назначения. Клокачев стал командиром парохода «Висла», Невахович – командром строящегося парохода «Нарев», лейтенанта Мартынова назначили командиром обеих брандвахт, лейтенант Рембелинский стал заведующим объездами на реке Висле, прaporщика Андреева временно назначили механиком на пароход «Висла». Командиром роты и строящегося парохода «Буг» стал лейтенант Матюшкин.

21 мая в Варшаву по железной дороге прибыли заказанные в Пруссии на заводе Клавитора четыре четырехвесельные шлюпки, оборудованные воздушными ящиками (еще две – 18 мая). Спустя 10 дней был доставлен корпус первого из двух строившихся специально для флотилии на Висле пароходов. Его строительство осуществлялось казенным Адмиралтейским Ижорским заводом в селе Колпино под Санкт-Петербургом, в то время как пароход «Буг» строился на частном заводе Карра и Макферсона в столице. Готовые корпус и механизмы в разо-

бранным виде перевозились по железной дороге в Варшаву, где под наблюдением и при участии специально посланных представителей заводов осуществлялась сборка, спуск на воду и окончательная достройка обоих пароходов. 10 июня наместник повелел назвать новые суда «Нарев» и «Буг» и назначить на них командиров.

Строительство «Нарева» по разным причинам задержалось, и корпус парохода удалось отправить из Колпино только 25 мая. В Варшаве части парохода с железной дороги сразу перевезли на противоположный берег, к Цитадели. Вместе с пароходом прибыла бригада рабочих с завода, а вслед за ними прибыл назначенный старшим по сборке пароходов корабельный инженер поручик Михайлов. Сборка «Нарева» началась 5 июня. Поскольку «Буг» запаздывал с прибытием, все сборочные и строительные работы сосредоточились на «Нареве», и за месяц пароход был собран и подготовлен к спуску. Спуск на воду состоялся 5 июля в 7 часов вечера в присутствии самого наместника, великого князя Константина Николаевича. 6 июля на пароходе приступили к установке

**Российская флотилия на Висле.**  
Слева направо:  
пароход «Буг»,  
пароход «Нарев»,  
парусно-гребная  
баржа (за ней  
12-весельный  
катер), канонерская  
лодка №2 (за ней  
12-весельный  
катер), канонерская  
лодка №1 (за ней  
12-весельный  
катер), пароход  
«Висла».  
На берегу – группа  
моряков-гвардейцев



8

машины и котла, а на эллинге начали сборку «Буга», спуск которого состоялся 24 августа. Сразу после спуска на нем также начали установку механизмов.

10 июля была произведена пробная стре льба из орудий, установленных на судах. Оказалось, что поставленное на канонерскую лодку 24-фунтовое орудие для нее велико и потому его впоследствии заменили на  $\frac{1}{4}$ -пудовый единорог. 15 августа канлодки вновь перешли к мосту через Вислу, поскольку флотилии поручалась его охрана от возможных диверсий. И уже на следующий день удалось пресечь очередную попытку поджога моста. Брандвахтенную службу остались нести железные катера.

13 сентября «Нарев» вышел в Беляны для пробы артиллерии и машины. Стрельба ядрами и картечью никаких недостатков в креплении артиллерии не выявила, машина работала хорошо. 17 сентября, несмотря на то, что работы по сборке начались на месяц позже, там же успешно состоялась проба машины и артиллерии и на «Буге». В дальнейшем, правда, выявилась слабость конструкции парохода. Это проявилось в том, что при неизбежных при плавании по Висле посадках на мель машина парохода почти всегда получала различные повреждения.

В октябре использование пароходов оказалось ограничено сильным падением воды в Висле. Баржа на буксире «Вислы» сделала три рейса в крепость Новогеоргиевск, а в четвертый раз отправилась одна, поскольку по мелководью пароходы послать было невозможно. На обратном пути баржа встретила довольно густой лед и с тру-

дом возвратилась обратно. Все четыре рейса баржа перевозила в Новогеоргиевск свинец, а обратно в Варшаву – неснаряженные бомбы.

Всего до 16 октября флотилия перевезла в Новогеоргиевск 2000 пудов военных грузов, а оттуда доставила более 1000 ружей; в город Вроцлавск доставила 800 пудов пороха, из Новогеоргиевска и обратно перевозились различные воинские команды, осужденных повстанцев, а также лиц и вещи, требовавшие усиленного конвоя на берегу. Кроме того, «Висла» совершила два рейса в Пруссию, откуда на трех баржах был доставлен ценный груз Артиллерийского ведомства. На Висле в разное время моряки поймали и передали далее по команде более 50 повстанцев и подозрительных лиц. Из-за малочисленности личного состава роты Гвардейского экипажа служба на всех занятых пунктах в течение семи месяцев неслась бессменно.

Помимо службы на судах флотилии, 4-я рота Гвардейского экипажа, вместе с подразделениями других полков гвардии, участвовала в шести экспедициях против повстанцев на суше. 14 мая отправилась первая экспедиция, состоявшая из двухunter-офицеров и 39 нижних чинов с десантным орудием под командой лейтенанта Матюшкина. Экспедиция вошла в состав отряда генерал-майора Раля. Передовая цепь имела небольшие стычки с восставшими, но орудие применить не пришлось. Экспедиция возвратилась в Варшаву 1 июня.

Вторая экспедиция, отправившаяся из Варшавы в составе отряда генерал-майора Криндера 23 июля, стала самой многочисленной по количеству

привлеченных моряков. Под командой капитан-лейтенанта Небольсина, при лейтенантах Неваховиче, Мартынове и кондукторе Гудкове, выступило 50 нижних чинов с ракетными станками. За 12 дней отряд прошел через три губернии, преодолев около 400 верст. За это время отрядом Гвардейского экипажа наведены две переправы через реки Пилицу и Вислу.

Командир повстанцев Янковский, стремясь уйти от преследования, распустил свой отряд и остался с небольшой группой. Генерал-майор Криндер вскоре убедился, что преследование такой группы всем отрядом неэффективно. Тогда он вызвал от каждой части по 10 добровольцев (по тогдашней терминологии – охотников). Число желающих продолжить преследование оказалось значительно большим, чем требовалось, и поэтому пришлось прибегнуть к жребию. Среди моряков жребий выпал на лейтенанта Мартынова и 11 нижних чинов, которые в отряде полковника Желтухина продолжили преследование. Остальные силы, в том числе и команда Гвардейского экипажа, возвратились в Варшаву, доставив туда большое число пленных из отряда Янковского.

Именно группа лейтенанта Мартынова составила 3-ю экспедицию Гвардейского экипажа. Из всего отряда только уланы имели столкновение с восставшими. Через 13 дней, пройдя около 800 верст, отряд полковника Желтухина возвратился в Варшаву.

18 августа в отряде генерал-майора Криндера отправился в четвертую экспедицию Гвардейского экипажа лейтенант Матюшин при 26 нижних чинах и кондукторе Гудкове, имея при

себе ракетные станки. 25 августа у деревни Мыслова отряд выдержал серьезный бой с восставшими. В нем приняли участие и моряки-гвардейцы, для которых это было первое (и последнее) серьезное боевое столкновение. За проявленную в бою храбрость по жребию, произведенному между собой нижними чинами, участвовавшими в этой экспедиции, рядовой Пендуков удостоился награды, знаком отличия Военного ордена (солдатским Георгием).

Пятая, довольно малочисленная экспедиция (под командой лейтенанта Клокачева находились кондуктор Гудков и 11 нижних чинов с двумя ракетными станками), вошла в отряд генерал-майора графа Толя. Завершив подготовку, этот отряд 9 сентября выступил на поиски восставших. Пройдя лесами до деревни Пяски, находившейся в 40 верстах от станции Чижово, и задержав восемь отставших повстанцев и больше никого не обнаружив, отряд графа Толя на следующий день возвратился обратно. Вторично с аналогичной задачей отряд выступил в ночь с 13 на 14 сентября, и пройдя 30 верст лесами Августовской губернии, на следующий день утром возвратился обратно. В результате этого поиска военные обнаружили и взорвали землянки, служившие местом жительства восставших, а также арестовали за активное участие в восстании местных кузнецов. 15 сентября от Гвардейского экипажа на смену лейтенанту Клокачеву отправилась шестая экспедиция из 17 нижних чинов под командою лейтенанта Рембелинского. Клокачев в этот же день возвратился в Варшаву.

14 октября в Варшаву прибыла 3-я рота, присланная на смену 4-й. Назначенный приказом команда Гвардейского экипажа «заведывающим частью Гвардейского экипажа командированного в город Варшаву» капитан-лейтенант Осетров 16 октября принял от капитан-лейтенанта Небольсина начальствование над флотилией, а офицеры приняли в командование пароходы и прочие обязанности.

При отправлении в Санкт-Петербург капитан-лейтенант Небольсин назначен начальником 25-й рекрутской партии, состоящей из 214 повстанцев. Под конвоем 4-й роты их доставили в Санкт-Петербург – подобные задания выполняли практически все отправляемые в столицу воинские команды. Рота возвратилась в Гвардейский экипаж 21 октября, а 4 ноября на общем параде расквартированных в Санкт-Петербурге войск, удостоилась представления императору. Александр II выразил роте свою благодарность за

службу в Царстве Польском. За время пребывания 4-й роты в Варшаве с 8 февраля по 15 октября 1863 г. единственной потерей стал только один матрос, умерший от простуды.

В составе 3-й роты, отправленной на смену 4-й роте находились лейтенанты Владимир Веселаго (командир роты), Николай Валькевич, Николай Селиванов, Сергей Волчков и Владимир Невельской. Приказом нового начальника флотилии от 15 октября, они получили следующие назначения: лейтенант Веселаго стал командиром парохода «Буг», лейтенант Валькевич – парохода «Нарев», лейтенант Селиванов – парохода «Висла», лейтенант Невельской – баржи, лейтенант Волчков – гребных канонерских лодок №1 и №2. Из состава 4-й роты в Польше остались инженер-механик прапорщик Андреев, кондукторы Степаненко и Гудков, 17 нижних чинов.

С 16 октября суда начали кампанию с новыми экипажами. Флотилия к этому времени состояла из трех железных пароходов («Висла», «Нарев» и «Буг»), двух железных гребных канонерских лодок (№1 и №2), парусно-гребной баржи, четырех катеров системы Френсиса (№1, №2, №3 и №4) и шести шлюпок с воздушными ящиками. На вооружении состояли два 24-фунтовых орудия, два 1/4-пудовых единорога, шесть 1-фунтовых фальконетов и восемь ракетных станков. Также имелась небольшая ремонтная мастерская.

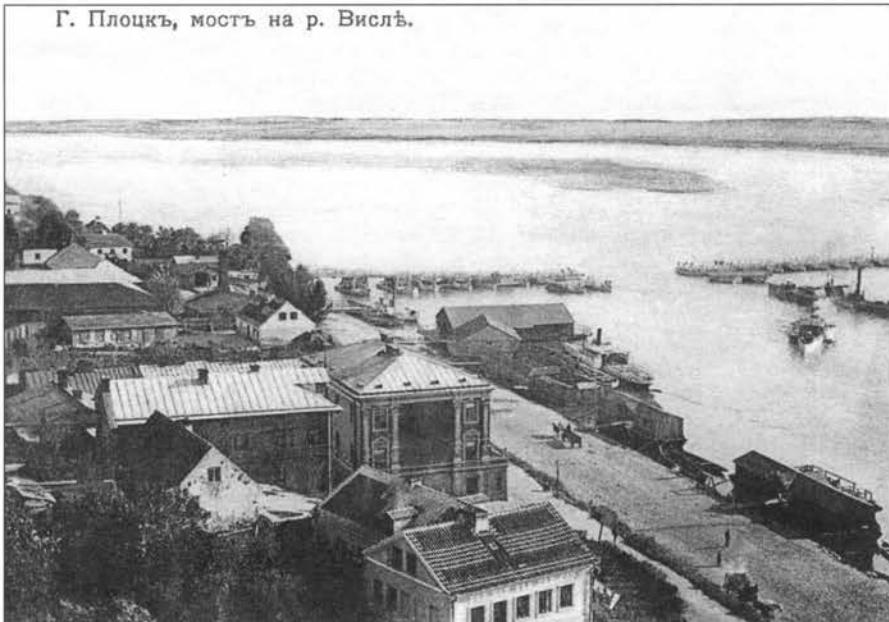
Приказом по войскам Варшавского Военного отдела от 19 октября за №88 начальником флотилии назначили капитан-лейтенанта Осетрова, а прочие офицеры флотилии утверждены в полученных должностях. Уже 31 октября «Висла» с новой

командой отправилась в Новогеоргиевск, чтобы прибуксировать оттуда баржи обратно в Варшаву.

Основные обязанности флотилии состояли в охране плавучего моста от поджогов (повстанцами предпринимались неоднократные попытки); в осмотре на граничных станциях всех входящих и выходящих из города судов для предупреждения ввоза военной контрабанды и задержания подозрительных лиц; в перевозке на баржах различных (прежде всего – артиллерийских) грузов в крепость Новогеоргиевск и в другие места, причем обратно против течения баржи всегда приводились на буксире парохода «Висла». В течение осени 1863 г. было перевезено до 5,5 тысяч пудов бомб, гранат и картечи.

Последнее возвращение баржи из Новогеоргиевска, куда она отправилась 15 ноября, задержал начавшийся ледоход, а понижение уровня воды до двух футов сделало невозможным посылку парохода. Барже пришлось остановиться у местечка Яблонны в 16 верстах от Варшавы. Только 24 ноября, после многочисленных усилий, при низкой воде, противном ветре и течении ее благополучно привели в Варшаву с полным грузом. 20 ноября по причине начавшегося ледохода все суда были сняты со станций и поставлены около порта. Но до 17 декабря для осмотра проходящих судов (которые появлялись при каждой остановке ледохода) постоянно посыпались шлюпки. Наконец, 18 декабря река окончательно стала. 20 декабря суда флотилии окончили кампанию. На воде остались три парохода и две канлодки, остальные суда были вытащены на берег. Поскольку Висла не замерзает полностью, решили два катера держать в полном вооружении и постоянной го-

Г. Плоцкъ, мостъ на р. Вислѣ.



Мост на Висле в Плоцке.  
Открытка XIX в.



Пристань в Варшаве. Открытка XIX в.

стоянки. Он окончательно возвратился в Варшаву только 16 сентября.

После получения предписания снять брандвахты, 12 августа обе канонерские лодки, баржа, три катера системы Френсиса и все шлюпки были сданы в ведение Новогеоргиевской инженерной команды. В распоряжении Осетрова остались три парохода и катер системы Френсиса. В свою очередь, из пароходов главнокомандующий решил оставить для службы в Царстве Польском только «Вислу», а «Буг» и «Нарев» Морское министерство решило снова разобрать и перевезти в Санкт-Петербург.

Все расходы по содержанию остающегося парохода и гребного катера должно было нести Царство Польское. В ожидании дальнейших распоряжений команда Гвардейского экипажа осталась почти без дела. Поэтому командир Гвардейского экипажа контр-адмирал Аркас в рапорте, посланном 29 сентября в Инспекторский департамент Морского министерства, предложил, что, поскольку при сложившихся обстоятельствах пребывание в Варшаве 3-й роты Гвардейского экипажа оказывается бесполезным, ее необходимо возвратить в Петербург. При этом контр-адмирал Аркас посчитал нeliшним добавить, что если пароходы «Буг» и «Нарев» решат разобрать и перевезти по частям обратно в Санкт-Петербург, то команда Гвардейского экипажа сможет вытащить их на берег. Для разборки же в Варшаву следует откомандировать офицера Корпуса корабельных инженеров с опытными рабочими. Вскоре последовало решение о возвращении команды Гвардейского экипажа и ее задерживало в Царстве Польском только неприбытие новых экипажей для службы на остающихся судах.

В сентябре и октябре личный состав флотилии занимался строевыми и стрелковыми учениями. С наступлением холодов и появлению на Висле льда, все суда 31 октября окончили кампанию и разоружились. Артиллерийское имущество (заряды, снаряды, ракетные станки, ракеты Конгрева и прочее) сдали на хранение в Варшавскую крепостную артиллерию. Но начать разборку пароходов «Буг» и «Нарев» мешали сильные морозы. Кроме того, пароходы требовалось сперва вытащить на берег. Извлечение из пароходов котлов, машин и других тяжестей было просто опасно. Поэтому все работы по разборке решили отложить до весны 1865 г.

Теперь время нахождения моряков Гвардейского экипажа в Варшаве зависело от того, как скоро прибудет новая команда парохода «Висла». Она

твности к плаванию. Одному из пароходов также следовало постоянно находиться в готовности дать ход через самое короткое время.

По советам лоцманов и старожилов, начальник флотилии получил разрешение перевести свои силы к противоположному берегу, в бассейн у форта Сливицкого. Зиму около порта, где берег был совершенно открыт, суда флотилии постоянно подвергались опасности. Для перехода пришлось прорубить во льду канал через Вислу, но когда эту нелегкую работу почти окончили, уровень воды в реке в ночь с 11 на 12 февраля поднялся на 3 фута. Лед отделился от берегов и отмелей, угрожая начать движение. Суда пришлось вместо перевода к другому берегу немедленно прятать за огражденный сваями небольшой мол около Михайловских ворот Александровской цитадели, дополнительного обведенного крепким бревенчатым боном. Работы закончили к 14 февраля, а 15 февраля лед вскрыл, и в течении трех дней на Висле шел ледоход. Благодаря энергичным действиям капитан-лейтенанта Осетрова и всего личного состава пароходы и прочие единицы не получили ни малейших повреждений.

18 февраля флотилия начала кампанию. 29 февраля все суда отправились по станциям, а баржа, заблаговременно нагруженная 1000 пудами свинца, пошла в крепость Новогеоргиевск. Так как на пароходах «Буг» и «Нарев» продолжались внутренние отделочные работы, транспортировкой артиллерийских и инженерных грузов по крепостям первоначально занимались баржа и пароход «Висла». После окончания работ к перевозке грузов подключился и «Буг». Эти суда сперва ходили в Новогеоргиевск и обратно, а затем и в другие крепости Царства Польского.

В продолжении апреля, мая, июня и июля суда флотилии по-прежнему несли службу на станциях. За это же время пароходами и баржами в крепости доставили более 30 тысяч пудов разных (артиллерийских и инженерных) грузов и более 5 тысяч пудов пороха. Произошла и частичная смена офицеров. В апреле на замену лейтенанту Веселаго, назначенного старшим офицером на императорскую яхту «Штандарт», в Варшаву прибыл лейтенант Зеленин, а вместо заболевшего лейтенанта Селиванова – лейтенант Небольсин 2-й.

Что же касается «Нарева», то он, по приказанию наместника, 17 марта отправился к прусской границе. Зайдя по дороге в Плоцк и Вроцлавск, пароход 21 марта прибыл в местечко Нишава, где и занял брандвахтенный пост. Его брандвахтенная служба продолжалась бессменно до 15 июля.

7 июля 1864 г. главнокомандующий войсками в Царстве Польском отметил, что при сложившейся обстановке надобности в содержании на Висле флотилии и брандвахт больше нет. Великий князь приказал флотилии упразднить, а 3-ю роту Гвардейского экипажа возвратить в Санкт-Петербург. В связи с предполагаемым расформированием флотилии «Нарев» получил указание из Нишавы возвратиться в Варшаву, но его прибытие 20 июля совпало с началом волнений в прусской части Польши. К этому времени у командования сложилось устойчивое мнение о большой пользе, которую приносит находящийся на границе пароход (у поляков он даже приобрел прозвище «противоповстанческий пароход»). Поэтому по личному приказанию наместника пополнивший запасы «Нарев» 25 июля вновь отправился к месту своей прежней

была сформирована в Кронштадте 1-м Флотским Его Высочества генерал-адмирала экипажем «для укомплектования парохода «Висла» и прочих, оставшихся от Вислинской флотилии судов». Наконец команда в составе двух унтер-офицеров, 24 матросов и одного нестроевого 11 ноября отправилась по железной дороге из Санкт-Петербурга и 13 ноября прибыла в Варшаву, где разместилась в главном корпусе казарм Александровской цитадели. Ее командиром был назначен лейтенант барон Бойе 2-й. Одновременно со сдачей ему «Вислы» остальные два парохода передали: по шкиперской части – комиссару коллекционному регистратору Анкудинову (владелец Анкудинов был послан в Варшаву в августе 1863 г. для наблюдения за сохранностью всего принадлежащего Морскому ведомству имущества. О нем хорошо отзывались капитан-лейтенанты Небольсин и Осетров), а по механизмам – прaporщику корпуса инженер-механиков Василию Степаненко (онс октября 1863 г. еще в звании кондуктора исполнял при флотилии должность инженер-механика на «Буге», в то же время неся вахту на пароходе «Висла». Последний стоял у плавучего моста, охраняя его от поджога мятежниками). Аварий за все время пребывания на судах флотилии 3-й роты не случалось и всю «матчасть» сдали в полной исправности.

К 24 ноября команда Гвардейского экипажа полностью подготовилась к отправлению, и на следующий день наместник попрощался с ротой в залах Королевского замка. Он выразил свою особенную благодарность капитан-лейтенанту Осетрову и офицерам «...за полезную во всех отношениях их службу в Варшаве», а также поблагодарил всех нижних чинов, «...усердие которых и поведение были по показанию капитан-лейтенанта Осетрова и начальствующих в Варшаве лиц, во всех отношениях примерны».

26 ноября в 7 часов утра 3-я рота в составе 204 человек (в их число входили 19 унтер-офицеров, 6 музыкантов, 145 рядовых и 14 нестроевых; машинная команда – 2 унтер-офицеров и 10 рядовых; ракетная команда Флотских экипажей из 3 рядовых; 4 обер-офицера Гвардейского экипажа, 2 офицера Корпуса инженер-механиков и 1 кондуктор Корпуса морской артиллерии) под командованием капитан-лейтенанта Осетрова отбыла из Варшавы. Как в свое время и 4-я рота, моряки вновь конвоировали партию арестантов. Рота прибыла в Санкт-Петербург в экипаж в полночь 28 ноября. За время пребывания в Царстве Польском – год и полтора месяца – от болезней умерло 2 нижних чина, других потерь не было.

За самоотверженную и образцовую службу на флотилии ряд офицеров Гвардейского экипажа в конце 1864 г. был награжден орденами. Капитан-лейтенант Осетров получил орден Святого Станислава II степени с императорской короной; лейтенант Веселаго – Святого Станислава II степени; лейтенанты Барташевич, Матюшин и Невахович – Святой Анны III степени; лейтенанты Валькевич, Клокачев, Мартынов, Рембелинский и корабельный инженер-механик подпоручик Андреев – Святого Станислава III степени.

\*\*\*

От флотилии остались пароход «Висла» и гребной катер. Расходы на топливо, окраску и вообще их содержание были отнесены к Инженерному управлению Варшавского военного округа. В 1865 г. планировалось после вскрытия Вислы от льда немедленно отправить «Вислу» в местечко Нишава, но к весне планы изменились. Пароход получил на вооружение одну 1-фунтовую пушку, пять боевых ракет со станками и 25 зарядов с ядрами из числа артиллерийского имущества флотилии. Это же вооружение оставалось на судне и в последующем году, но надобность в нем уже отсутствовала. В 1865 и 1866 г. пароход в основном стоял у пристани в Варшаве, иногда выполняя разовые задания командования округа и делая летом несколько рейсов от Варшавы к Новогеоргиевску для тренировки команды, хотя навигация начиналась сразу после вскрытия Вислы от льда и заканчивалась с началом ледостава.

На 1 января 1866 г. часть 1-го флотского экипажа и прикомандированных к ней чинов флота на Висле состояла из трех офицеров, одного чиновника и 29 нижних чинов. За весь 1865 г боевых потерь не имелось, но от болезни умер один матрос. На 13 ноября 1866 г. экипаж «Вислы» состоял из двух обер-офицеров, трех унтер-офицеров, 19 рядовых (по штату – 20) и четырех человек машинной команды.

25 января 1867 г. совместным решением главнокомандующего войсками в Царстве Польском и управляющего Морским министерством флотилии на Висле «за ненадобностью» постановили упразднить окончательно. Почти сразу началась ее ликвидация. 12 июля последовало распоряжение о подготовке «Вислы» к торгу. Этим занималась его же команда; пароход был продан с публичного торга пинскому купцу Айзенбергу и окончательно передан ему со всем имуществом 13 сентября 1867 г.

Снятая с судов артиллерия продолжала храниться на складе Варшавской

крепостной артиллерии, куда ее сдали после упразднения флотилии. В сентябре 1871 г. Морское ведомство предприняло попытку передать Артиллерийскому управлению Варшавского военного округа два  $\frac{1}{4}$ -пудовых медных единорога, шесть 1-фунтовых чугунных пушек, железный колесный лафет с деревянным передком и деревянную судовую платформу для  $\frac{1}{4}$ -пудового единорога, а также шесть железных вертлюгов для 1-фунтовых пушек. Когда же попытка сбыть откровенное старье не удалась, Морское ведомство разрешило Главному артиллерийскому управлению самому продать эти орудия с торгов, что последнее и сделало в 1872 г., предварительно обратив их в лом.

Остальная артиллерия осталась на складах в Варшаве и Новогеоргиевске, поскольку продолжала числиться за судами бывшей флотилии. Суда же сохранились почти все. В 1888 г. в Новогеоргиевске находились канонерские лодки №1 и №2 и два 12-весельных катера, в Варшаве – два 12-весельных катера, а в сараях на берегу Вислы – разобранные корпуса пароходов «Буг» и «Нарев». По каким-то только одному ему ведомым причинам Морское ведомство, разобрав пароходы, затем отказалось от их перевозки в Санкт-Петербург. Можно предположить, что это произошло из-за отсутствия в то время на Балтике надобности в специальных речных пароходах небольшого водоизмещения и мощности и к тому же слабой конструкции. Везти их на Амур, где имелась флотилия пароходов, видимо, оказалось слишком хлопотно...

Артиллерия флотилии, сданная на хранение Варшавской крепостной артиллерией, еще долго ржавела на складе до тех пор, пока после долгих и бесполезных усилий передать ее Варшавскому окружному артиллерийскому управлению, Морское ведомство не сдало ее в лом. Так закончила свое существование Вислинская флотилия Морского ведомства.

Однако в конце 80-х годов XIX в. уже Военное ведомство в Новогеоргиевске образовало речной военный порт и создало Новогеоргиевскую речную флотилию. В 1914 – 1915 гг. она участвовала в боевых действиях на Висле.

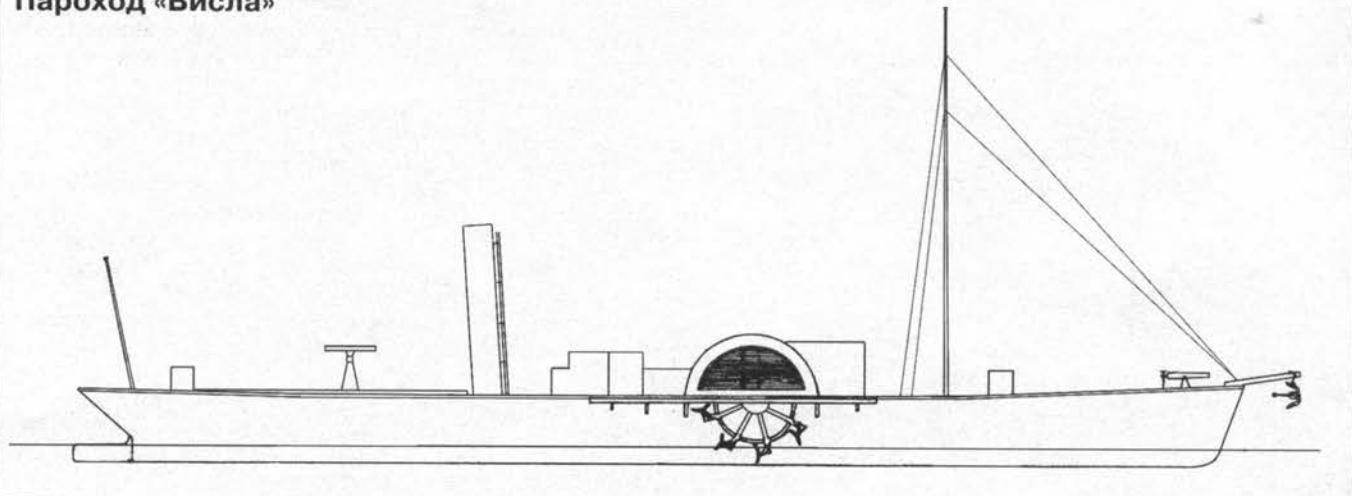
При работе над статьей автором использованы следующие архивные материалы:

РГА ВМФ: Ф. 249, о. 1, д. 31, 34. Ф. 935, о. 1, д. 490, 496, 497, 516, 527.

РГВИА: Ф. 484, о. 1, д. 60, 62. Ф. 1859, о. 1, д. 198, 203, 1847, 1848, 2054. Ф. 1859, о. 2, д. 243. Ф. 504, о. 9, д.: 631.

# КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О СУДАХ ВИСЛИНСКОЙ ФЛОТИЛИИ

## Пароход «Висла»



12

### ПАРОХОД «ВИСЛА»

Место постройки – Пруссия.

Куплен в г. Данциг (Восточная Пруссия) у купца Розенталя в марте 1863 г. на средства Царства Польского адъютантом наместника Арсеньевым.

Принадлежал Царству Польскому. Прежнее наименование – неизвестно.

По повелению наместника 27 марта 1863 г. назван «Висла».

Приказом управляющего Морским министерством №101 от 6 июля 1863 г. назван «Висла».

Приказом управляющего Морским министерством в ноябре 1863 г. отнесен к IV рангу судов.

Длина – 130 фут.

Мощность механизмов – 50 нар. сил.

Вооружен одним ракетным стакном и одной 1-фунтовой пушкой.

Экипаж: два обер-офицера, 27 нижних чинов.

При пароходе состоял 2-весельный ял.

### ПАРОХОД «НАРЕВ»

Построен на Адмиралтейских Ижорских заводах.

Принадлежал Морскому министерству.

Приказом управляющего Морским министерством №101 от 6 июля 1863 г. назван «Буг».

Приказом Управляющего Морским министерством №138 от 11 сентября 1863 г. переименован в «Нарев».

Приказом Управляющего Морским министерством в ноябре 1863 г. отнесен к IV рангу судов.

Длина между перпендикулярами – 100 фут.

Ширина – 16,5 фута

Мощность машины – 16 нар. сил

Экипаж: один обер-офицер, 25 нижних чинов.

При пароходе состоит 4-весельный ял.

### ПАРОХОД «БУГ»

Построен на заводе Карра и Макферсона.

Принадлежал Морскому министерству.

Приказом управляющего Морским министерством №101 от 6 июля 1863 г. назван «Нарев».

Приказом управляющего Морским министерством №138 от 11 сентября 1863 г. переименован в «Буг».

Приказом Управляющего Морским Министерством в ноябре 1863 г. отнесен к IV рангу судов.

Осадка – 1 фут 9 дм.

Мощность машины – 30 нар. сил

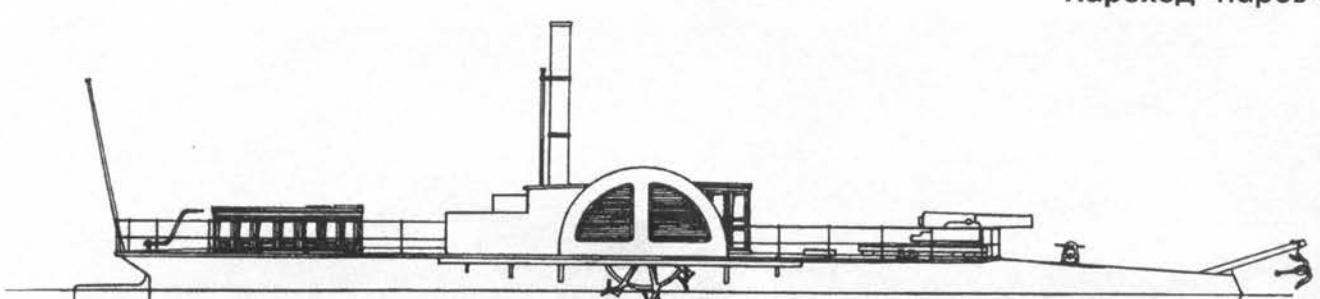
Средняя скорость без течения – 8 уз.

Вооружен одним 24-фунтовым орудием.

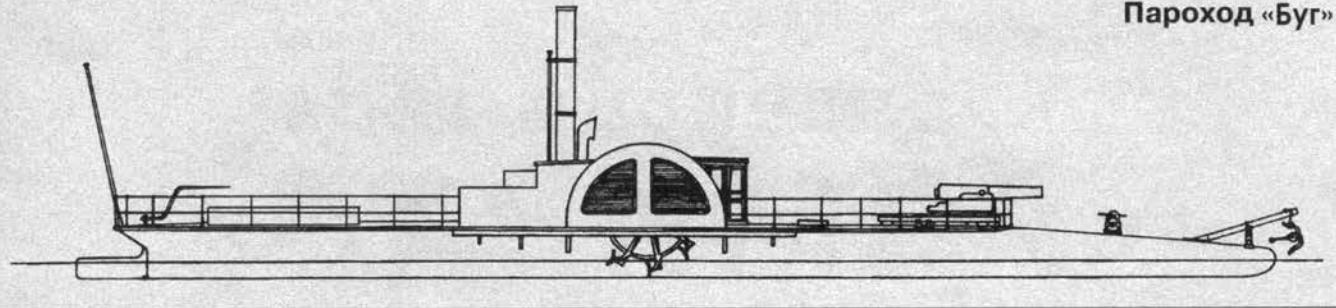
Экипаж: два обер-офицера, 24 нижних чина.

При пароходе состоит 2-весельный ял.

## Пароход «Нарев»



## Пароход «Буг»



### КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА №1

Тип судна – 20-весельный иол.  
Построена в 1848 г.  
Принята в 1863 г. от Новогеоргиевской инженерной команды.  
Материал корпуса – железо.  
Плоскодонная с кильевыми частями.  
Длина – 51 фут 10 дм.  
Ширина – 13 фут 16 дм.  
Осадка – 3 фут.  
Число гребцов – 20 человек.  
Вооружена 24-фунтовой чугунной гладкоствольной пушкой.  
При лодке состоит 2-весельный ял.

### ГРУЗОВАЯ БАРЖА

Принята в 1863 г. от Новогеоргиевской инженерной команды.  
Парусно-гребная.  
Материал корпуса – железо.  
Вооружена двумя ракетными станками и одной 1-фунтовой пушкой.  
Экипаж: один обер-офицер, 22 нижних чина.

### 12-ВЕСЕЛЬНЫЙ КАТЕР СИСТЕМЫ ФРЕНСИСА

Число единиц – 4 шт.  
Материал корпуса – железо.  
Кильевой.  
Длина – 49 фут 7 дм.  
Ширина – 7 фут 7 дм.  
Осадка – 2 фут 10 дм.  
Вооружены (каждый) двумя ракетными станками и одной 1-фунтовой пушкой.  
Экипаж – 14 нижних чинов (из них гребцов – 12).

### 4-ВЕСЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ С ВОЗДУШНЫМИ ЯЩИКАМИ

Число единиц – 4 шт.  
Куплены в 1863 г. в Пруссии на средства Царства Польского адъютантом наместника Арсеньевым.  
Материал корпуса – железо.  
Плоскодонная.  
Длина – 17 фут.  
Ширина – 4 фут.  
Осадка – 1,5 фут.

Все схемы выполнены  
Константином Кулагиным

### КЛ №2



### КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА № 2

Тип судна – 16-весельный иол.  
Построена в 1848 г.  
Принята в 1863 г. от Новогеоргиевской инженерной команды.  
Материал корпуса – железо.  
Плоскодонная с кильевыми частями.  
Длина – 40 фут 3 дм.  
Ширина – 10 фут 8 дм.  
Осадка – 2 фут 5 дм.  
Число гребцов – 16 человек.  
Вооружена  $\frac{1}{4}$ -пудовым медным гладкоствольным единорогом.  
При лодке состоит 2-весельный ял.

13

## МОРСКИЕ КУРЬЕЗЫ

Алексей ОРЁЛ

### НЕПАТРИОТИЧНЫЕ «МАРУ»

Вторая мировая война смело может считаться одним из самых идеологизированных вооруженных конфликтов в истории: друг другу противостояли не только армии враждующих государств, но и их непримиримые идеологии. Тем любопытнее и даже пикантнее выглядят названия ряда японских грузовых судов, принимавших активное участие в перевозках в интересах армии и флота Империи.

К началу войны в японских ВМС сложилась стройная и удивительно поэтическая система наименования кораблей основных боевых классов. Определенная система наименований в известной степени существовала и для вспомогательных единиц Императорского флота, а также для гражданских судов, изрядное количество которых называлось в честь географических объектов, в том числе - крупных или приморских городов. В число таковых попали иностранные города, которые с началом войны оказались на вражеской территории!

Поголовного переименования таких судов с началом войны не произошло (удивительное для японцев, но нормальное для моряков проявление космополитизма). Причем, если такие названия, как «Bangkok Maru», «Hongkong Maru» или «Manila Maru» можно отнести на счет захватнических планов японских милитаристов, то объяснить наличие судов с именами штатов США, английских или австралийских городов сложнее.

Никакого снисхождения со стороны противника «родственные» для англосаксов названия не вызвали. Наиболее известны транспорты «Arizona Maru», «Canberra Maru» и «Brisbane Maru», которые принимали участие в знаменитом прорыве отряда контр-адмирала Танаки к Гвадалканалу и погибли в один и тот же день – 14.10.1942 г. - под бомбами американских самолетов. Авиация армии и флота США в ходе войны записали на свой счет суда «Montreal Maru», «Florida Maru», «Alaska Maru», «San Francisco Maru», «London Maru», «Batavia Maru». Американские же подводные лодки в разное время потопили «Holland Maru», «Boston Maru», «Oregon Maru», «Surabaya Maru», «Liverpool Maru», «England Maru», «Iowa Maru», «Chicago Maru», «Sydney Maru», «Wales Maru», «Norfolk Maru», «Malta Maru», «Clyde Maru». Подавляющее большинство этих судов были зафрахтованными армией или флотом гражданскими сухогрузами или войсковыми транспортами. Только «Oregon Maru» являлось плавмастерской.

Напоследок можно отметить, что от янки досталось и «нашим землякам»: в сентябре 1944 г. под бомбами TF 38 в филиппинских водах погиб транспорт «Siberia Maru», а субмарина «Флэшер» в Южно-китайском море отправила на дно «Ural Maru».