



International Naval Journal

Has been issued since 2013.
E-ISSN 2413-7596
2022. 10(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – Cherkas Global University, Washington, DC, USA (Editor in Chief)

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)

Anca Alejandro – Naval Culture and Historical Institute, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – Cherkas Global University, Washington, DC, USA

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1717 N Street NW, Suite 1,
Washington, District of Columbia 20036

Release date 22.12.2022
Format 21 × 29,7/4.

Website: <https://inj.cherkasgu.press>
E-mail: office@cherkasgu.press

Headset Georgia.

Founder and Editor: Cherkas Global
University

Order № INJ-18.

© International Naval Journal, 2022

International Naval Journal

2022

Is. 1

CONTENTS

Articles

Bunkering on Old Coal Ships A.G. Erce Lizarraga	3
Peruvian Torpedo-Boat "Alliance" in Arica. According to the Monograph by Julio Elias "Peruvian Sailors in Arica" J.J. Elías Murguía	12
River Returnees of the USSR V.V. Zhdanov	22

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2022. 10(1): 3-11

DOI: 10.13187/inj.2022.1.3
<https://inj.cherkasgu.press>



Articles

Bunkering on Old Coal Ships

Antonio G. Erce Lizarraga ^a

^a Association of Friends of Maritime Museums, San Fernando, Cadiz, Spain

Abstract

Currently, coal ships are almost completely a thing of the past. Liquid fuel made operation much easier. However, for ship modellers and lovers of the history of the fleet, the construction of coal bunkers is of a redistributed interest. The paper describes the design of coal bunkers and covers their necks. Larger ships usually used massive filler caps to seal the bunkers, while smaller ships had threaded connections. Movie and photo evidence of coal loadings are given. Bunkering for coal ships was of great importance. We remember that when Admiral Camara's squadron arrived in Port Said, the lack of coal prevented his further movement, which prevented him from continuing his march to the Philippines. Thus, the presence or absence of coal could have important strategic implications. Coal loading was a hard and dirty job that led to chronic diseases in those who took part in it. After loading, it was usually necessary to wash the ship and wash clothes. To speed up loading, competitions were held, and an orchestra accompanied the work of the crew.

Keywords: bunkering, coal, history, coal mouth, coal bunker.

1. Введение

В настоящее время угольные суда практически полностью ушли в прошлое. Жидкое топливо намного упростило эксплуатацию. Тем не менее, для судомodelистов и любителей истории флота устройство угольных бункеров имеет переделанный интерес.

2. Обсуждение и результаты

На [Рисунках 1](#) и [2](#) представлены чертежи угольных кораблей испанского флота – минного крейсера «Destructor» и тральщиков типа «Bidasoa». Они имели угольное отопление котлов. Горловины угольных бункеров отмечены на виде сверху красным, а сами бункеры на главном виде – желтым. В первом случае бункеры располагаются вокруг котельного и машинного отделений, создавая им дополнительную защиту от огня противника, а во втором случае только вокруг котельных для облегчения подачи угля к котлам. Для доступа к ним на главной палубе имелись специальные горловины, отмеченные нами буквами R.E. (registros de entrada – R.E.).

Для более наглядного представления о крышках горловин, на [Рисунке 3](#) приведена фотография обломков канонерской лодки «Pizarro», затонувшей у порта Нуэвитас на Кубе ([Caro Gutiérrez, 2018](#)). Еще одно изображение горловины видно из найденной в интернете карикатуры, позаимствованной из газеты 1917 г. ([Рисунок 4](#)). Операция по бункеровке была очень грязной. Угольная пыль проникала повсюду, так что по ее окончании приходилось

мыть как палубу, так и все переборки. А люди обязательно принимали душ и стирали одежду, использовавшуюся при погрузке угля.

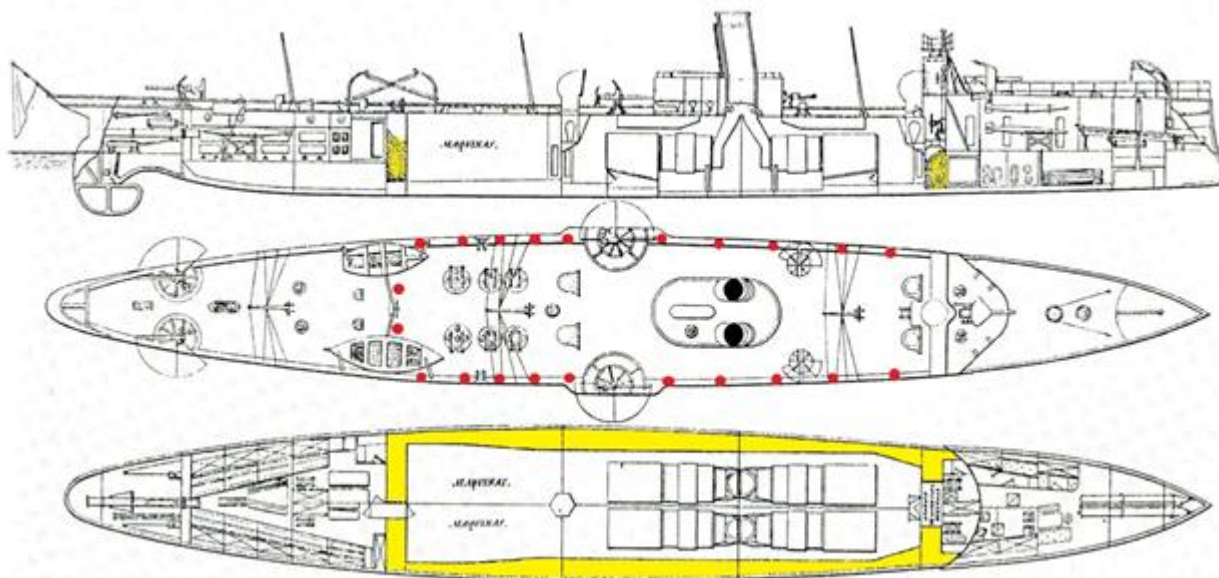


Рис. 1. Минный крейсер «Destructor»

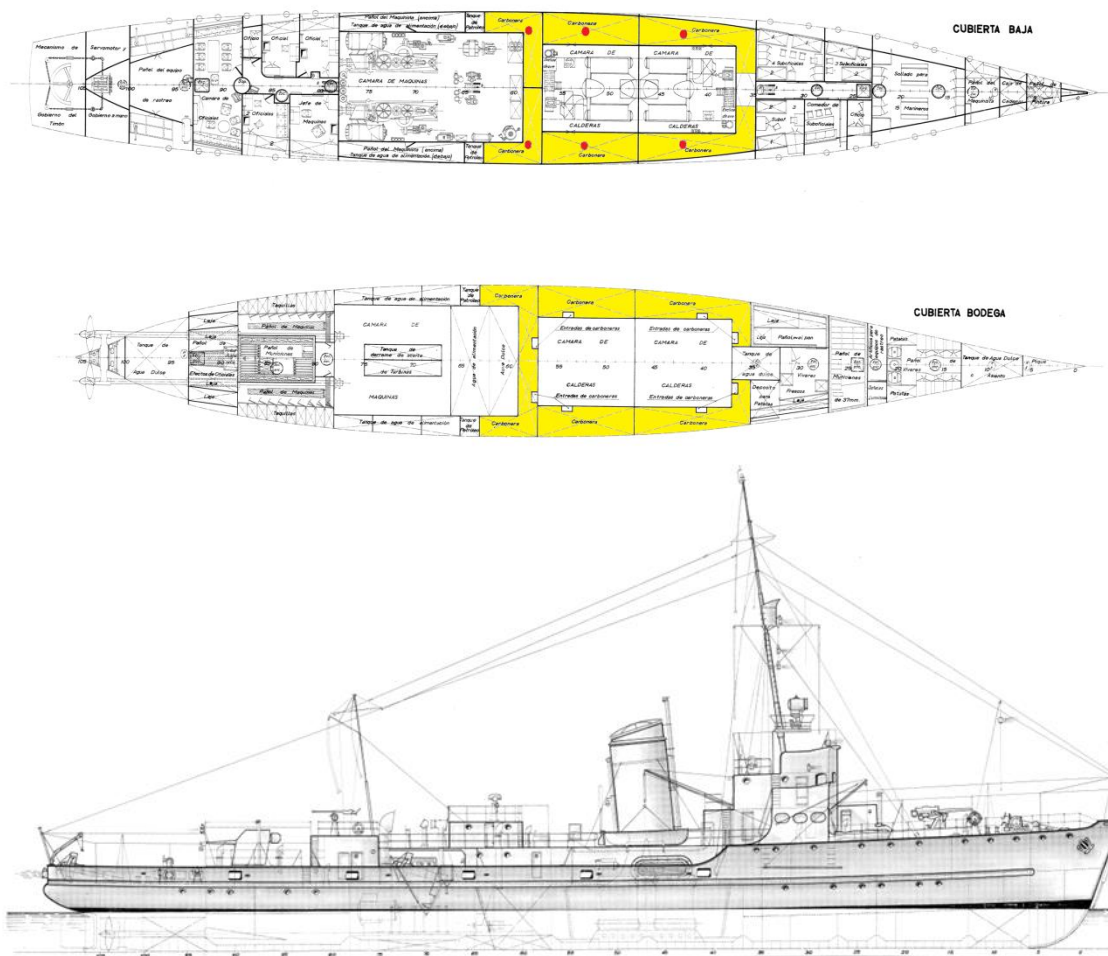


Рис. 2. Тральщик типа «Bidasoa»



Рис. 3. Горловина угольного бункера канонерской лодки «Pizarro»

В работе Сантьяго Каро Гутьерреса она сопровождается текстом: «На крышке видно кольцо, использовавшееся для вставки специального крючка, чтобы сдвинуть его в сторону и освободить горловину для угольной погрузки. Эти тяжелые крышки препятствовали намоканию угля» (Caro Gutiérrez, 2018)

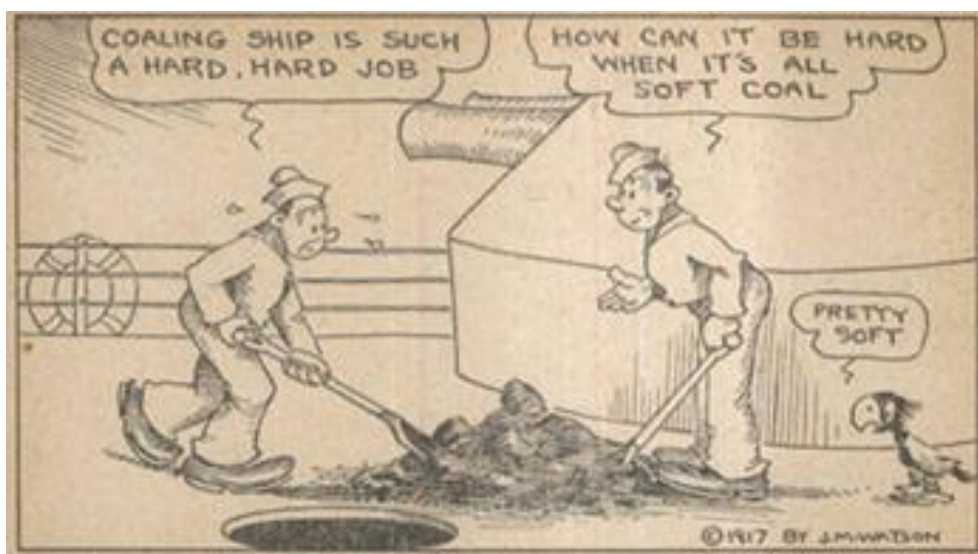


Рис. 4. Карикатура 1917 г. с изображением горловины угольного бункера

Бункеровка была крайне изнурительным занятием (особенно если производилась мешками вручную без какой-либо механизации), очень грязной (имеются множество фотографий кораблей с ранее белым корпусом сразу после бункеровки), медленной (отсутствие бункеровки стало одной из причин нашего поражения в сражении у Сантьяго де Куба). Кроме того, эта операция была опасна для здоровья – угольная пыль вызывает карбункулы, известные также как Сибирская язва (Anthrax). И даже если повезет, и они не разовьются, участникам погрузки грозила дыхательная недостаточность из-за постепенной обструкции бронхов. Кроме того, котлы были сконструированы таким образом, что сжигались в основном крупные куски угля, имея наибольшую теплотворную способность. А мелкие куски и пыль обычно скапливались на дне бункеров, совершенно забывая

кингстоны. Как известно, они не работали на крейсере «Reina Regente», что послужило причиной его аварии.

На [Рисунке 5](#) представлены доказательства крайней обременительности бункеровки. На [Рисунке 6](#) приведены шесть кадров из фильма «Крейсер “Эмден”» ([Ральф, 1932](#)). Операцию на корабле также оживлял судовой ансамбль, а матросы выполняли свою работу с помощью тачек. На судах небольшого водоизмещения горловины были сконструированы таким образом, чтобы с помощью специальных выступов крышка прикручивалась бы к палубе, перекрывая горловину. Таким образом, терялась необходимость в массивной крышке, и герметичность обеспечивалась резьбой. Для объяснения изображенных на следующих иллюстрациях манипуляций, на [Рисунке 7](#) представлены эскизы устройств и схемы передачи угля с корабля на корабль в открытом море. На серии следующих фотографий ([Рисунки 8–14](#)), найденных на электронном аукционе eBay, приведены некоторые интересные особенности бункеровок. Эти изображения становятся доступными с поисковым вопросом «coaling en postales» (https://www.ebay.ie/sch/Postcards/914/i.html?_sop=1&_nkw=coaling). На этой странице много различных фотографий, гравюр и открыток на пассажирских, торговых и военных кораблях, ниже приведены наиболее интересные.



Рис. 5. На фотографиях знаменитого российского крейсера «Аврора» бункеровку немного оживлял судовой ансамбль ([Петрова, 2001](#); [Аврора](#))



а

б



Рис. 6. Кадры из фильма «Крейсер “Эмден”»: *а* – кучи угля на причале, матросы загружают его в тачки; *б* – судовой ансамбль пытается оживить бункеровку; *в* – очистка горловины бункера; *г* – промывка корабля (переборок, палубы, бортов и т.д.); *д* – затворение горловины бункера; *е* – завинчивание горловины (Ральф, 1932)

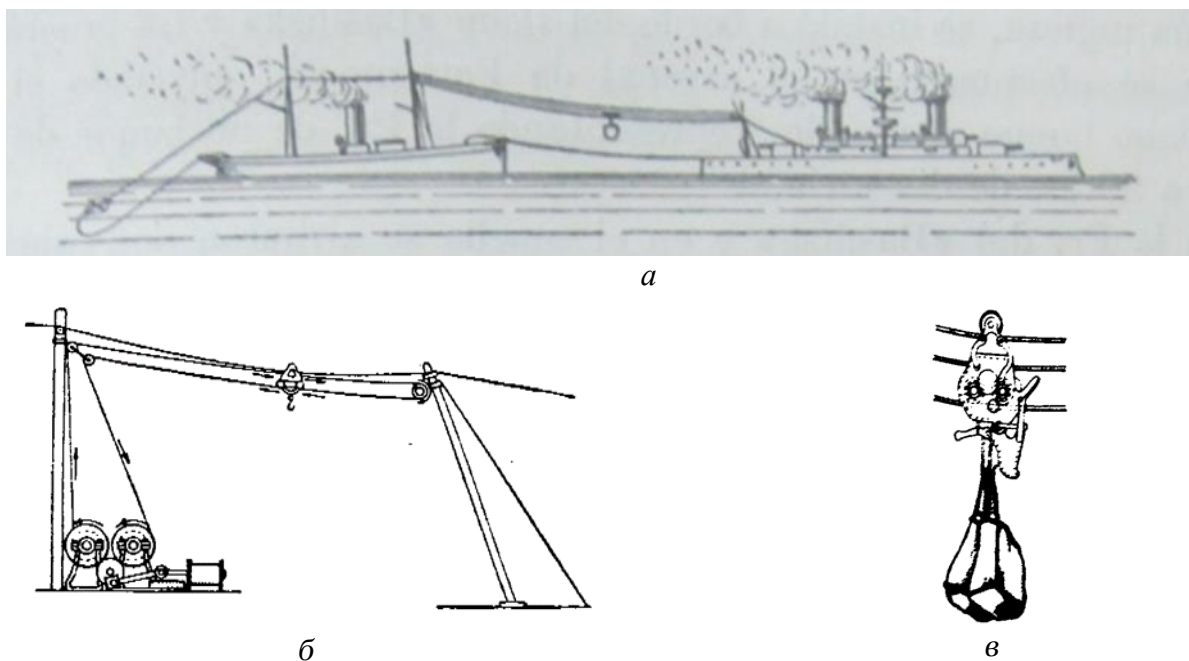


Рис. 7. Схема передачи угля в открытом море (*а*), устройство тросов для передачи мешков с углем (*б*) и каретка для их транспортировки (*в*) (Baistrocchi, 1930)

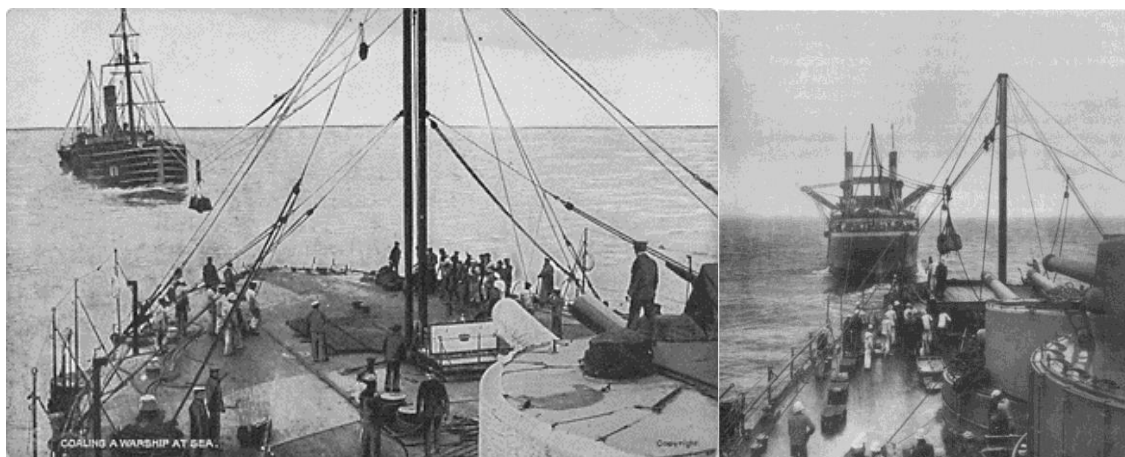


Рис. 8. Прием угля в открытом море. Обычно эта операция осуществлялась с помощью специальной канатной дороги между обоими кораблями



Рис. 9. Прием угля на японском крейсере (около 1908 г.) (слева); бункеровка на французском крейсере на Виргинских островах



Рис. 10. «Угольная сцена» из испанского журнала второй половины XIX в., изображающая британский корабль «Руперт» (слева), погрузка угля с помощью лодок (Китай?) (справа)



Рис. 11. Бункеровка двух кораблей в порту Нагасаки с помощью лодок



Рис. 12. Использование женского труда для погрузки угля на Ямайке (слева), бункеровка в Порт-Саиде (справа)



Рис. 13. Остров Тимор. Погрузка угля на британский корабль «Nelson» и французский «Decrés»

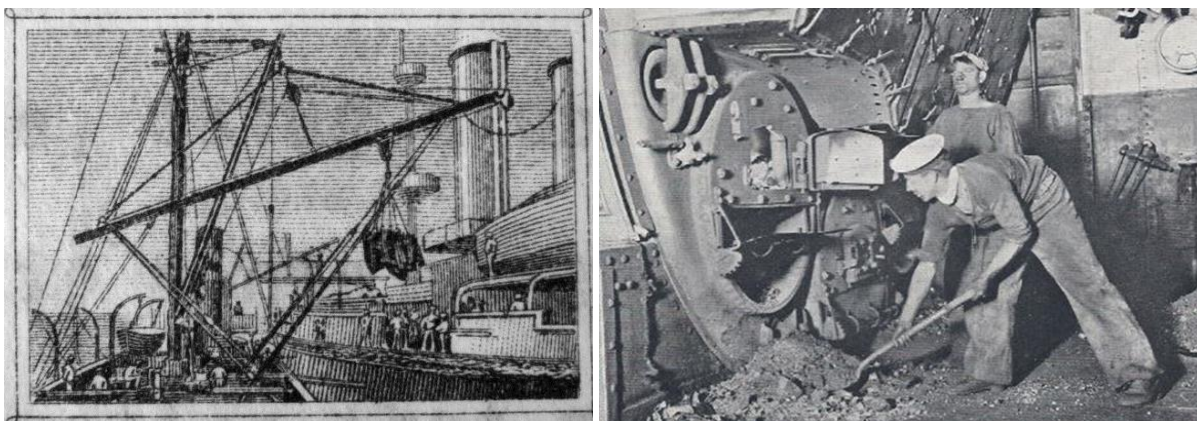


Рис. 14. Гравюра бункеровки с угольщика британского броненосца (слева), фотография подачи угля в топку котла (справа)



Рис. 15. В кочегарке (слева), картина Х. Мартинеса Абадеса (Juan Martínez Abades) «Бункеровка», 1904 г., хранящаяся в Хихоне, в Museo de Jovellanos (справа). На картине изображена передача угля на пароход, стоящий на рейде Хихона. Две угольные баржи стоят у борта судна, еще две подтягиваются портовым буксиром

3. Заключение

Бункеровка для угольных кораблей имела большое значение. Мы помним, что когда эскадра адмирала Камара прибыла в Порт-Саид, отсутствие угля помешало его дальнейшему движению, из-за чего он не смог продолжить свой поход к Филиппинам. Таким образом, наличие или отсутствие угля могло иметь важные стратегические последствия.

Литература

[Аврора](#) – Крейсер “Аврора”. Увлекательная экскурсия по кораблю-музею (фильм), 2007. 40 мин.

[Военно-морской словарь](#) – Военно-морской словарь / Под ред. В.И. Чернавина. М.: Воениздат 1989.

[Петрова, 2001](#) – *Петрова Л.* Крейсер «Аврора». Путеводитель. СПб.: Изд-во «Эго», 2001.

[Ральф, 1932](#) – Kreuzer «Emden» (фильм. реж. Луис Ральф), 1932. Премьера 20.05.1932 г. 85 мин.

[Baistrocchi, 1930](#) – *Baistrocchi A.* Arte naval. Maniobra de Buques. Editorial Gustavo Gili, 1930.

[Caro Gutiérrez, 2018](#) – *Caro Gutiérrez S.* Escoceses en la Armada. Los cañoneros de Glasgow. Sevilla: Utrera, 2018.

References

- Aurora** – Kreuzer “Aurora”. Uvlekatel'naya ekskursiya po korablyu-muzeyu (fil'm) [Cruiser "Aurora". Fascinating tour of the ship-museum (film)]. 2007. 40 min. [in Russian]
- Baistrocchi, 1930** – *Baistrocchi, A.* (1930). Arte naval [Naval art]. Maniobra de Buques. Editorial Gustavo Gili. [in Spain]
- Caro Gutiérrez, 2018** – *Caro Gutiérrez, S.* (2018). Escoceses en la Armada [Scotsmen in the Navy]. Los cañoneros de Glasgow. Sevilla: Utrera. [in Spain]
- Petrova, 2001** – *Petrova, L.* (2001). Kreuzer «Aurora» [Cruiser “Aurora”]. Putevoditel'. SPb.: Izd-vo «Ego». [in Russian]
- Ral'f, 1932** – Kreuzer «Emden» (fil'm. rezh. Luis Ral'f) [Kreuzer “Emden” (film. dir. Louis Ralph)]. 1932. Prem'era 20.05.1932 g. 85 min. [in Russian]
- Voenno-morskoj slovar'** – *Voenno-morskoj slovar'* [Naval Dictionary]. Pod red. V.I. Chernavina. M.: Voenizdat 1989. [in Russian]

Бункеровка на старых угольных кораблях

Антонио Г. Эрсе Лисаррага ^a

^a Ассоциация друзей морских музеев, Сан-Фернандо, Кадис, Испания

Аннотация. В настоящее время угольные суда практически полностью ушли в прошлое. Жидкое топливо намного упростило эксплуатацию. Тем не менее, для судомodelистов и любителей истории флота устройство угольных бункеров имеет передельный интерес. В работе дается описание конструкции угольных бункеров и крышек их горловин. На крупных кораблях для герметизации бункеров обычно использовались массивные крышки горловин, в то время как на небольших кораблях, они имели резьбовое соединение. Даются кино и фото свидетельства угольных погрузок. Бункеровка для угольных кораблей имела большое значение. Мы помним, что когда эскадра адмирала Камара прибыла в Порт-Саид, отсутствие угля помешало его дальнейшему движению, из-за чего он не смог продолжить свой поход к Филиппинам. Таким образом, наличие или отсутствие угля могло иметь важные стратегические последствия. Угольная погрузка была тяжелым и грязным занятием, приводившим к хроническим заболеваниям у принимавших в ней участие. После погрузки обычно приходилось мыть корабль и стирать одежду. Для убыстрения погрузки устаивались соревнования, а работу экипажа сопровождал оркестр.

Ключевые слова: бункеровка, уголь, история, угольная горловина, угольный бункер.

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2022. 10(1): 12-26

DOI: 10.13187/inj.2022.1.12
<https://inj.cherkasgu.press>



Peruvian Torpedo-Boat “Alliance” in Arica. According to the Monograph by Julio Elias “Peruvian Sailors in Arica”

Julio J. Elías Murguía ^a

^a Peruvian Navy, Republic of Peru

Translation from Spanish – N.V. Mitiukov

Abstract

The paper provides a translation into Russian of fragments of the monograph by J. Elias “Peruvian sailors in Arica”, concerning the combat use of the torpedo boat “Alliance”. The book was published in 1980 after the death of the author and summarized his many years of research. When preparing materials, he used both surviving documents and personally interviewed still living participants in those events. In this regard, the work of J. Elias is a valuable historical source.

The torpedo boat “Alliance” was one of the first ships of this class, used in combat conditions - the Second Pacific War between Chile and the combined forces of Peru and Bolivia. The boat had many experimental technical solutions that did not find further application on warships. Because of this, and also because of the lightness of the steam engine, Peruvian sailors experienced constant difficulties with its combat use. Nevertheless, the “Alliance” was quite actively used for reconnaissance, once even having a real opportunity to attack with a torpedo the most powerful Chilean ship, the battleship “Almirante Cochrane”. However, after the fall of Arica, the boat made a breakthrough from the captured city, but for technical reasons it was blown up in the Pakocha area. The crew was taken prisoner. The monograph of H. Elias was the first work that introduced a wide audience to a detailed description of this feat.

Keywords: Second Pacific War, Julio Elias Margia (1901–1972), siege of Arica, naval, mine boat.

От переводчика

В 1980 г. увидела свет монография Хулио Х. Элиаса Мургия (Julio J. Elías Murguía) (1901 – 1972) Перуанские моряки в Арике (Marinos Peruanos en Arica) (Eliás, 1980). Без преувеличения можно сказать, что для автора она стала делом всей его жизни. Он изучал документы, относящиеся к событиям Второй Тихоокеанской войны, беседовал с еще живыми свидетелями. Хотя работа лишена традиционного для исторических исследований библиографического аппарата, ее печать Институтом изучения морской истории Перу доказывает ценность работы как исторического источника.

Объектом исследования данной статьи являются упоминания в монографии, касающиеся боевого применения миноносца «Альянса». В 1879 г. миноносец, вместе с однотипной «Республикой» прибыл в Перу, а вскоре отправился для усиления перуанской группировки в Арике (Родригес, 2020).

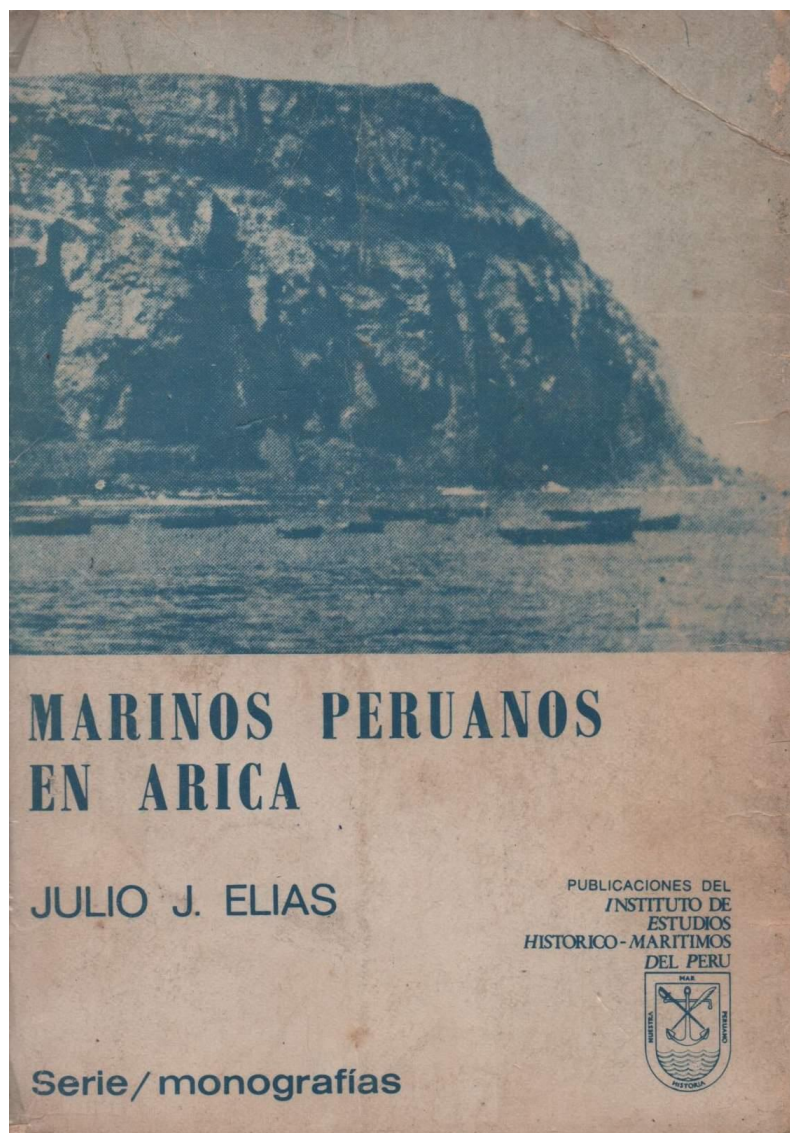


Рис. 1. Обложка книги

Глава IV. Рейды минного катера «Альянса»

<76>

Мы знаем, при каких обстоятельствах минный катер «Alianza» прибыл в Арику. С самого своего момента прибытия он со всем энтузиазмом начал выполнять свою миссию под командованием младшего лейтенанта Мануэля Фернандеса Давилы (Manuel Fernández Dávila). Маленький катер была очень хрупкий, его оборудование требовало чрезвычайно осторожного обращения, иначе оно стало бы совершенно бесполезным. Это было новое оружие, все еще находящееся в стадии экспериментов, которое, казалось, предлагало громадные возможности, но и несло в себе все мыслимые недостатки. И, наверное, самый главный – это небольшой котел, который давал пар, необходимый для движения. Таким образом, с 18 по 31 марта проводилась проверка топлива, потому что уголь различного качества, имевшийся в порту Арика, не соответствовал необходимым требованиям. Несмотря на это, «Альянса» провела несколько испытаний за пределами своей якорной стоянки в ночное время, сжигая тот ужасный уголь, который был лучшим из всего, что имелось на мониторе «Манко Капак» (Manco Cápac).

<77>

Обычно он отправлялся в плавание между семью или восемью часами вечера, а один раз еще и в 1-30 ночи, потому что в этот момент очень близко к «Манко Капак» был замечен подозрительный огонь. Полагалось, что это был какой-то чилийский миноносец,

отважившийся на нападение, но это так и не было проверено. Никакое местное топливо не подходило – был необходим уголь, не дававший густой черный дым и не выделявший искры. Ничего не оставалось делать, кроме как получить в Такне (Тасна) от Газовой компании или Железнодорожной компании определенное количество коксующегося угля, необходимого для того, чтобы во время выполненных рейдов катер не был бы обнаружен противником. Катер не имел какой-либо иной защиты, и корпус его был построен из белой сосны толщиной в дюйм по всей длине корпуса. Ввиду того, что первые дни апреля прошли без доставки коксующегося угля, лейтенант Фернандес Давила послал мичмана Хуана де Мора (Juan de Mora) из его экипажа в Такну, чтобы сократить время, получив заказ сразу. Попутно ему давалось задание получить еще несколько предметов, необходимых для работы машины. Мы уже знаем, как шли дела в Арике, где всего не хватало. Этот офицер вернулся с небольшим количеством угля, который был подвергнут коксованию в разное время. Проверку произвели на следующий день, то есть 12 апреля, после чего обратились с рапортом в Департамент в столицу, в котором сообщались наилучшие результаты. Во второй раз гардемарин Хуан де Мора был отправлен в Такну, чтобы со всем возможным усердием добыть указанное топливо, но только в конце апреля, после многочисленных требований, смогли подготовить уголь, необходимый для работы катера.

В период с 1 по 11 апреля 1880 г., вплоть до последней даты, когда «Альянса» получала первые образцы коксующегося угля, возникала острая необходимость в выполнении задания. 7-го числа сам полковник Болоньези, начальник гарнизона, отдал приказ командиру «Альянсы» выйти в море для осмотра побережья Кебрада де Витор (Quebrada de Vitor),

<78>

вне зависимости от того, будет использован обычный уголь или уголь плохого качества. В те дни существовало опасение – было непонятно, случилось это на самом деле или была лишь дезинформация, что вражеские войска произвели десант в пункте недалеко от Арики. Следует напомнить, что с 1 января 1880 г. чилийцы беспрепятственно высаживали войска в различных точках нашего южного побережья, например, в первые дни этого года они организовали набег через Ило на Мокегуа, а потом 25 февраля новую и уже окончательную высадку в Ило; оккупация Молиендо (Moliendo) 9 марта, войсками, которые снова поднялись на борт 11 марта, оставив после себя руины и кровь, чтобы добраться до Ило морем и усилить войска этого порта, который противник взял и использовал в качестве оперативной базы. Действительно, мы знали, что чилийские колонны отправились оттуда, чтобы сражаться в битве при Лос-Анджелесе 22 марта 1880 г., с помощью которой они окончательно приобрели контроль над Мокегуа и его окрестностями, то есть свободный путь для дальнейшего продвижения на Такна (Тасна). Именно при ведении этих боевых действий они окончательно с 20 апреля заняли бухту Ите.

Они совершили так много вторжений на наш берег, так, что каждый раз, когда противник приближался к Арике, возникали более чем серьезные опасения у командования гарнизона, и по этой причине, опасаясь высадки на юге, было решено произвести разведку с помощью «Альянсы». Катер снялся с якоря в 19-35 и направился на юг в сторону Кебрада де Витор, осмотрел участок побережья и вернулся в 4 утра на следующий день, не заметив ничего подозрительного. Все было нормально, за исключением одного заслуживающего внимания инцидента. Произошла утечка пара в соединительном колене между котлом и машиной. Эта неисправность, которую сначала оценили как несущественную и быстро отремонтировали, оказалась серьезнее, чем казалась. Она могла появиться снова, особенно в момент, когда ее меньше всего ожидали.

Получив топливо из Такны в необходимом количестве, командир катера «Альянса» подготовил его к выходу в плавание уже на следующий день (что соответствовало 28 апреля) с целью поиска и нападения на любой из военных кораблей за пределами порта. Однако ночной выход не состоялся из-за того, что при повышении давления произошел выброс пара через отремонтированную трубу. Травило сильно до такой степени, что было невозможно получить

<79>

необходимую мощность машины. К счастью, помощь пришла в лице первого механика «Манко Капак», под его руководством было решено заделать трубу во второй раз, уже на борту монитора, в результате катер был готов к отплытию 3 мая. Ниже приводится

соответствующая часть рапорта: «Арика, 4 мая 1880 г. – Господину начальнику гарнизона. Прошлой ночью в 19-30 минный катер «Альянса» под моим командованием вышел в море. Задача состояла в поиске и атаке чилийского броненосца «Кочране», а не любого встреченного вражеского корабля, который допускалось атаковать по приказу В[ашего] П[ревосходительтсва], что только в случае невозможности уклониться от его атаки и совершить отход. Имею честь сообщить В[ашему] П[ревосходительтсву], что за время, которое я провел в море в поисках неприятеля, я ходил разным курсом, уходя на север и юг на расстоянии более 30 миль от порта, но не обнаружил ни единого корабля. В связи с чем, следуя полученным инструкциям, никак не проявляя себя перед противником, я приказал вернуться в порт. Было 22-50, когда дежурный кочегар доложил, что в котле наблюдается утечка пара, и что вода начала выходить из него, и он вынужден погасить огонь. Я немедленно приказал механикам точно определить, насколько серьезная поломка и помешает ли она выполнению задания. Они оба отрапортовали мне, что неисправность опасна, и они не ручаются за последствия в случае продолжения нашей миссии. После совещания с офицерами экипажа, мы решили вернуться в порт, приближаясь к побережью юго-восточным курсом. Около часа ночи мы заметили пароход, шедший с нами параллельным курсом на расстоянии около мили. Мы опознали в нем чилийский транспорт «Кебрада де Витор» (Quebrada de Vitor), который сегодня сопровождает броненосец. Поскольку наша цель не состояла в том, чтобы атаковать корабль такой невысокой боевой ценности, поскольку это скорее раскроет наши планы, чем принесет какую-то реальную пользу, я изменил курс и направился в порт. Так я шел до 3-20 утра, в ходе которых неисправность, отмеченная в котле, совершенно обострилась, что привело к полному выходу пара через дымоход, оставив машину без единого фунта

<80>

пара и, следовательно, без хода более чем в 6 милях от порта. Мы оказались в довольно сложной ситуации. В поисках средств передвижения, мы заметили небольшой силуэт на востоке и долго сомневались, что это: неприятельский корабль или «Манко Капак». Мы начали сигнализировать, и, к счастью, это оказался наш монитор. После того, как был подан повторный сигнал, он подошел к нам и отбуксировал нас к якорной стоянке, потому что катер был полностью лишен хода из-за только что произошедшей поломки. Это все, что я имею честь довести до сведения В[ашего] П[ревосходительтсва], так и не выполнив Вашего приказа, поскольку это вообще не зависело от нас. В первых часах сегодняшнего дня, поломка катера была ликвидирована первым механиком «Манко Капака» и его экипажем по приказу его командира. Я надеюсь, что через несколько дней буду готов совершить еще один выход, который даст нам некоторые результаты, если только Провидение защитит нас. Боже, храни В[аше] П[ревосходительство] и т.д. (Подпись) Мануэль Фернандес Давила».

Командир «Альянсы» не удовлетворился рапортом, который направил полковнику Болоньези. Он попросил провести специальное слушание, чтобы лично передать свое решение по этому поводу. Во время аудиенции он объяснил, что, поломка была настолько серьезной, что сделала катер непригодным для плавания. Он считал своим долгом выяснить, что конкретно стало источником зла. Вот слова Мануэля Фернандеса Давилы: «Первый механик экипажа моего катера проинформировал меня, что это не первая поломка, и она отнюдь не вызвана ночным выходом. Вышеупомянутая труба уже была не раз отремонтирована указанным механиком в Кальяо еще до моего назначения на катер. По-видимому, труба была повреждена или сломана еще во время первой экспедиции, которая проводилась в направлении порта Арика, в начале декабря 1879 г. Тогда оба минных катера «Альянса» и «Република» (República) вышли под другим командованием в составе конвоя с военным транспортом «Талисман» (Talismán), но из-за повреждений вынуждены были вернуться в Кальяо из порта Писко. Повреждения были серьезны до такой степени, что «Альянсу» пришлось взять на буксир до якорной стоянки. Из-за выходов и патрулирования катера в Арике все, что произошло вполне закономерно – труба открылась вновь там, где ее ремонтировали ранее».

<81>

Вышеизложенное взято из Манифеста, представленного младшим лейтенантом Мануэлем Фернандесом Давилой 20 января 1887 г. перед Квалификационной комиссией Почетной военной службы (Honorable Junta Calificadora de Servicios Militares). Документ начинается фразой: *«Тюрьма. Тринадцать месяцев двадцать семь дней в Сан Бернардо (Чили) (San Bernardo), <...>»*.

Мы также знаем, что командир «Альянсы» проинформировал полковника Болоньези, что, учитывая серьезность повреждений, он собрал группу специалистов, состоящую из первого механика монитора «Манко Капак», с разрешения его командира, и двух механиков экипажа катера. В результате тщательного анализа поврежденной трубы, из-за ее скверного состояния оставалось только полностью заменить ее на новую. Незамедлительно приступив к поиску предметов и средств для проведения ремонта. В порту не было найдено ничего подходящего. По этой причине докладчик просил разрешения у начальника гарнизона лично пройти для поиска подходящего элемента по порту Такна с первым механиком «Альянсы». Тем временем катер был оставлен в ведении двух младших офицеров экипажа. Полковник Болоньези согласился, но, к сожалению, мы проигнорировали его комментарии по поводу этих событий.

<82>

Именно в эти описываемые дни, на правом фланге были выставлены две мины. <...>

Мы не знаем точной даты, когда, в соответствии с разрешением, выданным начальником гарнизона, командир минного катера «Альянса» в сопровождении своего механика отправились в Такну для получения материалов, потребных для ремонта трубопровода на участке от котла до машины, но это случилось между 5 и 8 мая 1880 г. Что лейтенант Фернандес Давила узнал и увидел в Такне? Главнокомандующим армией союзников был генерал Нарсисо Камперо (Narciso Campero), президент Боливии, который уже провел серию дисциплинарных акций, *«создавая перуанские и боливийские войска в альтернативном порядке, то есть в условиях совместных действий для следующего ожидаемого боя»* (майор Алехандро Монтани). Позже генерал Камперо, которого считают не только военным экспертом, но и преданным патриотом и гражданином, скажет в послании Конгрессу

<83>

своей страны: *«С тех пор, как я принял армию в Такне, генерал Монтеро (Montero) сказал мне, что он получил особые инструкции из Лимы ни под каким предлогом не покидать нашу оперативную базу, которая состояла из Такны и Арики. Как видно, выбор поля боя был сделан не генералами армии, а правительством Лимы, и мы уже знаем, что эту линию никогда не следовало бы прочерчивать прямо перед городом, а скорее, как мы собирались делать – по реке Сама (Sama)»*. <...>

<84>

<...>

Войска вернулись в Такну 4 мая и не вернулись в Кампо-де-ла-Альянса (Campo de la Alianza) до 7-го числа того же месяца, так что окончательное местоположение на театре боевых действий, которое планировалось, они займут лишь 10-го.

Так что по прибытию в Такну лейтенант Фернандес Давила услышал волну комментариев по поводу передвижения союзной армии и поверил в союз, существовавший в то время между перуанцами и боливийцами. Царивший оптимизм был заразен. Визит, который командующий «Альянсой» нанес контр-адмиралу Монтеро (Montero), более чем что-либо поспособствовал тому, чтобы наполнить его иллюзиями. <...>

<85>

<...> Имея на руках необходимые материалы, лейтенант Фернандес Давила вернулся из Такны. Работы были начаты немедленно и проведены в кратчайшие сроки на борту монитора «Манко Капак», затем новый трубопровод установили на «Альянсе», попутно исправив и несколько небольших неисправностей в корпусе. 17 мая минный катер был готов.

Но уже когда он собирался возобновить свое патрулирование, выход пришлось отложить из-за сильного освещения луной, к которому добавлялся совершенно чистый горизонт. Конечно, при таких погодных условиях катеру пришлось выждать чуть больше недели, или что-то около того, что соответствовало ночам, четко освещенным нашим

спутником. Однако, несмотря на неблагоприятные обстоятельства, начальник гарнизона приказал спустить лодку на воду, в соответствии с важными боевыми вопросами, заявив, что ему необходимо срочно 24 мая провести разведку в Морро де Сама (Morro de Sama).

В разговоре полковника Болоньези с командиром «Альянсы», произошедшем для согласования предстоящего задания, тот объяснил, что получил распоряжение из Такны от самого контр-адмирала Монтеро, выяснить, действительно ли, согласно полученным рапортам, противник высадил десанта в упомянутой бухте. Воспользовавшись ситуацией, при выполнении боевой задачи катер должен был атаковать любой встретившийся чилийский корабль.

В это время союзники готовили боевые действия, которым будет соответствовать категория первого генерального сражения Селитровой войны. Со своей стороны, мы не будем говорить подробно или критически описывать все инциденты, предшествовавшие этой битве, реальном состоянии союзной армии, возможностях ее руководителей, театре, на котором она происходила, элементов оказавших влияние на итоги, тактические условия битвы, ограниченный стратегический талант военачальников

<87>

в битве при Такне между союзными перуано-болливийской и чилийской армиями, *«представляющую собой серию необъяснимых ошибок с точки зрения военной науки»* (майор Алехандро Монтани). На тот момент еще не существовало службы шпионажа или разведки, способной, даже не к выявлению вражеских резервов, а просто чтобы быстро сообщить о чем-то важном. Чилийский генерал Бакедано (Baquedano) тогда разбросал свои 18000 человек по большой территории, но его кавалерия была довольно активна, проводя точную разведку, которая в конце концов и позволила узнать, что союзники обосновались в Кампо де ла Альянса (Campo de la Alianza). В результате 22 мая чилийцы провели наступление силой около 1200 человек, чтобы встретиться с крупнейшими силами, связать их маневром, устроить ряд стычек, в итоге достигнув своей цели, моделируя нападение главных сил на союзников. Именно после этого Монтеро и захотел узнать, высадили ли чилийцы еще что-нибудь в бухте Сама. На поле боя они не имели даже приблизительного представления о численности вражеских войск. И только 25 мая с пленными погонщиками мулов они получили предупреждение о чилийских войсках и были поражены численным превосходством противника. Недавно они также узнали, что несколько дней назад в Ите высадились части, которые пришли на подкрепление и так мощного врага.

Чтобы исключить догадки и предположения, мы лишь процитируем рапорт командира «Альянсы»: *«Арика, 25 мая 1880 г. Господин полковник, начальник гарнизона, В[аше] П[ревосходительство]. В соответствии с приказом, полученным от В[ашего] П[ревосходительства] прошу известить господина главнокомандующего 1-й Южной Армией (General en Jefe del Primer Ejército del Sur), о результатах разведки в Морро де Сама. Я приказал подготовить катер к выходу, что и было произведено через 30 минут, после получения приказа В[ашего] П[ревосходительства], и произошло в 21-15. Оставив блокирующий отряд противника по левому борту, я направился к означенной бухте, в которую прибыл в 2-20 ночи и, пройдя курсом к Калете (Caleta), я не обнаружил ни одного вражеского корабля. Я немедленно развернулся на обратный курс, но сильный южный ветер и волнение нас сильно задержали.*

<87>

В результате мы встретили рассвет в 15 милях к северу от порта. Погода была ясная, мы хорошо видели вражеский отряд у порта, представленный броненосцем «Кочране» прямо по нашему курсу и корветом «Магальянес» по правому борту. Прямо на их глазах я приказал подготовить катер к бою, чтобы защитить себя и атаковать в случае необходимости. Было 6 часов утра, когда враги заметили меня на севере, и я сразу понял, что они готовы атаковать меня. Это и произошло несколько минут спустя. Оба корабля стреляли по нам всеми имевшимися пушками, броненосец пытался перерезать мой курс, а корвет, отрезать меня от возможности выйти на берег. Таким образом, корвет стрелял по нам и маневрировал, чтобы занять позицию по левому борту катера, и в этих обстоятельствах я сделал попытку минной атаки корвета. Несмотря на неблагоприятную для этого погоду, враг это заметил и оставил свои попытки завершить маневр, который хотел, уступив в итоге мне путь. Однако сильный огонь,

который оба корабля устроили по мне, свидетелем которого стал В[аше] П[ревосходительство], не прекращался вплоть до того, пока я не вышел на рейд в 8-25, к счастью лишь с небольшими поломками. Я еще раз обращаю внимание В[ашего] П[ревосходительства], чтобы он соизволил передать все поученные сведения о разведке господину главнокомандующему 1-й Южной Армией. Боже, храни В[аше] П[ревосходительство] и т.д. (Подпись) М. Фернандес Давила».

Нет сомнений в том, что если бы не ужасная трагедия, которая произошла в Арике всего несколько дней спустя, героический полковник Болоньези, знающий и владеющий всей информацией, рассказал бы об «Альянсе» и ее экипаже в самых восторженных выражениях. И без сомнения в Перу намного раньше признали бы их подвиг. Это кажется субъективным, но это не просто личное или капризное суждение, которое мы выражаем, а это именно то, что выводится, исходя собственного опыта. Но ввиду отсутствия в силу обстоятельств мнения Болоньези, информация, которую дал Ансиано дель Морро (Anciano del Morro) не имела того веса. В результате все, что делала «Альянса» осталось без огласки, за исключением свидетелей, которые спасли свои жизни.

И так, 24 мая 1880 г. ясной ночью небольшой минный катер «Альянса» отправился из Арики в Морро де Сама, чтобы исследовать, находятся ли там вражеские корабли

<88>

высаживающие десант. Ничего не обнаружив, катер повернул назад в свою базу, но ветер и сильное волнение позволяли продвигаться очень медленно. Таким образом, на рассвете катер оказывается в пятнадцати милях от своей якорной стоянки, прямо перед броненосцем «Кочране» и корветом «Магальянес», которые преградили ему путь. Вражеские корабли заметили «Альянсу» в 6 часов утра и через несколько мгновений открыли по ней огонь, пытаясь захватить или потопить. Тогда командир катера сделал попытку атаковать чилийские корабли своими минами, что заставило тех уйти с его пути. «Альянса» прорвала линию вражеских кораблей, форсировав блокаду под сильным огнем своих противников из винтовок, пулеметов и пушек. Она стала на якорь в Арике в 8-25 утра, только с небольшими поломками. У «Кочране» было шесть орудий Армстронга по 250 фунтов, восемь орудий по 40 фунтов и два пулемета Норденфельдта. У «Магальянеса» были одна 115-фунтовка, две 70, две 40 и две 20-фунтовки. У «Альянсы» не было ни артиллерии, ни пулеметов, а со своей буксируемой миной он напоминал гигантского скорпиона, выстрел которого мог любого пустить на воздух. Но на самом деле это было похоже на крыло удачи, подаренное Богом отважным. Отметим, в первую очередь, что минный катер «Альянса» прорвал реальную блокаду Арики, а не бумажную. И он реально прошел мимо чилийских военных кораблей. Это действие было совершено среди бела дня, грациозно и храбро, поскольку перуанское судно, лишенное возможности ответить на вражеский огонь, более двух часов подвергалось обстрелу и упрямо продолжало свой путь до тех пор, пока не достигло порта без всякой мысли выброситься на берег или сдаться. Таким образом, катер демонстративно прорвал блокаду. Столбы воды поднимались вокруг него, многие снаряды просвистели над головами, пулеметный треск, казалось, продолжался все время их следования. Столкнувшись с этой опасностью, катер как мог, боролся за свою жизнь, маневрируя из стороны в сторону быстрым переключением руля, поскольку решения командира принимались и исполнялись мгновенно, это сделало возможным самые неожиданные движения. Такое необычное поведение составляло единственное средство спасения.

<89>

Они пытались угадать направление смертельного удара и избегать его, не теряя головы, более двух часов, бесконечных и вечных. Во-вторых, отметим, что катер украсил свое эпическое приключение обстоятельством, которое стоило сравнить не меньше, чем с прорывом блокады, и который в то время запросто могло обойтись ему полным уничтожением. Мы придаем такое значение этой детали боя, потому что одной ее было бы достаточно, чтобы увековечить этот подвиг. Мы говорим о том, что когда два вражеских корабля, стреляя, пытались помешать продвижению катера и укрытию его в Арике до такой степени, что корвет оказался на левом борту «Альянсы» и очень близко к выходу. Преимущество, которое он искал, потому что бурное море снизило скорость катера, но не производило подобное действие с более крупными кораблями, так что скоро он оказался бы между ним и берегом, и проход в порт был

бы закрыт. Именно тогда «Альянса» взяла курс на него, что позволило бы торпедировать врага прямо среди бела дня, несмотря на непогоду. Такой вот необычный маневр при отступлении и бегстве, с помощью которого он сразу сделался из дичи охотником. Этот маневр, который вполне мог длиться несколько секунд, когда нос катера был направлен на врага. Пигмей угрожал великану и преуспел в этом. Два колосса наполнились страхом, настоящим физическим страхом, способным заставить их изменить курс, освободив путь. В качестве третьего пункта давайте обратим внимание на абсолютную диспропорцию в огне между нами и чилийцами, что не нуждается в комментариях.

Глава VIII. Патрулирование «Альянсы» продолжается – Элмор и Урета (Elmore y Ureta)

<142>

<...> В Манифесте, представленном младшим лейтенантом Мануэлем Фернандесом Давилой, командиром минного катера «Альянса», мы читаем следующее: *«Я отправился в плавание 1 июня, как и в других случаях с ведома начальника гарнизона, в 19-00 на поиск вражеских кораблей за пределами порта. Мы были воодушевлены сильным рвением действовать против любого из них, с жаждой мести, поскольку мы уже знали о потере нашей армией Такны. Мы взяли прямой курс от нашего выхода на электрический свет, который давал броненосец «Кочране», когда вся вражеская эскадра готовилась покинуть дневную якорную стоянку и с закатом направиться к северу от порта. После того, как корабли противника дали ход и выключили электрическое освещение, стало невозможным их увидеть или определить их курс. По этой причине у меня не было другого выхода, кроме как пройтись разными курсами, патрулируя от севера-востока к югу. На рассвете можно было увидеть их столбы дыма вдалеке. К сожалению этого нельзя было сделать в 2 ночи. Я вернулся в порт ко времени, которое было необходимо мне, чтобы встать на якорь, и при этом не быть замеченным противником».* <...>

<153>

<...> Но вернемся к катеру «Альянса». Нам будет достаточно обратиться к Манифесту младшего лейтенанта Мануэля Фернандеса Давилы, в котором он сообщает следующее: *«Я сделал устный рапорт начальнику гарнизона о том, что не смог обнаружить чилийцев в ночь на 1-е, а также о возвращении в море следующей ночью 2 июня. Я снялся с якоря в то же время, что и накануне, и направился в сторону, где были замечены электрические огни, которыми чилийские корабли сигнализировали друг другу при смене своей якорной стоянки. Но поскольку они очень быстро исчезли, я приказал развить быстрый ход и двинуться по направлению к выходу, примерно на три четверти румба южнее того места, где в последний раз виднелся свет. Благодаря многочисленным наблюдениям мы отметили, что противник подходит утром примерно из этого района. В 23-30, когда мы заметили по правому борту пароход, который по своей величине соответствовал чилийскому броненосцу «Кочране». Он по-прежнему держался южного курса, как и мы. Я приказал отвернуть в сторону, ближе к суше, одновременно держась по корме замеченного корабля.*

<154>

Во время этого маневра мы заметили ближе к берегу еще один пароход, в котором надежно опознали, поскольку подошли достаточно близко к нему, чилийский транспорт «Лимари» (Límarí), сопровождавший в блокаде в тот день броненосец. Из чего выяснилось, что первым мы заметили именно мощный чилийский корабль. Мы подготовились к атаке, и я приказал механику сохранить как можно больше пара на момент атаки. Мы уже заняли позицию по его корме, и я приказал машине развить быстрый ход, идя по следу врага, чтобы не быть обнаруженным флуоресценцией воды и сократить расстояние до него, насколько это возможно, чего мы в итоге и добились. Именно тогда рассчитав расстояние, которое я считал наиболее подходящим, я командовал офицерам и механикам «ГОТОВ!», имея в виду нападение. Я приказал атаковать при двигателе на полной мощности, находясь в носу на люке носового двигателя. Тогда я увидел, что произошел сбой работы кормовой стрелы (te fallan de rora el botalón armado) прямо в начале атаки, продолжать которую в данных обстоятельствах было невозможно. Но поскольку мина уже была спущена со стрелы

(в самое неподходящее время) и из-за имевшейся скорости катера, не было другого выхода, кроме как продолжить атаку. Но мы не прошли и половины расстояния до противника, как в одно из подкидываний катера на волне и южном ветре (в 20 милях от порта), гик прыгнул через первое кольцо или кормовой зажим, который держал его, в результате произошел досадный сбой, как во всех наших операциях с противником. Хотя эти обстоятельства также усугублялись отсутствием единства в действиях многих подчиненных во всех наших боевых столкновениях с противником, поведение которого всегда приносило нам неожиданные неудачи сразу с момента начала войны и вплоть до ее завершения, и делала любые усилия тщетными, несмотря на героизм людей, выполнявших боевую работу. В трудном положении, в котором мы оказались с поломкой стрелы и почти уже рядом с противником, я немедленно приказал с машинами на полном ходу отступить, чтобы избежать опасности, нам угрожавшей, из-за того, что мина оказалась под нашим килем. А, кроме того, треск от ломающейся стрелы на столь небольшом расстоянии, на котором мы были от броненосца, невозможно было не услышать там, мы были обнаружены и он повернул на нас.

<155>

Но поскольку наш ход превосходил ход преследователя, мы вскоре потеряли его из виду и удалились в порт с нашей роковой поломкой, достойной сожаления. И, как я уже говорил, если бы это прискорбное событие не произошло, и если бы стрела удержалась при атаке хотя бы еще несколько секунд, невозможно подсчитать, какими были бы повреждения броненосца «Кочране», но понятно, что результаты были бы очень плачевными для врага. В соответствии с моими обязанностями, я не мог не доложить того, что произошло ночью 2 июня 1880 г. Я сделал устный доклад начальнику гарнизона с оговоркой, что он предоставит мне в письменной форме некоторые положительные результаты работы, которую он предпримет, чтобы уже в течение нескольких ночей мы могли бы произвести замену сломанной стрелы». <...>

<156>

<...> Небольшой минный катер, каковым была «Альянса», мы должны согласиться с тем, что его использование было доказательством того, что она применялась только в крайних случаях истинных национальных потребностей, и, в глубине души должны признать, что при ее применении возникло множество химер. Мы видели, как в каждом из своих выходов ему приходилось просить помощи у теней и тайн ночи, призывать богов удачи, так как в каждой такой прогулке на катере совершались подвиги и чудеса, почти равные тем, которые придумывают романисты при своем горячем и воинственном вдохновении. Однако этот странный способ представления вещей был почти реальностью для «Альянсы», который так и не повредил броненосец «Кочране». Увы, но это реальность, несмотря на любовь к Отечеству, чести Корпуса и славы Флага. Но это именно то героическое возвышение, достигнутое в его наиболее возвышенном проявлении, которое может творить удивительные чудеса. Давайте представим себе, как «Альянса» идет в кильватере могучего броненосца, чтобы завести мину за его корму, но минная стрела ломается, вероятно, уже в момент ее выброса или из-за удара волны, или из-за большой скорости, с которой несся катер. И это происходит в тот критический момент, когда их обнаружили с броненосца. Исполнение акта необычайной красоты, особенно для ее интимного чувства, для духа, который был у него... Если это правда, то это почти самоубийство, а не бесспорное явление и сделанная добродетель. Каких еще подвигов можно было ожидать от пигмея, с его крайне слабыми механизмами? А от гиганта? «Альянса» подошла почти к его корме, и то, что мощный броненосец не уничтожил ее ливнем своих пуль и снарядов, уже есть суровый блеск великого подвига.

Глава 12. Гибель монитора «Манко Капак» и выбрасывание на берег «Альянсы»

<263>

Некоторые комментаторы называли «Манко Капак» «могучей боевой машиной, которой прискорбно пренебрегали». В этих словах много правды, но и есть то, что необходимо прокомментировать, чтобы установить определенные концепции в отношении военно-морского превосходства. С одной стороны верно, что это был на то время уже

старомодный корабль с антикварной артиллерией, но и не надо пренебрегать, что его могли бы использовать с намного большей эффективностью, чем то, что имело место в 1880 г. Этот корабль и его артиллерия полностью уступали гораздо более современным кораблям. Но монитору можно было найти лучшее применение, чем то, которое ему нашли в Арике – это тоже правда. На данный момент у нас больше нет никакой критики, и мы можем смотреть на вещи только с реалий 7 июня.

Давайте начнем с цитаты капитана 2 ранга Хосе Санчеса Лагомарсино (José Sánchez Lagomarsino), командира монитора «Манко Капак», написанной на борту «Итаты» (Itata) в Арике в день боя, где в первой части говорится: <...>

<264>

<...> Командир минного катера «Альянса» (Alianza) младший лейтенант Мануэль Фернандес Давила (Manuel Fernández Dávila) говорит: *«Машина катера еще не остыла*

<265>

и не была почищена, когда командир монитора сообщил мне, чтобы я поднимал пары, потому что в 5-03 вахтенный офицер сообщил ему, что слышал несколько выстрелов на земле в районе восточных батарей. Это действительно так и было, потому что в это время чилийцы атаковали наши сухопутные силы и батареи. А уже через несколько часов пришло прискорбное известие, связанное с нашими потерями. Как только командир «Манко Капак» согласился на это, мы дали ход, оставив свою якорную стоянку в сопровождении «Альянсы». Монитор произвел два выстрела по наземным войскам противника, атаковавшим наши батареи на севере. После некоторых эволюций монитора, его командир решил полностью отказаться от продолжения боя и приказал расположить вверенные ему корабли таким образом, чтобы, как только он получит команду, им потребовалось бы несколько минут, чтобы затопить все суда, как это и случилось».

К этому отчету лейтенанта Фернандеса Давилы можно сделать ремарку относительно отсутствия точности указанного времени, когда были услышаны выстрелы восточных батарей или начала боя. Впрочем, эту ошибку легко объяснить множеством причин, он невыверенных часов или тем, что его подвела память. Это в общем то неудивительно, учитывая, что он стал главным героем этих драматичных и весьма интенсивных событий. Однако в любом случае эта ошибка не такой величины, чтобы ее можно было назвать решающей, она совершенно незначительная и не умаляет документальной ценности, приведенных свидетельств. <...>

<266>

Командир «Мансо Сáрас» рассказывает о затоплении следующим образом: *«<...> Тем временем я приказал офицерам, отвечающим за минный катер «Альянса», пользуясь большой скоростью и низким силуэтом, прорвать блокаду, достигнув по возможности Моллендо (Mollendo) или Кальяо, чтобы потом была возможность пользоваться этим кораблем. Взяв курс, катер подверглась преследованию «Кочране» и «Лоа», которые открыли по нему огонь, но мы быстро потеряли их из виду. <...>».*

<267>

<...> Х. Перес (J. Pérez), которого называют «свидетелем и актером» дня 7 июня 1880 г. и с которого были скопированы герои различных романов и пьес, по логике не мог находиться в тот день одновременно везде. Поэтому он рассказал лишь о том, что видел на борту «Манко Капак», и что слышал. Эти свидетельства конечно должны быть приняты во внимание, но с соответствующими оговорками. Имея дело с затоплением «Манко Капак», он говорит, что монитор начал этот процесс после того, как его командир увидел чилийское знамя на куртине Морро. Он приказал своим людям сесть на шлюпки и катера, а также отдал приказ затопить корабль, открыв кингстоны. Далее он продолжает дословно: *«Все затонуло, сеньоры Табоада (Taboada), Барандиаран (Barandiarán) и Видаурре (Vidaurre) выполнили приказ, оставаясь до последнего момента на корабле, до такой степени, что, когда они бросились в воду, держась за доску, они почувствовали, что судно тонет, и они должны держаться очень цепко, чтобы их не засосало в погружающийся корпус. Катер «Альянса» помог им, благодаря чему они спаслись. Сеньоры Буэно (Bueno) и Салдиас (Saldías) также полностью выполнили приказ, первый уничтожил мины и минное оборудование, находившееся на борту, второй – бросил под нос подожженный динамитный ящик, когда кингстоны уже были открыты и корабль начал заполняться водой».*

<...>

В своих воспоминаниях командир минного катера «Альянса» говорит: «Когда монитор был подготовлен к затоплению, и его командир высказал мне свое намерение относительно монитора и его команды,

<268>

он спросил меня, может ли катер «Альянса» под моим командованием прорвать блокаду, учитывая, что вражеский отряд был впереди нас и закрывал выход из порта. На это я ответил: сеньор комманданте, я прорвусь в Кальяо, после того как увижу конец монитора и окажу всю мою посильную помощь его экипажу. Так и произошло. После затопления я отбуксировал несколько лодок к нейтральным военным кораблям, стоявшим на якоре в северной части бухты. Эта работа задержала мой отъезд». Все вышеперечисленное изложено в письменной форме младшим лейтенантом Мануэлем Фернандесом Давилой перед Квалификационной коллегией Почетной военной службы (Honorable Junta Calificadora de Servicios Militares) в 1887 г. Что касается роли этого офицера, в представленном рапорте младшему флагману на борту чилийского транспорта «Итата» (Itata), написанном в Арике 11 июня 1880 г., можно прочесть следующее: «Господин командующий. Вследствие событий, произошедших на рассвете 7-го числа этого месяца, когда чилийская армия атаковала наши силы и батареи в этом порту, я получил приказ от сеньора капитана 2 ранга, командира монитора «Манко Капак» Хосе Санчеса Лагомарсино (José Sánchez Lagomarsino), поднять пары на катере «Альянса» под моей командой, что было выполнено в 6 часов утра, и я сосредоточился на помощи и защите монитора. Что касается последовавших событий, когда были замечены наши неудачи на земле, и ввиду неизбежного скорого нашего полного поражения, в 8-20, наблюдая за «Манко Капак» на ходу и вне с якорной стоянки я заметил, что его командир, офицеры и другие члены экипажа начали садиться на свои шлюпки, удаляясь от монитора. Я помог им, отбуксировав несколько шлюпок, чтобы вывести их из опасной зоны со стороны монитора; а после того, как он был покинут, я наблюдал его погружение, произошедшее в 8-42».

И так, анализируя показания лейтенанта Фернандеса Давилы можно заключить:

1) Шлюпки были в опасной близости от монитора, когда он опрокидывался. Это может также подтвердить утверждение Х. Переса (J. Pérez) о том, что некоторые офицеры остались на борту, чтобы гарантированно потопить корабль и по этой причине эти шлюпки задержались с покиданием места кораблекрушения.

2) «Альянса» находилась относительно далеко от монитора во время его затопления,
<269>

и, хотя он не полностью осознал детали оставления этого корабля, с другой стороны, он смог оценить зрелище всего экипажа, поднявшегося на борт шлюпок, и что свидетель находился на борту одной из них.

3) Спасенные сначала были направлены на нейтральные военные корабли, стоявшие на якоре на севере залива Арика.

4) Время погружения монитора оценивается как 8-42 утра.

Лейтенант Фернандес Давила описывает прощание между членами экипажа «Манко Капак» и «Альянсой» следующим образом: «После исчезновения «Манко Капак» с поверхности воды я дал ход. Между двумя экипажами монитора и катера «Альянса» были многочисленные взаимные проявления братства. Наши сердца были разбиты трагедией нашей несчастной Родины в ранние часы этого дня. Но, несмотря на то, что мы сильно страдали, огонь и патриотическая любовь в наших сердцах не угасли. Далее было прощание минного катера «Альянса» со своим спутником, славным «Манко Капаком», после чего мы хотели отправиться из Арики в Кальяо. С этой целью мне нужно было сделать заправку горючим и решиться на выход, который я приказал всем своим подчиненным выполнить во исполнение своего долга».

Сомневаясь в точности времени, зафиксированного лейтенантом Фернандесом Давилой в его рапортах от 7 июня 1880 г., давайте обратимся к неприятельским источникам, чтобы произвести сравнение. В первой части, касающейся действий Мануэля Бакедано (Manuel Baquedano) в Арике, он заявляет: « «Манко Капак» покинул якорную стоянку, на которой он был защищен, и сделал несколько выстрелов по Лаутаро (Lautaro), далее продвигаясь к фортам. И в 8 часов утра он тонет. Минный катер сопровождавший его,

направляется на север, преследуемый «Кочране» и «Лоа», которые постоянно стреляют по нему». В депеше, которую Линч (Lynch) представил своему начальству, на основании донесения М.Р. Лиры (M.R. Lira) заявляет: «В 7-45 «Манко Капак» начал тонуть и вскоре после этого исчез под водой. Экипаж пересел в паровой катер и несколько шлюпок и отправился искать убежища на иностранных судах, где им, конечно же, было отказано.

<270>

Поэтому они ушли и сдались в плен «Итате», в составе командира Санчеса Лагомарсино и 120 человек. Болоньези (Bolognesi), Море (More) и почти все перуанские командиры погибли. Я не знаю точное число пленных».

Корреспондент «El Mercurio», который, как мы уже знаем, описывал маневры «Манко Капака» как «движения бешеной собаки» кораблю, настолько медленному, что он больше похож на гигантскую черепаху. Он говорит: «Наделав много шума, наша эскадра переместилась в центр бухты и была очень близка от северной ее части. В это время весь экипаж «Манко Капак» был уже в шлюпках, затопив свой старый корабль сегодня, 7 июня, в 7-30. Пусть он упокоится с миром. Конечно, перуанцы не упускают эту возможность. Они собираются сравнить гибель «Манко Капак» в Арике с кораблем «Эсмеральдой» в Икике. Дон Николас (Пьерола?) в это время будет готовить декрет о предоставлении ему стального креста первого класса. Экипаж «Манко Капак» героически продвигался на шлюпках с белыми флагами в направлении нашей эскадры, давая понять, что они не сдаются. <...>

<271>

Время затопления «Мансо Сарас» различается в разных версиях, и невозможно принять ни одну из них как окончательную. Но этот момент можно вывести путем логических рассуждений. Поскольку затопление монитора соответствовала поднятию чилийского флага над Морро, время должно было быть за несколько минут до или после 8-30 утра.

<...>

Чилийский отряд перед Арикой в этот трагический день 7 июня продемонстрировал полное отсутствие инициативы, и совершённое отсутствие воинской доблести, поскольку в силу обстоятельств он вполне мог захватить «Манко Капак» и даже катер «Альянса». <...>

<273>

Контр-адмирал Х. Эрнесто де Мора (J. Ernesto de Mora) в открытом письме, отправленном в газету «La Prensa» 25 марта 1929 г., вспоминает об этом подвиге. «Мы легко забываем нашу историю, но во все времена воспитание подрастающей молодежи будет проводиться на фактах придающих славу и поднимающих престиж

<274>

Родины. О Хосе Гальвесе (José Gálvez), славного моряка, который ценой своей жизни потопил вражеский миноносец вместе со своей лодкой, очень мало сказано. То же самое происходит с другими фактами, вроде того о котором я случайно вспомнил. Уже упомянутый катер «Альянса» остался один в славный день побоища в Арике, после того, как все перуанские флаги были спущены, и берег достался победителю, а монитор «Манко Капак» затонул. Так вот, вышеупомянутый катер, оказал помощь, запрошенную монитором, который тонул. И когда в поле зрения не осталось ничего от этого корабля, он остался один в этих водах, и вокруг более не было другого перуанского флага, кроме того, который развевался на катере. Он направился на север, и с этого момента началось его преследование неприятельскими кораблями, стрелявшими по нему своей артиллерией, чтобы потопить его. На это «Альянса» могла отвечать лишь огнем своих винтовок. После двух часов охоты один из броненосцев и «Магальянес» (Magallanes) отстали, продолжая преследование вплоть до английского порта (puerto Inglés) около Ило. Здесь из-за сильного снижения скорости катеру пришлось выброситься на берег и взорвать мину. Этот факт, осуществленный в таких тяжелых условиях из-за огромной слабости катера и превосходства его преследователей, имеет громадное значение, поскольку вряд ли что-то подобное когда-то еще имело место. Однако об этом факте, прославившем наш флот, обычно забывают, и по этой причине я упоминаю его в этом письме, чтобы подчеркнуть заслуги единственного к настоящему времени оставшегося в живых офицера, Дэвида Флореса (David Flores), тогдашнего младшего

мичмана, сегодня полковника нашей армии. И также чтобы выразить чувство восхищения и уважения другим офицерам этого маленького катера, Давиле и Море, которых больше нет с нами, а также другим членам экипажа, которые сопровождали их в те героические часы, выполняя приказ Болоньези сражаться до последнего патрона».

Лейтенант Фернандес Давила говорит: «Очень легко и без какого-либо риска, я мог бы покинуть порт, не имея несчастья быть взятым в плен вместе с моими подчиненными, если бы я сделал это до того, как затонул «Манко Капак», потому что в это время расстояние от вражеских кораблей до порта составляло около двенадцати миль, а горизонт был немного закрыт

<275>

туманом. Я заметил, что неприятель приближается с половинной скоростью. Это был очень благоприятный момент для отплытия, в этом случае для того чтобы скрыться даже не надо было бы идти на полной скорости, поскольку броненосец «Кочране» был по левому борту на 30°, а за ним виднелась «Лоа», расстояние до них составляло около двух миль, они пытались сократить дистанцию до боевых кораблей, так и до транспорта. После открытия огня я приказал развить максимальный ход. С берега тоже стреляли по нам, чтобы взять в клещи и уничтожить. Но они не меньше желали и сблизиться, чтобы захватить нас. Все это только усиливало наше твердое намерение продолжить свое путешествие, любой ценой, даже ценой жертв на пользу нашей Родине».

Независимо от любой другой предыдущей концепции, которая из-за ее плохого написания скрывает реальный смысл мыслей автора, остальная часть рапорта достаточно ясная, что позволяет оценить оптимизм лейтенанта Фернандеса Давилы в отношении того факта, что если бы он вовремя вышел из Арики, то он не только перехитрил бы грозных противников, которые стояли перед ним, но и по возможности (это более сложный вопрос) он был убежден, что в данных обстоятельствах смог бы уйти от погони, избежать выбрасывания на берег, и, разумеется, смог бы добраться до Кальяо. Напомним, что минный катер «Альянса» первоначально покинул Кальяо и с соответствующим эскортом прибыл в порт, где он находился сейчас, и должен был оставаться в Писко (Pisco) из-за постоянных отказов машин; точно так же, что его долгая поездка в Арику была совершена на борту «Юниона»; и, наконец, он получил множественные повреждения во время ночных обстрелов в бухте и уже после того как выбросился на берег на милость врага. Поскольку машина «Альянсы» по своей очень примитивной конструкции была довольно слабой, мы можем представить, что с ней могло произойти после такой интенсивной и изнурительной кампании,

<276>

через которую она прошла в Арике. Мы хорошо знаем, что катеру нужно было специально приготовленное топливо, и что коксующийся уголь было нелегко найти на остановках, которые она намеревалась сделать по пути в Кальяо.

Поэтому возникают два закономерных вопроса относительно намерений лейтенанта Фернандеса Давилы: имел ли он основание полагать, что сможет прорвать блокаду? И смог бы он добраться до Кальяо? На них нельзя ответить с полной уверенностью, возможно, ему удалось бы сбежать и, возможно, добраться до безопасной гавани. Со своей стороны, лейтенант Фернандес Давила заявляет: «Ввиду потопления монитора и, не ожидая ничего хорошего, я решил, добавив к своей решимости указание командира монитора «Манко Капак», отплыть из порта в направлении Кальяо. Понимая, что мы попадаем в чрезвычайную ситуацию, связанную с опасным выходом, из-за того, что там присутствовал чилийский отряд, я, тем не менее, совершил прорыв и вырвался из порта в 9 утра. Экипаж испытывал серьезные неудобства и, предвидя это, я запросил в состав экипажа еще одного кочегара, который перешел к нам с потопленного монитора. С этого момента нас преследовали и яростно атаковали броненосец «Кочране» и вооруженный транспорт «Лоа» из всех своих пушек, которые только были на них. Первый преследовал нас до параллели Морро-де-Сама (Morro de Sama), откуда он вернулся назад в порт в 12 часов, а второй продолжал атаковать нас до примерно мили к югу от мыса Пиката (Cabo Picata), где мы выбросились на скалы и взорвали катер имевшейся миной. Мы не имели возможности продолжать плавание, так как стенка цилиндра, покрывающая

котел прогорела, и он местами оплавился из-за чрезмерного жара, требовавшегося машине. Это не позволило далее работать кочегарам, на которых несколько раз зажигалась одежда. В этой тяжелой и сложной ситуации, когда противник отрезал путь к отступлению, а ход сильно упал из-за поломки, мы заметили, что враг начал сокращать дистанцию. После совещания, которое я провел с офицерами экипажа, а также принимая во внимание причины, которые мне рассказали два механика о случившемся (они сказали, что невозможно продолжить плавание из-за аварии с котлом), мы согласились и единогласно решили выбросить катер на берег, оставив его в таком состоянии,

<277>

как я уже сказал, и начать наш переход по суше на Мокегуа (Мокегуа). В 15-45, направляясь на запад-северо-запад от пляжа, достигнув вершины холма мыса Пиката (Cabo Picata) мы осмотрелись и заметили, что противник высаживается на берег, чтобы преследовать нас. Это заставило нас удвоить нашу скорость, и мы прилагали усилия весь день и всю ночь шли на равнине вдоль цепи холмов, видневшихся на северо-западе. В 9-40 следующего дня, 8-го числа, когда мы начали различить железную дорогу и телеграфную линию Пакоча (Pacocha) – Мокегуа (Мокегуа) в пампе Салинас (Salinas), мы решили пройти по ним, чтобы продолжить более безопасным путем, а не тем, которым шли ранее, чтобы ускорить наше продвижение. Мы уже подошли к концу вышеупомянутой пампы, в стороне от Мокегуа, как в 13-25 заметили двух чилийских конных офицеров, шедших к нам навстречу с противоположного направления. Далее за ними виднелась вооруженная пехота. Бегом и рысью они догнали нас, потребовав сложить оружие. В результате этой неудачной встречи в 16-30 нас привели в лагерь чилийских войск, который стоял в конце вышеупомянутой пампы. Под стражей нас доставили поездом в Пакочу, за исключением кочегара Аурелио Диаса (Aurelio Díaz), который по приказу начальника этих сил остался в лагере принявшего нас батальона Кауполичан (Caupolicán), где погрузились на борт чилийского транспорта «Итата» (Itata) и перешли в этот порт, где находимся до настоящего времени (11 июня), с приказом переправить пленных в Чили. Боже, храни вас. Мануэль Фернандес Давила».

Что касается предыдущей одиссеи, неоднократно упоминавшийся Дж. Перес комментирует это так: «Катер «Альянса», со своей стороны, оказал помощь потерпевшим кораблекрушение, которую мог, не желая их бросать. В результате, как только вражеский отряд начал приближаться, беглецы бросились из бухты, держась у самого берега и избегая выстрелов, сделанных с очень близкого расстояния. Храбрая команда, недовольная дерзким шагом, который они предприняли, чтобы спасти свою лодку,

<278>

неустранимо поднялась на палубу, и там выдержала сотни выстрелов из пушек и бесчисленное количество пулеметных выстрелов. С гордостью можно было увидеть, как эти молодые люди применяют свое оружие, как только оказывались в пределах досягаемости, против могучего броненосца и быстрого «Лоа». К сожалению, котел машины все более и более засорялся по мере того, как поддерживался полный ход, и прославленный «Лоа» все более и более заметно сокращал дистанцию. В результате было решено уничтожить катер, выбросив его на берег, что им и удалось в районе английского порта, к югу от Пакочи. Там молодые Мора (Mora) и Флорес Давид (Flores David) показали все, на что они способны. Ступив на землю, они спокойно взяли одну из мин, поместили ее в машину и запустили с помощью электричества, сумев полностью уничтожить ее. Молодые матросы в сопровождении лейтенанта Давилы, их начальника, начали пеший марш, хотя и видели шлюпку, отправленную за ними с «Лоа». Но пройдя девять лиг, они попали прямо к станции Салинас (Salinas) на линии Мокегуа (Мокегуа), где у неприятеля был лагерь. Там их схватили и доставили в Пакочу. Таким образом, экипаж «Альянсы» тоже не сбежал, <...>».

На этом заканчивается история «Альянсы» во время эпопеи Морро. Его исчезновение в качестве активного корабля и превращение его в заброшенную вещь, открывает завесу его легенды, как если бы у него была душа в драгоценной и высшей духовной жизни.

Литература

Elías, 1980 – *Elías Murguía J.J.* Marinos Peruanos en Arica. Lima, 1980. 334 p.

Rodriguez, 2020 – *Rodriguez A.J.* Herreshoff's Boats on the Peruvian Navy // *Voennyi sbornik*. 2020. 8(2): 34-38. DOI: 10.13187/vs.2020.2.34

References

Elías, 1980 – *Elías Murguía, J.J.* (1980). Marinos Peruanos en Arica [Peruvian sailors in Arica]. Lima, 334 p. [in Spain]

Rodriguez, 2020 – *Rodriguez, A.J.* (2020). Herreshoff's Boats on the Peruvian Navy. *Voennyi sbornik*. 8(2): 34-38. DOI: 10.13187/vs.2020.2.34

Перуанский минный катер «Альянса» в Арике. По монографии Хулио Элиаса «Перуанские моряки в Арике»

Хулио Х. Элиас Мургия ^a

^a Военно-морской флот Перу, Республика Перу

Перевод с испанского – Н.В. Митюков

Аннотация. В работе дается перевод на русский язык фрагментов монографии Х. Элиаса «Перуанские моряки в Арике», касающихся боевого применения минного катера «Альянса». Книга была издана в 1980 г. уже после смерти автора и обобщила его многолетние исследования. При подготовке материалов он использовал как сохранившиеся документы, так и лично интервьюировал еще живых участников тех событий. В связи с этим, работа Х. Элиаса представляет собой ценный исторический источник.

Минный катер «Альянса» стал одним из первых кораблей этого класса, использовавшихся в боевых условиях – Второй Тихоокеанской войны между Чили и объединенными силами Перу и Боливии. Катер имел множество экспериментальных технических решений, не нашедших дальнейшего применения на боевых кораблях. Из-за этого, а также из-за легкости паровой машины, перуанские моряки испытывали постоянные трудности с его боевым применением. Тем не менее, «Альянса» достаточно активно использовалось для разведки, один раз даже имея реальную возможность атаковать торпедой наиболее сильный чилийский корабль – броненосец «Альмиранте Кочране». Тем не менее, после падения Арики катер совершил прорыв из захваченного города, но по причинам технического характера был взорван в районе Пакочи. Экипаж попал в плен. Монография Х. Элиаса стала первой работой, познакомившей широкую аудиторию с подробным описанием этого подвига.

Ключевые слова: Вторая Тихоокеанская война, Хулио Элиас Мургия (1901–1972), осада Арики, военно-морской, минный катер.

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2022. 10(1): 27-32

DOI: 10.13187/inj.2022.1.27
<https://inj.cherkasgu.press>



River Returnees of the USSR

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

From the first days of the Great Patriotic War, Soviet rivermen found themselves in the thick of military events – they transported units of the Red Army, military cargo, refugees, equipment and people from evacuated enterprises. Part of the river vessels, together with the crews, were transferred to the fleet and converted into military vessels. Participating in hostilities, they inevitably suffered losses – there were Soviet riverboats, both sunk and captured by the enemy. Unfortunately, the topic of the use of Soviet river vessels by Germany in the occupied territories is not at all represented in Russian literature. The few references to this are extremely eclectic and do not give a sense of the whole picture as a whole. In part, the problem of using Soviet ships was raised only in the Pinsk flotilla. Thus, this article is the first attempt to tell about these events.

Former ships of the Soviet river fleet were used during the Great Patriotic War by at least several German structures. These are three Field Waterways Departments (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 and 4), the river fleets of the former Estonian, Latvian and Lithuanian SSRs, as well as the structures of the German Dnieper Shipping Company. In addition, the occupying authorities organized shipbuilding in Pinsk, eventually building about a hundred barges.

Keywords: Great Patriotic War, river fleet, losses, trophies.

1. Введение

Про первые месяцы Великой Отечественной Войны написаны сотни книг, тысячи журнальных статей, сняты сотни документальных фильмов. Речной флот СССР в этом потоке информации тоже занял своё достойное место. С первых дней войны, речники оказались в гуще военных событий – перевозили части Красной Армии, воинские грузы, беженцев, оборудование и людей эвакуируемых предприятий. Часть речных судов вместе с экипажами были переданы флоту и переоборудовались в военные суда. Но есть и другая часть истории, которая по понятным причинам, не получила широкой известности. Это тема использования Германией на оккупированных территориях советских речных судов. Эта статья – первая попытка рассказать читателям об этих событиях.

2. Обсуждение и результаты

Репаранты в составе речного флота Германии

Германия, ещё до 1941 г., оккупировала ряд стран. Первой была Чехословакия, чей речной флот был немедленно включен в систему речного транспорта Рейха. Аналогично произошло с флотами Польши, Бельгии, Голландии, Франции, Югославии (Schwartz, 2012), (Meyer, 1994). В большинстве случаев, львиная часть судов завоёванных стран попала в руки немцев в целости и сохранности. Однако в случае с СССР всё пошло не так, как было в Европе. Ожесточённое сопротивление Красной Армии, массовое использование речных

судов непосредственно на линии фронта в военных целях, неизбежно привело к их огромным потерям от бомбовых ударов Люфтваффе, огня артиллерии Вермахта, и даже танков и САУ. Многие суда советским речникам удалось увести в бассейны рек, находящихся за линией фронта. Но также и множество судов, в связи с невозможностью вывода (различные повреждения, находящиеся в ремонте) пришлось затопить, иногда и способом подрыва. Потери Речного флота СССР за период 1941-1945 гг. составили 1092 самоходных судна общей мощностью 140,4 тыс. л.с., 2608 грузовых несамоходных судов общей грузоподъемностью 1106 тыс. т, 62 земснаряда и 692 других судна. Стоит заметить, что большая часть этих потерь пришлась на 1941 г. (*Советский речной транспорт...*, 1981).

После вторжения немецкой армии на территорию СССР, под руководством Начальника Транспортной службы Вермахта, в июле 1941 г. были созданы три Отдела полевых водных путей – *Feldwasserstraßen-Abteilung-2*, 3 и 4 (FWA-2, 3 и 4) (*Meyer*, 1994). Ядро этих формирований составили советские речные суда – захваченные на плаву, либо поднятые и введённые в строй. В сентябре 1941 г. был создан *Wehrmachttransportleitung Ost* (WTLO) – Управление транспортными перевозками Вермахта «Восток».

FWA-2 действовал на Днестре, районах Припяти и Березины. Суда, работавшие в FWA-2, получили индексы «WTLO плюс номер». Например, «Ляпидевский» – колесный грузопассажирский пароход Днепро-Двинского Управления Речного Пароходства, поднятый в ноябре 1941 г. и восстановленный в Херсоне, получил индекс WTLO-153, «В. Молотов» – колесный грузопассажирский пароход Днедро-Двинского Управления Речного Пароходства, также поднятый в ноябре 1941 г. и восстановленный в Херсоне, получил индекс WTLO-158, а колёсный буксир «Яков Свердлов» Днепро-Двинского речного пароходства, потопленный немецкой авиацией в августе 1941 г., после подъёма и ремонта в Херсоне, получил индекс WTLO-417 (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). Но часть судов получили имена. Например, колесный грузопассажирский пароход «Каманин» Днедро-Двинского управления речного пароходства, после подъёма и ремонта в Киеве, получил имя «Bulgarien», а колесный грузопассажирский пароход Днепро-Двинского речного пароходства «П. Осипенко», после подъёма и ремонта в Киеве, получил имя «Rumänien» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). Буксирные газоходы получили имена: «Beresina», «Desna», «Pina», «Samara» плюс номер. Многие катера получили числовые наименования (23/112, 24/113, 29/105). Также получали и имена собственные. Например, колёсный буксирный пароход «Заря» Днедро-Двинского управления речного пароходства получил имя «Pripyat». Часть судов ходила под немецким контролем со своими советскими именами – катера «Боцман», «Волынец» и «Работник», колёсный буксир «Рулевой» и «Слесарь» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). А некоторые суда получили новые имена на русском языке. Например, служебный катер СЛ-3 был переименован в «Ст. Разин» (*ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1*). К этому стоит добавить, что многие суда комплектовались экипажами из советских граждан, изъявивших желание сотрудничать с оккупационными властями Германии.

FWA-3 (подчинялся FWA-2) действовал в верховьях Днестра и на Припяти, а с июля 1943 г. – на Дону, Кубани и Донце. В FWA-3 имелись такие суда, как «Gazochod-21», «Ока», «Zorka».

FWA-4 работал на озёрах Ильмень и Чудское, реках Нарва, Двина, Луга. Имена судов, которые были национализированы, после вхождения прибалтийских республик в августе 1940 г., сохранили прежние, но стали писаться кириллицей. После немецкой оккупации, суда вновь получили имена, написанные латиницей. Например, суда Эстонской ССР из Чудского Озёрно-Речное пароходства – грузопассажирские пароходы «Narova» – «Нарова-2», и вновь «Narova»; «Pmarine» – «Илмарине» – «Pmarine»; катера «Nakk» – «Някк» – «Nakk»; «Vale» – «Вале» – «Vale»; буксирный пароход «Ommedo» – «Оммедо» – «Ommedo». Но были и исключения. Из того же Чудского Озёрно-Речного пароходства, буксирные катера получили в FWA-4 иные имена: «Vambola» – «Вамбола» – PII, а «Ust-Luga» – «Усть-Луга» – «Stuttgart».

Суда Литовской ССР из Неманского государственного речного пароходства, после оккупации Германией, продолжили свою работу под контролем *Reichkommissars Ostland, Treuhandverwaltung des Generalkommissars Kauen* (Доверительное управление генерального комиссара Каунаса), и работали под прежними именами, как это было и в Эстонии. Например, буксирно-пассажирские пароходы «Ausra» – «Аусра» – «Ausra», «Vaidila» –

«Вайдила» – «Vaidila». В мае 1942 г. из-под управления Генерального комиссара Каунаса, суда были переданы в пароходство MBG (Memel Binnenschiffahrts Gesellschaft m.b.H. Kauen) (Schwartz, 2012).

Суда Латвийской ССР из Западно-Двинского речного пароходства, во время немецкой оккупации, аналогично Эстонии и Литве, работали под своими именами в пароходстве Binnenschiffahrt Lettland, GmbH, Riga. Например, буксирные пароходы «Aleksandrs» – «Александр» – «Aleksandrs», «Alnis» – «Алнис» – «Alnis»; пассажирский пароход «Lida» – «Лида» – «Lida».

Также Вермахт захватил и часть несамоходного флота: баржи сухогрузные и нефтеналивные, шаланды, земснаряды многочерпаковые и землесосы. Баржи получили индексы «WTLO плюс номер». Иногда баржи имели только цифровое обозначение. Баржи Чудского Озёрно-Речного пароходства ходили под своими именами, но часть получили немецкие имена, например, «Olm» была переименована в «Bärbel», а «Odb» в «Giesela». Земснаряды на Днестре получили латинские транскрипции своих имён, например, «Oginskaja-1» («Огинская-1»), «Dneprovskaja-22» («Днепровская-22»), «Zapadnaja-3» («Западная-3»), «Zapadnyj-8» («Западный-8»), и были переданы OT-Einsatz VII «Dnepr-Strombau», Kiev (Организация Тодта, отдел Строительства на Днестре) (Dorgeist, 2018).

Но оккупационные власти Германии не ограничились эксплуатацией захваченных советских судов. Военно-хозяйственные перевозки требовали гораздо большего количества барж, чем было захвачено и введено в строй. Поэтому в Пинске с 1942 по 1944 г. велось строительство деревянных барж на верфи Staatswerft Pinsk / Arbeitsstab Holzsschiffbau an Werften des Werftverbandes Dnepr-Düna (Пинский государственный судостроительный завод и Днепро-Двинское объединенное управление деревянного судостроения). Строились баржи двух типов: тип К грузоподъёмностью 150-200 т. (построено 71 баржа), и тип L грузоподъёмностью 300-400 т. (построено 25 единиц) (Спичаков, 2020). Все баржи были переданы в FWA-2. Кроме барж, в 1943 г. в Пинске, было начато строительство одновинтовых буксирных пароходов типа С, проект которых был разработан в Германском министерстве путей сообщения. Три таких буксира в степени готовности 70 % были захвачены Красной Армией в 1944 г. и достроены после войны для Днепро-Двинского речного пароходства и получили имена «Чапаев», «Чкалов» и «Гастелло» (ГАКО. Ф. 1950. Оп. 1–2). Кроме того, в Бобруйске, в 1942 г. был построен буксирный винтовой газоход, получивший индекс 45 (ГАКО. Ф. 1951. Оп. 1).

В апреле 1942 г., в Вене, было создано пароходство DFS (Dnepr-Flußschiffahrt GmbH), для перевозки грузов по Днестру, Днепровскому лиману и Южному Бугу. В мае 1942 г. в новое пароходство была передана значительная часть судов, находящихся под контролем WTLO. В DFS суда перешли под именами и индексами, которые были присвоены в WTLO.

В 1943 г. после окончания Сталинградской битвы, в ходе Великой Отечественной Войны произошёл перелом. Красная Армия стала развивать свои успехи почти на всех фронтах. Результатом этого стало освобождения больших территорий, ранее оккупированных противником. Немцы, теснимые Красной Армией, отступали и бросали имущество и технику. Это коснулось и ранее захваченных немцами советских речных судов: их затопляли путём подрыва, реже просто бросали. Организация судоподъема была возложена на Военно-Морской Флот, которым летом 1943 г. было сформировано РАСУ (Управление судоподъемных и аварийно-спасательных работ на речных бассейнах), а также соответствующие отделы и группы, подчиненные военным флотилиям (Тыл советских вооруженных сил..., 1977). А в НКРФ были организованы военно-восстановительные управления и их подразделения: военно-восстановительные (ВВО) и речные аварийно-судоподъемные отряды (РАСО) (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 5). К концу 1944 г. на речном транспорте были созданы и действовали семь военно-восстановительных управлений (ВВУ). С августа 1942 г. по октябрь 1945-го военно-восстановительные отряды подняли со дна рек 432 самоходных судна общей мощностью 46 тыс. л.с. и 699 несамоходных общей грузоподъёмностью 340 тыс. т. Всего же речниками за годы войны было поднято 1558 судов различного назначения (Советский речной транспорт..., 1981). Множество судов, затопленных немцами, были подняты, отремонтированы, и ещё много лет после окончания войны, продолжали служить в своих прежних пароходствах.

Несколько по-иному сложилась судьба у судов из Латвии и Эстонии. В конце войны, в 1944-45 гг., многие из них были уведены в германские порты Кёнигсберг, Пиллау, Данциг, где использовались на военно-транспортных перевозках (Schwartz, 2012). Некоторые после этого были захвачены Красной Армией в немецких портах. А в самом конце войны, весной 1945 г., небольшая часть речников из Прибалтики ушла с беженцами в порты Швеции, где была интернирована. Далее по требованию советского правительства эти суда были возвращены СССР, и продолжили работать в своих пароходствах, образованных ещё в 1940 г.



Рис. 1. WTLO-150 («1 мая» – пассажирский пароход), Кременчуг, 1943 г.



Рис. 2. БН-160 (баржа нефтеналивная) на службе в Вермахте, Днепр



Рис. 3. Днепр. Бывшие советские буксиры на службе в Вермахте



Рис. 4. Днепр. Буксир с баржей на службе в Вермахте

3. Заключение

Бывшие суда советского речного флота использовались во время Великой Отечественной войны как минимум несколькими структурами Германии. Это три Отдела полевых водных путей (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 и 4), а также речные флоты бывших Эстонской, Латвийской и Литовской ССР и в структурах германского Днепрового пароходства. Кроме того, оккупационные власти организовали судостроение в Пинске, построив в итоге около сотни барж.

Литература

ГАКО – Государственный архив Гомельской области.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Советский речной транспорт..., 1981 – Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.

Спичаков, 2020 – Спичаков В.А. Днепровская военная флотилия 3-го формирования (1943-1951). Дрогобыч: Посвит, 2020.

Тыл советских вооруженных сил..., 1977 – Тыл советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1977.

Dorgeist, 2018 – Dorgeist G.M.T. Transportflotte Speer. Berlin: Edition Erich Gröner, 2018.

Meyer, 1994 – Meyer G. Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und Sächsischer Schweiz. Cuxhaven: Elbe & Spree Verlag, 1994.

Schwartz, 2012 – Schwartz B. Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut-Verl., 2012.

References

GAKO – Gosudarstvennyi arkhiv Gomel'skoi oblasti [State Archive of the Gomel Region].

RGAE – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics].

Sovetskii rechnoi transport..., 1981 – Sovetskii rechnoi transport v Velikoi Otechestvennoi voine [Soviet river transport in the Great Patriotic War]. М.: Voениzdat, 1981. [in Russian]

Spichakov, 2020 – Spichakov, V.A. (2020). Dneprovskaya voennaya flotiliya 3-go formirovaniya (1943–1951) [Dnieper military flotilla of the 3rd formation (1943–1951)]. Drogobych: Posvit. [in Russian]

Tyl sovetskikh vooruzhennykh sil..., 1977 – Tyl sovetskikh vooruzhennykh sil v Velikoi Otechestvennoi voine [Rear of the Soviet Armed Forces in the Great Patriotic War]. М.: Voениzdat, 1977. [in Russian]

Dorgeist, 2018 – Dorgeist, G.M.T. (2018). Transportflotte Speer [Transport Fleet Spear]. Berlin: Edition Erich Gröner. [in German]

Meyer, 1994 – Meyer, G. (1994). Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und Sächsischer Schweiz [Barges between the Elbe and Oder, the Baltic Sea and Saxon Switzerland]. Cuxhaven: Elbe & Spree Verlag. [in German]

Schwartz, 2012 – Schwartz, B. (2012). Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien [Barges between East Prussia and Silesia]. Cuxhaven: Strandgut-Verl. [in German]

Речные рапатрианты СССР

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. С первых дней Великой Отечественной войны, советские речники оказались в гуще военных событий – перевозили части Красной Армии, воинские грузы, беженцев, оборудование и людей эвакуируемых предприятий. Часть речных судов вместе с экипажами были переданы флоту и переоборудовались в военные суда. Участвуя в боевых действиях, они неизбежно несли потери – имелись советские речные суда как потопленные, так и захваченные противником. К сожалению, тема использования Германией на оккупированных территориях советских речных судов совершенно не представлена в отечественной литературе. Немногие упоминания об этом крайне эклектичны и не дают понятия о всей картине в целом. Частично, проблема использования советских судов поднималась лишь по Пинской флотилии. Таким образом, данная статья представляет собой первую попытку рассказать об этих событиях.

Бывшие суда советского речного флота использовались во время Великой Отечественной войны как минимум несколькими структурами Германии. Это три Отдела полевых водных путей (Feldwasserstraßen-Abteilung-2, 3 и 4), речные флоты бывших Эстонской, Латвийской и Литовской ССР, а также структуры германского Днепровского пароходства. Кроме того, оккупационные власти организовали судостроение в Пинске, построив в итоге около сотни барж.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, речной флот, потери, трофеи.