



# International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204  
2014. Vol.(3). № 1. Issued 4 times a year

## EDITORIAL STAFF

**Mitiukov Nicholas** – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)

**Mamadaliyev Anvar** – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

## EDITORIAL BOARD

**Anca Alejandro** – Ministry of Defence of Spain, Spain

**Crawford Kent** – Gunnery Fire Control Group, USA

**Katorin Yuri** – National research university of information technologies, mechanics and optics, St. Petersburg, Russian Federation

**Fedorov Aleksandr** – Rostov State University of Economics, Taganrog, Russian Federation

**Menjkovsky Vaycheslav** – University of Belarussian State, Minsk, Belarus

**Rozhkov Andrei** – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

**Zherebtsov Igor** – Institute of Language, Literature and History, Komi Science Centre, Syktyvkar, Russian Federation

Journal is indexed by: CrossRef

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: 26/2 Konstitutcii, Office 6  
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal32.com/>  
E-mail: [sochio03@rambler.ru](mailto:sochio03@rambler.ru)

Founder and Editor: Academic Publishing  
House *Researcher*

Passed for printing 20.03.14.

Format 21 × 29,7/4.

Enamel-paper. Print screen.

Headset Georgia.

Ych. Izd. l. 4,5. Ysl. pech. l. 4,2.

Circulation 500 copies. Order № INJ-3.

© International Naval Journal, 2014

International Naval Journal

2014

№

1



# International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204  
2014. № 1 (3). Выходит 4 раза в год.

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

**Митюков Николай** – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

**Мамадалиев Анвар** – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**Анка Алехандро** – Институт военно-морской истории, Испания

**Каторин Юрий** – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

**Крауфорд Кент** – Группа управления артиллерийским огнем, США

**Рожков Андрей** – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

**Федоров Александр** – Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Таганрог, Российская Федерация

**Меньковский Вячеслав** – Беларусский государственный университет, Минск, Беларусь

**Жеребцов Игорь** – Институт языка, литературы и истории Коми научного центра РАН, Сыктывкар, Российская Федерация

Журнал индексируется в: CrossRef

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,  
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6

Сайт журнала: <http://ejournal32.com/>

E-mail: [sochio03@rambler.ru](mailto:sochio03@rambler.ru)

Учредитель и издатель: ООО «Научный  
издательский дом "Исследователь"» -  
Academic Publishing House *Researcher*

Подписано в печать 20.03.14.

Формат 21 × 29,7/4.

Бумага офсетная.

Печать трафаретная.

Гарнитура Georgia.

Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.

Тираж 500 экз. Заказ № INJ-3.

International Naval Journal

2014

№

1

C O N T E N T S

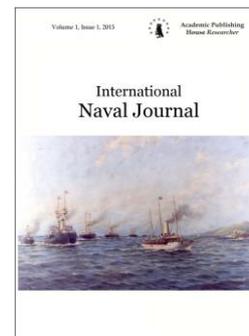
Articles and Statements

Russian-Swedish Maritime Rivalry in XVIII cen. Sergey A. Kolotov .....	4
The Actions of Auxiliary Cruisers and Armed Vessels on Spanish-American War of 1898 Nicholas W. Mitiukov .....	23
Monitor "Puigcerdá" Alejandro Anca Alamillo .....	45
Gains and losses of the Swedish Merchant Navy in World War II Leonid A. Olyunin .....	49

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 3, № 1, pp. 4-22, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.3.4

[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)

## Articles and Statements

UDC 94(47).05

**Russian-Swedish Maritime Rivalry in XVIII cen.**

Sergey A. Kolotov

Independent investigator, Kaluga, Russian Federation

**Abstract**

The paper analyzes the military-technical aspect of Russian-Swedish confrontation of the XVIII cen. Given short chronology of hostilities and influence the characteristics of the ships on the results of campaigns.

**Keywords:** Russia; Sweden; Great Northern War; the domination of the sea.

**Введение**

XVIII век стал переломным в военно-морской истории Балтийского региона. Если в начале века шведское господство было безоговорочным, то к концу века шведы уже не пытались оспаривать его у русского флота. Изменение геополитической картины происходило в две стадии. Первая – Северная война, прорубание Петром I окна в Европу, и как следствие первый вызов шведам. Вторая стадия – русско-шведские войны 1741–1743 и 1788–1790 гг. – окончательная потеря шведами ведущих позиций на Балтике.

**Северная война**

После завоевания Петром I выхода к Балтийскому морю в 1702–1703 годах, закладки Петербурга и создания Балтийского флота, появилась материальная основа, чтобы оспорить шведское господство на Балтике.

В 1702 году отряд солдат под командованием Петра I из Белого моря в Онежское и Ладожское озера перетянули волоком два фрегата. На Олонецкой верфи, основанной в сентябре 1702 года [2], было заложено семь фрегатов, пять шняв, семь галер, 13 полугалер, один галиот и 13 бригантин [7].

В Петербурге с лета 1703 года [4], то есть вскоре после его основания, производилось строительство 34 бригантин. Постройка крупных судов в Петербурге не производилась до тех пор, пока русские окончательно не утвердились в Финском заливе. Центром судостроения по-прежнему являлась Олонецкая верфь. Корабли строились также на Сяси, Волхове, Луге и Новой Ладоге [7]. Оценив значение острова Котлин как форпоста Петербурга, Петр после промера глубин в конце 1704 года возводит на нем батарею из 60 орудий и крепость Кроншлот с 14 орудиями.

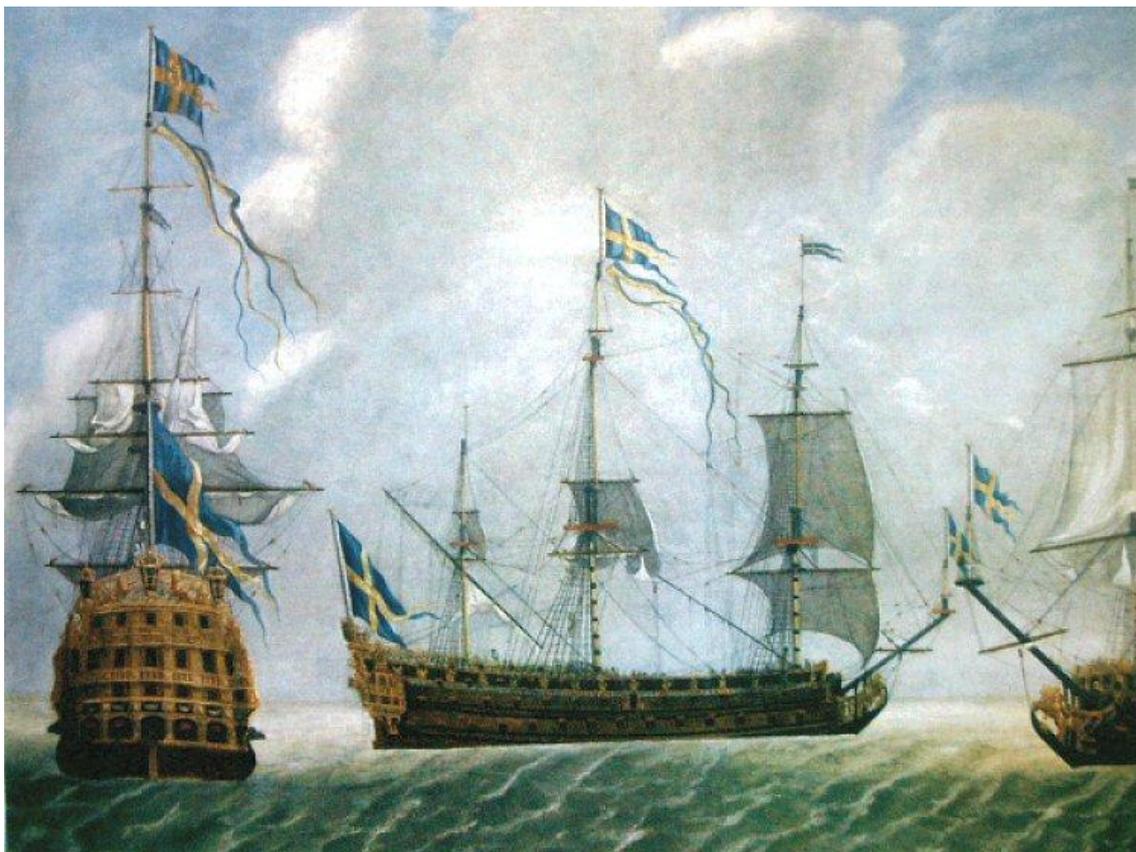
В 1705 году для защиты крепости Кроншлот и острова Котлин используется эскадра вице-адмирала Крюйса в составе восьми фрегатов, нескольких шняв, бригантин и двух брандеров. Крюйсу же подчинялись и сухопутные силы. Под командованием контр-

адмирала графа Боциса находилось семь больших трехпушечных галер. Для защиты от брандеров были поставлены плавучие рогатки с железными спицами.

4 июня 1705 года для действий против Кроншлота и Котлина и содействия генералу Майделю под Петербург прибыл шведский флот под командованием адмирала Анкерштерна, вице-адмирала де Пруа и контр-адмирала Шпара. Флот состоял из семи 64 и 54-пушечных кораблей и шести 28-36-пушечных фрегатов, двух шняв, двух бомбардирских судов, двух брандеров и двух плоскодонных сорокапушечных судов [7].

В общей сложности у шведов на судах было 850 орудий, а у русских лишь 280 орудий меньшего калибра.

Боевые действия велись с 4 июня по 14 июля.



Шведский 110-пушечный корабль «Король Карл»

4 и 5 июня шведы действовали против Котлина тремя отрядами, но высаженный ими десант был сброшен в море. 6 июня шведский флот имел перестрелку с русским флотом и батареей Св. Иоанна. 10 июня шведская эскадра в полном составе сблизилась с русским флотом, стала на якорь и открыла огонь, особенно сконцентрированный на флагманском фрегате "Дефам" и на батарее Св. Иоанна. Перестрелка длилась несколько часов, однако обе стороны потерь в судах не имели. В последующие дни шведы находились вблизи Котлина и активности не проявляли. К 21 июня русский флот усилился тремя мортирными судами, была поставлена новая серия рогаток. Крюйс считал себя достаточно усиленным и решил атаковать противника. Шведы боя не приняли и отошли от Котлина. Однако они не ушли, а, как показали дальнейшие события, лишь изменили свой план, который заключался теперь в высадке десанта на северную менее укрепленную часть Котлина. 10 июля пришли шведские боты для промера глубин, это и раскрыло Крюйсу планы шведов. Он отдал соответствующие распоряжения полковникам Толбухину и Островскому.

Ночью 14 июля эскадра Анкерштерна, появившаяся со стороны финского берега, расположилась в форме полумесяца и открыла огонь по берегу, не причинив существенного вреда русским, находившимся в укрытиях. Затем шведы высадили десант, который был

встречен дружным пушечным и ружейным огнем. Спасаясь от него, шведы выбрасывались со шлюпок и тонули.

Десант был отбит. Всего у шведов убито и утонуло 560 человек, еще 114 ранено. Потери русских составили 29 убитых и 50 раненых. После этой неудачи шведы отказались от активных действий и в начале октября ушли [7].

К началу кампании 1708 года общая численность русского флота, включая мелкие суда, была доведена до 70 вымпелов. Шведы к этой кампании смогли вооружить в Карлскроне эскадру из двенадцати 68-пушечных и восьми 54-пушечных кораблей, девяти 40-пушечных и семи 32-пушечных фрегатов, шести бомбардирских кораблей. Общее командование снова поручили Анкерштерну [7].

К 1710 году действующий русский флот состоял уже из 11 фрегатов, 8 шняв и значительного количества бригантин и галер. В это же время были спущены первые три 46-пушечных корабля: "Рига", "Выборг" и "Пернов", строительство которых велось на Новой Ладоге и Олонце. В том же 1710 году на Балтику пришли построенные в Архангельске фрегаты "Пророк Илия" и "Св. Петр", отличившиеся уже на переходе – ими были захвачены два шведских галиота [7].

Основная задача, стоявшая перед русским флотом в кампанию 1710 года, заключалась в обеспечении действий армии под Выборгом, Ригой и Кексгольмом.

С зимы 1713 года успешно возобновилось судостроение в Петербурге, на Ижоре и Луте, где для галерного флота строились 3 прама, 50 полугалер, 32 бригантины и 50 больших лодок. Строительство же на балтийских верфях было не столь значительно: летом 1713 года на воду был спущен лишь корабль "Полтава" [7].

С 1711 года в Россию стали прибывать суда, купленные за границей: один фрегат прибыл в 1711 году, один в 1712-м, и три корабля и два фрегата в 1713-м [7].

В 1713 году русский галерный флот в составе двух прамов, двух галеотов, трех полугалер, 60 скампавей, 30 бригантин, 60 карбасов и 50 больших лодок с экипажем в 16000 человек совершил переход из Петербурга к Котлину и обратно [5]. Корабельный флот начал кампанию 1713 года в составе четырех 50-пушечных кораблей (в том числе "Полтава"), двух фрегатов, бомбардирского корабля и двух шняв. Оба флота совместно ходили в море и обеспечивали действия десанта под Гельсингфорсом. Затем, при содействии гребного флота был взят Борго [7].

В ходе кампании купленные за границей и пришедшие на Балтику корабли и фрегаты усилили флот до 7 кораблей и 4 фрегатов. 9 июля состоялась неудачная погоня за тремя шведскими кораблями: успеху помешали неопытность команд, их слабость в результате бывшей на флоте эпидемии и неправильное прочтение сигналов. В ходе погони три корабля сели на мель. Шведы потерь не понесли. Русским пришлось сжечь один корабль, севший на мель, но все ценное оборудование с него сняли. Этот эпизод, по-видимому, произвел удручающее впечатление на Петра, и поэтому в кампании 1714 года корабельный флот активного участия не принимал. В августе флот высадил десант, взявший Або, что вынудило шведский флот отойти к Твермине (к западу от Гельсингфорса на Гангутском полуострове) [7].

В 1714 году русский галерный флот под командованием адмирала Апраксина имел в своем составе 99 скампавей и галер, а также большое число провиантских судов с посаженным на них 24-тысячным войском. Корабельный флот, состоявший из 18 судов под командованием шаутбенахта "Петра Михайлова", выполнял задачу конвоирования судов гребного флота до Биоркэ. 31 мая корабли отделились и ушли в Ревель, где флот усилился шестью кораблями, купленными за границей, а затем и еще двумя кораблями, достигнув, таким образом, общей численности в 26 единиц. Шведский корабельный флот у Гангута под командованием адмирала Ватранга, вице-адмирала Лилье, контр-адмиралов Эреншильда и Анкерштерна преграждал движение галерному флоту Апраксина и имел в своем составе 16 кораблей, 7 фрегатов, 2 шнявы, 2 бомбардирских судна и 8 галер [5]. Положение было тяжелое, и Апраксин немедленно направил царю донесение, прося для отвлечения шведов от Гангута сделать диверсию корабельным флотом. Петр собрал консилиум и после тяжелых споров решил диверсии не делать. Выход же из создавшегося положения Петр видел в активных действиях самого галерного флота.

После этого последовал прорыв русского галерного флота и сражение при Гангуте с отряженной против него эскадрой Эреншильда. Результатом стал захват всех судов шведской эскадры в составе фрегата, шести галер и трех шхерботов.

Под конец кампании 1714 года десантом, высаженным с девяти скамповей (800 человек), был взят шведский город Умео [7].

К весне 1715 года русские имели на Балтике флот из 23 линейных кораблей (три 70-пушечных, четыре 64-пушечных, один 56-пушечный, один 52-пушечный, один 54-пушечный, восемь 50-пушечных, два 46-пушечных), семи фрегатов (один 40-пушечный, два 36-пушечных, один 30-пушечный, один 20-пушечный) и шести шняв [10]. Этот флот должен был обеспечивать действия гребного флота по высадке десантов на побережье Финляндии и Швеции (основные силы галерного флота действовали в Финляндии, а отряд из 15 скамповей отправлен к берегам Швеции). Отряд из трех фрегатов и одной шнявы под командованием капитана Бределя захватил три шведских капера.

Швеция снарядила в 1715 году сильный флот из четырех эскадр. Успех русского отряда встревожил шведов, и они, воспользовавшись разделением русского флота на ревальскую и котлинскую эскадры, решили совершить нападение. Объектом нападения была выбрана ревальская эскадра. Шведы отправили против нее 12 кораблей.

29 мая шведы появились у Ревеля и провели его бомбардировку, пытаясь войти в гавань, где стояла русская эскадра, но после двухчасового боя отступили. Этот бой заставил Петра поторопиться с соединением сил, и 8 июля котлинская эскадра в составе 30 судов вошла в Ревель.

Через день после соединения эскадр, Петр послал к Гогланду и в Стокгольмские шхеры отряд Бределя из четырех фрегатов и двух шняв [7]. 25 дней Бридель находился в море и вернулся в Ревель лишь 3 августа с пленными и добычей, взятой на Гогланде десантом. Удалась и демонстрация перед Стокгольмом [7].

Победа при Гангуте и другие успехи русского оружия привели к изменению отношения Англии и Голландии к Швеции. Эти державы имели в морской торговле с Россией значительные убытки от действий шведских каперов. В мае 1716 года они отправили на Балтику флот из 32 кораблей под общим командованием английского адмирала Нориса. Под охраной флота шли в русские порты 100 купеческих судов с товарами и три русских военных корабля, купленные за границей. В этом же году из Архангельска на Балтику пришли четыре корабля и яхта [7].

В кампанию 1716 года русские планировали совместно с Данией высадку десанта в Сканию (южный берег Швеции), а галерным флотом под командованием Апраксина – в Стокгольмские шхеры для последующего наступления на Стокгольм. Но этому плану не суждено было сбыться: датчане поддержки не оказали [7].

Копенгаген стал в 1716 году местом сосредоточения четырех флотов: английского, голландского, датского и русского, в составе которых было 70 одних только линейных кораблей. После споров между датским генерал-адмиралом Гульденлевым и английским адмиралом Норисом о старшинстве, командование объединенными флотами было поручено Петру I, который тогда был вице-адмиралом и держал свой флаг на "Ингерманланде". 5 августа Петр I уже поднял сигнал о съеме с якоря и выходе в море. Петр I искал встречи и боя со шведским флотом, для чего направился к Барнгольму. Шведы, однако, уже в течение месяца держали свой флот в Карлскроне. Блокада Карлскроны не состоялась из-за отказа присоединиться к ней датского адмирала, поэтому объединенный флот вернулся в Копенгаген [7].

Галерный флот Апраксина в кампанию 1716 года ограничился высылкой небольших отрядов для разорения шведских берегов.

В 1717 и 1718 годах почти весь шведский флот, уstraшенный присутствием в Зунде сильного английского флота и деятельностью Петра I, безвыходно стоял в гаванях Стокгольма и Карлскроны. В эти годы русские усиливали свой флот и предпринимали меры для прекращения подвоза припасов из Данцига и Любека к Рексельмюнде в Швецию. В 1718 году обнаружилось, наконец, стремление Карла XII к миру. Однако его смерть в декабре 1718 года помешала скорейшему заключению мира, так как преемница Карла королева Элеонора заняла неуступчивую позицию.

Корабельный флот в 1718 году состоял из 23 кораблей, не считая мелких судов; численность экипажей, только на котлинской эскадре составляло свыше 10 тысяч человек, а число орудий – 1436. Галерный флот в Або состоял из 121 галеры [7].

В 1719 году союзники России в войне: Польша, Пруссия и Дания отказались от совместных действий с Россией против Швеции. Подозревая Петра I в сочувствии к Стюартам, охладела к России и Англия.

Реальная численность боеспособного флота к лету 1719 года составляла 23 линейных корабля, 6 фрегатов и 6 шняв [7].

30 апреля 1719 года из Ревеля вышел отряд из 7 судов под командованием капитан-командора фон Гофта. За месячное крейсерство ему удалось захватить 13 судов и сделать высадку на острове Эланд. Фон Гофт сообщил о выходе из Пиллау в Стокгольм трех военных судов, конвоирующих купеческие корабли с грузом хлеба. Апраксин послал из Ревеля отряд для захвата этого конвоя. В этот отряд под командой капитана 2 ранга Наума Сенявина входило шесть пятидесятипушечных кораблей и шнява. Выйдя 15 мая из Ревеля, на рассвете 24 мая между Эзелем и Готландом отряд обнаружил шведов. Это были: 50-пушечный корабль "Вахтмейстер", фрегат "Карлскрон-Вален" и бригантна "Бернгардус". Командир отряда капитан-командор Врангель держал свой флаг на "Вахмейстере".



Линейный корабль "Вахмейстер" сражается против русской эскадры в 1719 году (картина Людвиг Рихарда)

Капитан Сенявин в донесении царю писал, что русские вначале подняли шведские флаги. Когда же на шведских кораблях подняли свои, наши корабли сменили шведские на русские. Корабль Сенявина пытался вступить в сражение со шведским кораблем, но когда на первом были сбиты штаги и марсели, он обратился против фрегата и добился его сдачи [12]. За фрегатом сдалась и бригантна, а шведский флагман, пользуясь остановкой русского отряда, сумел оторваться от русских. Оставив два корабля и шняву при сдавшихся судах, Сенявин послал четыре корабля в погоню за "Вахтмейстером", которая увенчалась успехом. Шведский флагман дрался упорно, но поставленный в два огня вынужден был сдаться, из-за повреждений рангоута и руля. В общей сложности на шведских кораблях сдалось 11 офицеров и 376 матросов [7]. Это была первая чисто морская победа русского флота, причем командовал отрядом не иностранец, взятый на русскую службу, а русский.

26 июня Петр I, принявший в Ревеле командование над ревельской и котлинской эскадрами, прибыл со всем флотом к Гангуту. Туда же пришел и галерный флот Апраксина.

По численности этот объединенный флот превосходил шведский и состоял из 21 корабля, такого же числа фрегатов, а также многих бомбардирских судов, шняв и бригантин, 132 галеры и свыше сотни лодок. Экипаж корабельного флота составлял из 10711 человек, на галерном – около 25000 человек десанта [7]. На консилиуме, собранном Петром, был намечен план действий против шведского побережья, в том числе и против Стокгольма.

10 июля корабельный и галерный флоты вышли к шведским берегам. Галеры подошли к Капельшеру (примерно в 40 милях от Стокгольма). Здесь с галерного флота отделился отряд из 21 галеры и 12 лодок с 3500 человек десанта под командой Ласси. Отряд отправился к северу, а Апраксин с главными силами двинулся на юг – к Стокгольму.

Ласси прошел шхерами до города Гефле, высаживая десанты в удобных местах. Действия же основных сил Апраксина развивались к югу от Стокгольма. За этот поход были разорены и сожжены железные и медные заводы на острове Уте, город Седертельге, литейные заводы, замки и мызы городов Ничепинг и Нордчепинг, затоплены 27 шведских купеческих судов, а на пушечном заводе острова Нэкварн захвачено свыше 300 пушек. От Норчепинга Апраксин двинулся обратно.

Царь собирался предпринять действия против шведской столицы на следующий год, а пока лишь ограничился изучением подступов к Стокгольму. Галерным отрядом шаутбенахта Змаевича, посланным в стокгольмские шхеры и отрядами войск Барятинского и Стрекалова, высаженными на берег, были изучены шхерные фарватеры и подступы к Стокгольму. При этом отряд Барятинского столкнулся с противником, но после пятичасового боя вынудил его отступить. За время боя отряд подходил к Стокгольму ближе чем на две мили.

На этом закончились действия галерного флота. У Данцига до поздней осени действовал отряд Вильбоа из пяти судов, который задержал выход в море более сотни купеческих судов, груженных хлебом для Швеции.

В 1720 году Англия открыто приняла сторону Швеции, опасаясь усиления России. Под давлением Англии Пруссия и Дания заключили мир со Швецией. Петр I еще в 1719 году предполагал возможность враждебных действий Англии и поэтому дополнительно укрепил прибрежные города.

30 мая к Ревелю прибыл соединенный англо-шведский флот из 35 судов (в том числе 25 кораблей) под командованием адмирала Норриса и шведского адмирала Вахтмейстера, но уже 3 июня этот флот поспешно снялся с якоря и ушел в стокгольмские шхеры. Причиной этого явилось известие о набеге на Швецию отряда русского галерного флота. Напуганные возможностью повторения прошлогоднего разгрома и опасаясь за Стокгольм, шведы поспешили отозвать объединенный флот [7].

В конце июля отряд из 61 галеры и 29 лодок под командованием Голицына был послан на поиски неприятеля. 27 июля русские галеры наткнулись на отряд шведских фрегатов у острова Гренгам, к этим фрегатам вскоре подошли фрегаты под командованием вице-адмирала Шеблата. Фрегаты бросились преследовать галеры, но когда два фрегата сели на мель, остальные поспешили выбраться из опасного для них места, Голицын перешел в наступление. Галеры пошли на абордаж и взяли 4 фрегата: "Стор-Феникс", "Венкер", "Кискин" и "Данск-Эрн". Остальные фрегаты с большим трудом и потерями спаслись. На фрегатах было взято в плен 407 человек [7]. Петр I особое значение придавал этой победе еще и потому, что заступничество англичан не спасло шведов от поражения.

В кампанию 1721 года Петр I планировал в случае необходимости высадку десанта против Стокгольма. Русский флот к этому времени намного превосходил по силе шведский, поэтому более опасным противником считался английский флот.

В 1721 году в состав русского корабельного флота входили: 31 корабль (один 96-пушечный, один 92-пушечный, три 88-пушечных, один 86-пушечный, три 74-пушечных, один 68-пушечный, семь 66-пушечных, два 64-пушечных, один 60-пушечный, два 54-пушечных, четыре 52-пушечных, два 50-пушечных, два 48-пушечных и один 46-пушечный), 13 фрегатов (один 44-пушечный, один 34-пушечный, четыре 32-пушечных, один 30-пушечный, три 24-пушечных, один 18-пушечный и два 16-пушечных), 10 шняв, 2 бомбардирских судна и 4 прама. На кораблях стояло 1898 пушек, на фрегатах 542, в то время как на всем шведском флоте – 1600 [10]. Русский галерный флот состоял из 171 галеры и четырех бригантин.

В начале войны, то есть к 1700 году Швеция располагала тремя эскадрами, в составе которых было 42 корабля (от 46 до 104 пушек) и 12 фрегатов (от 20 до 36 пушек); на кораблях стояло 2700 орудий; экипажи кораблей насчитывали 13 тыс. человек. Кроме того у Шведов было 800 торговых судов, которые можно было вооружить артиллерией. В Северной войне флот Швеции понес большой урон: часть флота была уничтожена в сражениях, часть погибла во время штормов, некоторые суда сгорели и сгнили [10].



Бой при острове Эзель

В 1721 году шведы имели 27 кораблей, из которых лишь половина сохраняла боеспособность, а остальные суда были старыми, ветхими и совсем непригодными к плаванию, без "великой починки" [10]. Из-за чего на соединение с англичанами они смогли выслать лишь 11 кораблей, 3 фрегата и брандер.

В середине мая до прихода английской эскадры для того, чтобы сделать шведов уступчивыми на переговорах в Ништадте, был произведен разгром северного шведского побережья. Под командованием генерала Ласси было 30 галер и 30 лодок с десантом в 5000 пехоты и 450 казаков. Десант против Стокгольма пришлось отменить из-за прихода к Борнгольму английского флота [7]. 30 августа в Ништадте был заключен мир.

Шведский флот находился в упадке и после окончания Северной войны. В 1722 году шведский советник Кливен говорил М.П. Бестужеву, что шведский флот "не в состоянии находитца и пяти кораблей вооружить" [10]. Такой итог не удивителен, проводя широкие военные операции на суше, шведы не могли из-за скудости своей казны тратить много средств на флот, действия которого, пока шведы не потеряли свою регулярную армию под Полтавой, могли иметь лишь вспомогательное значение. С переходом же русского Балтийского флота к активным действиям против берегов Финляндии и Швеции, значение флота для шведов повысилось, но казна к этому времени уже была пуста. В 1720 году расходы на вооружение военно-морского флота равнялись всего 99679 далеров серебром (на русские деньги того времени – около 50 тыс. рублей серебром) [10]. Для сравнения, в России в первой четверти XVIII века на укрепление флота затрачивались намного более значительные суммы: в 1715 году – 700 тыс. рублей, в 1721 году – 1100 тыс. рублей.

Обучение морских офицеров велось в навигацкой школе, размещенной в Сухаревой башне Москвы. Одновременно с подготовкой моряков в России практиковалось с 1697 года посылка русских "навигаторов" за границу для прохождения курса наук в Голландии, Франции, Венеции и других странах и для практических плаваний на судах заграничных флотов.

Комплектование флота сначала велось офицерами и солдатами гвардейских полков. Гребцами на галерах были военнопленные и солдаты. В 1700 году насчитывалось уже около 1000 русских матросов. С 1702 года набор на флот производился преимущественно из приморских жителей. Матросы, набираемые большими партиями в Англии, Голландии и других странах должны были быть наставниками русских. К 1715 году все матросы были уже русские. Офицеры комплектовались из учеников навигацкой школы, гардемарин морской академии и навигаторов, возвратившихся из-за границы. Недостаток пополнялся иностранцами, приглашавшимися в Россию с назначением разных чинов – до адмиралов включительно [7]. К кончине Петра I в 1725 году, на флоте было 600 офицеров (не считая 411 человек мичманов и гардемарин), причем на корабельном флоте было 243 офицера и 9 корабельных мастеров. Из этого числа большая часть командного состава была из иностранцев – на трех русских адмиралов приходилось 11 иностранцев, а на четырех капитанов первого и второго рангов – 12. Для младших чинов флота это отношение меняется на обратное – на 32 русских лейтенантов приходилось 26 иностранцев; на 72 унтер-лейтенанта – два; 411 мичманов и гардемарин были сплошь русскими. Кроме того, в Петербургской Морской Академии и Московской навигацкой школе обучалось еще 698 русских [6].

Интересным также выглядит сравнение вооружения некоторых судов русского и шведского флотов. В 1710 году на трех первых 50-пушечных кораблях "Рига", "Выборг" и "Пернов", имевших уже закрытые батареи, было решено поставить по 46 пушек, из них на нижний дек 18-фн., на верхний 8-фн., на фор-дек и бак 4-фн. [9].

На кораблях, покупаемых с 1711 года за границей, ставилось небольшое число таких орудий, которые случались в продаже в порту, где корабль готовился к выходу в море. В начале Петр I предписывал, чтобы на нижнем деке 50-пушечных кораблей ставили пушки 12-фн., а на нижнем деке 60-пушечных – 18-фн. Последующие указания Петра, ставить на нижние деки соответственно 18 и 24-фн. орудия, выполнить не удалось, так как таких орудий в частной продаже почти не встречалось. Поэтому купленные корабли выходили в Россию с орудиями малых калибров и уже в наших портах получали вооружение приблизительно схожее с вооружением кораблей русской постройки. На 50- и 60-пушечные корабли, приобретенные за границей и ожидаемые в России в 1713 году, решено было ставить 18, 12 и 8-фн. пушки. Однако когда эти корабли прибыли в Россию, решено было оставить их артиллерию без изменения и только недостающие пополнить пушками вновь отлитыми и взятыми из крепостной артиллерии [9]. Таким образом, 60-пушечный корабль "Виктория" вооружался пушками лишь 12, 6 и 4-фн., 50-пушечный "Оксфорд" – 12, 9, 6 и 3-фн., а 46-пушечный "Страфорд" – 9, 6, и 3-фн. На прочих 50-пушечных кораблях, готовившихся к плаванию в 1714 году, Петр приказал поставить на нижних деках 12-фн. пушки, а на 60-пушечных – 24-фн. [9]. На эскадре, бывшей в 1716 году в Копенгагене и плававшей под командованием самого Петра к Борнгольму вместе с флотами английским, голландским и датским, 60-пушечные корабли (60 - 64-пушечные) имели пушки 24, 12 и 6-фн. 50-пушечные (45 - 50-пушечные) имели пушки 18, 8 и 3-фн., за исключением построенного самим Петром корабля "Полтава", на котором стояли 18, 12 и 3-фн., и корабля "Перл", имевшего пушки 12, 6 и 3-фн. На фрегатах (30 - 44-пушечных) также стояли 12, 6 и 3-фн. пушки. В последующем на всех судах 3-фн. пушки заменили на 4-фн.

В 1720 году корабли архангельской постройки, спущенные в 1715 году, вооружались пушками 18, 8 и 4-фн., а большинство 50-пушечных кораблей, купленных за границей, 12, 6 и 4-фн. [4].

Первые суда Балтийского флота, фрегаты, строившиеся в Сясьском устье, вооружались 3-фн. пушками. Спущенный на Олонецкой верфи в 1703 году фрегат "Штандарт" имел пушки 8, 6 и 3-фн. Другие, также 28-пушечные фрегаты "Шлиссельбург", "Петербург" и прочие, и 38-пушечный "Триумф", спущенный в 1704 году, были вооружены каждый 22 6-фн. пушками, а на баке и юте – 3-фн. В местах, где строились корабли, нередко был недостаток пушек, так на 28-пушечном фрегате "Иван-Город", спущенном на Сяси в 1705 году, поставили сначала 11 6-фн. пушек, "ради того, что иных здесь нет". 32-пушечные фрегаты "Олифант" и "Думкрат" в кампании 1710 года имели по 26 пушек – первый 24-фн., второй – 18-фн. [9]. Первые бомбардирские суда Балтийского флота, переделанные из буеров "Бир-Драгер" и "Вейн-Драгер", имели по три 3-фн. мортиры. В 1706 году в добавление к мортирам было приказано поставить гаубицы, которые, по мнению царя, "в сто раз лучше (мортир – прим.

СК) действовать могут против флота". На 18-пушечном праме "Арк де Вербюнде" поставлены были пушки 18 и 12-фн. калибра, на праме "Бык" – 24 и 6-фн. пушки [9].

Первые галеры Балтийского флота имели куршейную пушку 18 или 24-фн. калибра, и Петр приказал ставить по бокам от куршейной по две 12-фн. пушки. Обыкновенно же на галерах стояли баковые пушки малого калибра. В 1708 году на галерах были 36-фн. куршейные пушки, а по бортам стояли 6, 3 и 2-фн. Большие галеры в более поздний период Северной войны вооружались 18-фн. гаубицей, куршейной и двумя 6-фн. пушками. Полугалеры 1710–1712 гг. вооружались 12, 8, 6 и 3-фн. пушками, а позднее – только 6 и 3-фн. [9].

В начальный период строительства русского флота на Балтике корабли для него строили голландские, английские и русские мастера. Строителем кораблей был и лично царь Петр под именем Петра Михайлова. В связи с тем, что голландские мастера строили корабли без расчетов, а также, что среди них было мало знающих мастеров, Петр большинство их прогнал, а оставил лишь небольшое число наиболее опытных мастеров, обязав их строить корабли по чертежам англичан и русских. Таким образом, если первые фрегаты Балтийского флота были преимущественно голландской школы кораблестроения, то последующие корабли и фрегаты строились исключительно по английской.

Отличительными признаками кораблей голландской школы были небольшая осадка и плоское днище, широкий нос и узкая корма. Корабли английской школы отличались низким силуэтом, тупым носом и кормой, более округлым днищем, низким расположением пушечных портов, что позволяло при меньшем водоизмещении иметь сильные корабли, но не позволяло использовать пушки нижнего дека при волнении, так как они всего на 0,7 метра возвышались над водой [15].

В 1711 году был приглашен французский корабельный мастер М. Панголоэ, который начал строить суда по "французской манере" [1]. Отличительным качеством французских кораблей стали большие размеры (крупнее английских соответствующего ранга) и высокий корпус. К положительным сторонам французской школы относилось изобретение диагональных связей – ридерсов с внутренней стороны обшивки, позволявших за счет повышения прочности делать корабль более длинным (слишком длинные корабли англичан порой из-за отсутствия ридерсов переламывались на волне) [1].

К числу наиболее удачных кораблей Балтийского флота того времени относится 54-пушечная "Полтава", построенная самим Петром и 64-пушечный "Ингерманланд", проект которого разработал Петр, а строил английский мастер Р.Козенц. "Полтава", спущенная на воду в 1712 году имела размеры 39,8 x 11,6 x 4,6 м (здесь и далее первая цифра – длина, вторая – ширина, третья – глубина интрюма). В то же время 50-пушечный купленный в Англии "Страфорд", о вооружении которого говорилось выше, имел всего 31,7 x 8,5 x 3,7 м. 52-пушечные корабли типа "Ягудиил", спущенные на воду в 1715 году в Архангельске мастером П.Выбе и отличившиеся в Эзельском сражении 1719 года, имели схожие с "Полтавой" размеры: 39,1 x 10,5 x 4,7 м. Спущенный в 1715 году "Ингерманланд" имел вооружение 24 24-фн., 24 12-фн. и 16 6-фн. пушек и значительные для того времени размеры: 46,0 x 12,8 x 5,5 м. Первый 70-пушечный корабль "Святой Александр", спущенный в 1717 году Броуном, имел размеры близкие к "Ингерманланду": 47,9 x 13,1 x 5,3 м. Размеры первого 90-пушечного корабля "Лесное", построенного в 1718 году самим Петром, были 49,1 x 13,0 x 6,5 м, а самый крупный русский корабль периода Северной войны 96-пушечный "Фридрихштадт" имел 46,7 x 14,7 x 6,1 м. 80-пушечные корабли сооружались тогда трехдечными со шканцами, иногда трехдечными без шканец и бака ("Святой Андрей" 1721 года, постройки Рамза). "Святой Андрей" можно рассматривать как предтечу гладкопалубных кораблей и фрегатов, которые появились в русском флоте в 90-х годах XVIII века. Размеры этого 80/88 пушечного корабля были 47,9 x 12,6 x 5,8 м. Построенный Пангалое 66-пушечный "Пантелеймон – Виктория" был размером 45,9 x 12,2 x 5,7 м.

Типичным представителем тех 50-пушечных кораблей, которые были по указанию Петра I приобретены за границей, является "Рандольф" (38,9 x 9,8 x 4,0 м), купленный в Англии в 1712 году.

В книге И.А. Биховского "Петровские корабли" об особенностях тех кораблей пишется следующее: "Петр, как и его учителя английские кораблестроители, долгое время был вовсе не знаком с методами обеспечения длинным корпусам кораблей достаточной продольной остойчивости. Поэтому, стремясь в интересах обеспечения долговечности создавать проч-

ные корабли, он проектировал их относительно короткими: длина корабля никогда не превышала более чем в три-четыре раза, его ширину. Упорно проектируя широкие и короткие линейные корабли с полными и далеко не плавными обводами, он заботился об обеспечении их надежной остойчивости, достаточной прочности и наибольшей мощности артиллерийского вооружения, однако при этом пренебрегал вопросами маневренности. Почти все линейные корабли, построенные по чертежам Петра, отличались тихоходностью и недостаточной поворотливостью" [1].

Н.Д. Каллистов также слишком строго подходил к русским кораблям петровской эпохи. Но корабли, построенные в России, превосходили купленные за границей силой артиллерии, скоростью хода, что отмечал еще сам царь Петр. Так что корабли русской постройки отнюдь не были худшими в Европе. Кроме того, правильнее было бы сравнивать русские корабли не с лучшими иностранными, а с судами шведского флота, господствовавшим в то время на Балтике. И это сравнение получается не в пользу шведских кораблей. Адмирал Киркгоф в своем труде отмечал, как особенности кораблей шведского флота конца XVII столетия их низкие мореходные качества и подверженность качке [8].

Анализ вооружения шведских кораблей и фрегатов, взятых русскими в морских сражениях, показывает, что оно было исключительно слабым. Вооружение 52-пушечного корабля "Вахмайстер" было на уровне купленных за границей 50-пушечных кораблей и, по сути дела, фрегатским (12-фн. орудия). Корабли за границей для России строились на частных верфях и скорее всего не предназначались для боя в линии, а строились как конвойные для охраны купеческих судов, совершающих рейсы в колонии. Их возможными противниками могли быть лишь небольшие суда корсаров и каперов, так что сильной артиллерии им было и не нужно. Шведам же конвойные корабли были не нужны, а между тем "Вахтмайстер" именно такой корабль.

Рангоут многих русских кораблей и фрегатов действительно был слаб. Достаточно посмотреть на гравюры русских судов того времени, чтобы убедиться, что у большинства фрегатов имелось всего два яруса парусов, тогда как во всех развитых странах к тому времени на вооружении фрегатов уже были приняты три яруса. Кроме того, русские фрегаты строились из сырого дерева и служили поэтому лет 5–7. Успешная погоня русской эскадры за шведской при Эзеле показывает, однако, что с рангоутом и у шведов обстояло не лучше. Нужно при этом учесть, что русские корабли догнали шведские, несмотря на то, что имели 18 и 8-фн. орудия, тогда как на шведских стояли более легкие 12 и 6-фн.

Данные о судах шведского флота приводятся по кораблям, захваченным у шведов. Личнейный корабль 52-пушечный "Вахтмайстер" имел размеры: 38,7 x 11,0 x 3,7 м. Эти размеры гораздо меньше, чем у кораблей русских соответствующего ранга, особенно мала у шведского корабля осадка. Вооружение по сути дела было фрегатным: на нижнем деке 12-фн., на верхнем – 6-фн. и на шканцах – 3-фн. пушки. Взятый вместе с ним 34-пушечный фрегат "Карлскрон-Рапен" имел размеры 27,2 x 7,2 x 2,7 м, соответственно размеры его нормальны, но осадка мала. Вооружение – из 6-фн. на нижнем деке и 1-фн. на верхнем. Фрегат "Олифант", взятый в 1714 году при Гангуте имел размеры: 35,4 x 8,5 x 2,0 м. Вооружение такое же, как у "Карлскрон-Рапена". Так что вооружение и фрегатов у шведов было слабее, чем у русских. Остальные фрегаты были: 34-пушечный "Стор-Феникс", 30-пушечный "Ренкер", 22-пушечный "Данск-Эрн", 18/24-пушечный "Кискин", взятые при Гренгаме.

Шведские галеры имели достаточно мощное вооружение: большая галера "Эрн" 2 36-фн. и 14 3-фн. пушек, галера "Лансен", "Гексд" и "Вальфиш" по две 6-фн. и десять 3-фн. Все эти галеры взяты при Гангуте 1714 году. Бригантина "Бернгардус", взятая в 1719 при Эзеле, имела 4 и 3-фн. пушки.

### **Русско-шведские войны 1741–1743 и 1788–1790 гг.**

Вскоре после смерти Петра начался упадок русского судостроения и флота. Виной тому было безразличие новых правителей к нему. Корабли строились долго, а существующие не поддерживались в надлежащем состоянии. Командный состав флота этого периода стремился уклоняться в период войн от активных действий, боясь ответственности за возможное поражение. Так адмирал Мишуков, командовавший флотом первые два года русско-шведской войны (1741–1743 гг.), широко пользовался консилиумами, чтобы ссылаясь на них не вести вообще никаких военных действий [9].

В то же время в этот период наблюдается известная стандартизация судов: строили, в основном, 54-пушечные в 66-пушечные корабли. Исключение составлял 110/114-пушечный корабль "Императрица Анна" 1737 года постройки и 80-пушечный "Св. Павел" 1743 года [8].

В 1722 году был утвержден регламент вооружения кораблей. Этому регламенту с большими или меньшими отклонениями следовали и во все последующие царствования, вплоть до Екатерины II.

110-пушечный корабль "Императрица Анна" на нижнем и среднем деках имел артиллерию слабее регламента – на нем стояли 24, 16, 6-фн. пушки. Фрегаты "Воин" и "Кавалер" имели на нижнем деке пушки 12-фн. вместо положенных по регламенту 6-фн. [8] Прамы, хотя положено было по регламенту вооружать 24 и 12-фн. пушками, в действительности ("Олифант" и "Дикий бык") имели 18 и 12-фн. 101-пушечные бомбардирские корабли, как "Юпитер" и "Самсон" имели две 5-пудовые мортиры, по две 3-пудовые гаубицы и по 10 6-фн. пушек.

В эпоху Петра I и до правления Екатерины II большие галеры с экипажем от 280 до 300 человек, имели куршейную пушку в 18-фн, две боковых, 15 или 18-фн. и 12 3-фн. фальконетов. На малых галерах, с экипажем 200 человек куршейная пушка была 12-фн, а боковые – 8-фн. и 8–10 3-фн. фальконетов. Галеры конные, предназначенные для перевозки кавалерии, по недостатку помещения, вооружались: большие – двумя 12-фн. и десятью 3-фн., а малые двумя 8-фн. пушками и восемью 3-фн. фальконетами.



Ревель, 1844 г. (картина И.К. Айвазовского)

К началу русско-шведской войны 1741–1743 гг. русский флот состоял из двух частей – Кронштадтской и Беломорской [9]. Всего в строю было 17 линейных кораблей, из них один 114-пушечный, один 70-пушечный, шесть 66-пушечных и девять 54-пушечных. Имелось также 10 фрегатов: один 46-пушечный и девять 32-пушечных [13]. Кроме того, было три бомбардирских судна, два прамы и два брандера. На флоте имелся сильный некомплект команд – 4500 чел. при потребности 9000 [9].

В Швеции также ощущался большой недостаток личного состава, и поэтому под командой вице-адмирала Роялина в 1741 году было выслано в море всего 10 линейных кораблей, 4 фрегата и несколько мелких, гребной флот под командой экипажмейстера Фалькенгрена насчитывал до 15 галер и 15 других судов. Русский флот в 1741 году в море не выходил. Единственное столкновение главных сил флота произошло в мае 1743 года у Гангута, где

шведский флот под командой адмирала Утфаля занял позицию, чтобы не пропустить русский галерный флот в шхеры. Шведский флот имел 13 линейных кораблей, 3 фрегата, 2 бомбардирских корабля и галиот, т.е. силы примерно равные русским – у адмирала Головина было 14 линейных кораблей, 2 фрегата, 2 бомбардирских корабля, 2 брандера и 3 посыльных судна [9].

С 7 по 9 июня флоты продефилировали мимо друг друга и шведский, наконец, удалился, открыв путь для русского гребного флота [9].



Кронштадт, форт "Император Александр I", 1844 г. (картина И.К. Айвазовского)

Итоги этой войны были выгодны русским, но их корабельный флот сделал очень мало для ее успеха. Впрочем, и шведский флот этого периода также находился в упадке, откровенно слабым был и их галерный флот.

Самой значительной по числу боевых столкновений русского и шведского флотов стала война 1788–1790 гг. В эту войну шведы в последний раз пытались взять реванш за предыдущие поражения и хорошо к ней подготовились. Шведский король Густав III рассчитывал одержать победу над русским корабельным флотом, после чего собирался направить гребной флот с 20-тысячным десантом под Петербург. Он считал, что Россия, ведя войну с Турцией, окажется не в состоянии выделить достаточно сил против Швеции [11].

Построить сильный флот шведам помогли крупные французские субсидии [8]. За время своего правления с 1771 г. король успел довести силы флота до 23 линейных кораблей и 11 больших фрегатов, в помощь которым имелся значительный шхерный флот, насчитывавший более 140 судов. Сухопутная армия была доведена в 1788 г. до 50 тысяч человек, не считая резервов и финляндской милиции [11].

Силы России на Балтийском море, хотя и превышали силы Швеции численностью, были разбросаны и сильно уступали качеством. К началу войны Балтийский флот имел в различных портах около 49 кораблей и 25 фрегатов, но половина этих судов за ветхостью и устарелостью типов не могла быть выслана в море. Почти все пригодные к бою корабли этого флота намеревались послать в Архипелаг, чтобы отвлечь турецкие морские силы от Черного моря [11].

Первый отряд этих сил должен был составить три 100-пушечных линейных корабля, фрегат и три транспорта [11]. Вслед за уходом этого отряда Густав III послал России ультиматум, не дожидаясь даже пока большая часть судов, назначенных в экспедицию, покинет

воды Балтики. Такая поспешность Густава III объяснялась самоуверенностью и знанием недостатков, свойственных русскому флоту. Шведский флот испытывал недостаток офицеров на кораблях. Для того чтобы напомнить о былых успехах армии, офицеры шведского флота получили сухопутные чины полковников, майоров и т.д. [8]

Качество шведских кораблей было исключительно высоким. Кораблестроитель Чапман создал много удачных кораблей для своего флота, а также новый тип шхерных судов – канонерские лодки [15]. Во времена Павла I по типу захваченных у шведов кораблей "Ретвизан" и "Омгетек" было построено два корабля, а по типу захваченного фрегата "Венус" – четыре [8].



Свеаборг, 1844 г. (картина И.К. Айвазовского)

На шведских кораблях число пушек не превышало 74 (на флагманских), в основном же корабли были 60-пушечные, однако калибр артиллерии на них был выше, чем на русских. Так "Принц Густав", взятый в 1788 году, имел 26 26-фн., 26 19-фн., 8 6-фн. пушек. Взятый в 1790 году "Принц Карл" – 24 24-фн., 24 12-фн., 16 6-фн. "Омгетен" при взятии в 1790 году имел 24 36-фн., 28 24-фн., 10 6-фн., а "Ретвизан" – на 6 3-фн. фальконета больше [8].

Шведские фрегаты тоже имели мощное вооружение: так "Венус" имел 30 24-фн., 14 6-фн. Поэтому шведские 44-пушечные фрегаты могли вставать в линию с кораблями. На вооружении же русских, преимущественно 32-пушечных фрегатов, стояли максимум 16-фн. пушки. Это тоже нужно учитывать при подсчете соотношения сил [8].

По екатерининскому положению 1767 года на нижних деках 100-пушечных кораблей должны были стоять 36-фн., на среднем – 18-фн., на нижнем деке – 8-фн., на гальфдеке – 6-фн. пушки. На 80-пушечных соответственно 30, 18 и 8-фн. У 66-пушечных на нижнем деке – 30 или 24-фн., верхнем – 12 фн., на гальфдеке – 6-фн.

На 36-пушечных фрегатах на нижнем деке должны были стоять 16-фн., на верхнем деке – 6-фн., на 36-пушечных прамах на нижнем – 36-фн., на верхнем – 10-фн. На нижних деках 86-пушечных кораблей до 1790 года ставили преимущественно 24-фн. пушки, а с этого времени – 30-фн. В число корабельной артиллерии введены неупомянутые в положении 1767 г. картаульные и полукартаульные единороги и 3-пудовые фальконеты. В Балтийском флоте 66 и 70-пушечные корабли, вооруженные по рангу 80-пушечных, кроме пушек, определенных положением, имели на нижнем деке по 2 картаульных, на верхнем по 2 полукартаульных единорога и на баке, и юте по 6 3-фн. фальконетов. На 100-пушечных кораблях

вместо назначенных положением 3-фн. пушек ставили 12-фн., на нижнем деке 4 картаула, на среднем 4 полукартаула, а на баке и юте, кроме 20 пушек 6-фн. была часть фальконетов [8].

На фрегатах же, вместо положенных 16-фн. пушек, ставили иногда 12-фн. С введением в 1789 году 44-пушечных фрегатов на нижнем деке ставили пушки 18-фн. Фрегаты как "Св. Марк" и "Проворный", состоявшие в списках корабельного флота, но имевшие также и весла, сначала были вооружены 20 8-фн. пушками и 2 6-фн. мортирами, но в 1790 году на первый из них было поставлено 2 24-фн., 6 12-фн., 12 6-фн. пушек. Фрегаты гребного флота в числе 8, появившиеся в 1790 г. имели 38 пушек, и шесть из них были взяты шведами во втором Рогенсальмском сражении [8].

Размеры 100-пушечных кораблей со времени окончания Северной войны ("Петр I и II", 1727 г.) выросли крайне незначительно: если первый имел длину 55, ширину 14,9, осадку 5,8 м, то типичный корабль екатерининского времени "Трех иерархов" (1783 г.) имел размеры 56,8 x 18,2 x 5,6 м. Типичный 74-пушечный корабль "Владислав" 1784 года постройки имел размеры 51,6 x 14,8 x 6,1 м. Типичный 66-пушечный "Мечеслав" (1783 г.) – 48,8 x 13,6 x 5,8 м. Для сравнения 62-пушечный шведский "Ольгейтен" обладал схожими размерами 48,8 x 14,0 x 5,6 м, "Ретвизан" – 49,8 x 14,8 x 5,6 м. Вооружение шведских кораблей при этом было гораздо мощнее [8].

С начала войны шведский флот появился у входа в Финский залив. 28 июня, получив приказ, русская кронштадтская эскадра под командованием адмирала Грейга вышла в море. Материально эскадра была обеспечена хорошо, однако в числе команд было много новобранцев. 6 июня произошла встреча эскадр. Преимущество было на стороне шведов. У русских имелось 17 кораблей, у шведов – 16 кораблей и 7 фрегатов под начальством герцога Карла Зюдерманландского. У шведов было большое превосходство в весе залпа – 700 пудов из 1400 орудий, тогда как у русских – 450 из 1200 орудий; кроме того личный состав шведского флота был отлично обучен, т.к. уже два месяца находился в непрерывном плавании [11].

У Гогланда произошло сражение, продлившееся до самой ночи, в результате которого шведский флот отступил, и победа русских была несомненна. Русская армия в Финляндии и у Петербурга получила отсрочку для мобилизации. Также результатом сражения стало пленение шведского вице-адмиральского 74-пушечного корабля "Принц Густав" и русского 74-пушечного "Владислав". После этого боя шведский флот заперся в Свеаборге и больше оттуда не выходил.

25 июня 1788 года русский флот прибыл к Свеаборгу и на рейде обнаружил четыре шведских корабля: трем удалось уйти, а четвертый – "Густав Адольф" сел на камни и сдался. При этом команда была снята, а корабль сожжен. Командир его полковник Христиернин заявил, что он взял в Гогландском сражении "Владислав" [14].

Русский флот блокировал Свеаборг, но смерть адмирала Грейга помешала завершить разгром шведского флота, и ему в результате удалось уйти в Карлскрону.

В кампанию 1789 года новым командующим стал адмирал Чичагов. Было решено начать сухопутные операции в Финляндии, которые были невыполнимы без содействия шхерного флота. Со времени Петра I русский шхерный флот пришел в полный упадок. В мае 1739 года указом императрицы было приказано приступить к сооружению шхерной флотилии. Командование ею поручили принцу Нассау-Зигену. Шведы, как отмечалось выше, имели сильную шхерную флотилию [11].

Линейный флот, соединивши в одно целое Ревельскую и Кронштадтскую эскадры под командованием Чичагова, вышел из Финского залива к острову Готланд на соединение с эскадрой Козлянинова у Копенгагена. В случае успеха флот имел бы 30 кораблей и 12 фрегатов, тогда как у шведов только 22 корабля и 9 фрегатов. Шведы решили воспрепятствовать соединению русских эскадр и послали свои силы к острову Эланд на пути русской эскадры к Копенгагену. Шведский флот был в полном составе. Русский по силе не уступал ему. 14 июля утром флоты встретились. Шведы вступили в бой первыми, несмотря на указание Чичагова атаковать. Сражение было нерешительным, но шведы отступили. Вскоре эскадры Чичагова и Козлянинова соединились почти на глазах у шведского флота, который отошел к Карлскроне [11].

Шведский галерный флот оказывал значительное содействие своей армии в Финляндии, и нужно было принудить его к бою. 3 июня гребной флот под командованием Нассау-

Зигена в составе 75 судов вышел из Кронштадта к Фридрихсгамскому заливу, где были главные силы шведского гребного флота под командованием адмирала Эренсверда. Получив подкрепление, Нассау-Зиген стал готовиться к нападению на шведов [11].

Шведы находились на Роченсальмском рейде, отлично защищенной позиции, куда был проход с юга между островами Муссола и Кутиала, шириною 400 сажень, а с севера более узкий, называемый Королевскими воротами. Оба прохода были защищены батареями. Кроме того Королевские ворота были преграждены затопленными судами.



Морское сражение при Ревеле 2 мая 1790 г. (картина И.К. Айвазовского, 1846 г.)

Эскадра Эренсверда состояла из 62 боевых судов и 24 транспортных. Замысел Нассау-Зигена заключался в следующем. Отряд Балле из 11 больших и 9 мелких судов должен был пройти южным проходом и отвлечь на себя главные силы шведов, тогда как главные силы русских прорываются через Королевские ворота и атакуют с тыла.

13 августа отряд Балле начал движение на рейд через южный проход. Шведы сосредоточили против него превосходящие силы. Несмотря на это Балле упорно держался, надеясь на поддержку Нассау-Зигена. Последний начал свое движение только через два часа после начала боя, и тут обнаружилось, что Королевские ворота заграждены затопленными судами. Оказалось впоследствии, что затопленные суда были связаны между собой канатами, концы которых закрепили на берегу. Когда канаты перерубили, течение растащило затопленные суда. Однако прежде чем это произошло, измученный шестичасовым боем отряд Балле вынужден был отступить, причем шведы взяли два наиболее поврежденных корабля этого отряда. Когда же суда отряда графа Латта прорвались через Королевские ворота, сражение сразу изменило свой ход. Шведы сами вынуждены были отступить, но сделать это быстро из-за повреждения судов и потерь в командах не удалось. Сначала были отбиты два русских судна, затем взяты гребной фрегат "Аф Тролле", 5 больших гребных судов, из которых два адмиральских и 4 мелких судна. Три шведские канонерки были затоплены. Шведы потеряли 1100 человек пленными, потери русских составили 1 галера и 1 лодка, потери в людях около 1000 человек убитыми и ранеными. Кроме того шведами во избежание захвата были сожжены все транспортные суда.

Густав III, несмотря на крушение своих планов, продолжал войну с Россией, надеясь на благоприятные обстоятельства. К кампании 1790 года шведский флот пополнился новыми судами. Линейный флот насчитывал 25 кораблей, 15 фрегатов и 20 малых судов. Галерный флот, пополненный новыми судами, достиг 350 единиц. Густав III использовал при этом субсидии, полученные от Англии и Пруссии [11].

Русский Балтийский флот состоял из 29 кораблей, 13 фрегатов и 50 меньших судов; галерный – имел около 200 судов различных типов.



Морское сражение при Выборге 29 июня 1790 г. (картина И.К. Айвазовского, 1846 г.)

Густав III рассчитывал в мае ввести свой флот в Финский залив и поочередно разбить русский флот, разделенный на Ревельскую и Кронштадтскую эскадру с тем, чтобы впоследствии со шхерного флота высадить десант на Петербург.

1 мая шведы показали себя в виду Ревеля. Ревельская эскадра под командованием Чичагова имела 11 кораблей, 6 фрегатов и бомбардирских судов. Чичагов решил принять бой, стоя на якоре, расположив суда таким образом, чтобы выгоднее использовать артиллерию. Линии русских судов упирались флангами в прибрежные отмели и примыкали к гавани так, чтобы предотвратить всякую возможность обхода. Такое расположение объяснялось большим превосходством шведов в силах – у них было 27 кораблей и вес залпа доходил до 800 пудов, тогда как у русских – 400 пудов.

Шведы избрали наиболее неэффективный способ действия. Их корабли, проходя последовательно линию русских судов, затем отворачивали. Из-за волнения и крена стрельба шведов была неточной, а их потери весьма значительны. Пострадал и генерал-адмиральный корабль "Густав III". На корабле "Принц Карл", оказавшемся ближе других к русской линии, особенно пострадал рангоут и, не имея возможности выйти из боя, корабль сдался. Его участь чуть было не разделил корабль "София Магдалина". В результате герцог Зюдерманландский был вынужден подходившим к месту боя судам дать приказ возвращаться обратно.

В итоге шведы потеряли один корабль взятый в плен, один выкинутым на мель, который был ими самими сожжен, около 670 человек убитыми, ранеными и пленными. Все бывшие в бою корабли сильно пострадали. Русские корабли серьезно не пострадали, потери составили 8 убитыми и 27 ранеными. Несмотря на неудачу в нападении на Ревельскую эскадру, шведы продолжали господствовать на море, препятствуя соединению Ревельской и

Кронштадтской эскадр. Опасались нападения шведов на Кронштадт, там собрали силы из 19 кораблей, 8 фрегатов и 15 малых судов. Общее начальство над ними поручалось адмиралу Крузу. Началось снаряжение эскадры в поход. 11 мая эскадра Круза была приведена в полную боевую готовность, а на следующий день получили указ о выходе эскадры в море [11].

Шведы обладали большим преимуществом над эскадрой Круза – имели 22 корабля и 8 больших фрегатов, против 17 русских кораблей. Вес залпа шведов составлял 1100 пудов, а русской эскадры – 660. Кроме того, личный состав шведского флота был уже обстрелян, тогда как суда Круза спешно укомплектованы рекрутами и ластовыми командами, а часть командиров только что вызвана из отставок и запаса.

22 мая флоты обнаружили друг друга у Стирсуддена – сражение началось утром на следующий день. Бой был жаркий, но потерь в кораблях, ни с одной, ни с другой стороны не было. На русских судах 23 пушки разорвались или треснули (это наблюдалось и в сражении при Эланде). Русские потеряли 94 человека убитыми и 246 ранеными, шведы – 84 убитыми и 283 ранеными. Место сражения осталось за русскими. Деятельную помощь кораблям оказывал отряд русских гребных фрегатов (8 штук) под командой Дениссона.

23 мая шведы трижды были отбиты. 24 мая они произвели новое нападение и опять безуспешно. В начале боя 24 мая шведам сильным огнем удалось расстроить линию авангарда русских. В интервал бросились ближайшие 2 корабля и 4 фрегата шведов с целью поставить авангардные корабли русских в два огня. В ответ на это Круз послал на помощь авангарду отряд фрегатов Дениссона и шведы ретировались.

Круз заметил, что шведы делали в этом бою один боевой выстрел примерно на три холостых, и решил этим воспользоваться, чтобы атаковать противника, но шведы поспешили удалиться. Эскадра Круза гналась за шведами всю ночь, пока в 7 утра не произошло соединение Кронштадтской и Ревельской эскадр. Шведы поспешили удалиться к Выборгу, пользуясь тем, что Чичагов даже не попытался преградить им дорогу [11].

Положение шведов в Выборгском заливе оказалось очень тяжелым, они были отрезаны с суши русской армией, со стороны Транзунда все проходы им закрывала гребная флотилия адмирала Козлянинова в числе 52 судов, со стороны же моря все выходы охранялись сильными отрядами корабельного флота под начальством Чичагова [11].

Весь месяц оставались шведы запертыми и не предпринимали никаких попыток к прорыву из-за отсутствия нужного ветра. 22 июня подул свежий восточный ветер, и шведы устремились на прорыв через северный фарватер, где находились наиболее слабые отряды Повалишина и Ханькова.

Чичагов долгое время вел себя бездеятельно, и только когда половина шведских судов уже проскочила, послал свои корабли за уходящим противником. Во время прорыва, у шведов село на мель и взято в плен три корабля и два фрегата. Кроме того от собственного брандера взорвались шведские корабль и фрегат. Шведский флот устремился в Свеаборг, чтобы укрыться. При преследовании был взят один 74-пушечный контр-адмиральский корабль "София Магдалина" и почти у самого Свеаборга – "Ретвизан".

Вместе с корабельным флотом шведов пытался прорваться и шхерный в составе 200 судов с 14 тыс. войск. Русские корабли заставили многие из этих судов спустить флаги, но Чичагов отозвал их, и только благодаря неподчинению капитана Кроуна на "Венусе" и ряда других командиров были взяты 21 гребное судно и 6 транспортов.

Таким образом, полностью разгромить шведский флот и на этот раз не удалось, но и расчеты шведов на успех были похоронены – продолжать борьбу их корабельный флот уже не мог. Шведская же гребная флотилия, упущенная Чичаговым, добралась до Роченсальма и заняла там позицию [11].

Перед командующим русским гребным флотом Нассау-Зигеном была поставлена задача уничтожить шведскую гребную флотилию и обеспечить тем самым сухопутной армии путь к крепости Свеаборг.

Русские имели 31 крупное шхерное судно и 170 меньших. У шведов – 12 крупных и 275 средних и малых. Флотом шведов командовал сам король. Он снова закрыл проход Королевские ворота затопленными судами, а флот расположил между островами Кункуари и Варисари. В центре были поставлены наиболее крупные суда с бортовым расположением артиллерии, а в интервалах между ними – галеры и канонерские лодки с носовым огнем. На флангах возле островков стояли бомбардирские суда. Острова были усилены батареями.

Линии шведских судов тянулись по обеим сторонам от центра, доходя до укрепленных островов Муссола и Лехна. Нассау-Зиген не считал нужным провести разведку противника и установить его силы.

Для сражения было выбрано 28 июня – день восшествия на престол императрицы. Вся ночь прошла в построении судов в линии. Гребцы устали за ночь, а поскольку утро выдалось с волнением, когда начался бой, русские суда с трудом удерживали свой порядок, то и дело сталкивались друг с другом. К трем часам ветер стал еще крепче, гребцы русских выбились из сил, тогда как шведы были свежими. Усилив огонь, шведы послали свои канонерские лодки в обход нашего правого фланга. Когда обход был замечен, на нашей флотилии началась паника, и, несмотря на приказы атаковать обходивших шведов, наши суда стали ретироваться. Ветер усилился настолько, что срывал русские суда с якорей и бросал на камни. Здесь суда расстреливались шведами и бросались командами [11].

К 9 часам вечера русские потеряли 26 судов, в том числе 9 крупных. Усилившийся шторм и темнота довершили разгром. Только в это время принц Нассау-Зиген отдал приказ об отступлении. Шведы шли следом и добивали пострадавшие суда. В 11 часов вечера бой прекратился, но еще до трех ночи гибли русские суда, не успевшие выйти из-за островов. Наши потери были огромны – 52 судна, 7370 человек, в том числе 270 офицеров. Оставшиеся суда под прикрытием ночи отступили к Фридрихсгамну.

Вскоре Нассау-Зиген заменили адмиралом Козляниновым, и после присылки подкреплений численность флотилии довели до 180 единиц. Был разработан специальный план совместного с корабельным флотом нападения на шведскую флотилию, но из-за несогласий между командующими реализовать его не удалось. Императрица, видя что шансы на успех невелики, склонилась к миру, который и заключили 3 августа 1790 года в Ререлэ. Оба государства остались при своих прежних границах, не получив от войны ничего, кроме расходов.

### **Выводы**

Действия русского линейного флота в сражениях со шведами неизменно заканчивались победой. Шведы учли свою существенную ошибку в Северной войне – слабость шхерного флота, и значительно его усилили в последующих кампаниях. Русский шхерный флот одержал победу над шведским при Роченсальме в 1789 году, но в следующем году понес большие потери. Второе Роченсальмское сражение положило конец планам активных действий против финских и шведских берегов, и поскольку с обеих сторон налицо было истощение (особенно со шведской), это сражение положило конец войне. Тем не менее, Швеции пришлось навечно смириться с утратой господства над берегами Балтийского моря. В результате в русско-шведскую войну 1808–1809 гг. основным противником на Балтийском море для русских делается английский линейный флот, а шведский из-за слабости ведет себя крайне пассивно.

### **Примечания:**

1. Биховский И.А. Петровские корабли. - Л.: Судостроение, 1982. - 102 с.
2. Богатырев И.В. Верфь в Лодейком поле. // Судостроение. - 1982. - № 12. - С. 46.
3. Богатырев И.В. Корабельная Солонбала. // Судостроение. - 1983. - № 8. - С. 51 - 52.
4. Богатырев И.В. Первая верфь Санкт Петербурга. // Судостроение. - 1981. - № 4. - С. 60.
5. Веселаго Ф.Ф. Краткие сведения о русских морских сражениях за два столетия с 1656 по 1856 г. – СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1871. – 64 с.
6. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 года по 1860 год. – СПб.: Типография Морского министерства, 1872. – 799 с.
7. Каллистов Н.Д. Выход России к северным морям. Великая Северная война // История русской армии и флота. / Под ред. Н. Л. Кладо. - М.: Образование, 1912. - Вып. 7. - С. 87-131.
8. Кирхгоф Г. Влияние морской силы на историю прибалтийских государств в XVII-XVIII столетиях. - СПб., 1908. – 380 с.
9. Лебедев А.И. Флот при ближайших преемниках Петра // История русской армии и флота / Под ред. Н. Л. Кладо. - М.: Образование, 1912. - Вып. 8. - С. 5-33.
10. Некрасов С.А. Военно-морские силы на Балтике в первой четверти XVIII века. // Вопросы военной истории России. - М.: , 1969. - С. 238-350.

11. Новиков Н.В. Шведская война 1788–90 гг. // История русской армии и флота / Под ред. Н. Л. Кладо. - М.: Образование, 1912. - Вып. 8. - С. 116–149.
12. Материалы для истории русского флота: В 17-ти т. – Т. 2: Балтийский флот: 1702-1725. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1865. – 724 с.
13. Материалы для истории русского флота: В 17-ти т. – Т. 9. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1882. – 697 с.
14. Материалы для истории русского флота: В 17-ти т. – Т. 13. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1890. – 739 с.
15. Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. - СПб.: Полигон, 1994. - 364 с.

### References

1. Bihovskij I.A. Petrovskie korabely. - L.: Sudostroenie, 1982. - 102 s.
2. Bogatyrev I.V. Verf' v Lodejkom pole. // Sudostroenie. - 1982. - № 12. - S. 46.
3. Bogatyrev I.V. Korabel'naja Solonbala. // Sudostroenie. - 1983. - № 8. - S. 51 - 52.
4. Bogatyrev I.V. Pervaja verf' Sankt Peterburga. // Sudostroenie. - 1981. - № 4. - S. 60.
5. Veselago F.F. Kratkie svedenija o russkih morskikh srazhenijah za dva stoletija s 1656 po 1856 g. – SPb.: Tipografija Imperatorskoj Akademii nauk, 1871. – 64 s.
6. Veselago F.F. Spisok russkih voennyh sudov s 1668 goda po 1860 god. – SPb.: Tipografija Morskogo ministerstva, 1872. – 799 s.
7. Kallistov N.D. Vyhod Rossii k severnym morjam. Velikaja Severnaja vojna // Istorija russkoj armii i flota. / Pod red. N. L. Klado. - M.: Obrazovanie, 1912. - Vyp. 7. - S. 87-131.
8. Kirhgof G. Vlijanie morskoi sily na istoriju pribaltijskih gosudarstv v XVII-XVIII stoletijah. - SPb., 1908. – 380 s.
9. Lebedev A.I. Flot pri blizhajshih preemnikah Petra // Istorija russkoj armii i flota / Pod red. N. L. Klado. - M.: Obrazovanie, 1912. - Vyp. 8. - S. 5-33.
10. Nekrasov S.A. Voенно-morskie sily na Baltike v pervoj chetverti XVIII veka. // Voprosy voennoj istorii Rossii. - M.: , 1969. - S. 238-350.
11. Novikov N.V. Shvedskaja vojna 1788–90 gg. // Istorija russkoj armii i flota / Pod red. N. L. Klado. - M.: Obrazovanie, 1912. - Vyp. 8. - S. 116–149.
12. Materialy dlja istorii russkogo flota: V 17-ti t. – Т. 2: Baltijskij flot: 1702-1725. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1865. – 724 с.
13. Materialy dlja istorii russkogo flota: V 17-ti t. – Т. 9. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1882. – 697 с.
14. Materialy dlja istorii russkogo flota: V 17-ti t. – Т. 13. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1890. – 739 с.
15. Shershov A.P. Istorija voennogo korablestroenija s drevnejshih времен i do nashih dnei. - SPb.: Poligon, 1994. - 364 s.

УДК 94(47).05

### Русско-шведское морское соперничество XVIII в.

Сергей Александрович Колотов

Независимый исследователь, Калуга, Российская Федерация

**Аннотация.** В работе анализируется военно-технический аспект русско-шведское противостояние периода XVIII в. Дается краткая хронология боевых действий и влияние характеристик кораблей на результаты кампаний.

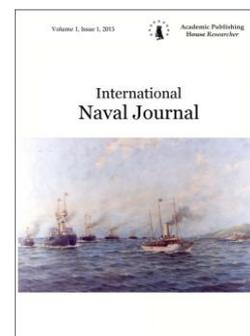
**Ключевые слова:** Россия; Швеция; Северная война; господство на море.

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 3, № 1, pp. 23-44, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.3.23  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 93(460).086

### **The Actions of Auxiliary Cruisers and Armed Vessels on Spanish-American War of 1898**

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation  
Dr. (Technical)  
E-mail: nico02@mail.ru

#### **Abstract**

There was consider the action in the Spanish-American War of 1898 Spanish and American armed vessels and auxiliary cruisers. In total, during the war both sides mobilized several dozen similar vessels, made a significant contribution to the development of naval warfare. Both sides were not ready to mobilize such a large fleet, overcoming numerous difficulties with arms, completing and organization of activities of their vessels.

**Keywords:** Spain; USA; naval art; the Spanish-American War; 1898.

#### **Введение**

Американцы появились неожиданно. 8 мая примерно в три часа пополудни миноносец "Winslow" и канонерка "Machias" были замечены на подступах к Карденасу.

Город находился в западной части мелководной бухты, доступной лишь для мелких судов. Но, тем не менее, он занимал исключительно удобное положение, и если бы Сервера пришел не в Сантьяго, а в Гавану, то американцы скорее всего избрали для высадки именно этот район. Здесь не было береговых батарей, как в соседнем Матансасе, а десант мог легко ударить во фланг защитников Гаваны, крупные же корабли могли базироваться на Варадеро - небольшой поселок, в нескольких милях от Карденаса.

Миноносец направился в главный проход Чалупа, ближе к острову Диана, сзади, примерно в шести километрах от него, близ острова Педро находилась канонерка, готовая поддержать его огнем в случае необходимости.

Испанские морские силы Карденаса насчитывали лишь небольшие канонерки "Alerta" и "Ligeria", да вооруженный пароход "Antonio Lopez" (1 x 57; 1 x 37-мм ор.). Но завидев американцев, небольшой отряд двинулся к проливу и шедший головным "Antonio Lopez" вскоре открыл огонь из своего носового 57-мм орудия. "Winslow" сделал ответный залп и поспешил отойти под защиту канонерки. Бой продолжался около 45 минут, в ходе которого сильнее всего пострадал ... маяк на острове Диана. Перестрелка велась на большой дистанции и поэтому была неточная, так что корабли почти не пострадали: пара снарядов попала в корму "Ligeri'i", не причинив в прочем ей вреда. В "Antonio Lopez" снаряды не попали, но под конец боя у него лопнул штурмтрос.

Эта небольшая стычка, на фоне в общем-то спокойной войны в этом районе, казалась настоящим сражением, которые обе стороны тут-же объявили своей победой.

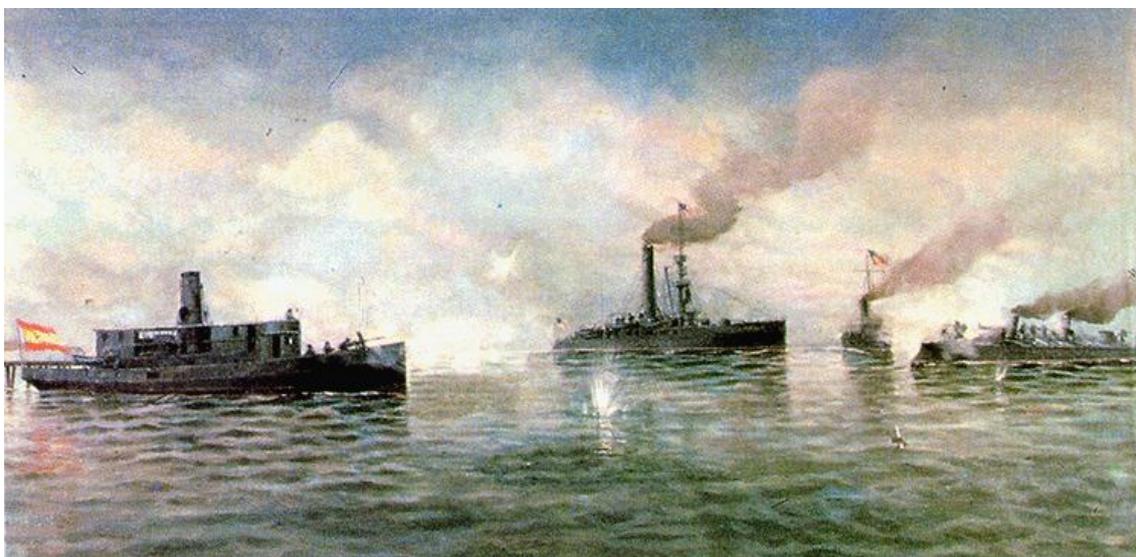
Но американцы ушли недалеко. Найденные на другой день на берегу ящик от снарядов, ведро со шлюпки и прочие выброшенные морем вещи показали, что американцы незамеченные обследовали подступы к Варадеро.

11 мая после полудня, они с еще большей решительностью повторили рекогносцировку Карденаса. На сей раз в акции участвовало четыре корабля: с уже знакомыми "Winslow" и "Machias'ом" подошли вооруженный пароход "Hudson" и канонерка "Wilmington".

Проводя промер у острова Педро, "Hudson" сел на мель. Час спустя, когда его удалось снять, и три корабля подошли к проливу Чалупа, у его южного прохода уже находились испанцы. "Wilmington" открыл огонь по городу, а "Hudson" и "Winslow" по "Antonio Lopez'y" и "Ligeri'e". После небольшой перестрелки, американцы, видимо информированные инсургентами, что в проливе Чалука находятся мины, повернули налево, и через проход Каранеро вошли в бухту. "Hudson" пошел к косе Икакос, и пройдя вдоль нее повернул к городу, "Winslow" прошел мимо мыса Корохал, а "Wilmington" направился к центру бухты.

Как только американцы вошли в Каранеро, испанцы также повернули к городу. "Ligeria", из-за неисправности в машине, вынуждена была выйти из боя и, обогнув острова Купей, скрылась в бухте Хукаро. "Antonio Lopez", оставшийся один против трех неприятельских судов, отошел к пристани и спрятался за мол, чтобы в случае гибели, люди могли спастись. При этом корабль встал настолько неудачно, что по противнику могло палить лишь носовое 57-мм орудие. Командир "Antonio Lopez'a" лейтенант Доминго Монтес сам встал к орудью.

Все три американских корабля сосредоточили огонь на "Antonio Lopez'e" и гибель его казалась неизбежной. К 14-30 Монтес, сделав около 135 выстрелов практически расстрелял весь боезапас. К счастью, одним из последних снарядов он умудрился удачно папасть в котел "Winslow". Миноносец остановился, потеряв ход. Разорвавшийся снаряд четверых убил (офицера и трех матросов) и двоих ранил (офицера и матроса). Повреждение было настолько серьезным, что "Hudson" был вынужден взять его на буксир. И примерно в три часа американцы, покинув бухту, удалились.



Сражение у Карденаса (испанская картина)

За все время боя американцы выпустили несколько сотен снарядов. Из них в "Antonio Lopez", на котором сосредоточился весь этот торопливый и беспорядочный огонь, попало 12, не причинив ему особого вреда (один снаряд, попав в пароводную камеру, вызвал пожар, который удалось быстро ликвидировать, разрывом другого был ранен матрос). Снаряды попадали в основном в здания, набережную и пристань, но и там почти не причинив вреда.

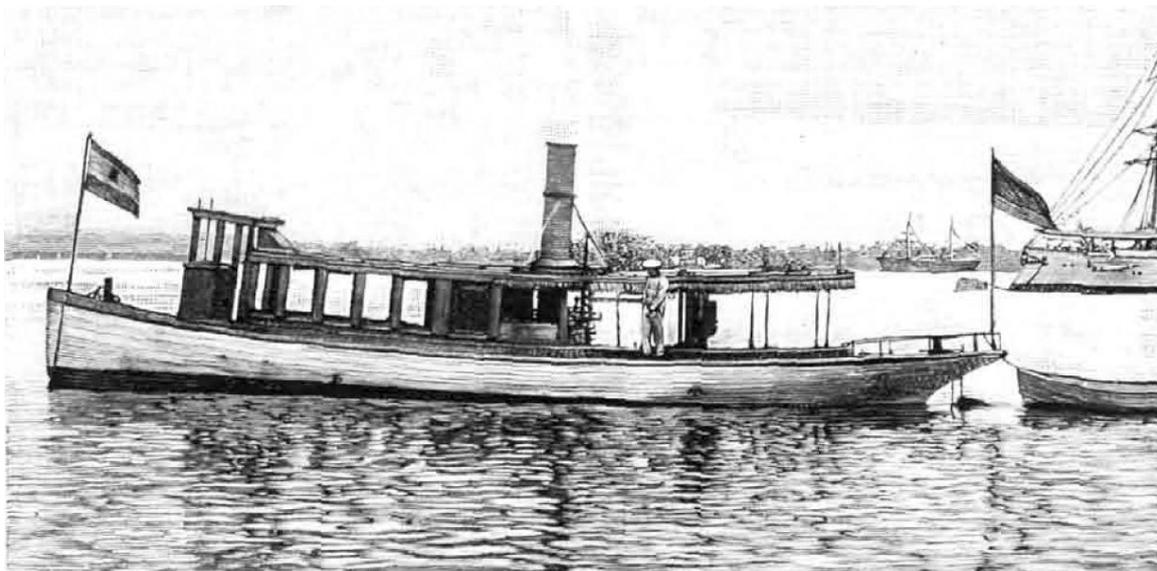
Примерно так газеты того времени наверное описывали этот небольшой боевой эпизод, а американские еще и убеждали, что "Antonio Lopez" был потоплен. Ведь как это ни покажется странным, но он, этот небольшой пароходик, вооруженный всего двумя мелкокали-

берными пушками, нанес американцам вреда больше, чем эскадры Монтехо и Серверы вместе взятые! Да и вообще, эта незначительная боевая стычка стала, наверное, самой удачной акцией испанского флота в ходе Испано-американской войны 1898 года, в которой вооруженные пароходы, яхты и лайнеры применялись довольно активно как с одной, так и с другой стороны.

Возможность вооружить в нужный момент часть пароходов оценили уже давно. Подобными судами можно было в военное время значительно увеличить возможности своего флота. Больше кораблей, которые не жалко потерять, можно было отправить в дозоры, использовать для более тесной блокады побережья и выйти с правом каперства на океанские коммуникации. Не успел забыться еще и урок "Alabam'ы", небольшого деревянного пароходика Конфедератов, который не будучи ни сильным, ни скоростным, смог за сравнительно небольшое время практически парализовать морскую торговлю Северян. В последующих конфликтах конца XIX столетия, вооруженные пароходы не раз открывали огонь по врагу, а некоторые даже приняли участие в генеральных сражениях (такие как "Сайко Мару" в сражении при Ялу). Относительная же дешевизна, с которой можно было пополнить свой флот лишним крейсером, привлекала как великие флоты, так и небольшие.

### 1. Испанские вооруженные пароходы и яхты

В 1887 году, почти сразу после инцидента с Германией по поводу Каролинских островов, испанское правительство заключило с "Campania Transatlantica Espanola" (СТЕ) соглашение, по которому последняя обязалась в случае надобности предоставить в распоряжение флота ряд своих лайнеров. Корпуса этих пароходов должны были быть или стальными или железными, способными нести тяжелую артиллерию [2, стр. 389].

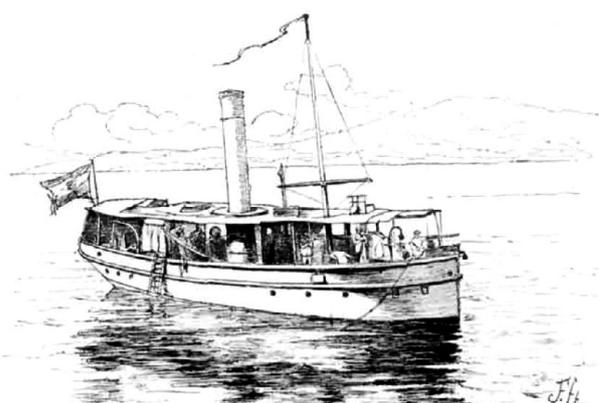
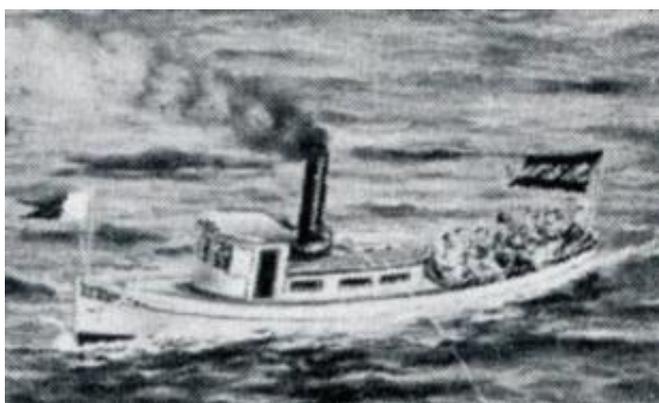


Вспомогательная канонерская лодка "Valiente"

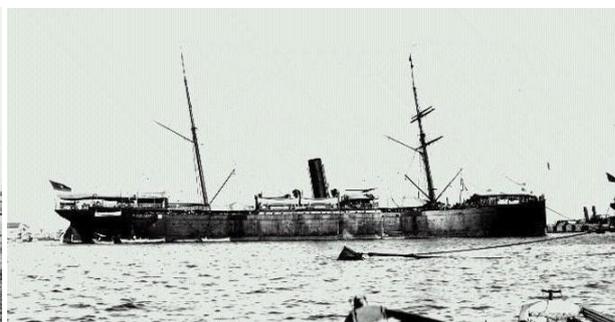
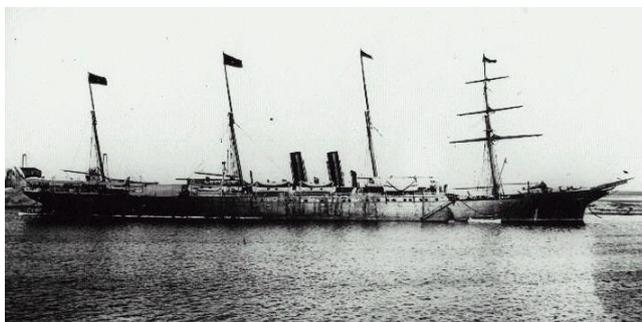
А вскоре и представился случай вспомнить об этом соглашении. В 1895 году на Кубе началось восстание, и в начавшихся боевых действиях флоту довелось сыграть огромную роль. Восстание в значительной степени поддерживалось извне, в первую очередь из Америки. Из САСШ инсургентам доставлялись оружие, припасы, деньги и добровольцы (на территории САСШ находилось несколько лагерей по обучению людей, сочувствовавших повстанцам). В основном тактика доставки подобных грузов заключалась в следующем: выбиралось какое-нибудь укромное место на побережье Кубы и небольшие лодки из САСШ, обычно ночью, выгружали там свои грузы, которые сразу же подбирались инсургентами. Лодки тут же возвращались обратно. При таком контрабандном способе доставки, испанцам постоянно требовалось большое количество кораблей для тесной блокады всего кубинского побережья. Это должны были бы быть небольшие мелкосидящие и легковооруженные суда,

способные перехватывать большей частью невооруженные лодки инсургентов. Ввиду того, что кораблей флота катастрофически не хватало, испанцы и решили вооружить часть своих трансатлантиков, а также приобрести за рубежом несколько пароходов и яхт.

В 1895-1896 годах были переоборудованы лишь девять яхт, купленных в основном в той же Америке: "Delgado Parejo" (1895 г. 85 т.), "Centinella" (1895 г. 25 т.), "Guardian" (1895 г. 65 т.), "Relampago", "Dardo" (1895 г. 30 т.), "Esperanza" (1895 г. 25 т.), "Intrepida" (1896 г. 25 т.), "Mensagera" (1896 г. 30 т.) и "Valiente". Это были небольшие, водоизмещением до 100 тонн суда, которые вооружили 1-2 скорострельными пушками калибра 37...57 мм. Все яхты использовались довольно активно в течение кубинской кампании, из-за чего почти половина из них погибла. Еще до начала войны с американцами, инсургенты пустили на дно "Relampago", а позднее американцы расправились еще с четырьмя. Канонерки, пережившие обе войны, вошли в состав Кубинского флота.



Вспомогательные канонерские лодки "Guandian" (слева) и "Maria Cristina" (справа)



Пароходы "Covadonga" (слева) и "Isla de Panay" (справа) в Суэцком канале (1898 г.)

Согласно договору с СТЕ, начались и работы по переоборудованию нескольких лайнеров. Для военных целей предполагалось использовать около 12 пароходов (Табл. 2), которые должны были вооружить легкой и средней артиллерией (вплоть до 140-мм калибра). Однако война на Кубе приобрела не шуточные размеры, и большинство из вспомогательных крейсеров больше применялись по своему первому назначению: перевозили войска на восставший остров, доставляя обратно в метрополию беженцев и раненых. Именно для военных перевозок в дополнение к лайнерам СТЕ в Англии в 1896 году зафрахтовали пароходы "Colon" и "Covadonga". Работы же по вооружению, по-видимому, велись лишь на двух пароходах: "Alfonso XII" и "Reina Maria Cristina" [2, стр. 350]. Эти крейсера должны были быть укомплектованы офицерами и матросами из состава военного флота (от прежней команды СТЕ оставались лишь офицер, капеллан, врач, фельдшер, боцман и машинная команда) [2, стр. 391].

Сразу после начала войны, 29 апреля 1898 года появился королевский декрет на имя морского министра, в котором Его Величество Король и Королева-регентша указывали, что "в виду военного времени, переживаемого нацией, они указывают, чтобы быстрходные су-

да, принадлежащие трансатлантической компании, несли службу как вспомогательные суда военного флота, и с целью придания им характера военных судов на них назначаются командиры и офицеры из личного состава флота, так же как и взвод морской пехоты на основании следующего положения:

1. На обязанности военного командира лежит командование кораблем и производство каких бы то ни было военных операций.

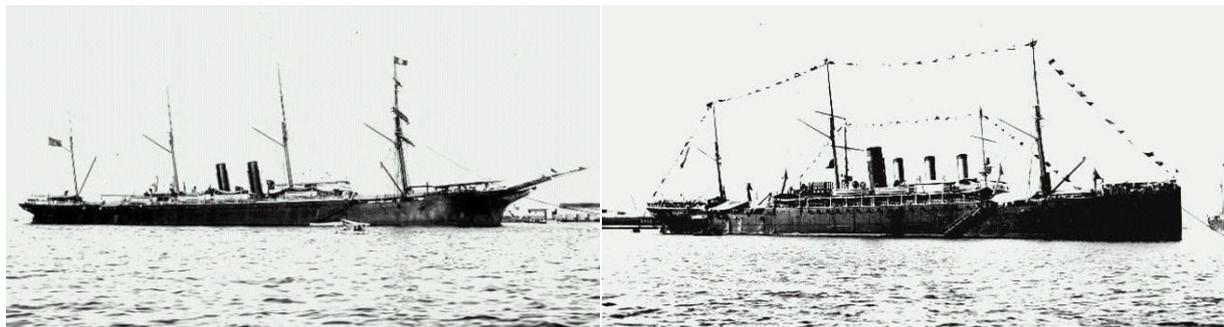
2. Командир обязан указать курс и скорость корабля.

3. Внутренняя служба корабля и работы на нем лежат на обязанности капитана и команд парохота, согласно правилам, установленных или которые будут установлены трансатлантической компанией.

4. Надзор и управление за военным отрядом, назначаемым на корабль, возлагается на военного начальника. Служба и порядок занятий устанавливается военным начальником, во избежание каких бы то ни было недоразумений, по соглашению с командиром судна.

5. Капитан (коммерческий), штурманы, механики и прочий состав экипажа будут пользоваться правами, предоставленными лицам, состоящим на государственной службе по морскому ведомству, и в случае взятия приза будут иметь часть, определяемую соответствующим уставом".

Приведенная выписка наглядно показывает тот беспорядок, который должен был установиться на вспомогательных кораблях. Командир не может распоряжаться материальной частью, капитан не распоряжается плаванием, а начальник команды вообще ни от кого не зависит, ему лишь рекомендуется "приходить в соглашение с военным командиром". Хотя каких-нибудь инцидентов за время войны не наблюдалось, то это вероятно лишь из-за ее скоротечности. Но наверняка на каждом корабле было скрытое соперничество этого триумвирата, так как он был обязан охранять подчас совершенно противоречащие друг другу интересы морского командования, сухопутного командования и частных интересов компании.



Пароход "Colon" (слева) и "Buenos Aires" (справа) в Суэцком канале (1898 г.)

Начало войны 1898 года застало испанские пароходы раскиданными по всей северной Атлантике. 4 мая из Гаваны и Пуэрто Рико возвратились пароходы СТЕ "Regina Maria Cristina" и "Colon", прорвавшие 20 апреля американскую блокаду и доставившие в Испанию много больных и раненых [5, стр. 13]. А 7 мая в Лас Пальмас (Канарские о-ва) пришли вышедшие 30 апреля из Сан Винсенте пароходы "Ciudad de Cadiz" и "San Francisco" [5, стр. 15].

По первоначальному плану уже вооруженные пароходы "Buenos Aires", "Antonio Lopez" и "Alfonso XII" сформировали третий дивизион Резервной эскадры. На него возлагались крейсерские задачи по уничтожению коммерческих судов Соединенных Штатов у восточного побережья Америки [13, р. 111].

Пароходы "Giralda" и "Ciudad de Cadiz" предполагалось включить в состав эскадры Серверы, но от Островов Зеленого Мыса они были возвращены в Испанию [4, стр. 184]. К началу июня многие пароходы сосредоточились в Кадисе, где они официально вошли в состав эскадры контр-адмирала Камара. Кроме того, в нее вошла пара купленных в Германии и наспех вооруженных лайнеров "Rapido" и "Patriota" (еще один лайнер, "Meteoro", вошел в строй лишь 8 июня и в эскадру Камара его не ввели, работы на четвертом - "Spree" до конца войны завершить не удалось, и испанское имя он получить не успел [12, р. 88]).

Организационно все суда распределились по следующим отрядам:

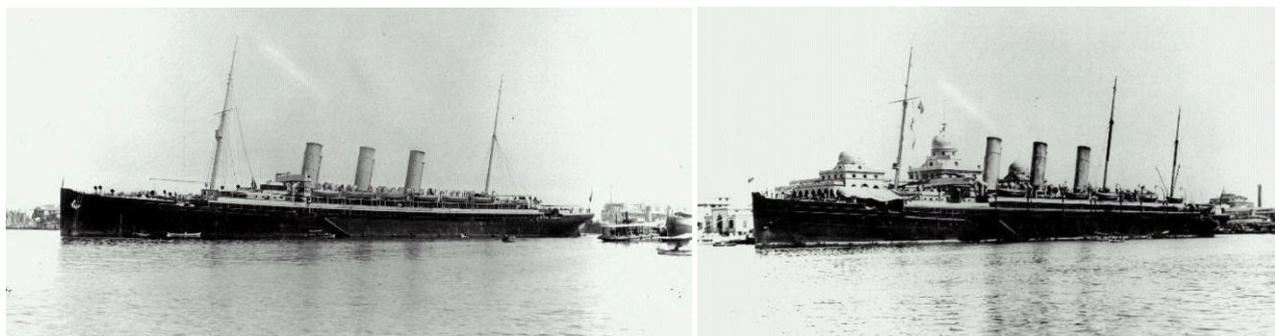
- группа А: "Rapido" и "Patriota" (вместе с "Pelayo" и "Carlos'ом V");
- группа В состояла из эсминцев;
- группа С: "Buenos Aires" и "Isla de Panay" (оба использовались как транспорты, приняв по батальону солдат);
- группа D: "Colon" и "Covadonga" (на которых разместился эскадрон кавалерии), к группе D также предавались угольщики "San Augustin" и "San Francisco";
- группа E: "Alfonso XII", "Antonio Lopez", "Giralda" и "Joaquin del Pielago".

Группа E, официально вошедшая в эскадру Камара, фактически служила для других целей. "Alfonso XII" и "Antonio Lopez" использовались как корабли снабжения, а авизо "Del Pielago" почти всю войну несло патрульную службу в Гибралтарском проливе.

Всего, личный состав эскадры насчитывал 11000 человек, в том числе войска, около 5000, размещенные на транспортах. Кроме того, было загружено почти 20 тыс. тонн угля.

В связи с разгромом эскадры Монтехо, Резервная эскадра адмирала Камара была послана на Филиппины. Последний пароход из группы E, "Giralda", в составе отряда вышедший из Кадиса, уже в походе был снова возвращен в Испанию.

26 июня отряд прибыл в Порт Саид, но англичане, ссылаясь на нейтралитет, отказали в бункеровке угля. Камара попробовал загрузиться в море, но безуспешно. 1 июля к эскадре подошли из Кадиса еще два трансатлантических лайнера, превращенных в угольщики: "San Ignasio de Loyola" и "Isla de Luzon". Почти сразу же "Colon" и "Covadonga" вошли в Суэцкий канал и достигли Суэца. Остальные корабли прошли канал лишь 6 июля, но к этому времени военная обстановка резко изменилась.



Вспомогательные крейсера "Patriota" (слева) и "Rapido" (справа) в Порт-Саиде (1898 г.)

После разгрома 3 июля у Сантьяго де Куба адмирала Серверы, эскадра Камара осталась последней морской силой Испании, а из-за ее ухода, метрополия оказалась практически беззащитна с моря. Еще в июне американские газеты стали усиленно муссировать слухи вокруг снаряжаемой для налета на Испанское побережье "Восточной эскадры" коммандора Ватсона (2 броненосца, 4 крейсера). В конце июня эта информация дошла до Испании, поэтому 7 июля Камара получает приказ движение на Филиппины прекратить и вернуться обратно. 10 июля эскадра вновь преодолела канал и 27-го вернулась домой (война закончилась 12 августа) [13, p. 111].

По-иному сложилась судьба пароходов, оказавшихся в районе боевых действий.

1 мая в Кавите эскадрой Дьюи был уничтожен прибывший в Манилу в конце апреля пароход "Isla de Mindanao". Его одно время также предполагалось вооружить, но на Филиппины он прибыл не как вспомогательный крейсер, а как транспорт с грузом оружия и боеприпасов.

28 июня у Сан Хуана был потоплен вспомогательный крейсер (а фактически тоже транспорт) "Antonio Lopez", пытавшийся прорвать блокаду [14, p. 441].

Объявив блокаду Кубы и Филиппин, американцы тем самым в значительной степени подрывали всю испанскую торговлю, которая зиждлась главным образом на монополии испанцев в их колониях. Уже в самом начале войны испанская торговля попала в тяжелое положение. Вот письмо одного из капитанов коммерческого флота, написанное в начале мая: "В этот момент тут [в Барселоне] стоит взаперти целый паровой флот пяти трансатлантических компаний... число парусных судов все прибывает... блокада Кубы, Пуэрто Рико и

Манилы продолжается, и морская торговля наша находится в застое. Несколько фирм обанкротились вследствие полного прекращения торгового движения... убытки наши неисчислимы... Потеря рынков на Кубе, Пуэрто Рико и Филиппинах и как следствие смерть нашего торгового флота..." [6, стр. 34].

Чтобы хоть как-то выправить положение, правительство принимает решение часть быстходных пароходов из вспомогательных крейсеров переделать в "прорыватели блокады". Эта участь постигла "Buenos Aires", "Antonio Lopez", "Alfonso XII" и еще несколько пароходов.

Всего за время войны блокаду удалось прорвать лишь 25 судам, 12 из которых были парусные [7, стр. 167], а действия бывших крейсеров не отличались особым успехом.

4 мая на Пуэрто Рико, обойдя американские дозоры, прибыл с грузом боеприпасов пароход "Alfonso XII", а ровно через два месяца, утром 4 июля этот пароход был замечен у Гаваны вооруженной яхтой "Hawk". Отходя на запад, преследуемый американцами, утром следующего дня, при попытке войти в порт Мариель, "Alfonso XII" налетел на мель и был оставлен командой [4, стр. 149]. Позднее, в тот же день, его обстреляли и разрушили канонерка "Castine" и яхта "Hawk" [12, p. 88].

12 июля у мыса Кабо Франсес (юго-запад Кубы) вооруженной яхтой "Eagle" был замечен вспомогательный крейсер "San Domingo" (2 x 120-мм ор.). Отходя, крейсер неожиданно налетел на мель и экипаж был вынужден его оставить. В тот же день моряки с "Eagle" обложили пароход горючим материалом и сожгли [12, p. 88].

Так, в общем-то неудачно сложилась судьба испанских вспомогательных крейсеров. Недостаток в полноценных боевых единицах удалось компенсировать лишь частично за счет переоборудования пароходов, приобретенных за границей, которые так и не сумели решить ни одной задачи для которой они предназначались.

## **2. Американские вооруженные пароходы и яхты**

В САСШ впервые задумались о возможности вооружения пароходов в 1893 году, когда началась гражданская война в Бразилии. Правительство этой латиноамериканской страны оказалось в щекотливой ситуации: весь флот восстал против армии, а чтобы его уничтожить нужен был только флот. Из-за чего, не без помощи САСШ, Бразилия приобрела в Америке восемь неплохих пароходов (Табл. 1), превращенных во вспомогательные крейсера. Подобное пополнение проявило себя далеко не с лучшей стороны. В наспех набранных командах находилось немало людей, которые легко вербовались противником и при каждом удобном случае пытались навредить: поломки на крейсерах, особенно в машинах, следовали одна за другой.

Лишь очень немногие из экипажа могли обращаться с оружием, а хотя на нескольких крейсерах стояли минные аппараты, на них не было ни одного человека, способного из них стрелять [1, стр. 45].

Только после проведения изрядной "чистки" личного состава, и доукомплектации надежными людьми, пароходы наконец приобрели хоть какую-то боевую ценность. Эти недочеты и промахи конечно же были известны в САСШ, но как показал опыт войны с Испанией, всерьез их никто не воспринял, и на деле можно было увидеть повторение все тех же недостатков. Но кое-какие выводы были все-таки сделаны.

В 1895 году, уже для своего флота, правительство САСШ разместило заказы на артиллерию для ряда пароходов, которые в случае военных действий предполагалось быстро вооружить (Табл. 3).

Возможность мобилизации части яхт планами не предусматривалось, о чем с началом войны Соединенным Штатам пришлось пожалеть.

Сразу же после начала войны, уже в апреле, в соответствии с разработанными планами, правительство приступило к закупке ряда пароходов и превращению их во вспомогательные крейсера. Подготовка, проведенная в предвоенное время, дала себя знать и уже в апреле – первых числах мая 10 первых пароходов поступили в распоряжение флота.

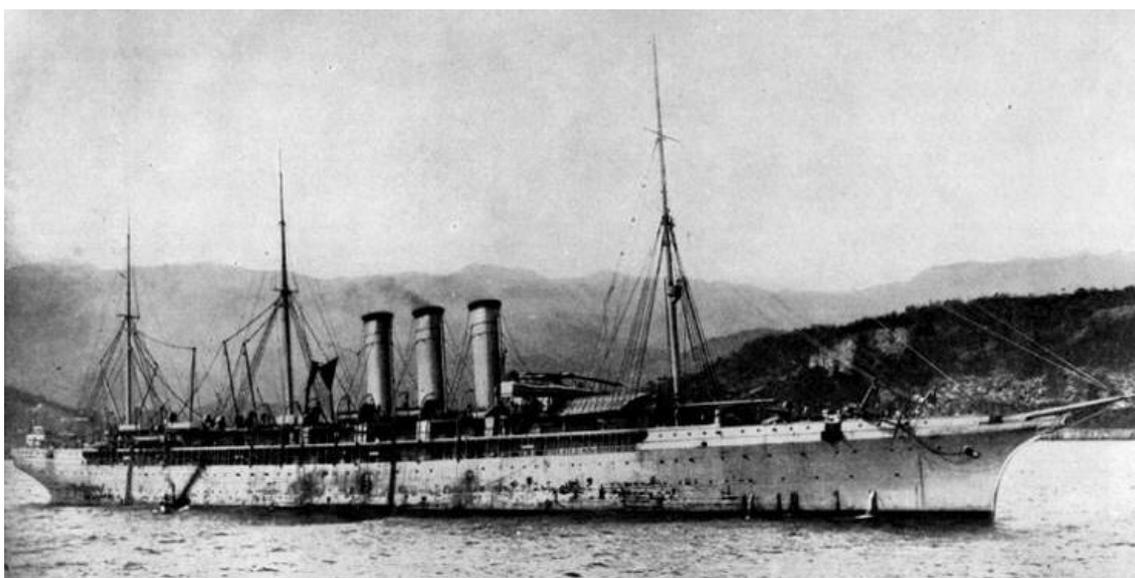
### *Действия быстходных вспомогательных крейсеров*

С началом войны, американский флот попал в специфическую ситуацию: он превосходил испанцев по всем параметрам кроме одного - номинальная скорость эскадры Серверы была такая, что догнать ее могли лишь немногие корабли американцев. К счастью в ком-

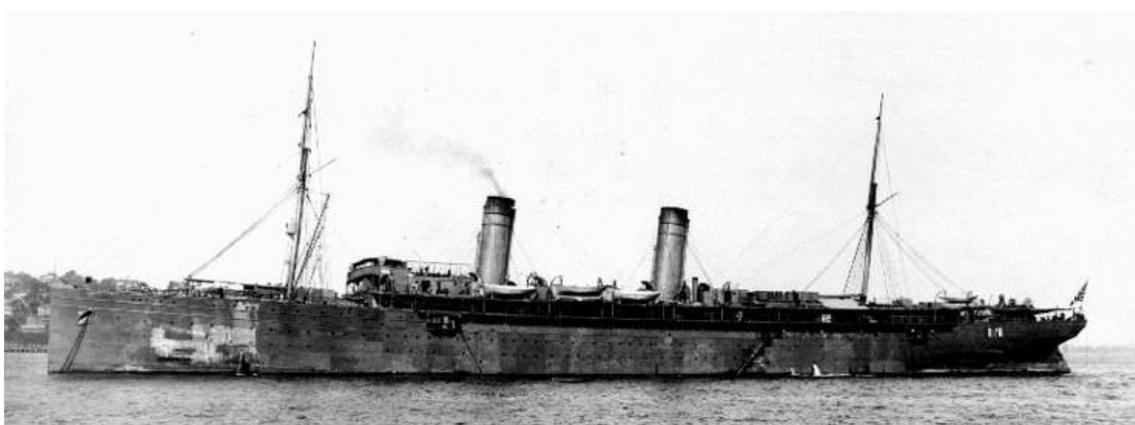
мерческом флоте находилось четыре быстроходных парохода, которые с началом войны почти сразу же были приобретены для нужд флота.

Уже в апреле новоиспеченные крейсера покинули Нью-Йорк, где проходило их переоборудование, и отбыли к районам патрулирования, определенным в Морском Департаменте.

"Harvard", покинувший Нью-Йорк 30 апреля, был направлен на Мартинику для поиска эскадры Серверы. С этой же целью "St Louis" днем раньше отправился к Гваделупе [14, р. 440-441]. Пароходы должны были крейсировать по меридиану в 80 милях восточней островов, раз в день встречаясь посередине и сносясь между собой. В случае обнаружения противника, один из крейсеров должен был полным ходом направиться к ближайшему телеграфу и поставить в известность Вашингтон и адмирала, находившегося в это время у Пуэрто Рико [6, стр. 59].



Вспомогательный крейсер "Yale"



Вспомогательный крейсер "St. Paul" (лето 1898 г.)

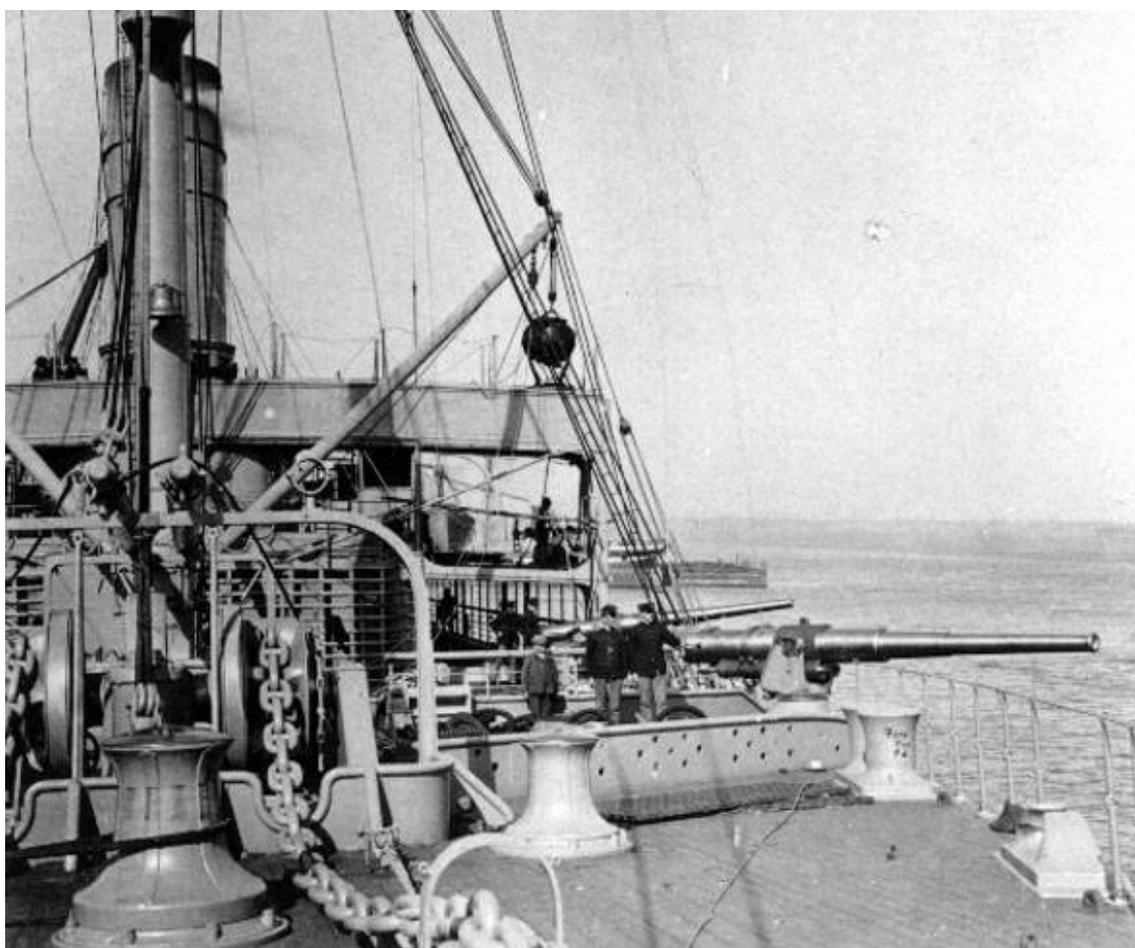
12 мая эскадра Серверы была замечена в четырех милях от Диамонт Рок (отдельно лежащий остров к югу от Мартиники). Но днем раньше, 11 мая крейсер "Harvard", из-за неполадок в машине, вынужден был зайти в Сен Пьер. Полагая, что в порту всегда находится какие-нибудь американские пароходы, Сервера для демонстрации в ночь на 12-е отправил к Сен Пьеру эсминец "Terror". "Шутка" оказалась как нельзя более кстати. Полагая, что и вся эскадра находится поблизости, "Harvard", по ошибке капитана, оказался на несколько дней добровольно заблокированным в порту [14, р. 440]. Мало того, 15 мая (когда Сервера был

уже далеко в море), с Мартиники пришло телеграфное сообщение, что в виду острова находятся испанские крейсера "Cardinal Cisneros", "Principe de Asturias" и "Cataluna", на самом деле, еще недостроенные, мирно стоявшие у своих заводов [5, стр. 21].

До сих пор остается непонятным из-за чего командир крейсера "Harvard" не попытался пойти на прорыв, и оторвавшись от испанского эсминца проследовать за Серверой для выяснения его намерений. Американский военно-морской историк А.Т. Мехен объяснил это слабостью вооружения крейсера и превосходством эсминца в скорости, хотя несколько недель спустя, когда "Terror" ушел к Пуэрто Рико, он был вынужден 22 июня у Сан Хуана вступить в бой с находившимся там в дозоре почти однотипным с "Harvard'ом" крейсером "St Paul". Итог стычки известен: получив серьезные повреждения, испанский эсминец до конца войны остался в Сан Хуане [10, р. 167].

Но, так или иначе, а с задачей крейсера не справились и пройдя Мартинику, Сервера снова скрылся.

Морской Департамент узнал о появлении испанцев у Мартиники лишь 13 мая (с 36 часовым опозданием) и как следствие совершил очередную рокировку своими быстроходными разведчиками [6, стр. 67].



Верхняя палуба вспомогательного крейсера "St. Paul"

"Yale", находившийся с 1 по 13 мая у Пуэрто Рико, посылают к острову Св. Фомы [14, р. 441], где он должен был пополнить запас угля и ждать дальнейших распоряжений. Аналогичный приказ отдали и "Harvard'у".

Крейсер "St Paul", находившийся до 14 мая на Гемптонском рейде при Летучем отряде Шлея, отправили в Ки Уэст. Параллельно по телеграфу был дан приказ, чтобы там приготовились к его бункеровке. Спустя всего четыре дня, 18 мая, крейсер не только преодолел

1000-мильное расстояние, отделяющее Гемптонский рейд от Ки Уэста, но и уже принял полный запас угля, ждя дальнейших распоряжений [6, стр. 79].

15 мая Семпсон получает депешу, которая однако не содержала точных сведений о положении противника, но он решил дать приказ "Harvard'y" и "Yale" выйти в море. Первый должен был идти к проливу Мона (на случай если Сервера попытается прорваться к Пуэрто Рико), а второй присоединиться к "St Paul'ю" [6, стр. 77].

Но вскоре планы опять поменялись: Серверу видели у Кюрасао и американцы решили послать в залив Венесуэлла "St Paul" и "Harvard" в сопровождении быстроходного крейсера "Minneapolis". В случае обнаружения Серверы, один из крейсеров должен был немедленно через ближайшую телеграфную станцию связаться с Вашингтоном, а два других последовать за испанцами до тех пор, пока не станут явными их намерения.

Но приказ так и остался невыполненным: "Minneapolis" вынужден был зайти на остров Св. Фомы для бункеровки угля, "Harvard" получил приказ с опозданием, а отправка "St Paul'a" была отложена из-за того, что 18-го в 16 часов в Ки Уэст возвратился адмирал Семпсон. В тот же вечер "St Paul" по его приказу отправили в дозор у мыса Гаити. Позднее к нему присоединился "Yale", а "Harvard" направили к Пуэрто Рико [6, стр. 79].

Но особое задание ждало крейсер "St Louis".

Еще находясь в дозоре у острова Гваделупа, в кают-кампании крейсера как-то зашел спор о возможности перерезки испанских телеграфных кабелей, проложенных по дну моря. И тогда выяснилось, что старший офицер крейсера Сигрев до войны занимался их прокладкой. Ему удалось убедить офицеров в реальности подобного предприятия. Тогда командир корабля, капитан Гудрич телеграфировал из Гваделупы Морскому Департаменту и начальнику эскадры с просьбой разрешить "St Louis'y" предпринять такую акцию. Ему дали "добро" и уже 13 мая крейсер ушел на соединение с эскадрой к острову Св. Фомы. В тот же день, с помощью самодельного трала, он предпринял удачную попытку по перерезке кабеля Сан Хуан – остров Св. Фомы. Правда при этом пришлось идти совсем рядом с берегом, на расстоянии всего 8 миль от Сан Хуана [8].

Надо сказать, что адмирал Семпсон сам уже давно размышлял над возможностью подобной акции, и даже как-то раз заявил, что любой уважающий себя флот должен иметь в своем составе специализированное судно для перерезки кабелей. Им же по всей вероятности был отдан приказ по проведению операции по уничтожению телеграфного сообщения Сьенфуэгоса.

11 мая, примерно в 7 утра, к Сьенфуэгосу подошли крейсер "Marblehead", канонерка "Neshville" и шхуна "Windom". Ими сначала была сделана попытка отыскать кабель на дне, но после нескольких неудач, с кораблей на берег выбросили десант для захвата телеграфной станции. Подошедшие вскоре испанские регулярные части без особого труда сбросили высадившихся в воду. Тогда корабли немного отошли и начали обстрел берега, стараясь попасть в станцию и близлежащий маяк. Ими было выпущено около 800 снарядов, до основания разрушивших как станцию, так и маяк. Но телеграфный аппарат почти не пострадал, и вскоре линия снова начала действовать [4, стр. 167].

Эта неудача окончательно убедила Семпсона в необходимости отрядить для перерезки кабелей специальное судно, а после удачной акции 13 мая, он придал для помощи "St Louis'y" вооруженный пароход "Wompatuck", малая осадка которого могла помочь ближе подойти к берегу, а значит с большей вероятностью подсесть кабель.

16 мая обеими кораблями была сделана попытка перерезать кабель Сантьяго - Сьенфуэгос. В этот день, в 9 часов вечера "Wompatuck" подошел к Форту Морро и начал тральные работы. По-видимому, привлеченные шумом, испанцы выслали сторожевую лодку и пароходу пришлось удалиться. Лишь после 14-й попытки, около 5 утра, подойдя почти на 10 кабельтовых к берегу, "St Louis'y" удалось наконец подсесть кабель. При этом, кораблям в течение примерно 40 минут пришлось находиться под обстрелом испанцев. К счастью шестидюймовое орудие на батарее Сокапа к тому времени еще только устанавливалось (было готово лишь на следующий день), и корабли не получили никаких повреждений [8]. Кусок этого кабеля 24 мая был доставлен в Ки Уэст "Wompatuck'ом" [5, стр. 25].

На следующий день, 19 мая пароходы занялись поиском кабеля Гуантанамо – Гаити, но были отогнаны испанской канонеркой, которой помогала небольшая пушка на берегу. Задание удалось выполнить лишь 20-го [8].

Несмотря на удачные акции, экипажи кораблей ждало крупное разочарование. Дело в том, что 19 мая в Сантьяго пришел Сервера. Позднее капитан Гудрич вспоминал, что он был поражен сознанием того, что еще немного и крейсер встретился бы с испанцами. Ведь весь день 19 мая "St Louis" находился в каких-то 50 милях от противника, которого искали по всему Карибскому морю. Заметь он тогда Серверу и быстро донеси об этом, много неприятностей удалось бы избежать [6, стр. 92].

22 мая была сделана еще одна попытка перерезки телеграфного кабеля, на сей раз у Понсе (Пуэрто-Рико), но дно здесь оказалось настолько неровным, что кабель найти так и не удалось. После этой неудачи интерес к подобным акциям пропал и "St Louis" присоединился к эскадре [8].

Несмотря на значительные силы, находившиеся в дозорах, американцы имели о передвижениях испанцев весьма смутное представление. Серверу ожидали у Нью-Йорка, у Пуэрто-Рико, у Гаваны и, фактически, разведчики Семпсона прозевали испанцев [3, стр. 49].

О прибытии Серверы в Сантьяго американцы узнали лишь через несколько дней из ... восторженных откликов испанских газет. И почти сразу же Семпсон направляет все четыре крейсера в сопровождении "Minneapolis'a" под Сантьяго [6, стр. 93].

В двадцатых числах мая к Сантьяго подошли "St Paul" и "Yale", на следующий день к ним присоединился "Harvard" и лишь 26-го вечером подошел "St Louis". К этому времени "Harvard" с депешами отослал к Сьенфуэгосу и присоединился к отряду рано утром 27-го [6, стр. 93]. А уже 25 мая крейсер "St Paul" захватил идущий в Сантьяго английский угольщик "Restormel" с 2400 тоннами угля. Этот пароход был отправлен из Пуэрто-Рико к Кюрасао, но прибыл туда лишь два дня спустя после ухода Серверы, и был вынужден идти вдогонку за эскадрой.

Сантьяго с самого начала не был готов к приему эскадры и потому потеря угольщика была для испанцев очень болезненна, ведь в городе находилось всего 2300 тонн кардифского угля [6, стр. 94]. Кстати, этим же фактом можно частично объяснить и недоверие к известию, что Сервера находится в Сантьяго. Находившийся в дозоре перед Сьенфуэгосом коммандор Шлей, вообще данное сообщение первое время считал дезинформацией. Даже 29 мая, когда "St Paul" окончательно установил, что испанцы в Сантьяго [14, р. 440], Шлей по-прежнему полагал, что Сервера приняв уголь пойдет к Сьенфуэгосу. Крейсеру "Yale" даже было дано задание в случае выхода испанцев срочно поставить в известие Летучую эскадру. И лишь 1 июня, когда к городу подошла эскадра Семпсона стало ясно, что Сервера останется в Сантьяго [6, стр. 95].

Крейсера оставались там до начала июня, когда необходимость в быстроходных разведчиках наконец отпала. 7 июня "Harvard" пришел в Ньюпорт Ньюс, доставляя депеши и возвратился на Кубу лишь в конце месяца, уже с войсками. "St Louis" 7 июня принял участие в набеге на Гуантанамо, а позднее, 22 июня, в высадке десанта у Дайкири. "Yale" тоже использовался при захвате Гуантанамо, а вскоре он отправился с войсками на Пуэрто-Рико. "St Paul" также ушел к Пуэрто-Рико, но 26 июня от Сан Хуана был направлен на Тихий океан. Прибыв в Ганолулу 6 августа, он впоследствии принял участие в захвате Гавайских островов [14, р. 441].

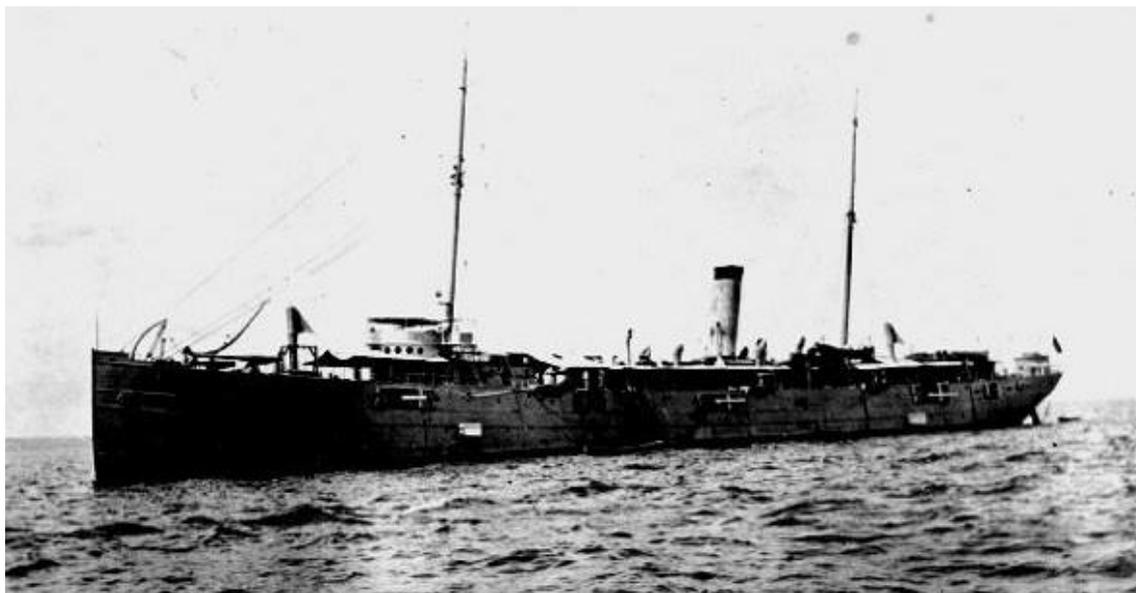
3 июля, когда Сервера пошел на прорыв, у Сантьяго в блокадном дозоре осталось лишь два крейсера. Помощи в бою они почти не оказали, зато участвовали в спасении испанских моряков. А после боя, на борту "St Louis'a" и "Harvard'a" разместились пленные офицеры. 5 июля, на "St. Louis'e", в Америку отбыл адмирал Сервера [4, стр. 223].

После разгрома Серверы Морской департамент принял решение об использовании быстроходных вспомогательных крейсеров до конца войны как транспорты для войск. С 10 июля новую профессию получил "Harvard", с 21 июля "Yale", и примерно в это же время "St Louis" [14, р. 440-441].

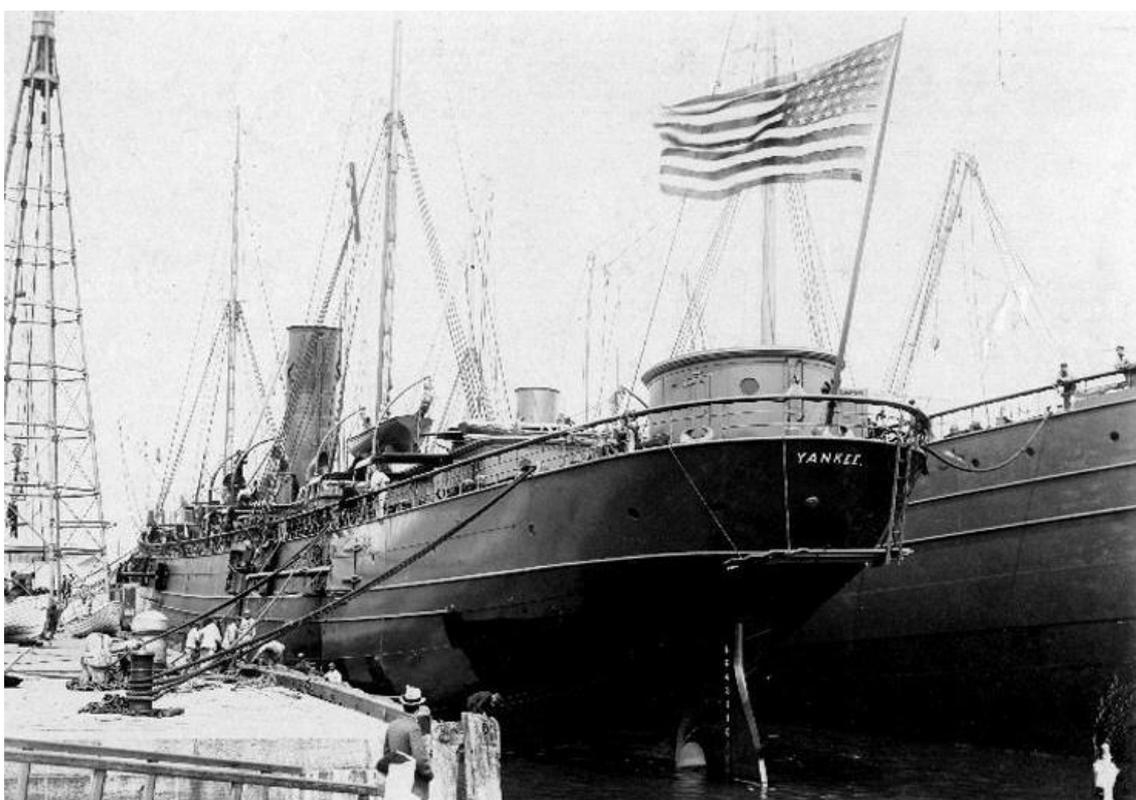
#### *Применение других вспомогательных крейсеров*

Активное использование быстроходных крейсеров как бы отодвинуло в тень их тихоходных собратьев, а между тем они также внесли вклад в победу.

Поспешные работы на четырех лайнерах отодвинули на второй план все прочие работы и переоборудование еще шести крейсеров удалось завершить лишь в первой половине мая. Эти крейсера в основном использовались для блокадной и сторожевой службы.



Вспомогательный крейсер "Yosemite" (1898 г.)



Вспомогательный крейсер "Yankee" (27 апреля 1898 г.)

"Badger" в мае – июне патрулировал у восточного побережья САСШ, а с 1 июля до конца войны использовался для блокады Кубы.

"Dixie" с 19 июня участвовал в блокаде Сантьяго, а позднее в эскортировании транспортов с войсками для Кубы. 21 июня он перебрасывал войска на Пуэрто-Рико, после чего до конца войны находился в дозоре у Гуантанамо.

"Panther" в мае – апреле патрулировал у берегов Кубы. 11 июня участвовал в высадке моряков у Гуантанамо, где до конца войны нес блокадную службу.

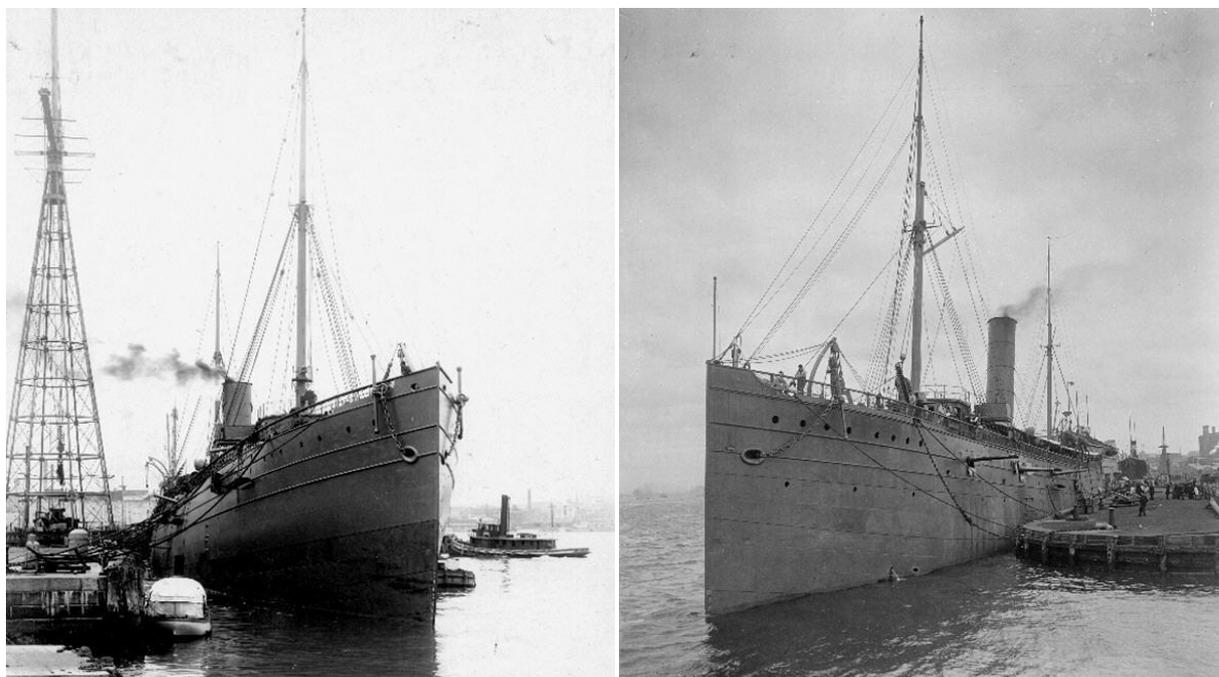
"Prairie" с 30 апреля до середины мая находилась в разведке в Западной Атлантике, для обнаружения эскадры Серверы, а в июне – июле использовалась для ближней блокады Кубы.

"Yankee" в мае для поиска Серверы находился у северо-восточного побережья САСШ, но 2 июня присоединился к блокаде Кубы: сначала у Гаваны, а затем у Сантьяго. В конце июня участвовал в бомбардировке Сьенфуэгоса, но с 21 июля снова использовался для блокады. В самом начале августа он захватил норвежский угольщик "Marie" с контрабандой.

"Yoshemite" в мае участвовал в блокаде Сан Хуана. 25 июня снова подошел к Сан Хуану, сменив на дежурстве "St Paul'я" [14, p. 440-441].

Таким образом, американские вспомогательные крейсера довольно активно использовались в военных действиях, а некоторым даже удалось принять участие в битвах. Так 28 июня у Сан Хуана вспомогательный крейсер "Yoshemite" потопил "Antonio Lopez", пытавшегося прорвать блокаду.

Но, наверное, самую большую помощь своему флоту оказали крейсера "Yankee", "Dixie" и "Yoshemite". Они вошли в состав "Восточной эскадры" коммандора Ватсона и послужили тем козырем, который в конечном итоге заставил испанцев отвести эскадру Камара и заключить мир [13, p. 111].



Вспомогательные крейсера "Prairie" (слева), "Badger" (справа), 1898 г.

Учитывая помощь, которую оказывали флоту вооруженные пароходы, в июне 1898 года американцы приспособили для военных целей и два парома "East Boston" (1892 год, 630 тонн, 9 узлов, 1 x 152, 2 x 76 и 4 x 57 мм орудия) и "Governor Russell" (1898 год, 630 тонн, 9 узлов, 1 x 152, 1 x 76 и 4 x 57 мм орудия). Еще 22 лайнера, на которых проводились работы, до конца войны в строй войти не успели (Табл. 3) [14, p. 440].

4 мая из Рио-де-Жанейро вышел броненосец "Oregon" и крейсер "Marietta", переводившиеся из Тихоокеанского флота на Атлантический. Вслед за ними отправился только что купленный в Бразилии вспомогательный крейсер "Nitheroy", имевший на вооружении динамитное орудие системы Зелинского. А 9 мая, догнав броненосец и крейсер, "Nitheroy" вошел в Бахию [5, стр. 16].

Динамитные орудия появились на флоте в начале 1890-х годов. В начале войны 1898 года полагали, что они могут быть весьма полезны при стрельбе по береговым укреплениям. Во время гражданской войны в Бразилии опробовать их действие на противнике не удалось. (Хотя 18 февраля "Nitheroy" подошел к Рио-де-Жанейро и командир отдал приказ

открыть огонь, выяснилось, что исчез наводчик, из-за чего орудие так и не смогло выстрелить; ему, по-видимому, не смогли найти достойную замену, так как динамитное орудие промолчало практически всю войну. Справедливости ради следует отметить, что в распоряжении бразильцев находилось всего ... 5 снарядов, из которых полностью динамитом был начинен лишь один [1, стр. 45].)

Собрать "Nichteroy", крейсер "Vezuvius", на котором стояли подобные орудия тоже так и не смог подавить ни одной батареи. Динамитные снаряды ложились плохо и вред, который они причиняли противнику был ничтожен [3, стр. 122]. Из-за чего интерес к "Nichteroy" и его 375-мм орудию пропал, а по прибытию в Америку его вообще вооружили "нормальной" артиллерией (5 x 127 и 4 x 102 мм ор.). Перевооружение закончилось лишь в сентябре, и крейсер участия в военных действиях не принимал [10, р. 168].

#### *Применение яхт и мелких пароходов*

В войне 1898 года Соединенные штаты находились в очень благоприятном положении относительно обеспечения своих границ, из-за удаленности берегов от Испании и слабости ее флота. Но сильно подогреваемые общественным мнением, САСШ были вынуждены провести ряд мер по укреплению своего побережья [7, стр. 14].

В случае активных действий противника у американцев было два слабых места: слишком большая береговая линия и чрезвычайно уязвимая каботажная торговля. Большой океанский торговый флот был сравнительно менее уязвим ввиду того, что почти все стратегические товары могли производиться в самих Штатах и война на морских коммуникациях была для них менее страшна, чем скажем для той же Англии или Японии. И наоборот, уничтожение каботажной торговли было чувствительным не только для судовладельцев, так как пропускная способность американских дорог не смогла бы компенсировать выросший грузооборот [6, стр. 17-18]. Исходя из создавшегося положения правительство уже в марте создало для решения задач по охране побережья и каботажной торговли морскую милицию и сторожевую флотилию. Для нужд последней было решено приобрести несколько мелких судов у частных владельцев, а также использовать для этого таможенные и буксирные пароходы. Всего за войну на эти цели было ассигновано около 4 млн. долларов, на которые закупили 41 судно. Личный состав сторожевого отряда насчитывал в своих рядах 263 офицера и 3832 матроса.

Сторожевой флот распределялся по восьми секторам обороны, штаб-квартиры которых помещались в следующих городах: Портленде, Бостоне, Нью-Йорке, Балтиморе, Форте Монро, Чарльстоне, Ки Уэсте и Галвестоне. Эти восемь секторов подразделялись на 36 почтово-телеграфных участка, протяженностью от 60 до 100 миль. Все участки посредством телефона и телеграфа соединялись между собой и с центральной станцией в Вашингтоне. Кроме того, участки были оснащены семафором, чтобы каждое сторожевое судно могло не подходя к берегу вести переговоры [7, стр. 223].

Для охраны портов было выставлено около 1500 мин [7, стр. 222], охрана заграждений и рейдовая служба также возлагалась на сторожевой флот. Например, минные заграждения у Нью-Йорка охранялись тремя линиями судов: в первой и во второй линиях, удаленных от города соответственно на 10 и 4 мили находились вспомогательные крейсера, а третья, удаленная на 2 мили, состояла в основном из яхт и буксирных пароходов. На последние ложилась обязанность досмотра всех входящих в порт судов дружественных держав и указания им проходов в минном заграждении [7, стр. 14].

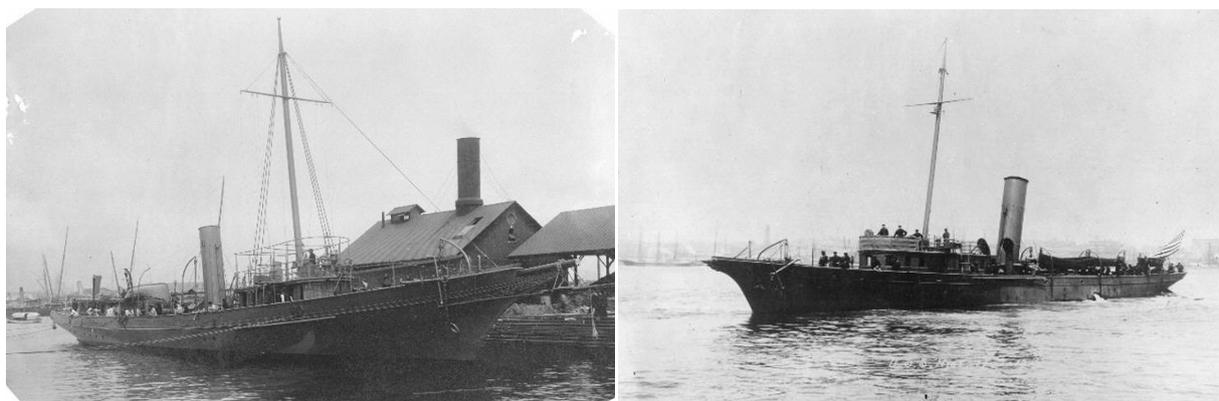
Третий род службы яхт и малых пароходов заключался в блокадной службе у берегов Кубы. Все побережье испанской колонии было разделено на районы, которые охранялись тремя линиями кораблей: в первой находились броненосцы, во второй – крейсера и в третьей – мелкосидящие вооруженные пароходы и яхты [7, стр. 167].

Несмотря на то, что до войны вооруженные яхты "шли на экспорт" (в ту же Испанию и Бразилию), переоборудывая, заводы столкнулись со множеством трудностей. Некоторые суда для военной службы совершенно не подходили. На яхтах почти не было запаса водоизмещения для размещения вооружения, боеприпасов и экипажа. Корпуса иногда не выдерживали сотрясений от выстрелов, на некоторых даже "настоятельно не рекомендовалось производить стрельбу". И, что было самым неприятным, что многие недостатки становились заметны лишь когда работы на корабле уже шли полным ходом. Всего для военных целей

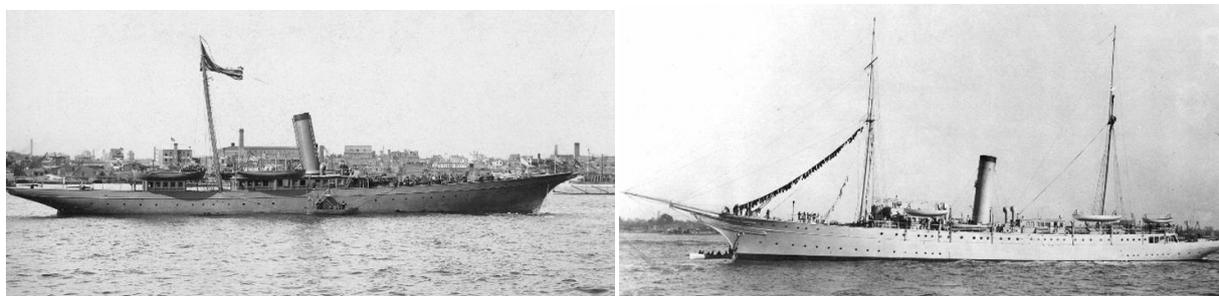
было приобретено почти три десятка самых различных яхт, от 81-тонной "Huntress" до "Mayflower" в 2690 тонн. И из них только десять могли нести вооружение, а из этих десяти только на трех можно было поставить хоть какую-нибудь примитивную броневую защиту [2, стр. 835].

Несмотря на малую пригодность к военной службе, они все-таки принесли кое-какую пользу.

Еще 29 апреля яхта "Eagle", вместе с крейсером "Marblehead" и канонеркой "Neshville" захватили у Сьенфуэгоса пароход "Argonauta". На нем были взяты в плен офицеры кавалерийского полка, во главе с полковником, спешивших в Батабано. На помощь пароходу из Сьенфуэгоса вышли четыре испанские канонерки, которые удалось отогнать дружным артиллерийским огнем [4, стр. 162-164; 5, стр. 11]. Эта же яхта, как уже сообщалось, 12 июля, после преследования, заставила выбраться на мель вспомогательный крейсер "San Domingo".



Вооруженные яхты "Hornet" (слева) и "Hist" (справа), 1898 г.



Вооруженные яхты "Gloucester" (слева) и "Mayflower" (справа), 1898 г.

В неудачном для испанцев бою у Сантьяго де Куба на стороне американцев участвовали яхты "Vixen" и "Gloucester" [10, p. 168]. Огонь последней оказался роковым для двух испанских эсминцев: "Furor" затонул, а его систершип "Pluton" поспешил выбраться на мель.

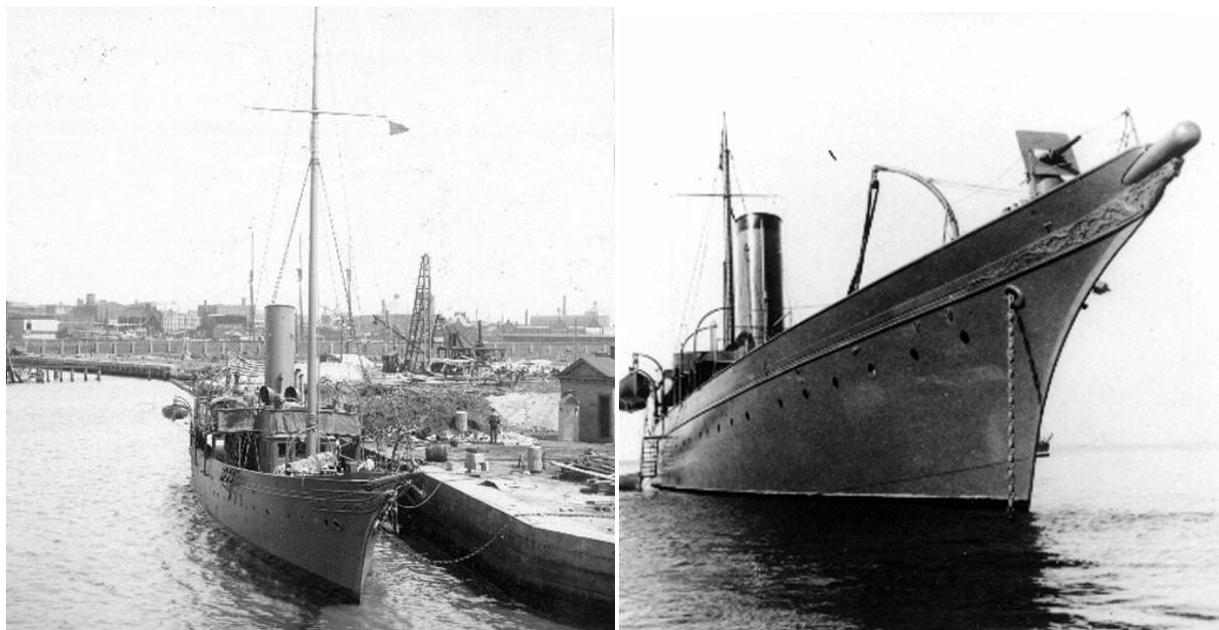
18 июля яхты "Hornet", "Hist", "Scorpion" и вооруженные буксиры "Osceola" и "Wampatuck", в составе эскадры из девяти вымпелов, участвовали в операциях по уничтожению базировавшегося на Мансанильо испанского отряда (в него входили 4 канонерки и вооруженные яхты "Delgado Parejo", "Centinella" и "Guardian") [11].

21 июля в бухте Уне при содействии яхт "Wasp" и "Leyden" был уничтожен стоявший на якоре и лишенный хода крейсер "Jorge Juan" [9, p. 27].

Но чаще, до решительных действий не доходило: выпустив пару снарядов или испанцы, или американцы спешили выйти из боя. Вот пара характерных эпизодов, которые в изобилии были на войне.

19 июля, около 7 часов утра, яхта "Mayflower" подошла на расстояние 6400 метров к одной из гаванских батарей. По ней незамедлительно открыли огонь. После трех залпов, яхта повернулась и вышла из сферы огня [4, стр. 146].

14 мая яхты "Mayflower" и "Wasp", вместе с двумя канонерками и вооруженными буксирами "Osceola" и "Tecumseh" открыли огонь по вышедшим из Гаваны около 6 часов вечера крейсеру "Conte del Venadito" и трем канонеркам. Не ответив ни единым выстрелом, те через два часа вернулись обратно. Опасаясь попасть под огонь береговых батарей, американцы их не преследовали [5, стр. 20].



Вооруженные яхты "Hawk" (слева) и "Gloucester" (справа), 1898 г.

В отличие от бразильских, на американских кораблях примеров умышленного вредительства не наблюдалось, но частенько по квалификации северные американцы были ничуть не лучше своих южноамериканских коллег. В войне далеко не лучшим образом зарекомендовал себя как офицерский, так и рядовой состав.

Больше всего отличилась яхта "Eagle". Утром 8 июня из Тампы предполагалось отправить на Кубу экспедиционный корпус генерала Шафтера. Но по личному распоряжению Президента выход отложили из-за того, что находившийся в дозоре "Eagle" обнаружил в шести часах хода к югу от Тампы в проливе Николас... неприятельский броненосный крейсер в сопровождении трех судов. Эскадра Серверы в это время была плотно заблокирована в Сантьяго, а других "броненосных крейсеров" у испанцев на Кубе не имелось. В итоге транспорты отправились лишь 14-го [3, стр. 54].

Еще один любопытный эпизод произошел в июле – августе. 26 июля из порта Нуэвита, окруженного с суши инсургентами, в Гавану, имея на своем борту около 400 раненых и больных, под флагом Красного Креста отбыли пароходы "San Fernando", "Safo" и буксир "Humberto Rodriguez" [4, стр. 149]. Примерно в два часа того же дня они были захвачены находившимся в дежурстве вспомогательным крейсером "Badger" [14, р. 440].

Простое чувство человеколюбия казалось должно было бы подсказать командиру "Badger'a" два возможных пути: захватив суда, раненых и больных или отправить в свои госпитали, или передать администрации Гаваны. Вместо этого транспорты отконвоировались сперва в Карденас, затем к блокирующей Гавану эскадре, где находился коммандор. Но даже после этого, по его приказу, транспорты сначала отправляются к берегам Флориды, где простояв три дня, снова возвратились в Гавану. В итоге лишь 4 августа (на девятый (!) день) в 3-30 дня больных, совершенно измученных, сдали испанским властям [4, стр. 150].

Но не только квалификация офицеров была низка, выучка и боевая подготовка личного состава, наспех набранного на вспомогательные крейсера, также оставляла желать лучше-

го. Даже по признанию испанцев, стрельба со вспомогательных крейсеров "была чрезвычайно тороплива и беспорядочна". Так, например, 27 апреля при обстреле Матансаса из 70 снарядов, выпущенных по береговой батарее, в цель попало лишь 2, не причинив ей почти никакого вреда [4, стр. 152]. Но даже и те снаряды, которые попадали, как правило не взрывались. Исследуя большое количество неразорвавшихся снарядов пришли к выводу, что ударник, слабо ударяя по капсулю, не воспламенял его: удара снаряда было недостаточно для воспламенения заряда. Это происходило если:

а) снаряд находился на излете, то есть стреляли по целям более удаленным, чем рекомендовалось стрелять при использовании данного типа снарядов, или

б) американцы стреляли без разбора дорогими бронебойными снарядами как по фортам, так и по легким постройкам (деревянными зданиям, земляным укреплениям и т.д.) [4, стр. 153].

Часть неразорвавшихся снарядов (особенно 37 и 57 мм) находили на берегу вообще без запальной трубки, которую, по-видимому, просто "забывали" прикручивать в суматохе боя. Данные факты хорошо говорят за себя.

Для вооружения парусов и яхт, как правило, поставляли не качественную артиллерию и боеприпасы, которую забраковывали для регулярного флота. Например, часть запальных трубок, из-за грубейшего нарушения технологии, попросту откручивалось в полете [4, стр. 165].

### **Выводы**

Таким образом, опыт ведения боевых действий вооруженными парусами и яхтами в испано-американскую войну подсказывал:

1. Необходимо постоянно и методически обучать как личный, так и командный состав ведению боевых действий в случае войны;

2. Уже в мирное время следует разработать план возможной мобилизации парусов и яхт в случае военных действий, и надлежащим образом следить за их состоянием, там где того требуется поощряя владельцев субсидиями [2, стр. 835];

3. Своевременно позаботиться о вооружении возможных вспомогательных крейсеров;

4. В грядущей войне потребуются большое количество мобилизованных судов для решения множества вспомогательных задач (большое для того времени количество кораблей, находившихся в дозорах для обнаружения эскадры Серверы, на деле оказалось недостаточным);

5. Строительство безбронных крейсеров можно прекратить, так как вспомогательные крейсера с успехом справляются с их задачами (вывод лейтенанта Кладо сделан на основе анализа различных теорий, появившихся в то время [2, стр. 945-946]).

**Таблица 1:** Пароходы, приобретенные в САСШ и превращенные во вспомогательные крейсера во время гражданской войны в Бразилии

Название	Год спуска	Водоизмещение, т	Мощность машин, л/с	Скорость, уз.	Вооружение (QF - скорострелки ТА - минные аппараты)
Nictheroy (б. El Cid)	1892	7080	3700	19	1x375 дин.; 1x120 QF; 2x100 ; 10x37 QF; 4ТА
Rio de Janeiro	1892	5000	3700	19	2x140 QF; 8x57 QF; 4ТА
Advance	1883	2600	1350	12	легкая и скорострельная артиллерия
Allianca	1886	3000	2250	13	
Finance	1883	2600	1350	12	
Seguranca	1890	4000	2600	14	
Vigilanca	1890	4150	2500	14	
Andorada (б. America)	1890	2000	3000	18	

Таблица составлена по [1, стр. 45] и ВКАМ-97.

**Таблица 2:** Испанские вооруженные трансатлантические пароходы

Название	Год	Водоизмещение, т	Длина × ширина, м	Мощность машин, л/с	Скорость, уз.	Экспедиции	Примечание
Alfonso XII	1888	5063	122.8 × 14.4	5700	15	7/55/1510	ПВ +
Alfonso XIII	1888	4381	124.4 × 14.3	5700	16	6/80/1180	П +
Antonio Lopez	1881	3460	?	?	14	8/30/780	В +
Buenos Aires	1887	5195	122.0 × 14.7	5000	14	6/80/1720	ПВП
Cataluna	1883	3488	114.5 × 12.9	5260	14	5/80/1170	П
Ciudad de Cadiz	1878	3084	110.0 × 12.0	453	13.5	9/55/680	ПВ
Colon	1884	5044	?	?	13.5	4/75/1980	ВР
Covadonga	1884	5161	?	?	13.5	1/45/1950	ВР
Isla de Mindanao	1881	4195	115.0 × 13.0	554	13.5	-	П+
Isla de Panay	1882	3636	110.0 × 13.0	582	13.5	1/15/1220	ПВП
Isla de Luzon	1882	4252	117.0 × 13.0	570	13	1/60/1590	ПВП
Leon XIII	1888	5186	114.9 × 14.6	5200	15	8/60/1590	ПВ
Montevideo	1889	5096	122.5 × 14.6	5000	14.5	9/65/1520	П
P.de Satruestequi	1890	4713	115.0 × 14.6	5720	15	5/45/1040	П
San Francisco	?	?	?	?	?	7/25/1130	ВР
Santo Domingo	1877	2205	?	?	13.5	9/40/770	В +
Reina M.Cristina	1888	4381	124.5 × 14.6	5700	16	8/55/1010	ПВ

В графе "Экспедиции" даются: количество экспедиций на Кубу, в которых данный пароход принял участие (с 8.03.95 по 1.01.97) /среднее количество перевезенных при этом офицеров / нижних чинов. В графе "Примечания": П - пароходы, которые предполагалось обратить во вспомогательные крейсера в 1895 г. [2, стр. 390]; В - пароходы, на которых в различных стадиях велись работы по вооружению [4, стр. 97-98], [13, р. 111]. По сведениям [9, р. 88] вооружались также пароходы "Leon XII" и "Magallanes"; Р - пароходы, которые разоружили, для выполнения других задач [13, р. 111]; + - пароходы, погибшие в ходе войны [2, стр. 392].

**Таблица 3:** Американские пароходы, которые в 1895 году предполагалось обратить во вспомогательные крейсера

Название	Год	Вод., т	Ск., уз	Заказанное вооружение				Примечание
				152	127 QF	102 QF	MG	
St Louis	1894	16000	22	8	-	-	4	а
St Paul	1895	16000	22	8	-	-	4	а
Paris	1888	10500	21	12	-	-	6	а
New York	1889	10500	21	12	-	-	6	а
Newport	.	2735	16	-	-	8	8	б
Columbia	1880	2700	13	-	6	-	6	в
City of Para	.	3532	12	-	-	8	8	б
Lampasas	1883	2950	13	-	6	-	6	в
Caracas	1889	2600	14.5	-	-	8	6	б
Philadelphia	1885	2500	14	-	-	8	8	б
Venezuela	1889	2800	14.5	-	-	8	8	а
Advance	1883	2600	12	-	6	-	6	б
Allianca	1886	3000	13	-	6	-	6	б
Orizaba	1890	3497	14	-	-	8	6-8	б
Jumuri	1890	4800	16	-	-	8	6-8	а
City of Washington	1877	2683	15	-	-	8	6-8	б
Saratoga	1878	2820	14.5	-	-	8	6-8	б
Seneca	1884	2729	14	-	-	8	6-8	б
Jucatan	1890	2525	14	-	-	8	6-8	б
Segurancia	1890	4050	14	-	6	4	3	б
Vigilancia	1890	4100	14	-	6	4	3	б
Cincho	.	.	.	-	6	-	6	б
<b>ДЛЯ ДЕЙСТВИЙ В ТИХОМ ОКЕАНЕ</b>								
City of Sidney	1875	3000	12	6	-	-	2	б
City of Peking	1874	5100	14	-	6	-	-	б
City of Rio de Janeiro	1878	3550	12	-	-	8	-	б
Peru	1892	3500	14	-	9	-	-	б
Colon	.	2686	12.5	-	6	-	8	б
San Jose	.	2081	13	-	-	6	6	б
San Blas	.	2075	13	-	-	6	6	б
San Juan	.	2075	13	-	-	6	6	б
Acapulco	.	2572	11	-	-	8	6	б
City of Panama	.	.	.	-	-	-	-	б

В графе "Примечание": а) пароход был переделан в ходе войны; б) переоборудование до конца войны закончить не успели; в) сведений нет. Данные таблицы составлены на основе ВКАМ за 1895, 1897 и 1899 гг.

**Таблица 4:** Американские и испанские вспомогательные крейсера, принявшие участие в боевых действиях

Названия	Даты		Вод, т	Размерения, м	Мощн , л/с	Скор , уз	Уг., т	Вооружение	Эк., чел.		
	во флоте	спуск								покупка	компл.
Badger	Yumuri	1890	19.04.98	25.04.98	4784	100.4 x 12.8 x 5.6	3200	16	836	6 x 127/40; 6 x 47	235
Buffalo	Nichero	1893	11.07.98	22.09.98	6000	123.7 x 14.7 x 6.7	3600	14.5	1000	2 x 127/40; 4 x 102/40; 6 x 57	297
Dixie	El Rio	1892	15.04.98	19.04.98	6114	119.3 x 14.7 x 6.0	3800	16	1371	10 x 152/30; 6 x 57	181
Harvard	New York	1888	04.98	26.04.98	13000	178.3 x 19.2 x 7.0	20600	21.8	2656	8 x 127/40; 8 x 57	407
Panther	Venezuela	1889	12.04.98	22.04.98	3380	98.8 x 12.3 x 5.5	3200	13	475	6 x 127/40; 2 x 102/40; 6 x 47	198
Prairie	El Sol	1890	6.04.98	8.04.98	6872	123.3 x 14.7 x 6.7	3800	14.5	1000	10 x 152/30; 6 x 57	285
St Louis	St Louis	1894	04.98	24.04.98	16000	168.8 x 19.2 x 7.6	20000	22	2677	4 x 127/40; 8 x 57	377
St Paul	St Paul	1895	04.98	20.04.98	16000	168.8 x 19.2 x 7.6	20000	22	2677	6 x 127/40; 6 x 57; 6 x 47	381
Yale	Paris	1889	04.98	2.05.98	13000	178.3 x 19.2 x 7.0	20600	21.8	2650	8 x 127/40; 4 x 57; 4 x 47	407
Yankee	El Norte	1892	04.98	14.05.98	6000	123.7 x 14.7 x 6.7	3800	14.5	1000	10 x 127/40; 6 x 57	282
Yosemite	El Sud	1892	04.98	13.04.98	6179	119.3 x 14.7 x 6.1	3800	16	1371	10 x 127/40; 6 x 57	285
Meteoro	Havel	1890	98	8.06.98	8900	141.1 x 15.8 x 6.7	12700	18.5		4x120; 6x66; 4x47; 4x42	250
Patriota	Normania	1890	8.04.98	20.04.98	10500	152.1 x 17.6 x 6.8	16000	19		4x150; 2x120; 2x90; 4x57;	300
Rapido	Columbia	1889	8.04.98	20.04.98	10000	143.2 x 17.0 x 10.8	12500	19		2x42; 2x37	250
?	Spree	1890	98	--	8900	141.1 x 15.8 x 6.7	12700	18.5		2x150; 4x120; 2x88; 6x57; 2x42 ?	250

По поводу вооружения испанских вспомогательных крейсеров существует несколько мнений. Donald W. Mitchel ("History of the Modern American Navy") пишет, что все корабли получили одинаковое вооружение 3 x 160; 4 x 120; 2 x 80 мм орудия. Однако, анализ фотографий того времени, проведенный в [13] показал, что эти данные завышены. в таблице приведены сведения А. Р. Родригес-Гонсалеса. Для сравнения, при строительстве этих лайнеров немцы предполагали вооружить их 8 x 150; 4 x 120; 2 x 88; 2 x 57 мм орудиями и 14 пулеметами [2], но это вооружение тоже кажется завышенным. "Columbia" и "Havel" (б. "Spree") в 1904 году вошли в состав Русского флота под названиями "Терек" и "Урал", после перевооружения они несли по 2 x 120; 4 x 75 и 8 x 57-47 мм орудия. Все орудия "Patriota" и "Rapido", за исключением мелкокалиберных были старые (длина ствола от 20 до 35 калибров) и не скорострельные. "Meteoro" повезло больше, на ней установили новейшие орудия фирмы Шкода, закупленные в Австрии.

**Таблица 5:** Наиболее активно использовавшиеся вооруженные яхты и буксиры

Название	Год	Мобилизация	Водоизмещение, т.	Размерение, м.	Скорость, уз.	Мощность, л.с.	Уголь, т.	Вооружение	Экипаж, чел.
Dorothea	1897	1.06.98	594	55.5x7.1x3.5	15	1558	90	4 x 57; 2 x 47; 4 x 37	69
Eagle	1890	5.04.98	434	47.3x7.3x3.5	15.5	850	85	4 x 57	64
Gloucester	1891	23.04.98	786	73.3x8.2x3.6	17	2000	120	4 x 57; 4 x 47	94
Hawk	.	.	545	.	18	.	60	?	.
Hist	1895	12.04.98	472	53.0x7.0x3.0	14.5	500	65	1 x 47; 1 x 37; 1MG	55
Hornet	1890	24.03.98	425	54.8x7.3x3.3	15	800	584	3 x 57; 2 x 37; 4MG	171
Mayflower	1896	.	2690	83.2x10.9x5.2	16.8	4700	150	2x127/40; 12 x 57	.
Osceola	1896	11.04.98	571	38.2x8.0x4.2	14	.	20	2 x 57; 1 x 47; 1MG	111
Scorpion	1896	11.04.98	850	64.8x8.5x3.3	18	2800	0	6 x 57; 2MG	82
Vixen	1896	11.04.98	806	61.0x8.5x3.8	16	1250	190	4 x 57; 4 x 37	55
Wasp	1898	.	630	54.8x7.0x3.6	16.5	1800	108	4 x 57	.
Wompatuck	1896	.	462	35.8x7.7x3.6	13	650	130	1 x 47; 1MG	.

**Примечания:**

1. Вильсон Х.У. Броненосцы в бою. Очерк военно-морских действий / Пер. с англ. - СПб.: Типография Морского министерства при Главном Адмиралтействе, 1897. - Т. 2. - 386 с.
2. Военные флоты и морская справочная книжка на 1899 год / Под ред. Е.И.В. Вел. Кн. Александра Михайловича. - СПб.: Типография Э.Гоппе, 1899. - 1154 с.
3. Ермолов Н.С. Испано-американская война. Отчет командированного по Высочайшему повелению к американским войскам... - СПб.: Экономическая типо-литография, 1899. - 176 с.
4. Жилинский Я.Г. Испано-американская война. Отчет командированного по Высочайшему повелению к испанским войскам... - СПб.: Экономическая типо-литография, 1899. - 260 с.
5. Испано-американская война. Дневник войны. // Морской сборник. - 1898.
6. Мехен А.Т. Испано-американская война: стратегический разбор действий на море: пер. с англ. - СПб.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1899. - 107 с.
7. Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции. - СПб.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1900. - 225 с.
8. Операции по перерезке кабелей, произведенные американцами во время войны с Испанией. // Морской сборник. - 1900. - № 12.
9. Aguilera A. Buques de la Armada Espanola. Cronicas y Datos del 1885 al Presente. - Madrid, 1968. - 242 p.
10. Convey All the World's Fighting Ships 1860-1905. - London : Convey Maritime Press Ltd, 1979. - 422 p.
11. Some Details of the Battle and Ships Involved at Mazanillo, Cuba in the Spanish-American War of 1898. // Warship International. - 1977. - № 3. - P. 264-265.
12. Spanish Auxillary Cruisers of 1898 // Warship International. - 1970. - № 1. - P. 88.
13. The Spanish Navy of 1898. Part 2. // Warship International. - 1980. - № 2. - P. 110-120.
14. US Torpedo-Boats and Auxillary Cruisers of 1898. // Warship International. - 1972. - № 4. - P. 439-442.

**References**

1. Wilson H.W. Bronenosy v boju. Oчерk voenno-morskih deys-tvij / Per. s angl. - SPb.: Tipografija Morskogo ministerstva pri Glavnom Admiraltejstve, 1897. - Т. 2. - 386 с.

2. Voennye floty i morskaja spravocnaja knizhka na 1899 god / Pod red. E.I.V. Vel. Kn. Aleksandra Mihajlovicha. - SPb.: Tipogra-fija Je.Goppe, 1899. - 1154 s.
3. Ermolov N.S. Ispano-amerikanskaja vojna. Otchet komandirovannogo po Vysochajsшему poveleniju k amerikanskim vojskam... - SPb.: Jekonomicheskaja tipo-litografija, 1899. - 176 s.
4. Zhilinskij Ja.G. Ispano-amerikanskaja vojna. Otchet komandirovannogo po Vysochajsшему poveleniju k ispanskim vojskam... - SPb.: Jekonomicheskaja tipo-litografija, 1899. - 260 s.
5. Ispano-amerikanskaja vojna. Dnevnik vojny. // Morskoj sbornik. - 1898.
6. Mehen A.T. Ispano-amerikanskaja vojna: strategicheskij razbor dejstvij na more: per. s angl. - SPb.: Tipografija Morskogo Ministerstva v Glavnom Admiraltejstve, 1899. - 107 s.
7. Obruchev N.A. Smeshannye morskije jekspedicii. - SPb.: Tipografija Morskogo Ministerstva v Glavnom Admiral-tejstve, 1900. - 225 s.
8. Operacii po pererezke kabelej, proizvedennye amerikancami vo vremja vojny s Ispaniej. // Morskoj sbornik. - 1900. - № 12.
9. Aguilera A. Buques de la Armada Espanola. Cronicas y Datos del 1885 al Presente. - Madrid, 1968. - 242 p.
10. Conwey All the World's Fighting Ships 1860-1905. - London : Conwey Maritime Press Ltd, 1979. - 422 p.
11. Some Details of the Battle and Ships Involved at Mazanillo, Cuba in the Spanish-American War of 1898. // Warship International. - 1977. - № 3. - P. 264-265.
12. Spanish Auxilary Cruisers of 1898 // Warship International. - 1970. - № 1. - P. 88.
13. The Spanish Navy of 1898. Part 2. // Warship International. - 1980. - № 2. - P. 110-120.
14. US Torpedo-Boats and Auxilary Cruisers of 1898. // Warship International. - 1972. - № 4. - P. 439-442.

УДК 93(460).086

### **Действия вспомогательных крейсеров и вооруженных пароходов в Иspano-американской войне 1898 г.**

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация  
Лаборатория военных исследований  
Доктор технических наук, профессор  
E-mail: nico02@mail.ru

**Аннотация.** Рассмотрены действия в испано-американской войне 1898 г. испанских и американских вооруженных пароходов и вспомогательных крейсеров. Всего в ходе войны обе стороны мобилизовали несколько десятков подобных судов, внесших существенный вклад в развитие военно-морского искусства. При этом обе стороны оказались неготовы к мобилизации столь большого флота, преодолев многочисленные трудности с вооружением, комплектованием и организацией действий своих судов.

**Ключевые слова:** Испания; США; военно-морское искусство; испано-американская война; 1898 г.

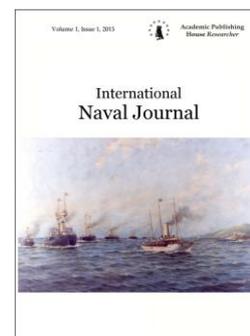
Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 3, № 1, pp. 45-48, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.3.45

[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 93(460).084

### Monitor "Puigcerdá"

Alejandro Anca Alamillo

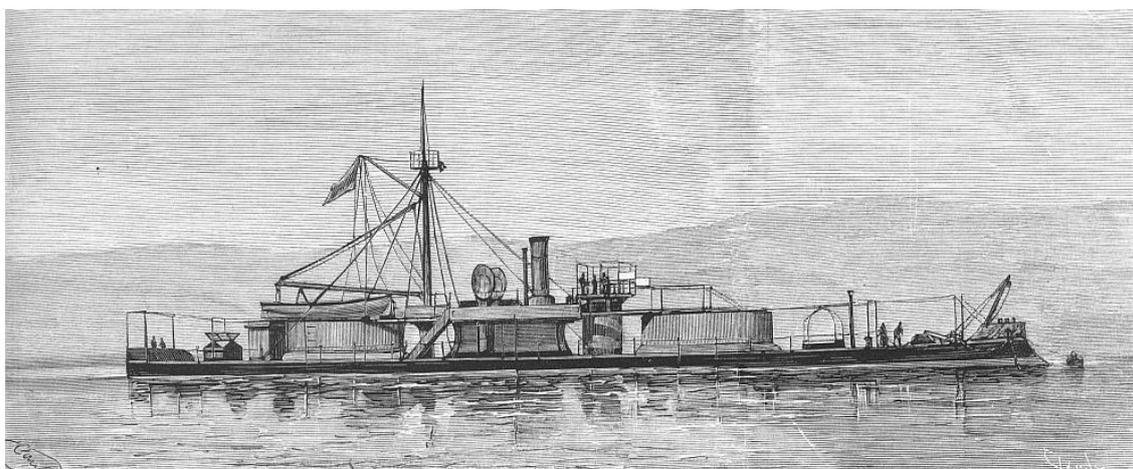
Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, Spain  
Naval historian, Dr., Professor

#### Abstract

The paper gives a brief history of the monitor "Puigcerdá", a single monitor as a part of the Spanish fleet.

**Keywords:** Spain; naval; monitor.

Монитор построили в течение одного 1874 года на верфи общества "Forges et Chantiers de la Méditerranée" в Ла Сене (Тулон): 29 июня заключен контракт, 28 сентября начались стапельные работы, а 19 ноября корпус сошел на воду. 1 февраля следующего года монитор укомплектовали. Цена без вооружения составила 840 тыс. песет. Королевский декрет 30 октября 1874 г. для увековечения обороны города Пихсерды под руководством бригадного генерала Кабринети (Cabrinyety) в апреле 1873 г. присвоил это наименование строившемуся монитору.



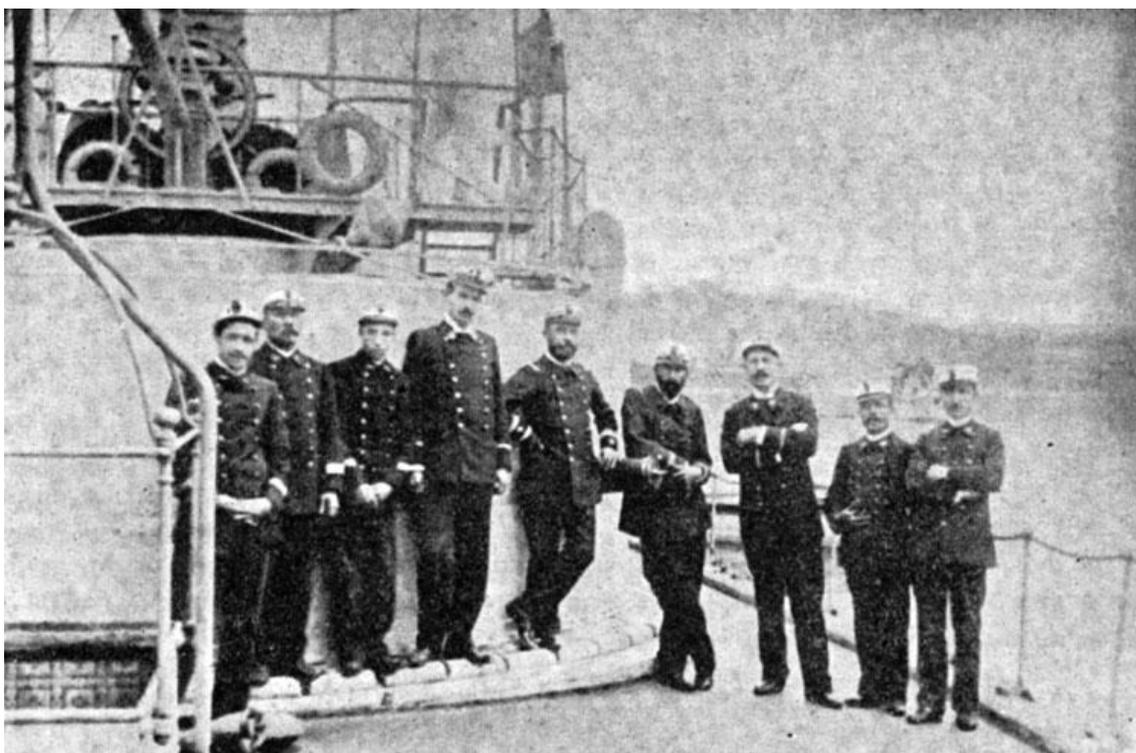
Монитор "Puigcerdá" вскоре после ввода в строй (гравюра XIX в.)

Пожалуй, наибольшей проблемой построенного корабля стали условия обитания. Ввиду того, что все люки в море приходилось держать закрытыми (низкий борт запросто могло захлестнуть волной), на корабле создавалась нездоровая атмосфера: воздух был спертый и

страшно сырой, так что вероятность заболеть для экипажа была очень высока. Таким образом, требовалась срочная модернизация, о необходимости которой было заявлено уже в рапорте председателя комиссии флота капитана 1 ранга дона Габриэля Пита де Вейха (Gabriel Pita de Veiga), посетившего монитор с инспекцией после его прибытия в Эль Ферроль 7 июля 1875 г., после трудного и опасного перехода (детали этого путешествия хорошо описаны в работе Льябреса (Llabrés), см. *Revista General de Marina*. 1960. P. 748-749).

В результате модернизации монитор обзавелся командирским мостиком, комингсы под люки в палубе стали гораздо выше, кроме того немного форсировали машину и исправили другие более мелкие недостатки. Вечером 14 августа корабль вышел из Эль Ферроля и на буксире авизо "Fernando el Católico" отправился в Сантандер, где монитор вооружили одним нарезным 120-мм орудием Палисьера и двумя бронзовыми 100-мм орудиями. После чего корабль присоединился к северным военно-морским силам и следующие восемь месяцев совместно с канонерками "Segura", "Arlanza" и "Turia" успешно осуществлял патрульную службу (более подробно об этом периоде службы монитора и операциях во время конфликта см. работу Хосе Луиса Инфиеста Переса (José Luis Infiesta Pérez), опубликованную в *Defensa*. 1993. № 143).

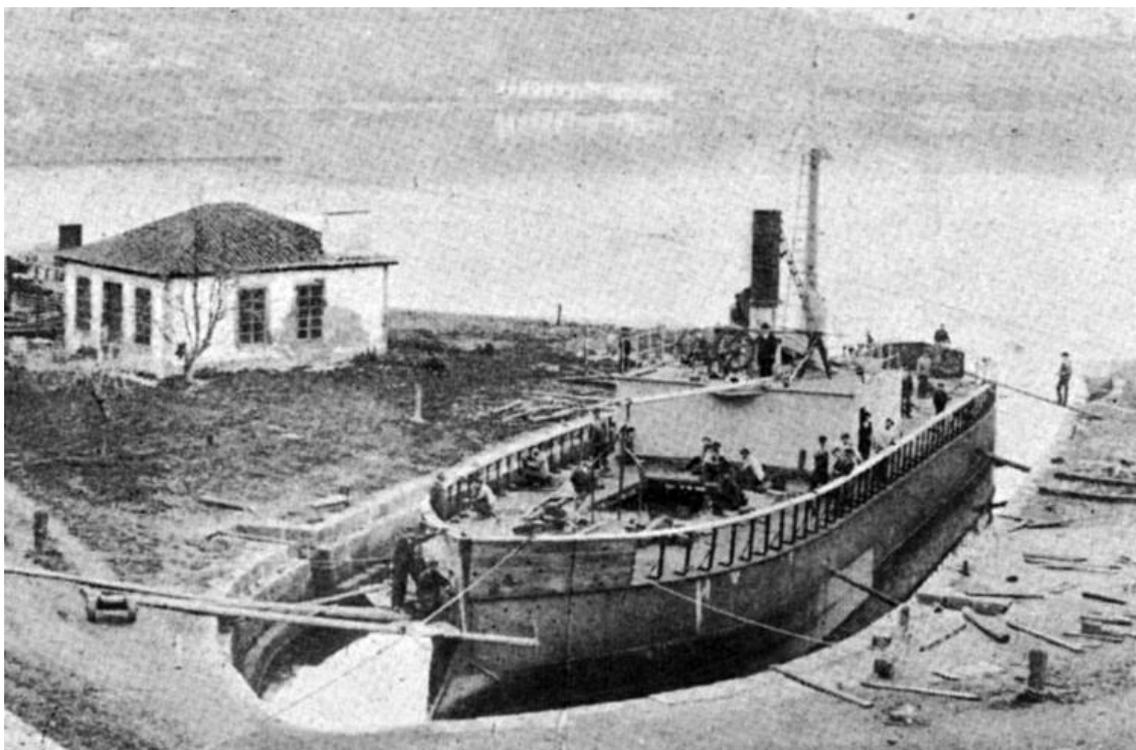
По окончании войны и перед тем как возвратиться в Эль Ферроль, монитор зашел в Олавегу, где его ввели в док для осмотра и покраски подводной части. А в Феррольском доке его поставили уже на более основательный ремонт, так что корабль снова сошел на воду лишь 6 августа 1877 г. Но еще до того ремонтируемый корабль удостоился посещения короля, совершавшего официальное турне по северным городам.



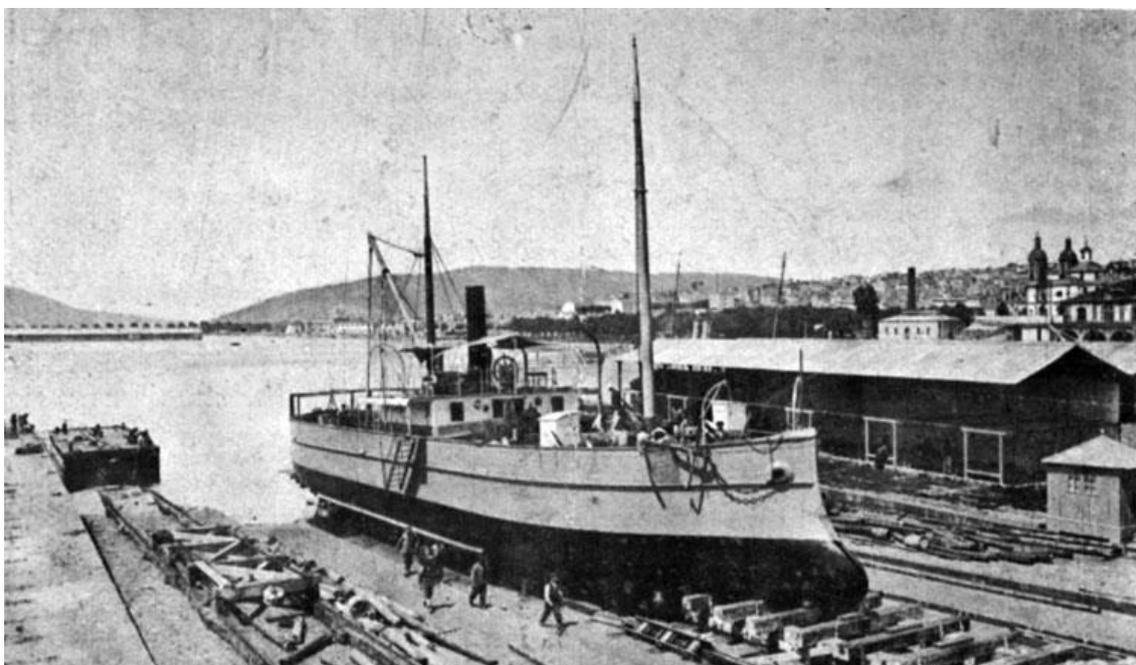
Группа офицеров на палубе "Puigcerdá" (1898 г.)

Следующей вехой в биографии монитора стало 7 апреля 1886 г., когда по Королевскому декрету его разоружили и передали в распоряжение школы торпедистов, где он находился, в целом сохраняя свою боеготовность. А в 1890 г. корабль отправили во второй резерв, но в 1893 г. по инициативе Морского министра контр-адмирала дона Мануэля Паскина (Manuel Pasquín) предлагалось вооружить монитор 120-мм орудием системы Гонсалеса Гонтория, ранее принадлежавшим шхуне "Prosperidad". Это предполагалось сделать во время последнего ремонта монитора 20–27 октября 1897 г. Еще одно дополнение к биографии корабля этого периода: в 1888 г. в числе некоторых других кораблей он был удостоен премии за

вклад в Международную выставку, прошедшую в Барселоне. Макет корабля входил в небольшую экспозицию материалов трех министерств.



Перестройка "Puigcerdá" в торговое судно

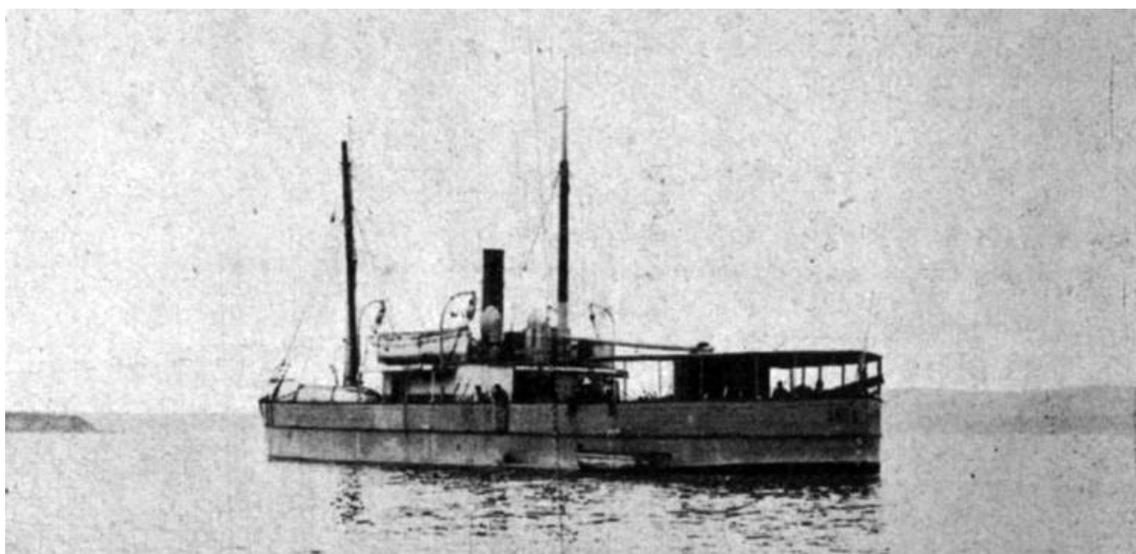


Спуск на воду парохода "Anita"

А последняя боевая миссия корабля заключалась в обороне рейда Виго во время испано-американской войны, для чего его на короткое время снова ввели в строй 12–19 июня подкомандой лейтенанта флота Антонио Монтеса Альендесаласара (Antonio Montis Allendesalazar).

В 1899 г. корабль исключили из списков военного флота, и по Королевскому декрету от 20 июня корабль предлагалось утилизировать в качестве плавучего понтона. Но на этом биография "Puigcerdá" не закончилась – она имела долгую карьеру в гражданском флоте.

Новый министр Силвела (Silvela) принял решение распродать ненужное флоту имущества, находившееся в арсеналах в ходе специально созданного аукциона, состоявшегося 3 июля 1901 г. одновременно в Эль Ферроле, Бильбао, Барселоне и Каракке (результаты аукциона см. *Boletín Oficial del Ministerio de Marina* от 17 августа, № 93, P. 799-800). Новым владельцем корабля стал дон Луис Рей Кастро (Luis Rey Castro), выложивший за корабль 31384 песеты при стартовой цене в 16000.



Пароход "Anita" в море

В доке Кабаньо бывший монитор перестроили в грузовое судно и предприятие "Nueva Montaña" зафрахтовало его как пароход для перевозки руды в устье реки Боо. Впоследствии пароход продали ливерпульской судовладельческой компании "John Huit & Co" за 2500 фунтов, которые его еще раз переоборудовали для навигации на реке Нигер. Это стало более коренной перестройкой корабля, завершившейся 25 июля 1905 г. укомплектованием во главе с американским капитаном мистером Найтом (Knight). Корабль получил новое имя "Anita". Похоже, что он служил до разборки на лом еще лет двадцать.

УДК 93(460).084

### Монитор "Puigcerdá"

А. Анка Аламильо

Институт военно-морской истории и культуры, Мадрид, Испания  
Военно-морской исследователь, доктор естествознания, профессор

**Аннотация.** В работе дается краткая история монитора "Puigcerdá", единственного монитора в составе испанского флота.

**Ключевые слова:** Испания; военно-морской; монитор.

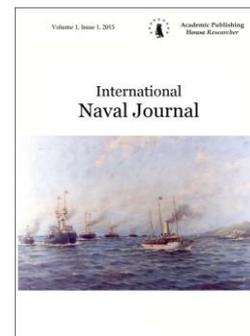
Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 3, № 1, pp. 49-54, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.3.49

[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 93(48).083

## Gains and losses of the Swedish Merchant Navy in World War II

Leonid A. Olyunin

Independent investigator, Kotel'nich, Russian Federation

### Abstract

The paper gives a list of losses of the Swedish merchant navy during the Second World War, with an indication of the cause of death. Shows a list of the internees during the war foreign vessels.

**Keywords:** Sweden; World War II; shipping; steamer.

В ходе Второй мировой войны Швеция сохраняла нейтралитет, но это не защитило ее торговый флот от потерь. Всего за время войны погибло минимум 95 шведских судов.

1. Пароход "Гертруд Братт" (1519 брт) – потоплен 24.09.39 г. в 10.30 нем. ПЛ U-4 в проливе Скагеррак.
2. Пароход "Силезия" (1946 брт) – потоплен 25.09.39 г. нем. ПЛ U-36 в 45 милях северо-западнее Эгерё (Северное море).
3. Пароход "Нюланд" (3525 брт) – потоплен утром 28.09.39 г. нем. ПЛ. в Северном море на подходах к Антверпену.
4. Пароход "Гун" (1221 брт) – потоплен 30.09.39 г. нем. ПЛ U-3 в Северном море (30 миль к северо-западу от Ханстхольмен).
5. Пароход "Вистула" (1028 брт) – потоплен 8.10.39 г. в 02.00 нем ПЛ у Харольдсвик.
6. Пароход "Густав Адольф" (926 брт) – потоплен 20.10.39 г. нем. ПЛ в 40 милях восточнее Шетландских островов.
7. Пароход "Алдебания" (1198 брт) – 23.10.39 г. в 8.30 потоплен ПЛ или подорвался на mine в районе плавмаяка Хамбер в Северном море (два взрыва у средней части парохода).
8. Танкер "Густаф Е. Ройтер" (6293 брт) – 26.11.39 г. В 0.55 потоплен ПЛ или подорвался на mine в 3-х милях от Файр Исле (Северное море).
9. Пароход "Рудольф" (2179 брт) – 3.12.39 г. потоплен ПЛ или подорвался на mine восточнее Вест Хартлпула.
10. Пароход "Зинга" (1931 брт) – 6.12.39 г. потоплен ПЛ или подорвался на mine в Северном море около полуночи (восточнее Ярроу-он-Тайн).
11. Пароход "Урсус" (1499 брт) – ночью 15.12.39 г. потоплен ПЛ или подорвался на mine в Северном море (район Кнокк Дееп).
12. Пароход "Листер" (1361 брт) – 16.12.09 г. около полуночи потоплен ПЛ или подорвался на mine в 130 милях западнее Тайна (Северное море).
13. Пароход "Ларс Магнус Трозелли" (1950 брт) – потоплен 1.01.40 г. в 11.00 в Северном море
14. Пароход "Свартен" (2468 брт) – 3.01.40 г. в 8.10 потоплен ПЛ или подорвался на mine у Киннард Хейд (Северное море).

15. Пароход "Фенрис" (484 брт) – 5.01.40 г. потоплен артиллерийским огнем сов. ПЛ Щ-311 у плавмаяка Зюдостброттен (Ботнический залив).
16. Моторное судно "Пайяла" (6864 брт) – потоплено 18.01.40 г. в 3.50. нем. ПЛ у Кирквалль (Северная Атлантика).
17. Пароход "Фландрия" (1178 брт) – 18.01.40 г. около полуночи потоплен ПЛ или подорвался на mine у Мандал (Северное море).
18. Моторное судно "Готия" (1549 брт) – потоплено 22.01.40 г. в 9.45 ПЛ в 30 милях юго-западнее Сент Кильда.
19. Пароход "Фрам" (2759 брт) – потоплен 1.02.40 г. в 10.45 ПЛ. восточного побережья Шотландии.
20. Пароход "Орания" (1873 брт) – 11.02.40 г. в 10.25 потоплен ПЛ или подорвался на mine в 65 милях северо-восточнее Шетландских островов.
21. Пароход "Даларё" (3892 брт) – 12.02.40 г. в 9.25 потоплен ПЛ в 200 милях северо-западнее Ирландии.
22. Пароход "Лиана" (1656 брт) – 16.02.40 г. в 8.15 потоплен ПЛ в 20 милях к северо-западу от Киннард Хейд (Северное море).
23. Пароход "Осмед" (1545 брт) – потоплен 16.02.40 г. ПЛ у Киннард Хейд.
24. Пароход "Сантос" (3877 брт) – 24.02.40 г. в 8.15 потоплен ПЛ или подорвался на mine в 80 милях восточнее Оркнейских о-вов.
25. Мотор. судно "Лагахольм" (2858 брт) – 2.03.40 г. потоплено в 7.45 артогнём нем. ПЛ в 75 милях западнее Оркнейских о-вов.
26. Моторный танкер "Свеаборг" (9209 брт) – 9.04.40 г. в 10.50 потоплен ПЛ у Исландии.
27. Пароход "Монарк" (1769 брт) – 4.05.40 г. потоплен англ. ПЛ при следовании в Гамбург с немецкой призовой командой.
28. Моторное судно "Эрик Фризелль" (5025 брт) – 19.05.40 г. потоплено в Северной Атлантике при следовании из Рейкьявика в Норт Ченнел.
29. Пароход "Тилия Гортон" (1775 брт) – 20.06.40 г. потоплен в 45 милях западнее о-вов Сциллы (Сев. Атлантика) нем. ПЛ артиллерией и торпедами.
30. Пароход "Эльгё" (1896 брт) – 22.06.40 г. потоплен у Рас Мир (Средиземное море) итал. ПЛ "Капони".
31. Пароход "Виссен" (1515 брт) – 7.07.40 г. потоплен нем. ПЛ в 80 милях южнее Кап Клейр (Ирландия).
32. Пароход "О.А. Бродин" (2118 брт) – потоплен 17.07.40 г. в 4.15 ПЛ в 17 милях северо-западнее Оркнейских о-вов.
33. Пароход "Сигун" (1972 брт) – 1.08.40 г. потоплен ПЛ или подорвался на mine в 1.00 в 70 милях от сев.-зап. побережья Ирландии.
34. Пароход "Атос" (2160 брт.) – 3.08.40 г. в 9.20 потоплен ПЛ в 40 милях севернее Ирландии.
35. Моторное судно "Кантон" (5783 брт) – 9.08.40 г. потоплено ПЛ в 65 милях от северо-западного побережья Ирландии.
36. Пароход "Нильс Гортон" (1808 брт) – 13.08.40 г. в 7.45 потоплен ПЛ в Северной Атлантике в англ. конвое.
37. Пароход "Хедрун" (2325 брт) – 16.08.40 г. в 11.00 потоплен ПЛ в Северной Атлантике на переходе из Сванца в Ньюпорт (США).
38. Пароход "Алида Гортон" (2369 брт.) – 29.08.40 г. потоплен ПЛ при следовании из Мэтил в Сент-Джонс (Ньюфаундленд) у Рокэлл.
39. Пароход "Силиан" (3059 брт) – 26.09.40 г. потоплен ПЛ в 250 милях западнее Ирландии.
40. Пароход "Конваллария" (1996 брт) – 18.10.40 г. потоплен ПЛ в 150 милях северо-западнее Ирландии.
41. Пароход "Гунборг" (1573 брт) – 18.10.40 г. в 8.45 потоплен ПЛ в 145 милях северо-западнее Ирландии.
42. Моторный танкер "Янус" (9825 брт) – 20.10.40 г. утром потоплен нем. ПЛ в 215 милях северо-западнее Ирландии.

43. Пароход "Мегги" (1809 брт) – 27.10.40 г. потоплен итал. ПЛ "Нани" в 70 милях юго-восточнее Санта Мария на Азорских о-вах.
44. Пароход "Вероника" (1315 брт) – 17.11.40 г. в 8.00. потоплен ПЛ в 35 милях западнее Тори Исланд.
45. Пароход "Антен" (5234 брт.) – 23.11.40 г. потоплен ПЛ в 300 милях северо-западнее Ирландии.
46. Пароход "Квалия" (1047 брт) – 2.12.40 г. потоплен ПЛ в 200 милях западнее Лиссабона.
47. Пароход "Дафне" (1514 брт) – 4.12.40 г. в 3.20 потоплен ПЛ у Лиссабона.
48. Пароход "Манген" (1240 брт) – 21.12.40 г. потоплен итал. ПЛ "Мочениго" в 360 милях западнее Португалии.
49. Моторное судно "Рюдбохольм" (3201 брт) – 25.02.41 г. потоплен в 11.30. ПЛ в Северной Атлантике.
50. Моторное судно "Корсхамн" (6870 брт) – 17.03.41 г. потоплено в 150 милях юго-западнее Фарерских о-вов.
51. Моторное судно "Троллехольм" (5083 брт) – 25.03.41 г. потоплено в Северной Атлантике немецким ВКР "Тор".
52. Пароход "Лигурия" (1691 брт) – 29.03.41 г. в 6.15 потоплен ПЛ в 650 милях северо-западнее Ирландии.
53. Моторный танкер "Кастор" (8944 брт) – 31.03.41 г. в 8.15 потоплен ПЛ в Северной Атлантике.
54. Пароход "Сир Эрнст Кассель" (7738 брт) – 16.04.41 г. потоплен нем. ВКР "Тор" в Северной Атлантике.
55. Пароход "Япан" (5229 брт) – 4.05.41 г. потоплен ПЛ в 240 милях северо-западнее Фритауна.
56. Пароход "Таберг" (1391 брт) – 6.06.41 г. потоплен итал. ПЛ "Маркони" в 300 милях западнее Гибралтара.
57. Пароход "Калабрия" (1270 брт) – 22.06.41 г. потоплен ПЛ в Северной Атлантике.
58. Пароход "Норита" (1511 брт) – 28.07.41 г. в 9.40 потоплен ПЛ в 200 милях западнее Лиссабона.
59. Пароход "Гарм" (1365 брт) – 11.09.41 г. потоплен ПЛ в 2.15 в Северной Атлантике.
60. Пароход "Скания"(1999 брт) – 11.09.41 г. в 6.15 потоплен ПЛ в 60 милях северо-восточнее Фарерских о-вов.
61. Моторное судно "Унгарен" (5292 брт) – 12.01.42 г. потоплен ПЛ в Северной Атлантике.
62. Моторное судно "Америкаланд" (5337 брт) – 2.02.42 г. в 8.20 потоплено ПЛ в 70 милях восточнее Кэйп Гатгерас.
63. Пароход "Сконе" (4585 брт) – 6.03.42 г. потоплен артогнём двух ПЛ (в том числе итал."Финци") в Карибском море.
64. Моторное судно "Корсхольм" (2684 брт) – 13.04.42 г. в 1.50 потоплено артогнём ПЛ в Северной Атлантике.
65. Моторное судно "Агра" (4588 брт) – 20.04.42 г. в 5.20 потоплено ПЛ в 230 милях восточнее североамериканского побережья.
66. Пароход "Толкен" (4521 брт) – 13.05.42 г. в 3.00 потоплен ПЛ в составе англ. конвоя в Северной Атлантике.
67. Моторное судно "Тиснарен" (5788 брт) – 18.05.42 г. в 8.30 потоплен артогнём итал. ПЛ "Капшелио" в Северной Атлантике.
68. Пароход "Анна" (1574 брт) – в ночь на 3.06.42 г. потоплен артогнём ПЛ в Северной Атлантике на переходе Норфолк (США) – Бермуды.
69. Пароход "Ада Гортон"(2399 брт) – 22.06.42 г. потоплен сов. ПЛ Щ-317 у о. Эланд.
70. Моторное судно "Экнарен" (5293 брт) – 1.07.42 г. потоплено япон. ПЛ J-16 у Мозамбикского канала.
71. Пароход "Маргарета" (1272 брт) – 9.07.42 г. потоплен сов. ПЛ С-7 у Аркё.
72. Пароход "Лулео" (5659 брт) – 11.07.42 г. потоплен С-7 у Кунгсгрудет.
73. Моторное судно "Суеция" (3725 брт) – 16.03.42 г. потоплено ПЛ в 8.50 в Северной Атлантике.

74. Пароход "Лильевальх" (5513 брт) – 18.08.42 г. потоплен сов. ПЛ Л-3 у Кунгсгрудет.
75. Моторное судно "Бланкахольм" (2901 брт) – 18.08.42 г. потоплено ПЛ в Карибском море.
76. Моторное судно "Хаммарен" (3298 брт) – потоплено 22.08.42 г. в Южной Атлантике (недалеко от Байя).
77. Моторное судно "Пейпинг" (6392 брт) – 22.08.42 г. потоплено нем. ПЛ на переходе Буэнос-Айрес – Нью-Йорк.
78. Моторное судно "Лима" (3763 брт) – 12.09.42 г. потоплено ПЛ в Гвинейском заливе.
79. Пароход "Туле" (1778 брт) – потоплен ПЛ (вероятно англ.) 1.10.42 г. в составе конвоя в Северном море.
80. Пароход "Бенгт Стуре" (1009 брт) – 29.10.42 г. потоплен сов. ПЛ Щ-406 у маяка Стило.
81. Моторное судно "Скания" (1549 брт) – 13.12.42 г. потоплено ПЛ на переходе Монтевидео – Филадельфия.
82. Пароход "Этна" (2615 брт) – 14.12.42 г. (по другим данным 13.12.42 г. в в 11.45) потоплен ПЛ на переходе Нью-Йорк – Монтевидео.
83. Моторное судно "Врагенланд" (2601 брт) – 1.01.43 г. потоплено в 7.20. ПЛ на переходе Сантос (Бразилия) – Филадельфия.
84. Пароход "Нева" (1451 брт) – 22.01.43 г. потоплен ПЛ в 5.00 на переходе из Берси Док в Бристольский канал.
85. Пароход "Хермод" (1444 брт) – 13.03.43 г. при следовании в составе нем. конвоя подорвался на магнитной мине у Хоек ван Холланд и затем был потоплен ПЛ (вероятно англ.).
86. Моторное судно "Нанкинг" (5956 брт) – 29.04.43 г. потоплено ПЛ в 200 милях южнее Фритауна.
87. Моторное судно "Сицилия" (1552 брт) – 27.05.43 г. потоплено ПЛ (вероятно японской) в Индийском океане на переходе Лоренцо Маркес в Бейра (португальская Восточная Африка).
88. Моторное судно "Венеция" (1592 брт) – 21.06.43 г. потоплено ПЛ на переходе Байя – Буэнос-Айрес.
89. Моторное судно "Скандинавия" (1551 брт) – 9.07.43 г. в 8.45 потоплено ПЛ на переходе из Кюрасао в Рио де Жанейро.
90. Пароход "Сольстад" (1405 брт) – потоплен 6.01.45 г. в 3.15 немецким ТКА в проливе Ла-Манш.
91. Пароход "Ханза" (563 брт) – 24.11.44 г. потоплен сов. ПЛ Л-21 западнее Висбю.
92. Пароход "Венерсборг" (1046 брт) – 29.12.44 г. потоплен сов. ПЛ К-56 у Утклишпан.
93. Рыболовный траулер "Стиг" (240 брт) – 5.03.45 г. потоплен торпедой нем. надводного корабля в Скагерраке.
94. Пароход "Магне" (1145 брт) – 14.03.45 г. в 2.00 потоплен ПЛ на переходе Ливерпуль – Лондон.
95. Рыболовецкое моторное судно 605 "Рамона" (57 брт) – 11.04.45 г. потоплено артогнём сов. ПЛ К-56 у Утклишпан.

Кроме того, за время войны ряд исторанных судов, оказавшись в водах Швеции были интернированы. Большинство из них использовались для перевозки беженцев. Пик этой эмиграции пришёлся на 1944 год, перед приходом в Прибалтику Красной Армии, хотя отдельные случаи эмиграции имели место в 1942-1944 гг. Прилагаемый список составлен по архивным документам Отделения ЦВМА, фонд 88, дело 36 591, листы 7-27. Внесены незначительные изменения, касающиеся главным образом допущенных ошибок в названиях судов.

Суда СССР, интернированные в Швеции и возвращённые СССР после войны.

1. Буксир "Лиива" (Латвия), сдался 26.08.41 г. финнам.
2. Буксир "Локса" (Док-Ярд-18", РСФСР).
3. Озёрный буксир "Арне" (б. "Пиккер", Тарту, 1912 г. постройки).
4. Буксир "Нээм" (Тарту).
5. Буксир "Хапсал" (Таллин, 1940 г.).
6. Буксир В-16 "Анна" (Хаапсалу, 1885 г.).
7. Буксир "Ванагс" (Латвия).

8. Буксир "Любек" (Даго).
9. Буксир "Трикс" (Таллин).
10. Речной буксир "Акотс" (Латвия).
11. Буксир "Балва" (Латвия, возможно, пароход "Балга", оставленный 27.06.41 г. в Лиепае).
12. Буксир "Виире" (Эстония, 1890 г. бывший военный транспорт КБФ ВТ-573).
13. Буксир "Зибенс" (Лиепая, ледокольный буксир, 1915 г. оставлен 27.06.41 г. в Лиепае)
14. Буксир "Уна" (Виндава, 1894 г.).
15. Буксир "Рота" (Латвия).
16. Буксир "Лейгер" (Эстония, оставлен в 1941 г. в бухте Локса).
17. Буксир "Марлизе" (Латвия).
18. Спасательный буксир "Койт" (Латвия, 1916 г.).
19. Портовый ледокол "Лагилемс" (Латвия, 1914 г.) ошибка в тексте документа, правильно – "Лачплесис".
20. Пароход "Вормси" (Эстония, 1893 г.).
21. Пароход "Дзинтаркрасте" (Латвия, 1872 г.).
22. Пароход "Рауги" (Таллин, 800 т.).
23. Пароход "Сальм" (Таллин, 1895 г., 200 т., по советским документам пропал без вести 28.09.41 г., очевидно, при прорыве из Таллина в Кронштадт).
24. Мореходный речной пароход "Нептун" (Рига, 150 т. остался в Елгаве 27.06.41 г.).
25. Парусно-моторная шхуна "Виире" (Таллин, 1901 г., 200 т., трехмачтовая).
26. Парусная трехмачтовая шхуна "Эгне" (Таллин, 1899 г., 220 т.).
27. Парусно-моторная шхуна "Эленс" (Эстония, 350 т.).
28. Парусно-моторная шхуна "Яан Теер" (Эстония, 500 т., в 1941 г, входила в состав КБФ в качестве водолея).
29. Парусная шхуна "Пярнумаа" (Эстония, 350 т.).
30. Парусно-моторная шхуна "Минна Лайд" (Эстония, 150 т., в 1941 г. входила в состав КБФ).
31. Парусно-моторная шхуна "Элли" (Эстония, 70 т. ).
32. Речной пассажирский трамвай "Агнес" (Даугава, 100 т.).
33. Минная баржа КБФ "Тулевик" (КБФ, 1940 г.).

Согласно данным секретного справочника "Потери боевых кораблей и судов Военно-морского Флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР и Великой Отечественной войне 1941-1945 гг." (Москва, 1959, С. 342-346) за годы войны в Швеции были интернированы из бывших советских кораблей, судов и плавсредств 3 транспорта, 20 буксиров, 14 парусно-моторных шхун и яхт, 53 мотобота, 6 катеров и траулеров. Поименно в справочнике перечислены лишь следующие (названия приводятся по тексту справочника):

- пароходы "Пеет" (2111 брт), "Май" (1858 брт), "Эстония", "Томас"
- речной пароход "Нептун",
- буксир "Такуса"
- траулер (моторно-парусная шхуна) "Койт"
- мотобот № 113 "Сетеподъемник"
- моторно-парусные шхуны и суда "Миналайд", "Аили", "Калава", "Тиир", "Туздар", "Хииувейн", "Хииурана", "Альма", "Триина", "Лионе", "Вирре" (или "Вирре"), "Химу", "Ирно", "Юхан".
- парусные шхуны "Вестерланд", "Кристина", "Матартус" (35 т.), "Вендлус", "Альминина", "Кулевро", "Глия", "Мар", "Юны", "Армас", "Баиза" (или "Балкс"), "Беенейд", "Валли" (или "Веллип"), "Велло" (40 т.), "Веклит" (или "Веклат"), "Диир" (или "Тиир"), "Виру", "Гета", "Выйтья", "Дан", "Ило", "Лириан", "Лоотус", "Ляяве", "Мохикан", "Навигатор", "Найма", "Ноба", "Норма". "Пярнумаа" (350 т.), "Рохуссар", "Рохуси", "Сван", "Саралан" (или "Сараланд"), "Све", "Фран" (или "Фрам"), "Хииулинд" (или "Хииуланд"), "Эллен" (70 т.), "Эдна", "Элла", "Энга" (или "Энге") (220 т.), "Эрос", "Юло".

УДК 93(48).083

**Потери и приобретения шведского торгового флота  
во Второй мировой войне**

Леонид Анатольевич Олюнин

Независимый исследователь, Котельнич, Российская Федерация

**Аннотация.** В работе дается список потерь шведского торгового флота во время Второй мировой войны с указанием причины гибели. Приведен также список интернированных в ходе войны иностранных судов.

**Ключевые слова:** Швеция; Вторая мировая война; судоходство; пароход.