



# МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

Выпуск 101 • 2020

## Содержание

Ю.А. Ликин. Винтовые клипера типа «Алмаз» . . . . .	4
А.М. Пастухов. Канонерская лодка «Цзинью» . . . . .	42
И.А. Ястребков. Шлюпы типа «Нимфа» . . . . .	47
П.А. Лепихин. Крейсер «Элизабета» . . . . .	52
А.А. Малов. Эскадренные миноносцы типа «Смит» . . . . .	63
Р.В. Владимиров. Французские эсминцы «800-тонного» типа . . . . .	88
Д.Б. Клефоров. Эскадренные миноносцы типа «Врангель» . . . . .	158
М.Б. Шипилов. Эскадренные миноносцы типа «Серрано» . . . . .	164
С.В. Патянин. Итальянские десантные корабли Второй мировой войны . . . . .	179
И.В. Борисенко. Катастрофа у острова Готланд . . . . .	214
Е.А. Целиков. Линкор «Джулио Чезаре» в сентябре 1943 года . . . . .	220
Д.Б. Клефоров. Легкие крейсера типа «Тре Крунур» . . . . .	230

### *Уважаемые читатели!*

После выхода сотого номера журнала мы поняли, что «Морская кампания» «переросла» этот формат. Теперь, благодаря партнерству с издательством «Яуза», имеется возможность выпускать ее в виде солидного альманаха в твердой обложке, в который, естественно, войдет гораздо больше материала.

В данном сборнике вашему вниманию предлагается ряд оригинальных материалов по истории отечественного и зарубежного военно-морских флотов. Авторы работ: **Юрий Александрович Ликин** (Калининград), **Алексей Михайлович Пастухов** (Москва), **Илья Александрович Ястребков** (Санкт-Петербург), **Павел Алексеевич Лепихин** (Москва), **Арсений Анатольевич Малов** (Москва), **Роман Владимирович Владимиров** (г. Борисоглебск Воронежской обл.), **Донат Борисович Клефоров** (Москва), **Михаил Борисович Шипилов** (Тамбовская обл.), **Сергей Владимирович Патянин** (г. Саров Нижегородской области), **Игорь Викторович Борисенко** (г. Киселевск Кемеровской обл.), **Евгений Александрович Целиков** (Краснодарский край).

Оригинальную графику и цветные схемы для выпуска выполнили **Ростислав Игоревич Кузнецов** (Ульяновск) и **Александр Владимирович Дашьян** (Москва).

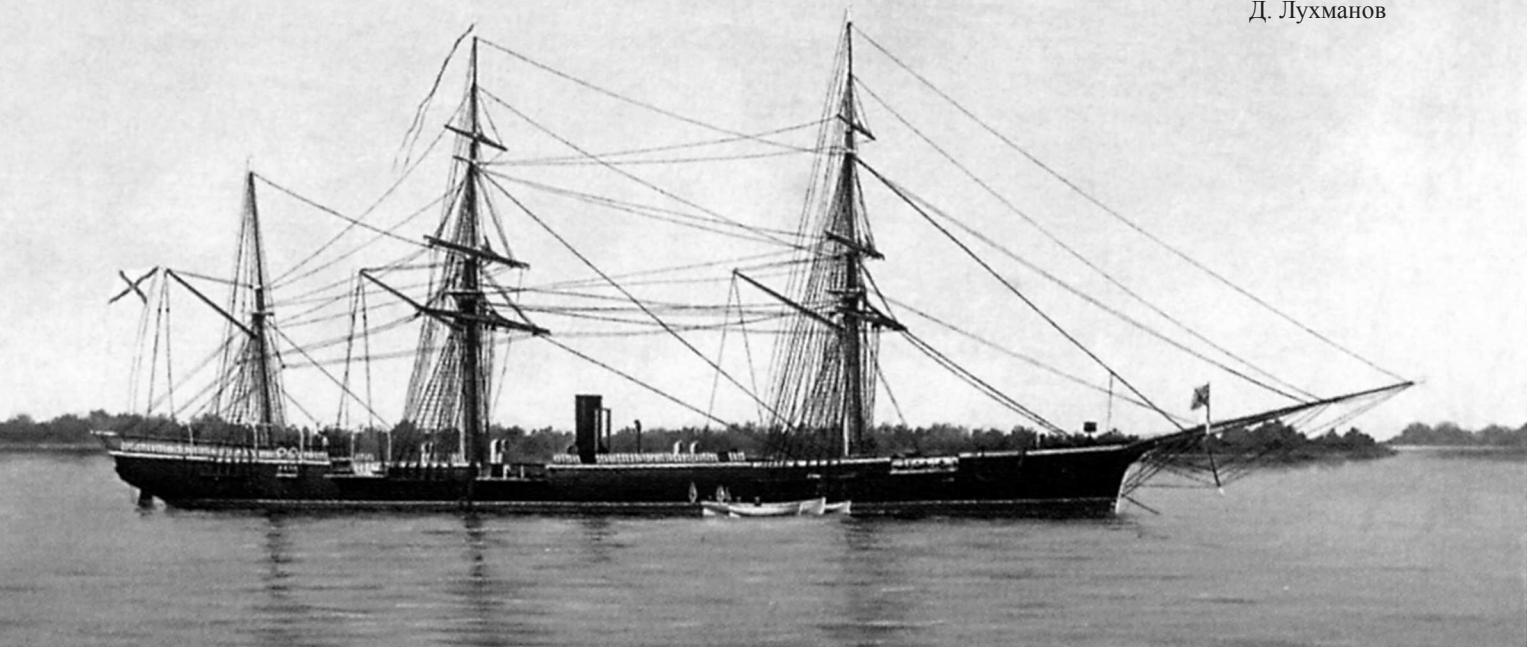
Над выпуском работали: А.В. Чаплыгин, А.В. Орёл, Д.Б. Клефоров.

В качестве иллюстраций использованы копии подлинных чертежей и фотографии из частных коллекций авторов, а также С.А. Балакина, А.Н. Девяткина, М.М. Иксанова, А.Г. Петрова, А.Г. Шитарева.

Редакция «Морской кампании» благодарит главного редактора журнала «Okrety Wojenne» Ярослава Малиновского за предоставленные иллюстрации.

Главный редактор «Морской кампании»  
С.В. Патянин

*Чуть-чуть кренясь, скользит, как приведенье,  
Красавец клипер, залитый луной,  
И взрезанной волны сердитое шипенье  
Сливается в кильватере с морской целиной.*  
Д. Лухманов



## ВИНТОВЫЕ КЛИПЕРА ТИПА «АЛМАЗ»

Ю.А. Ликин

### Постройка и испытания

Во исполнение положений судостроительной программы 1857 г., с коррективами 1858 г. и указаний великого князя Константина Николаевича для нужд Российского Императорского флота предписывалось построить семь кораблей класса клипер в дополнение к находящимся в строю шести клиперам типа «Разбойник», построенным в Архангельске в 1856 г. Парусно-винтовые клипера, появившиеся в русском флоте в ходе Крымской войны, хорошо зарекомендовали себя в дальних плаваниях к берегам Дальнего Востока. Три клипера второй серии («Абрек», «Всадник» и «Гайдамак») были заказаны верфям Финляндии и Англии. Третью серию из четырех кораблей было решено строить на заводах Санкт-Петербурга.

Морской Технический комитет приступил к проектированию кораблей. В основу технического задания легли требования великого князя и Морского министерства, разработанные с учетом анализа постройки и эксплуатации клиперов предыдущих серий.

К кораблям предъявлялись следующие требования:

- новые клипера по мореходным качествам и боевой силе не должны уступать иностранным кораблям;
- иметь сильную артиллерию;
- быть вместительным (особенно угольные ямы);
- иметь большую по сравнению с клиперами типа «Абрек» длину;
- быть быстроходными, что достигалось острыми обводами корпуса;
- быть готовыми достойно показать Имперский флаг на удаленных театрах.

Клипера должны были иметь следующие размерения:

- длина между перпендикулярами — 250 ф. (первоначально планировалось 240 ф.);
- ширина с обшивкой — 30 ф. 9 д.;
- глубина интрьума — 19 ф. 3 д.;
- углубление в полном грузу: форштевень — 13 ф. 2 д., ахтерштевень — 15 ф. 2 д.;
- водоизмещение — 1585,7 т.

**Вверху:**  
**7-пушечный винтовой клипер «Жемчуг»** (репродукция с картины А.П. Алексеева, ЦВММ)

Корабль	Место постройки	Заложен	Спущен на воду	Принят в казну	Исключен из списков
«Алмаз»	С подряда С.Г. Кудрявцевым на Галерном острове, Санкт-Петербург	31.12.1860	5.10.1861	09.1862	7.11.1881
«Жемчуг»	То же	31.12.1860	14.10.1861	09.1862	15.02.1892
«Изумруд»	Новое Адмиралтейство, Санкт-Петербург	15.06.1861	1.09.1862	08.1863	11.10.1886
«Яхонт»	Охтинская верфь, Санкт-Петербург	2.08.1861	6.10.1862	08.1863	7.11.1881

6 июня 1860 г., после утверждения великим князем чертежей и спецификаций, начались работы. Первые два клипера третьей серии начали строить на Галерном острове в каменном эллинге рядом со строящимся корпусом фрегата «Дмитрий Донской». Производство работ принял на себя подрядчик флота Сергей Григорьевич Кудрявцев — петергофский купец 1-й гильдии, коммерции советник, один из основателей Обуховского завода. С ним был заключен контракт, согласно которому он обязывался «построить два клипера из всех подрядчика материалов и металла (кроме меди для крепления обшивки, которая будет дана от казны), его же мастеровыми по объявленной им цене: двести двадцать пять тысяч рублей серебром — за каждое судно».

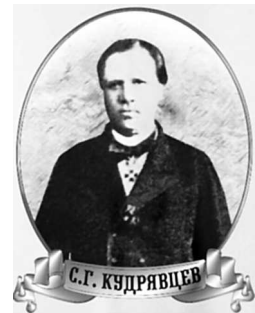
24 сентября 1860 г. «Государь Император высочайшим повелением, соизволил предполагаемые к постройке на Галерном острове в СПб два клипера наименовать «Алмаз» и «Жемчуг» (приказ № 111).

Работы велись под руководством корабельного инженера капитана Иващенко Аристарха Алексеевича. В октябре 1860 г. он был назначен строителем фрегата «Петропавловск», а постройку клиперов продолжил корабельный инженер Тирнштейн Юлий Карлович. Заканчивали строительство старший судостроитель Окунев Михаил Михайлович и Субботин Николай Алексеевич.

Всего к работам было привлечено 4309 человек. Прежде всего удлиннили стапель, над местом постройки клиперов

сделали крышу со стеклянными рамами на столбах, а пространство между столбами обшили досками со всех сторон. Кроме того, был создан временный плаз и при нем небольшая теплая столярная мастерская. При строительстве был применен подрядный метод, который положительно сказался на производстве работ, так как каждый участник был материально заинтересован в результатах труда. Сказался и выбор руководителя. «Морской сборник» на своих страницах отмечал: «Следует отдать должную справедливость подрядчику, принявшему на себя постройку клиперов, почетному гражданину Кудрявцеву, который употребляет немалые усилия для доведения работы по всем отраслям до возможной отчетливости». Инструменты для мастеровых были выписаны из Англии, и «полезное действие этой меры ясно отражается на клиперах». По оценке капитан-лейтенанта Н. Можайского: «Кто помнит..., когда в руках мастеровых не было ничего, кроме топоров и шляхт, ... тот согласится, что и наш мужик, работающая хорошим инструментом, не уступит любому финляндцу».

От казны для «Алмаза» поступила медь — 1958 пудов ценой 22000 руб. 24 коп., для «Жемчуга» — 2057 пудов ценой 23115 руб. 91 коп. Поставка материалов для строительства производилась согласно приказу № 4 от 20 мая 1860 г., утвердившему «Положение о материалах, припасах, инструментах и запасных вещах, потребных для винтовых и колесных паровых судах». Для «Алмаза» на Мальцевском



**Подрядчик флота Сергей Григорьевич Кудрявцев**



**Закладные доски клиперов «Алмаз» и «Жемчуг» из собрания ЦВММ**

### Стоимость постройки

Корабль	Корпус	Машина
«Алмаз»	289 903 руб. 38,75 коп.	165 159 руб. 23 коп.
«Жемчуг»	288 234 руб. 43 коп.	179 896 руб.
«Изумруд»	247 981 руб. 45 коп.	157 274 руб. 52 коп.
«Яхонт»	358 423 руб.	157 274 руб. 52 коп.

стекляном заводе в качестве носового украшения был заказан большой хрустальный алмаз в оправе «раскошной отделки».

Третий клипер, получивший название «Изумруд», решено было строить в каменном эллинге Нового Адмиралтейства, четвертый, названный «Яхонтом», — на Охтинской верфи. К работам на них приступили 24 августа 1860 г.

Постройкой «Изумруда» также руководил А.А. Иващенко, а во время его двухмесячной командировки в Англию работами заведовал подпоручик Кишкин под наблюдением генерал-майора Дмитриева. В 1861 г. младшим строителем клипера был назначен Роберт Юльевич Тирштейн — сын Ю.К. Тирштейна, строившего первые два клипера.

«Яхонт» строился в большом эллинге под руководством корабельного инженера штаб-капитана Александра Александровича Свистовского; в другом эллинге строился фрегат «Александр Невский».

Механизмы для «Алмаза» и «Жемчуга» заказали «с доставкой и установкой» в Англии на заводе Гомфрейса (Humphrys & Tennant), а для «Изумруда» и «Яхонта» — в Бельгии, в Серенге, на заводе общества Ж. Кокериль и К<sup>о</sup> (John Cockerill).

Все четыре клипера зачислили в списки флота 30 октября 1860 г.

31 декабря 1860 г. состоялась официальная закладка «Алмаза» и «Жемчуга». За-

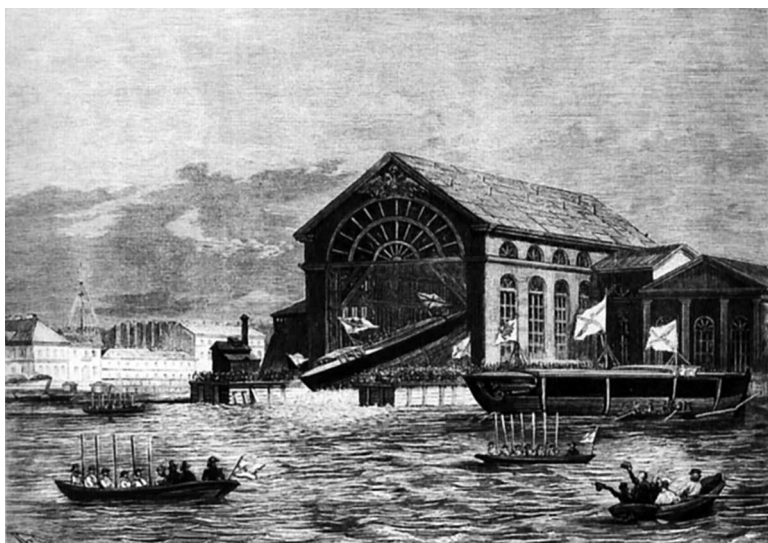
кладные доски ныне хранятся в ЦВММ, как и модель «Жемчуга», сделанная в 1863 г. мастерами Главного Адмиралтейства. «Изумруд» официально заложили 15 июня 1861 г. в присутствии Его Императорского Высочества генерал-адмирала Константина Николаевича и других должностных лиц. Наконец, 2 августа 1861 г., в присутствии управляющего Морским министерством генерал-адъютанта Краббе и директора Кораблестроительного департамента контр-адмирала Воеводского-2, был официально заложен «Яхонт».

В мае 1861 г. на «Алмазе» была закончена наружная обшивка и конопачение. 5 октября он был спущен на воду. Первоначально спуск намечался на 3 октября, но при предварительном осмотре дна была найдена балка с болтами. Клипер, без балласта, сошел в воду без малейшего треска и остановок. 14 октября на воду был спущен и «Жемчуг». Приказом по флоту № 1 от 1 января 1862 г. генерал-адмирал Константин Николаевич «за полезные труды по постройке фрегата «Дмитрий Донской» и клиперов «Алмаз» и «Жемчуг» объявил старшему судостроителю Санкт-Петербургского порта Корпуса корабельных инженеров капитану Тирштейну «совершенную благодарность».

25 июня 1862 г. «Алмаз» и «Жемчуг» были переведены в Кронштадт, к причалу Кронштадтского Морского завода, где началась отделка, столярно-плотницкие работы, установка машин. В вооружение клипера «Алмаз» много труда вложил старший офицер корабля Григорий Константинович Сутковский, за что был отмечен благодарностью в приказе генерал-адмирала.

14 августа «Алмаз» вывели на мерную линию. Пробег состоялся в штормовую погоду, при сильном шквалистом западном ветре. Машина работала удовлетворительно. Корабль развил среднюю скорость в 11,615 уз (против ветра 10 уз, по ветру 13,5 уз). «Жемчуг» вывели на мерную линию 20 августа в присутствии главного инженер-механика флота. Пробег состоялся при тихом норд-весте с боковой зыбью. Паропроизводительность оказалась достаточно хорошей. Машина работала удовлетворительно, развил мощность в 1438 индикаторных сил. Корабль показал среднюю скорость 11,96 уз (наименьшая — 11,52 уз, наибольшая — 12,40 уз). Оба судна хорошо слушались руля, хотя за неготовностью штурвалов править пришлось с помощью талей. Закончив испытания, комиссия подписала акты о приеме клиперов в казну. «Морской сборник» отметил: «Постройка клиперов «Алмаз»

**Спуск корабля на воду на Галерном острове**  
(гравюра по рисунку А.К. Бегерова, ЦВММ)



## Результаты приемных испытаний у Кронштадта

Корабль	Дата	Средняя скорость	Средняя мощность	Осадка
«Алмаз»	14.08.1862	11,615 уз	1453 инд. л.с.	4,11 м
«Жемчуг»	20.08.1862	11,96 уз	1438 инд. л.с.	4,15 м
«Изумруд»	5.08.1863	13,442 уз	1338 инд. л.с.	4,33 м
«Яхонт»	5.08.1863	12,65 уз	1370 инд. л.с.	4,19 м

и «Жемчуг» — успех нашей корабельной архитектуры... Острые обводы, сильные машины, артиллерия позволяют судам плавать с военными целями — бежать от сильнейшего, достигать равного или слабейшего».

«Изумруд» был спущен на воду 1 сентября 1862 г. Спуск прошел не совсем благополучно. Корабль, не пройдя и половины спусковых полозьев, остановился. Только на следующий день его с помощью шпилей, талей и домкратов опустили в воды Невы. Стоимость построенного корпуса составила 247 981 руб. 45 коп. Для достройки клипер отвели в Кронштадт и приступили к вооружению.

6 октября 1862 г. на воду был спущен «Яхонт». Спуск прошел благополучно. Было утоплено несколько 4-дюймовых найтовок, четыре плотничьих топора и рабочий молот — списаны за счет казны. Стоимость корпуса 358 423 руб. 9 октября пароход «Славянка» отвел клипер от Литейного моста в Неву. 14 октября на буксире у «Славянки», имея с боков канонерские лодки «Взрыв» (капитан-лейтенант Свешников) и «Шмель» (капитан-лейтенант фон дер Говен), «Яхонт» был отведен в Крон-

штадт на достройку. При буксировке опрокинулся двухвесельный ял, находившийся у борта «Взрыва».

5 августа 1863 г. была проведена окончательная проба машин «Изумруда» и «Яхонта». Машины, построенные в Бельгии, не подвели. При 74 оборотах в минуту, давлении пара 21,83 футов на дюйм, пустоте холодильника 25 дюймов машина «Изумруда» выработала 1337,8 индикаторных сил и обеспечила клиперу ход при противном ветре 13,04 уз, при попутном 13,895 уз. Средняя скорость составила 13,442 уз. Машина «Яхонта» при 73,5 оборотах позволила развить среднюю скорость 12,65 уз (при противном ветре 11,5 уз, при попутном 13 уз). Корреспондент «Морского сборника», освещая испытания, заметил: «Если при такой изумительной ходкости наши клипера окажутся прочно построенными судами, то право, тогда можно смириться с их не морской наружностью». Закончив испытания, приёмная комиссия приняла корабли в казну. По завершении работ «вычищенные и свежеекрашенные, с приведенными в порядок трюмами и палубами» корабли вступили в кампанию и вышли на рейд.



Модель клипера «Жемчуг» из собрания ЦВММ

## Устройство клиперов

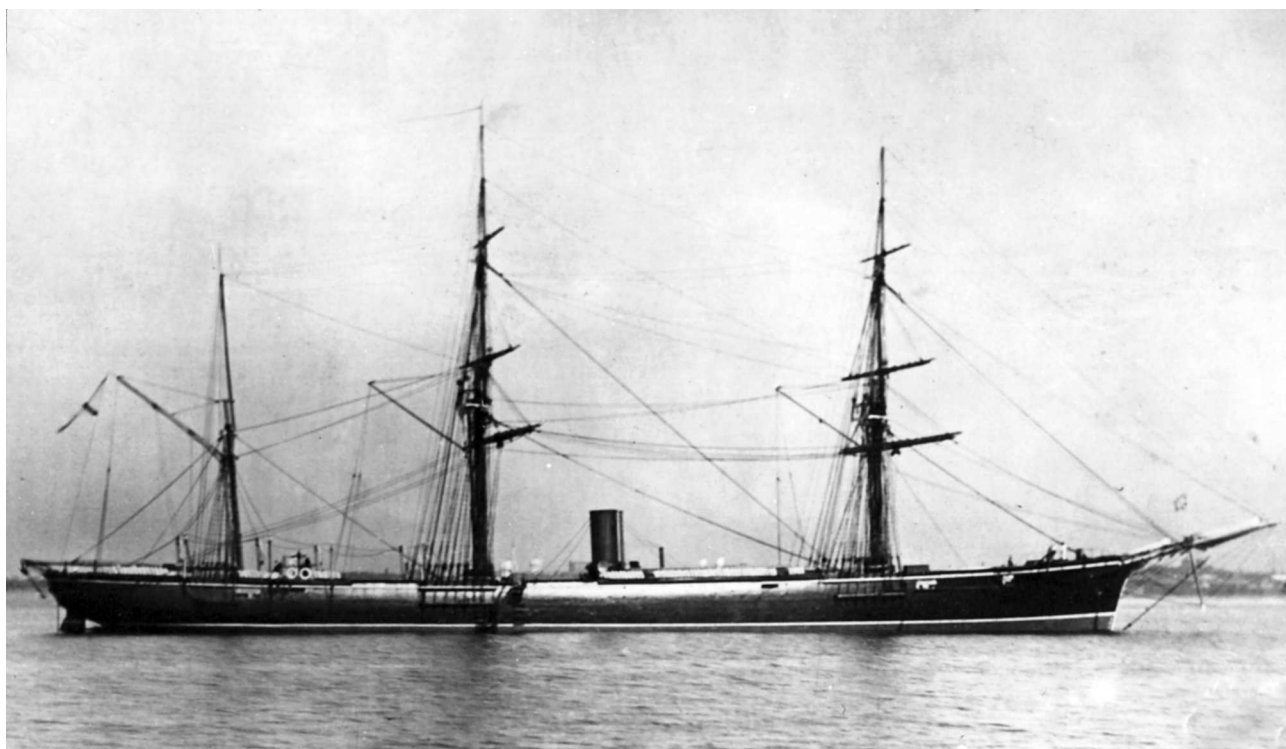
Технические данные клиперов на момент вступления в строй были следующими:

- водоизмещение — 1585,7 т (1153 стро-евых тонны);
- длина по ватерлинии — 76,2 м («Яхонт» — 73,15 м);
- ширина по ватерлинии — 9,4 м («Яхонт» — 9,37 м);
- осадка: на ровный киль — 4 м, кормой — 4,7 м, носом — 4 м;
- отношение длины к ширине 8:1;
- одна горизонтальная двухцилиндровая паровая машина прямого действия номинальной мощностью в 350 л.с. (на «Изумруде» и «Яхонте» снабжена пароперегревателем);
- три котла с четырьмя топками каждый, давление пара 1,4 атм.;
- один подъемный винт с двумя лопастями;
- скорость полного хода под парами от 11 до 12 узлов (у «Изумруда» и «Яхонта» — до 13 узлов, что считалось тогда *редкостью для судов этого типа, не только у нас, но и за границей*);
- полный запас угля — 320 т;
- дальность плавания под парами полным ходом достигала 2000 миль;
- парусное вооружение — барк;
- экипаж по штатному расписанию — 12 офицеров и 179 нижних чинов;
- автономность по провизии — 30 суток.

Корпуса «Алмаза» и «Жемчуга» строились из курляндского дуба с частью тика, гондурасского красного дерева и сосны; «Изумруда» и «Яхонта» — из курляндского, польского и казанского дуба с частью тика, красного дерева, лиственницы и сосны с просоленными конструкциями набора. Элементы скрепления в подводной части медные (у «Жемчуга» и «Алмаза» с нагелями из американской акации), в надводной — железные. Курляндский дуб поставлялся купцом Краузе, гондурасское красное дерево, шедшее на бимсы верхней палубы, было закуплено в Англии через капитан-лейтенанта А.А. Пещурова (закупка и доставка обошлись казне в 12 306 руб. 96 коп. серебром).

На клиперах был применен набор «английской системы» — шпангоуты состояли из двух рядов деревьев. Набор скреплен ридерсами в два ряда. Палуба от трещин и рассыхания покрывалась составом из деревянного масла, светлого гарпиуса и чистого сала (8 пудов масла и по 5 пудов прочих частей). Некоторые детали были выварены в крепком соляном растворе. Подгонка и отделка деталей производились тщательно. При строительстве были применены новые способы сборки корпуса и другие новшества, о чем доложил генерал-майор Чернявский в «Отчете о дей-

**Винтовой клипер  
«Изумруд»**



ствиях кораблестроительного комитета в 1862 году».

Приемная комиссия «Изумруда» отметила: «Построен весьма тщательно и по системе самой выгодной для прочности корпуса. Имеет отличные морские качества. Самый лучший клипер из всего флота по скорости хода».

На всех кораблях были установлены опреснители Ламберта.

Клипера типа «Алмаз» несли парусное вооружение по схеме барка, с «сухой» бизань-мачтой. Рангоут был назначен «по внимательном соображении не только с остойчивостью, которая у паровых судов чувствительно уменьшается по мере израсходования топлива на действие паровых машин, но и имея в виду доставить судам полную возможность плавать под парусами с тем успехом, какой требуется от лучших парусных военных судов».

Рангоут был изготовлен в мастерских Кронштадта, паруса шились на Нарвской фабрике барона Штиглица.

Клипера несли три мачты и бушприт. В комплект рангоутных деревьев фок- и грот-мачт входили собственно мачта и стеньга, совмещенная с брам-стенгой, а также гафель и флагшток. На мачте гафель крепился с помощью бейфута с ракс-клотами. На обеих мачтах поднимались три реи. Например, грот-мачта несла грота-рей длиной 75 ф. (22,08 м), грот-марса-рей длиной 53 ф. (16,01 м) и грот-брам-рей длиной 36 ф. (10,09 м). Бизань-мачта состояла из собственно мачты и крьюс-стенги, гафеля и гика. Бушприт состоял из собственно бушприта, утлегаря, мартин-гика и блинда-реи.

Согласно штатному расписанию клиперов, фок-мачта несла три паруса:

- фок — парусина № 2;
- фор-марсель — парусина № 4;
- фор-брамсель — парусина № 7.

На грот-мачте поднимались:

- грот — парусина № 2, площадь 2948 кв.ф. (273,88 кв.м);
- грот-марсель — парусина № 4, площадь 2236 кв.ф. (207,73 кв.м);
- грот-брамсель — парусина № 7, площадь 990 кв.ф. (91,97 кв.м.).

Между фок- и грот-мачтами размещались фор-трисель и брам-стаксель.

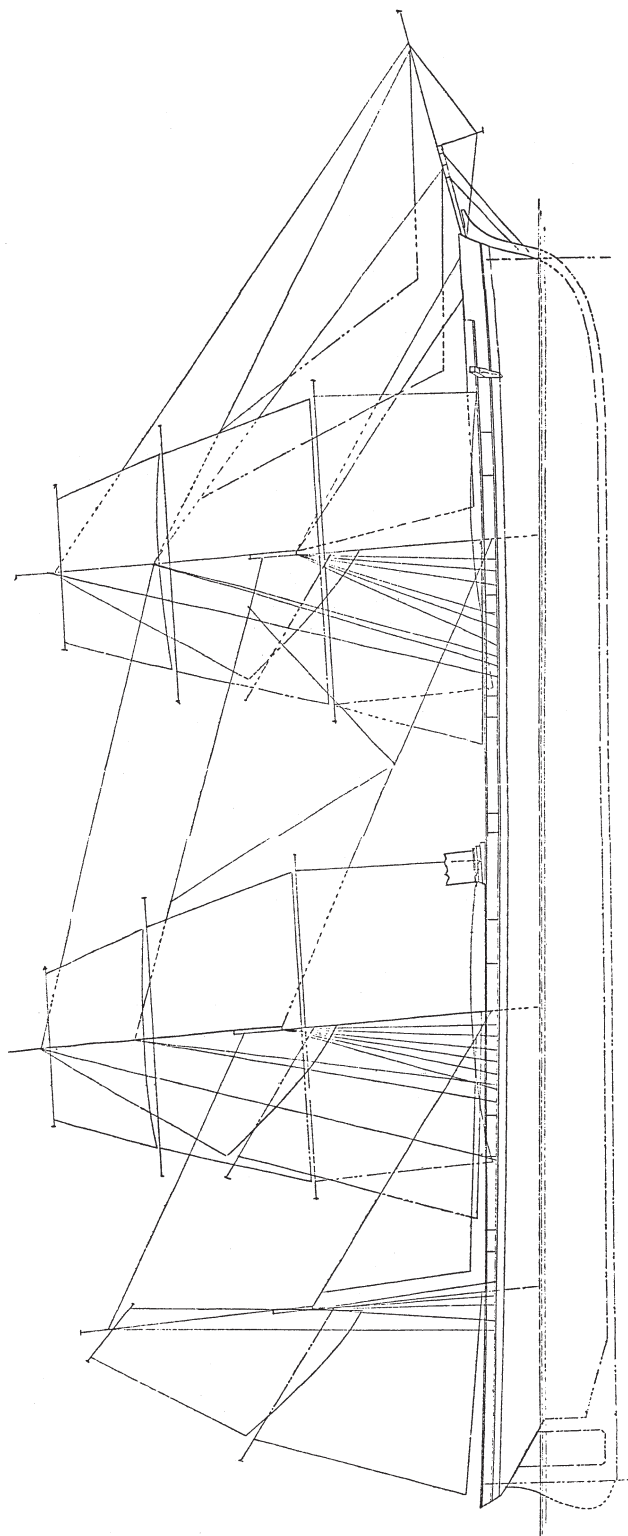
Бизань-мачта несла:

- бизань — парусина № 4;
- крьюс-марсель — парусина № 4.

Между грот- и бизань-мачтами располагались грот-трисель (парусина № 2) и грот-бом-брам-стаксель.

К бушприту крепились бом-кливер (парусина № 8), кливер (парусина № 7), фор-стенги-стаксель (парусина № 3) и фор-

Чертеж рангоута и парусной оснастки винтового клипера «Яхонт»  
Копия подлинного чертежа







**Клипер «Жемчуг» в сухом доке. Видны форма кормовой части корпуса и парусный рангоут**

стаксель (парусина № 2). Последние два паруса использовались крайне редко.

В комплект парусного вооружения также входили лиселя, штормовые и разрезные паруса. Дополнительно для клиперов были сшиты грот-стенги-стаксели, грот-брам-стаксели и кройс-стенги-стаксели.

Нумерация парусины указывала на её плотность и в зависимости от толщины обозначалась номерами от 1 до 8. Количество людей, работающих с парусами на реях, зависело от площади и веса паруса — например, на грот-брамселе хватало 6 человек, на грот-марселе работало 18 человек, а для поднятия и закрепле-

ния грота и фокса привлекалось по 20 матросов.

Под парусами клипера ходили хорошо, развивая скорость от 9 до 11,75 уз. Они отличались в целом неплохими мореходными качествами, плавной качкой и хорошей остойчивостью, но при большом волнении начинали зарываться носом. Так, «Алмаз» «на волнении выходил хорошо, но претерпевал довольно сильную бортовую качку; отлично поворачивал через фордевинд во всякую погоду». «Изумруд» поворачивал оверштаг «не дурно, но не без заднего хода. Для выгоднейшего поворота — т.к. клипер скоро терял ход — необходимо было поворачивать с гротом, и в момент, когда фок ложился на ванты, грот надо было брать на гитовы; с переносом же фоковых парусов садит грот. Действуя таким образом, клипер поворачивал даже с передним ходом. Идя на фордевинд, во время крепкого ветра, клипер всплывал на волну очень хорошо. Бак был постоянно сух, и утлегарь ни разу не купался. Волнение не догоняло корабль. Рысканье не превышало  $\frac{1}{2}$  румба. Рангоут был сделан так хорошо, что можно было носить паруса, не боясь потерять его». При крепком ветре и большом волнении размахи качки у «Изумруда» доходили под ветер до  $23^\circ$ , на ветер  $8^\circ$ . «Яхонт» качку имел плавную, но «не выносил передних парусов, во время сильного шторма его приходилось держать на борте под ветром».

В кампанию 1864 года «Изумруд» и «Яхонт» находились в составе одного отряда. Во время совместного плавания выяснилось, что «Изумруд» лавировал лучше, чем «Яхонт», а во время переходов под парусами «Изумруд» шел хорошо, «Яхонт» же начинал отставать. А вот диаметр циркуляции у обоих кораблей оказался одинаковым — 250 фт. (76,2 м), примерно за три минуты.

Артиллерия клиперов по штату состояла из трех 60-фунтовых орудий и четырех нарезных 8-фунтовых.

60-фунтовая «длинная» пушка системы Баумгардта №1 весила 5 т, имела калибр 195 мм, длину канала ствола 17,6 клб и могла стрелять ядрами, бомбами с медной трубкой системы Шмидта и картечью. Дальность стрельбы ядром составляла 3,5 км, бомбой — 3,1 км. Ядром пушка пробивала на оба борта любой деревянный корабль. Специально изготовленные для нее стальные ядра при увеличенном заряде (9,4 кг против штатного 6,56 кг) на дистанции 213 м насквозь пробивали 114-мм железную броню.

На клиперах 60-фнт пушки ставились в диаметральной плоскости и могли вести огонь на оба борта, для чего их перекачивали от борта к борту по рельсовой системе. При обсуждении проекта полковник Пестич предложил на «Яхонте» орудийные порты расположить в шахматном порядке — предложение было отклонено.

Медная 8-фнт пушка представляла собой армейское орудие образца 1838 г., переделанное в нарезное и установленное на морском станке. Пушка имела калибр 4,18 дюйма (106,1 мм), длину ствола 19,4 клб, вес 753 кг. Она заряжалась с дула и стреляла цилиндрическими снарядами, снабженными двумя рядами цинковых выступов, которые и входили в нарезы. В боекомплект входили чугунная граната, картонная граната (примитивная шрапнель) и картечь. Гранатой весом 11 кг пушка стреляла на дистанцию 3845 м; эффективная дальность стрельбы картечью — 555 м.

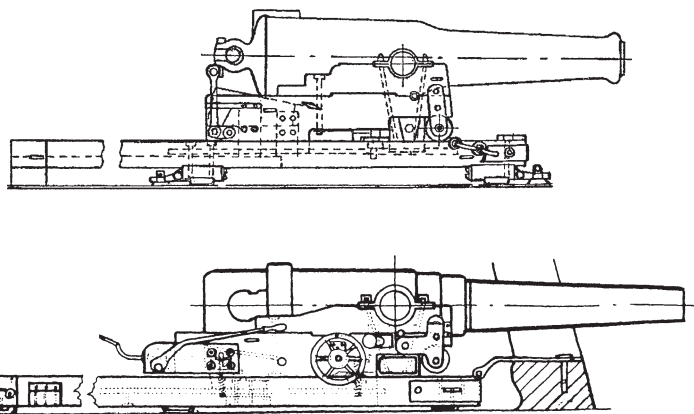
Согласно отчету Артиллерийского управления от 1862 г., на клипер «Алмаз» было выдано два станка на платформах для 8-фунтовых орудий и один железный лафет для 4-фунтового нарезного орудия. Станки были изготовлены при артиллерийских мастерских, а железный лафет — на частном металлическом заводе. Станки были собраны из орехового дерева, оси и колеса — из американской акации. «Алмаз» получил 300 зарядов для 8-фунтовых орудий и 210 для 4-фунтового. Снарядов и гранат было выписано 600 и 400 штук соответственно. Часть выделенного имущества была остав-

лена на берегу из-за невозможности принять все на борт. Кроме того, было получено снаряжение для обслуживания орудий: банники, пробойники, пыжевики, гандшпуги, прицелы, ударные молотки, фальшфейеры, ручные фальшфейеры Робсона, трубки скорострельные бомбовые и гранатные.

На вооружении экипажа на «Алмазе» имелось: ружей драгунских — 65 шт., пистолетов бордажных — 40 шт., палашей — 121 шт.; на «Жемчуге»: ружей драгунских — 70 шт., пистолетов бордажных — 50 шт., палашей — 121 шт. Кроме того, на «Жемчуг» для Сибирской флотилии было выделено 200 палашей, фальшфейеры, ракеты и ударные трубки. В состав бордажного оружия входили пики и интрепели.

**В в е р х у:**  
60-фнт «длинная»  
пушка №1  
на станке с  
передним штыром  
(«платформе  
с круговым  
обстрелом»)

**В н и з у:**  
6-дюймовое орудие  
образца 1867 г.  
на деревянном  
станке с передним  
штыром



## Переоборудования и перевооружения

(данные В.В. Ярового)

**«Алмаз»** в 1862 г. дополнительно получил 2×106-мм/22 и 1×87-мм/20 пушку. В 1865–1869 гг. стоял в Кронштадте на ремонте. С 1869 г. вооружение включало 3×152-мм/23 и 4×87-мм/20 орудия. В 1872 г. 3×87-мм/20 пушки заменены на 2×107-мм/20. С 1878 г. имел на вооружении 3×152-мм/23 и 4×107-мм/20 орудия.

**«Жемчуг»** в 1862 г. дополнительно получил 2×106-мм/22 и 1×87-мм/20 пушку. В сентябре 1868 г. – мае 1870 г. отремонтирован в Кронштадте с заменой части листов медной обшивки и исправлением котлов. При этом получил на вооружение 3×152-мм/23 и 1×87-мм/20 орудия. В ноябре 1874 г. – сентябре 1877 г. капитально отремонтирован в Кронштадте с установкой новых котлов Ижорских заводов. После этого имел на вооружении 3×152-мм/23, 2×107-мм/20, 2×87-мм/20 орудия и 1×381-мм носовой надводный минный аппарат. В 1878 г. 2×87-мм/20 орудия заменены на 4×107-мм/20. В 1882–1883 гг. временно ставились 4×44-мм/23 пушки.

**«Изумруд»** в 1863 г. вместо 1×60-фнт получил 2×106-мм/22 и 1×18-фнт пушку. Последняя в 1864 г. заменена на 1×12-фнт. В 1866 г. добавлена 1×60-фнт пушка. В августе 1867 г. – октябре 1870 г. капитально отремонтирован в Кронштадте с заменой части листов медной обшивки и установкой новых котлов Кронштадтского парового завода. После этого имел на вооружении 3×152-мм/23 и 1×87-мм/20 орудие, а также шестовые мины. В 1875 г. добавлены 2×107-мм/20 и 1×87-мм/20 пушка. В 1877 г. 2×87-мм/20 орудия заменены на 2×107-мм/20. В 1878 г. временно ставились 1×44-мм/23, 1×25-мм/33 и 1×64-мм десантная пушка. В ноябре 1878 г. — июне 1880 г. отремонтирован в Кронштадте с исправлением котлов.

**«Яхонт»** в 1863 г. вместо 1×60-фнт получил 2×106-мм/22 и 1×18-фнт пушку. Последняя в 1864 г. заменена на 1×12-фнт. С 1866 г. имел на вооружении 2×106-мм/22 и 3×60-фнт орудия. В 1867 г. добавлена 1×87-мм/20 пушка. В 1869 г. перевооружен на 2×152-мм/23, 4×106-мм/22, 1×87-мм/20 и 1×60-фнт орудие.

## История службы: «Алмаз»

4 октября 1860 г. приказом № 115 «Алмаз» приписали к 13-му флотскому экипажу, командиром корабля был назначен капитан-лейтенант Павел Алексеевич Зеленой-5 (приказ № 324 от 15 октября 1860 г.).

С момента вхождения в строй флота началась подготовка клипера к заграничному плаванию. Снабжение корабля проходило согласно «Положению» от 19 мая 1858 г. В конце сентября 1862 г. полностью снаряженный и укомплектованный вытянулся на Кронштадтский рейд, где началось сплачивание экипажа, рейдовые, парусные, артиллерийские и другие учения.

21 октября 1862 г. в 08:00 «Алмаз» покинул Кронштадт и, согласно предписанию Морского министра, пошел в Нью-Йорк, в распоряжение русского посланника в Америке. 22 октября обогнули Дагерорт. Дул свежий зюйд-вест. Корабль шел 8-узловым ходом. Вскоре ветер и волнение усилились. «Алмаз» начал черпать воду бортом, боковая качка дошла до 25°. Командир уменьшил ход до 6 уз, нос стал меньше черпать воду. Волной сломало мартин-гик и левый бленда-гафель. Лопнула цепь утлегаря и бакштаг, сломало левый выстрел, повредило коечную сетку. В час ночи 25 октября открылся Мариенлейхтский маяк на острове Фемерн. Через полчаса, идя на 2 узлах, клипер приткнулся к мели, войдя штевнем в грунт на полфута, но сошел своим ходом

и продолжил движение в Кильскую бухту, где встал на якорь. Экипаж приступил к устранению полученных в шторм повреждений и покраске. Носовое орудие было перетащено на корму, т.к. при загрузке угольных ям клипер заметно садился носом в воду и, когда винт выходил из воды, корма начинала сильно вибрировать. Командир отметил хорошую работу машины и механиков.

11 ноября клипер вышел из Килиа в английский Гревзенд. В ночь на 17 ноября, не имея обсервации из-за сильнейшего тумана, «Алмаз» встал на якорь на глубине 16 сажений. Когда рассвело и рассеялся туман, оказалось, что клипер находится у маяка Норд-Гинтер. Принцевым каналом он прошел в Гревзенд, где встретился с клипером «Жемчуг». «Алмаз» остался на зимовку, для перемены дымовой трубы и других ремонтных работ. Офицеры и команда познакомились с Лондоном.

Из воспоминаний Н.А. Римского-Корсакова: *«Мы направились в Киль, где простояли дня три, а оттуда в Англию, в Гревзенд. По выходе в море оказалось, что мачты клипера коротки, а потому предполагалось заняться в Англии заказом новых мачт и перевооружением, что и было произведено вскоре после прибытия туда. Эта работа задержала нас в Англии (в Гревзенде и Гринайте) около 4 месяцев. Я ездил раза два с товарищами в Лондон,*

**«Алмаз» в Нью-Йорке, 1863 г.**



где осматривал всякие достопримечательности, например Вестминстерское аббатство, Тауэр, Кристальный дворец и т.д. Был и в Ковент-Гарденском театре, в опере, но что давали, не помню».

7 января 1863 г., согласно приказу № 5, на флоте началось переформирование флотских экипажей. Клипер «Алмаз» и корвет «Витязь» приписаны к 1-му флотскому экипажу.

22 января в Княжестве Польском началось восстание. 16 марта «Алмаз» был вызван на Балтику для совместного с фрегатом «Пересвет» крейсерства у Курляндских берегов, между параллелями Ливавы и Палангена, «с целью предупреждения покушения к высадке польских выходцев и к ввозу военной контрабанды».

Противясь с Туманным Альбионом, клипер пошел в Ливаву. При переходе Северным морем корабль попал в сильный шторм, продолжавшийся три дня. Римский-Корсаков в письме матери отметил: «Покачало порядочно. Разбило оба катера, висевшие на боканцах, об воду... Палубы разошлись от качки, и всё... стекало в каюты». 20 марта «Алмаз» зашел в Копенгаген, загрузился углем и 22-го вышел в море. В Копенгагене командира известили, что в шведском Мальмё стоит судно с оружием, шедшее из Англии. Проверка показала, что команда и капитан отказались везти оружие дальше и, высадившись на берег, занялись пьянством.

23 марта клипер пришел в Ливаву, совершив переход по совершенно спокойному морю, а на следующий день снова вышел в море и, «прокачавшись целый день под триселями», утром 25-го бросил якорь в Палангене. По пути был опрошено идущее в Мемель судно. Оно оказалось голландским и было отпущено. Снова перешли в Ливаву. Встретился прусский пароход, но он оказался без груза. Блокада сделала свое дело, море стало пустынным. Крейсерство проходило «кратко, безбурно и безбранно, сопровождаемое сильными ветрами и дурной погодой». И хотя обстановка в целом была спокойная, наблюдались отдельные элементы настороженности. Однажды, при заходе в Ниден, офицеры и гардемарины отправились на лошадях в соседнюю деревню, где корчма славилась своей кухней. Местные жители приняли их за поляков и собирались посылать в Паланген за представителями прусских властей. Корабль мотался между Ливавой, Палангеном и Ниденом до конца июня, когда был вызван в Кронштадт.

В связи с тем что в апреле 1863 г. Англия, Франция и Австро-Венгрия предъявили

России ультиматум по польскому вопросу, что фактически являлось вмешательством во внутренние дела Империи, Управляющий Морским министерством Н.К. Краббе с Высочайшего дозволения решил послать две эскадры к берегам Америки, чтобы при необходимости начать крейсерскую войну на торговых путях Англии и Франции. Крейсера, распределенные на важнейших торговых артериях, должны были «наносить всевозможный вред обширным торговым интересам..., а в случае если окажется возможным, то нападать целой эскадрой на слабые места неприятельских колоний». 2 июля начальником Атлантической эскадры был назначен контр-адмирал С.С. Лесовский. В эскадру вошли фрегаты «Александр Невский» (капитан 1 ранга М.Я. Федоровский), «Пересвет» (капитан-лейтенант Н.В. Копытов), «Ослябя» (капитан 1 ранга И.И. Бутаков), корветы «Варяг» (капитан-лейтенант Р.А. Лунд), «Витязь» (капитан-лейтенант О.К. Крамер), клипер «Алмаз» (капитан-лейтенант П.А. Зеленой).

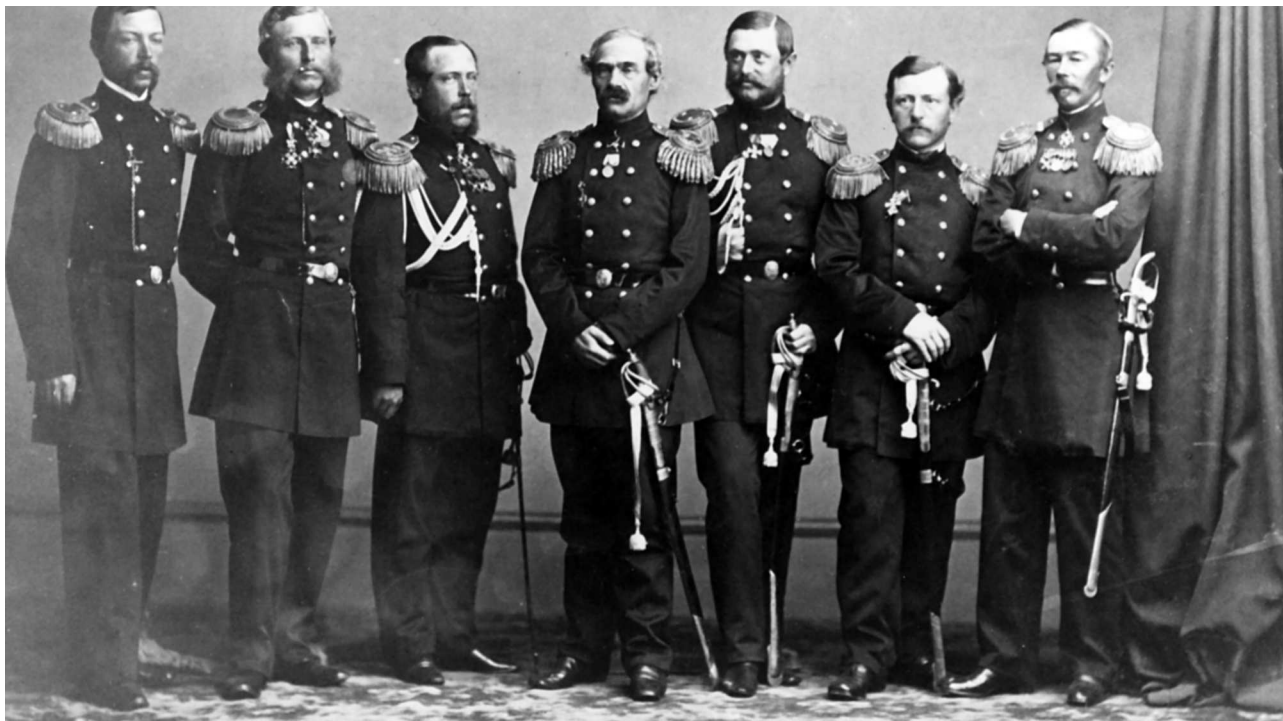
С 15 июля корабли эскадры начали по одному покидать Кронштадт. Официально они уходили для смены кораблей, крейсирующих у Курляндских берегов. Для правдоподобности не приняли даже свежую провизию — был взят только трехмесячный рацион для внутреннего плавания: солонина, горох, пшено, водка.

«Алмаз», имея на борту 15 офицеров и 164 нижних чина, вышел в море утром 18 июля. Переход производился под парами при противных переменных ветрах. 22 июля клипер сделал заход в Киль, 25-го вышел и соединился с эскадрой, стоящей на якорях в Малом Бельте. Утром 26 июля командиры вскрыли пакеты с предписаниями и узнали цель экспедиции. Эскадра пошла в Америку. 28 июля подошли к Скагену. По сигналу адмирала корабли подняли паруса. Ветер засвежел и сделался совершенно противным; клипер отстал от фрегатив. 2 августа, потеряв эскадру из виду, «Алмаз» пошел под парами в точку, назначенную командующим, и 3 августа соединился с эскадрой. Обогнув северную оконечность Шотландии между Оркадскими (Оркнейскими) и Шетландскими островами, эскадра вышла в океан.

18 августа «Алмаз» отстал от эскадры и пошёл самостоятельно под парусами — из-за тонкости рангоута он не мог нести все паруса и держаться вместе с фрегатами. Вступив в океан, он встретил упорные противные ветра, доходившие порой до степени шторма. Иногда казалось, что корабль застывает на месте. Океан так сильно раскачивал судно, что по несколь-



**Гардемарин Николай Андреевич Римский-Корсаков в 1863 г.**



**Командиры кораблей Атлантической эскадры с командующим в Нью-Йорке, 1863 г.  
Слева направо: капитан-лейтенант П.А. Зеленой («Алмаз»), капитан 1 ранга И.И. Бутаков («Ослябя»), капитан 1 ранга М.Я. Федоровский («Александр Невский»), контр-адмирал С.С. Лесовский, капитан-лейтенант Н.В. Копытов («Пересвет»), капитан-лейтенант О.К. Крамер («Витязь»), капитан-лейтенант Р.А. Лунд («Варяг»)**

ко дней невозможно было приготовить горячую пищу. Из-за недостатка свежих овощей началась цинга. В районе Антильских островов клипер прорезал правую половину «вращающегося урагана». Сверкали молнии, ветер крепчал, постоянно меняя направление, развело громадное волнение. Качка была настолько сильной, что казалось, клипер вот-вот перевернется. Корабль держался под одним зарифленным парусом. У американского берега потеплело от вод Гольфстрима. Командир взял курс на Нью-Йорк, куда «Алмаз» прибыл 29 сентября 1863 г., пройдя по Гудзону к западным причалам гавани. Там уже собралась вся эскадра. 30 сентября к ней присоединился фрегат «Ослябя», вызванный из Средиземного моря.

Внезапное появление русских эскадр в портах, лежащих в двух океанах (одновременно в Сан-Франциско прибыла эскадра контр-адмирала А.А. Попова), «произвело впечатление тем более сильное, что было совершенно неожиданно». Это создало реальную угрозу промышленности и торговле Великобритании. Проанализировав все за и против, под давлением торгово-промыш-

ленных кругов британское правительство вышло из антирусской коалиции. Угроза войны миновала. «Мысль удачная, а исполнение отличное», — оценил американскую экспедицию канцлер А.М. Горчаков.

Население оказало русским морякам необыкновенно радушную и торжественную встречу. Своим присутствием русские помогли правительству Линкольна усилить свои позиции и повлиять на исход гражданской войны. 15 ноября «Алмаз» и «Ослябя» ушли в Вашингтон; 13 декабря «Алмаз» и «Варяг» стояли на Гамптон-Роде (Хэмптонском рейде), затем «Алмаз» перешел в Аннаполис для замены рангута, ввиду огромных продольных трещин, образовавшихся от большой ветровой нагрузки при плавании в океане. Новые мачты были поставлены той же длины, что и старые, но на 2 дюйма толще, новые фор- и грот-стенги — той же толщины, но на 3 фута длиннее. Был подкреплен корпус, который, как оказалось, из-за недостатков, вкравшихся в процессе постройки, не имел достаточной прочности. Отремонтировали ватерклозеты и восстановили устройства забортных шпигатных клапанов, которые