

# Санкт-Петербург — «Rio de Janeiro»

К. Л. Козюренко



Английский линейный корабль «Agincourt» (бывший турецкий «Sultan Osman I» и бразильский «Rio de Janeiro»)

Линейный корабль «Rio de Janeiro» вошел в историю мирового судостроения как платформа для наибольшего числа орудий главного калибра — четырнадцати 305-мм пушек в семи башнях. Любопытна биография корабля: заложенный в Англии по заказу Бразилии, проходивший испытания уже как турецкий «Sultan Osman I», он в конце концов поднял британские флаг и вымпел под названием «Agincourt». В Ютландском сражении 31 мая 1916 года входивший в состав 6-го дивизиона 1-й эскадры линкор выпустил по неприятелю 144 снаряда главного калибра — больше, чем любой другой английский линейный корабль, вооруженный 12-дюймовыми орудиями.

Но есть в истории сменившего три имени дредноута и до сих пор малоизвестный русский эпизод. «Капитальные корабли» стран «третьего мира» всегда привлекали повышенное внимание российского морского ведомства с точки зрения вероятности приобретения их Турцией. Появление даже одного современного линкора под флагом Османской Порты могло коренным образом изменить стратегическую ситуацию на Черном море, где русский флот располагал тогда лишь линейными кораблями (до 1907 года — эскадренными броненосцами) разной степени устарелости. В этом регионе корабли данного класса имели не только военное, но и большое политическое значение. Поэтому любые известия и даже газетные слухи о возможности покупки Стамбулом какого-либо из латиноамериканских дредноутов, строившихся верфями Британии и США на рубеже первого десятилетия XX века, заставляли Морской генеральный штаб (МГШ) в Петербурге настораживаться.

Так, во второй половине 1909 года русские морские агенты в Англии и Турции пристально следили за судьбой достраивавшейся на верфях «Арм-

© К. Л. Козюренко, 2006



стронг» и «Виккерс» первой пары линкоров для Южной Америки — бразильских «Minas Geraes» и «San Paulo». 7 июля агент из Лондона успокаивал Петербург: «Вчера вечером мне удалось узнать из очень достоверного источника, что пока никаких предположений насчет продажи бразильских броненосцев Турции не имеется...» Но уже неделю спустя он докладывал обратное: «Слухи о предполагающейся продаже бразильских судов турецкому правительству снова появились, притом в более настойчивой форме, чем раньше. Подполковник Поклевский-Козел<sup>1</sup>, на днях бывший в Барроу, привез мне известие, что на заводе довольно открыто говорят о продаже, не упоминая, однако, кому. На днях ожидается комиссия из турецких морских офицеров. Быть может, тогда что-нибудь более определенно выяснится. <...> Продажную цену называют в 17400000 рублей».

Эти известия вызывали большую тревогу, поскольку международный боснийский кризис<sup>2</sup> 1909 года окончился поражением российской дипломатии на Балканах. Он продемонстрировал, что русский флот ничем не может ей помочь. В ноябре того же года турецкое правительство утвердило проект обширной судостроительной программы. Стамбул проводил активную подготовку к заказу дредноутов британским фирмам. Одновременно, как докладывал русский морской агент в Англии капитан 1 ранга Н. Г. Рейн, «... в начале 1910 года турки энергично вели переговоры с Бразилией для немедленной покупки "Сан-Паулу" и "Минас-Жераис". Деньги в количестве 2200000 ф. ст. за каждый были гарантированы нашими друзьями, французами, через государственный банк Франции. Но переговоры прервались из-за нежелания бразильского парламента и президента».

Оба линейных корабля в 1910 году вошли в состав военно-морских сил Бразилии, прямо скажем, к счастью для нашего Черноморского флота. Ведь после закладки в 1907 году они являлись самыми сильными дредноутами в мире. Более того, связанные с ними слухи послужили во благо руководству русского морского ведомства. В связи с угрозой усиления турецкого флота председатель Совета министров П. А. Столыпин 20 июля 1910 года адресовал морскому министру С. А. Воеводскому письмо, в кото-

ром говорилось о неотложной необходимости срочного наращивания российских военно-морских сил на Черном море. Министр и сам делал такие представления императору, получив же столь мощную поддержку, он 26 июля обратился с докладом на высочайшее имя, запросив немедленного и внеочередного выделения средств на постройку трех линкоров и ряда других кораблей. Получив согласие Николая II, Морское министерство 23 сентября представило в Совмин финансовые соображения по этой программе. Еще до их одобрения С. А. Воеводский утвердил задание на проектирование черноморских дредноутов.

В начале декабря правительство поддержало морского министра, и 17 января 1911 года соответствующий законопроект был направлен в Государственную Думу. Появившиеся в марте известия о заказе Турцией в Англии двух линкоров заставили российский парламент быстро проголосовать за отпуск необходимых кредитов. Так как законодатели несколько лет упорно отказывались финансировать кораблестроение «цусимского ведомства», то это был настоящий прорыв. Не последнюю роль тут сыграла угроза «великой мечте» политической элиты Российской империи о Босфоре и Дарданеллах, в виде призрака бразильских дредноутов под турецким флагом.

Традиционная нестабильность в Латинской Америке всегда была чревата неожиданными осложнениями. После прибытия весной 1910 года первого из линкоров, «Minas Geraes», на рейд Рио-де-Жанейро на корабле вспыхнул мятеж, вызванный плохим обращением офицеров с матросами. К восставшим примкнул батальон морской пехоты. Столица страны оказалась под угрозой обстрела из двенадцатидюймовок новейшего дредноута. Правда, вскоре властям удалось разрядить обстановку, пообещав отменить на флоте телесные наказания и предоставить амнистию бунтарям. Отношения бразильского правительства с собственными военно-морскими силами всегда складывались сложно. Во время гражданской войны центральной власти с противниками тогдашнего президента в 1893—1894 годах к последним примкнула целая эскадра, которую смогли одолеть только с помощью боевых кораблей ВМС США. Вероятно, поэтому у действующего президента Бразилии маршала

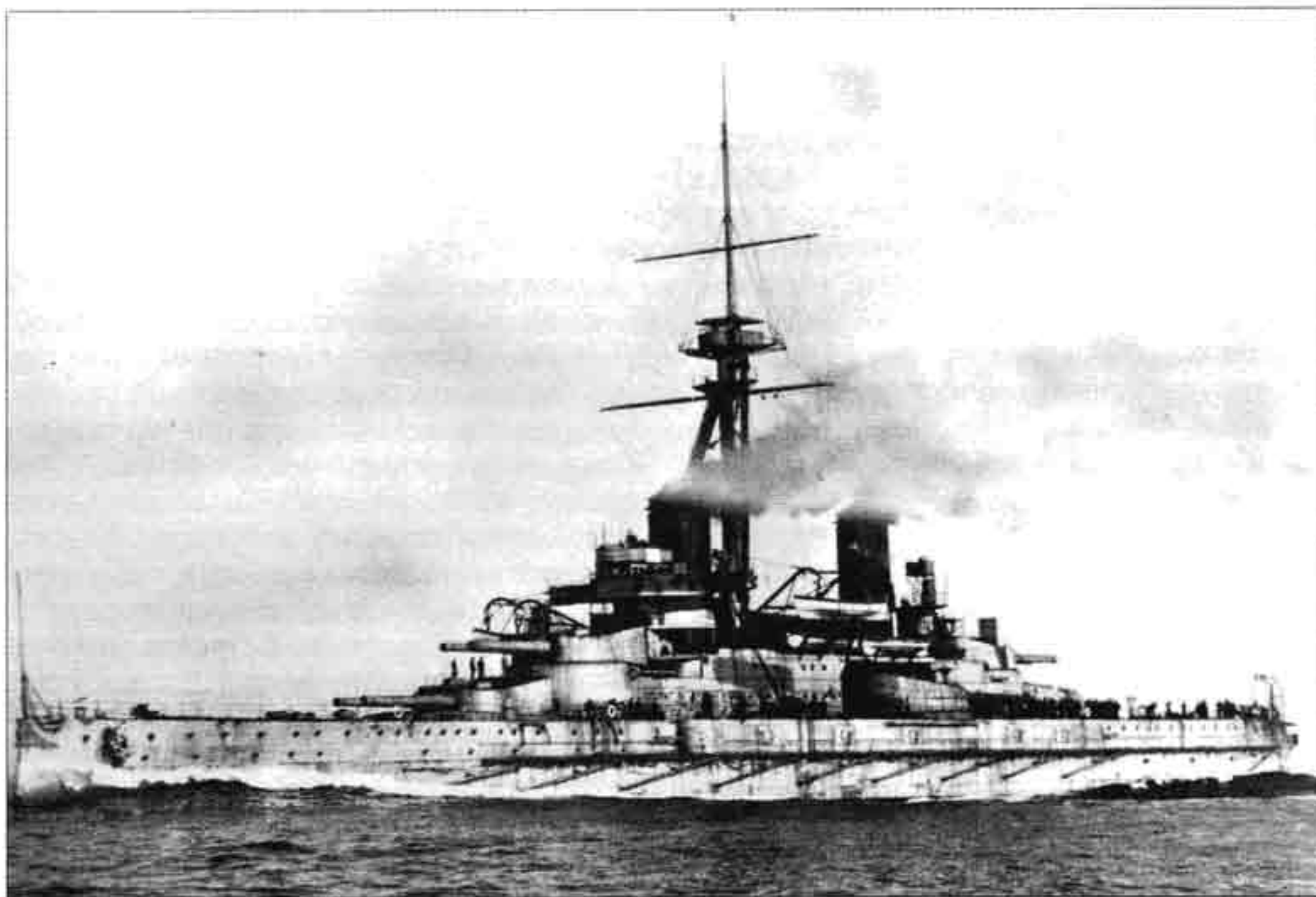


Эрмеса Родригеса-да-Фонсеки появились сомнения в необходимости держать во флоте страны крупные боевые единицы, служащие лишь источником внутривнутриполитических осложнений. Его государство, к счастью, не имело в то время таких «наследственных врагов», какими приходились друг другу, например, Аргентина и Чили. Для Бразилии дредноуты были не столько объективной военно-стратегической необходимостью, сколько данью лихорадке «нового маринизма», охватившей все мало-мальски претендовавшие на значительность державы мира перед Первой мировой войной.

После путча на бразильском флоте в «мировых средствах массовой информации», как мы бы сейчас сказали, появились сообщения о том, что Рио-де-Жанейро намеревается избавиться от своих новых линкоров. В конце сентября 1910 года русский морской агент в Турции капитан 2 ранга А. Н. Щеглов доносил, что переговоры о покупке Стамбулом «*Minas Geraes*» и «*San Paulo*» возобновились. Выдержка из этого рапорта была, кстати, тогда же доведена до высочайшего сведения. Правда, в октябре

из Лондона и Стамбула поступили обнадеживающие известия о том, что турецкое правительство решило вообще не приобретать и не строить дредноутов. Но, как показало недалекое будущее, эти сообщения оказались дезинформацией. А «некоторые слухи и предположения, исходящие из частных источников», о возможной продаже двух бразильских линкоров, в последние месяцы 1910 года продолжали поступать, например, от морского агента в США капитана 1 ранга Д. С. Васильева.

У президента Родригеса-да-Фонсеки оказалось достаточно государственной мудрости, чтобы не принимать поспешных решений, и линейные корабли остались под бразильским флагом. Он собирался провести реформирование и обновление флота, уделив особенное внимание подготовке личного состава, развитию береговой инфраструктуры. Но пока, как писал в своем донесении от 4 декабря 1910 года русский посол в странах Южной Америки П. В. Максимов, военно-морские силы были дезорганизованы, команды новых линкоров расформированы, корабли фактически постав-



Бразильский линейный корабль «*Minas Geraes*»



лены на консервацию: «Можно сказать, что Бразилия без войны на долгое время потеряла свой флот». Именно Максимов обратил внимание своего руководства в Министерстве иностранных дел на новый линейный корабль с названием столицы южноамериканского государства: «Строящийся еще в Англии дредноут "Рио-Жанейро" является только лишней обузой, от коей правительству было бы всего выгоднее отделаться, но этого не допустит, надо полагать, национальное самолюбие. Тем не менее, было бы, быть может, небезынтересно проследить за участью "Рио-Жанейро" в Англии, на заводе Армстронга, так как здесь, если даже решатся его продать, то это постараются сохранить до последней минуты в строжайшей тайне». Последний прогноз российского посла полностью оправдался несколько лет спустя.

Третий дредноут Бразилии проектировался с явным намерением сделать недостижимым лидерство этой страны в мощи линейного флота, приобретенное среди держав Латинской Америки благодаря «Minas Geraes» и «San Paulo». Как прямой ответ на их появление в середине 1910 года для Аргентины в США заложили два линкора с таким же главным калибром, как и у достраивавшейся тогда бразильской пары, — по двенадцать 305-мм орудий. Одновременно руководство Чили приняло кораблестроительную программу, также предусматривавшую заказы линейных кораблей. В ответ бразильцы, рассмотрев ряд проектов дредноутов с более мощной артиллерией, вплоть до 406-мм, в целях унификации остановились на английском варианте с прежними двенадцатидюймовыми пушками, но увеличив их число. В Рио-де-Жанейро точно рассчитали, что никто из соседей не сможет в обозримом будущем выделить из своего бюджета средств больше чем на два линкора: латиноамериканские государства начала XX века были бедны. Бразилия же, благодаря стратегическому природному сырью — кофе и каучуку, с 1902 года добилась экономической стабилизации, роста доходов, получения зарубежных кредитов. Поэтому ее правительство было в состоянии заказать еще один линейный корабль и тем противопоставить двадцати четырем орудиям главного калибра вероятного противника целых тридцать восемь своих.

К тому времени, когда российский посол отправил свое донесение из Рио-де-Жанейро, одноименный дредноут, заложенный на верфи компании «Армстронг» в Ньюкасле 14 сентября 1910 года, строился лишь два с половиной месяца. Министерство иностранных дел переслало цитированную выше выписку из этого документа председателю Совета министров П. А. Столыпину 17 февраля, а в морское ведомство для сведения — 21 февраля 1911 года. На следующий день начальник Иностранной части Морского генерального штаба направил эту информацию военно-морскому агенту в Англии, с просьбой «по мере возможности навести справку согласно подчеркнутому», без указания сроков. Но

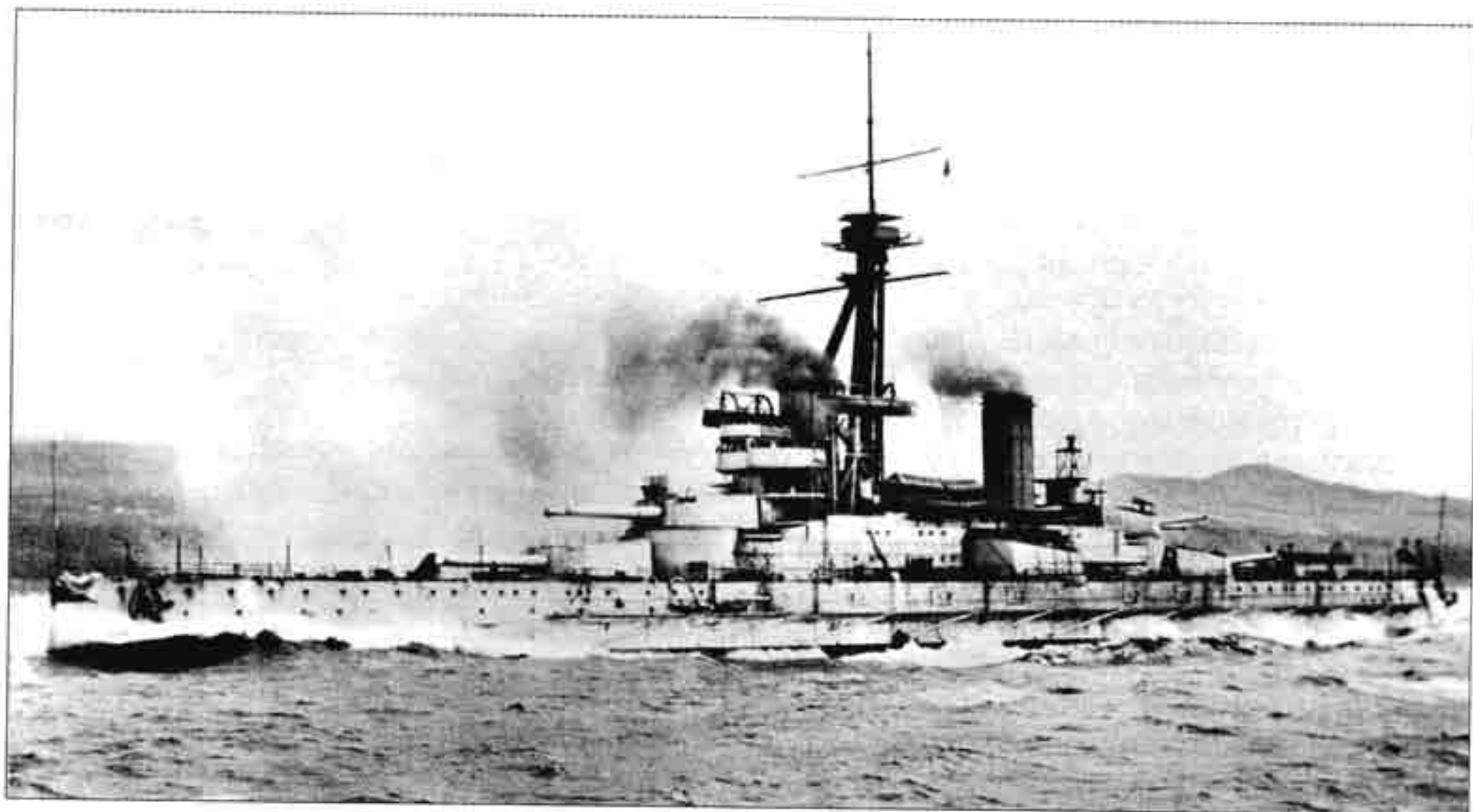
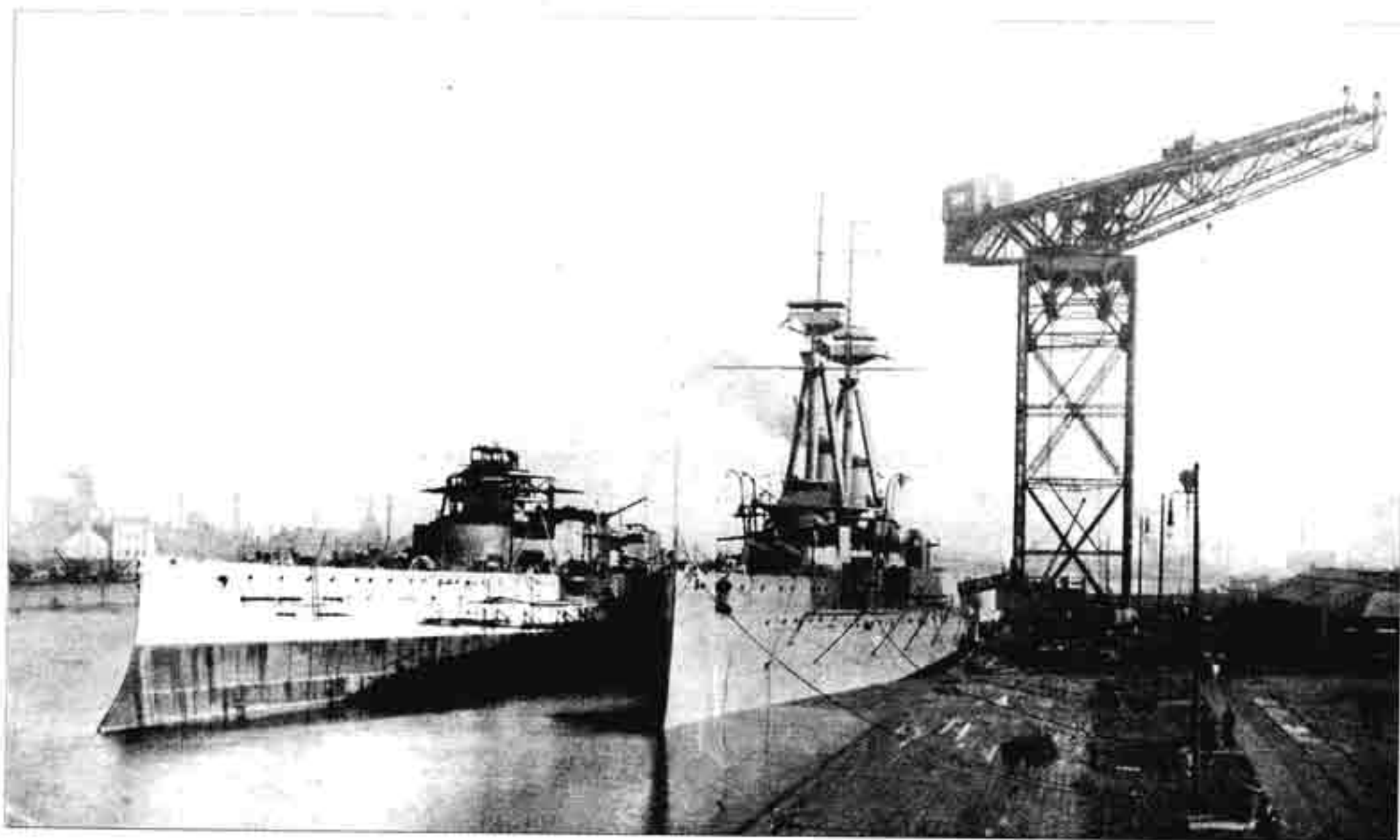
*Морской агент  
в Англии  
в 1911—1913 годах  
Н. Г. Рейн*



спустя неделю копию этого же донесения МИД получил от Столыпина и сам С. А. Воеводский. В феврале 1911 года Совет министров обсудил специальный доклад П. В. Максимова от 2 ноября 1910 года, в котором посол обосновывал политическую необходимость сближения России с южноамериканскими странами и предлагал ряд мер к этому. Вероятно, в ходе дискуссии среди прочего упоминался строящийся линкор, и не исключено, что морской министр получил поручение выяснить вопрос о его стоимости и возможности приобретения Россией. Во всяком случае, он уже лично отдал специальное распоряжение об этом морскому агенту в Англии.

Капитан 1 ранга Н. Г. Рейн ответил из Лондона 25 марта: «Что касается бразильского броненосца "Рио-де-Жанейро", то я буду старательно следить за его положением, для чего я предпринял все меры, какие





Бразильский линейный корабль «San Paulo» во время достройки на плаву (на верхнем фото слева; справа — английский линкор «Vanguard») и во время ходовых испытаний

только могут быть, без нарушения корректных отношений, заведены. <...> Из разговоров с разными лицами выяснилось, что в постройке не замечается ненормальностей или задержек. Несколько бразильских морских офицеров наблюдают за постройкой, причем, вероятно, не больше 1/3 веса корпуса поставлено на место. По многим отзывам

весьма вероятно, что броненосец можно купить, если только Англия, которая сама имеет, по-видимому, виды на него, позволит это».

В это время снова обострилась ситуация вокруг возможного получения Турцией «стратегического оружия» — дредноутов. В конце марта стало известно о заказе Стамбулом в Англии двух линейных кораблей.



Это были «Reshad V» и «Reshad-i-Hamiss», имевшие по десять 343-мм орудий главного калибра. Их заложили на верфях компаний «Виккерс» и «Армстронг» в августе и декабре 1911 года соответственно. Но весной русские военно-дипломатические представители еще не имели точных данных об этих контрактах. Н. Г. Рейн доносил в МГШ, что турки заключили договор с фирмой «Армстронг» на постройку «одного броненосца последнего типа и одного защищенного крейсера». В России срочно активизировали работы по проектированию трех черноморских дредноутов типа «Императрица Мария», но спуск на воду первого из них планировался только на середину 1913 года, а вступление в строй — на конец 1915. «Rio de Janeiro» был бы готов гораздо раньше...

В рапорте от 30 марта 1911 года Рейн сообщал: «Работы на "Рио-де-Жанейро" у Armstrong'a, как я уже доносил, продолжаются, хотя в несколько уменьшенном размере. Секретность почему-то относительно постройки этого корабля соблюдается особенно строгая. Контракты хранятся на частной квартире главного директора sir Andrew Noble и даже неизвестны другим директорам, равно как и чертежи наиважнейших элементов. Фактических данных и верных относительно вооружения и постройки всего корабля даже никто из директоров не может дать, кроме директора sir A. Noble. Так как броненосец будет готов не позже осени 1912, то теперь более чем пора приступить к переговорам по покупке его. Глубоко убежденный в пользе для России такого приобретения, убедительно докладываю, что не следует терять времени и надо купить это судно». По мнению агента, не исключено приобретение «Rio de Janeiro» Японией, для которой с января 1911 года на верфи компании «Виккерс» строился мощнейший на тот момент в мире линейный крейсер «Конго» с 14-дюймовой (356-мм) артиллерией главного калибра.

Н. Г. Рейн имел сведения, что японцы ведут переговоры с фирмой «Армстронг» о заказе еще одного линкора, но речь могла идти также и о бразильском корабле: «Если Англия кому-либо согласна будет уступить это судно (30 миллионов рублей), то в первую голову Японии, притом именно тогда, когда, несмотря на переговоры о мире с Америкой, у Англии появится надежда натравить Япо-

нию на Америку, как раз перед открытием Панамского канала. Нам будет очень обидно, если "Рио-де-Жанейро" перейдет неожиданно (для публики), как "Ниссин" и "Касуга", не в наши руки, а в чужие. <...> Япония явно и усиленно вооружается и готовится к войне, притом на два фронта, усиливая и ускоряя боевую готовность армии (многое от Armstrong'a предназначено для армии) и флота. Кто же противники? Америка и Россия; Англия и Германия и даже Франция будут при этом частными маклерами». Судя по всему, морской агент в Лондоне был солидарен с мнением той части русских военных, которые считали, что основной целью Японии остается оттеснение Российской империи от берегов Тихого океана, пользуясь ее военной слабостью на Дальнем Востоке.

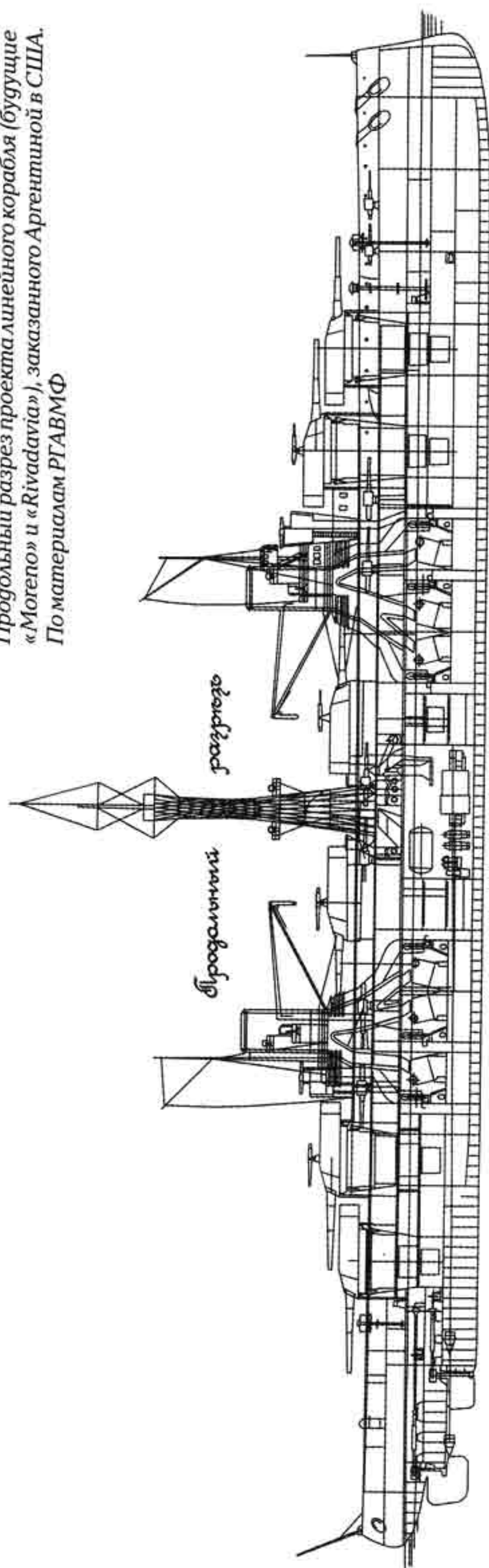
Действительно, посетивший Приморье как раз в апреле — мае 1911 года военный министр В. А. Сухомлинов справедливо отметил: «Что касается морских сил, то можно считать, что их во Владивостоке совсем нет». Но приоритеты российской внешней политики изменились.

Основные военные и политические усилия были теперь сосредоточены в Европе, где заканчивалось оформление антигерманского блока с Францией и Англией. Для Петербурга сохранение сложившегося после договоров 1905 и 1907 годов<sup>3</sup> разделения Маньчжурии на зоны влияния с Японией было гораздо более приемлемо, нежели, например, агрессивная экономическая экспансия США в Китае. Поэтому еще в июне 1910 года было заключено русско-японское соглашение, подтвердившее дружественность отношений двух держав. Как заметил министр иностранных дел А. П. Извольский, «Америка нам войны по этому поводу не объявит и флота в Харбин не пришлет, тогда как Япония в этом отношении гораздо опаснее и нам весьма важно считаться с этим обстоятельством».

Таким образом, сомнения Н. Г. Рейна по поводу японцев были с точки зрения Петербурга неактуальны, а вот турецкий «дредноутный кризис» продолжал нарастать. 14 апреля 1911 года капитан 2 ранга Д. С. Васильев доложил из США в МГШ о том, «что Аргентинская республика строит там свои дредноуты "Морено" и "Ривадавия" исключительно для спекуляции...», то есть перепродажи. Первый из них должен был сойти



Продольный разрез проекта линейного корабля (будущие «Могено» и «Rivadavia»), заказанного Аргентиной в США. По материалам РГАВМФ



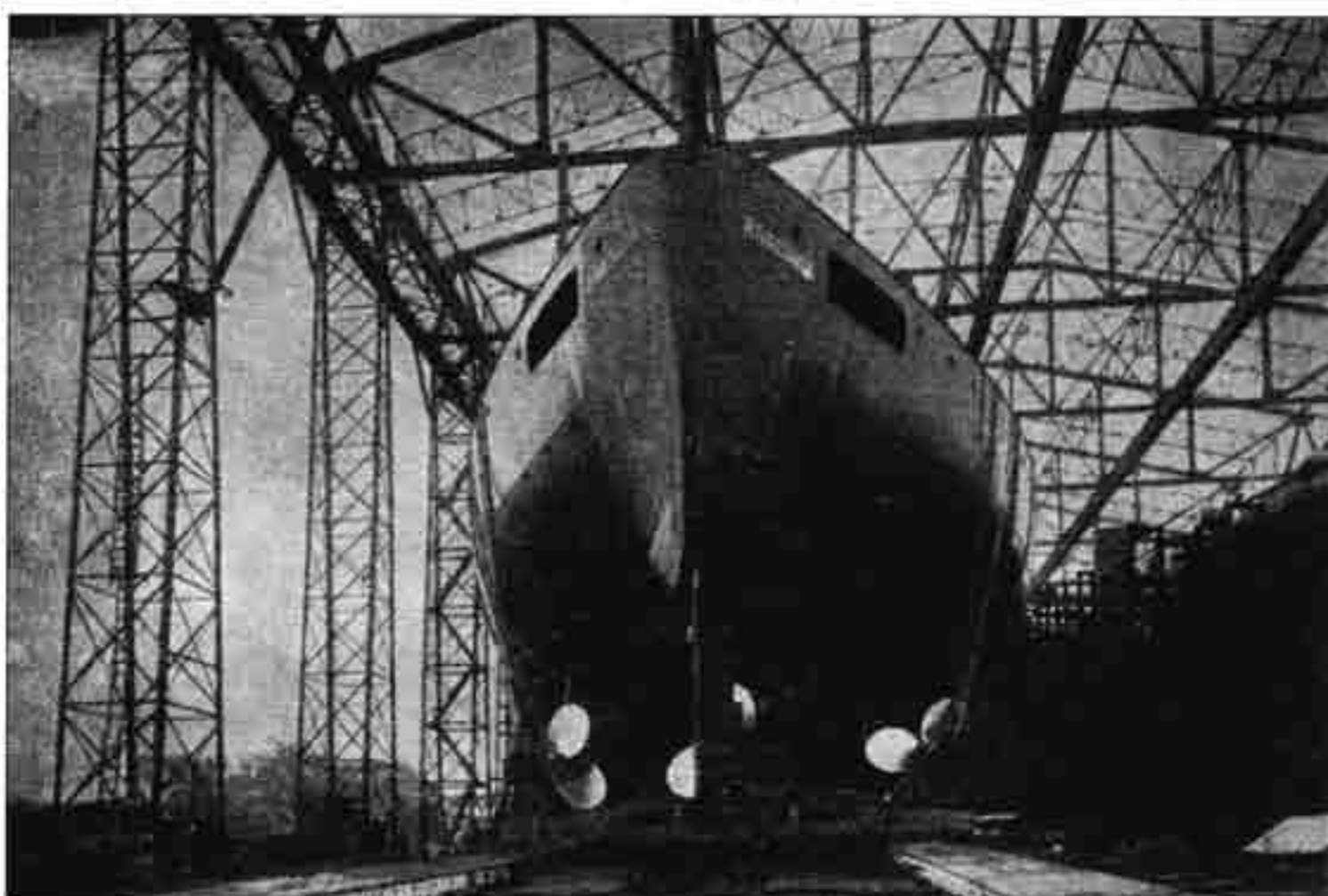
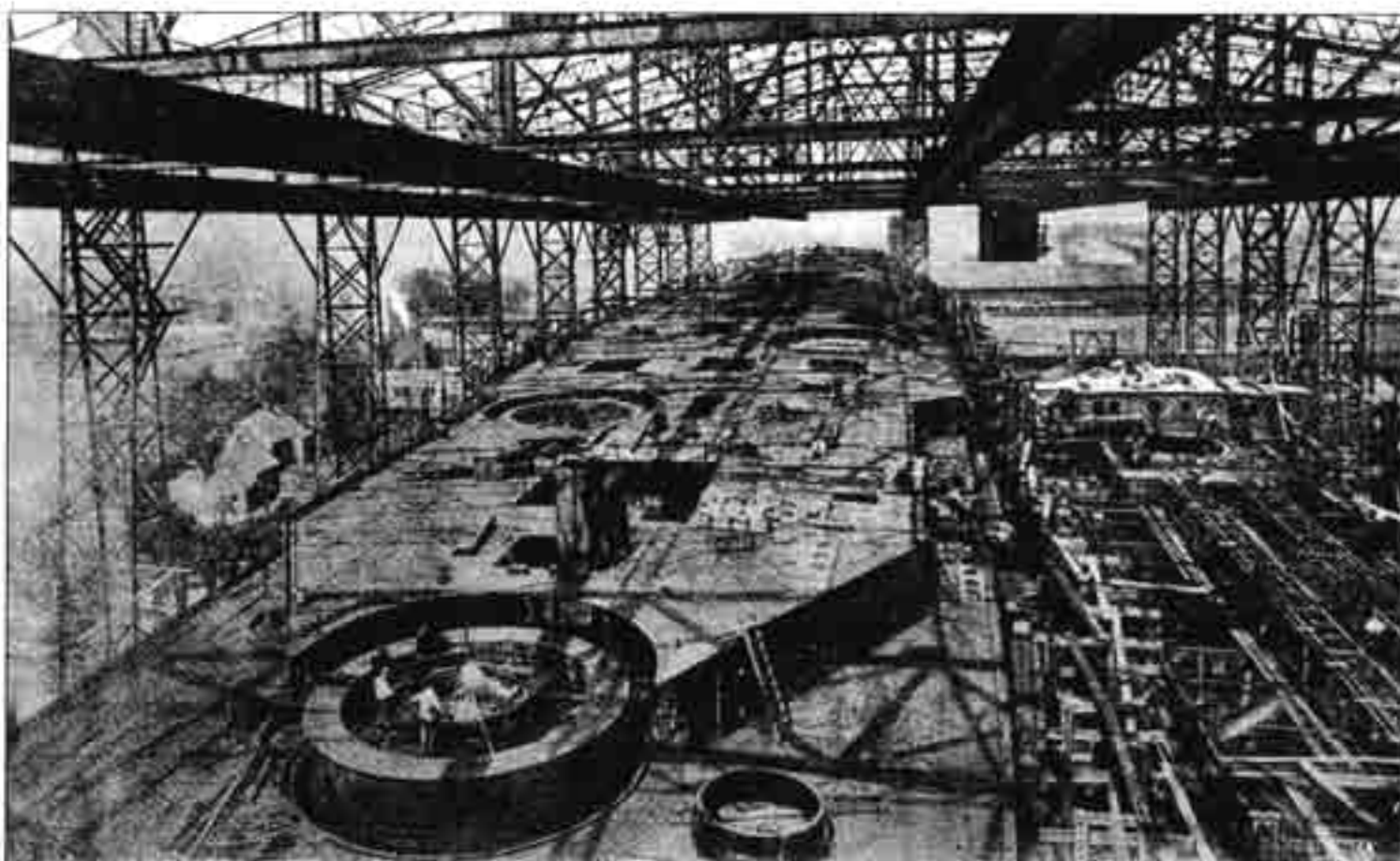
со стапелей верфи в штате Нью-Йорк в сентябре того же года, а второй готовился к спуску в штате Массачусетс месяцем раньше.

В мае оперативное отделение штаба начальника Действующего флота Черного моря получило информацию от своей разведывательной сети в Турции о планах Стамбула в ближайшее время приобрести линкоры, строящиеся в Англии и США для южноамериканских стран. Наконец, 1 июня недавно назначенный морской министр И. К. Григорович прочел о подробностях будущей сделки уже и в петербургских газетах. Реакцию министра нетрудно представить, если учесть, что не далее как 21 апреля он поставил свою подпись под секретным письмом. В нем говорилось о неизбежности временного преобладания Турции на Черном море, несмотря на усилия, предпринимаемые Россией для ускорения собственного судостроения. Последовало распоряжение Генмору: «выяснив — доложить». На следующий день начальник штаба вице-адмирал А. А. Эбергард полностью подтвердил эти опасения и предложил «войти в сношение с министерством иностранных дел о принятии мер для того, чтобы помешать этой покупке, дабы эти суда в случае возможного конфликта с Турцией не сыграли роль "Нисина" и "Касуга" в минувшую войну».

Григорович так и сделал, направив 2 июня секретное письмо временно управляющему МИД А. А. Нератову с просьбой рассмотреть возможность противодействия дипломатическим путем приобретению турками бразильского дредноута в Англии и аргентинских в США. Спустя девять дней с Певческого моста, как неофициально называлось Министерство иностранных дел, через Дворцовую площадь в Адмиралтейство — штаб-квартиру Морского министерства — был доставлен ответ. Чтобы «обсудить способы» решения поставленной проблемы, дипломатам требовались дополнительные данные: частные или государственные верфи ведут постройку кораблей; если частные, то зависят ли они от правительства; каковы условия контрактов; кто является вероятным посредником при продаже линкоров Турции? МГШ переадресовал эти вопросы военно-морским агентам в Англии и Америке. Получив задания 14 и 24 июня соответственно, Н. Г. Рейн и Д. С. Васильев справились с ними весьма оперативно, если учесть,



Линейный корабль  
«Rivadavia» на стапеле  
завода «Fore River С°»  
во время строительства  
(вверху) и незадолго до  
спуска на воду



что часть информации имела явно разведывательный характер\*.

В Петербург ответ из Вашингтона пришел уже 2 июля, а из Лондона — тремя днями позднее. Но на другой конец Дворцовой

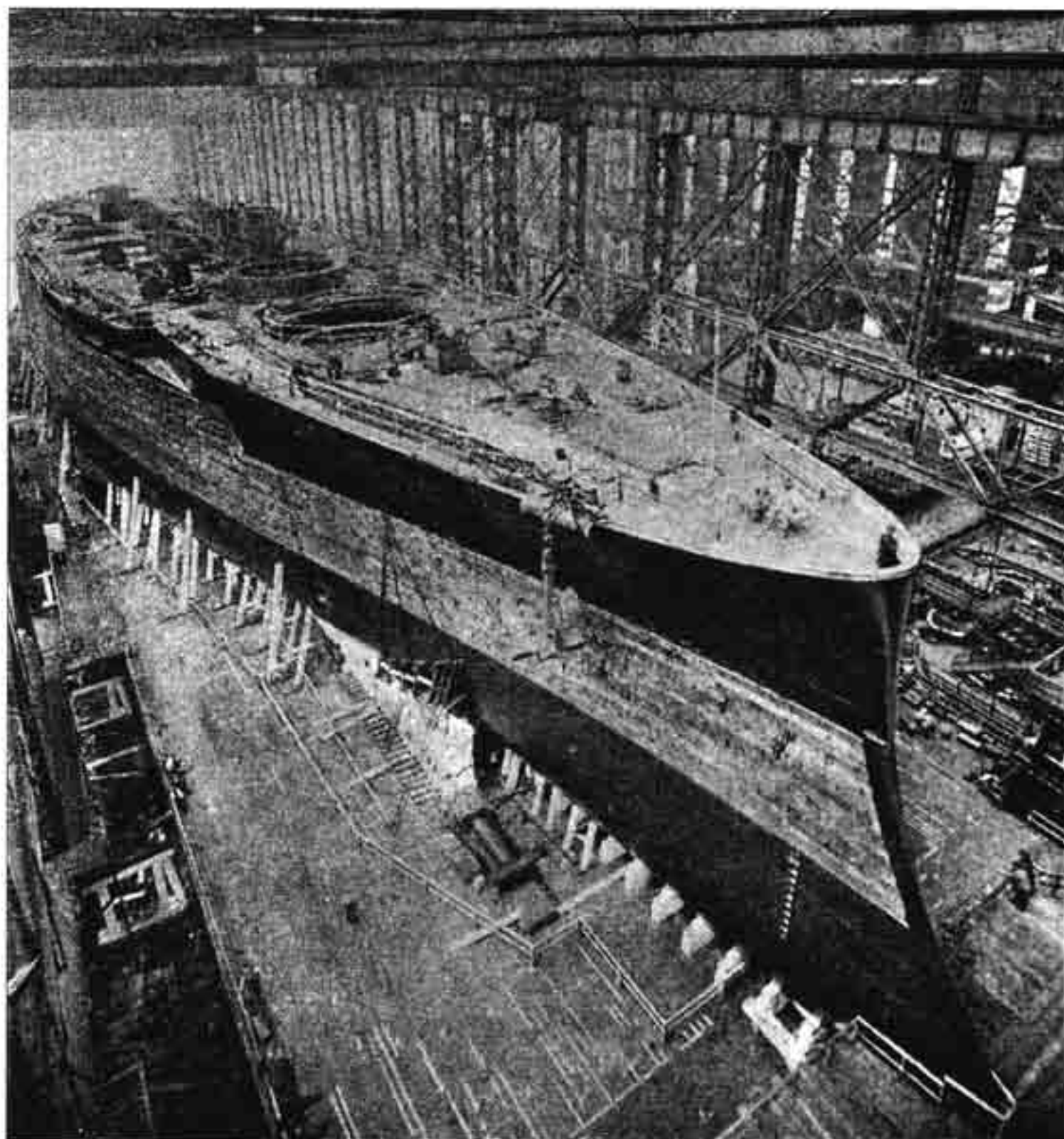
площади, в МИД, копии рапортов морских агентов добрались при письме И. К. Григоровича только 21 июля.

Дело в том, что в МГШ изначально мало рассчитывали на помощь отечественной

\* В случае приобретения Турцией аргентинских линкоров, доносил Д. С. Васильев, вероятными посредниками, по его мнению, могли «явиться следующие известные международные дельцы: председатель правления Юж. Вестингхаусовского завода Шваб, его товарищ Джонстон (очень дельный и энергичный человек) и банкирский дом Zoen-Kuhn & Co во главе с Яковом Шиффом».

Относительно личности последнего он в частности сообщал следующие интересные подробности: «... Яков Шифф ненавидит Россию и состоит во главе еврейской антирусской партии. Я позволю себе напомнить, что японский заем во время последней войны [Русско-японской 1904—1905 гг.] был устроен в Америке исключительно Яковом Шиффом, и он же уговорил [президента США] Рузвельта обратиться с предложением о мире, когда японцы напрягали последние силы, а у нас были собраны не резервные, а регулярные войска». (РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 4116. Л. 49, 50. — *Рег.*)





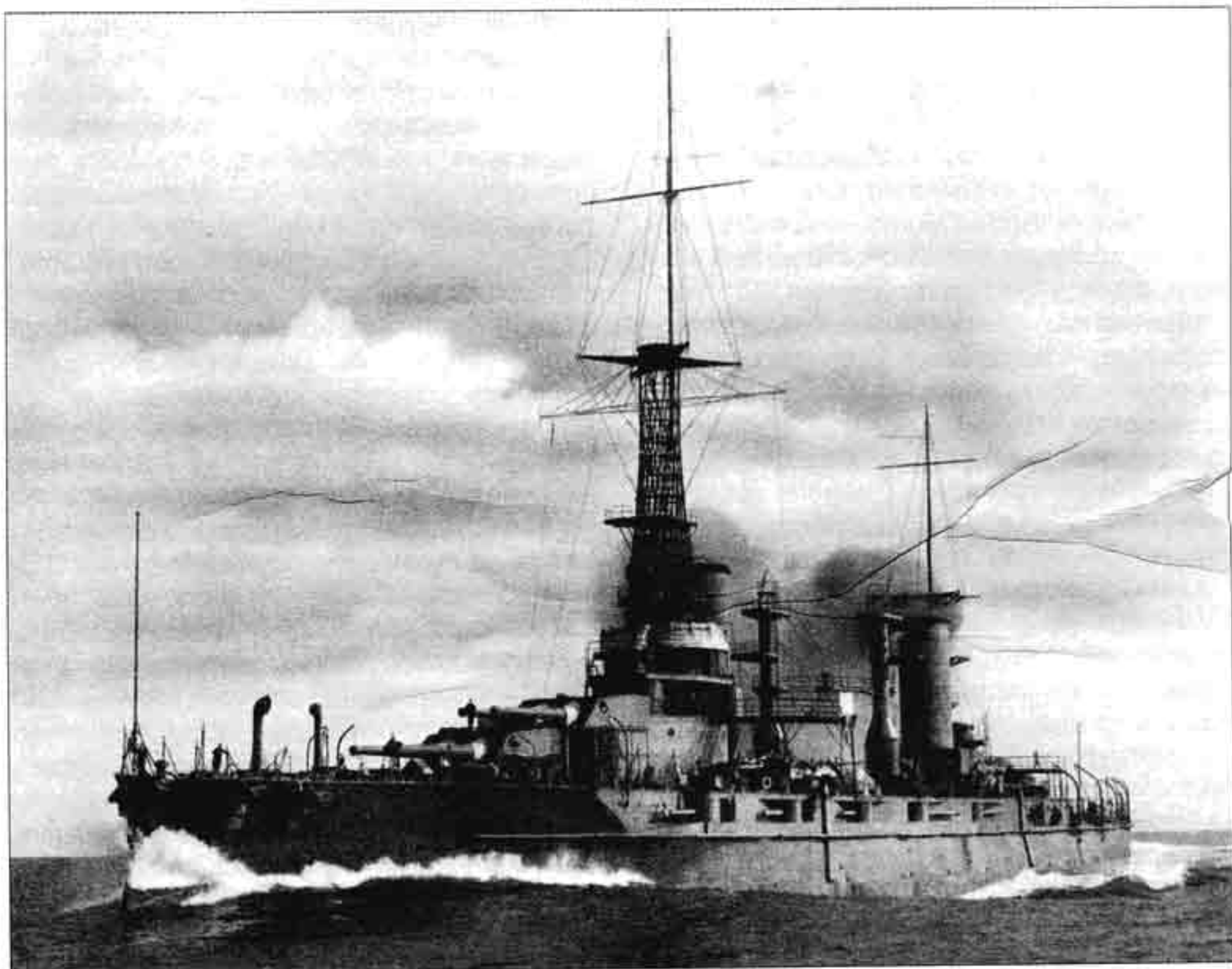
Линейный корабль  
«Moreno» во время  
постройки на верфи  
«New York Shipbuilding  
Co». Май 1911 года

дипломатии, но зато там немедленно вспомнили о возникшей двумя месяцами ранее идее насчет приобретения нового бразильского линкора. Уже 3 июня начальник 1-й оперативной части капитан 2 ранга А. В. Колчак и А. А. Эбергард составили доклад морскому министру. Они указывали, что строящийся на верфи компании «Армстронг» дредноут «значительно разнится от вступивших в строй бразильских линейных кораблей "Минас-Жераис" и "Сан-Паулу", представляя значительное развитие боевых элементов этих судов». Правда, поскольку «не только детали, но и элементы этого корабля сохраняются в глубокой тайне», генштабисты пользовались данными из германского флотского ежегодника на 1911 год. В нем водоизмещение «Rio de Janeiro» было несколько завышено — 32000 т, главный калибр указан состоящим из двенадцати 356-мм орудий, срок окончания постройки — осень 1912 года. Впрочем, писали Колчак и Эбергард, «самое важное сообщение нашего агента заключается в сведениях о возможной про-

даже "Рио-де-Жанейро"». По их мнению, «при желании бразильского правительства уступить право на строящийся корабль путем покупки, действительным хозяином положения является Англия...», а следовательно «... в лице ее возникнет препятствие для приобретения "Рио-де-Жанейро" такой державой, которая непосредственно или косвенно признается возможным политическим противником Англии». Таким образом, маловероятной становилась возможность появления этого дредноута под флагом Турции, «... которая в политическом отношении подчинена в настоящее время воле берлинского кабинета».

Признавая теоретическую возможность продажи линкора через англичан Японии, как противовесу Соединенным Штатам, составители доклада лишь вскользь упоминали этот вариант. Колчак и Эбергард подводили читателей документа к своей главной мысли: «Надо думать, что в одинаковой мере для правительства Великобритании представилось бы желательным, если увеличение





Линейный корабль «Rivadavia» во время ходовых испытаний. Октябрь 1913 года

морской силы, приобретаемое покупкой "Рио-де-Жанейро", произошло на Балтийском море, как известная противодействующая той силе, против которой создаются английские эскадры на Северном море. Морской генеральный штаб полагает, что если со стороны великобританского правительства не последовало уже решения зачислить "Рио-де-Жанейро" в списки своего флота, то вероятно оно не оказало бы препятствия намерению нашего императорского правительства приобрести покупкой этот корабль. Основания, по которым выполнить это крайне желательно, заключаются в нижеследующем.

Окончание постройки и вступление в строй в 1914 году четырех линейных кораблей типа "Севастополь" с турбинными двигателями большой мощности вызывает необходимость заблаговременной подготовки на эти корабли личного состава, как для обслуживания совершенно новых для наше-

го флота механизмов, так и для надлежащего использования их боевых элементов. Большинство вопросов, относящихся до управления кораблями большого водоизмещения с мощными турбинными двигателями, стрельбою и управлением огнем современных линейных кораблей типа "Дредноут" имеют и будут иметь у нас до готовности строящихся судов типа "Севастополь" только теоретическое решение. Можно ожидать, что пройдет значительный промежуток времени от официальной готовности судов и окончания на них приемных испытаний до того момента, когда новые линейные корабли образуют действительную силу, отвечающую их техническим качествам, силу, всецело определяемую подготовкой и практикой обслуживающего их личного состава. Большой промежуток времени, уже потерянный при разработке вопросов, относящихся до нового судостроения, исчисляемый в четыре года (1905—1909 гг.),



сравнительная медленность самой постройки, обнимающая также промежуток времени не меньший четырех лет, при крайне интенсивном строительстве и огромных усилиях, предпринятых за истекший после войны период во всех иностранных государствах, вызывает крайнюю необходимость ускорить боевую готовность строящихся судов всеми возможными средствами.

Имея в виду наиболее важную часть этого вопроса — подготовку машинных команд на строящиеся линейные корабли типа "Севастополь", Морской генеральный штаб внес в усиленную программу судостроения 1914—1915 гг. возможно скорейший заказ на германских заводах двух турбинных крейсеров, которые надлежало бы построить по готовым уже чертежам судов этого класса ("Кольберг" или "Эмден"), не внося никаких изменений и соблюдая кратчайший срок постройки, который, при строгом выполнении упомянутого выше условия, может быть определен в пятнадцать месяцев. Возможность приобрести покупкой строящийся на заводе Armstrong'a "Рио-де-Жанейро" разрешила бы самым удовлетворительным образом все вышеупомянутые затруднения, сделав излишним, вообще говоря, нежелательный заказ турбинных крейсеров на германских заводах. Обеспечив себе покупкой этого линейного корабля надлежащую подготовку личного состава на строящиеся у нас суда, мы одновременно усиливаем наличные силы Балтийского флота, хотя бы в отношении одного артиллерийского вооружения орудиями крупного калибра почти на 75 % (двенадцать орудий на "Рио-де-Жанейро" против шестнадцати на плавающих линейных кораблях) и в 1914 году можем сразу получить огромное увеличение силы нашего флота действительной боевой готовностью строящихся артиллерийских платформ с сорока восемью 12-дм орудиями.

В настоящем году будут спущены корпуса новых линейных судов, являющихся основанием будущего морского могущества нашего. Необходимо иметь в виду, что окончание постройки судов типа "Севастополь" совершенно изменяет всю военно-политическую обстановку на Балтийском театре, и нет никакого сомнения, что таковая перемена не является желательной для всех государств, а такое положение вещей определяет всегда необходимость возможного уве-

личения собственных сил, которое является единственной страховкой и обеспечением дальнейшего развития вооруженного могущества. Необходимо признать, что еще в течение нескольких лет, пока совершенно не исчезнут суда додредноутского типа, современный линейный корабль является даже в единственном числе боевой величиной такой силы, что ее можно рассматривать как политический фактор. Поэтому вступление в строй такой единицы, как "Рио-де-Жанейро", дает наличию Балтийского флота усиление, с которым всякой державе придется считаться, не только с чисто военной, но и политической точки зрения.

Необходимо все-таки иметь в виду возможность приобретения этого корабля Турцией, особенно нежелательное ввиду скорой готовности "Рио-де-Жанейро" и невозможности ранее трех лет выставить на Черном море с нашей стороны соответствующего ему противника. Покупкой этого корабля мы снимаем с рынка весьма опасное в руках Турции оружие, непосредственно направленное против нас... В силу вышеизложенного, Морской генеральный штаб, признавая существующий состав Балтийского флота не отвечающим в достаточной мере государственным требованиям и считая необходимым не останавливаться ни перед какими средствами для скорейшего возрождения морского могущества нашего в водах Балтийского моря, учитывая значение военное и политическое строящегося в Англии корабля "Рио-де-Жанейро", непосредственное усиление нашего флота и косвенное — через подготовку личного состава на строящуюся бригаду линейных кораблей и обеспечение последней скорейшей боевой готовности, представляет на благоусмотрение вашего превосходительства мнение свое о немедленном возбуждении вопроса в Совете министров о приобретении покупкой строящегося на заводе Armstrong в Elswick для бразильского правительства линейного корабля "Рио-де-Жанейро"».

Из этой пространной цитаты видно, что, обосновывая необходимость приобретения бразильского линейного корабля, руководство МГШ имело в виду прежде всего усиление Балтийского флота. «Турецкий фактор» использовался скорее как средство нажима для положительного решения вопроса, так как политическое руководство империи



было весьма чувствительно к любой угрозе изменения баланса сил в районе черноморских проливов. На следующий день после составления доклада А. А. Эбергарда известили о том, что 6 июня состоится заседание Совета министров. Начальник МГШ немедленно направил А. В. Колчаку записку с просьбой подготовить препроводительное письмо П. А. Столыпину «... о том, что не признает ли он возможным внести на обсуждение Совету (или части его) этот вопрос в быстрое время».

Такое совершенно секретное отношение, вместе с докладом МГШ, 5 июня было представлено морскому министру, подписано им и отправлено председателю Совмина. Министры рассмотрели аргументы моряков и ответили И. К. Григоровичу, «что разрешение этого предположения может последовать лишь в порядке законодательном, путем внесения морским ведомством соответствующего по сему предмету представления в Государственную Думу, по предварительном сношении с министерством финансов и Государственным контролем и одобрении такового представления Советом министров, для чего вашему превосходительству надлежит предварительно ближайшим образом выяснить как возможность такого приобретения, так и все условия оно и представить их на рассмотрение Совета министров».

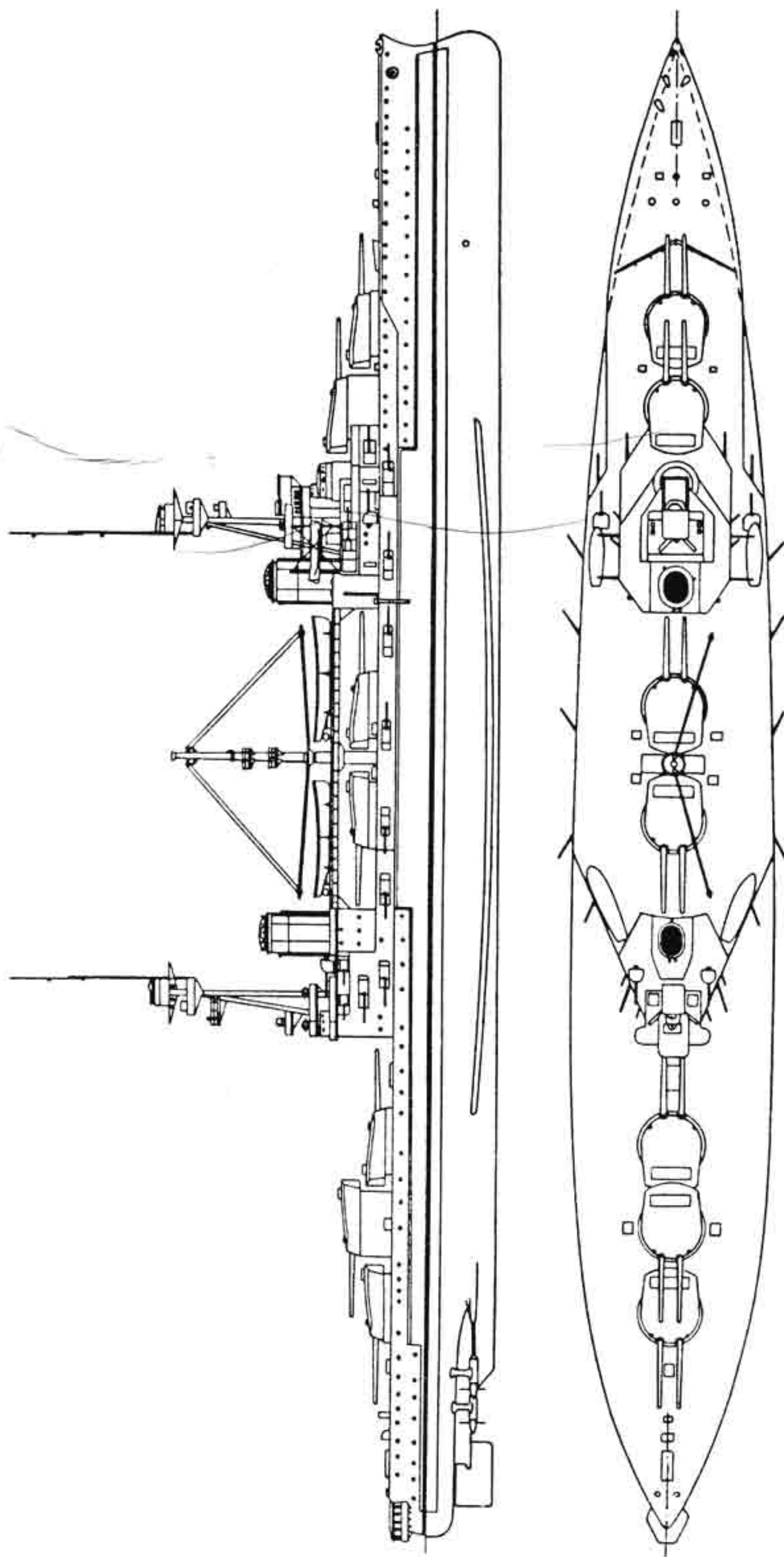
Этот ответ можно рассматривать как форму вежливого отказа, поскольку согласование, утверждение и прохождение подобного дела через все инстанции исполнительной и законодательной власти обычно затягивались на месяцы, без всякой гарантии положительного решения. Но в МГШ не собирались сдаваться. Возможно, там рассчитывали «протолкнуть» дело с приобретением бразильского линкора на волне последних успехов в утверждении судостроительных программ: в конце апреля 1911 года император одобрил «Программу усиленного судостроения Балтийского флота 1911—1915 годов», в мае Дума выделила средства на Черноморский флот. Во всяком случае, не дожидаясь официального ответа П. А. Столыпина морскому министру, пришедшего 9 июня, А. А. Эбергард уже на следующий день после заседания Совмина отправил зашифрованную телеграмму Н. Г. Рейну в Лондон: «Срочно и в совершенно определенной форме сообщите, возможно

ли приобрести покупкой "Рио-де-Жанейро" и какова ее стоимость. Нужны точные сведения о главных элементах, размерах и вооружении, а также положение работ на корабле и сроки его готовности». Морской агент в Англии ответил шифровкой в 3 ч 35 мин ночи 8 июня: «Теперь "Рио-де-Жанейро" не продается, подробности донесением».

Необычайная краткость этой депеши объяснялась тем, что по случаю коронационных торжеств короля Георга V все офисы в Англии были закрыты и Н. Г. Рейну с большим трудом удалось отправить телеграмму. В своем донесении, датированном уже 14 июня, морской агент сообщал: «... из переговоров и справок, главнейшим образом с первым директором Armstrong's Sir Saxton Armstrong, удалось выяснить, что бразильское правительство только что дало приказание об изменении чертежей и размеров и уменьшении как тоннажа, так и вооружения. К сегодняшнему дню переработка чертежей и данных не закончена даже в главных частях. Новая комиссия от Бразилии из нескольких лиц морского ведомства следит за работами. Бразилия теперь, когда опубликовано послание нового ее президента о морской программе и, в частности, о «Рио-де-Жанейро», не согласится на продажу. Работы на корабле, находившиеся в зачаточном состоянии, застопорены, и на полную готовность требуется месяцев 25—27, по контракту же 30. Английское Адмиралтейство, по моему мнению, сейчас не воспротивилось бы покупке, если таковая была возможна. Нахожу это дело на долгое время безнадежным. Серьезные хлопоты о покупке, притом за слишком дорогую цену, могли бы быть ведены только у бразильского правительства. Этому же мнению держится наш посол в Лондоне. Данные о "Рио-де-Жанейро" держатся в таком секрете, что работают над чертежами избранные люди и каждый вечер чертежи лично запираются директором».

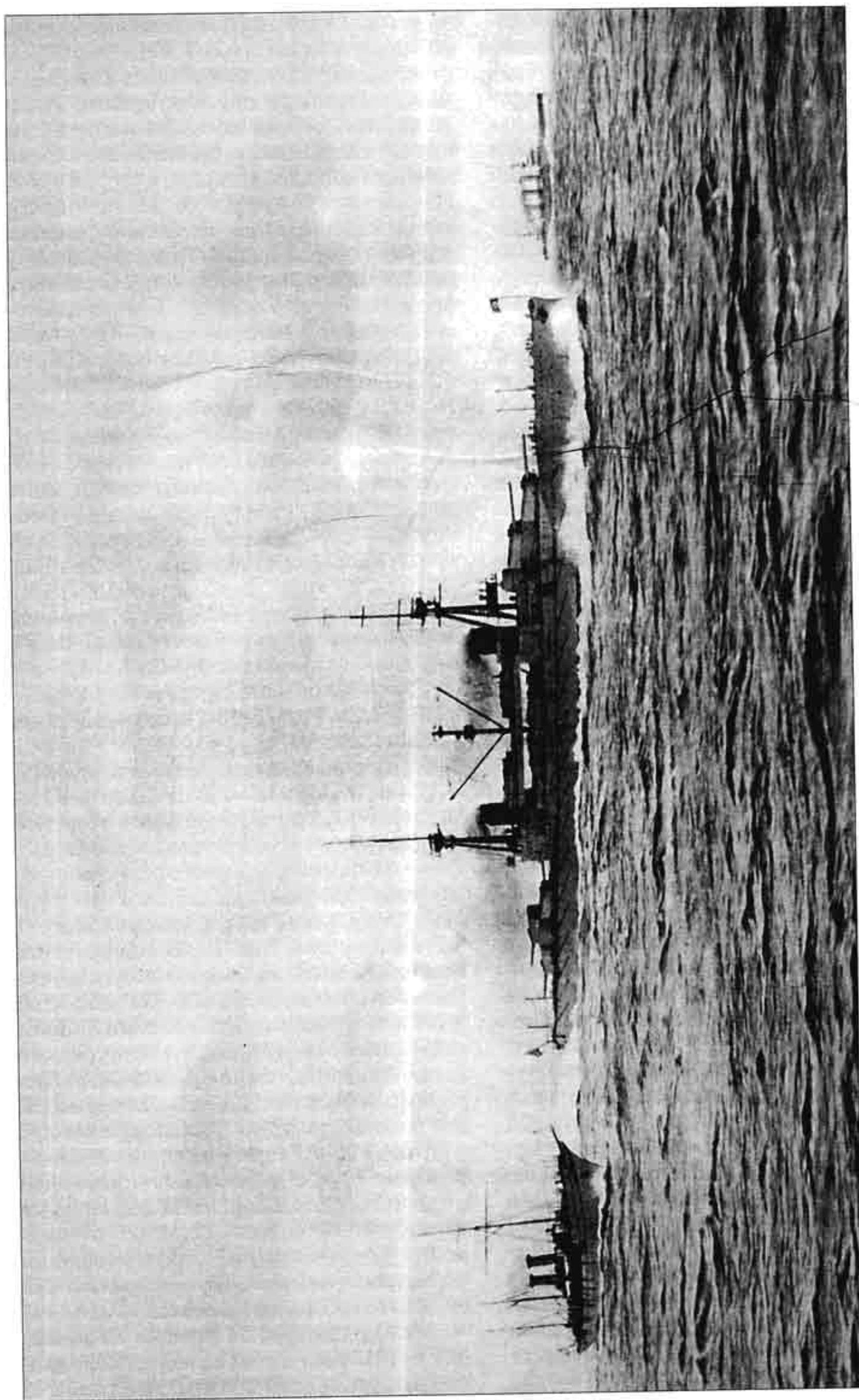
Тем не менее, Генмор все еще не отступал от своего намерения заполучить бразильский дредноут. В датированном 10 июня и подписанном А. А. Эбергардом «Списке наиболее важных вопросов, проведение которых желательно в ближайшее время», это дело значилось первым пунктом: «В случае получения сведений о возможности такой покупки — войти в Совет министров и с всеподданнейшим докладом о производстве





Схематический чертеж общего расположения бронированного линейного корабля «Rio de Janeiro»





Линейный корабль «Sultan Osman I» (будущий флагман турецкого флота). Справа от него — крейсер «Hamidiye», слева — яхта султана «Ertogru». С рисунка, помещенного в еженедельнике «The Naval and Military Record» за шоль 1914 года



покупки в порядке 87 ст. Основных Законов, не ожидая созыва Государственной Думы». Данная статья определяла одно из чрезвычайных прав императора в «порядке верховного управления страной»: по его инициативе премьер-министр мог обращаться за выделением финансовых средств только к Государственному Совету, минуя нижнюю палату парламента. Морское и военное ведомства неоднократно пытались воспользоваться такой лазейкой в законодательстве, чтобы подвести свои запросы под положения этой статьи и тем самым избежать их обсуждения Думой. Иногда это удавалось, как, например, в 1908 году с финансированием закладки линкоров типа «Севастополь», но чаще нет. Очевидно, И. К. Григорович и А. А. Эбергард решили использовать то обстоятельство, что летом 1911 года Третья Дума была уже распущена, а Четвертая еще не приступила к работе. 15 июня начальник МГШ наложил на донесении морского агента в Англии следующую резолюцию: «По получении сведений о главных элементах "Рио-де-Жанейро" морской министр приказал войти с представлением в Совет министров».

Однако это намерение так и не было исполнено. Полагаем, что морское ведомство окончательно отказалось от попыток приобрести бразильский линкор после получения рапорта Н. Г. Рейна из Лондона от 5 июля. Морской агент, сообщив об очередном изменении проекта и тактико-технических элементов дредноута, повторил: «Весьма убежденно докладываю, что покупка невозможна без согласия бразильского правительства и, главное, президента. Если Россия желает, это возможно, купить "Рио-де-Жанейро", то насколько мне представляются сложные обстоятельства такой покупки, значительный выигрыш во времени и в деньгах получился бы, если вызвать, уплатив расходы, одного из директоров в Петербург, например Mr. Noble, для переговоров с морским министром. По крайней мере, так мне заявил директор. Параллельно должны идти переговоры с бразильским правительством». Столь политически и экономически сложная комбинация, в случае успеха сулившая получение только начатого постройкой корабля не выясненной определенно боевой ценности, заведомо не имела шансов на одобрение Совета министров.

Являвшийся ранее активным сторонником покупки линкора Н. Г. Рейн, непосредственно изучив все обстоятельства дела, заключил свой рапорт следующим соображением: «Осмеливаюсь доложить как бы я поступил: я заказал бы вновь желаемый для меня корабль, который, я уверен в том, вступит в строй через 26 месяцев после заказа, который я поручил бы, доверившись вполне, генерал-майору Крылову<sup>3</sup>, дав ему необходимых 2 помощников, 2 чертежников и 3 писцов». Таким образом, предлагалось заказать линейные корабли в Англии, сторонником чего являлся, например, и начальник Морских сил Балтийского моря Н. О. фон Эссен, но по отечественному проекту. О приобретении же бразильского дредноута речи больше не заходило. Посетив верфь в Эльсвике, морской агент 30 октября 1911 года среди прочего сообщил в МГШ: «... я видел и прошел, сколько мог (1/2 корабля) вдоль "Рио-де-Жанейро" (23—24000 тонн; тип, вероятно, "Кинг Джордж V"). В носу шпангоуты начинают заканчиваться, в корме поставлено только 1/2 набора. Бразильский капитан был тут же. Корабль не продается и будет готов в 1913 году». Интересно, что достоверные тактико-технические элементы линкора Н. Г. Рейну выяснить тогда так и не удалось.

Итак, страсти по «Rio de Janeiro» в Петербурге улеглись. Российское Морское министерство сосредоточилось на реализации балтийской и черноморской судостроительных программ, принятых в 1911 году. Правда, в декабре 1912 года морской агент в Турции капитан 2 ранга А. Н. Щеглов вновь получил данные о желании Стамбула приобрести бразильский линкор. На запрос об этом от морского агента в Англии пришел следующий ответ: «Едва ли, а вот турецкий дредноут купить можно». Дело было во время краткого перемирия, на несколько месяцев прервавшего 1-ю Балканскую войну<sup>6</sup>, в которой Порты терпела решительное поражение. Туркам действительно было тогда не до чужих кораблей; из-за финансовых трудностей пришлось отказаться от постройки заложенного на верфи компании «Армстронг» собственного линкора «Reshad-i-Hamiss», который и имел в виду Рейн.

Между тем «Rio de Janeiro» 22 января (н. ст.) 1913 года сошел на воду. После длительных дискуссий бразильское руковод-



ство все же приняло решение продать недостроенный дредноут. Последнее слово, очевидно, осталось за командованием военно-морского флота, которое сочло, что в окончательном варианте новый линкор не сможет эффективно взаимодействовать с кораблями типа «Minas Geraes». Самым выгодным покупателем оказалась Турция. После потери большей части европейских владений в 1-й Балканской войне Стамбул несколько восстановил свой престиж успешным участием во 2-й Балканской войне 1913 года против Болгарии<sup>7</sup>. Правительство так называемых младотурок предпринимало активные меры по модернизации вооруженных сил Порты. Хотя во внешней политике Стамбул все больше ориентировался на Германию, с ее же помощью реформируя сухопутную армию, усиление флота было предоставлено английским подрядчикам. Военно-политическое противостояние Британии и империи кайзера несколько этому не мешало.

Бразильцы действовали очень осторожно, чтобы не вызвать ненужного международного ажиотажа, который мог повредить сделке. В начале августа 1913 года в Гамбурге состоялась секретная встреча бразильских эмиссаров с командиром строившегося в Англии линкора «Reshadien» (бывший «Reshad V») Вассиф-беем и родственником великого визиря египетским принцем Тусуном. По данным А. Н. Щеглова, речь там шла о приобретении Портой дредноута «San Paulo», причем турки хотели заключить договор о покупке немедленно, чтобы использовать его для давления на партнеров по проходившей тогда в Бухаресте конференции о заключении мира между участниками 2-й Балканской войны. Однако представители Бразилии отказались пойти на нарушение международных договоренностей о запрете продажи вооружений странам, формально находящимся в состоянии войны. Последующие события дают основание полагать, что на этой встрече обсуждался вопрос о «Rio de Janeiro».

Действительно, в конце сентября — начале октября 1913 года практически одновременно произошли события, которые трудно считать простым совпадением: был подписан мирный договор между Турцией и Болгарией; Бразилия официально уведомила фирму «Армстронг» о желании

продать линкор; в Европу выехал полномочный представитель турецкого правительства Реуф-бей, отличившийся во время Балканских войн в должности командира крейсера «Гамидие». Формально целью его миссии была закупка устаревших кораблей в Италии и Англии. Но уже 9 октября в Стамбул прибыл директор фирмы «Армстронг», который должен был заключить контракты на реконструкцию военно-морского судоремонтного завода и постройку крупнотоннажного плавучего дока, обеспечивавших необходимую инфраструктуру для будущих турецких линкоров. Однако спустя всего три дня после появления англичан А. Н. Щеглов донес срочной телеграммой в Петербург: «Предлагается перепродажа Бразилией линейного корабля "Рио-де-Жанейро"».

Так оно и оказалось. В течение октября — декабря 1913 года морской агент регулярно уведомлял МГШ о том, что переговоры между представителями компании «Армстронг» и турецким правительством продолжаются. Петербург был вынужден оставаться простым зрителем, так как одновременно разразился еще более серьезный внешнеполитический кризис, вызванный прибытием в Стамбул в ноябре германской военной миссии во главе с генералом Лиманом фон Сандерсом. По заключенному с турецким правительством соглашению вооруженные силы Порты фактически ставились под контроль немецких офицеров. Успех дипломатического противоборства в этом вопросе с Берлином зависел от поддержки России союзниками по Антанте, так что Министерству иностранных дел пришлось закрыть глаза на продажу англичанами Стамбулу бразильского линкора. Можно предполагать, с каким чувством в Генморе прочли любезно присланную генерал-квартирмейстером Главного управления сухопутного Генерального штаба выдержку из рапорта военного агента в Турции генерал-майора М. Н. Леонтьева от 26 декабря, где выражалось «сожаление, что этот сильный дредноут не был приобретен для России, что могло совершенно изменить соотношение сил в ближайший критический для нас период. Если бы даже этот дредноут не усилил нашего Черноморского флота, то по крайней мере не получил бы чувствительного приращения и турецкий флот».



Возможно, получи Петербург сведения о предстоящей сделке заблаговременно, то имелся бы шанс как-то воспрепятствовать ей, действуя через английское правительство. Но упрекать морского агента в Турции трудно — вплоть до осени 1913 года на Балканах бушевали войны с непредсказуемым исходом, и все его внимание было сосредоточено на этом. В Лондоне же агент как раз сменился: 15 июля 1913 года вместо Н. Г. Рейна был назначен капитан 1 ранга Н. А. Волков, которому, конечно, требовалось время, чтобы освоиться в новой должности. Да и добыть нужные сведения в Бри-



Морской агент  
в Англии  
в 1913—1918 годах  
Н. А. Волков

тании было чрезвычайно сложно. Рейн по этому поводу сообщал: «Все, что касается кораблестроения, в настоящее время в английском флоте считается совершенно секретным, так что даже ни одному английскому офицеру, участвующему в постройке, нельзя без особого разрешения подходить к месту постройки. Остаются только официальные сообщения, пресса, осторожные опросы в обществах и клубах, сбор и слежение за мелочами. Поэтому нужна осторожность в выводах. Так для всех агентов кроме, может быть, японского. Единственный путь — секретная агентура, но морской агент этого не может».

Бразильский дредноут стал собственностью Порты 29 декабря (н. ст.) 1913 года и был переименован в «Sultan Osman I». Стамбул должен был выплатить за него фирме «Армстронг» 1 млн 300 тыс. фунтов стерлингов. Высказывалось мнение, что Турция не сможет собрать такую сумму из-за перманентного финансового кризиса в стране. Но

прекрасно ориентировавшийся в ситуации А. Н. Щеглов 3 января 1914 года рапортовал в МГШ по этому поводу следующее: «Покупка "Рио-де-Жанейро" вызвала во всей стране громадный энтузиазм и полное одобрение такого решения правительства. Комитет по сбору пожертвований на флот вновь принялся усиленно за пропаганду в пользу флота, и эта работа комитета идет весьма успешно, т. к. сбор денег происходит и во всех провинциях; здесь же в столице, в Стамбуле и Галате, я лично наблюдал, как в кафе и иных публичных местах даже совсем бедный люд и тот кладет в кружки свою лепту. В моих рапортах я не раз имел случай докладывать, основываясь на знании местных условий, что расстроенные турецкие финансы не являются доводом для прекращения турецких вооружений, и как бы еще раз в подтверждение этого 31 декабря старого стиля правительство неожиданным указом объявило... что зачисляет декабрьское жалование всех лиц, находящихся на государственной службе, как пожертвование на флот. Эта произвольная мера, совершенно невероятная для какого бы то ни было иного государства, не вызвала здесь в массе ни удивления, ни негодования и была принята с чисто восточным равнодушием и дала правительству 800000 лир. Таким образом, если с тем же успехом применить ее еще один раз, то уплата за "Рио-де-Жанейро" будет закончена». В подтверждение этого российский вице-консул в ближневосточном порту Яффе доносил 24 января в МИД, что местные власти по распоряжению из Стамбула приняли целый ряд решительных мер для получения средств на новый линкор: ввели дополнительные сборы, вычеты, налоги и так далее. События вокруг «Sultan Osman I» в Турции до некоторой степени напоминали кампанию по строительству флота на добровольные пожертвования, прошедшую в России в 1904—1905 годах.

Хотя российско-германский международный кризис, вызванный миссией генерала фон Сандерса, был к началу 1914 года формально урегулирован, стало ясно, что прямой военный конфликт за черноморские проливы не за горами. Поэтому министр иностранных дел С. Д. Сазонов еще 23 ноября 1913 года обратился к императору с запиской, в которой подробно проанализировал перспективы развития ситуации вокруг



Босфора и Дарданелл. Министр считал, что единственной надежной гарантией интересов России в этом регионе может служить такое состояние Черноморского флота, которое обеспечивало бы проливы от захвата любой державой, прежде всего путем проведения упреждающей десантной операции. Нынешнюю ситуацию Сазонов расценивал как критическую, и прежде всего из-за приобретения Турцией dreadnoughtов: «Страшно подумать, что турки к концу года (1914. — К. К.) будут сильнее нас на Черном море. Еще год назад я бы этому не поверил, а теперь это почти свершившийся факт».

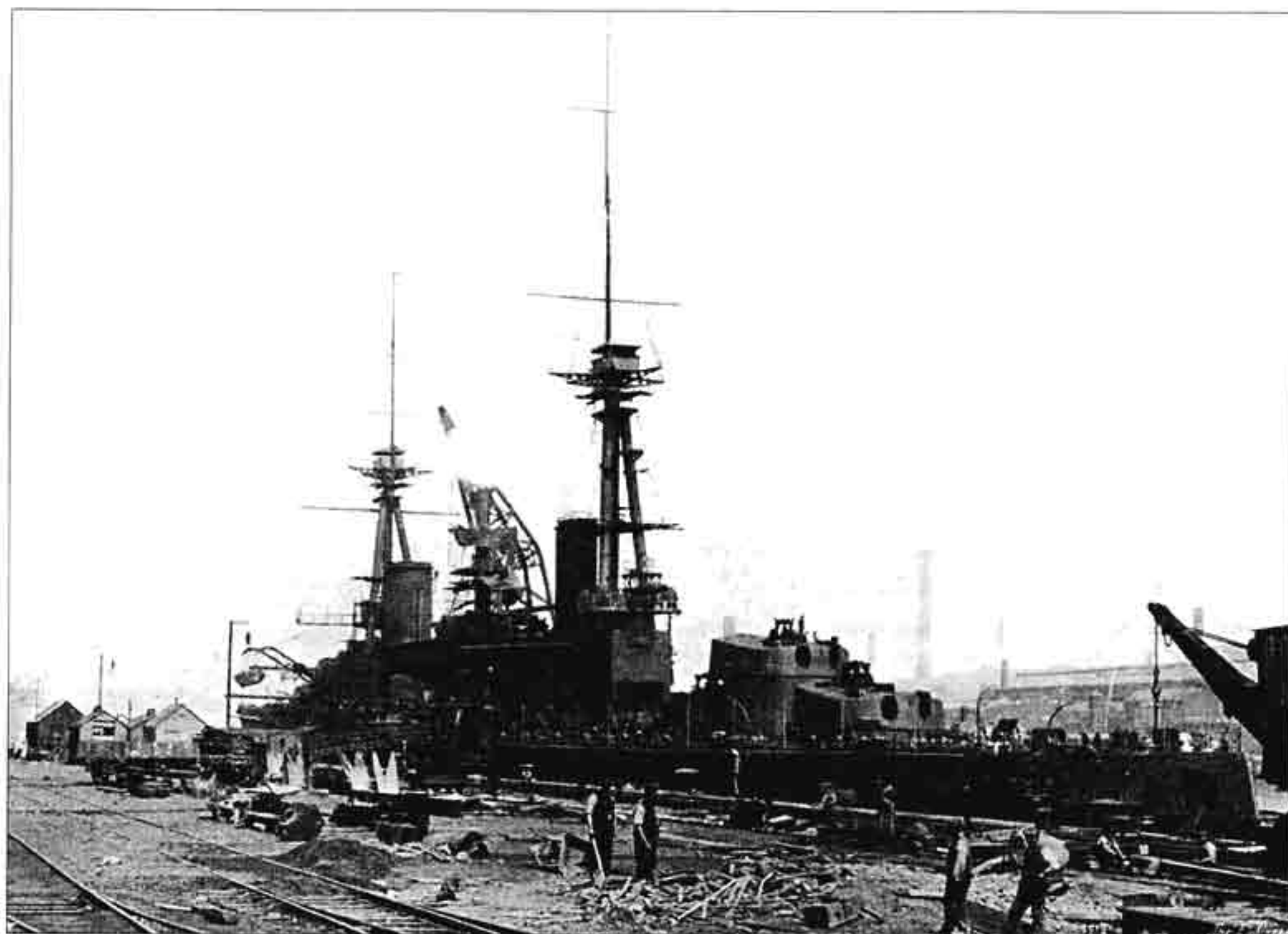
Эту записку министра иностранных дел получил также морской министр И. К. Григорович. В качестве ответа на нее, а заодно на известие об официальной покупке Стамбулом бразильского линкора, МГШ представил 19 декабря 1913 года специальный доклад. Констатируя, что к осени 1914 года Турция будет иметь уже два dreadnoughta, а Россия — ни одного, генштабисты предложили ряд мер, чтобы исправить положение. Кроме традиционных пожеланий ускорения готовности заложенных на Черном море линейных кораблей, постройки там новых эсминцев и минных заградителей, задержания «дипломатическими средствами» ввода в строй dreadnoughtов вероятного противника, были высказаны две новые идеи: план отправки балтийских линкоров типа «Севастополь» в Средиземное море и соображения по поводу покупки строившихся в Англии и США чилийских и аргентинских dreadnoughtов, с возможным переводом этих кораблей в Черное море.

Записка С. Д. Сазонова и предложения МГШ рассматривались 8 февраля 1914 года на особом совещании с участием военного и морского министров, начальников обоих генштабов, чиновников МИД. Главной темой обсуждения была готовность вооруженных сил России к высадке на Босфоре в случае угрозы захвата проливов другой державой. Представители Генмора заявили, что после появления у турок «Reshadien» и бывшего «Rio de Janeiro» десант невозможен вплоть до вступления в строй в 1915 году русских кораблей того же класса. К этому заседанию капитаном 2 ранга В. М. Альтфатером была подготовлена специальная справка с изложением всех обстоятельств дела о несостоявшемся приобретении Россией в 1911 го-

ду строившегося бразильского dreadnoughta. Одним из итогов совещания стала спешная разработка морским ведомством новой программы усиления Черноморского флота (линкор, два крейсера, восемь эсминцев, шесть подводок). 17 марта 1914 года после одобрения императором эта программа была представлена Совету министров, а 24 июня утверждена Государственной Думой. Другим итогом стало санкционирование Николаем II мер по закупке четырех аргентинских и чилийских dreadnoughtов. Рассказ об этом выходит за рамки темы нашей статьи, но необходимо отметить, что непосредственной причиной всего этого стал прежде всего «Rio de Janeiro» — «Sultan Osman I».

Между тем Турция развернула бурную деятельность по укреплению военно-морских сил. А. Н. Щеглов 10 июля 1914 года представил российскому послу в Стамбуле «краткий перечень мероприятий турецкого Морского министерства», которым руководил энергичный Ахмед Джемаль-паша. Этот документ включал за период ноябрь 1913 — июнь 1914 года целых двадцать два пункта: приобретение за границей кораблей и самолетов, реформирование организационной структуры флота, системы прохождения службы и подготовки личного состава. В Англии турками были заказаны третий dreadnought — «Fatih», два легких крейсера, четыре эсминца и две подводки; еще шесть эсминцев и две подводки — во Франции. Правда, способность турецких моряков овладеть всем этим грозным оружием вызывала сомнения. Российский морской агент в Лондоне докладывал: «Покупка Турцией "Рио-де-Жанейро" не встретила препятствий со стороны Адмиралтейства, которое считает, что Турция не сумеет справиться с этим кораблем за отсутствием подготовленного личного состава». Один из высокопоставленных информаторов А. Н. Щеглова в османской столице тоже считал, что личный состав линкоров будет по-настоящему боеспособен только через поколение. Сам морской агент в Стамбуле сообщал, что турецкое правительство запросило фирму «Армстронг» о возможности заключения трехгодичных контрактов с судовыми механиками, обслуживавшими машинно-котельную установку готовившегося к испытаниям dreadnoughta. Имелись даже сведения, что турки собираются первое время комплектовать его





Турецкий линейный корабль «Sultan Osman I» (бывший бразильский «Rio de Janeiro») во время постройки (*The Engineer*. — 1914. — Juli 17)

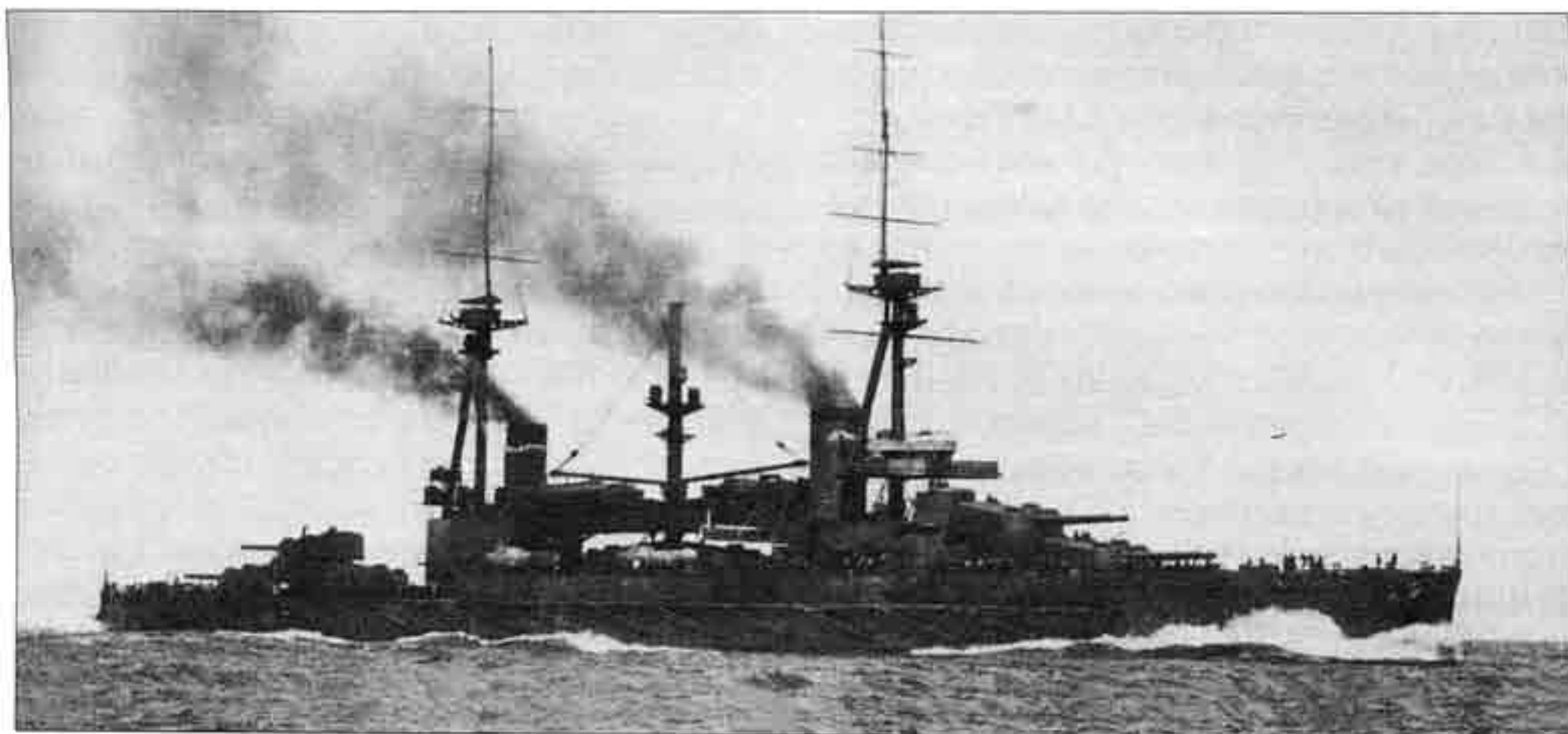
команду на три четверти из наемников-англичан.

Впрочем, все это вряд ли могло служить утешением для руководства русского морского ведомства. А. Н. Щеглов 23 февраля доносил, что «в Англии работы на "Султан Осман" производятся днем и ночью, дабы ускорить его готовность», а по агентурным данным середины марта испытания линкора ожидалось спустя всего два месяца. В начале марта из Турции в Англию вышел транспорт "Reshid-pasha" с тремя сотнями матросов для укомплектования дредноута, на котором уже с начала января находились 30 турецких офицеров. Их возглавлял командир «Sultan Osman I» — упомянутый выше Реуф-бей, старшим офицером являлся лейтенант Джавид-бей, ранее занимавший аналогичную должность на одном из двух броненосцев турецкого флота — «Hairedin Barbarossa». Артиллерийскими и штурманскими офицерами были преподаватели соответствующих высших военно-морских учебных заведений. В мае-июне с кораблей действующего

флота Османской империи сотнями снимали лучших специалистов для отправки в Британию, на предъявленный 22 июля (н. ст.) к испытаниям дредноут. Все говорило о том, что Стамбул твердо намерен в самые кратчайшие сроки ввести его в строй.

Следует учесть, что лихорадочное усиление турецкого флота происходило на фоне прогрессирующего весной 1914 года обострения русско-германских отношений. Когда же во второй половине июня разразился известный Сараевский кризис<sup>8</sup>, около месяца спустя приведший великие державы к мировой войне, гонка османов за линкор приобрела для Петербурга определенно зловещий оттенок. 11 июля, когда Совет министров обсуждал военно-политические меры противодействия Австро-Венгрии, только что предъявившей ультиматум Сербии, морской агент сообщил из Стамбула о выходе во второй рейс транспорта «Reshid-pasha» с 400 моряками для «Sultan Osman I». Логично было предположить, что срок вступления Османской империи в войну за-





Реквизированный Англией турецкий линкор «Sultan Osman I» вошел в состав британского флота под наименованием «Agincourt»

висит в немалой степени от времени прибытия нового линкора. Принципиально такая возможность имелась: команда дредноута на

испытаниях была укомплектована примерно на 70 %. А. Н. Щеглов в связи с этим рапортовал, «что Порты уже давно стала по-

**Тактико-технические элементы линейных кораблей, о приобретении которых Турция вела переговоры накануне Первой мировой войны\***

Элементы	«Egincourt» (ex «Sultan Osman I», «Rio de Janeiro»)	«Minas Geraes», «San Paulo»	«Rivadavia», «Moreno»
Водоизмещение, т. (нормальное/полное)	27850/30860	19280/21200	30680
Длина, м. (максимальная)	204,7	165,5	181,3
Ширина, м.	26,7	25,3	29,5
Осадка, м.	9,4	7,6	8,5
Мощность энергетической установки, л. с.	34000	25519	39750
Скорость, уз.	22	21	22,5
Дальность плавания, миль (11 уз. ходом)	7000	11000	11000
Топливо, т (уголь / нефть)	3200 / 620	2360 / 350	4000 / 660
Вооружение	14 305-мм, 20 152-мм, 10 76-мм, 2 533-мм подв. ТА	12 305-мм, 22 120-мм	12 305-мм, 12 152-мм, 16 102-мм, 2 533-мм подв. ТА
Бронирование, мм			
Борт (нос / середина / корма)	102 / 152 / 229 / 152 / 102		Борт 279
Верхний пояс	152		178 / 203 / 229 по высоте
Траверзы	76 носовые, 76-152 кормовые		254
Башни (лоб / борта / тыл / крыша)	305 / 203 / 254 / 76	борт 229	305 / 224 / 224 / 76
Барбеты	229 выше верхней палубы, 51 — 76 ниже	229	305
Палубы	Нижняя 63,5 средняя 38, верхняя 38	Нижняя 25, главная 51, верхняя 32	Главная 76, верхняя 38
Рубка	Носовая 305, крыша 102, пол 76, кормовая 229	305	305
Экипаж, чел.	1109	810	1050

\* Трубицын С. Б. Линкоры второстепенных морских держав. — СПб., 1998.



сылать в Англию малыми партиями турецких моряков для знакомства с техническими аппаратами строящихся для Турции судов. При этих условиях суда эти могли бы выйти сюда с обученной уже командой, как только они будут готовы».

Но теперь английское правительство, конечно, не могло собственными руками радикально усилить флот державы, вступившей в секретные переговоры о военном союзе с Германией как раз в день начала испытаний дредноута на фирме «Армстронг». На строившиеся в Англии турецкие корабли 28 июля (по другим сведениям 31 июля, обе даты по н. ст.) был наложен секвестр. Это вызвало взрыв возмущения населения Порты, так как линкор уже полностью оплатили всенародно собранными средствами. В прессе развернулась антианглийская кампания, распространялись слухи о том, что британская миссия на турецком военно-морском

флоте занималась вредительством. Официальный Стамбул направил 7 августа (н. ст.) в Лондон ноту протеста, но в тот же день бывший «Sultan Osman I» был включен в состав флота его величества. В ответ турки 11 августа (н. ст.) «приобрели» вошедшие днем ранее в Дарданеллы германские крейсера «Goeben» и «Breslau», формально обосновав это необходимостью компенсации за конфискованные англичанами дредноуты. Остается добавить, что турецкий линкор находился в полной готовности, за исключением требовавших доводки орудий главного калибра. Таким образом, османские моряки опоздали совсем немного. Остается лишь догадываться, чем обернулись бы для России события на черноморском театре в начале войны, окажись там вместе с немецкими кораблями еще и вооруженный четырнадцатью двенадцатидюймовками дредноут под султанским флагом.

## Примечания

- <sup>1</sup> Поклевский-Козел Иосиф Иванович (10.03.1876—25.04.1911) — подполковник Корпуса инженер-механиков (1908), с августа 1907 года помощник военно-морского агента в Англии, в ноябре 1909 года госпитализирован в связи с психическим расстройством. Благодарю ведущего специалиста РГАВМФ А. Ю. Емелина за предоставление сведений об этом офицере.
- <sup>2</sup> Боснийский международный кризис сентября 1908 — марта 1909 года из-за аннексии Австро-Венгрией принадлежавших Турции областей Босния и Герцеговина на Балканах. В обмен на согласие с этой акцией Россия пыталась обеспечить право свободного прохода своих боевых кораблей через черноморские проливы и получить ряд других серьезных компенсаций. Но ввиду своей военной слабости Петербург был вынужден под давлением германо-австрийского блока признать аннексию без каких-либо условий.
- <sup>3</sup> В августе 1905 года в г. Портсмут (США) был подписан мирный договор между Россией и Японией, завершивший войну; в июле 1907 года в Петербурге заключена русско-японская конвенция, урегулировавшая отношения сторон в Китае, а также подписан ряд торговых трактатов.
- <sup>4</sup> Имеются в виду входившие в состав Морских сил Балтийского моря линкоры «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Слава» и «Цесаревич».
- <sup>5</sup> Крылов Алексей Николаевич (03.08.1863—26.10.1945) — выдающийся отечественный ученый-кораблестроитель, с октября 1908 по февраль 1910 года исполнял обязанности председателя Морского технического комитета, осуществлял общее руководство проектированием линкоров типа «Севастополь».
- <sup>6</sup> 1-я Балканская война состоялась в октябре 1912 — апреле 1913 года между Турцией, с одной стороны, и коалицией Сербии, Черногории, Болгарии, Греции — с другой. В этой войне Османская империя потерпела поражение и лишилась почти всех своих европейских владений.
- <sup>7</sup> 2-я Балканская война (июль 1913 года) состоялась между Болгарией, с одной стороны, и Румынией, Сербией, Грецией и Турцией — с другой. Болгары потерпели поражение, потеряв значительную часть только что приобретенных и некоторые свои давние территории.
- <sup>8</sup> 28 июня (н. ст.) 1914 года в боснийском городе Сараево, принадлежавшем Австро-Венгрии, был убит сербским экстремистом наследник австрийского престола эрцгерцог Франц-Фердинанд. Сараевский инцидент послужил поводом к развязыванию Первой мировой войны.



## Источники и литература

- Российский государственный архив военно-морского флота. Ф. 418. Оп. 1. Д. 3, 1263, 1728, 2912, 2913, 3295, 3300, 4112, 4207, 4243, 4250, 4259, 5522.
- ВМС США и стран Латинской Америки. 1914—1918: Справочник по корабельному составу / Автор-составитель В. А. Кофман. — М., 1996 (Морская коллекция. — 1996. — № 5 [11]).
- Ганелин Р. Ш. Попытки развития экономических связей между Россией и странами Латинской Америки в конце XIX — начале XX в. // Монополии и иностранный капитал в России: Сб. ст. — М. — Л., 1962 (Труды Ленинградского отделения Института истории АН СССР. — Вып. 4).
- История внешней политики России. Конец XIX — начало XX века (От русско-французского союза до Октябрьской революции). — М., 1997.
- Лудшувейт Е. Ф. Турция в годы Первой мировой войны 1914—1918 гг.: Военно-политический очерк. — М., 1966.
- Очерки новой и новейшей истории Бразилии. — М., 1960.
- Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. — М., 1926.
- Россия и черноморские проливы (XVIII—XX столетия). — М., 1999.
- Трубицын С. Б. Линкоры второстепенных морских держав. — СПб., 1998.



## Поздравляем!

Издательство «Гангут» поздравляет с юбилеем начальника Центрального Военно-морского архива капитана 1 ранга Игоря Владимировича Щетина — 27 октября 2006 года ему исполнилось 50 лет.

Желаем И.В. Щетину отменного флотского здоровья, семь футов под килем и успехов на посту руководителя возглавляемого им с 2000 года ЦВМА во благо Российского флота.