

СОДЕРЖАНИЕ

БАЛТИЙСКИЕ ПАТРИОТЫ

5

БАЛТИЙСКИЕ КОМБИНАТОРЫ

317

БАЛТИЙСКИЕ КОРОЛИ

565

Балтийские патриоты

Пролог

Наблюдая за быстро погружающейся в воду старой шхуной, Иван Иванович в очередной раз вынужден был взять на заметку, что его знания не только далеко не всеобъемлющи, но зачастую даже самообманчивы, что ли. Слишком многое в его родные времена замалчивалось или перевиралось в угоду сиюминутному моменту. Либо оставалось достоянием специалистов узкого профиля. Так, прекрасно помня, что современный ему акваланг был создан во времена Второй мировой войны, он даже не помышлял о начале изысканий в этом направлении, довольствуясь тем, что имелось на флотах всего мира. И лишь в преддверии закладки на стапели Невского завода первой боевой подводной лодки, отдал команду собрать все имеющиеся сведения по подводному делу.

Легшая на его стол спустя всего три месяца пухлая папка наглядно продемонстрировала, насколько ущербны оказались его познания в данном вопросе. Да, Жак-Ив Кусто вместе со своим компаньоном разработали акваланг именно в том виде, что был известен в его время. Но, как оказалось, начинали они свои изыскания отнюдь не на пустом месте. Вообще, первые патенты на полноценные акваланги, позволявшие водолазам не зависеть от подачи воздуха с поверхности, были получены несколькими изобретателями еще в 70-х и 80-х годах XIX века. Более того, помимо самого оборудования, для разных рабочих глубин уже были подобраны оптимальные дыхательные смеси, а также, что было куда интереснее для будущих диверсантов, неплохо отработана технология дыхательных аппаратов

замкнутого цикла, позволявших избавиться от такого демаскирующего фактора, как воздушные пузыри. И все это активно применялось десятилетиями! Но применялось не флотом. Как бы это ни было удивительно.

Пожарные команды да горные спасатели на шахтах являлись едва ли не единственными, кто с удовольствием принял на вооружение столь необходимые в их нелегком деле средства. Собственно, для них они и разрабатывались, изначально представляя собой прародителей противогазов. И то, что эти самые полноценные противогазы тоже уже существуют, как и изолирующие дыхательные аппараты, способные, благодаря химическим реакциям, поглощать углекислый газ, оказалось невероятно приятным открытием.

Немало работ велось в данном направлении и отечественными специалистами, как гражданскими, так и офицерами флота. Вшивцев, Александровский, Мамота, Лодыгин, Хотинский — ни об одном из этих людей барон Иванов никогда не слышал. Впрочем, справедливости ради, стоило отметить, что указанные в подборке фамилии европейских изобретателей ему тоже не были знакомы. Но при этом, как минимум в Англии, уже сейчас можно было заказать полноценный акваланг. Неказистый, требующий постоянной ручной регулировки подачи воздуха, с замкнутым циклом дыхания и не рассчитанный на длительные погружения, тем не менее, он существовал.

К этому времени что Хотинский, что Лодыгин работали и проживали за границей, потому к делу создания полноценных аквалангов оказались привлечены инженеры-кораблестроители, занимающиеся созданием подводной лодки. Именно в их руки были переданы десять ребризеров, закупленных у Siebe Gorman & Co, на основе которых вскорости создали первые ИДА¹ для будущих экипажей подводных лодок. То, что аварий с подводными лодками не представлялось возможным избежать, было очевидным фактом. Все же они являлись новым и весьма капризным изделием с целым букетом детских болезней, а потому заранее позаботиться об их будущих экипажах виделось более чем необходимым. А пока подводный

¹ ИДА — изолирующий дыхательный аппарат.

боевой корабль еще находился на стапели, его будущий экипаж занимался активной подготовкой на созданных специально для них тренажерах, имитирующих затапливаемую подводную лодку, из которой им и приходилось выбираться.

Полноценный же акваланг появился на свет лишь ко времени окончания боев в Китае, да еще год ушел на его доработку и накопление опыта эксплуатации. Не были забыты и декомпрессионные камеры — все же про кессонную болезнь знали уже давно, а жалкие познания пришельца из будущего помогли отечественным военным медикам изрядно продвинуться в деле познания ее природы и возможности борьбы с ней. Однако с проектом подводных боевых пловцов, способных своим ходом доставить мины на базы потенциального противника, пока выходило не очень. Даже с применением лучших из ныне существующих аккумуляторных батарей, не удавалось создать достаточно компактный подводный буксировщик, способный унести на себе, как водолаза, так и подрывной заряд достаточной мощности. Все инженерные расчеты показывали, что подобный аппарат водоизмещением в восемь-девять тонн мог быть либо тихоходным, не превосходящим по скорости пешехода, но при этом обладать дальностью хода хотя бы в два десятка миль, либо вдвое более быстрым, но при этом покрывать путь, почти вдвое меньший. И если в первом случае теоретически даже удавалось бы решить проблему с запасом воздуха для аквалангистов, то вот с системой обогрева решить что-либо не получалось. А за семь часов нахождения под водой люди рисковали погибнуть от переохлаждения. Все же действовать им было необходимо не на Карибах, а в куда более прохладных водах. Потому, оставив данную идею до лучших времен, те единицы избранных, которым первым в мире предстояло стать действительно обученными подводными диверсантами, продолжили осваивать тот донельзя гражданский аппарат, что идеально подходил именно для их работы.

Еще в детстве ознакомившись с величайшим произведением французского писателя Жюль Верна — «Двадцать тысяч лье под водой», сын владельца небольшого сталелитейного завода загорелся идеей создания подводного корабля, что позволил бы людям находиться под водой столь же долго и ком-

фортно, как и экипажу «Наутилуса». Правда, спустя годы идея уже не мальчика, но молодого человека, не нашла должного понимания ни у родителя, ни у возможных инвесторов, к которым в 1892 году обратился Саймон Лэйк с предложением выступить спонсорами постройки его первой подводной лодки. Все же 75 тысяч долларов САСШ являлись действительно огромной суммой, чтобы вкладывать их в столь рискованное мероприятие. Однако сам Лэйк даже и не думал отступать от своей идеи. Без малого два года ушло у него на постройку своими собственными руками первого подводного судна. Правда, назвать крохотную деревянную коробочку на мускульной тяге и колесном подводном ходе настоящей подводной лодкой не поворачивался язык. Уж больно дремучей древностью веяло от нее при первом же взгляде. Все же подобный аппарат мог смотреться относительно современно где-нибудь в веке шестнадцатом, но никак не в конце девятнадцатого. Но этот неказистый образец, обладавший уникальной возможностью — выпускать из своего чрева водолаза прямо под водой и впоследствии обеспечивать его работу на морском дне, не только смог продемонстрировать положительные результаты, он дал Саймону самую настоящую путевку в будущее, так как привлек к себе внимание газетчиков, и те растрезвонили о молодом изобретателе на все САСШ, обеспечив превосходную бесплатную рекламу.

В результате уже в 1895 году в САСШ появилась еще одна небольшая компания — «Саймон Лэйк Сабмарин», задачей которой стала постройка подводного судна для отыскания морских кладов. И если с кладами экипажу и владельцам вошедшего в строй в 1897 году «Аргоншта I» не повезло, то достаточное для окупаемости всего проекта количество денег они смогли заработать на спасении грузов с ушедших на дно пароходов и на ремонте подводных частей судов. Но даже все эти успехи так и не позволили проторить путь в святая святых — военно-морской флот САСШ. Его представители, с началом испано-американской войны хоть и соизволили оценить подводное судно Лэйка, не смогли найти для него применения в составе флота. Кубинским же повстанцам, также обратившим внимание на «Аргоншта I», изобретатель озвучил столь

высокую цену, что они о ней тут же позабыли. А вскоре прекратилась и война, так что всякий интерес официальных лиц САСШ к его лодке пропал вовсе.

Именно в этот момент на горизонте и появился представитель едва созданной крохотной судоходной компании, что собиралась специализироваться на подъеме затонувших судов, либо разделке их на металл непосредственно на дне. И, как ни странно, денег у новой компании хватило не только для выкупа подводной лодки Лэйка, но и для ее последующей грандиозной перестройки по проекту все того же Лэйка. В результате лодка стала длиннее на шесть метров в подводной части, получила вдвое более сильные двигатели и множество сильно модернизированных систем, а также обзавелась верхним внешним корпусом с рубкой, делавшим ее весьма похожей на обычную небольшую шхуну. Она даже могла ходить под парусами, благодаря использованию обоих шноркелей в качестве мачт!

Иными словами, Лэйк, сам того не подозревая, создал для пароходства «Иениш и Ко» идеальный носитель подводных диверсантов, что мог доставить на место будущей акции до шести водолазов и не менее тонны взрывоопасного груза. Правда от колес, на которых, по мнению самого изобретателя, лодка должна была передвигаться по дну, заказчик отказался в пользу системы полозьев, что позволяли бы опускаться на дно, избегая опасности повреждения нижней части корпуса о камни и рифы. Так вернувшийся в водную стихию в середине 1900 года «Аргонавт II», наряду со вновь набранным экипажем продолжил заниматься всевозможными мирными подводными работами, позволяя наработать столь нужный опыт, пока у настоящих хозяев небольшого американского пароходства не нашлась для них настоящая работа.

Гонка вооружений. Этот термин появился задолго до начала «холодной войны», зачастую затрагивая совсем уж экзотические страны. Вот кто бы из современников Ивана мог знать о продолжавшейся десятилетиями аргентино-чилийской военно-морской гонке вооружение? Сто, тысяча человек? Да пусть даже десять тысяч! Капля в море по сравнению с населением планеты! Не имел никакого представления о ней

и сам гость из будущего, до тех пор, пока не принялся искать способы максимально возможного ослабления японского флота в преддверии начала войны.

Как-либо насолить японским армии и флоту на территории самой Страны восходящего солнца не представлялось возможным в силу выпестованного правительством неприятия населением иностранцев. Нет, моряков, торговцев, путешественников и просто редких гостей терпели. Все же именно они являлись болтиками того механизма, что снабжал Японию современными машинами, вооружением, деньгами и знаниями. А потому дураков отказываться от контактов с «западными демонами» и возвращаться во времена изоляционизма, не было. Во всяком случае, среди тех, кто имел право принимать решения. Да и простой народ, живущий портом или торговлей, без какого-либо отвращения варился в котле международных взаимоотношений, пусть они даже были ограничены каким-нибудь небольшим кабаком, куда заваливались матросы с иностранных судов и кораблей. Ведь то же пароходство Иениша вовсю напрямую сотрудничало с сотнями жителей Японии в сфере добычи биологических морских ресурсов. Не говоря уже о тех десятках завербованных, что открывали свои заведения в России, Корее или Китае. Но никого из них нельзя было подбить на настоящее дело, вроде закладки адской машинки в арсенале флота или бомбовом погребе корабля. О чем вообще можно было говорить, если скудные данные добывались русской разведкой через служащих немецкого и французского посольств в Японии? То есть приходилось довольствоваться крошками со стола разведчиков европейских держав! Вот и оставалось откусывать те кусочки, до которых покуда представлялось возможным дотянуться.

Кто-нибудь со стороны мог сказать: «А зачем усложнять себе жизнь? Выкупите у итальянцев ту пару крейсеров, что прямо перед войной перехватили японцы, и все дела!» И с одной стороны, был бы прав, ведь в этом случае флот получал разом два относительно современных и добротно собранных броненосных корабля, а будущий противник, соответственно, их терял. Но вот с другой... Во-первых, требовалось где-то достать дополнительные двадцать миллионов рублей, необхо-

димых как для выкупа кораблей, так и заказа для них систем вооружений, принятых в Российском Императорском флоте. Во-вторых, все имеющиеся заводы и так не справлялись с заказами флота на орудия для новых кораблей, так что даже пришлось снимать с канонерских лодок все восьмидюймовки с заменой их на орудия меньших калибров, а сами 203-миллиметровые орудия отправлять на судостроительные заводы, где проходили перевооружение броненосные крейсера. В-третьих, изрядно обидевшиеся на Россию итальянцы сами не горели желанием идти на сотрудничество, тем более что у заложённых кораблей все еще имелся заказчик, да и отечественный флот не отошел от потерь, понесенных в водах Красного моря. А ведь еще имелись в-четвертых, в-пятых, в-шестых! Потому в данной ситуации лучшим выходом для России было следовать правилу собаки на сене. Но поскольку официально империя не могла себе позволить идти на весьма низкие и позорящие честь шаги, столь неблагодарное и далекое от благородства дело вынужденно взвалил на свои плечи небольшой коллектив людей под началом Иениша.

Официально числящийся погибшим в Трансваале еще в 1899 году отставной лейтенант Российского Императорского флота Стольман уже незнамо в какой раз прильнул лицом к резиновому кожану окуляров перископа. Неизвестно, что больше сказалось на его судьбе — успехи и достижения, проявленные на службе, личные качества с тягой к справедливости, или просто так сошлись звезды, но едва ему стоило заикнуться среди знакомых о желании подать в отставку, чтобы убыть на войну с англичанами, что вели буры в далекой Африке, как к нему явился человек с предложением, от которого оказалось невозможно отказаться.

На что мог рассчитывать такой, как он, оставаясь на действительной службе? Ни родных, ни высоких покровителей, что могли бы поспособствовать карьерному росту, у Бориса Андреевича не имелось. А потому надеяться на должность хотя бы командира контрминоносца ему не приходилось даже в самых потаенных мечтах. Особенно в ситуации, когда в связи с выводом из состава флота огромного количества устаревших кораблей свои должности теряли куда более маститые

офицеры. Тем не менее, сменив государственную службу на контракт с частным пароходством, корабль под свое командование он таки получил. Причем именно миноносец. Но какой это был миноносец! Его, пожалуй, можно было назвать кораблем призраком, ибо ни в одном официальном документе подводный миноносец № 150 не числился. Те же, в коих он упоминался, находились под грифом «Совершенно секретно» и курировались лично владельцами «Иениш и Ко». Даже доставка вставшей под его командование подводной лодки с Балтики на Дальний Восток проходила с максимальным сохранением тайны. Будучи заведенной под гини «Командора Беринга» ночью под светом редких фонарей, его подводная лодка к утру обросла столь огромным нагромождением деревянных и фанерных надстроек, вдобавок обтянутых парусиной в несколько слоев, что распознать в образовавшейся «куколке» не то что подлодку, а хотя бы корабль, не представлялось возможным.

Именно в таком виде он и был доставлен к порту Находка, откуда впоследствии под гинем все того же судна-катамарана, но уже с другой, куда более «боевой», командой оказался направлен на первое не учебное задание. По сути, ему предстоял самый тяжелый за все прожитые годы экзамен, ставка в котором была даже не жизнь, а куда большее. И сдал он его, как и весь немногочисленный экипаж, на отлично. Во всяком случае, именно такой оценки удостоил его действия исполнявший обязанности минного офицера в момент торпедной атаки на английский броненосец Георгий Федорович Керн, человек, что стал олицетворением минной войны на море не только для русских моряков.

По завершении Боксерского восстания еще дважды они выходили на дело вместе, результатом чего стало исчезновение старого японского броненосца «Фусо». Сам по себе этот ветеран японского флота еще во времена войны с Китаем мало на что годился в плане боевой эффективности, и потому его потеря никак не могла повлиять на ход будущих сражений. Но в данном случае целью являлся не столько корабль, сколько будущее японского флота. Ведь он выходил в дальнее плавание, имея на борту сотни курсантов. Тех, кому всего через