

ской империи, они всерьез рассматривали возможность заключения в будущем Тройственного японско-русско-германского континентального блока.

Исходя из изложенного выше, можно утверждать, что русско-японская политическая конвенция от 3 июля 1916 г., формально не выходящая за рамки антигерманской Антанты, преследовала совершенно другие цели. Вне всякого сомнения, японская сторона сознательно включила в текст секретного протокола такую неопределенную фразу, как «третья держава». Тем самым Япония получила в руки еще один козырь в борьбе с американским и британским влиянием, упрочив свои позиции в Китае и зоне Тихого океана. Именно японская сторона, в частности ее национально-патриотические силы, была заинтересована в том, чтобы придать русско-японскому соглашению союзный характер. Тем не менее, такой подход встретил сопротивление со стороны японских либерально настроенных политиков. Россия также не желала быть втянутой в японо-американский конфликт, поэтому упорно придерживалась курса на русско-японское сближение в рамках Антанты. Это нашло свое отражение в четвертой статье секретного протокола, где оказание военной помощи ставилось в зависимость от позиции стран-союзниц, что фактически лишало русско-японский союз самостоятельного значения. Тем не менее, проведение в периодической печати полномасштабной кампании по обсуждению «союзного русско-японского договора» и умелое использование слухов о существовании секретного протокола предоставили Японии дополнительные аргументы для борьбы с британским и американским влиянием в Восточной Азии. Русско-японское соглашение означало несомненное усиление роли Японии в мировой политике и уменьшение опасности ее изоляции после окончания войны.

Различные варианты интерпретации русско-японского соглашения, рассмотренные в данной статье, позволяют понять не только то, чем было это сближение, но и то, чем оно могло стать. Сложный, противоречивый характер соглашения подчеркивает неустойчивость и зыбкость международно-политической ситуации, сложившейся к середине 1916 г. Характер российско-японского сближения определялся не столько «буквой» договора, сколько пониманием того, что скрывается за ней. Русско-японское сближение готово было сравнительно легко изменить свою форму в соответствии с изменением послевоенной международной ситуации.

Восточная песня, или названия кораблей японского императорского флота

Г. Б. Брылевский

До недавнего времени японский императорский флот был для отечественных любителей военно-морской истории неизвестной величиной. Доступной информации о нем было немного, обычно приходилось довольствоваться немногочисленными работами по русско-японской войне и переводами иностранных авторов, которые трудно было найти. Сейчас литературы о японском флоте хватает, но неосвещенной остается такая, может быть, не самая актуальная, но очень интересная тема, как тематика названий японских военных кораблей. Мало кто знает, что обозначали названия кораблей одного из сильнейших флотов мира. Попытаемся ответить на этот вопрос.

Прежде всего, необходимо сказать несколько слов о написании названий японских кораблей. Практически все опубликованные на русском языке работы о японском флоте основываются не на оригинальных материалах, а на переводах с других языков, в основном с английского. Это часто приводит к искажению написания японских слов, поскольку авторы, как правило, пишут их в соответствии с правилами транслитерации слов английского языка. Применительно к теме названий японских кораблей вопрос о транслитерации проиллюстрирован следующими примерами, где указаны наиболее распространенные ошибки:

Латинское написание	Правильное русское написание	Встречающееся в отечественной литературе неправильное написание
Shikishima	Сикисима	Шикишима
Chitose	Титосэ	Читосе, Читозе
Fuji	Фудзи	Фуджи
Chiyoda	Тиёда	Чийода
Yoshino	Ёсино	Йошино
Chokai	Тёкай	Чокай
Huuga	Хюга	Хьюга
Chihaya	Тихая	Чихайя
Tsubame	Цубамэ	Тсубаме
Myoko	Мёко	Миоко
Ikazuchi	Икадзути	Иказучи
Junyo	Дзюньё	Дзюнё

Свою лепту в создании путаницы внесли и иностранные авторы, записывавшие японские слова в двух транскрипциях, имеющих хождение на Западе и немного отличающихся между собой. Ярким примером такого разнобоя служит название крейсера «Дзинцу», который в наших изданиях называли то «Джинтсу» (от «Jintsu»), то «Зинту» (от «Zintu»). Также необходимо отметить, что даже самые солидные зарубежные издания не были свободны от неточностей в написании названий.

В последнее время качественный уровень отечественных работ, затрагивающих японскую тематику, несколько повысился, некоторые авторы явно не ленятся проконсультироваться у людей, владеющих японским языком. Тем не менее, нет-нет да проплывет по страницам книг и журналов очередная «Чийода» или «Матсушима», и поэтому хотелось бы окончательное прояснить этот вопрос.

В настоящей статье названия кораблей по-русски записаны в соответствии с правилами «поливановской» транскрипции, по-английски (латиницей) они записаны транскрипцией Хэпбёрна, наиболее применяемой за рубежом и наиболее точно передающей фонетику японского языка.

Япония – страна с богатыми морскими традициями. Однако в период самоизоляции страны, начавшейся в первой половине XVII в., японцам разрешалось строить только небольшие суда для каботажного плавания. Но если торговый флот, хотя и в таком незначительном виде, существовал, то отсутствие внешнего врага и интересов за пределами прибрежных вод стали причиной отсутствия военного флота как такового.

Впервые японцы познакомились с современным западным военным кораблестроением в середине XIX в. В 1855 г. правительство страны получило из Голландии паровой корабль «Soembing», ставший первым современным боевым кораблем Японии. Полученному заморскому чуду японцы поначалу оставили его наименование, только немного искажая его в соответствии с особенностями своего произношения, – «Сумбин». Но вскоре корабль получил новое название «Канко-мару» («Kanko Maru»). Оно вызывает недоумение, как по форме, так и по смыслу.

Иероглифы, которыми записывается слово «канко», означают «путешествие, туризм». Это – весьма нехарактерное название для военного корабля. Что касается формы, то необычно наличие слова «мару». Как известно всем, знакомым с темой японского флота, «мару» является атрибутом названий гражданских судов. Однако при ознакомлении с японскими материалами выясняется любопытная картина: в середине XIX в. «мару» вполне спокойно применялось и в названиях военных кораблей. Одновременно были в ходу и другие подобные слова-иероглифы: кан (kan), сэн (sen), го (go). Иногда название одного и того же корабля могло записываться при помощи двух таких слов. Например, «Канко-мару» иногда называли также и «Канко-сэн». Наименование построенного для Японии в США в 1864 г. винтового фрегата в японских источниках вообще встречается в пяти вари-

антах: «Фудзи-сэн», «Фудзи-кан», «Фудзи-мару», «Фудзияма-кан» и «Фудзияма-мару». И это не считая просто «Фудзи» и «Фудзияма».

Такой разнобой отчасти объясняется тем, что японский военный флот того периода не был единым организмом. В военных делах правительство страны полагалось на воинские формирования различных самурайских кланов, и существовавшие в середине XIX в. боевые японские корабли не образовывали единые военно-морские силы, а входили в состав маленьких флотов своих кланов. Конечно, делались попытки хоть как-то их объединить, но отсутствие руководящего центра все равно чувствовалось, и «местный колорит» сохранялся.

Все изменилось в Японии в начале периода Мэйдзи (1867–1912), характеризовавшегося резкими переменами во всех сферах жизни страны. По своим масштабам и историческому значению реформы Мэйдзи вполне можно сравнить с петровскими реформами. В обоих случаях отсталая в экономическом и военном плане страна быстро превратилась в значительную силу. Слабость и отсталость Японии, со всей очевидностью продемонстрированные в период ее недолгого противостояния западным державам, вызвали в обществе желание избавиться от старой системы политического и военного устройства, приобщиться к западной науке и технике. Перемены в жизни страны начались очень трудно, произошла даже небольшая гражданская война между сторонниками императора – реформатора Мэйдзи и сторонниками бакуфу, выступавшими за сохранение старых порядков. Именно в ходе этой войны образовался и впервые показал себя в деле единый Императорский флот, в состав которого поступили корабли разных кланов.

Первые годы молодого флота были непросто периодом становления, и на то, как именуются корабли, поначалу особого внимания не обращалось, просто оставили все как есть. Поэтому в конце 60-х годов слова «канн» и «мару» в японском флоте имели примерно равное хождение, хотя все явственнее была тенденция соединения «канн» с названиями более крупных и «военных» кораблей. Транспортные корабли преимущественно получали название с приставкой слова «мару».

В 1869 г. Япония получила свой самый мощный к тому времени корабль – бывший броненосец Конфедерации южных штатов «Stonewall». В изданных на Западе справочниках по Императорскому флоту указывается, что этот корабль поначалу именовался «Котэцу» («Kotetsu»), а затем был переименован в «Адзума» («Azuma»). Однако тут имело место не просто переименование. Дело в том, что сами японцы воспринимали слово «котэцу», что можно перевести как «бронированный», не столько как настоящее название корабля, сколько как указание его класса – броненосец. Других броненосцев у японцев тогда не было, и поэтому без названия некоторое время спокойно обходились. Но вскоре обратили внимание на тот возмутительный факт, что флагман Императорского флота не имеет названия, и в декабре 1871 г. последовало распоряжение военного департамента, в котором говорилось: «Не подобает, что броненосец (котэцу-кан) до настоящего

времени оставался без наименования»¹. Так корабль получил свое настоящее название «Адзума» (или «Адзума-кан»).

В это же время продолжался процесс передачи кораблей из флотов кланов Императорскому флоту. В документах, направляемых в этой связи в адрес военного департамента «с мест», в названиях некоторых кораблей сохранялся иероглиф «мару», но в ответах, приходящих из Токио, он всегда опускался. С окончанием формирования Императорского флота в конце 1871 г. «мару» перестало применяться в названиях его кораблей.

Окончательную ясность в этом вопросе внес приказ военно-морского министерства в сентябре 1888 г., которым официально было отменено употребление «канн», «мару» и других подобных иероглифов с названиями боевых кораблей. Иероглиф «мару» продолжал употребляться с названиями вспомогательных, учебных и транспортных судов военного флота. В частности, этот иероглиф иногда присоединялся к названиям старых боевых кораблей, выведенных из основного состава и использовавшихся в качестве вспомогательных судов. Эта практика прекратилась намного позже: в августе 1916 г. последовало распоряжение убрать «мару» из названий транспортов, а в июле 1920 г. – из названий вспомогательных судов. Однако в названиях транспортов иероглиф «мару» затем вернулся, оставался он и в названиях мобилизованных судов, а также кораблей и судов Императорской армии.

Отмененные в названиях боевых кораблей иероглифы не исчезли из флотской терминологии. С помощью некоторых из них была создана корабельная классификация, существующая и в наше время. Все тот же иероглиф «канн» присутствует в словах сэнкан (senkan) – линкор, кокубоккан (kokubokkan) – авианосец, дзюньёкан (junyokan) – крейсер, кутикукан (kuchikukan) – эсминец, сэнсуикан (sensuikan) – подводная лодка, кайбоккан (kaibokkan) – эскортный корабль (ранее корабль береговой обороны) и т. д. «Сэн» является компонентом таких слов, как унососэн (unososen) – транспорт, юсосэн (yusosen) – танкер и дзацуэкисэн (zatsuekisen) – вспомогательное судно. Иероглиф «го» с конца XIX в. неизменно присутствует в номерных названиях. С его помощью также часто записываются названия иностранных кораблей, например, затонувший в 1854 г. у японского побережья русский фрегат «Диана» японцы называют «Диана-го». Иероглиф «мару» продолжает оставаться элементом названий гражданских судов.

Интересную и во многом неповторимую картину представляют темы для названий японских кораблей. В названиях первых кораблей Императорского флота, разумеется, определенной системы не было, поскольку каждый клан давал названия в соответствии со своими представлениями о том, как лучше именовать корабли. Среди названий первых современных японских кораблей были такие, которые могли бы оказать честь любому другому флоту: «Гром и молния» («Райдэн» – «Raiden»), «Летающий дракон» («Хирю» – «Hiryu»). Даже слово «канко» в названии «Канко – мару» в середине XIX в. означало

не безобидный туризм, как сейчас. Оно было близко к понятию «разведка», означая «сбор и изучение информации о разных территориях». Смысл некоторых названий был по-восточному запутанным. Например, построенный в 1870 г. для клана Сага корвет, позже переданный Императорскому флоту, по рекомендации одного из ученых этого клана, любителя китайской философии, получил название «Ниссин» («Nisshin») – термин, почерпнутый в одном из трактатов и примерно означающий «Непрерывный прогресс, развитие». Многие другие японские корабли того времени носили трудно переводимые названия, отражавшие влияние культурной китайской традиции.

Название «Ниссин» прижилось в Императорском флоте, позже было еще два корабля с этим названием, но в целом быстро обозначилась тенденция давать кораблям более понятные наименования. У крупных боевых кораблей до начала XX в. наиболее часто встречались названия в честь гор. Япония – горная страна, около 70% ее территории занимают горы, но не многочисленность их была причиной такого предпочтения. Дело в том, что горы играли важную роль в религиозных представлениях японцев, горы считались местами обитания богов. Второй причиной было то, что в Японии многие горы являются вулканами, а ассоциация огнедышащих вулканов с мощными кораблями, готовыми изрыгнуть нечто столь же разрушительное, вполне уместна. По названиям гор в 60–80-х годах XIX в. получили свои имена, например, корабли «Цукуба» («Tsukuba»), «Атаго» («Atago»), «Мая» («Maya»), «Хизэй» («Hei»), «Каймон» («Kaimon»), «Унэби» («Unebi»), «Такао» («Takao»). Названия гор были популярны для наименования кораблей и позже. В честь горы Микаса получил название флагман адмирала Того. Названия гор носили и многие другие известные «супостаты» периода Русско-японской войны: «Фудзи» («Fuji»), «Асама» («Asama»), «Иватэ» («Iwate»), «Касуга» («Kasuga»), «Такатихо» («Takachiho»), «Ёсино» («Yoshino»), «Касаги» («Kasagi»), «Ниитака» («Niitaka»). По названию небольшой горной системы получил свое имя и крейсер «Адзума». Интересно, что его название, хотя оно и звучит совершенно одинаково с названием первого японского броненосца, не имеет с ним ничего общего. Эти слова записываются разными иероглифами, и наименование броненосца в старом японском языке означает «Восток».

К началу XX в. появились названия в честь исторических провинций Японии. Среди первых кораблей с такими названиями были «Ямато» («Yamato») и «Мусаси» («Musashi»). Эти названия получили более широкую известность в годы второй мировой войны как имена самых мощных японских линкоров. В Русско-японской войне участвовали крейсера, носившие названия провинций: «Идзумо» («Izumo») и «Идзуми» («Izumi»). В отношении слова «Ямато» возможно второе толкование – это одно из старых названий Японии, и до сих пор в высокопарной речи японцы называют свою родину «страна Ямато». В богатом японском языке есть и другие слова, в древних сказаниях и поэзии обозначавшие Японию: «Фусо» («Fuso»), «Ясима» («Yashima») и «Сикисима» («Shikishima»), эти названия носили броненосцы. Аналогичное по смыслу название «Акицусима» («Akitsushima») было у крейсера.

¹ Сэкай но кансэн. 1995, №11.

Распространены были имена по названиям известных местностей Японии: крейсера «Нанива» («Naniwa»), «Такасаго» («Takasago»), «Акаси» («Akashi»). Для названий, как правило, выбирались местности, известные красотой своей природы, а построенные в 1888–1894 гг. три однотипных крейсера – «Ицукусима» («Itsukushima»), «Мацусима» («Matsushima») и «Хасидатэ» («Hashidate») – получили названия в честь мест, красота пейзажей которых воспевалась на протяжении веков.

Среди японских топонимов немало таких, которые звучат одинаково и записываются одними и теми иероглифами, что иногда может вызвать затруднения. Например, среди японских историков нет единого мнения относительно того, чье название носит броненосец «Хатсусэ» («Hatsuse») – горы или реки. Расхождение во мнениях существует и в отношении крейсера «Отова» («Otowa») – считается, что он носил название либо горы, либо известного водопада.

Абстрактно-философских названий стало намного меньше. Среди наиболее известных кораблей Русско-японской войны с подобными названиями, помимо крейсера «Ниссин», были крейсера «Токива» («Tokawa»), что означает «Вечный, неизменный», а также «Титосэ» («Chitose») и «Гиёда» («Chiyo-da»), чьи названия близки друг другу по смыслу и означают приблизительно «Да здравствует». Из любых категорий выбивался крейсер «Якумо» («Yakumo») со своим поэтичным названием, обозначавшим «Многослойные облака».

Японцы серьезно подходили к вопросу о выборе наименований – список предполагаемых названий представлялся на рассмотрение императора. При этом, как правило, давалось по два возможных варианта на каждый корабль. После одобрения императором списка в целом он передавался военно-морскому министру, который уже делал окончательный выбор одного из двух названий². При этом император Мэйдзи не ограничивался простым визированием представленных ему списков, а неоднократно сам выбирал наиболее подходящий вариант. Японский флот, пожалуй, был уникален в том, что при выборе названия намного большее, чем в других флотах, внимание уделялось тому, насколько красиво и мелодично оно звучит. В марте 1897 г. военно-морскому министру было предоставлено право самостоятельно, без получения предварительного согласия императора, присваивать названия миноносцам. Начиная с января 1921 г. император определял названия только линкоров и крейсеров, наименования кораблям остальных классов давались министром, который сразу докладывал о новых названиях императору.

Любопытная история связана с названиями трофейных кораблей. В период парусного флота в Европе захваченному кораблю противника часто оставляли старое название, и в отношении бывших китайских кораблей японцы именно так и поступили. Это облегчалось тем, что иероглифика

² Сэкай но кансэн. Дзюкан №44.

пришла в Японию из Китая, и до сих пор почти все иероглифы в Японии имеют два типа чтения – собственно японское, и китайское. Японцы оставили трофеям их прежние иероглифические названия, только произносили их на свой лад. Например, главный трофей японо-китайской войны 1894–1895 гг. – броненосец, часто именуемый в отечественной литературе «Чин-Иен», на самом деле в Императорском флоте назывался «Тиньэн» («Chinen»), китайское чтение «Чжэнь-Юань»).

Совсем по-другому японцы поступили с доставшимися им русскими кораблями. Произнести их названия японцы могли только с превеликим трудом, и поэтому было решено их переименовать. Новые названия давались примерно по такому же принципу, что и своим кораблям, но в ряде случаев имелся один нюанс: иногда новое название подбиралось так, чтобы напоминать о победах японского флота. Например, захваченные при Цусиме эскадренные броненосцы получили названия провинций, но при этом были выбраны те, которые располагались на юго-западном побережье Японии, вблизи Корейского пролива, чтобы тем самым увековечить память о Цусимском сражении: «Ивами» («Iwami» – «Орел») и «Ики» («Iki» – «Император Николай I»). Броненосцы береговой обороны получили названия островов, также расположенных вблизи места сражения: «Генерал-адмирал Апраксин» стал называться «Окиносима» («Okinoshima»), а «Адмирал Сенявин» – «Мисима» («Mishima»).

Немного по-другому поступили с поднятыми в Порт-Артуре и восстановленными броненосцами. Они также были названы по провинциям – «Танго» («Tango» – «Полтава»), «Сагами» («Sagami» – «Пересвет»), «Хидзэн» («Hizen» – «Ретвизан»), но смысл этих новых названий был другой: японцы выбрали те провинции, где располагались их основные военно-морские базы. «Пересвет» восстанавливался в Ёкосука – базе, расположенной на территории бывшей провинции Сагами, отсюда и новое наименование этого корабля. «Полтава» ремонтировалась в Майдзуру (провинция Танго), «Ретвизан» – в Сасэбо (провинция Хидзэн), что и нашло свое отражение в названиях. «Победа» получила свое новое наименование «Суо» («Suo») по названию провинции, рядом с которой располагалась база Курэ.

Бывшие русские крейсера получили обычные для кораблей их классов «географические» названия. От горы Асо получил новое название крейсер «Баян» («Aso»). По названиям проливов были переименованы «Варяг» и «Паллада» – «Соя» («Soya») и «Цугару» («Tsugaru») соответственно. На отечественных картах Соя называется проливом Лаперуза, Цугару – Сангарским проливом. При переименовании «Новика» японцы постарались увековечить бой с ним: крейсер стал называться «Судзуя» («Suzuya») – японское название реки на Сахалине, вблизи которой «Новик» принял свой последний бой под Андреевским флагом.

В отношении трофейных вспомогательных и транспортных судов японцы, как правило, руководствовались двумя принципами. Одни суда именовались

таким образом, чтобы новые названия были немного созвучны прежним. Например «Ангара», использовавшаяся в Порт-Артуре как госпитальное судно, стала называться «Анегава» («Anegawa») в честь одной из рек Японии. Принадлежавшее КВЖД судно «Маньчжурия», захваченное с началом войны в Нагасаки, получило название «Мансю» («Manshu»), что было не только немного созвучно с прежним названием, но и означало одно и то же. Другие трофеи получали названия мысов, вблизи которых они были захвачены. Так транспорт «Екатеринослав» превратился в «Карасаки» («Karasaki»), а английский грузовой пароход «Roseley», конфискованный в январе 1905 г. за попытку провоза военных грузов, – в «Такасаки» («Takasaki»).

Отсутствие четких норм в системе присвоения названий кораблям Императорского флота побудило военно-морского министра Г. Ямамото представить в апреле 1905 г. на рассмотрение императора предложение о порядке выбора названий. Его смысл был прост: броненосцам и броненосным крейсерам предлагалось присваивать названия провинций и синтоистских святилищ, а остальным крупным кораблям давать названия городов. Но этот план не был полностью претворен в жизнь. В заметно измененном виде он получил, наконец, одобрение и вступил в силу 1 августа 1905 г. Новый порядок присвоения названий выглядел следующим образом: броненосцы должны были называться по провинциям, крейсера 1-го ранга (броненосные) получали названия гор, крейсера 2-го и 3-го ранга (легкие) – городов.

Но и распоряжение от 1 августа 1905 г. не было выполнено в точности. Так и не получила развития идея давать кораблям названия городов. Японцы продолжали избегать названий, слишком явно напоминающих о повседневной человеческой деятельности, предпочитая запечатлеть на бортах кораблей не людскую суету, а вечную красоту природы. Например, название столицы страны за всю историю Императорского флота носил только один корабль: это был полученный в 1871 г. изрядно потрепанный деревянный транспорт, потерпевший кораблекрушение в следующем году. С 1869 г. нес службу транспорт «Осака» («Osaka»), названный в честь второго по величине города Японии, но он затонул в 1875 г. в результате столкновения. После этого в Императорском флоте корабли с названиями городов встречались редко, и это всегда были вспомогательные суда.

На японцев произвела очень тяжелое впечатление череда потерь, понесенных их флотом в мае 1904 г. у Порт-Артура. Следствием этого стало то, что тем же распоряжением 1 августа 1905 г. было предписано названия кораблей, «потерянных при печальных обстоятельствах», присваивать новым кораблям не раньше чем через три года после потери. В выполнении этого предписания японцы пошли даже дальше: в Императорском флоте так и не повторялось название ни одного крупного корабля, потопленного в ходе русско-японской войны или потерянного в результате катастроф. И в этом вопросе японцы явно отличались от других флотов, где наименование потопленного корабля могло быть практически сразу присвоено новому кораблю.

Необходимо отметить еще одну уникальную особенность Императорского флота: в отличие от остальных флотов мира ни один японский военный корабль не был назван в честь какой-либо известной личности. Идея присваивать кораблям имена известных исторических личностей и т. п. рассматривалась в период становления Императорского флота, но в конечном итоге была отвергнута. К примеру, несмотря на почти божественный статус императорской семьи ни один корабль не получил названия в честь императора, хотя в других флотах названия в честь царствующих особ были широко распространены. Среди японских моряков ходила байка, что когда в 1920 г. был спущен на воду линкор «Муцу» («Mutsu»), американцы подумали, что таким образом была увековечена память императора Муцухито (Мэйдзи). Они решили, что японцы, сократив это имя на американский манер, присвоили его новому кораблю. На самом деле «Муцу» получил ставшее к тому времени традиционным для линкоров название одной из провинций. Чуть ли не единственным примером дани уважения к человеческой деятельности можно назвать канонерскую лодку «Тихая» («Chihaya»). Корабль получил свое название от замка Тихая, прославленного героической обороной верных императору войск во главе с Кусуноки Масасигэ от армии узурпатора.

К 20-м годам XX в. процесс унификации названий кораблей в основном завершился, а к началу второй мировой войны номенклатура названий окончательно сложилась. Начиная с «Сацума» («Satsuma») линкоры назывались по провинциям. Исключением была четверка однотипных кораблей, первым из которых был «Конго» («Kongo»), получивших названия гор. Это объясняется тем, что изначально они строились как линейные крейсера, а в линкоры были переклассифицированы позже, сохранив прежние «крейсерские» названия. В некоторых случаях, возможно, было двойное толкование наименований. Пример тому – линкор «Исэ» («Ise»). Идея давать линкорам названия синтоистских святилищ не получила распространения, но помимо провинции Исэ, в честь которой официально был назван линкор, существовало святилище Исэ, главный центр синтоистской религии, находившийся под особым покровительством императорской семьи. Несомненно, что при выборе названия корабля был учтен и этот важный момент.

У крейсеров также была четкая система: тяжелые носили названия гор, легкие – названия рек. Но и тут некоторую путаницу внесли игры с классификацией. Началось с крейсера «Како» («Kako») – поначалу предполагалось, что он будет первым кораблем в новой серии легких крейсеров, и ему заранее было присвоено название одной из рек. Однако вступило в силу Вашингтонское соглашение, и кораблестроительные программы пришлось срочно менять. 9 октября 1922 г., еще до закладки, «Како» был официально переклассифицирован из легкого в тяжелый крейсер, но «речное» название ему так и оставили. Корабли типа «Могами» («Mogami») строились в рамках лимита, выделенного Вашингтонским соглашением для легких крейсеров, и носили «речные» названия. Но после истечения срока действия соглашения

они были коренным образом перевооружены, превратившись в тяжелые крейсера. Та же история была с «Тонэ» («Tone») и «Гикума» («Chikuma»). Какого-либо четкого критерия, по которому отбирались названия тяжелых крейсеров (вроде «самые высокие горы»), не было. Например, крейсер «Фурутака» («Furutaka») был назван в честь совсем неприметной горы, которая, однако, располагалась рядом с военно-морским училищем Этадзима. Крейсер «Аоба» («Aoba») получил название от горы вблизи Майдзуру. Насчет однотипного с ним крейсера «Кинугаса» («Kinugasa») не совсем ясно, но считается, что его название пошло от одной из гор около базы Ёкосука.

С легкими крейсерами было несколько проще. Начиная с построенных в 1918–1919 гг. «Тэнрю» («Tenryu») и «Тацута» («Tatsuta») и заканчивая «Оёдо» («Oyodo») – последним типом японских легких крейсеров, все корабли этого класса носили названия рек. Исключением были только три корабля типа «Катори» («Katori») – они изначально задумывались как учебные корабли, и поэтому носили отличные от других наименования (им присваивались названия синтоистских святилищ). Первые два корабля этого типа повторяли названия броненосцев постройки 1905–1906 гг.

У авианосцев четкой системы не было. В принципе, отражая их принадлежность также и к воздушной стихии, девиз для их наименований мог бы быть «все, что летает». Первый японский авианосец назывался «Хосё» («Hosho»), что означает «Парящий феникс». Подобными ему были и последующие наименования, например, «Сёкаку» («Shokaku») – «Парящий журавль», «Дзуйкаку» («Zuikaku») – «Счастливы журавль», «Дзуйхо» («Zuiho») – «Счастливы феникс» и довольно неожиданное название – «Сорю» («Soryu») – «Синий дракон». Однако изменения в кораблестроительных программах смешали систему наименований кораблей и этого класса. «Кага» («Kaga») был заложен как линкор. В авианосец его переоборудовали позже, но название у него осталось прежним. «Акаги» («Akagi») начал строиться как линейный крейсер, и он также сохранил свое прежнее наименование по названию горы. Самый известный пример сохранения прежнего названия при переоборудовании в авианосец – это «Синано» («Shinano»). Первоначально это был третий линкор типа «Ямато», сохранивший название одной из провинций. В июне 1943 г. к официально одобренной номенклатуре названий авианосцев были добавлены названия провинций и гор, что стало отражением тенденции к строительству авианосцев на основе корпусов боевых кораблей других классов. В частности, в начале в 1943 г. строительство последней серии крупных японских авианосцев только «Унрю» («Unryu») имел традиционное название («Поднимающийся в небо дракон»). Построенные «Амаги» («Amagi») и «Кацураги» («Katsuragi»), как и недостроенные корабли этой серии, получили названия гор.

Японцы сумели организовать строительство авианосцев также на основе корпусов торговых судов. Бывших «купцов» легко можно было определить по их названиям – они были двухсложными, вторым слогом неизменно был «ё». Он является одним из чтений иероглифа «сокол», который присутствует

в названиях всех кораблей этого типа: «Унъё» («Unyo») – «Сокол, прорезающий небо», «Кайё» («Kaiyo») – «Морской сокол», «Тюё» («Chuyo») – «Сокол, парящий высоко в небесах».

Но самые интересные названия были у миноносцев. Поначалу они, как и их собратья в других флотах, были номерными, но с увеличением водоизмещения и у них появились названия. Первый «именной» миноносец назывался «Котака» («Kotaka»), что означает «Маленький ястреб». «Птичьих» имена были присвоены и первым двум сериям более крупных миноносцев 1899–1904 гг. Среди них фигурировали названия следующих птиц:

хаситака	–	hashitaka	–	перепелятник
камомэ	–	kamome	–	чайка
хаябуса	–	hayabusa	–	сапсан
касагаги	–	kasasagi	–	сорока
манадзуру	–	manazuru	–	журавль
хибари	–	hibari	–	жаворонок
удзура	–	uzura	–	перепел

Намного позже, в 1931–1937 гг., две серии миноносцев поддержали традицию «птичьих» имен. В своем большинстве эти корабли повторяли названия миноносцев периода русско-японской войны:

тидори	–	chidori	–	кулик
хато	–	hato	–	голубь
саги	–	sagi	–	цапля
кидзи	–	kiji	–	фазан

Первые эсминцы положили начало традиции именования кораблей этого класса по разным природным явлениям. Как известно, японцы – поэтический народ, и в названиях эсминцев неисчерпаемое богатство их поэтического наследия было отражено в полной мере. Например, в Русско-японской войне принимали участие следующие корабли:

«Акэбоно»	«Akebono»	«Рассвет»
«Синономэ»	«Shinonome»	«Утренняя заря»
«Акацуки»	«Akatsuki»	«Заря»
«Муракумо»	«Murakumo»	«Гряда облаков»
«Икадзути»	«Ikazuchi»	«Гром»
«Инадзума»	«Inazuma»	«Молния»
«Усугумо»	«Usugumo»	«Мелкие облака»
«Садзанами»	«Sazanami»	«Зыбь»

Традиция «поэтически-метеорологических» названий получила свое продолжение и развитие в следующей серии миноносцев 1905–1907 гг.

«Хацусимо»	–	«Hatsushimo»	–	«Первый иней»
«Ушио»	–	«Ushio»	–	«Прилив»
«Асакадзэ»	–	«Asakaze»	–	«Утренний ветер»
«Юнаги»	–	«Yunagi»	–	«Вечернее затишье»

Столь же поэтичные имена получили и трофейные русские миноносцы. «Решительный» стал называться «Ямабико» («Yamabiko») – «Горное эхо». «Сильный» и «Бедовый» превратились в «Фумидзуки» («Fumizuki») и «Сацуки» («Satsuki») соответственно по названию седьмого и пятого месяца лунного календаря. В современном японском языке названия месяцев лунного календаря иногда (в поэзии и т. д.) используются для обозначения соответствующих «по порядковому номеру» месяцев современного календаря, поэтому можно сказать, что русские миноносцы превратились в «июль» и «май». Миноносцу «Бедовый» новое название было выбрано как память о Цусиме (май 1905 г.).

В 10–20-е годы тематика названий эсминцев несколько сузилась и стала стандартизированной. Эсминцы первого класса теперь получали наименования ветров:

ямакадзэ	–	yamakaze	–	горный ветер
умикадзэ	–	umikaze	–	морской ветер
акикадзэ	–	akikaze	–	осенний ветер

Темой для названий начавших строиться перед первой мировой войной эсминцев второго класса довольно неожиданно стала ботаника. Первые корабли этого класса назывались «Сакура» («Sakura») и «Татибана» («Tachibana») по названиям местных разновидностей вишни и мандарина. Названия были подобраны со смыслом: ряды вишневых и мандариновых деревьев были посажены перед входом во дворец Сисиндэн, где проводились важные церемонии. С названиями последующих кораблей было проще. Богатая флора Японских островов была широко представлена в названиях эсминцев Императорского флота:

«Касива»	–	«Kashiwa»	–	«Дуб»
«Каэдэ»	–	«Kaede»	–	«Клен»
«Хиноки»	–	«Hinoki»	–	«Кипарис»
«Сумирэ»	–	«Sumire»	–	«Фиалка»
«Кику»	–	«Kiku»	–	«Хризантема»

Необычной стала серия из 12 эсминцев, построенных в 1924–1927 гг. и получивших имена по названиям месяцев лунного календаря. Любопытно, что в японском языке слово «месяц», как и в русском, может означать как календарный месяц, так и фазы Луны. Такой двойной смысл нашел отражение в названиях кораблей этой серии. Первые девять эсминцев получили названия по месяцам лунного календаря, от первого месяца («Муцуки» – «Mutsuki»), до девятого месяца («Кикудзуки» – «Kikuzuki»). Три последних корабля этой серии воспевали красоту Луны: «Микадзуки» («Mikazuki») – «Молодой месяц», «Мотидзуки» («Mochizuki») – «Полный месяц», «Юдзуки» («Yuzuki») – «Месяц на вечернем небосклоне». Но период полного торжества поэзии настал чуть позже.

Спуск на воду в 1928 г. эсминца «Фубуки» («Fubuki») ознаменовал собой как появление принципиально нового корабля, так и отказ от стандар-

тизованной системы наименований эсминцев. Теперь их имена объединяло только природно-поэтическое начало, в остальном буйство фантазии не знало границ. Пошли в ход все красочные образы и многоцветные эпитеты тысячелетнего богатства японской поэзии. Многие названия встречались у кораблей предыдущих серий, но появились и новые наименования. Интересно отметить, что среди этих поэтических названий немало настолько специфических слов, которых нет в большинстве словарей, и их значение способно поставить в тупик значительную часть современных японцев:

фубуки	–	fubuki	–	метель
асагири	–	asagiri	–	утренний туман
югурэ	–	yugure	–	вечерние сумерки
тэрудзуки	–	teruzuki	–	сияющая луна
вакаба	–	wakaba	–	молодая листва
киёнами	–	kiyonami	–	прозрачная волна
ариакэ	–	ariake	–	рассвет
хацухару	–	hatsuharu	–	начало весны
сирायюки	–	shirayuki	–	чистый снег
арасио	–	arashio	–	бурный прилив
касуми	–	kasumi	–	туманная дымка
судзукадзэ	–	suzukaze	–	прохладный ветер
макигумо	–	makigumo	–	перистые облака
арарэ	–	arare	–	град

Названия некоторых эсминцев невозможно перевести одним – двумя словами. Для этого требуется описательная конструкция. Например, такие названия, как «Кагэро» («Kagero») – «Струющийся от жары воздух, марево», «Татикадзэ» («Tachikaze») – «Ветер, поднятый взмахом меча», «Хаясимо» («Hayashimo») – «Выпавший рано утром иней», «Минэгумо» («Minegumo») – «Облака, клубящиеся у вершин гор», «Сирануи» («Shiranui») – «Фосфоресцирующий свет на поверхности моря», «Новаки» («Nowaki») – «Сильный осенний ветер, пригибающий траву». Но по части замысловатости всех оставил за кормой «Аянами» («Ayunami»). Это название даже переводили по-разному. Незадолго до войны японцы предоставили известному справочнику «Jane's Fighting Ships» официальный перевод названий многих своих кораблей. «Аянами» тогда перевели как «Волны, своей красотой напоминающие вышитые на шелку гребни моря». Однако более поздние источники дают вариант более скромный – «Набегающие одна за другой волны»³.

О действительном богатстве языка можно составить представление хотя бы по «гидрометеорологическим» названиям эсминцев, встречающимся в списках Императорского флота:

«Сигурэ»	–	«Shigure»	–	«Осенний моросящий дождь»
«Самидарэ»	–	«Samidare»	–	«Затяжной дождь в начале лета»

³ Катагури Д. Рэнго кантай гунканмэй мэйдэн. Токио, 1993, с. 134.

«Харусамэ» – «Harusame» – «Мелкий весенний дождь»
«Мурасамэ» – «Murasame» – «Короткий сильный ливень»
«Юдати» – «Yudachi» – «Внезапный летний ливень»

У кораблей других классов была своя система наименований, хотя и не такая красивая. Начавшие строиться с 1942 г. эскортные миноносцы поддерживали традицию эсминцев времен первой мировой войны с их «ботаническими» наименованиями:

«Мацу» – «Matsu» – «Сосна»
«Цубаки» – «Tsubaki» – «Камелия»
«Янаги» – «Yanagi» – «Ива»
«Суги» – «Sugi» – «Криптомерия»
«Кусуноки» – «Kusunoki» – «Камфара»

Подводные лодки имели литерно-цифровое обозначение в зависимости от своих размеров. Большие лодки (водоизмещением более 1 тыс. т) обозначались буквой И (I). Лодки водоизмещением до тысячи тонн обозначались слогом Ро (Ro), малые лодки – Ха (Ha). Смысл этих литер следующий: И, Ро и Ха – это первые три слога старой японской азбуки, что-то вроде русской церковно-славянской. Весьма приблизительно их можно перевести как «Аз», «Буки», «Веди». В наименовании своих лодок японцы явно пошли за англичанами, назвавшими первые серии своих лодок А, В и С.

Эскортные корабли именовались следующим образом: небольшие корабли (водоизмещением до тысячи тонн), переклассифицированные из старых эсминцев и трюфейные были номерными. Кораблям более крупным присваивались названия принадлежавших Японии островов. Например, среди первой серии эскортных кораблей специальной постройки (вошли в строй в 1940–1941 гг.) хорошо известны названия «Кунасири» («Kunashiri») и «Симусю» («Shimushu»). Кунасири – это японское название о-ва Кунашир, одного из южных Курильских островов или так называемых «северных территорий», которые японцы продолжают требовать у России до сих пор. А о-в Симусю на Курилах советский десант брал в 1945 г. как остров Шумшу. Знакомые названия были и среди кораблей следующей серии – например, «Эторофу» («Etorofu») в честь ныне российского о-ва Итуруп. Название спущенного на воду в марте 1943 г. корвета «Цусима» («Tsushima») пояснений не требует.

У кораблей других классов четкая система отсутствовала. В целом главной темой их наименований была географическая – острова, мысы, проливы и т. д. Например, канонерские лодки носили названия или рек («Удзи» – «Uji», «Сумида» – «Sumida»), или известных местностей («Атами» – «Atami», «Фусими» – «Fushimi»). Географические наименования были и у первых плавучих баз подводных лодок – «Тоёхаси» («Toyohashi») в честь небольшого города и «Комохаси» («Komahashi») по названию одной местности. Но следующие корабли получили совсем иные названия – «Дзингэй» («Jingei») и «Тёгэй» («Chogei»), что соответственно означает «Быстрый кит» и «Большой кит». Что касается последних кораблей этого

класса (тип «Цуругидзаки» – «Tsurugizaki»), вскоре переоборудованных в авианосцы, то к ним вернулись географические названия. Интересно, что в отличие от линкоров и крейсеров, переоборудованных в авианосцы, этим кораблям старые наименования не оставили. Видимо, название мыса Цуругидзаки посчитали недостаточно почетным для авианосца.

Географические названия традиционно носили транспорты и танкеры Императорского флота. Встречались названия мысов («Нодзима» – «Nojima», «Эримо» – «Erimo»), заливов («Родзан» – «Roazan»), проливов («Наруто» – «Naruto», «Мамия» – «Mamiya»). В 1921–1922 гг. был построен танкер «Сирия» («Siriya»), но к стране на Ближнем Востоке наименование корабля никакого отношения не имело, так назывался мыс в Японском море.

До второй мировой войны все транспорты и танкеры, как и боевые корабли, не имели иероглифа «мару» в своих названиях. В 1941 г. началась активная мобилизация торговых судов, которым оставляли их прежние названия (только в некоторых случаях «мару» убирали), и по названию уже невозможно стало различить мирного «купца» и вспомогательное судно военного флота. В дальнейшем это различие практически вообще исчезло. Почти все транспортные суда имели «мару» в своих названиях. Как это было с грузовыми судами и в других странах, темой их названий могло быть все что угодно, и говорить о какой-либо системе затруднительно.

Почти весь Императорский флот погиб в ходе войны, а из уцелевших кораблей считанные единицы продолжили службу в послевоенное время. В 50-е годы в Японии был создан новый военный флот, который до сих пор называется «морскими силами самообороны» (официально в Японии до сих пор нет армии, ВВС и ВМС, только сухопутные, воздушные и морские силы самообороны). Из-за культивируемого в послевоенной Японии еще со времен оккупации «комплекса вины» и соображений политкорректности официальные японские лица всячески подчеркивают, что новый «демократический» флот страны не имеет ничего общего с прежним «захватническим» Императорским флотом. Действительно, культура былых традиций, характерного для нормальных флотов, в морских силах самообороны нет. Однако в некотором смысле традиции Императорского флота сохраняются – многие из послевоенных японских кораблей носили и носят названия, прославленные десятилетиями ранее.