

Предисловие

В нашей стране широко распространено мнение, что Россия – исконно сухопутная держава. Что флот для нее является лишь баловством. И на первый взгляд такое мнение даже кажется обоснованным. России всегда требовалась сильная сухопутная армия из-за протяженных границ и наличия угрозы с нескольких направлений. А русский флот в силу географических и политических причин был обречен на существование отдельными частями на полностью изолированных друг от друга театрах военных действий. Балтийский флот никак не мог прийти на Черное море, а черноморский – на Балтику или Тихий океан.

Но при этом Россия не раз заслуженно претендовала на звание Великой Морской Державы, и русский флот покрыл себя славой в морских сражениях.

История флота – это корабли, их появление на свет, их судьбы и действия. И Светлана Самченко в своих произведениях рассказывает именно об этих судьбах, о славных кораблях русского и советского флотов.

Первые произведения автор издала еще в школьные годы, и свою любовь к флоту, привитую своим первым учителем, капитаном I ранга Всеволодом Федоровичем Ставинским, несет через всю свою жизнь. Работа в РГА ВМФ, архиве Центрального военно-морского музея и крупнейших библиотеках страны, встречи с моряками и их потомками, изучение кораблей как по чертежам и схемам, так и «вживую» позволили превратить корабль из набора цифр в обладающего своей душой участника исторических событий. Кроме этой и впервые изданной еще в 1995 году книги «Потомки последних корсаров», у С. Самченко имеются многочисленные публикации в профильных журналах и интернете.

Из произведений С. Самченко читателю неожиданно открывается, как, вроде, однотипные корабли, служащие в одном флоте, оказываются обладателями столь разных судеб, носителями своего собственного стиля действий. И судьба кораблей описана образным, богатым языком, стилистически родственном описываемой эпохе и правильной терминологией, что

позволяет более полно погрузиться в те времена, в которые жили эти корабли.

В книге «По главному фарватеру эпохи» Светлана Самченко рассказывает о кораблях эпохи «брони и пара», то есть от первых броненосцев без парусного вооружения и до кораблей Великой Отечественной. Об их создании, конструкции и о событиях, в которых они приняли участие. О кораблях, которые были знамениты в свое время, кораблях неординарной конструкции или неординарной судьбы, которые сейчас незаслуженно отошли на второй план или вообще забыты всеми, кроме специалистов по истории флота.

Свою историю надо помнить и знать. Это жизненный опыт нашей страны и народа. И именно на основе этого опыта, верно показанного и усвоенного, нам сейчас принимать решения, как делать надо и как делать не надо. И во многом нас могут направить положительные и отрицательные примеры из нашей истории. Надеюсь, что с этой книгой вы начнете свое прохождение Главного военно-морского фарватера России эпохи «брони и пара».

*Борис Юлин,
Дмитрий Goblin Пучков*

«Новгород».

Круглый — не дурак!

У нашей дуры — ни лица, ни фигуры.

Русская поговорка

Построить для круглого броненосца круглый же носимый минный катер? Да после этого, сударь мой, Вам останется лишь сформировать команду для обоих этих кораблей из числа круглых дураков, коих у нас, как известно, водится в изобилии!

Из письма С. О. Макарова А. А. Попову

1

Эта история похожа на сказку.

Дело было где-то в последней четверти XIX века. Жил-был в красивом белом особняке на берегу теплого Черного моря старый художник. По утрам выходил на балкон с чугунными витыми перилами. Ставил перед собой мольберт. И принимался писать. Писал маслом по холсту или деревянным доскам море и проходящие по гавани под синим горным обрывом красивые корабли. Изящные. Стремительные. В зеленом кружеве соленой пены и облаках снежных парусов.

По-доброму творчески плодовит был художник. С одного только брига «Меркурий», героя прежней русско-турецкой войны, пять десятков эскизов сделал! И даже если погода не располагала к пленэру, все равно выходил на балкон. Картину с сюжетом «Девятый вал» — о рыбаках, терпящих бедствие в бурю, — охотно купила Третьяковская галерея.

Однажды летним желтым крымским утром художник по обыкновению велел вынести на балкон мольберт. Посадил ученика растирать краски. Накинул поверх шелковой блузы холщовый рабочий балахон, испятнанный охрой и кобальтом, завязал седые кудри веревочкой и нацелился творить с натуры...

Но едва взгляд умудренного опытом признанного мариниста упал на сине-стальную волну, едва отмытую ветром от розового и золотого тона летнего рассвета, как благородное лицо мастера исказилось брезгливой гримасой:

— Это что за нечистую силу, прости Господи, черт на мою голову принес?..

Прямо под балконом у всемирно известного живописца коптило небеса грязным угольным дымом из двух тонких труб уродливое железное чудище, обликом отдаленно напоминающее последнее достижение домашней техники — керосиновый примус с кухни экономки художника Аннушки.

У порядочного корабля, как правило, имеются нос и корма. Отчетливо очерченные высокие грани форштевня и ахтерштевня формируют их силуэт. Расстояние меж этими гранями определяет длину корпуса. Длинные стрингера, укрытые под гладкой обшивкой, дают необходимую продольную прочность. Поперечные шпангоуты сообщают приятную глазу и нужную для обтекаемости водой и остойчивости полноту обводов, обеспечивают прочность поперечную. Для восхождения на волну служит высокий бак, заливанью кормы на ходу препятствует высота юта. А тут...

Представьте себе металлическую миску, увеличенную в размерах до... среднестатистического броненосца. Покройте ее покатой палубой, водрузите в центре пару тонких «самоварных» труб и цилиндрическую башенку, из которой тускло таращатся на белый свет два жерла коротких тяжких пушек. Все. «Портрет готов».

Андреевский флаг на коротком гафеле неопровержимо свидетельствовал о том, что это абсурдное создание смеет причислять себя к боевым кораблям российского флота. Петр Великий в гробу перевернулся, не иначе!..

...Художник в сердцах сплюнул с балкона в заросли шаровидной туи под окнами, закурил трубку и пошел прочь — в комнаты. Вдохновение испарилось начисто, растворенное поганым дымом из злосчастных труб.

Имя художника было Айвазовский. А «предмет», столь глубоко оскорбивший эстетические чувства живописца, звался «Новгород» и числился в списках российского военного флота в статусе броненосца береговой обороны.

Легенда? Возможно. Айвазовский далеко не всегда творил с натуры и даже говорил, что «не обязательно видеть воду для того, чтобы ее написать»...

Так будем же считать, что здесь легенда заканчивается. И начинается история удивительного корабля, создание которого могла позволить себе, пожалуй, только матушка-Россия.

2

Царствовал в ту пору в России император Александр II. И не зря именуют времена между пятидесятыми и семидесятыми годами XIX века «золотой эрой стальной механики». В области военно-морских вооружений прогресс был поистине революционным. Паровые двигатели. Массовый переход от гребного колеса к винту. «Бомбические» нарезные пушки. Слоеная сталежелезная броня на бортах...

Уходила в прошлое эпоха. Угасал в шелесте архивных страниц тугой шум парусов. Лишь на страницах приключенческих романов оставалось место изящным корсарам с их деревянными корпусами, стрельбой калеными круглыми ядрами да яркими победами, одержанными в лихих абордажных атаках...

Век стали, пара и электричества беспощадно избавлялся от романтиков минувших эпох, отправлял в отставку адмиралов «войн в кружевах», сотнями списывал на слом парусники.

Где-нибудь в сокрытом туманами Плимуте или Эдинбурге, на свинцовой воде открытого рейда, боцмана еще подавали с кормы самого сильного парусного фрегата пеньковый конец чумазому колесному пароходу. И безрангоутный уродец пачкал дымом небеса, шлепал плицами по воде, гудел, урчал, пыхтел, сияясь выволочь против ветра и волны само великое время.

Парусник сопротивлялся, дергал буксир, вывешивал лиселя, хитрыми циркуляциями и рывками «под ветер» защищал свое вековое право на жизнь. Отстаивал славные времена Нельсона и Ушакова...

Но здесь кто перетянул — тот и прав. Тому и подминать форштевнем воды великих океанов. Тому и быть родоначальником серий из десятков таких же упорных и дерзких собратьев...

Как правило, в подобном «перетягивании конца» побеждали пароходы. И конструкторы казенных и частных верфей принимались за чертежи — плодить угольную «нечисть»

в возможно большем числе, заменять ею обесценившиеся для боевых условий корабли умирающей эпохи. И не видели до поры, что запускают гонку вооружений с нуля, ставя великие державы минувшего на одну доску с «выскачками» новых времен. Вот она, справедливость промышленной революции!

Горячим сторонником развития парового броненосного флота в России был родной брат царствующего монарха — великий князь, генерал-адмирал Константин Николаевич. И был у него друг и наперсник, неплохой флотоводец и, говорят, талантливый инженер Андрей Александрович Попов. «Кулибин в погонах», не гнушавшийся никакими техническими экспериментами в духе своего переломного времени.

Он, адмирал Попов, и приходится этому странному «Новгороду» отцом-создателем.

3

Есть у опытных врачей закон: если не вполне понимаешь процессов, которые в данный момент происходят в организме пациента, изучи его «карточку» с детских времен. Корь, перенесенная в раннем возрасте, может служить причиной развития аллергий на все подряд, а краснуха, например, — привести к глухоте...

У историков — те же правила. Если не понял государственную политику в той или иной области, обнаружил ситуационную «глухоту» державы к велениям эпохи или «аллергию» на собственные минувшие достижения — ищи в «анамнезе» какую-нибудь проигранную войну. Она — и есть причина новой немощи! Поражения, как тяжкая хворь, часто оставляют после себя странные последствия...

В 1853–1856 годах у России была Крымская война. Та самая — с героической обороной Севастополя в качестве кульминации. В результате этой войны русский военный флот на Черном море практически перестал существовать. Причем, согласно Парижскому мирному договору 1856 года, «*в целях обеспечения безопасности плавания в Черном море*» России запрещалось иметь в составе морских сил в этих водах более шести боевых кораблей водоизмещением 800 тонн и более четырех — водоизмещением 200 тонн. Военное разорение лет на десять отодвинуло назад развитие флота: выделенной казны

едва хватало одним балтийцам. Не потому ли на Черном море, где доживали свой век лишь немногочисленные уцелевшие в войне старые парусники, до поры броненосного флота не было вовсе...

Военное министерство несколько раз обращалось к императору Александру, сменившему на троне Николая I, с предложениями о постройке броненосцев. В основном — «мониторного» типа, не предназначенного для дальних плаваний, но вполне применимого для целей береговой обороны. До строительства большинства кораблей по этим проектам дело так и не дошло.

Да и где было строить новый Черноморский флот? Нормальные верфи, способные качественно работать с железными корпусами, находились в основном в Питере. А в черноморской зоне в наследство от времен парусного судостроения осталось казенное Адмиралтейство в Николаеве. Да еще в Севастополе недавно поставлены были частные мастерские РОПиТа — «Русского общества пароходства и торговли». Первое специализировалось на постройке деревянных корпусов. Последние могли работать с железом, бронзой и сталью — но в виде готовых деталей, доставляемых с других заводов. Проще говоря, исполняли роль всего лишь сборочного цеха.

Механического производства не было вовсе: для пароходов РОПиТа цилиндры машин и валы точили в Англии или в Голландии, котлы и подшипники заказывали немецким мастерам.

В Севастополе был еще ремонтный эллинг с доками, но опять же «заточенный» под обслуживание парусников. Прежде чем создавать хоть какой-нибудь броненосец, следовало позаботиться о модернизации производственной базы. А это — деньги. И немалые. Деньги, которых в казне державы, недавно пережившей близкий к революционной ситуации кризис 1859 года, практически не было...

Только десять лет спустя, во второй половине 1869 года, после выполнения судостроительных программ для Балтики, военный министр генерал Д. А. Милютин получил разрешение императора возбудить вопрос о постройке броненосных судов на юге России. Речь при этом шла только об усилении обороны Днепровско-Бугского лимана и Керченского пролива.

Военное министерство разработало компромиссную программу: заготовить все необходимое для постройки броненосцев на Балтике, а потом перевезти в Николаев и там собрать

корабли, оборудовав открытый эллинг в устье реки Ингул. У эллинга построить «броненосную мастерскую» — нечто вроде цеха по обработке металлических конструкций, доставляемых из промышленных районов страны. В Питере же нанять опытных в работе с железом мастеровых. На это из казны генерал-адмирал распорядился выдать около двух сотен тысяч рублей.

В результате Черноморский флот России должен был за два года пополниться четырьмя броненосцами-мониторами общей стоимостью 4 миллиона рублей. Причем выданные ранее 200 тысяч на модернизацию верфи Николаевского Адмиралтейства входили в эту сумму.

Какими конкретно должны были стать эти новые корабли, в решении генерал-адмирала не указывалось. Как генеральный конструктор проекта, адмирал Попов получил определенную свободу действий в этом плане. Правда, где-то в документах проскользнула информация, что в качестве прототипа новых кораблей можно использовать чертежи двухбашенных броненосных канонерских лодок типа «Русалка». Однако Андрей Александрович решил пойти другим, принципиально новым путем...

4

Адмирал Попов написал пространную депешу Морскому министерству:

«Неприятель решившийся атаковать наши укрепленные береговые пункты, может отважиться на это не иначе как при помощи орудий самого большого калибра, который в данную минуту будет возможен для употребления на практике. Чтобы отразить его, мы должны иметь такие же орудия, а следовательно, проектируя суда, которые дополняли бы нашу береговую защиту как станки для орудий, надо для их вооружения артиллериею избрать наибольший из существующих у нас калибров; поэтому на проектированное судно предлагается поставить гладкие пушки калибром 11 дюймов или даже 20 дюймов. Уменьшая длину и увеличивая ширину судна, можно не только уменьшить его денежную стоимость, но и увеличить водоизмещение. Доведя эту аксиому до конечной степени, т. е. сделав длину равной

ширине, мы достигнем наиболее благоприятных условий как в отношении стоимости, так и водоизмещения корабля. Поэтому все ватерлинии его образованы из кругов. Из всех судов тип монитора наименее подвержен качке и представляет наименьшую площадь для покрытия броней; проектированное судно, как станок для орудий, есть монитор; оно имеет в центре неподвижную башню, которая покрыта броней, так же как палуба и борт судна».

Эскизный чертеж странного тарелкообразного создания, тарачившего из широких башенных амбразур здоровенные пушечные жерла, прилагался к письму. И выглядел будущий броненосец на нем в равной степени архаично и суперсовременно.

На самом деле круглые в плане лодки строили некоторые народы с древней, но далекой от промышленного прогресса культурой. Североамериканские индейцы сиу, живущие в степях, например, переправлялись через реки и озера в круглых весельных корзинах, обитых выделанной до непромокаемости бизоньей кожей. Грузоподъемность таких плавсредств позволяла в относительно небольшую по размерам ладью посадить многочисленное индейское семейство со всем имуществом, включая сборный домик-вигвам, и некоторое число коз. Но о маневренности и устойчивости на курсе такой конструкции краснокожим путешественникам думать не приходилось. Озеро переплыть с грехом пополам можно — и довольно того!

В 1868 году английский инженер Эльдер предложил проект оригинального грузового парохода, обводы которого в подводной части имели сферическую форму. Меньшая площадь подводной части корпуса при большом объеме должна была снизить сопротивление воды при движении. В проекте отдельно оговаривалось, что ту же круглую основу корпуса можно использовать и в военных целях — как «носителя орудий наибольшего калибра с большой остойчивостью и покойной качкой». Так что Попову было от какой «печки» плясать.

Попов усовершенствовал эскиз англичанина: вместо выпуклого, как брюхо обжоры, днища британского парохода предложил плоское. Осадка значительно уменьшалась, а для броненосца береговой обороны считается очень ценным свойством уметь двигаться по мелководью.