

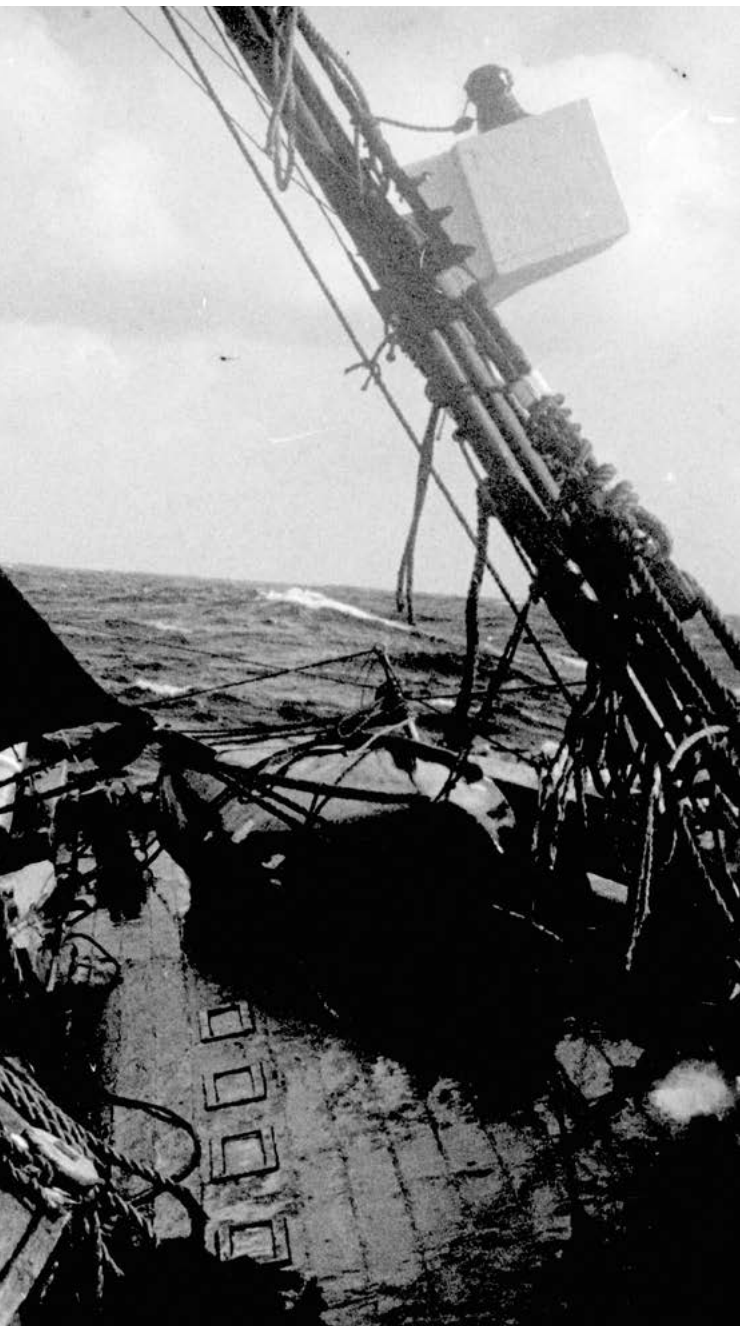


Русские крейсера Колина Арчера

СЕРГЕЙ АФОНИН

ФОТОГРАФИИ WWW.REDNINGSSSELSKAPET.NO

Приятно осознавать, что статьи, опубликованные в журнале, привлекают внимание. Как следствие, в редакцию иногда приходят очень интересные материалы от читателей, желающих поделиться ими в виде очередных публикаций. Так произошло и на этот раз: мы получили от нашего подписчика из Архангельска Александра Николаевича Галицкого старую книгу с длинным названием: «Очерк организации и первого года дела спасательных станций на Мурмане», составленную уполномоченным Императорского русского общества спасания на водах, начальником мурманской научно-промысловой экспедиции Л. Брейтфусом и напечатанную в 1904 г.



Книга повествует о причинах возникновения и первом опыте работы спасательных станций на севере нашей страны. Кроме того, в ней подробно рассказано о создании и начале эксплуатации двух спасательных судов, или, как их называют в книге, спасательных крейсеров. Особенная ценность данного описания заключается в том, что проектирование и постройка этих судов были заказаны Колину Арчеру — величайшему норвежскому корабелу того времени.

Многим яхтсменам это имя хорошо известно: яхты Колина Арчера до сегодняшнего дня считаются лучшим выбором для дальних плаваний, ведь в основе их конструкции лежит знаменитый спасательный бот Арчера, специально разработанный для службы в суровых условиях северных морей. Именно он был воплощен потом во многих проектах яхт, благополучно доживших до нашего времени.

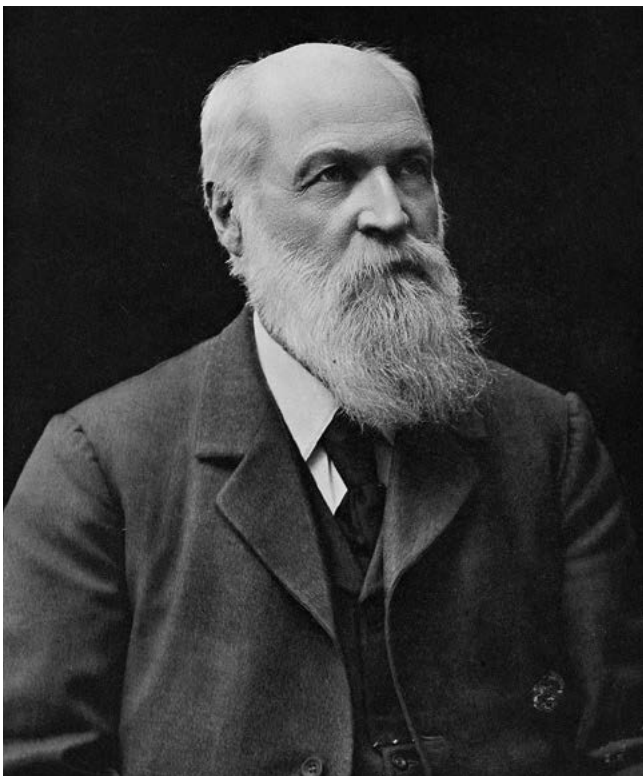
На собственной верфи Колина Арчера при его жизни на воду сошло около 200 судов по его проектам; многие строились и на других верфях. Имя конструктора стало нарицательным для определенного типа яхт, которые до сих пор выпускаются во всем мире.

Работу по созданию спасательной службы на северном побережье Кольского полуострова инициировал Комитет для помощи поморам Русского Севера, в котором были хорошо известны непростые условия мурманских промыслов, жизни и деятельности промышленников. Малонаселенный, суровый, изолированный край, протяженное побережье которого омывалось Северным Ледовитым океаном и Баренцевым морем, испокон веков привлекал к себе внимание поморов. Обилие рыбы в прибрежных водах заставляло их каждую весну съезжаться сюда из родных деревень, с берегов Белого моря, на промысел, и возвращаться домой только к зиме. На побережье были расположены многочисленные становища, в которых в летнюю пору обитало три-четыре тысячи человек. На небольших промысловых лодках — шняках и йолах — они выходили в море. Обычно на борту находилось не более четырех человек. Лодки имели мачту, парус и весла, но не имели палубы. На них приходилось уходить на большое расстояние от берега, порой до 60 миль, особенно весной, когда рыба была еще вдали от него. Постановка снастей-ярусов требовала времени, а сколько его уходило на то, чтобы выбрать добычу! К тому же снасти стоили недешево, и потерять их означало понести большие убытки. Поэтому даже в непогоду поморы старались держаться поближе к месту лова. Сотни шняк подолгу находились далеко в море, и прогнать их оттуда могла только сильнейшая буря. Трагических случаев на этом промысле хватало: лодки уносило, переворачивало, тонули люди. Изредка случались истории со счастливым концом: промысловую шняку находили полузатопленной и пустой, оплакивали рыбаков, а через некоторое время те объявлялись живехоньки, спасенные проходившим судном, привезшим их в какой-нибудь порт.

Попытки организовать здесь спасательные станции, необходимость создания которых была очевидной, терпели фиаско из-за отсутствия специальных спасательных судов. Требования к ним были высоки. В отсутствие какой-либо возможности подать сигнал бедствия с лодок, ведущих промысел, эти суда должны были подолгу крейсировать в местах наибольшего скопления промыслового флота для оказания помощи в случае необходимости.

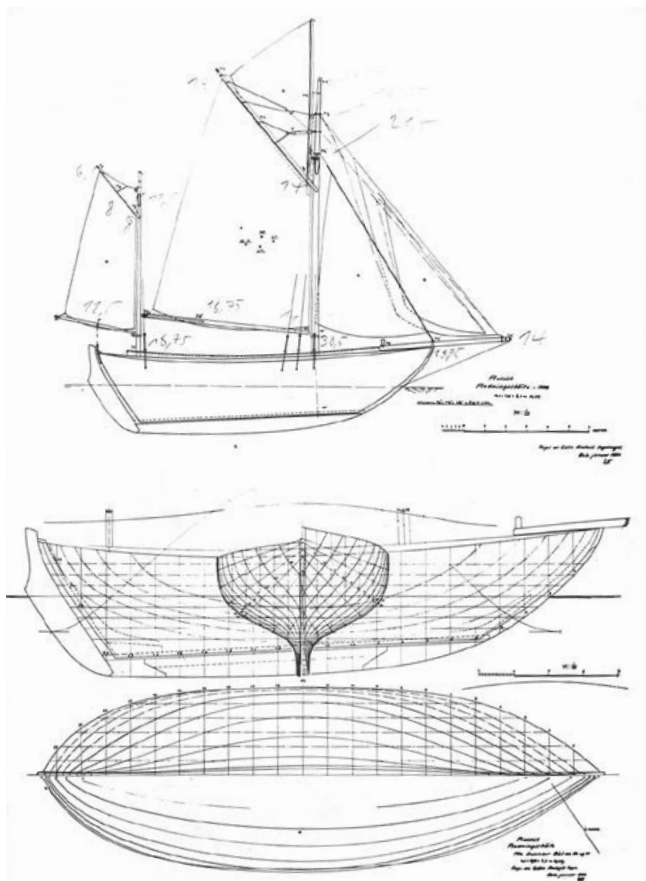
Комитет для помощи поморам Русского Севера был создан при Санкт-Петербургском отделении Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. В конце 1894 г., когда осенние жестокие штормы погубили около 25 промысловых судов в Ледовитом океане и Белом море, ему было разрешено открыть сбор денег для оказания помощи семьям, потерявшим кормильцев, и разработать ряд мер по исправлению положения дел. Тогда и взялись за создание спасательных станций на Мурмане.

Лучшим примером организации спасательной службы на море служила соседняя Норвегия. Норвежское общество спасения на водах было создано в 1892 г. и успело выработать свою систему деятельности и особый тип спасательного судна, заслужившего всеобщее одобрение специалистов. В 1893 г. Колин Арчер построил для него свой первый спа-



Конструктор Колин Арчер

сательный бот, который был назван его именем — «Colin Archer». Уже в начале эксплуатации он прекрасно зарекомендовал себя, когда в мае 1894 г. вышел в море во время жестокого шторма и спас от верной гибели 36 человек, в то время как ни одно другое спасательное судно выйти в море не смогло. В короткое время в Норвегии было построено 15 подобных ботов, обеспечивающих спасательные работы



вдоль всего норвежского побережья. При относительно небольшой длине (44–46 футов между перпендикулярами) они имели большую ширину и тяжелый балласт, что придавало им хорошую остойчивость. Парусное вооружение, а это был гафельный кеч, позволяло иметь массу вариантов несения парусов практически в любую погоду. Затраты на их строительство были оправданы: за 10 лет благодаря их действиям было спасено более 1000 моряков, а если учесть другую помощь, то она была оказана более чем 13 тыс. моряков.

Для Мурманского берега было решено заказать подобные боты, но несколько больших размеров, так как им предстояло крейсировать в открытых водах и вдали от берегов. Для этого в мае 1902 г. к Колину Арчеру поехали уполномоченные обществом генерал-майор А. К. Боярский (корабельный инженер) и начальник мурманской экспедиции Л. Л. Брейтфус. Они и заключили контракт на постройку двух спасательных судов.

Оба бота должны были строиться по одному чертежу, с длиной между перпендикулярами 50 футов, а все пропорции — соответствовать уже существующим спасательным ботам Арчера. Контракт, состоящий из 20 пунктов, детально указывал на материалы, используемые для строительства корпуса, внутреннее устройство, парусное вооружение и снабжение заказанных спасательных крейсеров. Главное внимание было обращено «на достижение лучших морских качеств и прочности ботов и их вооружения». По окончании постройки они должны были подвергнуться испытаниям, по договору Колин Арчер предоставлял заказчикам их чертежи: теоретический, конструктивный и план парусного вооружения.

Спасательные крейсера, получившие названия «Великий Князь Александр Михайлович» и «Великая Княгиня Ксения Александровна», были спущены на воду в срок, уже в середине ноября 1902 г. Тогда же на них прибыли два шкипера и члены команд в количестве шести человек.

Что же представляли собой эти спасательные крейсера? При заданной длине между перпендикулярами 50 футов они имели максимальную ширину 16 футов 3 дюйма и осадку до грузовой ватерлинии 8 футов 9 дюймов. Водоизмещение каждого составляло 45,5 т, парусное вооружение — гафельный кеч с площадью парусности 1250 кв. футов. Двигателей на них не было. Подводная часть наружной дубовой двухдюймовой обшивки была закреплена медными гвоздями и покрыта листовой медью. Комиссия по приемке отметила, что вся работа по корпусу отличалась чистотой и тщательностью подгонки и отделки частей, в чем была несомненная заслуга строителя. «Своей конструкцией, видом, линиями, вооружением боты производят очень хорошее впечатление и напоминают суда лоцманского морского типа», — было написано в отчете.

При спуске на воду и укомплектовании всем необходимым оба бота сели ровно до той грузовой ватерлинии, что была им назначена на стапеле, показав верность расчета и правильность разработки чертежа.

Внутренняя компоновка кают была удачной. Носовой

Теоретический чертеж и план парусности русского спасательного крейсера

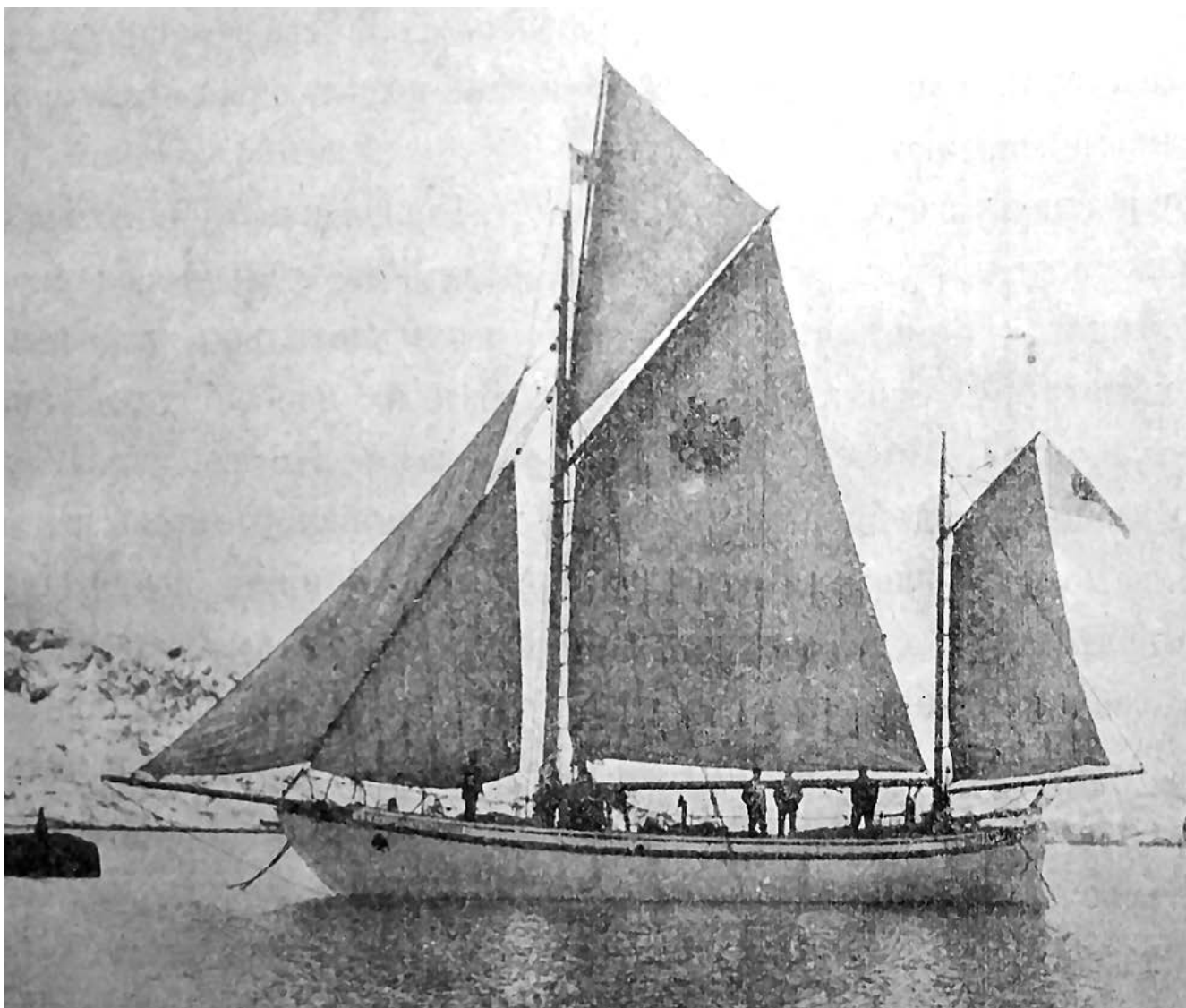


и кормовой отсеки, приспособленные для кладовых, были отделены от других помещений водонепроницаемыми переборками. Кубрик с двумя глубокими просторными койками, рундуками и камельком для отопления предназначался для проживания двух матросов, здесь же располагались цепной ящик и анкерок с водой. Третье кормовое помещение занимал камбуз с печью и всем необходимым оборудованием, далее, в самой середине судна, находились кают-компания и каюта шкипера. В кают-компании по бортам стояли две койки — еще одного матроса и помощника шкипера, за шкиперской каютой находилась просторная кладовая. В ней размещалось разнообразное спасательное оборудование, две водоотливные помпы, запасные паруса, уголь, вода. Во всех каютах были вместительные рундуки, застеленные кожаными подушками для сидения, и объемистые шкафы. Для освещения помещений в палубу врезали достаточное количество иллюминаторов, а для темного времени суток предусмотрели керосиновые лампы и кинкетки для свеч.

Ходовые испытания прошли 20 ноября 1902 г. (здесь и далее — старый стиль). Дул свежий NO силой до 6–7 баллов Бофорта. Оба судна вышли из гавани в море и поставили все паруса; компанию русским судам составил только что построенный норвежский кеч «Navskaagen» на 6 футов короче. На боте «Великая Княгиня Ксения Александровна» правил сам Колин Арчер. Выходя из бухты Ларвика с попутным ветром, вся эскадра двигалась ровно, никто не отставал. В море легли в бейдевинд, и стало видно, что на порывах «норвежца» кладет больше, чем наши боты. Скорость всех судов достигла 7 узлов. Поворот оверштаг, несмотря на волнение, был сделан легко и быстро, шкоты грота и бизани даже

не трогали: они ходили по железным погонам. Работали только со шкотами носовых парусов. Все остались довольны полученными результатами: спасательные крейсера показали себя мореходными судами, прекрасно слушались руля и имели хороший ход. Началась подготовка к переходу на Мурман. 5 декабря 1902 г. на обоих судах был поднят русский флаг.





Спасательный крейсер «Великая Княгиня Ксения Александровна»

Путь на Мурман был не близок. Ларвик находится на юге Норвегии, возле Осло-фьорда, и спасательным крейсерам предстояло идти вдоль всего протяженного норвежского побережья, да к тому же в условиях наступающей полярной ночи.

Суда были готовы к плаванию: укомплектованы всем необходимым, снабжены провизией, водой. На каждом было по пять человек команды, включая шкипера. В составе экипажей, кроме россиян, находилось по одному норвежцу, взятому в качестве лоцмана. 6 декабря 1902 г. из гавани направились в море. Первые дни стояла маловетренная погода, и они шли в видимости друг друга, делая не более 60 миль в сутки. В ночь на 11 декабря засвежел западный ветер, стало пасмурно и туманно, а с океана надвигалась огромная зыбь. Суда находились чуть севернее широты Ставангера. Понимая, что вот-вот грянет буря, шкипер бота «Великий Князь Александр Михайлович» А. Е. Таратин направил свое судно в шхеры, предполагая, что находящийся сзади второй бот последует его примеру, но В. Е. Дикин, командующий спасательным крейсером «Великая Княгиня Ксения Александровна», продолжил путь по открытой воде к месту рандеву. Этим местом был назначен город Берген.

Не рискнув продолжать плавание, Таратин зашел в укрытую гавань неподалеку от Бергена. Шторм меж тем набирал силу и вскоре разразился настоящим ураганом. Бушующий ветер срывал крыши с домов, а корабли с якорей, разрушал до основания небольшие постройки, спровоцировал много аварий, несчастий и убытков. «Великая Княгиня Ксения Александровна», пролавиновав целую ночь в штормовом море, тоже вошла в шхеры, и ее шкипер благополучно провел ее внутренними фарватерами в Берген без помощи отказавшегося от этого лоцмана. Вечером 12 декабря бот встал на якорь в гавани ко всеобщей радости команды. Увы, это не спасло от неприятностей. Не прошло и получаса, как крепчайший шквал оторвал от причалов две большие норвежские яхты, которые навалились на него и причинили такие повреждения, что морякам пришлось после шторма ставить свое судно в док для ремонта.

После этих событий о совместном плавании не могло быть и речи. Шкипер Таратин, пополнив запасы, 22 декабря снялся с якоря и продолжил свой путь. Погода не баловала, один за другим налетали штормы, которые приходилось пережить, лавируя в море или становясь на якорь в укрытии. Из-за этого переход сильно затянулся, и только 11 февраля «Великий Князь Александр Михайлович» пришел в Александровск-на-Мурмане. Плавание в крайне неблаго-



приятных условиях закончилось благополучно, хотя и длилось больше двух месяцев. 1550 миль были преодолены за 431 ходовой час.

От второго же бота удача, похоже, отвернулась. После аварии в гавани Бергена и проведения там необходимого ремонта он вновь вышел в море только утром 24 января 1903 г. Очередной шторм с юго-западным ветром и снежным туманом скоро нес его по огромным волнам. То, что случилось около полуночи, по словам команды бота «Великая Княгиня Ксения Александровна», трудно поддается описанию. Шкипер и вся команда его, а также обстоятельства того момента удостоверяют, что бот волною был брошен вверх килем! Все на борту было переломано, разорвано, рулевой выброшен за борт. Но бот выпрямился, рулевой, державшийся за трос, сумел влезть на палубу и встал на место, а судно хоть и потерпело аварию, продолжало идти своим курсом. Удар был настолько силен, и все были так ошеломлены, что никто не смог дать отчет, в каком положении находился бот, накрытый волной. Но факты таковы: куски каменного угля, сложенного внизу, оставили черные следы на подволоке; открытые двери кают слетели с петель, а компас, стоящий в ящике между деревянными помпами, сходящимися сверху, нашли расклинившимся между ними под самой палубой. Из закрепленной в подвесе горячей лампы в каюте шкипера на подволок выплеснулся и загорелся керосин. Похоже, крен превысил 90 градусов, и только благодаря тяжелому фальшкилю и хорошо закрепленному внутреннему балласту бот выпрямился. Грота-гик был сломан, бизань-мачту вывернуло с места, выломало фальшборты,

сорвало и унесло шлюпку... Оставалось одно: принять все меры к тому, чтобы хоть как-то добраться до ближайшей гавани для очередного ремонта.

Шторм и метель продолжались, «Великая Княгиня Ксения Александровна» еще двое суток оставалась в море, пока вечером 26 января не достигла места, подходящего для укрытия. Отбуксированное в порт Олесунд судно вновь поставили на ремонт. Только 18 февраля оно продолжило плавание. 21 марта бот наконец-то достиг рейда Александровска.

Зимнее плавание далось нелегко. Оба шкипера и команда за этот трудный переход были щедро награждены Обществом. Столь необходимые на Мурмане спасательные крейсера начали свою работу.

Весной оба бота, подняв флаги, начали свою кампанию.

В первую же навигацию они блистательно выполнили свою миссию: спасли от гибели шесть промысловых лодок с 25 промышленниками; 28 лодок были отбуксированы ими во время штормов к становищам, а, кроме того, было оказано содействие двум крупным судам, попавшим в аварию.

Спасательные крейсера базировались на двух построенных спасательных станциях на побережье. Весной работали в западной части — от Варангерского залива до Терриберки, летом — от мыса Сеть-Наволок до губы Восточная Лица, находясь в плавании от 150 до 230 дней в году без смены экипажа. В 1914 г. их разоружили из-за начавшейся Первой мировой войны. После революции они были переименованы в «Шторм» и «Комсомолец» и продолжили свою спасательную службу. В конце 1925 г. их отправили на капитальный ремонт в Норвегию. Там заменили все крепления в подводной части корпуса и часть обшивки, спилили новые паруса. Спасательные крейсера несли свою службу до начала Великой Отечественной войны. К сожалению, дальнейшая их судьба неизвестна. 