

Повседневная ЖИЗНЬ на линкоре

Леонид Амирханов
Фотографии из архива автора

О линейных кораблях ведущих и неведущих военно-морских держав написано уже огромное количество литературы. Но большинство книг и статей посвящены именно военной и кораблестроительной сторонам дела. Повседневная жизнь экипажей почему-то до сих пор остается за кадром, хотя здесь есть немало интересного и поучительного.

Линкор «Дредноут», спущенный на воду в 1906 г., — творение английского адмирала Фишера — открыл новую эру в военном кораблестроении. В мире началась так называемая дредноутная гонка. Резко возросли водоизмещение кораблей, мощность артиллерии, толщина бронирования. Разумеется, увеличилась и численность экипажей.

Россия тоже не осталась в стороне, и в 1909 г. в Петербурге заложили четыре линкора: «Севастополь», «Петропавловск», «Полтаву» и «Гангут».

Затем началось строительство линкоров и на Черном море, и здесь они более или менее активно участвовали

в боевых действиях. На Балтике же после потопления германской подводной лодкой крейсера «Паллада» выход в море линейных кораблей был возможен только с личного разрешения императора. Корабли, простаивавшие в портах, распространяли «революционную заразу», ведь именно безделье является одной из причин бед не только на корабле, но и вообще в жизни.

При водоизмещении 23 000 т главный калибр составляли двенадцать 305-мм орудий, размещенных в четырех башенных установках, которые были насыщены весьма сложными механизмами. Кроме того, на каждом линкоре имелось по шестнадцать 120-мм орудий. И в целом в начале XX в. происходило активное



внедрение новых устройств и приборов, требовавших от личного состава не только крепкой физической силы, но и специальных знаний. Однако существенную долю нижних чинов (а экипаж линкоров насчитывал до 1200 офицеров и матросов) составляла молодежь, до этого не видевшая моря ни во сне, ни на картинках. И, как писал Александр Грин, «отделка щенка под капитана» занимала не один год.

После событий 1917 г. флот пришлось создавать заново. И к началу 1920-х гг. экипажи пополнились молодыми ребятами, многие из которых пришли из голодных деревень. Этот поток усилился после Кронштадтского мятежа: количество расстрелянных в Кронштадте по некоторым данным превышает 4000 человек.

Хороший (по сравнению с армией) паек, форма (бляха!) и главное — отсутствие необходимости думать о хлебе насущном и вообще о будущем — у части новых

матросов произвели некоторое смещение мозгов. Только этим можно объяснить идиотское поведение матросов с «Парижской коммуны» на форту Павел, в результате которого форт был фактически уничтожен.

Дисциплина на кораблях хромала на обе ноги и на голову. Один ветеран, разглядывая фотографии линкора начала 1930-х гг., сказал мне, что вот у этой третьей башни вечером появляться было опасно: могли раздеть. «Как?!» — удивился я. «Очень просто. Догола».

Да, среди тысячного экипажа были люди не только разного воспитания, но и разных нравственных принципов.

Учитывая все это, командование советского ВМФ более внимательно отнеслось к бытовой стороне жизни на борту. Для начала почти все корабли, как и многое другое в стране, получили новые имена: «Севастополь» стал «Парижской коммуной»,

Таким количеством матросов управлять было совсем не просто

Новый день начинался с утренней гимнастики



«Петропавловск» — «Маратом», «Полтава» превратилась во «Фрунзе», а «Гангут» — в «Октябрьскую революцию».

Затем следовало привить экипажу веру в светлое коммунистическое будущее, в которое страну вот-вот за ручку приведет партия большевиков. Поэтому заместитель командира по политической части был на корабле иногда первым человеком. Основным мероприятием, направленным на «правильное» воспитание матросов, стали политинформации. Причем каждый офицер был обязан регулярно рассказывать своим подчиненным о том, что «хорошо» и что «плохо». Разумеется, с точки зрения коммунистической партии.

Разумеется, основную часть времени занимала боевая подготовка, а политинформации отводили второе по значимости место. Но этого, конечно, было мало, поэтому командир и замполит корабля формировали список необходимых профессий, и наряду с сапожником и портным требовались музыканты, художники.



Музыканты нужны были для создания собственного оркестра. Погрузка угля, например, всегда производилась под звуки маршей в исполнении корабельного оркестра. Художник занимался наглядной агитацией и нанесением грима на доморощенных актеров, исполнявших, в том числе, женские роли в корабельных инсценировках.

Ансамбль баянистов линкора «Марат». При экипаже 1200 человек одного баяниста было маловато



Политинформация на Кронштадтском рейде.

Письма домой — важная составляющая суровой жизни на боевом корабле. Когда дома все в порядке, то и служить легче



Было, разумеется, и личное время, которое каждый заполнял как мог. Кто-то просто отсыпался, кто-то выходил к третьей башне, чтобы раздеть товарища. Но были и те, кто читал книги, — на каждом корабле имелась хоть небольшая, но своя библиотека. Правда, по сохранившимся воспоминаниям представить их наполнение весьма трудно.

Фотографии, сделанные в 1930-х гг. на линкорах «Октябрьская революция» и «Марат», показывают небоевую сторону жизни экипажей этих огромных кораблей.