

“ПЕТР ВЕЛИКИЙ,” ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ

Леонид Амирханов
Иллюстрации предоставлены автором

Через десять лет после первых робких попыток 1850-х гг. строительство броненосных кораблей стало реальностью. Французы превратили в броненосец деревянный «Ла Глуар», англичане спустили на воду «Уорриор». Россия еще приходила в себя после позорного поражения в Крымской войне, но вслед за десятью мониторами типа «Стрелец» в стране начали строить броненосные лодки «Русалка» и «Чародейка», а также башенные фрегаты типа «Адмирал Лазарев». Однако это были корабли каботажного плавания, абсолютно не предназначенные для дальних походов.



Американский военно-морской аналитик и историк Альфред Мэхен (1840–1914) в 1859 г. окончил Военно-морскую академию США и только начинал свою морскую службу. До его знаменитой книги «Влияние морской силы на историю. 1660–1783» оставалось чуть менее 30 лет, но многие уже тогда прекрасно понимали, каким мощным политическим оружием может быть военно-морской флот. Понимали это и в России, но далеко не все. Огромное значение для будущего российского флота имел визит в Петербург американского океанского монитора «Миантономо» в 1866 г. Среди тех, кто принимал американскую делегацию во главе с капитаном Г.Ф. Фоксом, был контр-адмирал А.А. Попов (1821–1898). Ему удалось совершить на «Миантономо» переход из Гамбурга в Шербур, и это позволило ему сформировать, пока только в воображении, проект броненосного корабля большого водоизмещения, который он условно назвал «Монитор-крейсер».

Попов писал: «Во время плавания на “Миантономо” я убедился, что монитор при ветре и большом волнении обладает устойчивостью и спокойствием в такой степени, которая покажется невероятной для моряков, не плававших на судах этого рода».

В конце января 1867 г. управляющий Морским министерством вынес на обсуждение Морского технического комитета (МТК) вопрос о предполагаемом к постройке океанском мониторе.

Создавая «Миантономо», американские кораблестроители не рассчитывали использовать его для длительных переходов, но поход броненосца в Европу показал, что ему под силу и это.

За основу Попов взял корпус «башенного крейсера» «Кэптен», построенного в Англии капитаном К. Кользом. К сожалению, автор этого корабля допустил несколько серьезных просчетов: сочетание парусного вооружения и низкого борта, прикрытого тяжелой броней, привело к тому, что во время шторма «Кэптен» был залит водой и перевернулся, погиб весь экипаж и сам Кольз.

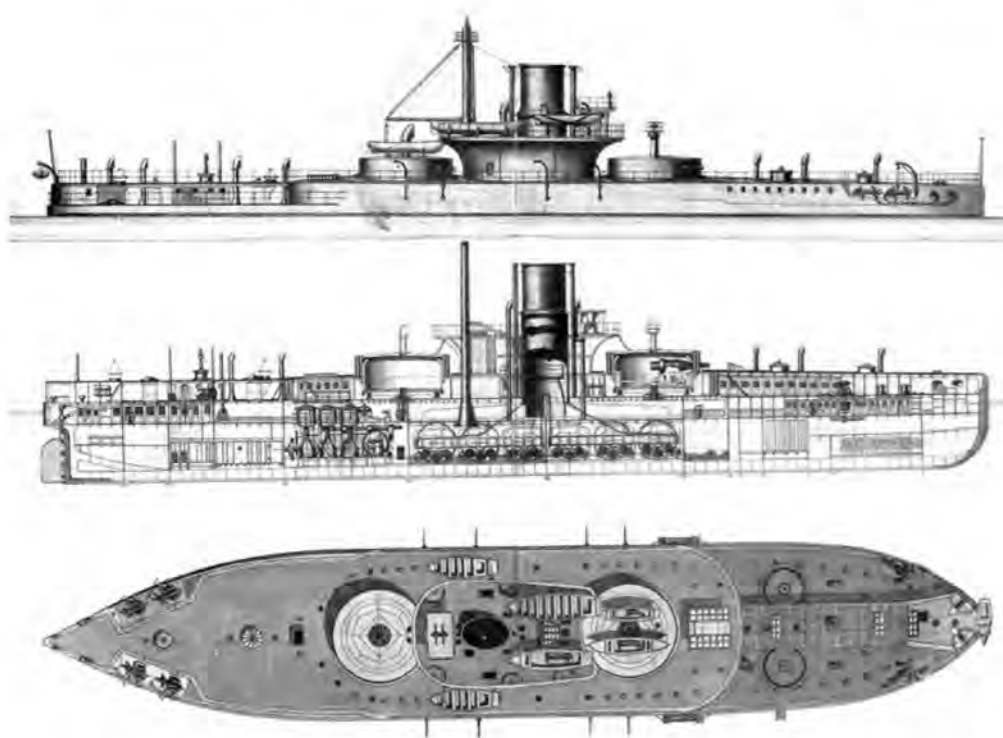
Попов учел эти ошибки: в его проекте для облегчения управления парусами был устроен обширный мостик, простиравшийся от фок-мачты до бизань-мачты над башнями на достаточной высоте от поверхности воды.

Но это были предварительные выкладки. При разработке технического проекта облик корабля значительно изменился. Попову помогли талантливые кораблестроители: капитаны Коршиков и Шведе, штабс-капитан Соболе и подпоручик Субботин. Благодаря им корабль превратился в мощный броненосец. Причем Попов был уверен в осуществлении этого проекта, так как российская промышленность в эти годы выходила на новый уровень. На Адмиралтейских Ижорских заводах осваивалось производство брони для боевых кораблей; в 1863 г. начал лить орудия завод, который позднее назвали Обуховским. Лучшие инженерные умы искали возможность рационального совмещения двух основных показателей любого броненосного корабля: брони и артиллерии.

Сложным был выбор строителя нового корабля столь большого водоизмещения. От постройки за границей решили отказаться, так как петербургские заводы уже имели некоторый опыт строительства броненосных судов. Чтобы найти лучший и выгодный с финансовой точки зрения завод, Морское министерство объявило «торги», то есть конкурс, опубликовав в одном из приложений газеты «Санкт-Петербургские ведомости» объявление. На торгах, состоявшихся 20 февраля 1868 г., оказалось только три претендента: известный заводчик Митчелл, построивший на Галерном островке батарею «Не тронь меня»; завод Карра и Макферсона, строивший трехбашенный фрегат «Адмирал Лазарев»; и Невский судостроительный

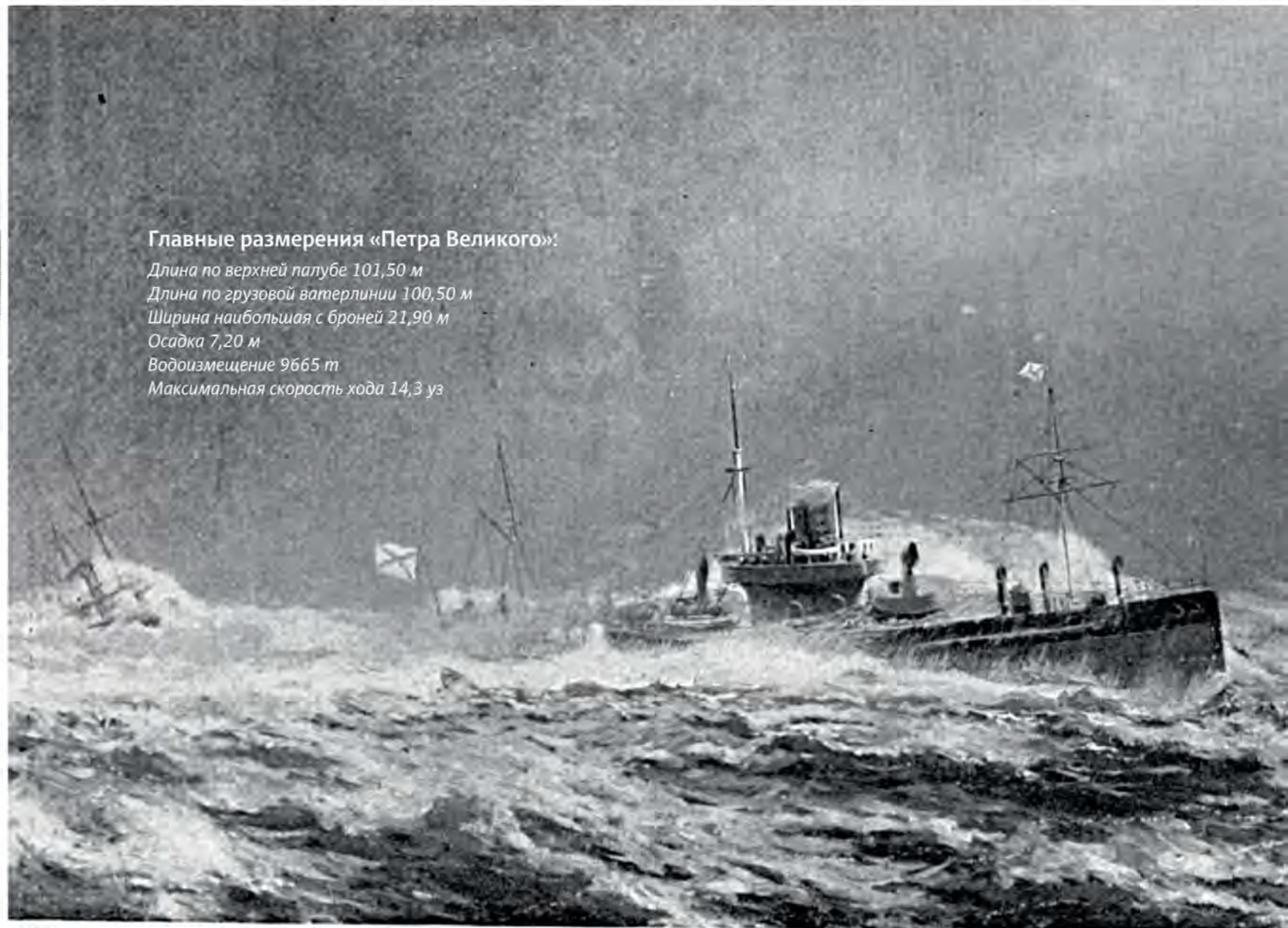


Генерал-адъютант,
вице-адмирал А. А. Попов



Главные размерения «Петра Великого»:

Длина по верхней палубе 101,50 м
Длина по грузовой ватерлинии 100,50 м
Ширина наибольшая с броней 21,90 м
Осадка 7,20 м
Водоизмещение 9665 т
Максимальная скорость хода 14,3 уз



Когда знаменитый фотограф Н. Н. Апостоли начал издавать свою серию фотографий кораблей российского флота, «Петр Великий» уже был переоборудован в учебный корабль. Тогда Апостоли заказал этот рисунок художнику, имя которого установить пока не удалось

завод Семянникова и Полетики (двухбашенный фрегат «Адмирал Чичагов»).

Однако генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, поддерживая мнение некоторых специалистов, считал, что «постройку монитора-крейсера следует вести казенными средствами, а не с подряда, так как столь новое дело не могло быть заранее обусловлено контрактом». И 8 июля 1868 г. Александр II дал на это согласие. Местом строительства избрали фрегатский эллинг верфи Галерного островка.

Галерный островок, что между двумя рукавами Фонтанки при впадении ее в Неву, с петровских времен был местом рождения галер для русского флота, отчего и получил такое название. С 1828 г. здесь строили и фрегаты. Однако для нового корабля эллинг пришлось удлинить на 16 м.

Корабль, заложенный в 1869 г. и получивший имя «Крейсер», в списки флота занесли как монитор. Корабельные инженеры М.М. Окунев и А.Е. Леонтьев руководили его постройкой. В этом классе корабль числился

до 22 декабря 1873 г., еще чуть раньше, 30 мая 1872 г., его переименовали в «Петр Великий».

В ходе постройки в проект постоянно вносили изменения, корректирующие некоторые огрехи первоначального проекта, и, кроме того, инженеры находили более удачные решения сложных технических задач.

Спуск корабля — это всегда большой праздник. 15 августа 1872 г., около 11:00, у стапеля начала собираться публика. Через час на паровой яхте «Голубка» прибыл великий князь Константин Николаевич. В его честь на флагштоках «Петра Великого» подняли Андреевские флаги, гюйс и Императорский штандарт. Были, разумеется, почетный караул и оркестр. Очевидец писал: «Загремели топоры, начали выколачивать блоки, подпоры и задержники, после чего громадный броненосец тронулся плавно, при криках команды, всей публики и гоме двух оркестров музыки, и без малейшей задержки сошел первый раз на воду и остановился близ эллинга на двух якорях. Картина спуска была эффектна и торжественна». Первым командиром корабля был капитан 2-го ранга В. И. Попов.



«Петр Великий» на достройке в Кронштадте

Вскоре броненосец отбуксировали в Кронштадт для достройки.

Испытания, проведенные в 1876 г., показали высокие мореходные качества нового корабля. Безопасность океанского плавания «Петра Великого» сомнений не вызывала, а причисление его к классу мониторов было остатками консерватизма в вопросах классификации. Но все-таки меньшая по сравнению с рангоутными броненосцами высота борта при плавании в штормовых условиях делала невозможным пребывание людей на верхней палубе из-за постоянного заливания ее водой; по этой же причине в помещениях было невероятно сыро.

Конструкцию корпуса выполнили по вводимой тогда в судостроении так называемой бракетной (клетчатой) системе набора. Суть ее заключалась в том, что шпангоуты и стрингеры делали из отдельных частей углового и листового железа, скрепленных между собой в виде рамы по форме шпангоута для поперечного набора и, соответственно, по форме стрингера для продольного. Благодаря этому междудонное пространство образовывало своеобразную систему клеток, составлявших двойное дно. Это, разумеется, усложняло строительство, но так достигалась большая прочность всей конструкции.

Особенностью, заимствованной из английских проектов, был брествер (цитадель), защищающий помещения от осколков брони и имевший в плане форму прямоугольника со сглаженными углами, длиной 46 м. Его обшивка набиралась из двух листов, толщина которых по внешней стороне составляла 15,4 мм, по внутренней 9,5 мм. Носовая надстройка от брествера до форштевня имела весьма

легкую конструкцию. Она предназначалась для улучшения мореходных качеств и более удобного размещения экипажа. Палуба надстройки, бывшая у брествера на одном с ним уровне, к форштевню понижалась, имея высоту по ватерлинии всего 3 м, для обеспечения безопасности стрельбы из 305-мм орудий в носовом направлении на близких расстояниях.

Бронирование «Петра Великого» составляли плиты максимальной толщиной 356 мм. Это был броневой пояс в середине корабля по длине 48 м. Толщина брони постепенно уменьшалась до 203 мм в носу и 229 мм в корме.

Главный калибр «Петра Великого» составляло четыре 305-мм орудия, по два в двух башенных установках. Подобных башен в России еще не строили, а орудия данного калибра только-только начал изготавливать Обуховский завод. Свое имя это молодое предприятие на окраине Петербурга получило в честь П. М. Обухова — изобретателя особо прочной и упругой тигельной стали. Орудия, изготовленные из стали Обухова, были дешевле крупновских и не уступали им по качеству литья и баллистическим характеристикам. Первое образцовое 305-мм орудие изготовили в 1872 г. и сразу отправили на Всемирную выставку в Москве, а затем на выставку в Вену. После этого провели на форте Константин испытания орудия, весьма успешные. В 1875 г. это и еще три изготовленных к этому времени орудия установили на «Петре Великом».

Кроме 305-мм орудий, на броненосце было шесть 4-фунтовых нарезных орудия и две картечницы Пальмкранца. В носовой части разместили два минных шеста.



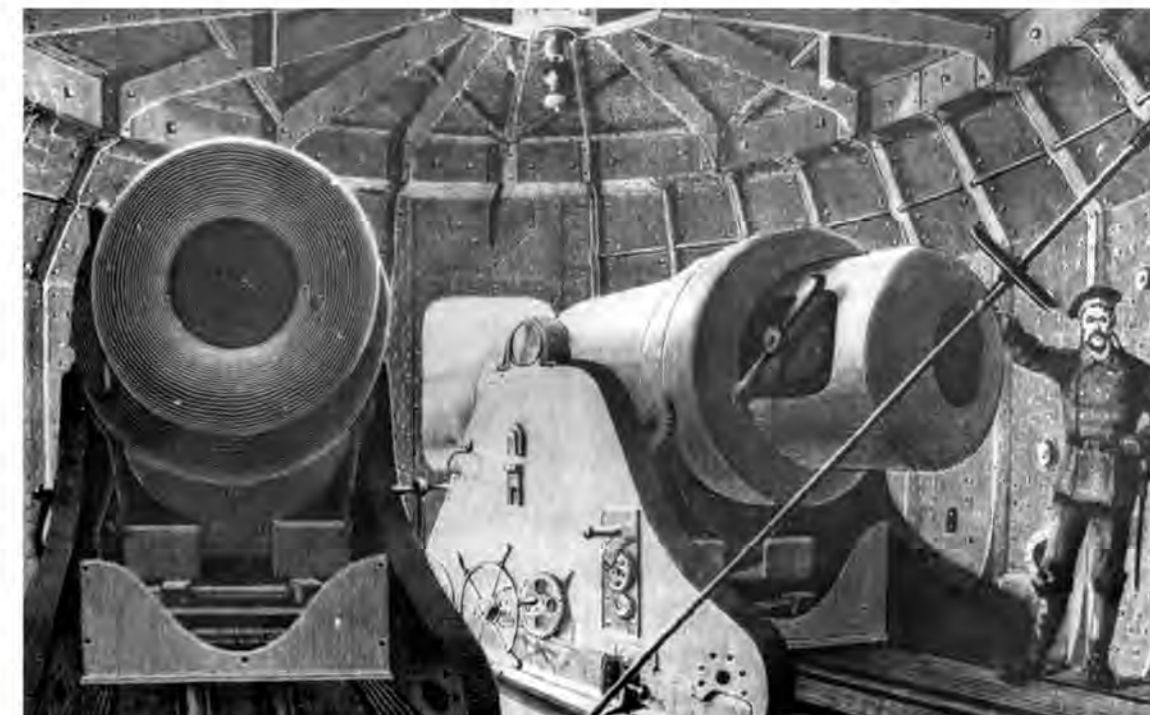
Транспортировка 305-мм орудия на «Петр Великий»

Но еще раньше, 2 октября 1874 г., броненосец начал свою первую кампанию, без башен и надстроек. Во время выхода к Толбухиному маяку в районе левого винта послышался стук. Пришлось вернуться в Кронштадт, и при осмотре в доке обнаружилось, что одна из лопастей повреждена, видимо, от удара о камень. Во время повторного выхода были повреждены еще две лопасти. Судно снова встало в док. На следующий год испытания продолжили, и постепенно корабль приходил в необходимое для боевой службы состояние.

В 1876 г. провели испытания артиллерии. Противоткатные гидравлические механизмы показали себя отлично. Однако все большие опасения вызывали работа паровых котлов, низкий КПД машин и слишком большой расход угля. В кампанию 1879 г. корабль несколько раз выходил на артиллерийские стрельбы. Зимой очередная комиссия обследовала паровые машины, отметив, что «железо в топках пленисто», то есть в трещинах. Окончательный

вывод был печальным: «котлы капитального исправления не заслуживают». Поэтому решили заказать в Англии новые машины, и уже 13 октября 1880 г. представитель английского завода «Джон Эльдер и К°» В. Пирс и уполномоченный Морским министерством капитан М. И. Кази подписали контракт на изготовление двух трехцилиндровых машин системы «Компаунд» общей мощностью 7000 л.с. с котлами.

12 апреля 1881 г. «Петр Великий» отправился в свое первое дальнее плавание, в Англию. Во время этого похода



Внутренний вид башенной установки «Петра Великого»



«Петр Великий» в Англии на реке Клайд

никаких неприятных сюрпризов не случилось, и 5 мая корабль прибыл на рейд Гринока. Отсюда он держал путь по мелководной реке Клайд до Глазго, где находился завод Эльдера. Началась серьезная и ответственная работа по замене машин и котлов. К 20 января 1882 г. завод Эльдера выполнил все договорные обязательства. На следующий день броненосец вышел на Гриноцкий рейд для определения девиации главного компаса. К 30 января, после шести часов в море, новые котлы и машины были приняты.

Получив приказ управляющего Морским министерством следовать в Средиземное море, 27 февраля «Петр Великий» отправился в путь, оставив на берегу 11 человек. За время пребывания в Англии три человека скончались, четверо заболело (их оставили в госпитале) и четверо сбежало, что в те времена было явлением нередким.

Первым портом захода был Шербур. Корабль простоял там до 20 марта. Его полностью покрасили, приведя в весьма элегантный вид, — предстояли многочисленные визиты. В Бискайском заливе традиционно держалась штормовая погода; от встречного волнения корабль так зарывался носом, что водяные потоки не сходили с палубы бака, и пришлось уменьшать ход. Преобладающая килевая качка доходила до девяти размахов в минуту, крен — до 13°.

11 апреля по прибытии в Пирей «Петр Великий» присоединился к отряду контр-адмирала О.К. Кремера для «политического присутствия России в Средиземном море». 1 мая в командование отрядом вступил контр-адмирал П. А. Чебышев, поднявший свой флаг на «Петре

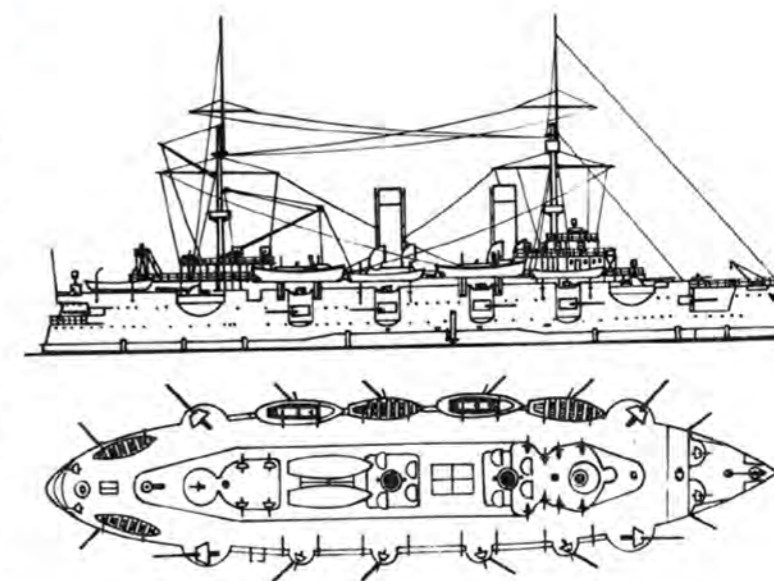
Великом». Таким образом, броненосец стал флагманом отряда, в который тогда входили клипер «Забияка», крейсер «Азия» и шхуна «Туабсе». «Политическое присутствие» русских кораблей заключалось в основном в посещении различных портов Средиземного моря и нанесении взаимных визитов. Последним портом в этом круизе был Кадис, где на борт «Петра Великого» поднялся знаменитый путешественник Н. Н. Миклухо-Маклай, находившийся в Испании на лечении.

Утром 4 августа «Петр Великий» покинул рейд, имея конечную цель — родной Кронштадт. 31 августа 1882 г. броненосец бросил якорь на Большом Кронштадтском рейде. Плавание длилось 470 дней, корабль прошел 11058 миль.

Началась обычная служба в составе Балтийского флота: смотры, стрельбы. Проводилась стрельба и из выдвижных торпедных (по терминологии того времени — минных) аппаратов, которые заменили тогда минные шести. Выдвигание труб аппаратов на полном ходу занимало 50 с. С команды «Пли!» до момента выхода торпед проходило около 5 с.

Развитие военно-морских флотов продолжалось. Ведущие морские державы Европы и Америки активно строили броненосные корабли. Россия не могла оставаться в стороне, и в 1882 г. была принята новая кораблестроительная программа, получившая название Двадцатилетней. В 1883 г. на Черном море были заложены броненосцы «Екатерина II», «Чесма» и «Синоп», в 1885 г. на Балтике — «Император Александр I», в 1886 г. — «Император Николай I». Эти корабли значительно превосходили

Чертеж переоборудованного «Петра Великого»



«Петра Великого» по мощности машин и артиллерии. И в начале 1890-х гг. встал вопрос о модернизации первого русского океанского броненосца. За нескольких лет были разработаны варианты его перевооружения, но управляющий Морским министерством генерал-адъютант Ф. К. Авелан принял другое решение: «Из-за ограничения денежных средств в Морском министерстве в ближайшее пятилетие броненосец «Петр Великий» приспособить исключительно для целей Учебно-артиллерийского отряда, вооружив его современными патронными орудиями разных калибров».

Проект переоборудования «Петра Великого» разрабатывал корабельный инженер Н. В. Долгоруков. Параллельно этим же вопросом занимались инженеры Балтийского завода, которому и поручили эту работу. Изменения были кардинальными: увеличили высоту борта, вместо башенных установок разместили четыре 203-мм орудия, двенадцать 152-мм, четыре 57-мм, восемь 47-мм, два 37-мм, два 63-мм десантных. Вместо одной дымовой трубы стало две, старые котлы заменили двенадцатью огнетрубного типа, снятыми с яхты «Полярная звезда».

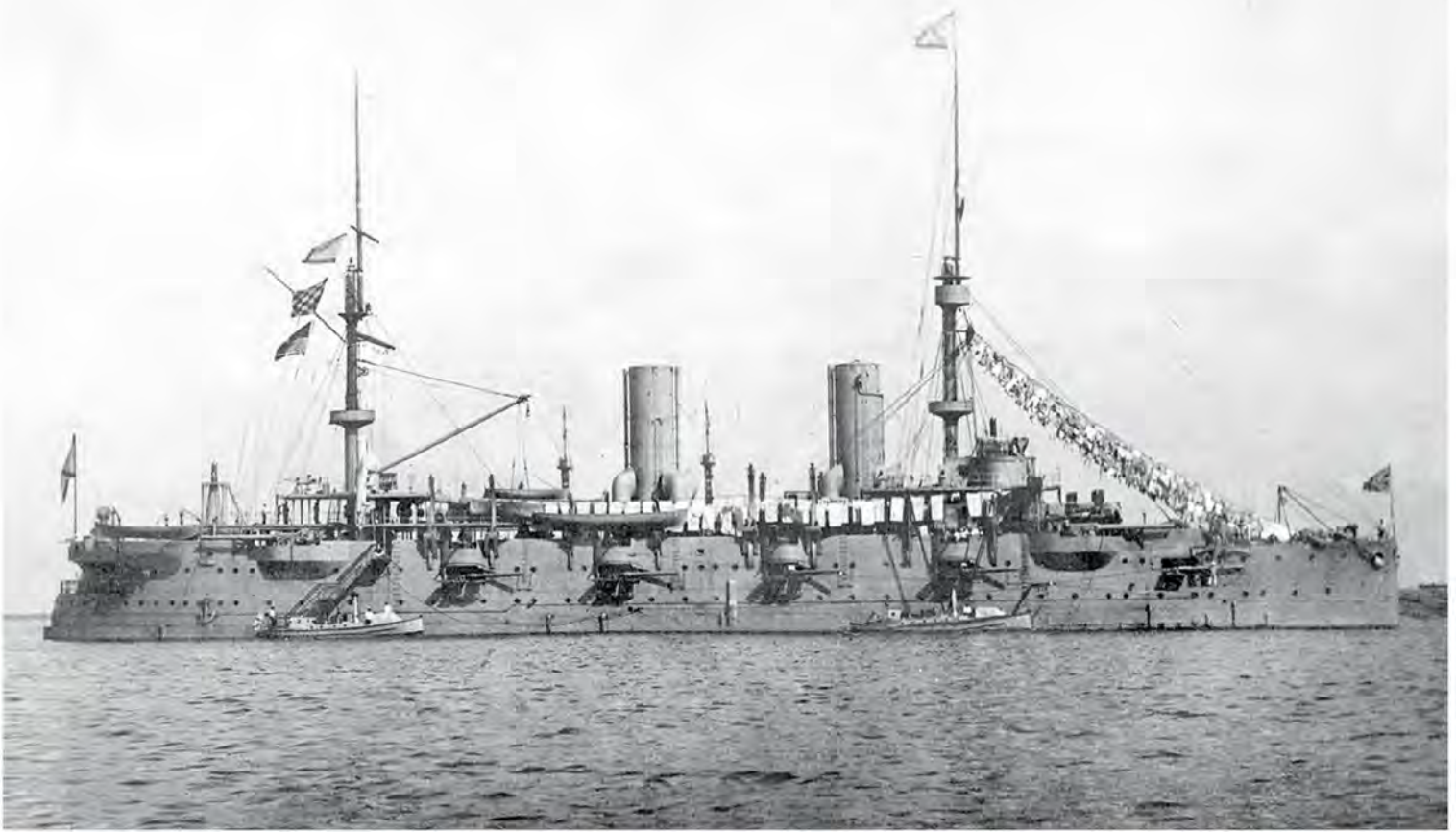
Работы затянулись из-за начавшейся Русско-японской войны, и лишь в 1907 г. состоялся первый выход в море на мерную милю. Средняя скорость составила 13 узлов,

и особых нареканий работа механизмов не вызвала. Таким образом, «Петр Великий» вошел в состав Учебно-артиллерийского отряда, отметившего в 1902 г. свой 100-летний юбилей. И служба здесь оказалась весьма напряженной. В начале мая отряд уходил в Ревель, где «будущие судовые артиллерийские офицеры сами изучали на практике, чему и как учить нижних чинов для лучшей подготовки их к боевой стрельбе из пушек».

В годы Первой мировой войны «Петр Великий», будучи плавбазой подводных лодок, находился сначала



«Петр Великий» в процессе перестройки в учебное судно



Учебный корабль «Петр Великий»

в Кронштадте, затем в Гельсингфорсе. Отсюда в феврале 1918 г. бывший броненосец вернулся в Кронштадт, участвуя в знаменитом «ледовом походе».

21 мая 1921 г. «Петра Великого» исключили из списков флота, сняли с него артиллерию и все более или менее ценное оборудование и дали скромное имя «Блокшив № 1». Во время страшного наводнения 1924 г. корабль выбросило на берег, и он простоял на отмели почти три года. После 1927 г. он использовался как склад, а в 1934 г. был переименован в «Блокшив № 4». Долгое время этот ветеран использовался как плавучее общежитие в Кронштадте, пока в 1959 г. его не отбуксировали на слом.

«Блокшив № 1» (бывший «Петр Великий») после наводнения 23 ноября 1924 г.

Строительство первого русского броненосца оказало огромное влияние на дальнейшее развитие российского флота: это был колоссальный опыт, который использовали в последующие годы. 🚩

