



Гражданин Кронштадта

Леонид Амирханов

«Сегодня, 25 ноября, свершилось 10 лет, как маленький винтовой пароходик "Пайлот" потомственного почетного гражданина М. О. Бритнева начал свои плавания во льду между Кронштадтом и Ораниенбаумом». Так в 1872 г. писала газета «Кронштадтский вестник» о первом в мире ледоколе. Мы привыкли, что первенство в этом деле принадлежит знаменитому С. О. Макарову, и забываем, что у него был предшественник — кронштадтский предприниматель Михаил Осипович Бритнев.

Бритнев родился 3 ноября 1821 г. в семье, обосновавшейся в Кронштадте сразу после его основания. Постепенно семья из крестьянской превратилась в купеческую. В 1816 г. три брата разделили имущество, составив соответствующий договор: «Мы, нижеподписавшиеся, три единоутробных брата кронштадтские купцы Галактион, Гаврила и Иван Бритневы августа 1-го дня 1816 г. сделали между собой всему благоприобретенному

нами нашему имению на три доли раздел». Галактион Федорович Бритнев и был дедом Михаила. В начале XIX в. он владел несколькими крупными земельными участками в восточной части Кронштадта, постоянно расширяя свои владения. Однако в 1851 г., незадолго до своей смерти, Галактион Бритнев подарил большую часть своих земель кронштадтской богадельне, оставив себе два небольших участка на Большой и Малой Екатерининских улицах.

Михаил Бритнев потерял отца, когда ему было 12 лет, но смог получить прекрасное образование. После окончания 4-классного уездного училища в Кронштадте он поступил в Санкт-Петербургское коммерческое училище, где был «своекоштным пансионером», то есть за его обучение платила семья. В 1839 г. Бритнев окончил обучение в этом престижном заведении и в следующем году начал предпринимательскую деятельность. Однако вскоре понял, что полученных знаний недостаточно, и отправился в Англию изучать корабельную архитектуру, решив посвятить свою жизнь кораблестроению.

В начале 1850-х гг. Бритнев вернулся в Кронштадт, но первым его серьезным делом стало создание товарищества, которое предполагало поднятие затонувших судов и грузов. Компаньоном Бритнева был англичанин Томас Пинкертон, запатентовавший гидростат — конструкцию из нескольких понтонов, которые погружали к корпусу затонувшего судна, крепили к нему, а затем, накачивая сжатым воздухом, поднимали к поверхности воды. Кроме того, гидростат позволял проводить суда с большой осадкой по мелководным фарватерам.

В 1854 г. Бритнев с партнерами приступил к судоподъемным работам. Известно, что в 1856 г. гидростат Бритнева использовался при подъеме водовика (плашкоута, использовавшегося для перевозки пресной воды), что затонул у входа в Петровский док.

В мае 1863 г. английский пароход «Ханте» «молодецки влетел» на Большой Кронштадтский рейд и врезался в нидерландскую шхуну «Ship», стоявшую в ожидании разгрузки. «Кронштадтский вестник» писал: «Удар был ужасный, шхуна затрещала, пароход проломил борт и выворотил шпангоуты». В результате шхуна затонула за две минуты. Через три дня Бритнев направил туда плавучий кран, водолазов и рабочих, которые к вечеру подняли несчастную шхуну. О судьбе груза сахара на борту газета умалчивает.

Еще один резонансный случай произошел в устье Невы в июле 1876 г. При сильном тумане здесь столкнулись два парохода, «Петергоф» и «Нева», работавших на маршруте Петергоф — Санкт-Петербург. «Нева» не пострадала и продолжила свой путь, не оказав помощи «Петергофу», который спустя несколько часов затонул, и при этом погибли десять пассажиров. В тот же день к месту трагедии прибыл сам Бритнев на одном из своих пароходов. «Средствами и стараниями М. О. Бритнев, который с помощью своей сильной водоотливной машины и двух кранов приподнял носовую часть парохода, подвел парус (пластырь. — Прим. ред.) и, выкачав воду, заделал наскоро пробоины и, убедившись, что машина исправна, велел разводить пары и привел сам

пароход в Кронштадт без помощи буксира», — писала популярная газета «Кронштадтский вестник», всегда оперативно реагирующая на все события в городе и в Финском заливе.

И все-таки главным делом Бритнева был его судостроительный и механический завод. Для начала в 1858 г. была построена мастерская на углу Нарвской (ныне Мартынова) и Александровской (ныне Зосимова) улиц. В 1868 г. здесь же по проекту архитектора А. А. Кашеварова началось строительство нового одноэтажного здания, в котором разместились три мастерские. К началу 1870-х это был полноценный судостроительный завод, правда, не имевший выхода к морю. Поэтому корпуса на катках перекатывали с помощью лебедок к Рыбным рядам, где и спускали на воду для достройки. Первым на заводе построили небольшой железный пароходик длиной всего 12 м для минной команды военного ведомства. Все тот же «Кронштадтский вестник» писал по этому поводу: «...при такой незначительной длине и ширине не было возможности соединить... все эти удобства, но на самом деле надо удивиться той симметрии, простоте и простору, с которыми так хорошо и удачно они размещены». Было отмечено и качество работ: «...надо отдать полную справедливость заводу г. Бритнева за тщательную и вполне правильную работу». Отдельно отмечалось, что на заводе Бритнева нет ни одного англичанина, без которых в то время не обходилось ни одно русское предприятие.

К началу 1871 г. на заводе Бритнева работало около 100 рабочих, и заказы следовали один за другим. К октябрю 1877 г. было построено 11 железных судов разных типов и железный паровой барказ. А были еще машины для паровой хлебопекарни, плашкоуты, пять стальных миноносков («Снегирь», «Сова», «Сокол», «Соловей» и «Сом»). Один из пароходов Бритнева в разобранном виде отправили в Сибирь, где он добросовестно служил на одной из сибирских рек. Грузопассажирский пароход «Царица» работал на линии Санкт-Петербург — Петрозаводск.

Сообщение Кронштадта с материком в зимнее время всегда было проблематичным. Со льдом пытались бороться с помощью взрывчатки, но от этого страдали горожане, в домах которых зачастую вылетали стекла. Была попытка крушить лед с помощью многопудовых гири. Для этого по проекту полковника Н. Л. Эйлера перестроили канонерскую лодку «Опыт», в носовой части которой установили механизм, поднимавший и бросающий на лед эти самые гири, но эффективность данного способа была крайне низкой. И если зимой по крепкому льду можно было передвигаться на телегах и в каретах, то в периоды ледостава и ледохода связь Кронштадта с материком прерывалась.



Между Ораниенбаумом и Кронштадтом. Иллюстрация из журнала «Всемирная иллюстрация», 1883 г.

Предприимчивый Бритнев не мог смириться с этим и впервые применил на практике способ, используемый до сего дня ледоколами всего мира. Он перестроил носовую часть своего парового буксира «Пайлот» таким образом, что при встрече со льдом судно взбиралось на ледяное поле и своим весом ломало его. Для этого форштевень «Пайлота» ниже ватерлинии срезали под углом 20° к линии киля. Подобным образом поморы строили свои торосные лодки. Чертежи перестройки «Пайлота» выполнил сам Бритнев.

По мнению историка ледокольного флота В. Г. Андриенко, «Пайлот» представлял собой «изящный паровой пассажирский катер», поэтому для работы в «ледовых условиях» потребовалось усилить его носовую часть и корпус по ватерлинии. Увы, несмотря на это судно получало немало повреждений во время плавания во льдах.

Этот буксир, построенный в Англии, в длину был всего 20,7 м при ширине 3,5 м. Его паровая машина имела мощность 25 л.с. Бритнев заказал этот кораблик в 1862 г. известному заводчику Ньюкасла Mitchell & Co.

Чиновники Морского ведомства с некоторым недоверием отнеслись к способности «Пайлота» успешно работать во льду. В начале ноября 1866 г., когда Финский залив затянуло наносным льдом, они решили провести сравнительные испытания «Опыта» и «Пайлота». Выиграл «Пайлот», обойдя застрявший во льдах «Опыт», что, однако, не убедило Морское ведомство в правоте Бритнева. И все-таки Бритнев победил: «Опыт», в отличие от «Пайлота», не смог обеспечить мало-мальски надежное сообщение Кронштадта с Большой землей.

В апреле 1865 г. благодаря работе маленького ледокола навигация началась раньше обычного, и стало возможно сообщение с материком в период, когда по весеннему льду уже было опасно передвигаться. В 1865 г. в Кронштадте и родился термин «ледокол». Вскоре опыт Бритнева стал известен в Европе, в 1871 г. в Кронштадт приехали германские инженеры и за 300 рублей купили у Бритнева чертежи «Пайлота». Так началось строительство ледоколов в Гамбурге. Одного «Пайлота» Кронштадту не хватало, и Бритнев построил еще два ледокола: «Айрот»

по типу прежнего и более мощный «Бой». «Айрот» служил недолго и не так успешно, как «Пайлот», и в 1874 г. Бритнев его продал.

«Бой», спущенный на воду 8 февраля 1875 г., имел длину 26,5 м и машину 50 л.с. Но и у него случались проблемы: в конце апреля 1875 г. наблюдалась весьма сложная ледовая обстановка из-за движения льда из Невской губы и туманов. Несмотря на это «Бой» в один из дней утром вышел в Ораниенбаум. Но до южного берега не дошел и лишь вечером, «...когда туман несколько очистился на рейдах, с Купеческой гавани увидели, что пароход, окруженный льдом со всех сторон, с трудом пробивается вперед на половине дороги между Кронштадтом и южным берегом». Когда его окончательно затерли льды, к нему на помощь вышел «Пайлот». «После продолжительной и очень энергичной борьбы со льдом оба парохода в час по полуночи с пассажирами благополучно вошли в гавань. «Пайлот» вел на буксире пароход «Бой», у которого был сломан руль».

Благодаря усилиям Бритнева между Кронштадтом и Ораниенбаумом в сложные ледовые периоды было организовано «правильное паровое сообщение».

«Нельзя не быть особенно признательным М. О. Бритневу, который, не жалея ни трудов, ни издержек, рискуя пароходами, достигает благодаря энергии своей цели и доставляет нам крайне необходимое удобство». Так писала о Михаиле Осиповиче кронштадтская газета.

Успешная работа этих ледоколов убедила С. О. Макарова в эффективности такого способа прокладки пути во льдах и в необходимости строительства мощного арктического ледокола, которым стал «Ермак».

Следует добавить, что Бритнев и в повседневной жизни Кронштадта проявлял себя как благородный и преданный своему городу человек. В день его смерти 26 мая 1889 г. по нему скорбел весь Кронштадт. 

Канонерская лодка «Опыт» по проекту полковника Н. Л. Эйлера

