



## Как выглядел «Пайлот»?

Дмитрий Понкратов,  
Хайме Перес Мартинес

Перед вами статья из сборника «Гангут» (№ 120, 2020). На данный момент это наиболее полное исследование вопроса о том, что собой представлял знаменитый «Пайлот».

Если взглянуть на конструкцию современных ледоколов, то можно заметить, что за последние десятилетия было предложено много важных технических нововведений: атомные энергетические установки, винто-рулевые колонки, повсеместное использование сварки и т. д. Тем не менее общий принцип действия и так называемая ледокольная форма корпуса и форштевня остались почти неизменными. Итак, кто же тот первый инженер (или не инженер?), у которого возникла блестящая идея придать форштевню судна специальную форму, позволяющую ему вылезать на лед, ломая его массой своего корпуса?

Многие думают, что этот человек — знаменитый русский адмирал С. О. Макаров, инициировавший в 1899 г. постройку в Ньюкасле (Великобритания) первого арктического ледокола «Ермак», получившего прямолинейный наклонный форштевень, форма которого впоследствии стала традиционной для судов этого класса. Однако Макаров отрицал, что идея такого форштевня принадлежала ему.

В своей книге «Ермак» во льдах», изданной в 1901 г., Степан Осипович писал: «Дело ледоколов зародилось у нас в России... Первый человек, который захотел бороться со льдом, был кронштадтский купец Бритнев...»

Как известно, Кронштадт отрезан от сухого пути водою. Летом сообщение поддерживается на пароходах, зимою на санях, но в распутицу, когда нет пути по льду, а пароходы уже прекратили движение, бывали большие затруднения по перевозке грузов и пассажиров.

Бритнев попробовал, нельзя ли пароходом ломать лед. Он в 1864 г. у парохода «Пайлот» срезал носовую часть, чтобы она могла взбегать на лед и обламывать его. Этот маленький пароходик сделал то, что казалось невозможным: он расширил время навигации осенью и зимой на несколько недель...»

Макаров упомянул еще одну интересную историю: «В 1871 г. в Европе была чрезвычайно суровая зима; вход в Гамбург был заморожен, и было решено построить ледоколы. Инженеры были отправлены в Кронштадт, чтобы

наблюдать за кораблем Бритнева. Они купили чертежи «Пилота» за 300 рублей, и, согласно этим чертежам, был построен первый ледокол для Гамбурга...»

Русский историк В. Г. Андриенко провел впечатляющее исследование о первых ледоколах в своей монографии «Ледокольный флот России в 1860–1918 годах», изданной в 2009 г. Он искал любые упоминания, которые Макаров мог использовать для своей книги в 1901 г. Архив адмирала хорошо сохранился, но исследователь не смог найти никаких ссылок на то, откуда он взял информацию. Несколько статей о ледоколах, опубликованных в газетах «Кронштадтский вестник» и «Котлин» в конце XIX в., просто копируют сказанное Макаровым.

Из-за нехватки архивных материалов газета «Кронштадтский вестник» остается основным источником для восстановления истории пароходов Бритнева. Систематизация и обобщение газетных публикаций за 25-летний период, которые сделал Андриенко, рассказывают о рейсах частных и портовых судов в Кронштадте и позволяют нам лучше понять, что происходило в то время.

В начале 60-х гг. XIX в. связь между Кронштадтом, Петербургом и Ораниенбаумом осуществлялась частными пароходами. Осенью, в начале ледостава в Финском заливе и на Неве, прямая связь со столицей обычно прекращалась.

Первые попытки поддерживать связь между островом и Ораниенбаумом во льдах были предприняты с помощью портового парохода «Пайлот» в 1862 и 1863 гг. Судя по более поздним сообщениям газеты, конкретных успехов эти попытки не принесли. Тогда Михаил Осипович Бритнев (1822–1889), владелец барж, плавучих кранов и буксирных пароходов, решил перестроить носовую оконечность

«Пайлота». Он надеялся, что сочетание особой формы оконечности вместе с паровой машиной и прочным железным корпусом позволит обеспечить безопасную работу во льдах.

Первые регулярные рейсы модернизированного «Пайлота» во льдах были выполнены весной 1864 г., даже реклама этих рейсов появилась в местных газетах в то же время. С весны 1864 и до 1889 г. (25 лет!) маленький «Пайлот» оставался незаменимым участником сообщения с Кронштадтом во льдах.

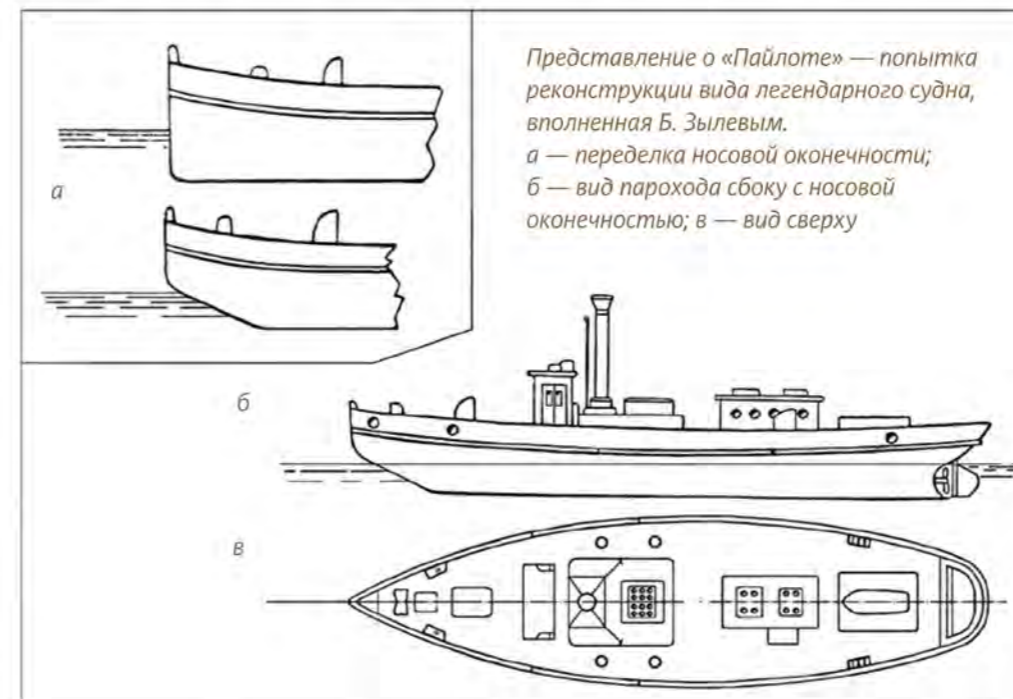
«Пайлот» почти каждый год оказывался в экстремальных ситуациях, неоднократно затирался во льдах, его выбрасывало на мели и т. д., но, как правило, повреждались только руль, гребной винт и вал. Судно быстро ремонтировали, и оно снова приступало к работе.

Конечно, рискованные ледовые рейсы приносили немалую прибыль. Билет на обычное судно в Ораниенбаум стоил 20–30 коп. в зависимости от класса (каюта или скамейки на палубе). Суда Бритнева использовались в основном частными пассажирами (50–60 человек на палубе), а билет стоил 1–1,5 руб.

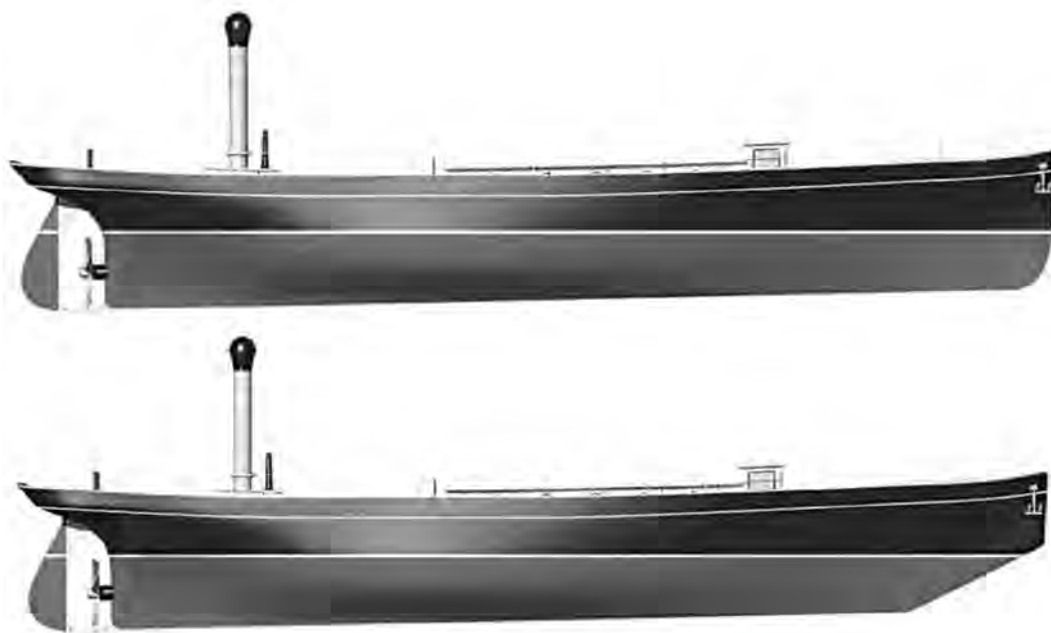
По сведениям, помещенным в списках паровых судов, плававших по внутренним водным путям в конце XIX в., «Пайлот» имел грузоподъемность всего 10 т, которая кажется слишком маленькой для этого типа судов. Была это опечатка, или речь шла о другом судне?

В 1896 г. Бритнев представил капитану над Кронштадтским портом довольно подробную информацию о своем судне: мощность паровой машины — 25 ном. сил, или 125 и. л.с., длина — 20,7 м, ширина — 3,5 м, осадка — 2 м. Толщина железных листов обшивки корпуса парохода составляла 1/4" (6,35 мм), с утолщением в носовой оконечности и по ватерлинии до 3/8" (9,52 мм). Шпация (расстояние между шпангоутами) равнялась 2 футам (0,61 м).

Кстати, Андриенко утверждает, что рассказ адмирала Макарова о создании первых гамбургских ледоколов фактически не подтвержден документами. Известно, что Гамбургский портовый комитет объявил в 1871 г. тендер, в котором содержались предложения о создании ледокола. Рассмотрели 24 разработки, и победил проект инженера







*Пароход «Пайлот» до (вверху) и после изменения конструкции форштевня.  
Реконструкция Х. П. Мартинеса с использованием архивного чертежа*

Штейнгауза. Спроектированный им «Eisbrecher I» и последующие речные германские ледоколы XIX в. были построены по типу первого, имели характерный форштевень — выпуклый, наклонный, плавно сопряженный с килем, совершенно не схожий с таковым у «Пайлота».

Андрienко в своей книге упомянул, что никто не знает, как выглядел «Пайлот», так как не удалось найти ни одного достоверного его изображения, не говоря уже о чертежах. «Ледокол», показанный на советской почтовой марке 1976 г., является повторением безымянного парохода (или паровой баржи), изображенного на картине А. П. Боголюбова «Открытие Морского канала в Санкт-Петербурге».

В конце 50-х гг. XX в. Б. Зылев произвел некую произвольную реконструкцию вида «Пайлота», однако воссозданное им судно напоминало небольшой буксир конца XIX — начала XX вв., а не речной пароход 60–70-х гг. XIX в. В результате делается вывод, что, несмотря на регулярное упоминание о «Пайлоте» в российских публикациях XIX–XX вв., он остается загадкой! Так как же могло выглядеть это историческое судно? Есть ли шанс, что мы когда-нибудь сможем это выяснить? Похоже, это звучит как невыполнимая задача, поскольку в XIX в. были построены сотни, если не тысячи таких небольших пароходов.

В книге «Ледокольный флот России в 1860–1918 гг.» упоминалось, что паровую машину для «Пайлота» изготовили на заводе Митчелла в Ньюкасле. Тогда авторы настоящей статьи решили попытаться счастья в британских архивах. И удача, как это ни покажется невероятным, улыбнулась им: упоминание о «Пайлоте» обнаружилось в материалах, обобщенных и систематизированных Британским фондом судостроителей! Конкретно же в документах говорилось, что лоцманское судно «Пайлот» вместимостью 23 рег. т с металлическим корпусом и паровой машиной построено на верфи Low Walker; строительный № 103; спущено на воду 14 мая 1862 г. и в том же году вошло в строй. Это

была многообещающая запись; однако «Пайлот» («Лоцман» — англ.) не редкое имя. Его вполне могли носить десятки подобных маленьких судов. Могли ли авторы быть уверены, что нашли сведения о том самом «Пайлоте»? Видимо, могли! Потому что там есть еще буквально несколько слов, относящихся к этой записи: «Дальнейшая служба: 1862 М. О. Бритнефф, Кронштадт. Более поздняя история не известна».

Так что нет сомнений: речь идет о том самом пароходе «Пайлот», принадлежавшем М. О. Бритневу (на французский манер — Бритнеффу). А это значит, что теперь авторы точно знают, где и кем был построен исторический пароход и даже его строительный номер — 103! После этого авторы отправили в главный Британский морской архив запрос о судне № 103, построенном на заводе Митчелла в 1862 г., и остается только удивляться ответу из архива: там хранятся чертежи общего расположения всех судов Митчелла, включая «Пайлот». Таким образом, спустя 160 лет оказалось возможным увидеть изображение этого судна, помещенное в настоящей статье, совершенно не похожее на предполагаемые его «реконструкции».

Отметим, что исторические материалы могут быть разбросаны по различным архивам и странам, и важно собрать и сопоставить кусочки из разных мест, чтобы сложилась полная картина, и иногда может не хватать буквально одной детали, чтобы замкнуть всю цепь.

В данном случае в Британском архиве сохранились чертежи «Пайлота». Поскольку во многих отечественных публикациях это судно считается первым в мире ледоколом, то о нем много и писали, и даже пытались воссоздать его изображение. Однако по ряду причин не смогли установить связь с британскими архивами, обращение к которым и помогло авторам данной работы «вытащить из забвения» подлинные чертежи исторического судна.

