

Броненосная башенная лодка «Русалка». 1870-е гг.

## ПОГИБШАЯ «РУСАЛКА» И НЕЗАМЕТНАЯ «ЧАРОДЕЙКА»

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

*«Контр-адмиралу Павлу Степановичу Бурачке, 56 лет от роду, за недостаточную осторожность в выборе погоды для отправления броненосца «Русалка» и лодки «Туча» в море, противозаконное бездействие власти и слабый надзор за подчиненными объявить выговор в приказе, а командира лодки «Туча», капитана II ранга Николая Михайловича Лушкова, 39 лет от роду, за неисполнение приказаний начальника по небрежности и за противозаконное бездействие власти отрешить от должности...»*

Таков был суровый приговор суда по делу о гибели в 1893 году броненосца «Русалка», известного большинству разве что благодаря знаменитому монументу в виде ангела, возвышающемуся в парке КадрIORг эстонской столицы. А начиналась сия история почти за 20 лет до этого.

Вступление в строй десяти мониторов и башенной лодки «Смерч» (см. «Капитан-Клуб» №№4 и 5–6) в Морском ведомстве считалось недостаточным для противостояния возможному нападению английского флота на Петербург. Поэтому в 1864 году созрел еще один заказ на две двухбашенные броненосные лодки. За основу взяли проект английской фирмы «Митчел и К°» под литерой «F». Кораблестроительный

департамент этот проект несколько переработал, но некоторые недостатки, заложенные в первоисточниках, то есть проектах капитана Кольза, все-таки остались.

Тем не менее 14 января 1865 г. был заключен контракт с известным предпринимателем С. Г. Кудрявцевым о постройке «двух железных броненосных башенных судов». В его распоряжении оказывались эллинги, мастерские и склады государственной верфи «Галерный островок» в Петербурге. Готовность лодок «к службе на море» назначалась на 15 мая 1867 г., а спуск на воду — на осень 1866-го. В мае 1865 г. начались корпусные работы, а приказом от 29 мая 1865 г. лодкам присвоили названия «Русалка» и «Чародейка».



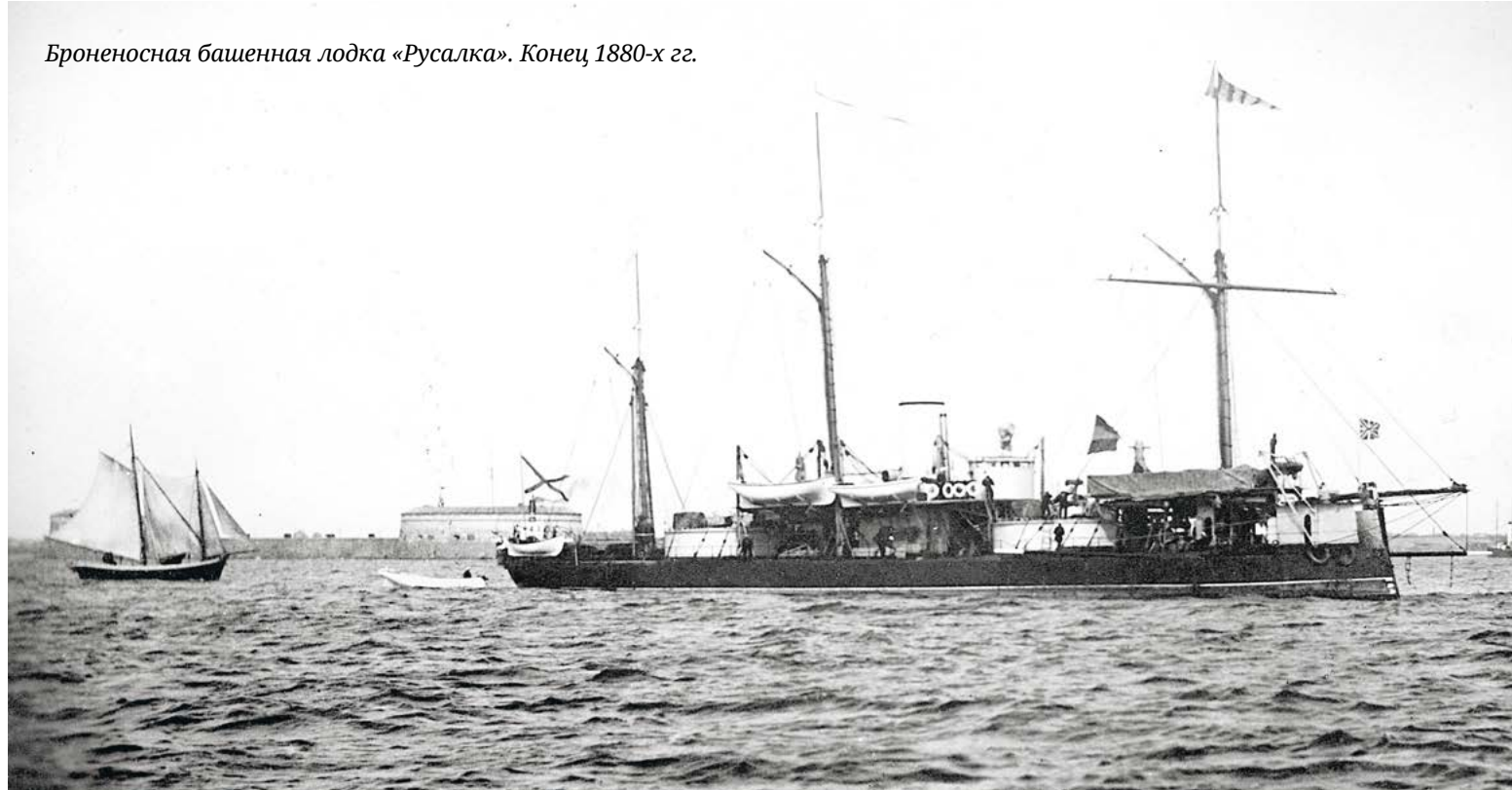
Броненосная башенная лодка «Чародейка». 1870-е гг.

Неожиданно в августе 1865-го умирает Кудрявцев, и директор Кораблестроительного департамента контр-адмирал Н. В. Воеводский разрешает передать контракт англичанину К. Митчелу, а непосредственным руководителем работ становится его поверенный в России инженер Ч. Сван.

Официальная закладка кораблей состоялась 25 мая 1866 г. Работы велись достаточно энергично, но Ижорский завод запоздал с изготов-

лением форштевней, доставленных только к осени. Решение Кораблестроительного департамента от 6 мая об установке брони на стапеле (осадка лодок позволяла провести их в Кронштадт с броней) не ускорило готовность. Ижорский завод не успел поставить броню к сентябрю 1866 г. Контракт на изготовление главных механизмов, заключенный 2 мая 1866 г. с заводом Ф. Берда, предусматривал их окончательную установку только к 1 мая 1868-го. »

Броненосная башенная лодка «Русалка». Конец 1880-х гг.



Корпуса «Русалки» и «Чародейки» строились по клетчатой системе с двойным дном. Корабли имели длину по грузовой ватерлинии 62,8 м, наибольшую ширину 12,8 м.

Железный палубный настил (толщина в средней части 25 мм, в оконечностях 6–13 мм) покрывался сверху 89-мм сосновыми, а в районе башен — дубовыми досками. Нижняя палуба также имела деревянный 89-мм настил; обшивались изнутри деревом борта, трюмы, кройт-камеры и бомбовые погреба. Люки на верхней палубе с комингсами высотой 457 мм снабжались 25-мм боевыми железными и штормовыми деревянными крышками. Бортовая броня набиралась из двух рядов плит общей толщиной 114 мм (95 мм в носу и 83 мм в корме). Каждая из 58 плит устанавливалась на тиковую подкладку (305–457 мм). Башни системы Кольза (наружный диаметр 7,9 м, внутренний 6,7 м) бронировались 140-мм железными плитами на тиковой подкладке. Жилые помещения каждого корабля рассчитывались на 12–13 офицеров, 160–178 унтер-офицеров и матросов.

Постройка кораблей затянулась, и 31 августа 1867 г. их спустили на воду, но лишь к весне 1869-го «Русалку» и «Чародейку» удалось подготовить к плаванию.

Двухлетнее опоздание не по вине подрядчика позволило ему соблюсти свои интересы — казна выплатила фирме фактические издержки в сумме 77 165 руб.

Для защиты от заливания верхней палубы, располагавшейся всего на 0,6 м от ватерлинии, проектом предусматривалось (по аналогии со «Смерчем») устройство откидного фальшборта по всему периметру палубы. Однако его эффективность не подтвердилась, и уже в 1867 г. фальшборт сняли, а для удобства управления между башнями установили мостик шириной 3,6 м с узкими поперечными площадками для «походных фонарей» и «бросания лота».

Механическая установка каждой лодки состояла из двух горизонтальных паровых машин с клапанами отсечки пара и холодильниками. Дымоходы двух огнетрубных котлов с четырьмя топками каждый имели одну трубу диаметром 1,7 м. Каждая машина работала на 4-лопастной винт диаметром 2,6 м. В 1869 г. на «Русалке» установили вспомогательный паровой котел, и на испытаниях она смогла развить скорость 9 узлов. Скорость «Чародейки» составляла 8,5 узла. Лодки имели водоизмещение около 2100 т при средней осадке 3,7 м.

Предусматривалась установка в каждой башне по два 229-мм стальных нарезных орудия. Однако их производство только налаживалось, поэтому летом 1867 г. корабли вооружили 381-мм чугунными гладкоствольными пушками производства Олонецкого завода. Для это пришлось амбразуры башен расширить до 760 мм при высоте 990 мм. Но в кампанию 1869-го в носовых башнях лодок разместили по два 229-мм стальных нарезных орудия образца 1867 г., а в кормовой — по два 381-мм. Позднее и их заменили на 229-мм.

Боезапас хранился в двух кройт-камерах и двух бомбовых погребах — по 75 снарядов и зарядов на каждый ствол. При максимальном угле возвышения орудий 7° дальность стрельбы достигала 15 кабельтовых.

В 1870-х гг. на лодках устанавливали противоминную артиллерию, причем количество и системы пушек несколько раз менялись. Три железные мачты несли парусное вооружение, аналогичное таковому на «Смерче». Постройка каждой лодки обошлась казне в 762 000 руб.

В состав броненосной эскадры Балтийского моря новые броненосные лодки вошли в 1869 г. В июне «Русалка» наскочила на подводные камни в Финском заливе и получила повреждения обшивки носовой части корпуса на протяжении 8,5 м (11–25-й шпангоуты) и 2,7 м ниже ватерлинии. Вода затопила междудонное пространство и начала поступать в отсеки выше второго дна. Для временной заделки пробои-

Командир «Русалки» капитан II ранга В. Х. Иениш



ны лодку пришлось посадить на мель. Эта, в общем-то не самая страшная, авария выявила серьезные недостатки в обеспечении непотопляемости. На «Русалке» служил тогда будущий знаменитый адмирал, а тогда простой мичман С. О. Макаров, который решил заняться сей важной проблемой. Как известно, результатом его работы стал ряд предложений по совершенствованию водоотливной системы, управлению креном и дифферентом, снабжению кораблей пластырями и т. д. Все это было изложено в первом его печатном труде по непотопляемости корабля «Броненосная лодка «Русалка»». Именно Степан Осипович положил начало научной разработке принципов обеспечения непотопляемости.

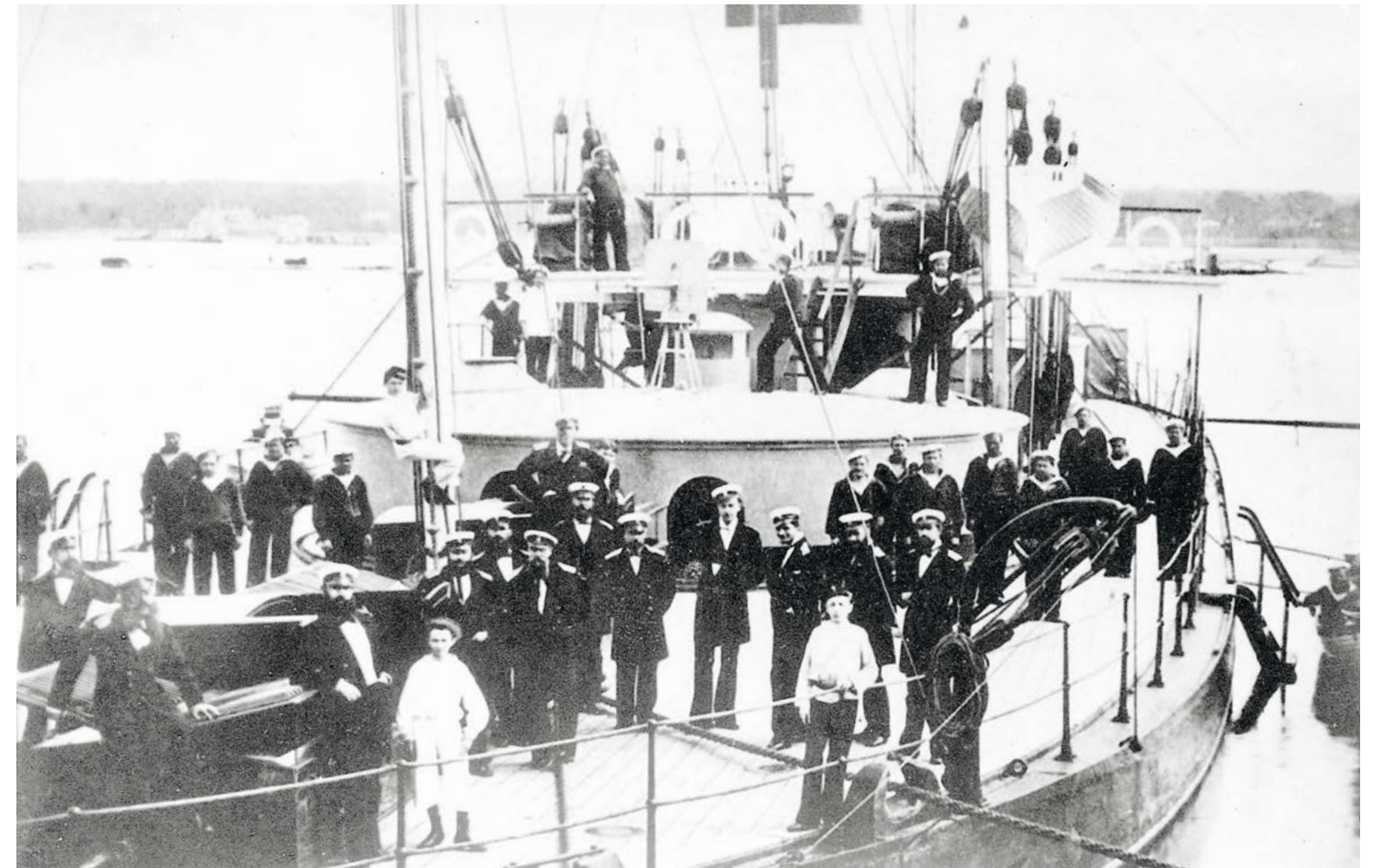
Кроме того, первые плавания башенных лодок выявили много конструктивных недостатков, главным из которых была малая высота надводного борта. Даже при волнении всего 1–2 балла и небольшой скорости вода заливала верхнюю палубу и попадала внутрь корпуса сквозь зазоры между палубой и башнями и другие отверстия и могла проникнуть в кройт-камеры и бомбовые погреба. В этом случае боевое использование лодок становилось весьма проблематичным.

Маневренные качества лодок не были даже удовлетворительными. Маневрирование требовало немало времени и напряженной работы рулевых, которую несколько облегчили в 1874 г., добавив коле-

со на верхнем штурвале. Но с плохими мореходными качествами пришлось примириться, и опыт плавания лодок учли позднее, при проектировании новых кораблей береговой обороны. 1 февраля 1892 г. обе лодки зачислили в броненосцы береговой обороны.

Спокойные плавания по Финскому заливу продолжались до 7 сентября 1893 г. Утром, в 08:40, «Русалка» под командованием капитана II ранга В. Х. Иениша вышла из Ревеля в Гельсингфорс и далее должна была идти в Бьёрке «соединённо» с канонерской лодкой «Туча». В пути в районе Ревельштейнского плавающего маяка из-за 9-балльного шторма и тумана корабли потеряли друг друга из вида. Командир «Тучи» капитан II ранга Н. М. Лушков, послушавшись приказа следовать «соединённо» с «Русалкой», принял решение идти далее, и 7 сентября 1893 г. в 15:00. «Туча» прибыла в Гельсингфорс. Лушков в телеграмме командиру учебно-артиллерийского отряда контр-адмиралу Бурачку не упомянул об отсутствии «Русалки», а также не доложил об этом командиру Свеаборгского порта. 8 сентября Лушков отправил новую телеграмму Бурачку с запросом, ожидать ему «Русалку» или следовать в Бьёрке, но эта телеграмма не дошла до адресата. »

На палубе «Русалки». 1880-е гг.





Император Николай I на открытии памятника «Русалке» в Ревеле. 7 сентября 1902 г.

В свою очередь, контр-адмирал Бурачек после получения первой телеграммы от Лушкова не предпринял никаких мер для установления судьбы «Русалки» и 8 сентября вышел с оставшимися кораблями учебно-артиллерийского отряда «Первенец» и «Кремль» из Ревеля в Бьёрке, куда прибыл утром 9 сентября. В Бьёрке Бурачек также не принял мер по установлению местонахождения «Русалки» и «Тучи». В это время «Туча» находилась на пути из Гельсингфорса в Бьёрке. Зайдя в Роченсальм, Лушков отправил Бурачку телеграмму с вопросом, ждать ему «Русалку» или следовать дальше. Получив эту телеграмму 10 сентября, Бурачек запросил Гельсингфорс о прибытии «Русалки» и только после этого уведомил о пропаже броненосца Главного морского штаба, где уже было известно о судьбе «Русалки» от командира Свеаборгского порта.

Первые сведения о гибели «Русалки» в Свеаборге получили поздно вечером 9 сентября от гельсингфорского полицмейстера, который сообщил, что на одном из островов Кремаре обнаружена шлюпка с трупом матроса 2-й статьи Ивана Прунско-го. 10 сентября к острову Сандхамн прибило несколько разбитых шлюпок и некоторые предметы с броненосца «Русалка».

Исключили броненосец береговой обороны «Русалка» из списков кораблей Российского императорского флота 11 октября 1893 г.

Памятник броненосцу «Русалка» сразу стал одним из узнаваемых символов старинного города и популярным сюжетом для почтовых открыток

Писатель К. Г. Паустовский, общавшийся с водолазами ЭПРОНА, участвовавшими в поисках «Русалки», в рассказе «Горох в трюме» выдвинул свою версию катастрофы: «Осенью над Финским заливом часто проходят короткие бури. Начинаются они в полдень и бушуют до вечера. «Русалке» надо было выйти на рассвете, чтобы проскочить в Гельсингфорс до полудня. Но адмирал приказал выходить в девять часов утра, и броненосец не посмел ослушаться. По обычной в царском флоте небрежности «Русалка» забыла на берегу деревянные крышки, которыми во время шторма задраиваются входные и световые люки. <...> В десять часов утра сорвался шторм силой в девять баллов. «Русалку» начало заливать». Все это слишком хорошо напоминало гибель «Кэптена» капитана Кольза.



К девятой годовщине со дня гибели корабля в Ревеле, в парке Кадриорг открыли памятник броненосцу «Русалка» работы скульптора А. Адамсона. Бронзовый ангел стоит на гранитном постаменте с надписью: «Россияне не забывают своих героев-мучеников».

Рассмотрев обстоятельства дела, военно-морской суд в январе 1894 г. не признал решающим факт отсутствия на люках верхней палубы штормовых деревянных крышек. Возможно, корабль был залит волнами после потери управляемости или же получил пробоину при ударе о подводные камни. Предположения о гибели из-за плохого технического состояния корабля, о взрыве котлов были отклонены. Ответственность понесли начальник отряда контр-адмирал П. С. Бурачек, разрешивший выход «Русалки» в море, и командир канонерской лодки «Туча» капитан II ранга Н. М. Лушков, потерявший связь с броненосцем на переходе.

Поиски «Русалки» не дали результатов, хотя для этого в 1894 г. использовали даже привязной аэростат «Кобчик» с наблюдателями Семковским и Кекуатовым. «Русалку» обнаружили водолазы ЭПРОНа только в 1932 г. А в июле 2003-го эстонское исследовательское судно «Маре» еще раз обнаружило на дне Финского залива затонувший корабль, опознанный как броненосец «Русалка».

Тихая служба «Чародейки» в составе броненосной эскадры и Учебного минного отряда действительно была тихой и незаметной. 7 апреля 1907 г. устаревший броненосец береговой обороны исключили из списков и передали в Кронштадтский порт на хранение. Проданный по контракту на слом корабль отбуксировали в Петербург и в течение 1911–1912 гг. разобрали.

Эксперимент К. Кольза был закончен. Эволюция боевых кораблей продолжалась... ❀

