

# ПЕРВЫЙ МОРЕХОДНЫЙ

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

*«Качка хотя и была порядочная, но была такая плавная и ровная, что не производила никаких неприятных ощущений даже на новичков. Все любовались чудной картиной океана, высокими скалистыми берегами Испании и стадами морских косаток, игравших у самого борта. Одним словом, по общему отзыву капитана и всех офицеров, корабль «Петр Великий» обладал всеми качествами настоящего морского судна».*

Так описывал в газете «Кронштадтский вестник» плавание из Шербурга в Алжир броненосца «Петр Великий» один из тех, кому посчастливилось в нем участвовать. Этот броненосец в развитии броненосного судостроения был огромным шагом вперед.

За созданием двух башенных лодок «Чародейка» и «Русалка» последовало строительство трех башенных фрегатов типа «Адмирал Спиридов». Они не несли в себе ничего принципиально нового и в истории флота не отметились хоть сколько-нибудь значимыми событиями. А опыт плавания этих кораблей показывал, что для успешной службы даже в водах Финского залива, не говоря уже о более «серьезных» морях, нужны принципиально другие корабли.

Особое значение для понимания этой проблемы имел визит американского океанского монитора «Миантонома» в Кронштадт в 1866 году. Вице-адмирал А. А. Попов участвовал в обратном переходе монитора на участке от Гамбурга до Шербурга и по возвращении в

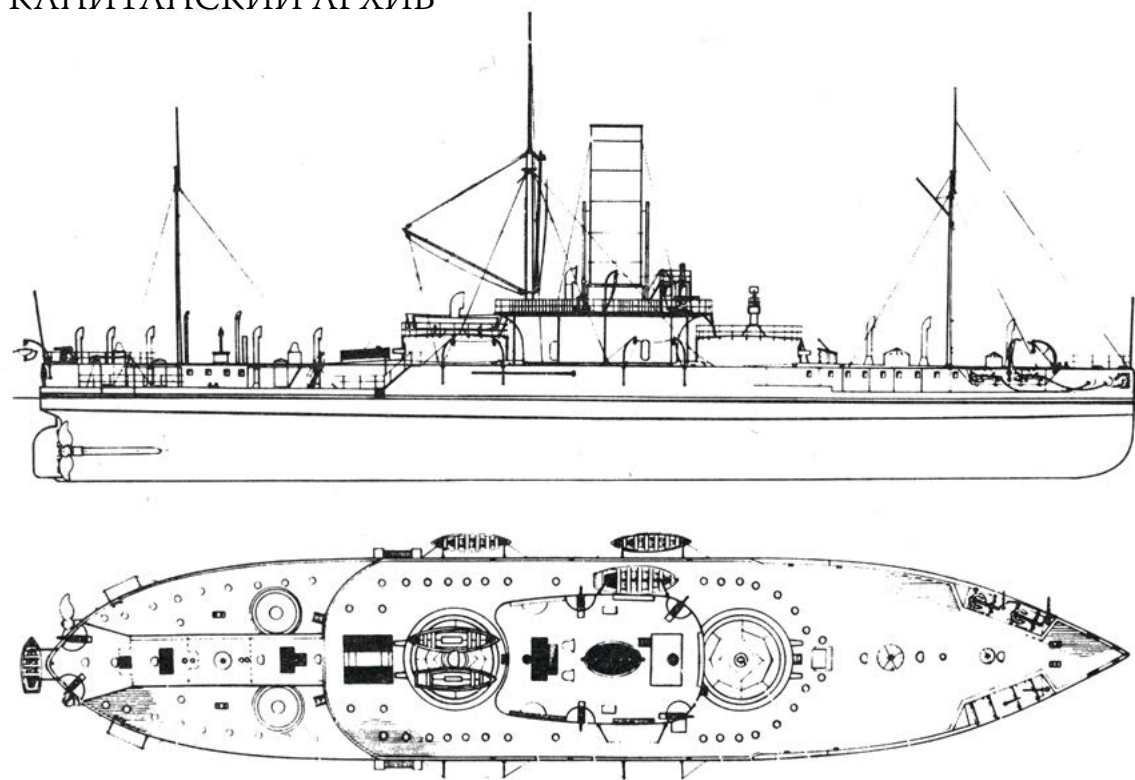
Петербург высказал идею строительства корабля большого водоизмещения, который он назвал «монитор-крейсер». Идея эта многим показалась слишком смелой, ведь под крейсером тогда безоговорочно понимался корабль с большой парусностью и автономностью.

Несмотря на активный скептицизм, Попов уже в начале 1867 года создал первый эскизный проект нового корабля. После долгих и придирчивых обсуждений в Морском техническом комитете на бумаге появился проект «низкобортного, трехмачтового, двухтрубного и двухбашенного исполина водоизмещением 7496 т». Немаловажно, что в этом проекте были учтены недостатки печально известного «Кэптена» капитана Кольза, о котором мы рассказали в прошлом году. »

*Андрей Александрович Попов — русский флотоводец, кораблестроитель, полный адмирал. 1891 г.*



*Броненосец «Петр Великий» перед уходом в Англию. Конец 1870-х гг.*



Подготовка к строительству нового корабля началась в 1868 году, но к тому моменту, когда в июне 1869 года на стапеле Галерного островка начали установку первых составных частей киля, проект корабля претерпел значительные изменения.

*Транспортировка 305-мм орудия на броненосец «Петр Великий»*



Длина по верхней палубе составляла 101,5 м, между перпендикулярами (по конструктивной ватерлинии) 98 м, наибольшая ширина с броней 21,9 м, высота борта от ватерлинии у миделя 3,4 м. Броневой пояс по ватерлинии крепился к борту, образуя свес толщиной 0,6 м для частичной защиты от таранных ударов. Наиболее толстые 356-мм плиты бортового пояса находились в сере-

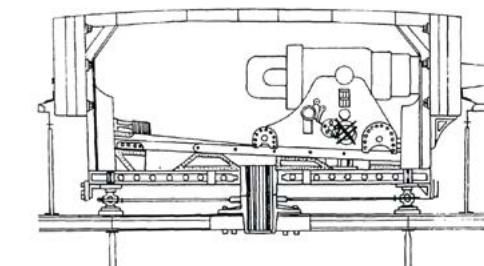
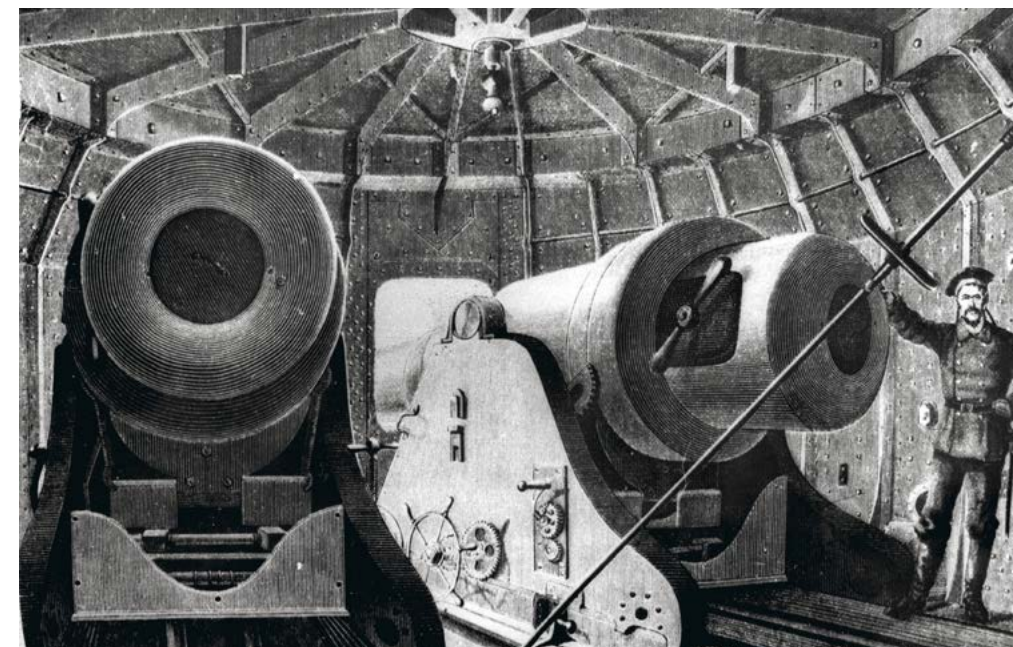
*Артиллерийское вооружение броненосца «Петр Великий» в 1880-х гг. включало четыре 305-мм орудия образца 1867 г. (в двух 2-орудийных башнях), шесть 4-фунтовых (87-мм) орудий, 63,5-мм десантное орудие В. С. Барановского, четыре 47-мм и две 37-мм пушки Гочкиса*

дине корабля по длине 48,8 м. К оконечностям толщина брони постепенно уменьшалась до 203 мм в носу и 229 мм в корме.

Главные и вспомогательные механизмы во время плавания снабжались паром от 12 огнетрубных котлов, размещавшихся в двух котельных отделениях. Вспомогательных механизмов на «Петре» было очень много. Они предназначались для осушения трюма и помещений, нагнетания воды в пожарную магистраль, вращения

башенных установок, спуска и подъема шлюпок и катеров. Вместо двух труб по первоначальному проекту, кораблю досталась одна.

Артиллерия главного калибра — четыре 305-мм орудия — располагалась в двух башенных установках, представлявших собой дальнейшее развитие системы Кольза. Орудия изготовил Обуховский сталелитейный завод в Петербурге, и это было крупнейшее достиже-



*Внутренний вид орудийной башни «Петра Великого» (слева) и схема расположения 305-мм орудий в башне*

в Петровском доке Кронштадта, испытания продолжили, но стук с левого борта появился вновь. Оказалось, что еще у двух лопастей отломилось несколько фрагментов. Мучения с впервые примененными винтами Гирша продолжались, пока их не заменили на проверенные в деле винты Гриффита с изменяемым шагом.

В октябре 1875 года на испытаниях «Петр Великий» показал наибольшую скорость хода 13,43 узла. Тогда же свежая погода дала возможность проверить мореходные качества броненосца. Рассуждения Попова о новом корабле как об «устойчивой артиллерийской платформе» полностью подтвердились.

Однако, как и всякое новое дело, окончательная «доводка» корабля до необходимых кондиций продолжалась еще несколько лет. В 1879 году «Петр Великий» два раза выходил на стрельбы, показавшие хорошие возможно-»

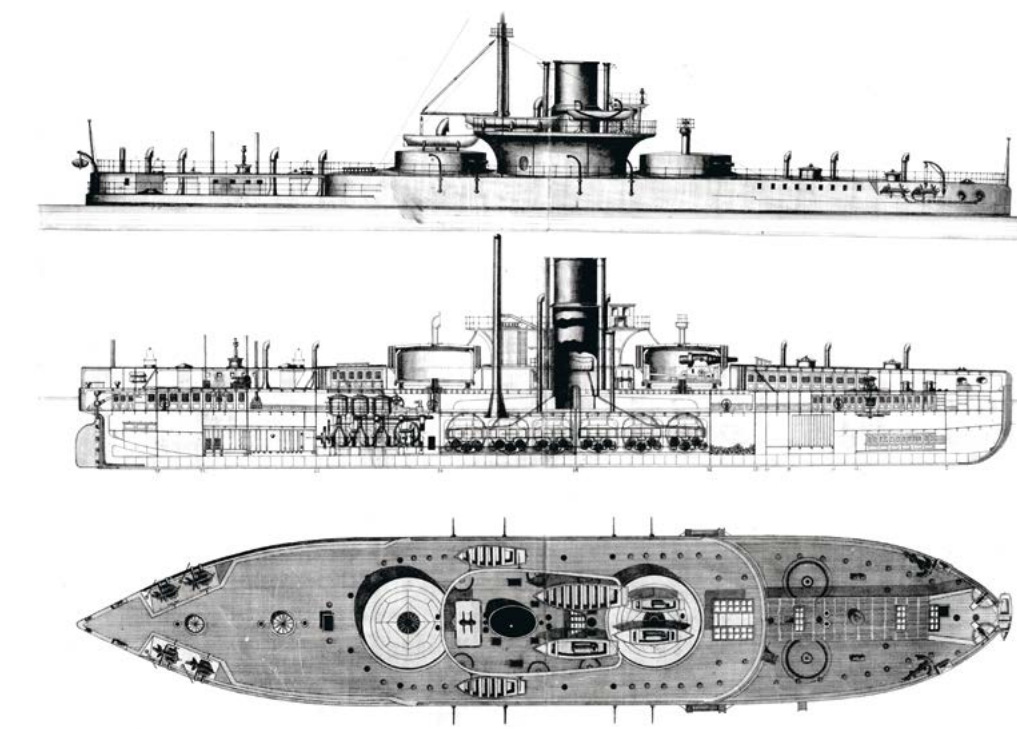
ние отечественной промышленности. Ведь раньше орудия крупного калибра приходилось закупать в Германии, правда, эта практика продолжалась и в дальнейшем, но российский флот уже не так зависел от империи Круппа. Орудийные лафеты проектировал известный артиллерист генерал-лейтенант Ф. В. Пестич, который к тому же был прекрасным стрелком, не раз выигрывавшим призы на императорских стрельбах. В лафетах Пестича впервые в российском флоте были применены гидравлические механизмы для торможения орудия при откате и накатывания его после выстрела. Боеприпасы по-прежнему подавались к орудиям вручную; это была весьма трудоемкая процедура, поэтому фактическая скорострельность оказывалась невысокой — около трех минут на выстрел.

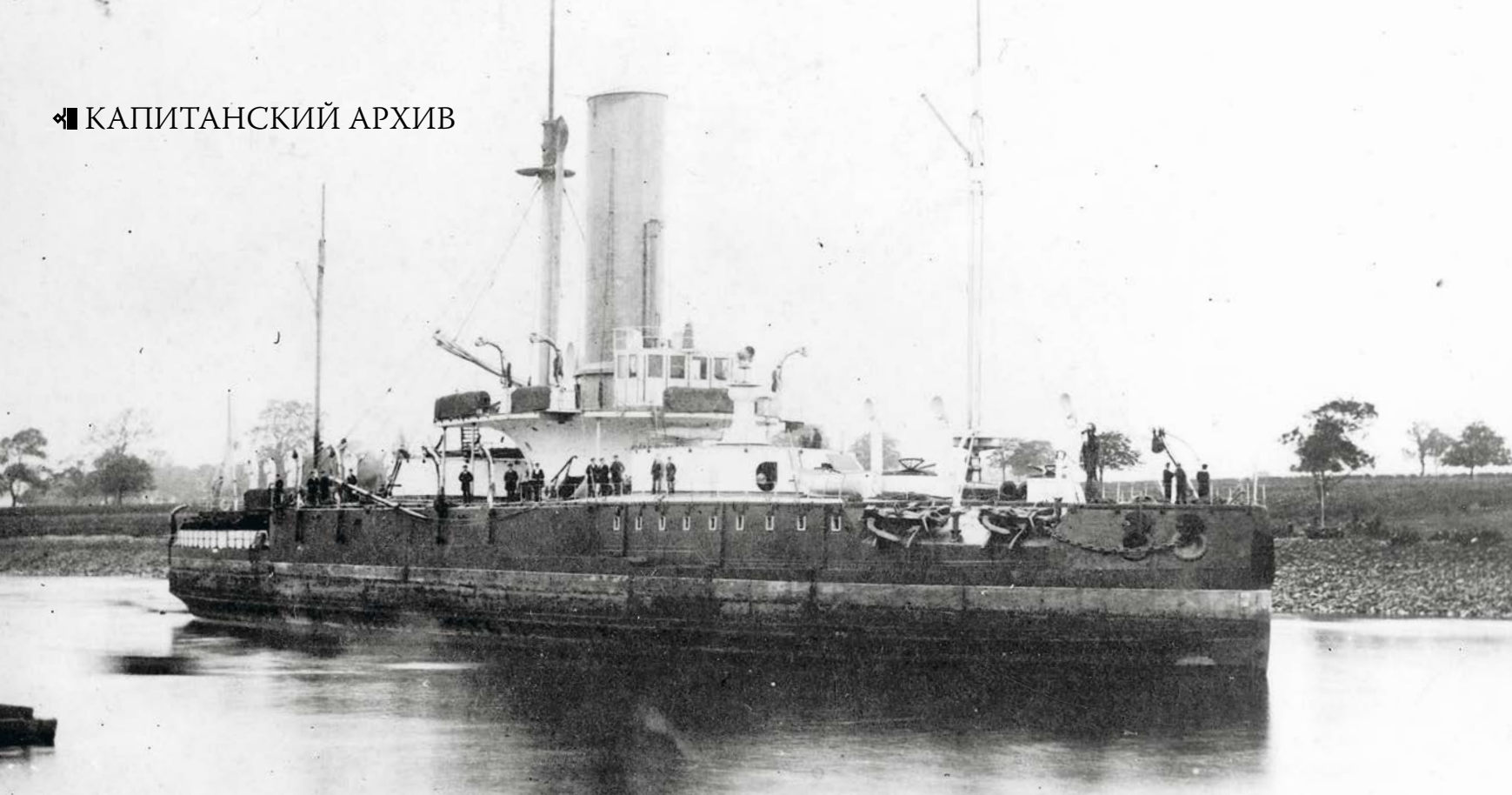
Строительство нового корабля сопровождалось решением массы проблем с бронированием, главными механизмами, и только 15 августа 1872 года «Петр Великий» был спущен на воду. Но первоначально, до 30 мая 1872 года, этот корабль носил имя «Крейсер», а причислен он почему-то был к классу мониторов и лишь в декабре 1873-го переведен в класс броненосцев.

Официально броненосец вступил в строй только в 1877 году — пять лет продолжалась его достройка и испытания, сопровождавшиеся разными неприятными случаями.

*Окончательный проект броненосца «Петр Великий», разработанный А. А. Поповым*

Так, начав свою первую кампанию 2 октября 1874 года под командованием капитана 1-го ранга И. К. Вогака, «Петр Великий» потерпел первую аварию. Утром 3 октября он вышел с Кронштадтского рейда и, дойдя до Красногорского телеграфа, повернул обратно. Через 15 минут послышался сильный стук в районе левого винта. Водолазы, осмотревшие винт, доложили, что одна из лопастей левого винта системы Гирша имеет вмятину, видимо, от удара о камень. Лопасть заменили





Броненосец «Петр Великий» на отмели реки Клайд. 30 июля 1881 г.

сти новых 305-мм орудий. Но машины работали все хуже, и в январе 1880 года специальная комиссия отметила, что «...с ремонтом котлы еще прослужат две кампании, но капитального исправления не заслуживают». Поэтому было принято решение заказать новые механизмы в Шотландии на заводе Эльдера, который в это время строил по чертежам Попова императорскую яхту «Ливадия» (о ней и других судах Попова мы еще расскажем).

Итак, «Петр Великий» отправлялся в первое дальнейшее плавание. 19 мая 1881 года корабль снялся с якоря и покинул Кронштадтский рейд, а уже 23-го прибыл в германский порт Киль. После авральной угольной погрузки броненосец вышел в море, и здесь пришлось впервые испытать семибалльный ветер, который заставил спрятаться в маленьком датском порту Фредериксхавн.

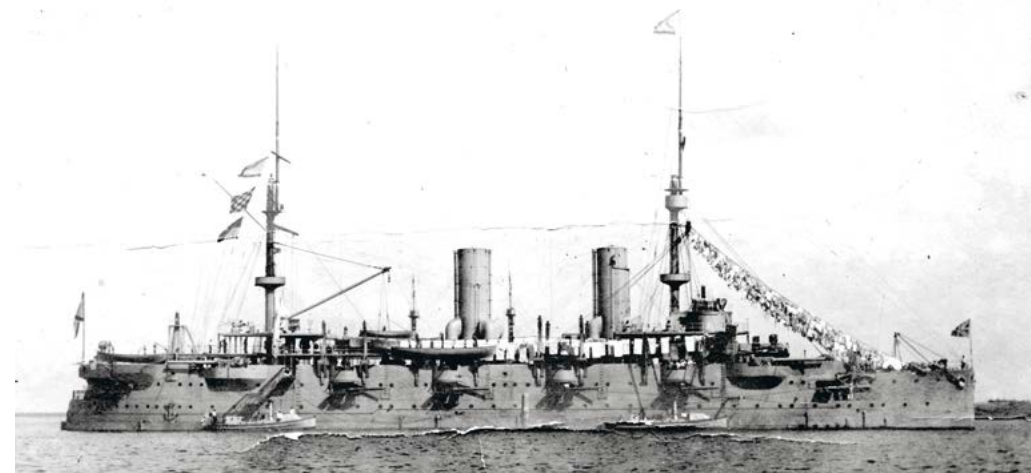
В порт Гринок «Петр Великий» прибыл утром 5 мая, а дальше следовало пройти мелководной рекой Клайд, соединяющей Гринок с Глазго, где и находился завод Эльдера. Корабль разгрузили, насколько это было возможно, но прилив оказался недостаточно высоким, и пришлось несколько дней ждать.

Корабельные будни «Петра Великого». Большая приборка

Командир броненосца капитан 1-го ранга В. Г. Басаргин решил еще разгрузить корабль, для чего сухую провизию перенесли в нос, а для выравнивания дифферента заполнили водой два междудонных носовых отделения. В результате осадка уменьшилась до 7 м, но оказалось, что глубина под краном, где на заводе предполагалось ставить броненосец, всего 6,5 м. Поэтому пришлось ждать до конца июня, и лишь 30 числа с лоцманом на борту на буксире шести пароходов «Петр Великий» наконец-то пошел в Глазго. Идя на самом малом ходу, броненосец несколько раз касался днищем мягкого грунта, а не доходя всего пяти миль до завода, ему пришлось остановиться: начался отлив. Лишь к утру 2 июля удалось ввести броненосец в бассейн завода.

Работы по замене котлов и других механизмов завершились в начале декабря 1881 года, но при подготовке к швартовным испытаниям, в самый разгар погрузки угля, в передней угольной яме произошел взрыв. Причиной было большое количество газа, который выделял уголь, доставленный прямо из шахты. Несколько раньше в Магеллановом проливе по этой же причине погиб английский пароход «Deterel», и в 1881 году англичане всерьез занялись проблемой вентиляции угольных ям. Разумеется, подобные работы начались и в российском флоте. К счастью, взрыв на «Петре Великом» не причинил больших повреждений и никого не убил.

Обратный путь в Гринок броненосец прошел гораздо быстрее, чем на завод, и окон-



Броненосец «Петр Великий» в доке во время переоборудования в учебный корабль

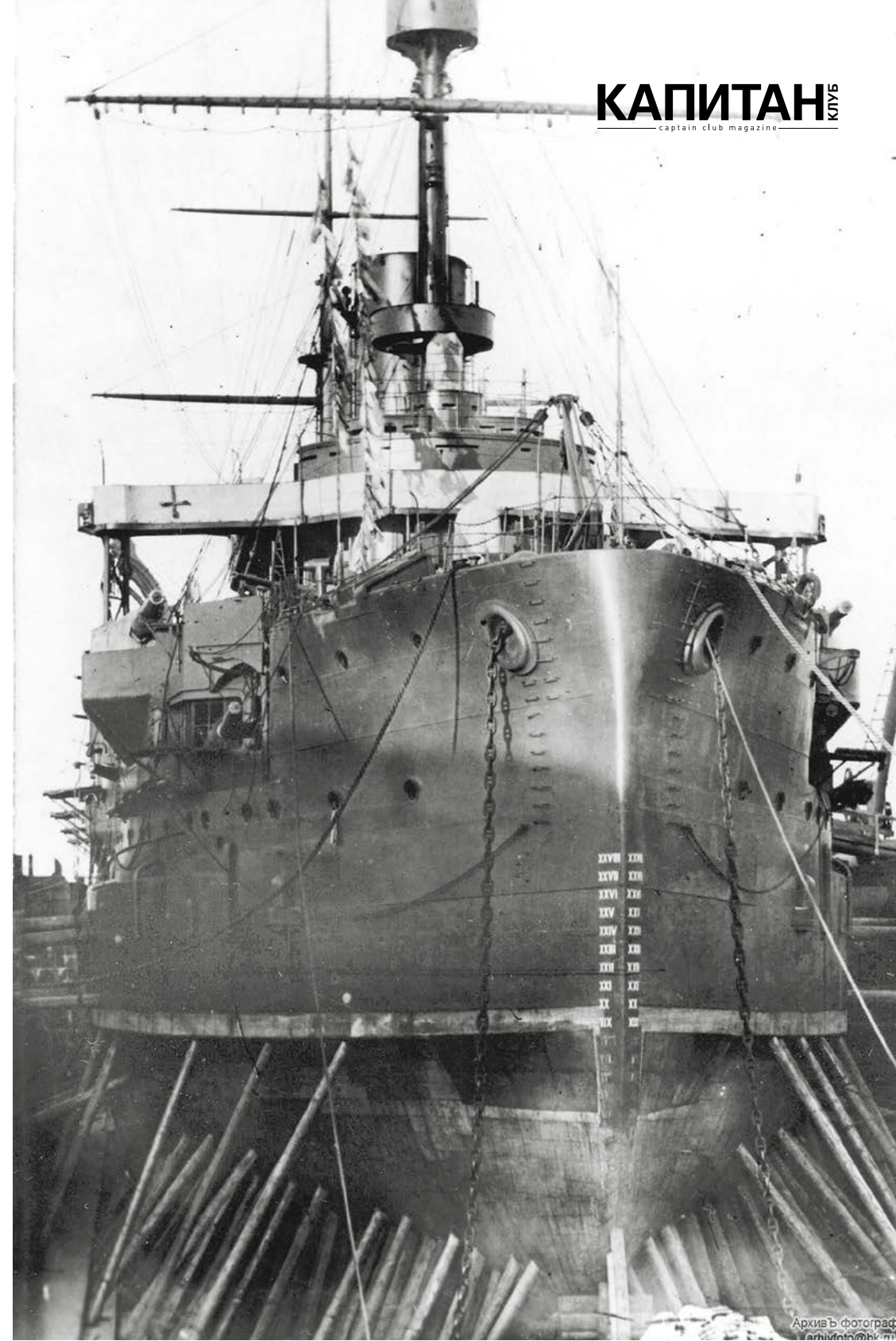
чательные испытания состоялись 23 января 1882 года недалеко от Гринока. При водоизмещении 9305 т корабль развил среднюю скорость 14,36 узла. Все механизмы работали без замечаний.

Из Англии «Петр Великий» отправился в Средиземное море. За время пребывания в Шотландии команда корабля уменьшилась на 11 человек: трое умерли, четверых больных пришлось оставить в госпитале Гринока, а четверо просто сбежали, отправившись в свободное плавание по волнам океана жизни.

Почти четыре месяца броненосец провел в Средиземном море в составе отряда контр-адмирала О. К. Кремера: Россия держала здесь флот из особых политических соображений, демонстрируя бывшим и возможным будущим противникам свою морскую мощь.

В Кронштадт «Петр Великий» вернулся 31 августа 1882 года и продолжил службу в составе Балтийского флота. В середине 1880-х годов в России начал создаваться новый броненосный флот. На этом фоне «Петр Великий», конечно, уже казался устаревшим. Поэтому начались проработки различных вариантов его переоборудования. Сначала речь шла о модернизации артиллерии главного калибра, но были и другие проекты, которые так и остались на бумаге. Строительство новых кораблей для Тихого океана занимало все внимание Морского министерства, туда уходили все отпущенные на флот деньги. Лишь в конце 1903 года было принято решение о переоборудовании броненосца, но в августе 1904-го началась подготовка к походу на Дальний Восток 2-й эскадры Тихого океана под командованием вице-адмирала З. П. Рожественского, и начавшиеся было работы на «Петре Великом» остановились. Лишь после ухода эскадры из Кронштадта снова вспомнили об уже пожилом корабле. Ему предстояла новая жизнь в качестве учебного корабля. Правда, главные работы были проведены только в 1907 году. Внешний облик корабля резко изменился: вместо одной трубы теперь было две, изменились расположение и конструкция ходовой рубки, теперь это был высокортный и совершенно неузнаваемый корабль.

В составе Учебного отряда Балтийского флота «Петр Великий» служил до начала Первой мировой войны, во время которой он стал плавучей базой подводных лодок,



располагаясь сначала в Кронштадте, а затем в Гельсингфорсе. В 1918 году он участвовал в знаменитом Ледовом походе кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт, а в 1921-м его исключили из списков флота и сдали на хранение в Кронштадтский порт. После 1927 года корабль использовался как склад, а в 1932-м получил новое имя — «Блокшиф №4».

Лишь в 1959 году корпус девяностолетнего ветерана был отправлен на слом. «Петр Великий» не участвовал в боевых сражениях, но вся его длинная жизнь была служением флоту и Отечеству. Проектирование и строительство этого корабля позволило русским кораблестроителям создать в дальнейшем мощный океанский флот. ❏