

300-летию Российского флота
и 275-летию Петрозавода
посвящается



СУДОСТРОЕНИЕ НА ОХТЕ

ИЗ ОХТИНСКОЙ ЛЕТОПИСИ

Выпуск второй

ДОМ ТВОРЧЕСТВА ЮНЫХ № 1
КРАСНОГВАРДЕЙСКОГО РАЙОНА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ИСТОРИКО-КРАЕВЕДЧЕСКОЕ НАУЧНОЕ
ОБЩЕСТВО УЧАЩИХСЯ

300-летию Российского флота
и 275-летию Петрозавода
посвящается

СУДОСТРОЕНИЕ НА ОХТЕ

ИЗ ОХТИНСКОЙ ЛЕТОПИСИ

Выпуск второй

Материалы и тезисы
докладов учащихся на районных и городских
краеведческих чтениях

В помощь учителям и учащимся школ

«ПИЛИГРИМ»
Санкт-Петербург
1996

Научное общество юных краеведов «Охтинец»
благодарит
Управление образования и Отдел по культуре
Красногвардейского р-на С.-Петербурга
за финансовую поддержку в выпуске данного сборника

Составитель и редактор Д. Ю. Шерих
Корректор И. А. Воробьева

Формат 60 × 90/16. Тираж 1000 экз. Зак. №
Дом творчества юных № 1 Красногвардейского района.
192239, Санкт-Петербург, ул. Димитрова, 10-1-118.
Отпечатано с готовых диапозитивов
ООО издательства «Пилигрим»

Отпечатано в типографии АООТ «Севзаппроектмебель»

К ЧИТАТЕЛЯМ ЭТОГО СБОРНИКА

Первый сборник «Из Охтинской летописи» вышел в свет в начале прошлого, 1995 года. Все, кто был причастен к его подготовке, волновались за его судьбу — и, как оказалось, напрасно. Взыскательные критики, историки, педагоги и многие другие читатели приняли этот первый опыт благосклонно, одобрив не только саму идею, но и содержание сборника. Этот теплый прием дал нам сил на новый шаг, — и им стал новый сборник, лежащий сейчас перед вами. Он продолжает и развивает первый, хотя и отличается от него существенно.

В нынешнем нашем сборнике читатель не найдет краеведческих очерков с рассказами об охтинских достопримечательностях, о топографии и т. п. Здесь все подчинено одной задаче: рассказать об Охте как центре российского судостроения. Соответственно этому выделены и три основные главы сборника. «Охтинская верфь» — это обзор всей судостроительной истории Охты. «Судостроители» — очерки о мастерах, некогда работавших на Охте. «Корабли» — глава о кораблях, сооружавшихся на Охте или имеющих к Охте какое-либо отношение.

Каждая из представленных в сборнике работ насчитывает в оригинале десятки страниц текста; ясно, что, напечатай мы их полностью, сборник стал бы целой энциклопедией. Таких возможностей у нас, увы, нет — и потому мы отобрали из работ самые яркие фрагменты, наиболее информационно насыщенные главы. Разумеется, при таком отборе остались вне сборника многие суждения юных авторов о перспективности и необходимости их тем, о прошлом и будущем российского флота (отмечающего в этом году свой 300-летний юбилей).

Предвижу вопрос: как удалось собрать целую книжку, посвященную охтинскому судостроению, да еще за такой короткий срок: всего за год? Объяснение этому — в поистине подвижнической деятельности Е. М. Мухиной, методиста отдела ДТЮ № 1 Красногвардейского района; в работе Историко-краеведческого научного общества «Охтинец», руководителем которого является та же Евгения Михайловна; в труде учителей Т. М. Файнерман, Л. А. Смирновой, Л. С. Сажиной, Л. П. Зубаревой и других. Наконец, в помощи районной администрации, управления образования — ведь без них уже написанные работы не увидели бы свет.

А разве смогли бы ребята так полно раскрыть свои темы, не получив помощь и консультации от сотрудников тех библиотек, музеев и архивов, где они побывали в процессе подготовки своих рефератов? С удовольствием назову их имена. Александр Михайлович Михайлов — сотрудник Петрозавода; он был постоянным консультантом по всем вопросам, касающимся охтинских кораблей и их создателей. При его содействии ребята смогли побывать в цехах Петрозавода, встретиться со строителями копии ботика Петра I и увидеть его уже в готовом виде. Приятным было сотрудничество с работниками Государственного архива и Центрального Военно-морского музея. Особая благодарность Сергею Даниловичу Климовских, ученому секретарю музея; Ларисе Дмитриевне Ефимовой, заведующей библиотекой музея, великодушно позволившей детям пользоваться сокровищами музейного книгохранилища; старшему сотруднику музея Георгию Михайловичу Рогачеву и методисту Алексею Петровичу Коновалову, организовавшим экскурсии и занятия на базе своего музея. Они приняли участие и в работе IV районных краеведческих чтений в качестве членов жюри. Жаль только, что не у всех мы встретили такое понимание и доброжелательность...

В нашем сборнике — не только ребяческие работы. Открывает первую главу очерк научного сотрудника Центрального Военно-морского музея Г. М. Рогачева: в нем дан обзор всего охтинского судостроения от петровских времен до нынешних лет. Завершается сборник — по традиции — методическими материалами, рекомендациями для учителей краеведения. И еще одна небольшая главка: очерк охтинской историографии, составленный автором этих строк и дополняющий аналогичный раздел первого сборника.

Второй сборник работ юных краеведов Охты — очередной и, надеюсь, не последний шаг в создании новой замечательной традиции: выпускать издания, посвященные прошлому этой интереснейшей из местностей Петербурга. Большое спасибо всем, кто помог нам!

Д. Ю. Шерих,
ведущий раздела «Наследие»
газеты «Санкт-Петербургские ведомости»,
член Совета Института Петербурга

I. ОХТИНСКАЯ ВЕРФЬ

Г. М. Рогачев

ОХТИНСКАЯ ВЕРФЬ: 1721—1995



Считается, что Охтинская верфь создана в 1721 г. на месте шведской цитадели Ниеншанц при впадении р. Охта в Неву. История Охтинской верфи связана с охтинскими «судостроителями поселянами», которые до 6 июля 1723 г. в рабочие ведомости не заносились. Отсюда и неправомочность отождествления адмиралтейской судостроительной деятельности на Охте с указом 1721 г. о поселении плотников на Охте.

Водворенных на Малой Охте лишь в 1723 г. плотников в том же году прикрепили к Партикулярной верфи, с назначением на все главные петербургские верфи. Превратившиеся со временем в адмиралтейских крепостных, охтинские плотники в течение XVIII в. работали не

только в столице и ее пригородах, их посылали иногда за тысячи километров, например, в Брянск, и даже на Дон и Дунай. Такая практика просуществовала вплоть до перехода на оброк (1803 г.). К работам же собственно на Охте плотников начали привлекать лишь с 1812 г., уже после создания там судостроительного комплекса, появление которого связано с покупкой Морским министерством территории бывшей крепости Ниеншанц.

В 1806 г. Морское ведомство приобрело эту территорию у Воспитательного общества благородных девиц (Смольного монастыря) за 16 000 руб. для строительства Паноптического института, план которого получил высочайшее утверждение 28 июня того же года. Строить здание поручили англичанину на русской службе морскому инженеру, бригадиру Самуилу Бентаму, который в 1806—1810 гг. построил оригинальное деревянное здание на каменном фундаменте из стоящей по центру семиэтажной башни и отходящих от нее пяти трехэтажных учебных и производственных корпусов. В них предполагалось разместить различные учебные мастерские «...для образования искусных механиков по всем техническим работам, касающимся флота» и, кроме того, образцовый завод. На нем должны были изготавливаться мореходные, оптические и физические инструменты, всевозможные машины, парусные полотна, канаты, помповая кожа и даже матросская обувь и одежда. В 1808 г. при «институте» по проекту ее главного строителя корабельного мастера Вениамина Фомича Стоке строится учебная Охтинская верфь. Здание института, только без кораблестроительной части уже обозначено на плане Петербурга 1808 г. Вскоре последовало предложение Государственной Адмиралтейств-Коллегии Директору Кораблестроения Я. Брюну «о построении на Охте при Паноптическом заведении ... шхуны о 16-ти ... и катера о 14-ти пушках, дабы ... юнгов приобучить к практическому искусству судостроения», а с 12.08.1809 г. вверить «постройку тех судов и эленгов для оных мастеру Стоке», поручив все в надзор Брюну. В связи с этим Морской министр П. В. Чичагов указывал на то, что суда и эллинги надобно строить так, «чтобы не последовало каких-либо недостатков для работ при Адмиралтействе»: говорилось и количестве строителей — 98 чел. Таким образом, 12.08.1809 г. следует считать отправной точкой в формировании казенного судостроительного комплекса на Малой Охте, вначале как опытного участка. В присутствии Александра I с эллинга при Паноптическом институте 13.07.1811 г. состоялся спуск на воду первого судна — шхуны «Стрела». К 1814 г. в комплексе институтских построек насчитывалось «пять эленгов для стреления судов... и к реке Неве по сторонам эленгов корабельного и фрегатного сделаны пристани». В феврале 1812 г., в связи с повелением о постройке 740х пушечного корабля, охтинских поселян, отпущенных

на оброк с 1803 г., вновь привлекли к адмиралтейской повинности на Охте с запретом использования в других портах.

1 декабря 1809 г. царем был утвержден указ Государственного Адмиралтейского департамента о создании при Паноптическом институте модельной мастерской, призванной делать модели кораблей для «Морского Музеума». Она стала первой отечественной модельной мастерской для изготовления моделей кораблей. Для освоения модельного мастерства в Кронштадтском флотском училище отобрали 12 юнг, а руководить их обучением назначили В. Ф. Стоке. За девять лет существования мастерской в ней было изготовлено семь моделей кораблей, которые строил Стоке и отремонтировано несколько моделей «музеума». Но до наших дней сохранилась только одна строительная полумодель 74-пушечного корабля «Финланд». Вспыхнувший 15.03.1818 г. пожар уничтожил Паноптикум, но пощадил эллинги и различные здания, так что работы на Малой Охте не только не приостановились, но даже увеличивались, приобретая самостоятельный характер. После пожара здание «института» восстанавливать не стали. В 1822 г. по высочайшему указу на прежнем каменном фундаменте Паноптического института по проектам А. Ф. Ломана — И. Г. Гомзина начали возводить казарму для 600 морских служащих и другие хозяйственные здания. С этого времени в документах о деятельности судостроительного комплекса впервые вводится определение Охтинская верфь. Через пять лет здесь появились магазины, конуса для поклажи пеньки и такелажных вещей, позднее лесные сараи, кузница, паровая лесопильная мельница, различные мастерские. В 1828 г. Охтинская верфь была преобразована в Охтинское Адмиралтейство.

В 1829 году охтинские поселки включили в городскую черту, работы нового плана верфи поручили 12.02. 1829 г. корабельному инженеру В. Ф. Стоке. Интересно, что император самолично повелел иметь на верфи только два больших эллинга для линейных кораблей и крупных фрегат, а также два небольших (бриги и другие суда); высочайшее соизволение последовало 7.07.1730 г. Эта крупная государственная Адмиралтейская верфь стала одной из основных баз строительства и ремонта судов.

К концу 40-х гг. XIX в. напротив Смольного оформился интересный в архитектурном отношении невиский фасад Охтинского Адмиралтейства» сохранялся он до начала XX в. как оригинальный образец эллингов деревянного судостроения, которые в числе 49 других построек Петербурга отнесли (1901—1902 гг.) к памятникам древности. Известный русский художник и архитектор А. Н. Бенуа вспоминал, что «ряды колонн и другие части архитектурного убранства фасада на Неву все еще свидетельствовали, что зодчие Александровских времен знали только в величественных формах архитектуры. И по-

прежнему все еще парил над всем исполин Посейдон, резаный самим Мартосом из казанского дуба, так удобно примостившийся как раз в промежутке между двух крытых скатов верфей. Незабываемое впечатление». Здесь необходимо уточнить, что комплекс этих построек начал создаваться не в Александровский период, а во второй половине царствования Николая I под руководством и по проекту инженера Морской строительной части В. П. Лебедева, одновременно проектировавшего каменный эллинг для Нового Адмиралтейства. Работку подводного фундамента доверили опытному инженеру-кораблестроителю И. А. Амосову, так как от правильного решения зависело благополучие спуска. Тогда же возник вопрос о новом едином архитектурном фасаде старого фрегатного эллинга на основе рисунка В. П. Лебедева. Составление архитектурного проекта было поручено архитектору Э. Х. Аннерту. По этому поводу Василий Петрович писал, что его рисунок «подробно преобразовать, применив все его части к размерам, согласным с правилами архитектуры, не изменяя размеров самих шатров».

В целях расширения территории Охтинского Адмиралтейства пришлось приобрести (1856 г.) прилегающий участок бывшей фабрики и дачи покойного графа Е. Ф. Комаровского, однако три года спустя предположили строить здесь лишь корпуса кораблей, а остальную территорию использовать под лесной склад для всех петербургских верфей. С началом металлического судостроения и появлением более сложного заводского оборудования Охта уступила пальму первенства Новому Адмиралтейству. Вновь приобретенный участок (начало 60-х гг. XIX в.) отвели под базу летних практических занятий воспитанников Морского корпуса, нужд Гвардейского и других морских экипажей. 17.11.1908 г. всю территорию передали Главному Гидрографическому управлению. А в старой части верфи шли последние работы по постройке и ремонту судов. В 1861 г. два корветных эллинга превратили в связи со свертыванием деревянного судостроения в лесные сараи. Корвет «Аскольд» и клипер «Яхонт» (1860—1864 гг.) — завершающий этап деятельности Охтинской Адмиралтейской верфи построили 9 линейных кораблей, 26 фрегатов, 15 корветов, 17 бригов, 4 люгера, 3 шхуны и около 100 судов других классов. В среднем ежегодно спускалось два-три крупных корабля, а например только в 1856 году 14 винтовых корвета. Особую гордость составляют корабли, сыгравшие большую роль в истории русского флота. Достаточно перечислить лишь некоторые из построенных на Охтинской верфи судов: военный шлюп «Камчатка» (в 1817—1819 гг. совершил кругосветное плавание под командованием В. М. Головнина); шлюп «Восток» (флагманский корабль 1-й русской кругосветной антарктической экспедиции 1819—1821 гг. под командованием Ф. Ф. Беллингаузена,

открывшей Антарктиду); 64-пушечный корабль «Эммануил» (первый корабль с круглой в плане кормой); 74-пушечный корабль «Александр Невский» (первый крупный корабль в России, построенный в эллинге, участник Наваринского сражения); 16-пушечные бриги «Сенявин» и «Моллер» (кругосветная экспедиция 1826—1829 гг. под руководством Ф. П. Литке); транспорт «Кроткий» (кругосветное плавание в 1828—1830 гг. под руководством Л. А. Гегемейстера); 52-пушечный фрегат «Паллада» (один из красивейших кораблей русского флота, совершивший переход в 1852—1855 гг. из Кронштадта на Дальний Восток с дипломатической миссией, возглавлявшейся вице-адмиралом Е. В. Путятинным); 56-пушечный фрегат «Аврора» (совершил кругосветное плавание под командованием И. Н. Изюльметьева и отличился в 1854 г. в боях против соединенной англо-французской эскадры при обороне Петропавловска-на Камчатке); 74-пушечный корабль «Константин», проплававший 17 лет без капитального ремонта; 84-пушечный корабль «Выборг» (первый русский парусно-винтовой корабль, совершил плавание вокруг Европы); 48-пушечный фрегат «Архимед» (первый русский военный винтовой корабль). С момента основания на верфи работали такие известные иностранные и отечественные специалисты-судостроители, как Стоке, Брюн, Попов, Амосов, Шведе, Швабе, Карповский, Дмитриев и др.

Таким образом, деятельность верфи, как одной из ведущих баз строительства кораблей русского военного флота вписывается в период 1811—1864 гг.; только вследствие экстренной необходимости в 1878 г. началась постройка двадцати миноносных лодок, хотя специальное оборудование и отсутствовало. После этого всплеска судостроительных работ верфь пришла в полный упадок. А. Н. Бенуа вспоминал, что осенью 1882 года «в осеннем лиловом полусумраке громады тех двух сараев-доков, из которых когда-то при трубных звуках и пушечной пальбе выкатывались и бухались в воду широкобокие корветы и фрегаты с их позлащенными кормами, казались еде огромнее..., а сами они, обреченные на слом, лишь чудом продолжали доживать свой век...».

Акционерное общество Крейтон и К°, арендовавшее верфь в 1896 г. обязательства 35-летнего контракта по ее переоборудованию для постройки и ремонта миноносцев и других судов не выполнило. Хотя за это время на верфи было построено 4 подводные лодки типа «Кайман» и 12 эскадренных миноносцев и миноносцев в том числе: миноносцы типа «Свириный» (совершившие переход в Черное море); посылное судно «Адмирал Завойко» (позднее сторожевой корабль «Красный вымпел» — корабль-памятник Тихоокеанского флота). В 1912 г. фирму объявили несостоятельным должником, контракт рас-

торгли. Представителями Государственного контроля удалось установить, что «по всей территории завода остались овраги и ямы, заваленные мусором и грязью ... заметны следы старых укреплений и на том месте, где должен быть Мортонев эллинг, остался нетронутым глубокий овраг»; верфь возвратили в казну. Кажется, с этого времени она называется Петрозаводом.

1 января 1915 г. ее территорию вновь отдали в аренду, на сей раз Адмиралтейскому Судостроительному заводу для организации производства артиллерийских снарядов. Ввиду полной ветхости старые деревянные эллинги 20.08.1915 г. разобрали, что привело к разрушению исторического архитектурного ландшафта неевского берега Охты, и казалось навсегда стерло следы былого величия верфи; для архитектурного возрождения этого исторического участка понадобились долгие годы.

Верфь арендовали такие организации, как Адмиралтейский судостроительный завод (до ноября 1921 г.), частные предприниматели (ноябрь 1924 г.), Оргкомхоз Ленгубисполкома (апрель 1925 г.) и Онежский металлургический завод. Возобновление судостроения началось 01.09.1931 г. в связи с передачей предприятия в ведение Союзверфи; сохранились 20 разрозненных, по большей части одноэтажных кирпичных и деревянных строений. Для постройки же небольших буксирных судов на Петрозаводе не требовались какие-либо значительные сооружения.

Перед Великой Отечественной войной началось строительство боевых кораблей в т. ч. сторожевых кораблей типа «Ястреб» с 1939 г. (гл. конструктор Я. А. Копержинский); эскадренного тральщика «Василий Громов» в 1939 г. (гл. конструкторы Л. М. Ногид, Л. М. Кожд); базового тральщика «Федор Митрофанов», головного в серии 15 тральщиков 1939 г. (гл. конструктор К. П. Нарыков). Было построено около 40 паровых одновинтовых буксиров мощностью по 200 л. с. десяти серий, а также серия морских буксиров-спасателей мощностью 800 л. с. В годы блокады с 1942 г., строились самоходные тендеры, которые делали по 10 рейсов в сутки между западным и восточным берегами Ладожского озера, обеспечивая осажденный Ленинград продовольствием.

В связи с переходом в конце 1940-х гг. к постройке крупных морских буксиров, началось сооружение блока цехов вкуче с железобетонным эллингом, обращенным боковым фасадом к Неве. После войны было сдано в эксплуатацию более пятисот буксиров типов «Марск», «РБ», «Передовик», «МБ», «Атлант», «Сатурн» мощностью от 370 до 1470 квт. В связи с завершением на Петрозаводе судо-



строительной программы (1975 г.) и реконструкции промышленного комплекса эллинг в 1981 г. был демонтирован.

Ныне на Охтинском мысу возвышаются новые административные и производственные корпуса Петрозавода, выпускающие средства механизации для судостроительной отрасли. В 1970–80-е годы предприятие входило в состав НПО «Ритм».

В настоящее время на АО «Петрозавод» вновь возрождается судостроение. Уже строятся быстроходные малотоннажные суда, туристские подводные аппараты типа «Садко», прорабатывается ряд других перспективных заказов. 12 мая 1995 г. на Петрозаводе состоялась закладка полномасштабной копии исторического ботика Петра I — «дедушки русского флота».



ИЗ ХРОНИКИ ПЕТРОЗАВОДА

- 1721 Плотники, приехавшие на Охту по Указу Петра I из разных уголков России, начали здесь строительство деревянных судов (сойм и шверботов), основав новую верфь.
- 1725 Под руководством корабельного мастера Василия Соловьева ведется постройка более крупных парусных судов, в том числе двух лоцкалистов, для которых сооружаются новые стапеля.
- 1742 При участии выдающихся архитекторов И. К. Коробова и С. И. Чевакинского завершается строительство эллингов.
- 1749 Охтинские плотники выполняют большой казенный подряд на строительство 24 крупных флатшхоутов для наплавного моста через Неву.
- 1790 Началась постройка четырех больших парусных судов под наблюдением корабельного мастера Мелихова.
- 1802 Кременчугский мещанин Семен Ромодановский строит на Охте сконструированное им «потаенное» судно. Это была одна из многих попыток русских умельцев построить судно для плавания под водой.
- 1806 Начинается строительство морских парусных судов, создается Охтинское Адмиралтейство.
- 1811 Со стапеля спущено первое крупное военное судно — 16-пушечный люгер «Стрела».
- 1815 Под руководством известного кораблестроителя В. Ф. Стоке заканчивается постройка первого, на Охтинском Адмиралтействе 74-пушечного линейного корабля «Финлянд».
- 1817 Построен шлюп «Камчатка» — первый охтинский корабль, совершивших плавание вокруг света.
- 1818 Спущен со стапеля парусный шлюп «Восток» — флагманский корабль экспедиции Ф. Ф. Беллингаузена, открывшего Антарктиду.
- 1826 Построен 74-пушечный парусный линейный корабль «Александр Невский».
- 1827 Строится первый на Охтинском Адмиралтействе колесный пароход «Опыт», мощностью 40 л. с.
- 1832 Капитан-лейтенант П. С. Нахимов руководит спуском фрегата «Паллада», ставшего широко известным, благодаря роману И. А. Гончарова.
- 1835 Построен 44-пушечный фрегат «Аврора», предназначенный для охраны рубежей России на Дальнем Востоке.
- 1839 Построен один из первых в России паровых военных кораблей — колесный пароход «Скорый».
- 1848 Спущено на воду первое в России винтовое судно — фрегат «Архимед».
- 1855 Под руководством корабельных инженеров Карновского и Иващенко строятся 17 паровых канонерских лодок. Это первый опыт серийной постройки судов на Охте.
- 1870 На верфи заложен полуброненосный крейсер «Генерал-Адмирал» — первый в мире океанский корабль с поясным бронированием по ватерлинии.
- 1902 Закончена постройка группы быстроходных миноносцев, в их числе миноносец «Свирепый» — участник революционных событий на Черном море в 1905 году.
- 1911 Вступила в строй паровая яхта «Адмирал Завойко», позднее ставшая сторожевым судном и получившее название «Красный вымпел», — первенец советского Тихоокеанского флота, ставший в наши дни мемориальным кораблем.

ПЕТРОЗАВОД СТРОИТ БУКСИРЫ

В августе 1931 года решением Высшего Совета Народного хозяйства Петрозавод был передан в ведение Всесоюзного объединения судостроительной промышленности «Союзверфь». В жизни Петрозавода начался новый этап. После длительного перерыва он снова и прочно становился в строй судостроительных предприятий страны. Коллективу предстояло возобновить то дело, которое было начато более 100 лет назад охтинскими корабелями и которое определяло профиль завода на протяжении многих десятков лет.

Небольшой коллектив, насчитывавший менее 500 человек, вел энергичную подготовку к началу судостроения. Было смонтировано оборудование для обработки корпусной стали, подготовлены площадки для стапельных мест, подъездные пути. Был разбит плаз. Под открытым небом были набраны кильблоки для закладки 200-сильного буксира.

В декабре 1931 года был заложен первый 200-сильный буксир. Вся арматура для него изготовлялась на заводе. Работа по постройке буксира продвигалась туго. Сказывалось отсутствие опыта, несовершенство технологии, слабая техника. Коллектив завода упорно преодолевал трудности начала нового периода судостроения и к созданию 200-сильного буксира старался подойти творчески, смело осваивая новые технологические процессы. Так, на других предприятиях буксиры подобного типа делались полностью клепаными. На Петрозаводе же постепенно заменяли клепальные работы электросваркой. Сваривать стали корпуса, кожухи, надстройки, фундаменты, выгородки и частично перегородки.

В августе 1932 года коллектив судостроительной верфи одержал важную победу: были спущены на воду первые 2 буксира. Весь 1932 год проходил для завода под знаком упорного освоения выпуска буксиров мощностью 200 лошадиных сил, крайне необходимых тогда народному хозяйству.

Буксир мощностью 200 лошадиных сил первых серий имел комбинированную конструкцию корпуса — электросварную и клепаную. Объем электросварки этого объекта выражался примерно в 20 процентов, что дало возможность снизить вес собственного корпуса буксира с 41 тонны до 33 тонн и дало существенное снижение трудоемкости работ и сокращение периода постройки.

При сооружении буксиров последующих серий применение электросварки было значительно расширено.

Опыт постройки 200-сильных буксиров, катеров, шалауд, барж, приобретенный в течение 3-х лет, позволил коллективу завода в 1935 году решать уже более сложные задачи. Например, освоить серийный выпуск буксирных пароходов мощностью 400 лошадиных сил.

В 1936 году завод получил заказ на постройку 6 двухсотсильных буксиров улучшенной конструкции для канала имени Москвы. Сроки были поставлены жесткие. За десять месяцев предстояло спроектировать буксиры, построить и сдать. Срок сдачи всех буксиров был установлен май 1937 года — начало навигации на канале. Коллектив завода отлично справился с важным заданием — 6 буксиров для канала имени Москвы были сданы досрочно, 21 апреля 1937 года.

Всего за 1939—41 год было построено и спущено на воду 3 буксира мощностью 800 лошадиных сил.

Планы первых пятилеток дали резкий толчок развитию судостроения на Петрозаводе. К концу 30-х годов здесь начали решать технически более сложную задачу — строительство кораблей-тральщиков для Военно-Морского флота. В предвоенные годы была успешно построена и сдана группа дизельных тральщиков (улучшенного типа «Мина»).

Война застала коллектив Петрозавода в период дальнейшего технического подъема, в момент развертывания серийной постройки новейших по тому времени эскадренных паротурбинных тральщиков типа «Вл. Полухин». Эти корабли по мощности главных машинных установок, скорости хода, боевым и эксплуатационным характеристикам значительно превосходили как тральщики отечественной постройки, так и корабли подобного класса зарубежных военных флотов.

В июне 1941 года на головном корабле этой серии завершались монтажные работы и шла подготовка к швартовым испытаниям. На трех последующих велась достройка и еще два были подготовлены к спуску.

Война изменила планы, сурово испытала коллектив, но не сломила его мужества, стойкости и упорства. В тяжелые годы Великой Отечественной войны петрозаводцы вписали в историю своего завода наиболее яркие и славные страницы.

С первого дня войны петрозаводцы начали переоборудование судов, в основном, буксиров для нужд военного времени. Эти работы планировались заблаговременно.

Буксиры сразу же стали подходить к причалам завода в сопровождении барж со съемным оборудованием, в частности, барабанами для артиллерийских установок, лебедками, орудиями и другим имуществом, хранившимся на базах. Одновременно с судном прибывал личный состав, укомплектованный по штату военного времени. На всех буксирах немедленно разворачивались работы, которые велись без перерыва.

Уже в июне 1941 года переоборудование закончилось на 6 судах Северо-Западного речного пароходства, в том числе 2-х буксирах мощн. 200 л. с. и 4-х буксирах мощн. 400 л. с. Все они вступили в строй военного флота. Одновременно с продолжением строительства упомянутых кораблей, в короткие сроки было осуществлено освоение производства массового выпуска оружия и боеприпасов, столь необходимых в осажденном городе.

Весной 1942 года, когда ледяной покров перестал быть спасительной дорогой, для обеспечения доставки продовольствия голодающему населению Ленинграда, доставки боеприпасов и горючего, а также эвакуации населения стали необходимыми на Ладожском озере транспортные средства. Коллектив Петрозавода, находившийся в своем большинстве на казарменном положении, как и все другие судостроительные заводы Ленинграда, был мобилизован на строительство плавсредств — тендеров и барж.

Петрозаводцы были в числе тех героев-судостроителей Ленинграда, которые в невероятно сжатые сроки выполняли сборку доставленных секций тендеров и барж на Ладогу из Ленинграда, опускали на воду и сдавали за шесть-десять дней. Главным строителем тендеров и барж был Б. В. Плисов.

Всего было построено 118 самоходных тендеров водоизмещением 15–25 тонн и 14 металлических барж грузоподъемностью до 900 тонн. Эти средства обеспечивали план перевозок в 5200 т. (в том числе 2500 т. продовольствия) и 3000 человек эвакуированных. В течение зимы и навигации 1942 года были эвакуированы из Ленинграда около 500 тысяч человек.

В 1942 году был закончен эскадренный тральщик «Полухин», а в 1943 году — «Ромов». Эти корабли строились в тяжелейшее время для Ленинграда, под артиллерийскими обстрелами и непрерывными бомбежками. Люди были крайне истощены. Участники обороны Ленинграда не только выдержали длительную осаду, но активно защищались, до последнего вздоха преданные Родине.

В Памятном зале Монуента Героическим защитникам Ленинграда имя Петрозавода начертано одним из первых. Это дань уважения коллективу, прославившему себя героическим и самоотверженным трудом... В годы Великой Отечественной войны наш флот понес большие потери судов, в том числе буксирных. Восстановление народного хозяйства после войны и его дальнейшее развитие выявили острую потребность флота в буксирах, которая ощущалась во всех регионах страны. В 1947 году было принято решение специализировать Ленинградский Петрозавод на крупносерийной постройке морских буксиров.

Был выбран тип буксира мощностью 500 л. с. (368 квт) с паро-

силовой установкой. Судно оснащалось автоматической лебедкой, позволявшей осуществлять буксировку в открытом море при штормовой погоде. Предусматривалась возможность оказания помощи судам, терпящим бедствие.

С учетом строительства большой серии этих судов в будущем было решено построить сначала головной буксир и всесторонне его испытать. На основании накопленного опыта отработать проектную и технологическую документацию, изготовить необходимую оснастку, продумать формы организации производства.

31 декабря 1948 года акт о приемке головного буксира был подписан, и судно вступило в эксплуатацию.

Сложившаяся специализация Ленинградского Петрозавода и опыт, накопленный коллективом в строительстве буксирных судов разных типов и мощностей, позволяют осуществлять постройку буксиров, отвечающих современным прогрессивным требованиям, основными из которых являются высокие тяговые качества, хорошая маневренность, минимальные стоимость постройки и эксплуатационные затраты.

Одним из них стал буксир мощностью 2200 л. с. с дизель-электрической силовой установкой. Это судно универсального назначения предусматривало эксплуатацию его в сложных ледовых условиях. Штурманское и навигационное оборудование обеспечивало плавание на любых морских путях. Буксир мог использоваться как спасатель, противопожарное и водолазно-техническое судно.

Этот проект пришел на смену морским 500-сильным буксирам. В 1958 году сдали заказчику головное судно, в последующий год были построены 4 буксира, а еще через год выпуск их увеличился до 8. Новые суда неизменно демонстрировали высокое качество и надежность в различных эксплуатационных условиях.

С этого же типа буксира начались постоянные поставки судов Петрозавода на экспорт. В 1965 году два буксира «Эскандерани» и «Агами» были поставлены за рубеж секциями. Специалисты Петрозавода вместе с арабскими рабочими собрали эту суда на верфи в Александрии. На следующий год два буксира-спасателя «Дохиля» и «Макс» были приняты египетскими моряками на заводе и своим ходом ушли в Красное море. Интересно, что в 1968 году, заканчивая эту серию буксиров, завод достроил два последних корпуса в модификации ... пассажирских судов. Дизель-электроходы «Авача» и «Аянка» предназначались для перевозки людей в труднодоступные районы побережья Камчатки и Крайнего Севера.

В конце 50-х годов коллектив завода под руководством главного конструктора М. П. Цветкова создал оригинальный проект портово-рейдового буксира мощностью 600 л. с. Оригинальность его состояла

...подобно...
...в том, что вместо гребных винтов он имел в носовой части корпуса два крыльчатых движителя. По сравнению с обычными винтовыми судами буксир обладал исключительной маневренностью: возможностью поворота без хода на месте, мог двигаться с любой циркуляцией или перемещаться лагом (бокком). При остановках практически не имел инерции движения. Все это делало буксир особенно удобным при работе в узкостях гаваней, подходе и буксировке транспортных судов в условиях порта.

Головное судно этого типа было сдано заказчику в 1960 году, а уже к 1965 году их годовой выпуск увеличился до 8. Два буксира отправились в Индонезию. Небольшие суда не предназначались для длительных океанских плаваний. Поэтому они совершили свое путешествие в далекое островное государство на палубе крупнотоннажного транспорта «Жан Жорес».

В 1962 году завершилось проектирование портового буксира-кантовщика мощностью 1200 л.с. с дизельными двигателями, работающими на два винта регулируемого шага в направляющих поворотных насадках. Главный конструктор этого проекта — лауреат Государственной премии Г. Ф. Андреев. Высокая степень автоматизации позволяла эксплуатировать буксир экипажем всего в три человека. Высокие маневренные качества, энерго-вооруженность и экономичность вызвали к новому буксиру большой интерес как у портовиков страны, так и у зарубежного заказчика. В 1963 году Петрозаводом построен и сдан головной буксир этого типа «Сатурн» и в этом же году два серийных — «Кильдин» и «Восток».

В дальнейшем выпуск буксиров-кантовщиков наращивался и достиг 18—19 в год. Они стали основными в порто-флотах нашей страны, неизменно отличались высоким качеством и надежностью. Их и сейчас можно встретить в портах Балтики, Черного моря, Дальнего Востока, Крайнего Севера. Есть они в портах Болгарии, Польши, Кубы, Египта, Туниса, Германии, Гвинеи, Турции.

В 1972 году проект строившихся тогда портово-рейдовых буксиров мощностью 600 л.с. с крыльчатыми движителями было решено улучшить за счет установки двигателей суммарной мощностью 900 л.с. Сделали и ряд конструктивных изменений, повышающих эксплуатационные качества, но без изменений корпуса. В начале 1973 года в день Ленинского субботника головной буксир этого типа «Передовик» был спущен на воду и вскоре ушел в порт приписки Одессу.

Так получилось, что этой серии буксиров мощностью 900 л.с. удалось завершить буксиростроительную программу Петрозавода. Завод получает переориентацию.

II. СУДОСТРОИТЕЛИ

Т. Минаева

ДИНАСТИЯ АМОСОВЫХ



...Во второй половине 60-х годов XVIII века, когда правительство Екатерины II стало энергично возрождать военный флот, пришедший в упадок после смерти Петра I, в Архангельском адмиралтействе состоял на казенной службе корабельный комендор Петр Афанасьевич Амосов. Предполагают, что он был одним из прямых потомков древней династии первых мореплавателей — поморов Амосовых. Отец Петра Афанасьевича, его родной брат Козьма и сын последнего Василий в Архангельской губернии слыли крупными предпринимателями, купцами 1-ой гильдии. Торговая лесозаготовительная контора Амосовых была известна далеко за пределами России. Амосовы владели собственными лесопильными мельницами и судостроительными верфями.

ми, располагающимися вблизи Архангельска на правом берегу Северной Двины.

О самом Петре Афанасьевиче Амосове до нас дошли скудные и отрывочные сведения, которые не объясняют, почему он предпочел казенную службу в адмиралтействе, казалось бы, более выгодному частному предпринимательству. Известно лишь, что Петр Афанасьевич в течение многих лет добросовестно трудился в адмиралтействе и был самым опытным специалистом по вооружению военных кораблей, хотя чин имел небольшой.

У него было три сына: Осип, Иван и Афанасий. Старшие братья — Осип Петрович и Иван Петрович впоследствии сделали известные кораблестроителями, младший Афанасий Петрович окончил штурманское училище и плавал на различных судах Белого, а затем и Балтийского морей.

Когда весной 1778 года старшему сыну корабельного комендора Осипу Амосову исполнилось полных 20 лет, отец отвел мальчика к самому опытному в адмиралтействе корабельному мастеру, управлявшему в те годы казенной верфью в Соломбале, — Михаилу Дмитриевичу Портнову. Осипа определили на службу в адмиралтейство «тикерманским учеником 2-го класса». В 1787 году Портнов решил, что его ученик уже достаточно подготовлен, чтобы стать кораблестроителем. Первые годы после производства в кораблестроители Осип Амосов работал на Соломбальской верфи под руководством того же М. Портнова, а после его смерти был прикреплен к другому опытному корабельному мастеру Гавриле Игнатьеву. Вплоть до 1791 г. Осип Петрович работал под руководством Игнатьева на Соломбальской верфи, весной того же года 25-летний кораблестроитель получил чин прапорщика и отбыл к новому месту службы — в Санкт-Петербургское Главное Адмиралтейство.

Осип Петрович проработал в Санкт-Петербурге почти 10 лет. Все это время он принимал самое деятельное участие в постройке крупных военных кораблей. Став опытным кораблестроителем, он с нетерпением ожидал, когда его произведут в корабельные мастера, и он начнет самостоятельно строить боевые корабли. Однако его мечте еще долго не суждено было сбыться. Большую часть его жизни на него была возложена организация отбора, сортировки, выбраковки, клеймения, а также отпуска с низовых волжских пристаней драгоценных дубовых корабельных материалов, предназначенных для нужд столичных адмиралтейств.

Только в апреле 1805 года Осип Петрович был, наконец, произведен в корабельные мастера.

В 20-х годах прошлого столетия, во время весеннего паводка на Волге Осип Петрович руководил спасением леса, заготовленного для

постройки кораблей, сильно простудился и вскоре скончался, не дожив до шестидесяти лет. В эпоху деревянного кораблестроения, когда качество судов во многом зависит от добротности лесоматериалов, из которых они были построены, деятельность Осипа Петровича Амосова трудно переоценить.

Брат Осипа Петровича — Иван — был моложе его на семь лет. Когда ему исполнилось 12 лет, Петр Афанасьевич и его отдал в ученье к тому же Портнову. Мальчик сразу стал проявлять незаурядные способности кораблестроителя, вызывавшие удивление даже у старых мастеров адмиралтейства. Когда в 1786 году Екатерина II решила возродить петровскую традицию посылать молодых людей на учебу за границу, она приказала отобрать в адмиралтействах наиболее способных подростков из числа корабельных учеников. Из Архангельского адмиралтейства в Санкт-Петербург был направлен Иван Амосов. Оттуда на попутном фрегате он отбыл в Англию. Семь лет он проработал на шотландских верфях в Глазго. Срок обучения подходил уже к концу, когда осенью 1793 г. из русской столицы пришло неожиданное предписание: немедленно возвратиться в Россию. Екатерина II, встревоженная размахом Французской революции и испугавшаяся, как бы страстные речи Дантона и Робеспьера не заразили революционными идеями русских молодых людей, живущих за границей, распорядилась об их досрочном возвращении на родину. Иван Петрович вернулся в Санкт-Петербург, где его подвергли самому придирчивому экзамену. Амосов показал блестящие познания в корабельном искусстве. Ивану Амосову присвоили первый гражданский чин «четырнадцатого класса», который соответствовал 1-ому офицерскому чину прапорщика. Он получил назначение в Главное Адмиралтейство, где должен был помогать в строительстве 100-пушечного корабля «Гавриил». После спуска этого корабля на воду ему поручили самостоятельно подготовить все для закладки на стапеле верфи нового 74-пушечного корабля. Это первое ответственное задание Иван Петрович выполнил с честью, применив при этом ряд новшеств в организации работ, позаимствованных им у английских кораблестроителей. В 1796 году он снова был отправлен в Англию с важным государственным поручением, с которым он впоследствии блестяще справился. Англичане приветливо встретили своего старого знакомого «Джона Амософф», и из заграничной командировки Амосов вернулся не один: в туманном Глазго он встретился со своей невестой Амалией, дочерью английского кораблестроителя, и привез ее в Россию. Получив после крещения имя Анны Осиповны, она стала его женой.

Амосову стали поручать особо ответственные работы по ремонту, переделке и постройке яхт и иных судов для царского двора. В 1797 году он спроектировал и построил для Павла I галиот (яхту) «Симеон

и Анна». В 1798 году разработал проект двух кораблей — «Благодать» и «Анна».

Патриот отечественного кораблестроения, Иван Амосов не мог мириться с существующим положением и решил перевести на русский язык наиболее важные и авторитетные труды иностранных специалистов. Среди них работа известного шведского кораблестроителя адмирала Фредерика-Генриха Чапмана «Исследование о истинном способе находить пристойную площадь парусов линейных кораблей и через посредство оной определять длину мачт и реев», книга английского кораблестроителя Никольсона «Рассуждения о произращении дубовых деревьев», труд английского ученого-кораблестроителя Стакарда «О разбивке кораблей и судов вообще».

В 1800 году по его ходатайству Ивана Петровича произвели в корабельные мастера и перевели на самостоятельную работу в Санкт-Петербургское Новое Адмиралтейство.

В 1804 году Амосов был назначен главным инспектором кораблестроения Кронштадтского порта. За несколько лет в Кронштадте по проектам и чертежам Амосова были построены брига «Меркурий» и «Феникс», принимавшие деятельное участие в боевых действиях флота во время Отечественной войны 1812 года, быстроходная яхта «Голубка» и серия однотипных корветов «Казань», «Ариадна», «Перун», «Гермион». В 1813 году был закончен и благополучно спущен на воду 100-пушечный корабль «Ростислав», спроектированный Иваном Амосовым настолько удачно, что он пробыл в строю Балтийского флота 14 лет без капитального ремонта.

В 1830 году Амосов вернулся в Санкт-Петербург. За несколько лет до кончины — в 1838 году Амосову было присвоено звание генерал-лейтенанта. Скончался Иван Амосов скоропостижно во время посещения одной из петербургских верфей в 1843 году на 72-м году жизни.

Иван Афанасьевич Амосов родился 12 ноября 1800 г. в Архангельской губернии. Отец его Афанасий Петрович в отличие от старших братьев получил образование в Училище флотских штурманов. Он долгое время плавал на различных судах Балтийского флота и дослужился до чина подполковника корпуса флотских штурманов, а затем вышел в отставку.

Однако у Вани Амосова интерес к кораблестроению был совсем особый. Он мечтал стать создателем таких современных кораблей, на которых отважные мореплаватели смогут беспрепятственно плавать по самым далеким морям и океанам. Ваня был постоянным свидетелем и немым участником бесед и долгих споров о качествах того или иного корабля, возникавших между его дядями и их знакомыми кораблестроителями. Любопытный мальчик внимательно прислушивался к каждому слову взрослых, а потом с придирчивостью специа-

листа спрашивал о любой запомнившейся ему детали. Большим праздником для мальчика были те дни, когда один из дядей брал его с собой в адмиралтейство.

Училище корабельной архитектуры размещалось в доме, ранее принадлежавшем генералу Бухарину, парадный фасад которого выходил на набережную одной из многочисленных излучин «Кривушей». Вокруг дома раскинулась зеленая роща, простиравшаяся до самого Никольского собора. Это было закрытое учебное заведение. Возрастной состав воспитанников этого училища был разношерстным: наряду с десяти-двенадцатилетними мальчиками в нем обучались и великовозрастные парни, которым уже давно перевалило за 20 лет.

С первых дней пребывания в классах училища Ваня сдружился со своим одноклассником и сверстником Степой Бурачком, родители которого также проживали в Санкт-Петербурге. Эту зародившуюся еще в юные годы дружбу оба будущих видных кораблестроителя поддерживали до конца своих дней.

В 1817 году состоялся пятый по счету выпуск из Училища. Первыми среди семи окончивших его молодых людей значились Амосов и Бурачек: все без исключения выпускные экзамены они выдержали блестяще и получили звание «обученных тимерманов». За отличное окончание Училища им присвоили чин 12-го класса, а не 13-го, как всем остальным выпускникам.

После окончания Училища Амосов поехал в Кронштадт к дяде, который, не задумываясь, назначил «обученного тимермана» руководителем ремонтных работ на фрегатах, подготавливаемых к началу легкой кампании. Настойчивый и энергичный племянник денно и нощно пропадал на этих судах, не оставляя без внимания никаких мелочей.

В 1823 году главный инспектор кораблестроения Брюн-Сан-Катрин уговорил Ивана Петровича отпустить племянника в Главное Адмиралтейство, чтобы «иметь смотрение за черчением чертежей».

В 1827 году Амосов отправился в Англию. Плавание совершалось на корабле «Гангут» под командованием капитана второго ранга Александра Павловича Авинова — будущего адмирала и соратника знаменитого адмирала Лазарева. За длительное время плавания Амосов много беседовал с Авиновым и из бесед с ним на всю жизнь усвоил гуманные идеи, свойственные морякам «лазаревской школы» (ученики адмирала М. П. Лазарева — П. С. Нахимов, В. А. Корнилов, В. - И. Истомин, С. П. Хрущев, и другие положили начало «лазаревской школе» отечественных моряков).

Два года провел Амосов в Англии и в 1829 году возвратился в Россию. Но не долго суждено ему было побыть на родине. В 1830 году Северо-Американские Соединенные Штаты начали шумно рекламиро-

вать 30-ти пушечный паровой корвет и предложили его России за огромную сумму.

Для осуществления сделки в Штаты были посланы капитан 1-го ранга Авинов и поручик корпуса корабельных инженеров Амосов.

Прибыв в Нью-Йорк оба офицера очень скоро убедились, что вся история с корветом — обычный рекламный трюк, но они не подали вида и использовали свое пребывание в Штатах на изучение американского опыта. Вот когда особенно пригодились Ивану Афанасьевичу умение рисовать. В 1830 году Амосов привез в Россию исчерпывающие сведения об американском кораблестроении.

Вернувшись на родину, Амосов снова приступил к обязанностям кораблестроителя на верфях Главного Адмиралтейства. По собственному проекту он построил 4-х пушечный военный транспорт «Либав», а затем совместно с инженером Глазыриным спроектировал и построил 56-ти пушечный фрегат «Прозерпина».

Однажды в гостях у Авинова Иван Афанасьевич познакомился с капитан-лейтенантом Павлом Степановичем Нахимовым, получившим назначение на строившийся на Охтинской верфи парусный фрегат «Паллада». Амосов предложил Нахимову несколько новшеств, которые Иван Афанасьевич узнал в Англии. Позже он осуществил несколько проектов для «Паллады»: проект новой крыйт-камеры.

В 1832 году Николай I отдал распоряжение отстранить от управления Охтинской верфью англичанина Стоке, прослужившего там более 20 лет. Причиной царской немилости было упорное нежелание англичанина стать подданным Российской империи. Управляющим Охтинской верфи назначили И. А. Амосова.

В 1832 году он совместно со Стоке разработал проект 74-пушечного корвета «Фершанпенуаз», а в 1833 году это судно уже сошло со стапеля на воду.

В 1833 году Амосов получил приказ на постройку 44-пушечного фрегата «Аврора». Дополнительным требованием, предъявленным к постройке фрегата, была прочность.

В течение последующих лет Иван Афанасьевич разработал проекты и построил по ним на Охтинской верфи более двух десятков различных деревянных парусных судов, в том числе фрегаты «Верность», «Успех», бриг «Агамемнон», несколько канонерских лодок, пакетбот и мореходные яхты.

В 1834 году совместно со Стоке Амосов построил первое свое паровое судно-пароход «Мирное». В том же году в Архангельске Амосов спроектировал фрегат «Отважность» и поручил его достройку своим землякам.

В конце 30-х годов 19 века И. А. Амосов разработал проекты двух крупных парусных кораблей «Константин» (74-пушечный) и «Вы-

бог» (84-пушечный). Первый корабль строил Бурачек, второй — сам конструктор.

На Охтинской верфи Иван Афанасьевич создал еще несколько паровых военных кораблей. В 1842 году закончилось строительство двух 400-сильных колесных пароходов: фрегатов «Грозящего» и «Надежды», положивших начало этому новому классу отечественных кораблей.

В то же самое время выдающийся конструктор работал и над проектами небольших парусных кораблей, поиском лучших пропорций обводов которых он всегда увлекался. Им были построены такие отличные суда как быстроходный бриг «Парис», лодманские суда «Сирена» и «Нептун», появление которых было отмечено зарубежной печатью.

Имя Ивана Афанасьевича Амосова связано также и с созданием первого в России винтового парового судна — «Архимед». Пароход «Архимед» своим вступлением в строй положил начало развитию совершенно нового типа винтовых паро-парусных быстроходных фрегатов, характерных для отечественного флота переходного периода: от использования ветра и паруса — к пару и винтовому двигателю.

К сожалению, недолгой оказалась жизнь первенца отечественного винтового флота. Возвращаясь из плавания в Кронштадт, в ночь с 5 на 6 октября 1850 г. корабль сел на мель у острова Борнхгольм, получил повреждения и затонул.

Охтинская верфь стала специализироваться на постройке винтовых пароходо-фрегатов для Балтийского флота. По проектам ее управляющего на верфи были построены еще два 400-сильных винтовых фрегата «Гремящий» и «Олег».

До начала Крымской кампании Иван Афанасьевич спроектировал и построил 3 парусных линейных корабля (впоследствии переоборудованных в паровые), 8 парусных фрегатов, 3 винтовых пароходо-фрегата и около 20 других судов различных классов и типов, в числе которых были колесные и винтовые паровые, а также отличные парусные военные суда.

Отличительная черта Амосова-кораблестроителя — способность творчески отстаивать опыт отечественных и иностранных кораблестроителей. Как инспектор Кронштадтского порта, Амосов был постоянно связан с сотнями больших и малых чиновников портового ведомства, а также со всеми командирами кораблей. Нередко И. А. Амосову приходилось упорно отстаивать свое всегда продуманное и аргументированное мнение, но делал он это с большим тактом. Амосов никогда ни с кем не ссорился, но при этом всегда оставался принципиальным и непреклонным.

Говоря о характере Амосова, можно процитировать отрывок из

статьи старшего лейтенанта запаса Рункина А.: «Человек незаурядных способностей, огромной эрудиции и всесторонней образованности, И. А. Амосов отличался большой скромностью. От природы он обладал уравновешенным, спокойным характером, не лишен был чувства юмора, слыл интересным собеседником. Многие современники Амосова в своих воспоминаниях отвечают его личное обаяние. Тепло отзывались об Амосове и его бывшие подчиненные, к нуждам которых он всегда проявлял внимание». (Создатель первого винтового, Рункин А., Боевая вахта, 1976, 6 февраля).

За 28 лет службы на Охтинской верфи Иван Афанасьевич воспитал целую плеяду способных и деятельных корабельных инженеров. Он щедро передавал свой богатый опыт своим ученикам и помощникам — корабельным инженерам Гезехусу, Мордвинову, Шаунбургу. Только по его совету они создали 84-пушечные линейные корабли «Вола» и «Гангут».

Летом 1860 года Амосов переехал в Кронштадт, откуда вернулся в 1873 году и был назначен членом Адмиралтейского Совета. А за год до этого, 16 апреля 1872 г., Амосов получил звание инженер-генерала. Интересно отметить, что все повышения в чинах от капитана до инженер-генерала И. А. Амосов получал «за отличие по службе». Кроме того, Амосов был кавалером нескольких орденов: Св. Владимира 2, 3, 4 степени, Св. Анны 1 степени с Императорской короной, Св. Станислава 1, 2 степени, а также имел бронзовую медаль на Андреевской ленте в память войны 1853—1856 гг.

Внешне подтянутый, бодрый духом и физически крепкий Иван Афанасьевич никогда не жаловался на свои недуги. Однако, начиная с 1876 года он стал часто болеть. Особенно беспокоил этого пожилого человека застарелый ревматизм, который он, со свойственной ему прямоотой называл «флотской болезнью». Появились периодические боли в печени, порой переходившие в мучительные приступы. Все реже и реже приходилось Амосову бывать «под шпилем», в здании Главного Адмиралтейства, где размещался Адмиралтейский Совет. В последнее время Амосов проводил большую часть года в Царском Селе (ныне г. Пушкин), где проживал с семьей в домике, построенном И. А. Амосовым по собственному проекту на Молозейной улице, дом 9, что рядом с Египетскими воротами, и очень редко выходил на прогулки в дворцовый парк.

Умер он 1 июня 1878 г. и был похоронен в Петербурге на Охтинском кладбище, вблизи верфи, где он проработал большую часть своей жизни.

В последний путь заслуженного кораблестроителя пришли проводить тысячи людей.

Ю. Шестиперова

К. А. ГЛАЗЫРИН

Константин Андреевич Глазырин родился в 1787 году в семье потомственных русских судостроителей — «охтинский поселянин», строивших корабли еще по указам Петра Великого. Поэтому, неудивительно, что с раннего детства он увлекся кораблестроительным делом и 12-летним мальчиком пришел на стапели Петербургского Адмиралтейства, где был принят корабельным учеником второго класса.

В течение четырех лет находился Константин в команде Кораблестроительной части в первом и втором отделениях, где употреблялся на службу для обучения черчению и разбивки на плазы.

За это время Глазырин сумел показать себя человеком очень талантливым и одаренным, имеющим незаурядные способности в кораблестроительном и инженерном деле. Уже в 1804 году он получил право участвовать в строительстве галета «Церера», 60-пушечного корабля «Скорый» и фрегата «Малый». Успешно завершив работу, был переведен в первый класс.

С тех пор Глазырину стали доверять работу более серьезную. Так, с 1806 по 1809 годы он принимал активное участие в строительстве 44-пушечного фрегата «Амфитрида», 36-пушечного фрегата «Свеаборг» и 24-пушечного фрегата «Перун», а также 16-пушечного брига «Молния», двух 7-пушечных плавучих батарей и трешкоута для императрицы Марии Федоровны. По окончании этих строений Глазырина откомандировали в Кронштадт для окончания внутренних работ плавучей батареей и потом он находился при исправлении судов в Павловске и Гатчине, а также при проводке на камелях вышеупомянутого фрегата «Амфитрида» из Санкт-Петербурга в Кронштадт. И в том же году из корабельных учеников первого класса он был произведен в обученные тиммерманы.

Достаточно плодотворным для Константина Андреевича оказались следующие три года, когда он принимал участие в строительстве яхты «Нева» для царевича, 74-пушечных кораблей «Память Евстафия», «Мироносец» и «Юпитер», двух галетов и шестидесяти канонерских лодок (которые в 1812 году были отправлены под Данциг), был при проводке на камелях только что построенных кораблей из Санкт-Петербурга в Кронштадт, находился при достройке в Кронштадтском порту корабля «Юпитер».

В это время Глазырин не только работал под руководством опытных корабельных мастеров того времени — Амосова, Курепанова, Разумова, но и производил для них «разбивку на плаву» таких судов,

как 24-пушечный фрегат «Россия» (получив, кстати, за это в награду 50 рублей), 110-пушечный корабль «Лейпциг» и галет «Паллада». За разбивку этих кораблей Глазырин получил похвалы и от Директора Кораблестроения, оценившего работу юного кораблестроителя очень высоко.

В 1817 году Глазырин самостоятельно снял чертежи с буера, подаренного России королем Голландии, и построил по этим чертежам такой же буер в Главном Адмиралтействе. Эта работа была отмечена в 100 рублей к его 300-рублевому жалованию.

В 1819 году 32-летнего Константина Глазырина произвели в помощники корабельного мастера. А уже через пять лет при перечислении помощников, «кои единственно могут здесь строить пароходы», среди двух других упоминается и его фамилия. В документальном же упоминании, относящемся к 1823 году, говорится о том, что Глазырин самостоятельно составлял проект парохода, «предполагавшегося к построению» для военных поселений в Новгороде. Однако точно не установлено, был ли построен этот пароход, или нет. Но зато проект двух однотипных пароходов через несколько лет действительно воплотится в жизнь. Это были пароходы «Нева» и «Охта».

В 1822 году Константин Андреевич построил одномачтовое транспортное судно по присланному из Свеаборга чертежу «Мюль-бюргер» для плавания между городом Свеаборгом в Финляндии и Або и спустил его на воду в том же году, получив за это судно 50 рублей ассигнациями.

18 июня 1823 года Глазырин был командирован для освидетельствования лесов на корню в Орлинской даче за Гатчиной, принадлежащей Императрице Марии Федоровне.

В ноябре 1824 года в Санкт-Петербурге произошло большое наводнение. И во время этого наводнения Константин Андреевич находился внутри Адмиралтейства для принятия приказаний от Генерал-Интенданта и снятия людей с открытых работ на гребном судне. За исполнение этого поручения был награжден 500 рублями. И в течение всего 1824 года и даже 1825 года он занимался в гребном порту снятием с берега и исправлением судов, выброшенных наводнением.

В октябре 1826 года Глазырин поставил на камели и провел до Кронштадта построенный на Охтинской верфи корабль «Александр Невский», за что ему была объявлена благодарность от Адмиралтейств-коллегии.

Признание таланта Константина Андреевича Глазырина, как корабельного инженера, относится к 1826 году. Поощряется он в духе того времени: после спуска очередного военного корабля ему присваивается следующий чин. Так, 22 декабря Глазырин становится поручиком корпуса корабельных инженеров. А также «в воздание ревност-

ной службы, отличного трудолюбия и неусыпного попечения по возложенной должности и по другим поручениям» награждается орденом Святого Владимира 4 степени.

В марте 1827 года Глазырин, «по высочайшему повелению», находился в Кронштадтском порту у исправления флота по причине болезни подполковника Зенкова. В том же году он был командирован с флигель-адъютантом Лазаревым к осмотру озерных судов на Сермакской пристани для доставления на этих судах листовничных деревьев через Онегу, где находился с 3 по 9 июля. Потом был вторично командирован с Лазаревым для освидетельствования на вышеупомянутой пристани 28 озерных судов, что и исполнил 16 сентября того же 1827 года, а в конце сентября он устраивал Элинг, в котором был построен 110-пушечный корабль «Император Петр I».

14 октября 1827 года К. А. Глазырина произвели в штабс-капитаны.

Летом 1828 года Глазырин построил в Главном Адмиралтействе 44-пушечный фрегат «Елисавета», спустил его на воду; провел на камелях до Кронштадта и получил спусковые деньги «по 3 рубля серебром с пушки на серебряном блюде». В 14 декабря «за отличные успехи в построении фрегата «Елисавета» Глазырину пожаловано в награду годовой оклад жалованья 720 рублей.

1 ноября 1828 года по болезни полковника Исакова Глазырину поручено смотрение и приготовление к спуску 110-пушечного корабля «Император Петр I» и сверх этого он устраивал элинг для закладки 110-пушечного корабля «Святой Георгий Победоносец» (корабль этот Глазырин тимберовал в 1846 году). За удачную работу он был произведен 26 декабря в капитаны.

13 июня 1829 года Глазырин спустил на воду 44-пушечный фрегат «Принц Оранский», за который получил спусковые деньги «по 3 рубля серебром с пушки на серебряном блюде». Когда император Николай I осмотрел этот фрегат, то выразил свое Высочайшее благоволение.

В сентябре 1829 года Константин Андреевич становится подполковником корпуса корабельных инженеров.

Через два года он построил в Главном Адмиралтействе 20-пушечный бриг «Патрокль», спустил его на воду и получил за это 600 рублей серебром. А также — бот для перевоза из Финляндии в Петербург колонны для сооружаемого памятника императору Александру I, весом свыше 500 тонн, длиной 25,58 метров. За постройку этого бота Глазырину пожаловано было 1000 рублей.

Вскоре после этого его назначают в помощь инженеру Генерал-Майору Зенкову в Кронштадт, где он находился при исправлении судов и имел надзор за мастерскими Кораблестроительной части, а

после смерти Зенкова Глазырину была поручена обязанность тимберовать и исправлять корабли, фрегаты и другие суда Балтийского флота, а также полностью заведовать мастерскими Кораблестроительной части.

5 августа 1836 года Глазырина производят в полковники. Но даже вступив в число «особ первых пяти классов», которые в демографической статистике Российской империи обособлялись даже от всего остального дворянства, положение его в материальном плане ничем не улучшилось.

Очень удачное и разумное предложение сделал Глазырин при тимберовке кораблей: «Император Петр I», «Полтава», «Нарва» и транспорта «Америка». Оно состояло в том, чтобы вновь обшить медью испорченные места и проконопатить все необходимые части судов. Замысел его был воплощен в реальность с позволения Кораблестроительного и Учетного комитета.

Оказывается, все служащие портов в 19 веке должны были аттестовываться. В аттестациях отражались все их достоинства и недостатки. Не исключением был и Глазырин.

В 1836 году Кронштадтский капитан над портом аттестовал Константина Андреевича следующим образом: «Поведения весьма благородного, должность свою отлично знает и исполняет оную с большим рвением и расторопностью». А через два года аттестация была такой: «Поведения благородного, в должности очень хорош».

В 1837 году Глазырин тимберовал в Кронштадте корабль «Гангут», фрегат «Екатерина», бриг «Коммерстракс» и пароход «Проворный».

Вскоре после выполнения этой работы он послал рапорт в Кораблестроительный и Учетный комитет, в котором высказывал предположение о том, что на всех судах между двумя регеями вместо обивки листовым свинцом, который ежегодно перегорает, следует обивать медными обшивными листами, что будет гораздо прочнее. В ответ на это Кораблестроительный и Учетный комитет решил попробовать сделать это только на тех судах, которые в тот момент требовали каких-либо исправлений в этих частях. Через некоторое время «эксперимент» был проведен на фрегате «Прозерпина» и Кораблестроительный и учетный комитет пришел к выводу, что обивать медными листами действительно гораздо прочнее, но, к сожалению, как и бывает во многих подобных случаях, дело на этом было остановлено и положено в долгий ящик.

В продолжение разговора о ценных предложениях Константина Андреевича Глазырина нельзя не упомянуть еще об одном. А состоит оно в следующем: однажды Глазырин донес, что на некоторых судах под корпусами находятся деревянные полозья, от чего во время ком-

пани их трудно передвигать по палубе с места на место. Полозья эти даже портят палубу. Вместо них он предложил делать деревянные колеса с оковкой и железными осями. И, в отличие от предыдущего, это предложение было принято Кораблестроительным Департаментом, подписано членом Кораблестроительного и Учетного комитета Амосовым и воплощено в жизнь.

Итак, вернемся к кораблям Глазырина. В 1839 году он тимберовал 110-пушечный корабль «Император Александр I» и 84-пушечный «Императрица Александра», построил в новом доке затворный понтон, и находился старшим корабельным инженером при Кронштадтском порте при исправлении и тимберовке судов Балтийского флота. В том же году он аттестовался у капитана над Кронштадтским портом как «человек поведения весьма благородного, в должности своей весьма знающ и исполняет оную с отличным усердием».

В 1840 году Глазырина перевели из Кронштадта в Петербург, и в течение последующих четырех лет он производил постройку Мортонна элинга в Новом Адмиралтействе.

Константин Андреевич был назначен в Особый Комитет, составленный под председательством Вице-Адмирала Суцова, для рассмотрения чертежей, относящихся к кораблестроению, а также в Комитет, учрежденный под председательством Вице-Адмирала Рикорда, о спорах предотвращения скорого гниения кораблей.

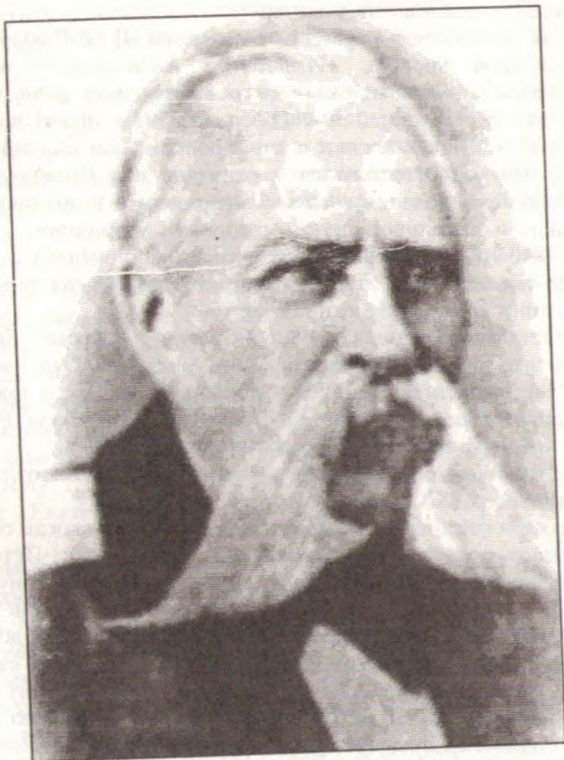
В 1843 году Глазырин был награжден знаком отличия беспорочной службы за XXV лет.

Особым стал для Глазырина К. А. 1845 год, когда он был внесен в 37-ю часть родословной дворянской книги Санкт-Петербургской губернии. Информацию об этом можно найти в его формулярном списке за 1847 года. Вот что еще указано в этом списке о Константине Андреевиче: «Православного вероисповедания. Женат на дочери коллежского советника Александре Гавриловой, имеет детей: сыновей Андрея 19 лет, Николая 8 лет, Александра 4 лет; дочерей Анну 22 лет, Марию 20 лет, Александру 16 лет, Елисавету 11 лет, Клавдию 10 лет и Елену 4 лет. Родового имущества у себя и у родителей не имеет. Благоприобретенное имущество — во Владимирской губернии Ковровского уезда имеет 26 душ мужского пола и 28 душ женского пола, состоящих в залоге во Владимирской приказе общественного призрения. Жена его имеет родовое имущество — в Санкт-Петербурге деревянный дом, двух крепостных: мальчика и девку. Благоприобретенное имущество — в Санкт-Петербургской губернии в Лужском уезде имеет двух крепостных крестьян мужского пола с женами, детьми и землей» (пожалуй, это все, что удалось выяснить о личной жизни К. А. Глазырина).

Константин Андреевич Глазырин скончался в 1848 году в Санкт-Петербурге.

К. Астахов

А. А. ПОПОВ



Андрей Александрович Попов родился 21 сентября, 1821 года в Петербурге на Охте, в квартире при Охтинской верфи, которой в то время управлял его отец — Александр Андреевич Попов, известный кораблестроитель. Вскоре семья Поповых переехала на Канонерскую улицу, вблизи от Нового Адмиралтейства, куда Александра Андреевича перевели для дальнейшей службы.

Часто в его кабинете собирались сослуживцы, и начинались разговоры о кораблях, обсуждались новые проекты, спорили о достоин-

ствах и недостатках тех или иных корветов, клиперов. Маленький Андрей слушал их, и постепенно вникал в общую атмосферу, приобщаясь к корабельному делу. С раннего детства он увлекался строительством моделей судов, которые у него не плохо получались. Рос Андрей крепышом. Был он небольшого роста, но отличался завидным здоровьем. «здоров как солдат» — любил говорить про сына Попов-старший.

В 1830 году семью Поповых постигло большое горе — умерла мать. Связанный сложной работой по реконструкции Нового Адмиралтейства, Александр Андреевич не мог заниматься воспитанием своих детей, поэтому он был вынужден поместить Андрея в подготовительный Александровский корпус, морское отделение которого готовило к поступлению в Морской кадетский корпус.

Андрей Попов учился с увлечением, старанием, и любовью, однако он часто страдал из-за своего характера. Мальчик был честен и прямодушен, но самолюбив, властен. Он не терпел ни замечаний, ни возражений. Понятно, что он сошелся с немногими из своих товарищей по учебе.

Но вот наступил долгожданный 1838 год! Сданы все выпускные экзамены, завершившие долгие годы учебы. 17-летний гардемарин стал мичманом и получил назначение в 32 флотский экипаж на Черное море. Здесь он попал в среду старых черноморцев, для которых имя учителя-адмирала М. П. Лазарева было самым дорогим и святым. Неудивительно, что молодой офицер стал ревностным почитателем традиций этой школы, воспитывавшей страстную любовь к морю, флоту, родине.

После окончания Морского корпуса, Андрей Александрович Попов много плавал на различных кораблях то Черноморского, то Балтийского флота, и приобрел известность опытного моряка даже за границей.

Незадолго до начала Крымской кампании, его произвели в капитан-лейтенанты, затем назначили командиром одного из вооруженных пароходов Черноморского флота — «Метеора». Надвигалась война. Командир «Метеора» получил ответственное секретное задание: скрытно произвести разведку Босфора и Дунайского побережья до Рущука и дать оценку отдельных районов театра предполагаемых военных действий. Начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал В. А. Корнилов не ошибся, выбрав для выполнения такого серьезного поручения капитан-лейтенанта Попова. Сведения, доставленные «Метеором» оказались исключительно ценными. Впоследствии они помогли армии фельдмаршала Паскевича во время осады крепости Силистрия.

Когда начались военные действия, Попов, командуя пароходами

«Эльбрус», «Андия», «Турок» (ими он командовал в разное время), вынудил врага прекратить подвоз оружия к своим позициям, потопив шесть турецких транспортных судов, груженных винтовками и патронами.

В сентябре 1854 года Попов — командир парохода «Тамань» прорвал англо-французскую блокаду Севастополя и привел свой корабль в Одессу, где в то время не доставало транспортных средств.

Обратно Андрей Александрович добирался сухопутным путем, оставив в Одессе пароход «Тамань», пригодившийся для доставки войск в район Преднепровья. По возвращении в Севастополь Попова оставили для исполнения особых поручений при адмиралах П. С. Нахимове и В. А. Корнилове. Попов участвовал в оборудовании бона, преградившего вход кораблям противника на Севастопольский рейд, снаряжал брандеры, устраивал дебаркадеры и приспособлял пароходы для перевозки войск и артиллерии.

Когда было принято решение о затоплении в бухте кораблей Черноморского флота, он участвовал в подготовке к этой печальной операции. Под его же непосредственным руководством свозились на берег морские орудия и приспособлялись для стрельбы с бастионов. Адмирал П. С. Нахимов назначил Попова заведовать артиллерийским снабжением всех укреплений Севастополя, с чем он прекрасно справился. Во время одного из обходов укреплений, он был контужен в голову и больше никогда не носил головного убора.

После войны Попов получил звание капитана I ранга. Под его наблюдением строились корабли Балтийского флота. В 1858 году его включают в состав специального комитета, определявшего возможность переделки некоторых парусных судов Балтийского флота в винтовые. В 1861 году его одновременно назначили членом и Морского ученого и Кораблестроительных комитетов. В сентябре 1863 года Попов привел Тихоокеанскую эскадру к берегам Северной Америки, выражая поддержку севера в гражданской войне. В том же году он сдал командование эскадрой и прибыл в Петербург, чтобы вплотную заняться вопросами кораблестроения. В 1867 году Андрей Александрович победил в конкурсе, устроенным Морским министерством, на проект лучшего монитора.

Свой проект Попов назвал «Крейсер». В названии угадывается назначение корабля. От аналогичных проект отличался тем, что броней покрывались все возвышающиеся над палубой части не отдельно, а одновременно закрывались бронированным брествером. Это позволяло не увеличивая веса корабля закрывать от случайных попаданий все его важные части, а также устранять возможность попадания внутрь судна воды через люки и соединение башни с трубой, что являлось большим недостатком мониторов во время плавания, особенно

во время волнения. Также брественный монитор позволял иметь меньше команду, более толстую броню и более мощную артиллерию, а также ряд других преимуществ перед обычным монитором.

Корабль был заложен в 1869 году на верфи Галерного Островка. В ходе постройки он был перепроектирован инженерами Окуневым и Леонтьевым в мощный броненосец «Петр Великий», водоизмещением 9 665 тонн. Бортовая броня от 250 до 350 мм, башен — до 356 мм, палубы — 3 дюйма.

На вооружении — 2-303 мм. орудия на каждую башню, затем две 229 мм мортиры и орудия малого калибра. Кроме того, корабль имел постоянное минное вооружение, состоящее из шестовых и буксирных мин.

Когда в 1876 году корабль вошел в строй, он оказался самым мощным судном в мире.

В годы русско-турецкой войны в 1877—1878 годах Попов переделал в крейсера II ранга быстроходные коммерческие суда «Европа», «Азия», «Африка». Корабли такого класса доказали во время первой мировой войны, что могут играть большую роль в борьбе за морские коммуникации.

Далее были суда «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский». Успешно справился он и с переделкой в броненосный крейсер несостоявшегося броненосца «Минин». При разработке проекта крейсера «Дмитрий Донской» по типу «Минина», Попов запросил оценку последнего у адмирала А. Б. Асланбегова, бывшего в то время начальником отряда крейсеров, находившихся в заграничном плавании, но, то ли в силу своего упрямства, то ли по какой-либо другой причине не внял советам. Это характеризует его как человека.

Самыми уникальными из последующих кораблей явились круглые броненосцы береговой обороны «поповки», построенные специально для действий в особых условиях Керченского залива и прибрежной полосы. Круглая форма обеспечивала им маленькую осадку и большое водоизмещение.

Первая «поповка» «Новгород» была построена в 1873 году на Петербургских верфях, перевезена в Николаев и там собрана. Броненосец имел водоизмещение 2 491 тонну, броню — 11 дюймов, машину в 2 000 индикаторных сил, скорость — 7 узлов, вооружение — 2 280 мм пушки, 2 4-фн и 2 37 мм орудия. Две главные пушки под воздействием гидравлики опускались, и оказывались под защитой барбета после каждого выстрела.

Построена была эта «поповка» по клетчатой и радиальной системе, с водонепроницаемыми переборками. Броня была положена на коробчатые железные брусья, которые вместе с толстой железной рубашкой увеличивали сопротивление брони на 2 дюйма. Корабль

имел шесть паровых машин, которые работали каждая на свой винт. В 1875 году был построен второй такой броненосец — «Вице-Адмирал Попов», немногим больше первого. Он имел водоизмещение 3 550 тонн, бортовую броню — 16 дюймов, палубную — 3 дюйма, машину — 3 066 индикаторных сил, на вооружении состояли 2 305 мм орудия, 2 4-фн и 2 37 мм.

Однако эти корабли плохо плавали в открытом море, не выдерживал ударов морских волн корпус, имелись и другие недостатки, поэтому такие суда больше не строились — за исключением императорской яхты «Ливадия», также построенной Поповым и оказавшейся непригодной к морским переходам.

При обсуждении постройки судов круглого типа в Морском Министерстве возникла целая дискуссия; с резкой критикой политики министерства — покровительства отдельным конструкторам подобно Попову — выступили Г. И. Бутаков и Н. В. Копытов.

В конце концов, как уже говорилось выше, круглые суда перестали строить.

В своей дальнейшей жизни Попов не создал ничего особенного, занимаясь только вооружением кораблей и их совершенствованием.

В 1876 году он стал членом Адмиралтейств-Совета. В 1880 году — председатель кораблестроительного отделения Морского технического комитета. В 1891 году произведен в адмиралы, и скончался на 77-м году жизни в 1898 году.

III. КОРАБЛИ

Ю. Побожева

ИМЕНЕМ ПЕТРА I

Корабли, как и люди, имеют имена и свою судьбу. Имя корабля раскрывает многое. Можно привести десятки судов, названиями которых мы по праву гордимся. В них — память о выдающихся событиях, видных деятелях, ученых, флотоводцах, всех тех, кто своей работой и подвигами возвеличил нашу Отчизну. Я хочу рассказать о судах, носивших или носящих на борту имя Петра Великого — основоположника отечественного кораблестроения и флота.

После смерти Петра I, 20 июня 1727 года в присутствии всех членов императорской фамилии и генерал-адмирала Ф. М. Апраксина корабль, который Петр I сам закладывал, был спущен на воду и назван «Петр Первый и Второй» в память Петра I и в честь его внука — молодого императора Петра II. «Петр Первый и Второй» стал первым 100-пушечным кораблем русского флота и первым, получившим имя Великого Императора. После службы на флоте, в 1744 году в знак уважения к его имени корабль был помещен в плавучий док в Кронштадте и хранился там до 1752 года.

Преемником славного имени стал 118-пушечный парусный линейный корабль «Император Петр I», заложенный в главном Адмиралтействе в Санкт-Петербурге 5 декабря 1827 года. Строил его корабельный мастер И. Ф. Исаков. Спуск состоялся 2 мая 1829 года. Корабль нес службу в Балтийском флоте. Будучи одним из самых крупных парусных кораблей России, совершил ряд дальних и учебных плаваний. Через 20 лет после вступления в строй в 1850 году прошел капитальный ремонт в Кронштадте, а после этого прослужил до января 1863 года, т. е. в общей сложности — 33 года.

Примерно в это же время в составе российского Черноморского флота находился один из первых вооруженных колесных пароходов «Петр Великий». Он был заложен в Англии в мае 1834 года, спущен в августе того же года. Строил пароход корабельный мастер Валис. В 1857 году судно было передано из состава военного флота Одесской паровой экспедиции.

Известный кораблестроитель Андрей Александрович Попов

(1821—1898) в 1867 году разработал проект принципиально нового мореходного броненосца. 24 мая 1869 года в Петербурге на верфи Галерного острова (ныне Адмиралтейские верфи) состоялась торжественная церемония закладки корабля. Осенью 1872 года он был спущен на воду и в ознаменование 200-летия со дня рождения Петра I назван «Петр Великий». Этот броненосец — один из первых в мире брестерно-башенных кораблей. Непосредственно строителями корабля были инженеры М. М. Окунев и А. Е. Леонтьев, а вообще руководство и наблюдение за постройкой осуществлял автор проекта. Когда в 1876 году броненосец «Петр Великий» вошел в строй Балтийского флота, это произвело на зарубежные военно-морские круги сильное впечатление: по своим тактико-техническим данным он оказался сильнейшим кораблем в мире.

«Петр Великий» находился в составе действующего Балтийского флота более 30 лет. В 1906 году старый броненосец после капитального ремонта переоборудовали в учебно-артиллерийский корабль. Он участвовал в первой мировой войне как база подводных лодок. Лишь в 1959 году корпус корабля был разобран на металлолом.

Имя «Петр Великий» носил и построенный в 1909 году в Гетеборге (Швеция) для Рижского порта крупный ледокол. В 1914 году он был мобилизован в состав действующего Балтийского флота и принимал участие в первой мировой войне. Осенью 1917 года ледокол погиб в Финском заливе после подрыва на mine.

В составе Балтийского флота в 1914—1922 гг. находилось портовое судно, носившее имя «Петр I». Интересная судьба сложилась у госпитального судна «Петр Великий». Оно было построено в Англии в 1913 году как товарно-пассажирский пароход, и осенью 1914 года мобилизовано в состав Черноморского флота с переоборудованием в плавучий госпиталь. С апреля 1919 года пароход вновь входил в состав белогвардейского флота, а в 1920 году в результате навигационной аварии у берегов Болгарии он затонул, и в 1925 году исключен из состава флота. В 1935 году судно поднято со дна, отбуксировано в Одессу и поставлено на капитальный ремонт, который был успешно завершен в 1937 году. В 1941 году ввиду невозможности вывода пароход был затоплен в Одесском порту для заграждения входа в гавань. После окончания войны его подняли, отбуксировали в Варнемюнде (Восточная Германия), где был проведен капитальный ремонт с переоборудованием в комфортабельное пассажирское судно на 400 мест, которое плавало по свету до конца 80-х годов, совершая рейсы в Японию, Китай и на других линиях Дальнего Востока.

После Великой Отечественной войны на крымско-кавказскую линию в Черном море встал пассажирский пароход «Петр Великий». Он был построен еще в довоенные годы в Польше, и во время войны

находился в составе Черноморского флота. «Петр Великий» был в строю до начала 1980-х годов. На смену ему в Черноморский бассейн пришел другой пассажирский теплоход, получивший имя «Петр Первый». Он относился к классу круизных автопаромов. Лайнер построен в 1982 году в Польше. Государственный флаг поднят 2 января 1983 года. В настоящее время теплоход совершает престижные круизы из Сочи в Турцию, Израиль, Египет и т. д.

В 1978 году Мурманское пароходство пополнилось современным судном активного ледового плавания — сухогрузом-навалочником «Петр Великий». Судно построено в Восточной Германии в Варнемюнде. «Петр Великий» обеспечивает надежные транспортные связи по Северному морскому пути. Он специально спроектирован для плавания за ледоколами и самостоятельного движения во льду толщиной до 0,5 метров. В своих шести трюмах он может доставить груз в любую точку Российского Севера. Жилые и служебные помещения выполнены с учетом эксплуатации судна в условиях низких температур и обеспечивают комфортные условия для экипажа.

Историю имени Петра I на кораблях продолжает современный ракетный крейсер «Петр Великий». Остается надеяться, что он достойно будет нести имя Петра I под Андреевским флагом в составе военно-морского флота России.

Ю. Шестиперова

ПАРОХОДЫ «НЕВА» И «ОХТА»

В апреле 1826 года Кораблестроительный Департамент задумал построить 2 парохода от 30 до 35 лошадиных сил и причислить их к судам Балтийского флота. В то время пароходостроение в России только начинало развиваться, и наиболее известным мастером в этом деле был Берд. Поэтому Кораблестроительный Департамент попросил его составить чертежи для пароходов, но Берд отказался, так как оказалось, что все построенные им 26 пароходов были сооружены по чертежам мастеров Морского министерства. Итак, Берд посоветовал попросить составить проект пароходов одного из инженеров, работающих на верфях Санкт-Петербурга, но разрешил использовать чертежи его пароходов. И выбор Кораблестроительного Департамента пал на Константина Андреевича Глазырина.

20 февраля 1828 года Глазырин представил чертеж Департаменту.

(Следует оговорить, что чертеж был один, так как пароходы должны были быть однотипными). Этот чертеж полностью удовлетворил Кораблестроительный Департамент, и его члены незамедлительно решили приступить к строительству. Миссия К. А. Глазырина на этом была выполнена. 31 марта 1828 года руководителем строительства был назначен вышеупомянутый Вениамин Фомич Стоке. Причем строительство решено было проводить на Охтинской верфи. Однако постройка началась лишь 26 мая, потому что вначале необходимо было распределить обязанности и составить подробную смету обо всех нужных материалах. Что касается сметы, то она была поручена Стоке. Большая часть пароходов должна была состоять из соснового леса, а некоторые части — из дубового. Возможно, будет интересно узнать об этой смете поподробнее. Вот небольшая ее часть:

Дубовый лес

Дерев, кряжей и брусьев на киль и некоторые другие части — 10 штук толщиной от 14 до 16 футов, длиной от 10 до 15 футов. Досок или пластин — 16 штук длиной от 10 до 20 футов, шириной от 5 до 8 футов. Книц — 8 штук.

Сосновый лес — для всех надобностей и в корпус.

Бревен — несколько сот, длиной от 3 до 7 футов, шириной от 7 до 11 вершков. Книц основных — 240 штук длиной от 5 до 7 футов, толщиной около 7 вершков. Досок сосновых — 363 штуки.

Все металлические материалы, а именно железные болты, железные петли и другие, решено было сделать на Санкт-Петербургских Адмиралтейских заводах; а приготовление и установление машин было поручено Берду, причем машины должны были быть точно такими, какие изготавливал Берд по контракту для Астраханского порта. К строительству пароходов также был подключен и литейный завод Кларка.

Все приготовления к строительству были закончены, как вдруг выяснилось, что составленная Стоке смета о материалах, необходимых для постройки пароходов, не совсем соответствовала чертежу. Поэтому пришлось потратить еще некоторое время на исправление сметы.

Итак, 26 мая 1828 года пароходы были заложены на Охтинской верфи. Строительство продвигалось достаточно быстрыми темпами, потому что по указу императора оно должно было быть закончено к осени 1828 года, чтобы до появления льда успеть провести пароходы к заводу Берда.

Как уже говорилось выше, вначале предполагалось построить пароходы от 30 до 35 лошадиных сил, в действительности же лошадиных сил было 40.

Как и предполагалось, в октябре того же 1828 года, постройка пароходов была закончена, и к концу месяца они были приведены к заводу Берда для установления на них паровых машин на основании заключенного с ними контракта.

Пароход № 2 (с 30 октября названный «Охтой») был спущен на воду 22 октября, а пароход № 3 («Нева») — 26 октября.

Через несколько месяцев, в начале июня 1829 года, Кораблестроительный Департамент поручил Учетному комитету для построенных на Охтинской верфи пароходов «Нева» и «Охта» приказать составить дельную книгу по настоящему и запасному вооружению, а также приказать, чтобы пароходы были отделаны и приготовлены к употреблению на службу.

Опять же это было поручено Стоке. А тот в свою очередь просил такелажмейстеров пароходов как можно скорее укомплектовать судна. А командирами судов были назначены лейтенант Екимов («Нева») и лейтенант Рвеков («Охта»).

Когда были составлены дельные книги по вооружению, поручено было представить в Комитет полную ведомость об уборах и мебели, требуемых на пароходы. К сожалению, не осталось никаких документов о ведомости для «Охты», а ведомость для «Невы» оказалось возможным представить:

Ведомость для кают

В Кормовую каюту:

стол красного дерева	1
подушка, покрытая голубым бархатом	1
зеркало в рамке из красного дерева	1
занавесы к Кормовым окнам	5
на пол клеенка	1
полотняные чехлы на мебель и подушки	3

В Носовую каюту:

стол раздвижной из красного дерева	1
стулья	12
зеркала в рамке из красного дерева	2
столы ломберные из красного дерева	2
подушки	2
занавесы к окнам	4
клеенка на пол	1
полотняные чехлы на мебель и подушки	7
бронзовая чернильница	1
бронзовые подсвечники	4
щипцы	2

Позже оказалось, что представленная ведомость не совсем точна, есть вещи совсем не нужные, и в то же время, нет необходимых вещей, например: штандарта, штатива, печати со штампом и других. Поэтому эта ведомость несколько раз переделывалась и дополнялась.

Когда все подобные поручения были выполнены, пароходы стали употребляться на службу, то есть плавать между Кронштадтом и Петербургом и перевозить особ Императорской фамилии и других знатных лиц.

О пароходе «Охта» еще известно лишь то, что она тимберовалась на Охтинской верфи в 1838 году, а о тимберовках «Невы» оказалось возможным узнать поподробнее.

Как известно, «Нева» тимберовалась дважды: в 1837 и 1847 годах. Сначала расскажем о первой тимберовке.

В начале 1837 года Кораблестроительный Департамент решил тимберовать пароход «Нева», поскольку за семь лет службы некоторые его части пришли в негодность. Руководителем тимберовки был назначен подполковник Амосов. 5 февраля он представил в Кораблестроительный и Учетный комитет смету о потребности лесов, материалов и инструментов, необходимых для исправления на Охтинской верфи парохода «Нева». Все металлические вещи, указанные в смете, были изготовлены Ижорскими заводами. С Ижорских заводов также нужно было прислать мастеровых для постановления части механизма, которая должна быть прикреплена к подводной части судна. В ответ на эту просьбу начальник заводов послал шесть человек из рабочего экипажа. А непосредственное указание постановления этих частей в пароходе и прикрепление к подводной части было поручено механику Смигу.

Говоря о тимберовке «Невы» в 1837 году, можно упомянуть о том, что элинг, в котором она производилась, был сделан кораблестроительным, и над ним была устроена крыша.

Пароход был отремонтирован и благополучно спущен на воду в 10 часов 21 октября 1837 года.

В 1847 году «Нева» вновь тимберовалась. В то время она, вместе с пароходом «Мирный» зимовала в устье реки Ижоры, и поэтому тимберовку решено было производить на Охтинской верфи, причем снова под руководством Амосова.

В деле о состоянии «Невы» было записано: «пароход старый». И действительно, он пришел в такую негодность, что нужно было исправлять трапы, руль, палубу, корпус и многие другие части. Было принято решение покрыть лаком двери в каютах, заменить замки, оконпачить палубы и борта, вставить разбитые стекла, заменить негодные войлоки и парусину и позолотить надпись парохода.

Тимберовка была закончена весной 1848 года и «Нева» продолжа-

ла плавать между Кронштадтом и Санкт-Петербургом, пока 14 ноября 1860 года, вместе с «Охтой» не была исключена из списков судов Балтийского флота.

И. Железнов

ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА»



Местом рождения «Паллады» было Охтинское Адмиралтейство. Это судостроительное предприятие создано в 1721 году в Петербурге на месте шведской цитадели Ниеншанц при впадении реки Охты в Неву.

В XVIII веке на Охте строили лишь мелкие парусно-гребные суда. В XIX веке здесь были построены многие корабли, вошедшие в историю отечественного мореплавания и русского военно-морского флота: шлюпы «Камчатка», «Восток», фрегаты «Паллада», 74-пушечный линейный корабль «Александр Невский», первый винтовой фрегат «Архимед» и др.

2 ноября 1831 года на Охтинском адмиралтействе его управляющий, полковник корпуса корабельных инженеров, известный кораблестроитель первой половины XIX века В. Ф. Стоке заложил 52-пушечный фрегат. Еще до закладки ему дали имя «Паллада» в честь древне-греческой богини, дочери Зевса, которая почиталась как покровительница мудрости, искусства, войны.

«Паллада» проектировалась и строилась по лучшим кораблестроительным образцам того времени. В конструкции корпуса фрегата и его оборудовании учитывались самые последние новшества. Посколь-

ку корабль предназначался для заграничных визитов царской семьи, Николай I издал указ отделять его «с особенным тщанием», поэтому средств на постройку не жалели. Набор корпуса и обшивку делали из выдержанных лиственницы и дуба, а палубы настилали дорогим типовым деревом. В бортах кубрика, прорезали круглые отверстия и вставили бронзовые иллюминаторы с толстым стеклом. Это был один из первых случаев применения иллюминаторов на русских судах.

Весной 1832 года управляющим Охтинского адмиралтейства был назначен выдающийся русский кораблестроитель, капитан корпуса корабельных инженеров И. А. Амосов, который активно взялся за продолжение строительства «Паллады».

Командиром «Паллады» вскоре после закладки ее киля был назначен один из способнейших офицеров российского флота капитан-лейтенант П. С. Нахимов, совершивший к тому времени кругосветное плавание и отличившийся в 1827 году в Наваринском сражении. По его инициативе в ходе постройки корабля внесли ряд важнейших усовершенствований. Нахимов просил установить на «Паллада» двойной шпиль с металлическими баллерами, два железных румпеля новой системы, аксиометр на штурвал и только что появившиеся якоря системы Перинга. Кроме того он предлагал заменить якорные пеньковые канаты цепями, а свинцовые клюзы литыми чугунными.

По-иному, чем в первоначальном проекте, на «Палладе» сделали кают-камеру и судовую аптеку, а вместо деревянных бочек для хранения питьевой воды поставили квадратные цистерны из луженого железа. По предложению П. С. Нахимова вокруг нактоузов компасов железные гвозди палубного настила в радиусе 6 футов (1.83 м) заменили медными. Кроме того будущий адмирал обратил внимание и на снабжение фрегата гребными судами и на его артиллерийское вооружение. К полагавшимся семи гребным судам он потребовал добавить восьмое — 12-весельный полубаркас, а в кормовую и носовую части батарейной палубы вместо малоподвижных тяжелых пушечных станков поставить 6 облегченных, чтобы ими можно было заменить любое орудие, поврежденное в бою.

В полдень 1 сентября 1832 года «Паллада» сошла со стапелей Охтинского адмиралтейства. К моменту ее спуска на воду с Ижорских адмиралтейских заводов подвезли тридцать 24-фунтовых (150 мм) бронзовых пушек и двадцать две 24-фунтовых (145 мм) бронзовых каронады, два комплекта по 175 железных точеных кофель-нагелей для крепления снастей бегучего такелажа, железные румпели и железные баллеры шпильей, а из Санкт-Петербургского военного порта — четыре якоря Перинга. Правый становой якорь фрегата вес 175 пудов (2866.7 кг), а длина якорного цепного каната к нему была 175 сажень (373.1 м).

Весной 1833 года «Палладу» поставили на камели и перевели в Кронштадт. Ввели ее в док, чтобы обшить подводную часть красномедными листами для предохранения корпуса от обрастания живыми организмами и проникновения в него морского червя-древоточца. Хотя обшивка кораблей медью в русском флоте применялась с 1781 года, далеко не каждое судно удостоивалось такой чести.

После доковых работ приступили к постановке рангоута и такелажа. При оснащении фрегата стоящим и бегучим такелажем ввели ряд новшеств. Каждое из них тщательно обсуждалось П. С. Нахимовым и И. А. Амосовым. Так, например, вместо юферсных тросовых толрепов поставили винтовые, на многих блоках тросовую оплетку заменили железными оковками и вертлюгами, а для штагов и бакштагов мартин-гина и для бортов нижних рей применили такелажные цепи. Кроме того, были сделаны и некоторое усовершенствование в проводке и креплении снастей бегучего такелажа.

Хотя по корабельной классификации первой половины XIX века «Паллада» относилась к фрегатам 44-пушечного ранга, фактически же по своим размерениям она соответствовала 60-пушечному фрегату и была лишь на 5 футов (1.72 м) короче 74-пушечного корабля. При длине по батарейной палубе 173 фута (52.73 м) она имела ширину без обшивки 43 фута 8 дюймов (13.31 м), глубину интрюма 14 футов (4.27 м), осадку кормой 23 фута (7 м) и носом 18 футов 8 дюймов (5.07 м).

В начале августа 1833 года «Паллада» — шедевр отечественного кораблестроения — отдала якорь на внешнем рейде Кронштадта. Ее изящный, стройный корпус и великолепное оснащение вызвали восхищение у моряков Балтики.

Войдя в строй, «Паллада» под командованием П. С. Нахимова совершила свой первый подвиг — спасал от гибели русскую эскадру. Темной ночью 17 августа 1833 года эскадра вице-адмирала Ф. Ф. Беллинсгаузена, насчитывавшая 18 вымпелов, крейсеровала в Балтийском море между островом Даго (Эдель) и полуостровом Ганге-Удд (Ханко). На «Палладе», шедшей в конце колонны, сумели, несмотря на плохую видимость, взять пеленг Дагерротского маяка. По расчету Нахимова, курс эскадры проходил через каменную банку. Он приказал подать фонарями сигнал: «Флот идет к опасности!». «Паллада», совершив поворот оверштаг, легла на другой галс.

Из-за дождя и большого волнения флагман не понял сигнала, и головной корабль, 74-пушечный «Арсис», сел на камни. Вслед за ним ударились днищем о грунт и получили повреждения 84-пушечный корабль «Императрица Александра» и шхуна «Град». Остальные корабли, разобрав сигнал «Паллады», успели повернуть на другой галс и избежали катастрофы.

Через некоторое время Нахимов перевели служить на Черноморский флот, теперь командиром «Паллады» был назначен капитан-лейтенант Моллер П. А. За годы, в которые фрегат неоднократно ходил к берегам Испании и Португалии, на острова Мадейра, доставляла золото в Англию, он обветшал и набор его корпуса расшатался.

В 1846 году в Кронштадском порту «Паллада» прошла капитальный ремонт. Из тяжелых и плотных досок лиственницы и частично из легких сосновых ей заменили почти все пояса обшивки. Подводную часть набора корпуса усилили дополнительными железными креплениями и обшивку заново покрыли медью. На фрегате обновили рангоут и весь стоячий и бегучий такелаж. В 1848 году «Палладу» причислили к гвардейскому флотскому экипажу. В это же время она посетила Англию, а спустя год — остров Мадейру.

7 октября 1852 года с Кронштадского большого рейда снялся с якоря красавец русского военно-морского флота фрегат «Паллада». Фрегат уходил в кругосветное плавание. В то время кругосветные плавания представляли большое событие и были известны наперечет. Но, несмотря на то, что фрегату «Паллада» не удалось обойти вокруг света, его имя надолго сохранилось в памяти поколений. Благодаря великому русскому писателю И. А. Гончарову, он был секретарем в этой дипломатической миссии под руководством Е. В. Путятина, который подробно описал эту экспедицию. Задачей «экспедиции» было открыть закрытую для европейцев Японию.

Фрегат «Паллада» под командованием капитана 2 ранга И. С. Унковского отправился в плавание. Путь от Кронштадта до Портсмута оказался весьма тяжелым. Грозные осенние бури порядочно потрепали фрегат, сильно пострадали рангоут и паруса, появилась течь. 12 октября при входе в пролив Зунд, корабль попал в такой густой туман, что, потеряв счисление, сел на мель у мыса Драго на датском берегу. Был вызван пароход из Копенгагена, который помог сняться. На фрегате начались заболевания, появилась холера и троих похоронили.

К 6 января 1853 года фрегат «Паллада» снялся с якоря. Из Портсмута она уходила не одна, ее сопровождала купленная в Англии Путятиным паровая шхуна «Восток» под командой капитан-лейтенанта В. А. Римского-Корсакова. Некоторые офицеры с «Паллады» перешли на «Восток». Сама «Паллада», получившая повреждения во время похода из Кронштадта в Англию, была в Портсмуте введена в док и капитально отремонтирована. Ремонт задержал фрегат до декабря месяца, начавшиеся в это время юго-западные ветры задержали еще на месяц. Эта задержка заставила Путятина отказаться от прежнего маршрута (обогнув мыс Горн, идти через Тихий океан), так как «Паллада» прибыла бы к южной оконечности Америки в самое неблагоприятное

для плавания время. Поэтому принято было решение направиться в Японию через мыс Доброй Надежды.

... Оставив 12 апреля 1853 года мыс Доброй Надежды, «Паллада» направилась к конечной цели плавания — в Японию, в Нагасаки. По пути она должна была зайти на острова Бонин-Сима, где, согласно отданному предварительно распоряжению, ее будут ожидать другие суда эскадры — из Ситхи и Петропавловска. По пути было решено зайти в Манилу на короткий срок. По дуге большого круга «Паллада» прошла почти до берегов Австралии, на 106 меридиане резко повернула на север и 15 мая вошла в Зондский пролив.

Индийский океан встретил «Палладу» жестоким штормом. Старый корабль с трудом выдержал напор вол и противного ветра, «потек всеми палубами и показал движение в надводных частях корпуса», как доносил начальник экспедиции, адмирал Путятин, в Петербург о ненадежности судна для дальнейшего плавания. После шторма в Индийском океане он решил категорически требовать замены «Паллады» другим, новым фрегатом. Для этого в Петербург посылался курьером первый помощник капитана, лейтенант И. И. Бутаков.

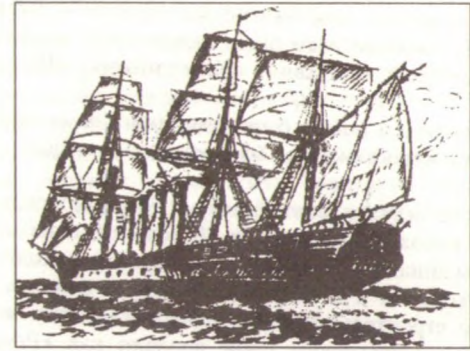
26 июня «Паллада» вышла из Гонконга. 7 июля прошла пролив Баши и вступила в Тихий океан, встретивший ее жестоким тайфуном. Только через месяц, вместо недели, израненная «Паллада» достигла порта Ллойд на острове Пиль, где ее уже ожидала эскадра: 16 июня пришел из Ситхи транспорт Российско-американской компании «Меньшиков», 21 июня — «Восток», и 26 июня — из Петропавловска 20-пушечный корвет «Оливуца». Там же ожидали прибывшие на «Меньшикове» курьеры из Петербурга.

За 9 дней пребывания на островах Бонин-Сима «Палладу» выкрасили, произвели небольшой ремонт, подготовились к приходу в Нагасаки. В это же время офицеры корвета «Оливуца» описали южную группу островов Бонин-Сила. 10 августа вся эскадра торжественно вошла в Нагасакский рейд.

... «Паллада», подходя 17 мая к Татарскому проливу, случайно встретилась со шхуной «Восток». Из доставленных газет узнали, что 23 марта Англия и Франция объявили России войну. Всем судам предполагалось идти в Татарский пролив и там дожидаться дальнейших указаний.

Залив, в котором стояла «Паллада», и о котором действительно мало кто знал, был залив Хаджи, открытый лишь в мае 1853 года Н. К. Бошняком, ближайшим сотрудником Невельского. Бошняк назвал его Императорской гаванью. «Паллада» подошла ко входу в Гавань 20 мая 1854 года, но только 22 мая, из-за сильных туманов, смогла войти в залив. Там застали транспорт «Меньшиков», с которого передали требование от морского ведомства об освидетельствовании

ФРЕГАТ «АРХИМЕД»



Конструкторы искали новых решений в создании механических движителей. Появление винтового движителя было технической революцией в судостроении. Первые винтовые корабли появились в Европе в 1844 году («Ратлер» — в Англии, 1844; «Наполеон» во Франции, 1847). Пароходный комитет, сформированный в 1842 году для содействия строительству паровых судов, оценил по достоинству значение использования механического винтового движителя, который исключал зависимость корабля от ветра и морских течений, увеличивал его маневренность и значительно поднимал скорость.

Строительство первого в России винтового судна фрегата «Архимед» — явилось яркой страницей истории Охтинского Адмиралтейства. В этот период верфь продолжала расширяться: строились новые производственные и складские здания, увеличивалась шлюпочная мастерская, специально для строительства пароходо-фрегатом сооружался стапель. Охтинское Адмиралтейство превратилось в одно из основных судостроительных предприятий, снабжавших Балтийский флот быстроходными паровыми судами.

Первый русский винтовой фрегат «Архимед» (длина 54,5 м, ширина 13,3 м) построен на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге по проекту и под руководством выдающегося судостроителя полковника корпуса корабельных инженеров И. А. Амосова. Был спущен на воду 20 июля 1848 года. Четыре паровые машины корабля имели общую мощность 300 л. с. и двухлопастный винтовой движитель, кроме того, была сохранена полная парусная оснастка. Его артиллерия состояла из 40 орудий.

«Паллады», «на предмет ее благонадежности» для обратного плавания в Кронштадт и для использования ее в Сибирской флотилии. Освидетельствование фрегата показало, что для несения дальнейшей службы он требует капитального ремонта в доке.

Более двух месяцев, с конца июня до начала сентября 1854 года, командир «Паллады», выполняя предписание Муравьева, пытался ввести фрегат в Амур, чтобы укрыть его от кораблей английской эскадры адмирала Прайса, появившийся в дальневосточных водах. Несмотря на то что фрегат полностью разгрузили у мыса Лазарева, его осадка не позволила преодолеть извилистый и изобилующий барями амурский фарватер. Путятин принял решение оставить «Палладу» на зимовку в хорошо укрытой Константиновской (ныне Постовой) бухте Императорской гавани под охраной 14 матросов во главе с подпоручиком корпуса флотских штурманов Кузнецовым.

По мере сил матросы, откачивая из трюма воду, а зимой обкалывая лед, старались сохранить корабль. Но сил их оказалось явно недостаточно. Когда весной 1855 года в гавань пришли фрегат «Аврора» и корвет «Оливуца» под флагом начальника Амурского края контр-адмирала В. С. Завойко с намерением перевести «Палладу» на буксире в Амурский лиман, она представляла собой жалкое зрелище: скованная льдом, ют и бак разрушены, ванты обвисли, вода в трюме достигла батарейной палубы. Попытка отбуксировать «Палладу» в Амур не увенчалась успехом.

В ноябре Завойко послал на место стоянки фрегата мичмана Г. Д. Разградского, которому было приказано затопить корабль. Через глухую тайгу на собаках мичман добрался до бухты только в январе следующего года. Сняв охрану, он выполнил приказ.

Бухта, на дне которой покоится «Паллада», многие годы служила местом паломничества русских моряков. Стало традицией плавать в дальневосточных водах, посещать эти места и спускать водолазов на борт затопленного фрегата. Впервые это сделал в 1855 году экипаж клипера «Джигит». Многие предметы, поднятые русскими моряками в разные годы, как драгоценные реликвии хранятся в Центральном военно-морском музее в Петербурге и в музее Тихоокеанского флота во Владивостоке.

Ныне на берегу бухты Постовой, напротив места, где на 20-метровой глубине лежит остов «Паллады», установлен памятник. В его постамент вмурован застекленный футляр с куском поднятого со дна корабельного бимса — немого свидетеля славной судьбы русского фрегата.

«Архимед» положил начало развитию совершенно нового типа винтовых паропарусных быстроходных фрегатов, характерных для отечественного флота переходного периода.

В 1851 году пароходный комитет разработал программу постройки 14 винтовых кораблей: для Балтийского флота — 3 фрегата, 1 корвет и 5 судов. В этом же году было заложено 9 из предлагаемых к постройке 14 кораблей: «Палкан», «Константин», «Выборг», «Орел» и другие.

К началу Крымской войны был готов лишь один винтовой фрегат «Палкан». Война приостановила на время дальнейшее строительство винтовых судов.

В 1953 году в составе Балтийского и Черноморского флотов насчитывалось 16 пароходо-фрегатов и 36 вспомогательных судов, имеющих паровые машины, кроме того, в постройке находились 3 винтовых линейных корабля и 3 винтовых пароходо-фрегата.

В 1854 году строительство двухдечных парусных кораблей было возобновлено. Были построены такие корабли как «Ретвизан», «Гангут», «Вола». Еще более энергично сооружались корветы и клипера.

После спуска на воду фрегат «Архимед» вошел в строй Балтийского флота и плавал от Кронштадта до берегов Дании и Швеции.

Командиром корабля был назначен капитан 1 ранга В. А. Глазенап.

В составе Балтийского флота фрегат находился всего 2 года. 5 октября 1850 в Балтийском море, у острова Борнгольма, стал на мель и затонул.

Отрывок из письма В. А. Глазенапа брату.

«Богу угодно было ниспослать на меня глубокое горе — писал несчастливый командир своему брату В. А. Глазенапу, в день своего крушения. «Архимед» не существует, или почти так, потому что стоит на мели, пробитый в нескольких местах, и полный водою. Несчастье ужасное; но Бог милостив, и я духом не упал. Мы все живы и здоровы, за исключением восьми (оказалось шести) человек, которых я еще не досчитываюсь.

Вчера вечером (5 октября), в 6 часов, я прошел Дарзерорт, и хорошо определился; потом сделалось пасмурно и я Арконы не видал; но имея совершенно верные компасы, положился на счисление. Курс мой вел 2 мили севернее оконечности Борнгольма; в 3 часа ночи я должен был видеть маяк, но огонь не открывался, почему я убавил парусов. В половине четвертого увидел маячный огонь на 0, совершенно по тому румбу, как и ожидал, и чрез четверть часа стал на мель.

Оказалось, что я, течением был снесен так много к югу, что огонь в Ренне мог открыться на остров Лоцмана, дадут мне письменное свидетельство, что течение ночью было до 4 узлов от севера.

Несчастье большое; но я не унываю. Команда и офицеры вели себя, во время критического момента, примерно. Если только ветер стихнет, то надеюсь много спасти с фрегата, но сам фрегат, полагаю невозможным довести куда-нибудь; он совершенно пробит и полон воды.

Поспешите к нам на помощь; тогда вместе увидим, что остается делать. Я плакал как ребенок, когда последний съехал с моего фрегата.

Об этом крушении датский министр иностранных дел, писал между прочим следующее: «Бурное море, темнота ночи, сильное течение воды, произведенной ветром, в этой чрезвычайно опасной части Балтийского моря, лишили возможности капитана Глазенапа, отличить маяк Гаммерстаус, который ему надлежало обогнуть».

К. Астахов

КРЕЙСЕР «ГЕНЕРАЛ-АДМИРАЛ»



Адмирал Попов составил проект крейсера на следующих основаниях:

1. «Если назначение крейсера заключается в уничтожении неприятельской морской торговли и в нанесении вреда слабо защищенным морским станциям неприятеля, не имея в виду атаки крепостей и эскадренного боя с броненосцами, то он должен быть лучше всех иностранных крейсеров, превосходя их своими качествами».

Попов для этой цели покрыл крейсер поясом брони по ватерлинии, шириною в 7 футов и толщиной в 6 дюймов (152 мм). Способ такого бронирования был предложен Н. В. Копытовым. Такой пояс должен был защитить крейсер на случай встречи с вражескими крейсерами или коммерческими судами, имеющими небольшое число сильных орудий.

2. «Так как по числу своих орудий и их калибру крейсер должен отвечать только главной цели своей постройки, его артиллерия должна состоять из небольшого числа нарезных орудий таких калибров, каких нельзя ставить на суда, построенные не специально для военных целей». Для этого было предложено вооружить крейсер четырьмя 8-ми дюймовыми (203 мм) и двумя 6-ти дюймовыми (152 мм) нарезными орудиями. 8-ми дюймовые орудия были установлены на особо устроенных выступах на верхней палубе, близ середины суфла, с углами обстрела по всему горизонту; и 6-ти дюймовые поставили на корме и баке, на поворотных платформах, для стрельбы по линии килля и траверзу.

3. «Имея в виду, что быстрота хода составляет для крейсера весьма важную силу, давая возможность кораблю избежать боя с сильнейшим и навязать его слабейшему, поставив себя в наиболее выгодное положение, предложено снабдить крейсер машиною усовершенствованной системы в 900 номинальных сил. Чтобы крейсер мог обладать хорошими качествами под парусами, — предложено поставить на нем трехмачтовый рангоут с большою площадью парусности».

Для осуществления всех условий и требуемых качеств, надлежало дать судну большие размеры и водоизмещение, чтобы соответственно его рангу, сделать удобное помещение для команды, запасов провизии и топлива, а также для машины с котлами и принадлежностями. Материалом для постройки корпуса было выбрано железо, и по возможности сталь. Система постройки — клетчатая, с бракетами, стрингерами, двойным дном и водонепроницаемыми переборками и отделениями. Подводную часть корпуса предложено обшить деревом, с медными наружными листами.

По рассмотрении особой комиссией чертежей, спецификации и предложений адмирала Попова, морское министерство утвердило в главных чертах проект нового крейсера, и с «Высочайшего разрешения», последовавшего в конце 1869 года, было приступлено в 1870 году к постройке по одинаковым чертежам двух корветов, один из которых — «Генерал-Адмирал», на Охтинской верфи.

Строительство возглавил опытный инженер, подполковник Николай Александрович Субботин. Корабельным мастером на Охтинской верфи работал англичанин, инженер Бейн. Помощником у него в то время — молодой, талантливый русский судостроитель — самоучка

Петр Акиндинович Титов. Днем и ночью можно было видеть на стапеле Титова, постоянно находившегося рядом с корпусом «Генерал-Адмирала». Неожиданно инженер Бейн умер и корабельным мастером назначили Петра Титова. Он обладал поразительной инженерной интуицией, огромной работоспособностью и универсальностью мастерства. Сам показывал, как надо делать разбивку, разметку, учил рабочих правильно обращаться с инструментом, умел клепать, рубить, обрабатывать металл не хуже любого мастера. Делал он это виртуозно, и рабочие Охты любили и уважали его. Титов имел исключительное конструкторское чутье, часто он на глаз назначал размеры многих, иногда очень сложных деталей и устройств. Проверочные расчеты инженеров лишь подтверждали то, что Петр Акиндинович определял по своему опыту...

Впоследствии Титов стал управляющим Франко-русским заводом в Санкт-Петербурге.

«Генерал-Адмирал» был спущен на воду в 1873 году, но заказанную на частном заводе Берда машину, смог получить только в 1876 году, из-за случившегося там пожара.

Главные размерения «Генерал-Адмирала»:

Длина между перпендикулярами	270 футов 0 дюймов.
Наибольшая ширина	48 футов 0 дюймов.
Углубление по чертезу:	
носом:	19 футов 0 дюймов.
кормою:	23 фута 0 дюймов.
Число тонн водоизмещения:	4604
Номинальная сила машин:	900
Стоимость:	
корпуса:	1 999 801 руб.
машин:	639 900 руб.

Остается добавить, что экипаж «Генерал-Адмирал» составлял 482 человека, и скорость хода составляла 14 узлов, при которой запасов топлива хватало на 1800 миль плавания.

После окончательного изготовления по корпусу и механизму, фрегат «Генерал-Адмирал» должен был отправиться в дальнейшее плавание летом 1878 года, но был задержан в Кронштадте вследствие обнаружившихся в механизме, на официальных пробах, существенных недостатков, а также других неисправностей, которые смогли устранить только к закрытию навигации 1879 года. Кроме того, во время сильного шторма осенью 1878 года, фрегат этот сдрейфовал на мель на Кронштадском рейде, что заставило ввести его на зиму в док, для осмотра и небольших исправлений по корпусу.

Летом 1880 года, после специального испытания машины, развившей 5 329 индикаторных сил и давшей фрегату в полном грузу скорость хода 13,5 узлов, 27 сентября «Генерал-Адмирал» отправился из Кронштадта по назначению в Тихий океан. Но по выходе из Бреста фрегат встретил в Бискайском заливе сильный шторм, дувший непрерывно в течении шести суток (с 1 по 7 ноября 1880 года) и причинивший повреждения в рангоуте, корпусе, с потерю дымовой трубы. Для исправления этих повреждений, «Генерал-Адмирал» принужден был вернуться в Брест, где он пробыл до 22 марта 1880 года, и затем отправился в Средиземное море, где большую часть пути прошел под парусами. Вследствии заключения мирного договора с Китайским правительством по поводу Кульджинского вопроса, корабль получил приказание вернуться из Средиземного моря в Кронштадт, куда он прибыл благополучно 10 сентября 1881 года.

В 1892 году «Генерал-Адмирал» получил звание крейсера 1 ранга. В 1893 году он, во главе отряда русских кораблей совершил переход в Нью-Йорк на празднование 400-летия открытия Америки, а в мае того же года продолжал учебное плавание, пройдя под парусами большую часть 22-дневного пути через океан.

После того, как в 1898 году его сменил в дальних плаваниях другой корабль, «Генерал-Адмирал» вошел в состав учебно-артиллерийского отряда, оставаясь тем не менее в классе крейсеров 1 ранга. На судне установили новую артиллерию, теперь она составляла: 6 — 203 мм, 4 — 152 мм, 12 — 37 мм, и 47 мм. В плаваниях 1903 — начала 1904 годов, прерванных русско-японской войной оно прошло 13 370 миль.

В 1906 году корабль был переведен в разряд учебных, а через три года — в класс минных заградителей и получил новое название «Нарова». После переоборудования он мог принять более 650 мин заграждения, которые на скорости 9 узлов устанавливались менее чем за два часа.

Вместе с другими заградителями «Нарова» под прикрытием линейных кораблей, крейсеров и подводных лодок участвовала 18 июля 1914 года в постановке минного заграждения, закрывавшего Финский залив от вторжения германского флота.

25 октября 1917 года моряки корабля безоговорочно перешли на сторону советской власти, среди которых — матрос Анатолий Григорьевич Железняков — член Центробалта, участник штурма Зимнего дворца, впоследствии легендарный партизан Железняк, погибший в июле 1919 года.

После победы революции и создания вооруженных сил республики Советов корабль в составе флота находился в Гельсингфорсе. Из за невозможности проводки во льдах «Нарова» была в апреле 1918

года интернирована, однако 14 мая совершила самостоятельный переход в Кронштадт, для соединения с основными силами флота.

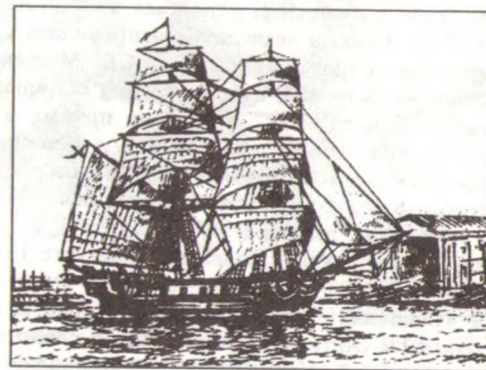
В ночь на десятое августа 1918 года судно поставило мины на подступах к Кронштадту, и в ноябре того же года под огнем вражеских батарей поставило мины, которые весь период Гражданской войны защищали Петроград с моря.

1 февраля 1920 года корабль переквалифицируется в учебное судно, затем с июня 1937 года — становится самоходной базой отряда боевых судов. «Нарова» участвовала в войне с Финляндией 1939—1940 годов и в Великой Отечественной войне. Лишь в июле 1944 года она была окончательно разоружена и в 1945 году передана на разборку.

Подняв флаг в 1877 году, корабль оставался в боевом строю русского флота почти 70 лет. Созданный Охтинскими умельцами он показал завидный пример надежности и долговечности.

Т. Редичева

ШЛЮП «СЕНЯВИН»



В первой четверти XIX века русские моряки совершили немало походов, сделав множество выдающихся открытий. И одним таким походом была кругосветная экспедиция под начальством Ф. П. Литке на военном шлюпе «Сенявин».

«Сенявин» представлял собой военное судно, слабее корветов, с

евич Беллинсгаузен. Так же в экспедиции принимал участие лейтенант Михаил Петрович Лазарев, который командовал шлюпом «Мирный».

Флагманским кораблем являлся парусный шлюп «Восток», построенный в 1818 году на Охтинской верфи для обычных плаваний англичанином В. Ф. Стоке. Это было военное судно длиной 40 м, шириной 10 м, водоизмещением 900 т; имевшее стройные обводы, легкий такелаж и обладавшее значительной скоростью, что и являлось преимуществом над «Мирным». Построено оно было из сырого соснового леса.

Малая прочность его корпуса и слабые крепления, чрезмерная высота мачт и излишняя площадь парусов могли доставить морякам затруднения во время штормов. «Восток» был мало пригоден для длительного плавания, особенно во льдах. Но Беллинсгаузену пришлось идти в дальнее трудное плавание на нем, так как другого корабля выделено не было. Правительство представило для подготовки и снаряжения корабля крайне малый срок — всего 4 месяца. Шлюп имел на вооружении 28 пушек. 190 человек принимали участие в экспедиции, из них 117 находилось на шлюпе «Восток».

Когда стало известно, что «Восток» должен принять участие в дальнейшем и трудном походе, было решено приспособить судно для плавания в ледовых условиях. По предложению известного кораблестроителя Ивана Петровича Амосова подводную часть «Востока» обили медными листами, усилили набор в носовой части. Более прочными сделали рулевое устройство, улучшили рангоут и такелаж, изготовили несколько комплектов запасных стеньг и реев.

2 (16) июля 1814 года шлюпы «Восток» и «Мирный» вышли из Кронштадта. Совместное плавание двух парусных кораблей было сложным делом. Густой снег покрывал паруса. Снасти обмерзали. Штормы и сильные ветры затрудняли путь. Здесь проявились высокие мореходные качества судов. Умело маневрируя, их капитаны использовали каждую возможность, чтобы продвинуться на юг. В конце января 1820 года мореплавателям открылась полоса неподвижных бугристых льдов. Это был берег Антарктиды...

«... Сей берег покрыт снегом, но осыпи на горах и крутые скалы не имели снега. Внезапная перемена цвета на поверхности моря подает мысль, что берег обширен и отдельность другого конца к югу исчезла за предел зрения нашего...» — пишет Ф. Ф. Беллинсгаузен на борту «Востока».

Значительно позднее в 1948 году, когда в этот район пришла советская флотилия «Слава», ученые подтвердили: с места стоянки «Востока» действительно видны были не только берег Антарктиды, но и горы в глубине континента.

«Восток» был в антарктическом походе 751 день, из них 527 —

под парусами. В южном полушарии корабль находился 535 дней, в том числе южнее 60 параллели 122 дня и во льдах 100 дней.

Экспедиция прошла в общей сложности 50 тысяч миль, т. е. расстояние, более чем в два раза превышающее длину экватора. Исследователи нанесли на карту 29 новых островов. Но главное — было доказано, что Антарктида существует. Существует материк в 14 миллионов квадратных километров — территории, почти вдвое превышая площадь Европы.

Когда 5 августа 1821 года «Восток» и «Мирный» прибыли в Кронштадт, Россия салютовала героям, открывшим человечеству новый, шестой континент.

Имя корабля — мореплавателя Антарктиды шлюпа «Востока» передается поколениями как эстафета, символизирующая решимость и смелость моряков в борьбе со стихией — славные традиции русского флота.

Это имя присвоено в 1957 году советской внутриконтинентальной научной станции в Антарктиде; это имя носят современные суда.

... Новый портовый буксировщик пришел в Клайпеду в начале 1964 года. Здесь знали, что судно построено на Петрозаводе, преемнике традиций Охтинских корабелов, строителей легендарного «Востока». Новому буксиру решили дать это имя. Имя «Восток» живет.

Славное историческое прошлое Охтинского Адмиралтейства продолжается достойными наследниками.

П. Бовичев

ФРЕГАТ «АВРОРА»

Корабль революции — крейсер «Аврора» — знает весь мир. Но не всем известно, что он назван в честь парусного фрегата, прославившегося при обороне Камчатки в 1854 г., героически отражавшего нападение англо-французской эскадры на порт Петропавловск.

Его рождение связано с Охтинской судовой верфью.

В 1833 году верфь получила заказ на постройку 44-пушечного фрегата. Он предназначался для охраны рубежей на Дальнем Востоке. Основные требования, предъявлявшиеся к его постройке — надежность. Проект нового судна разработал известный кораблестроитель Иван Афанасьевич Амосов вместе с В. Ф. Стоке. Амосов осуществил и закладку фрегата 23 ноября 1833 года, а строительством его

руководил известный инженер — Степан Онисимович Бурачек.

Длина фрегата — 48,5 метра, ширина — 12,6, осадка — 3,9, водоизмещение около 2000 тонн. Корабль был спущен на воду 27 июля 1835 года. Моряки многократно отмечали добротность постройки фрегата, его надежность и мореходность. При закладке корабля в торжественной обстановке он получил название «Аврора». В переводе с древнегреческого — «Утренняя заря».

«Аврора» — последний из отечественных военных кораблей, совершивших в середине 19 века кругосветное плавание. Десятки тысяч миль остались за кормой фрегата. Он бороздил многие моря и океаны. В разное время на нем несли службу такие выдающиеся мореплаватели-исследователи, как К. Ф. Литке, Н. А. Фесун. С 1836 г. по 1845 г. на ней служил старшим офицером выдающийся моряк и исследователь Геннадий Иванович Невельской.

В 1853 году фрегат направился на Дальний Восток. Задача плавания — усиление обороны морских рубежей. Как известно, Крымская война — война Англии, Франции, Турции против России — шла не только на Черном море и Балтике. Боевые действия развернулись и на Тихом океане. Командование фрегатом возглавил известный и опытный русский мореплаватель Иван Николаевич Изъльметьев.

В апреле 1854 года «Аврора» зашла в порт Кальяо и ... попала в ловушку. Здесь оказалась англо-французская эскадра, встреча с которой не сулила ничего хорошего. Правда, здесь еще не знали о войне, но захват русского фрегата стали готовить. Из ловушки надо было вырваться. Воспользовавшись туманной погодой, авроровцы спустили семь десятивесельных шлюпок и, выбрав якоря, отбуксировали фрегат за пределы гавани. Дозорный английский корабль не заметил удаления «Авроры» без парусов. Уйдя за пределы видимости, матросы подняли паруса и фрегат исчез в океане раньше, чем за ним послали погоню...

19 июня 1854 года корабль, совершив 198-суточный поход через три океана и многие моря, бросил якорь на Камчатке в Авачинской бухте, напротив мыса Сигнального, и был восторженно встречен жителями и гарнизоном Петропавловска-Камчатского. «Аврора» и прибывший военный транспорт «Двина», построенный также на Охтинском Адмиралтействе, пополнили местный военный гарнизон, во главе которого находился генерал-майор В. С. Завойко, сподвижник черноморских героев Нахимова, Корнилова и Истомина.

Противник не заставил себя долго ждать. 18 августа 1854 года англо-французская эскадра в составе шести кораблей, имевших 2500 матросов, солдат и 212 орудий, вошла в Авачинскую бухту и открыла огонь по береговым русским батареям. Получив решительный отпор и понеся ощутимые потери от метких залпов и пушек фрегата «Аврора»

и транспорта «Двина», нападающие были вынуждены отступить.

20 августа бой разгорелся с новой силой. Противник под прикрытием парохода и четырех фрегатов высадил десант и пытался атаковать город и корабли. Однако, губительный огонь русских пушек с батареи фрегата «Аврора» и транспорта «Двина» вынудили неприятеля отойти.

С рассветом 24 августа ожесточенные атаки возобновились. Ценой больших потерь союзникам удалось вновь высадить у Петропавловска десант численностью 900 человек. Противнику удалось занять несколько высот, господствующую над портом сопку Никольскую и начать обстрел наших кораблей. Вместе с солдатами и матросами-петропавловцами в контр-атаку храбро бросились отряды моряков с «Авроры» под командой Н. Фесуна, Д. Жилкина и сбросили десант в море.

Больше союзники не рискнули атаковать Петропавловск. 27 августа их паруса скрылись в океане... Историки писали о Завойко и Изъльметьеве: «Они имеют право ждать, что их имена навсегда будут сохранены в летописях русского флота... О фрегате «Аврора» еще напишут книги. Он достоин этого и огненным путем и доблестью экипажа и верностью флагу...».

Фрегат остался зимовать на полуострове, а весной 1855 года вместе с другими кораблями перешел в устье Амура. В заливе Де-Кастри 8 мая 1855 года «Аврора» участвовала в бою с английской эскадрой.

В 1856 году в командование фрегатом вступил капитан 1 ранга Михаил Петрович Тироль и привел его вновь в Кронштадт вокруг мыса Доброй Надежды. Кругосветный поход закончился 11 июня 1857 года. «Аврора» прослужила во флоте вплоть до 1861 г., то есть 26 лет, показав завидные для деревянных судов надежность и долговечность.

Имена героев Петропавловской обороны не забыты, а название корабля, отличившегося в боях на Камчатке, перешло к крейсеру, ставшему с Октября 1917 года легендарным. В память героической обороны города в 1854 году в Петропавловске воздвигнут монумент «Слава».

В. Хасроева

БОТИК-БЛИЗНЕЦ

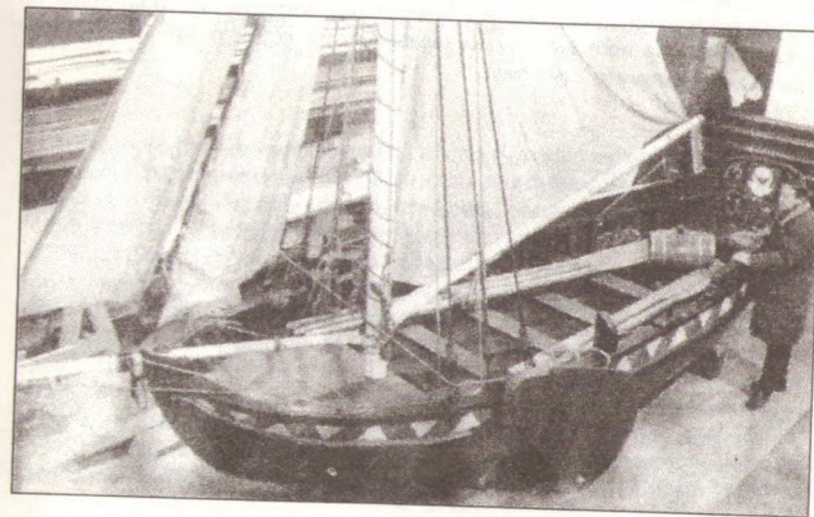


Прочитав в газете «Смена» (от 11.01.95) статью «Петрозавод закончил свой ботик Петра I», я заинтересовалась этой темой и решила как можно больше узнать и о самом ботике Петра I, и о его копии. Вот те сведения, которые мне удалось узнать о ботике-близнеце, побывав на Петрозаводе.

Как известно, летом 1996 года Россия будет праздновать трехсотлетие своего флота. Торжества будут проходить в июле в Петербурге, и на Неве состоится величественный парад кораблей Балтийского флота. Разумеется, сам «дедушка русского флота» «по возрасту» не сможет принять участия в этом параде и сможет наблюдать за ним лишь из окна музея. Однако для возрождения старой традиции «для торжествования ботик выводить повсегодно на воду» (согласно указа Петра I от 2 сентября 1724 года) на «Петрозаводе», которому в марте этого года исполнилось 275 лет, менее чем за год, по заказу Российского морского историко-культурного центра (Москва), был построен «близнец» «дедушки русского флота» (главный строитель Михаил Владимирович Богданов; новый ботик был заложен 12 мая 1995 года). Для создания этого ботика была проведена большая изыскательная работа, поскольку петровский ботик претерпел несколько ка-

питальных ремонтов и теперь не во всем соответствует оригиналу. Эта работа была проведена главным смотрителем музея А. Л. Ларионовым. Под его наблюдением были созданы чертежи бота. Материалы, примененные для постройки, дуб и сосна. Дуб — для киля, транца, форштевня и шпангоутов. Все детали сделаны вручную: металл ковали кузнецы, парус шил боцман с парусника «Седов», резьбу и роспись делали художники. Строила ботик бригада в составе 4-х человек, возглавлял это строительство Большаков Геннадий Леонидович. Именно этот ботик — настоящее гребное парусное судно, а не музейный экспонат — должен будет возглавлять на Неве флотилию кораблей — участников парада. Ботик-близнец, который уже сейчас можно видеть в цехе «Петрозавода», оснащен всем тем, чем был оснащен его «прародитель». Так, например, на днях завершена отливка 4-х пушек для ботика (в свое время такие же пушки были подарены Петру тульскими оружейниками), и именно они будут отвечать салютом на салют приветствующих ботик кораблей...

Вместе с тем альтернативная копия ботика (но по тем же чертежам) строится на верфи Морского историко-культурного клуба «Штандарт». Работа еще не закончена, но спуск судна на воду планируется в июне этого года. На «штандарте» ботик строят по технологии петровской эпохи, обшивая его сосновыми и еловыми досками. Строители предполагают, что и эта копия ботика Петра I примет участие в морском параде на Неве.



Итак, этот, смело можно сказать национальный, праздник, в котором наш ботик будет главным действующим лицом, говорит нам о том, что «ботик сей» сохранился «в сокровищах на незабвенную память» (слова Феофана Прокоповича) и будет впредь также заботливо сохраняться.

Совершенно очевидно, что именно тогда, когда молодой царь совершал плавания на ботике и организовал «забавы», зародилась у него страсть к кораблестроению и мореплаванию, именно тогда он начал понимать, насколько важно для России было бы иметь выход к морям и свой флот. Впоследствии сам Петр скажет, что ботик сделал его моряком, а для русского флота он стал плодородным семенем.

Теперь, перелистывая страницы истории флота при Петре Первом, мы можем только поражаться гигантскому подвигу царя и тем более ценим тот «утлый бот», без которого этот подвиг едва бы состоялся. Первым кораблем Петра, построенным по «новому манеру», был 58-пушечный корабль «Предестинация», а всего за годы его царствования было построено около 1100 кораблей, в том числе более 600 кораблей для Балтийского флота и около 260 для Азовского флота. За год до смерти царя в состав Балтийского флота входило 32 превосходных линейных корабля (от 50 до 96 пушек), 16 фрегатов, 80 галер и множество небольших парусных и гребных судов...

Заканчивая работу, я хотела бы выразить глубокую благодарность сотрудникам Петрозавода и в первую очередь А. М. Ленхайлову, которые с радостью не только помогли мне найти нужную литературу, но и сами дали мне ряд интересных материалов. Благодаря ботнику, я смогла побывать на Петрозаводе, на котором вряд ли побывала бы, не возьми я эту тему.

ИСТОРИОГРАФИЯ

Д. Ю. Шерих

ЧТО ЧИТАТЬ ОБ ОХТЕ?

Дополнение к историографии района

Структура этого очерка в основном повторяет структуру аналогичного раздела в первом сборнике «Из Охтинской летописи». Вначале идут работы по общей истории Петербурга; затем — обзоры истории русского флота; в третьей части — сугубо охтинская библиография, в четвертом разделе — материалы по охтинскому судостроению.

1

Содержание первого раздела уже достаточно освещено в первом сборнике (с. 68). Добавим лишь то, что не было названо. Прежде всего, это фундаментальный труд П. Н. Петрова «История Санкт-Петербурга с основания города до введения в действие выборного городского управления...» (СПб., 1885). Эта работа охватывает период с 1703 по 1782 гг. Более широкий временной охват (1704—1714) — у работы П. Н. Столянского «Жизнь и быт петербургской фабрики за 210 лет ее существования» (Л., 1925).

2

По истории морского флота России существует целый ряд фундаментальных источников. Назовем лишь некоторые из них, и в первую очередь — «Морской энциклопедический словарь» в трех томах (Л., 1991—1994) и «Морской биографический словарь» В. Д. Доценко (СПб., 1996). В них содержатся краткие сведения и библиография, столь важная для определения направлений поисков. Кроме того, стоит обратить внимание на такие солидные труды, как «Материалы для истории русского флота» (СПб., 1865), «Список русских военных судов с 1668 по 1860 год» (СПб., 1872) и другие работы Ф. Ф. Веселаго. Есть интересная книга Н. И. Дмитриева и В. В. Колпычева «Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей» (СПб., 1909). Список кораблей флота, составленный Веселаго, продолжают издания советского времени: книга С. П. Монсеева «Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.)» (М., 1948), справочник «Корабли и вспомогательные суда Советского Во-

енно-Морского флота» (1917–1927 гг.) — (М., 1981), книга С. С. Бережного «Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945 гг. (М., 1988). Наконец, не стоит исключать из поля зрения сборник «Русские мореплаватели» (М., 1953) и более популярные издания — книги И. А. Быховского «Корабельных дел мастера (Л., 1961) и «Рассказы о русских кораблестроителях» (Л., 1966) и работу Н. Н. Зубова «Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов» (М., 1954).

3

Третья глава нашего обзора вполне была отражена в очерке из первого сборника (см. с. 68), поэтому повторяться опять же не будем. Напомним только, что существенным источником сведений об Охте могут быть газетно-журнальные статьи, и на их поиск стоит обратить особое внимание.

4

По охтинскому судостроению можно рекомендовать в основном журнальные статьи. Прежде всего, много статей опубликовано в журнале «Судостроение»: «Летопись Охтинской адмиралтейской верфи» (1993, № 1), В. М. Канатчикова «Петрозаводу — 250 лет» (1971, № 3), Р. М. Мельникова «Развитие класса крейсеров» (1979, № 1, 6), Я. Л. Заяца «Советское морское буксиростроение» (1983, № 3). Есть публикации и в других журналах. Назовем «Аврору» (К. М. Карелин «Корабелы с Охтинской слободы», 1985, № 5), журнал «Технология судостроения» (В. М. Канатчиков «Охтинским судостроителям 250 лет», 1971, № 1). Разумеется, этот список — не исчерпывающий. Есть еще и книги — например, сборник «Петрозавод в годы Великой Отечественной войны» (Л., 1974), сост. В. М. Канатчиковым.

Существует ряд работ, посвященных отдельным кораблям. Прежде всего назову классические сочинения — например, роман И. А. Гончарова «Фрегат «Паллада», многочисленные описания плаваний вокруг света (в том числе совершавшихся на «охтинских» кораблях). Есть и отдельные статьи — например, «Постройка крейсера «Генерал-Адмирал» И. Я. Герчикова в журнале «Технология судостроения» (1971, № 1). Наконец, есть и более популярные книги — такие, как «Рассказы о знаменитых кораблях» С. И. Белкина (Л., 1979).

Последнее, необходимое напоминание. Этот очерк — лишь небольшой осколок того огромного моря источников по охтинской истории, которое может узнать и освоить любой настоящий исследователь, и юный, и уже взрослый. Дерзайте!

В ПОМОЩЬ УЧИТЕЛЯМ КРАЕВЕДЕНИЯ

Е. М. Мухина

ОБРАЩЕНИЕ К КОЛЛЕГАМ

Уважаемый коллега!

Вы получили необычное пособие — сборник творческих работ членов историко-краеведческого научного общества учащихся Красногвардейского района. Это уже второй выпуск. И посвящен он 275-летию Петрозавода, наследника Охтинского Адмиралтейства.

Весь год ребята изучали историю судостроения на Охте. Готовя свои рефераты, они побывали в Российской национальной библиотеке, Государственном архиве и Центральном музее военно-морского флота, на Петрозаводе, где приняли их с большим радушием и проявили максимум внимания. Итог работы — выпуск сборника.

С разных сторон можно подойти к разговору с ребятами о судостроении на Охте. это зависит от уровня знаний и интереса учащихся, а также от желания учителя.

Именно Охте, еще при жизни Петра I, по его велению, пришлось стать местом расположения верфи, а затем Адмиралтейства.

Интересный разговор можно построить с ребятами об истории здания Адмиралтейства, о замечательных кораблях и кораблестроителях, о той лепте, которую внесло Адмиралтейство в создание и развитие Российского флота, о том что героями всех этих развитий стали «рабочие люди», переселенные Петром I из разных губерний России. С охтинских стапелей спущены корабли, которые внесли немало славных страниц в летопись российского флота. Треть всех парусных судов, пронесших русский флаг вокруг света в первой половине XIX века, построены охтинскими умельцами. Эти суда всегда отличались высокими мореходными качествами, надежностью и долговечностью; мы вправе гордиться и сегодня, спустя почти 300 лет, этими замечательными кораблями и их создателями.

Мы надеемся, что подобранный материал поможет Вам в подготовке тематических уроков, классных часов и многих мероприятий,

которые вы будете проводить с учащимися в канун 300-летия Российского флота.

Успехов Вам!

Если у Вас возникнут вопросы или необходимость получить консультацию, Вы можете обращаться по адресу: ул. Ленская, д. 2, корп. 2, или по телефону 525—64—86.

Ю. Коротков

ОТ БОТОВ ПЕТРА

1970 г.

Ликуют вновь полки Петра —
Разбиты наголову шведы.
Грохочут пушки в честь победы
Гремит стоустое — УРА!
Пусть мы разделены веками,
Смахни с листов архивных пыль,
И снова встанет перед нами
Далеких предков наших быть.
Гуляет ветер на просторе
И волны серы как свинец,
Ногою твердою при море
Россия стала наконец.
Но дерзновенью нет предела,
Мечту заветную гая,
Глазами синими глядела
Она в далекие края.
И где полоскою багряной
Сливался с морем небосвод
России виделся крылатый,
Могучий юный русский флот.

II

Пургой заснежена округа
На шаг от вешек не свернуть
От Вологды и от Устюга
В сугробах тонет санный путь.
Прохожий полон удивленья:
Куда собрались мастера?
По высочайшему велению
В новопрестольный град Петра.
...А ветер гонит снег кругом.
Хоть март, еще крепка зима.
Остались где-то за снегами
У них деревни и дома.
И помнится уклад недавний.
И как приметы мастерства —
Резьбой украшенные ставни
И по фронтому кружева.
Остались там и двор и сенцы
На счастье или на беду...
И держат путь переселенцы
На Охтинскую слободу.

III

А Охта вдоль Невы шагала
И на Болотной и Глухой
В грязи весною утопала
В сугробах пряталась зимой.
Негромко в улочках туманных
Палатки хлопали с утра
И по мосточкам деревянным
На верфь спешили мастера.
И там на берегу росистом,
За легкой кромкою лесов,
Пока клыкасты и ребристы,
Стояли остовы судов.

IV

С серьезным ли артельным делом
Или с оказией какой,
Порою нашим корабелям
Бывать случалось за Невой.
Там словно сказка-небылица
Среди лесов, среди болот
Вставала новая столица
России гордость и оплот.
По просекам прямолинейным
Пройдя шлагбаумы застав
Они, как в храм, благоговейно
Входили в город, шапки сняв.
Все необычно было глазу
И оглушали шум и гам...
Дома, казармы, и лабазы,
И пристани по берегам.
И в сутолоке непривычной
Они смотрели издали
На пестрый люд многоязычный
И на чужие корабли.
И мысленно поставив рядом
Суда со стапелей своих,
Придирчивым, ревнивым взглядом
Как будто сравнивали их.
Семь верст не крюк. И слов не тратя
Спеша вдоль Невских берегов,
Они хотели встретить, кстати,
С Адмиралтейства земляков.
Не побывав в рядах торговых
В столице вроде бы не быть,
Еще гостинцы и обновы
Им предстояло закупить.
И заплутавши троекратно
Бранясь и в шутку и всерьез,
Они пускались в путь обратный
Успеть на Смольный перевоз.

V

На вербной праздничной неделе
С весной, ступившей на порог,
В Неве студеной, как в купеле,
Крещение принял шлюп «ВОСТОК».
Не для сражений и баталий
Оставив отчие места
Уйдет в неведомые дали
России гордая мечта.
И будет день,
многоголоса
Взметнет, подхватит эхо крик,
То наши русские матросы
Шестой увидят материк...

VI

...Работа время торопила
На верфи с утренней поры
Как ручейки звенели пилы
И в лад стучали топоры.
И хоть веками разделенных,
Я вижу вас, мастеровых,
В рубашках, потом просоленных,
В работе, слово черти, злых.
Но почему теплеют взгляды
И от чего погожим днем
Глядите вы во след «Паллады»
Слезу стирая рукавом...
...Уж так ведется изначала
Ты счастлив в самой гуще дел.
Корабль уходит от причала
И вроде бы осиротел.
И вроде потерял ты что-то
И ходишь, ходишь сам не свой
Покуда в новую работу
Не окунешься с головой.

VII

А верфь жила своим порядком
Бедой и радостью своей...
Отсюда, в добрый час, «Камчатка»
Ушла за тридевять земель.
И моряки в безвестной дали
В краях туманов и ветров
Сердечным словом поминали
Дел корабельных мастеров.
Во власти воли человека
Его дерзанья и труда,
На смену парусному веку
Век пара шел уже сюда.
И скоро, с черной гривой дыма,
В Неве оставив пенный след,
В морской простор необходимый
От верфи отбыл «Архимед».
Нет, не вчерашние крестьяне
С гудком поднявшись в ранний час,
Гордясь своим высоким званьем
Трудились здесь рабочий класс.

XVIII

...Пора! За работу! За дело!
Намечен далекий поход.
Недаром душа корабела
Романтикой моря живет.
И будет наградой похода
Волнение счастливых минут
Когда от причалов завода
Твои корабли отойдут.

Н. В. Макарова,
Г. Н. Прибыткина

АВТОБУСНАЯ ЭКСКУРСИЯ «ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ КРАСНОГВАРДЕЙСКОГО РАЙОНА»

Маршрут: Школа—Индустриальный проспект, Шоссе Революции, Ильинская церковь, Пороховые заводы, Полуостров, Среднеохтинский проспект, Красногвардейская площадь, Мост Петра Великого, Петрозавод, Большеохтинское кладбище, Ириновский, 9 — «Дача Безобразовых», школа.

1. Уважаемые гости, мы совершим сегодня небольшое путешествие по историческим и памятным местам Красногвардейского района.

Не всем известно, что история нашего края уходит корнями в седую древность.

10 тысяч лет назад на территории края уже жили люди.

Примерно 1—3 тысячи лет назад неВСкие берега населяли финно-угорские племена чУдь, иЖора.

Около 1 тысячи лет назад пришли сюда из Новгорода словени, с X по XVII век входила эта земля в Новгородские владения.

С 1617—1703 год эти земли были под шведами и назывались Ингерманландией.

Современный Красногвардейский район был образован в 1973 году и назван в честь Петроградской Красной гвардии. Мы проезжаем по кварталам современной застройки, пересекая по течению одну из самых интересных на территории города рек — Большую Охту. Длина — 90 км. Истоки Охты в болотах Лемболовской возвышенности, Охта имеет много притоков: Лубья, Жерновка, Черная речка, Оккервиль.

Почему же река названа Охта?

Принято считать, что название произошло от финского слова, которое переводится, как «Медвежья речка». Эта расшифровка дает сведения о том, что по ее берегам жили финно-угорские племена, что по берегам реки стоял лес и здесь водились медведи.

К сожалению, вода Охты используется сегодня для водоснабжения промышленных предприятий и сильно загрязнена промышленными стоками.

2. Проехав по Индустриальному проспекту, мы выезжаем на до-

рогу, которая когда-то вела к Пороховым заводам. Ныне это Шоссе Революции, которое было построено в 1834 году, а прежде вдоль дороги тянулись леса, поля, болота.

Вот и мост, переброшенный через Охту близ церкви Ильи Пророка, удобно устроившейся на возвышенности.

Церковь Ильи Пророка — интереснейший памятник архитектуры, построенный в 1781—1785 гг. по типу храма-ротонды, имевшему широкое распространение в русской архитектуре XVIII в. Имя автора проекта точно не установлено, но пропорции и чистота стиля дают основания предполагать, что им был выдающийся мастер архитектуры И. Е. Старов.

Обратимся к документам истории:

В челобитной на имя Петра I жители Пороховой слободы писали: «В прошлом, 1715 году, высланы мы, пороховые, селитерные мастера и ученики и прочие жители из Москвы в Санкт-Петербург на вечное жилье с женами и детьми и определены на Охтинские Пороховые заводы, и мы при пороховой работе у смертного дела помираем без покояния. А церкви Божией у нас нет и имеем в том немалую нужду».

Сенатом было сделано распоряжение: «На реке Охте близ пороховых заводов на пристойном месте построить церковь во имя св. пророка Ильи деревянную».

2-я Новая церковь была построена на этом месте по проекту архитектора Шумахера (1742 г.) и просуществовала до 80-х годов XVIII века.

Одно очень серьезное событие сделало церковь известной всему Петербургу. Летом 1730 года в столице случилась страшная жара. К Ильину Дню дым от непрекращающихся пожаров окрестных лесов застилал солнце. Тогда было повелено совершить к оной церкви крестный ход из Казанского Собора на Пороховые с совершением молебна Пророку Илье. Начавшиеся после этого дожди спасли деревянный Петербург от полного уничтожения в огне. С 1744 года — Елизавета Петровна, став императрицей, установила ежегодные повторные ходы.

В 1828 году мимо церкви проезжал в карете А. С. Пушкин. Место вокруг храмы было одно из самых популярных в городе. Здесь устраивались ярмарки, народные гулянья. Герои романа И. А. Гончарова «Обломов» едут на многолюдное гулянье к Ильинской церкви на Пороховых. Церковь привлекала к себе страждущих, тех, кто благодаря чуду желал исцелиться.

Сегодня церковь Ильи Пророка реставрирована, представляет собой прекрасный памятник архитектуры классицизма 18 века, принимает под свои своды прихожан.

3. Наша экскурсия продолжается по бывшему Пороховскому шоссе, и она будет неполной, если мы не обратим ваше внимание на Пороховской городок. Ныне здесь расположены корпуса завода Пластполимер.

Новая столица России должна была стать военной крепостью. За 1-ю четверть XVIII века в России было основано 200 новых предприятий, многие из них в Петербурге. Особенно развивалась судостроительная и артиллерийская промышленности: город становился столицей и военно-морской базой Балтийского флота.

В 1715 году Петр I отдает распоряжение о строительстве Охтинских пороховых заводов. В Пушкинские времена некоторые улицы уже были связаны с пороховым заводом: Большая Пороховская, Пороховское шоссе. Первый завод был пущен в 1716 году, 2-ой в 17 К концу века Пороховые заводы представляли гигантский комплекс, в заводах насчитывалось 225 каменных и 330 деревянных зданий. В середине XIX века произошел на заводе один из страшнейших взрывов. И до сих пор на Пороховском кладбище сохранился памятник, который напоминает об этом трагическом событии. Для реставрации этого памятника Всероссийским обществом охраны памятников истории и культуры был организован сбор средств. В этой акции в 1992 году участвовали многие организации в том числе и наша школа.

4. Настало время, уважаемые гости, познакомить вас с жемчужиной Красногвардейского района, история которой уходит к началу XVIII века, к периоду царствования Петра I.

В 1717 году Петр I вернулся из путешествия по Европе, где между делом с успехом лечился на знаменитых водах в Спа, в Бельгии. Едва прибыв домой, он велел сыскать в России такие же ключевые воды. Царский медик Блюментрост узнал, что жители слободы Полюстрово пьют какую-то воду, бьющую из ключей в районе Полюстрово (от лат. слова — болотистый). О воде с сильным железистым вкусом доложили царю. Он пожелал на себе испытать их целебную силу. Зимой 1719 года со всем своим двором он лечился, а затем еще две зимы Петр I пользовался этой водой. Так было положено начало полюстровским источникам. За прошедшие годы на заводе прошли большие изменения. Построены новые кирпичные здания. Завод хорошо механизирован. Из-под земли каждый час поступает 60 куб. м целебной воды, выносы из водоносного слоя 11 тонн железа ежедневно.

5. Мы проезжаем по Среднеохтинскому проспекту и выезжаем на Красногвардейскую площадь, которую связывает Комаровский мост. На малоохтинской части площади расположен Петрозавод, поднимается Большеохтинский мост Петра Великого.

Кругом дома из стекол и бетона, учреждения, магазины и пред-

приятия. Бесконечный поток легковых, грузовых и пассажирских машин. Шум, суета. Мы стоим на дне моря. Все, что вокруг — это дно древнебалтийского моря, которое образовалось после таяния ледника, покрывавшего территорию края несколько десятков тысяч лет назад.

4 тысячи лет назад между современным Балтийским морем и Ладожским озером образовалась протока — самая молодая река в Европе, что и отразилось в ее названии «не» — новая «ва» — вода. — Нева.

Здесь, где мы сейчас находимся в начале XVII века, на месте новгородского поселка Невское Устье шведы возвели крепость «Новое укрепление» — Ниеншанц. На берегах Балтийского моря в течение нескольких столетий сталкивались интересы России и Швеции.

Территория нынешнего Красногвардейского района — Малая и Большая Охта — хранят одну из тайн основания Санкт-Петербурга. 260 лет назад на берегу Невы на месте бывшего Ниеншанца по указу Петра I были построены первые дома для корабельных мастеров. В 1728–42 годах в строительстве верфи принимали участие известные русские архитекторы: И. К. Коробов, С. И. Чевакинский. До конца XVIII века охтинцы продолжали строить гребные и парусные торговые суда. Во 2-ой половине XIX века верфь приступила к строительству быстроходных судов паровых. В историю отечественного мореплавания и военного флота вошли корабли, созданные на Петрозаводе:

Шлюп «Камчатка», на котором совершила кругосветное плавание экспедиция под руководством В. М. Головнина.

Шлюп «Восток» — флагманский корабль антарктической экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена.

В 1832 году был спущен на воду фрегат «Паллада», первым командиром которого был П. С. Нахимов. Охтинские судостроители одни из первых строили корабли с механическими двигателями.

С 1906 года стали выпускать крейсерские подводные лодки.

В период блокады Ленинграда коллектив Петрозавода ремонтировал военные корабли, строил самоходные баржи для Дороги жизни. Сейчас строительство судов прекращено, завод стал судомеханическим предприятием. С 1960 года велась реконструкция Петрозавода, архитектурный комплекс завода создавался под руководством архитектора К. А. Васильева.

6. Большеохтинский мост Петра Великого. Обращаем ваше внимание на мост, который соединяет Малую Охту с левым берегом Невы. В 1900 годах пассажиров перевозили с одного берега на другой на пароходе «Архангельск», но вскоре после гибели парохода городское управление приняло меры для быстреего выполнения царского указа по строительству моста 7 июля 1908 года был заключен договор

с заводом «Рудзский и К^о» на постройку моста к 7 июля 1911 года. Для движения мост был торжественно открыт 26 октября 1911 г. В проекте моста принимали участие инженер Кривошеин Г. Г., архитектор В. П. Апышков. Длина моста около 335 м, ширина 23,5 м. Сегодня этот мост находится в реконструкции.

7. Мы продолжаем наше движение по Большой Пороховской улице, название которой тесно связано с историей района. И приближаемся к Большеохтинскому кладбищу, которое появилось на картах города в 1806 году. Оно может рассказать нам о людях, живших на Охте в XIX–XX столетиях: о средней продолжительности жизни горожан, об эпидемиях, о миграции населения. Покоится здесь несколько поколений петербуржцев. Сохранились надгробья директора царскосельского лицея Малиновского, фаворитки Павла I — Нелидовой. В 1832 году кладбище было определено для захоронения «воинов, подвизавшихся во славу отечества».

Здесь захоронены декабрист А. М. Булатов, первый комиссар Авроры А. В. Бельшев, ученый-артиллерист М. Я. Крупчатников, ленинградцы и воины, погибшие в годы суровой блокады 1941–1945 годов.

8. Сейчас мы проезжаем по Ириновскому проспекту, который застроен современными многоэтажными жилыми домами, но когда-то на этих местах шумел лес и по указу Петра I земли и деревни по берегам Охты и ее притоков раздавались его приближенным: Брюсу, Шафирову, Бутурлину, Нартову и другим. Конечно же, усадеб того времени сохранилось очень мало, тем они дороги.

История дачи Безобразова (усадьба Жерновка) начинается с 1714 года, когда этот участок получил во владение приближенный Петра I П. И. Ягужинский, от которого он перешел обер-прокурору сената Ф. Соймонову, а позднее механику А. К. Нартову. Архитектор этого ансамбля не установлен, по сохранившемся чертежам пристани и художественному мастерству принято считать, что он принадлежит творению Д. Кваренги. К усадебному дому с юга примыкал обширный пейзажный парк. Пруд перед домом оживлял парковый ландшафт. Внутреннее убранство дома было изысканным. В центральной части находился большой зал в 2 этажа, его стены прорезали три венецианских стекла, разделенные ионическими колоннами. Последний владелец дачи — генерал Безобразов — оборудовал здесь мастерскую, где проводил артиллерийские опыты. Возле дачи был полигон, на котором генерал испытывал продукцию Охтинского порохового завода.

В послереволюционный период дача пришла в упадок, в 1928 г. здесь был устроен коровник и ветеринарный лазарет скотоводческой фермы. С 1950 года здесь находилось общежитие Охтинского лесоза-

вода, затем в 1975 г. владельцем стало бюро «Оргпримтвердоплав». Новый арендатор начал реставрацию дачи, которая воспроизведет картину внутреннего убранства загородной дачи XVIII века.

9. Наши уважаемые гости мы постарались рассказать вам о некоторых исторических событиях, которые происходили на территории современного Красногвардейского района. Сегодня наш район занимает площадь 5,6 тыс. га, на территории которого 372 тысячи человек проживает сегодня. В районе 33 промышленных предприятия: Пластполимер, Буревестник, Луч, Полюстрово, семь НИИ, два ВУЗа, школы, сады, массовые библиотеки, кинотеатры.

Учащиеся нашей школы принимают активное участие в облагораживании зеленых насаждений района. В парке «Ладожский», который находится между проспектами Передовиков и Индустриальным, ежегодно с 5 по 9 класс мы проходим летнюю практику, освобождая место отдыха жителей Ржевки-Пороховых от бытового и строительного мусора, окучиваем деревья, сажаем в клумбах цветы. За это от руководства районного садово-паркового хозяйства мы получили благодарность.

В апреле 1996 года нашей школе исполнилось 10 лет. Мы будем рады видеть вас у нас в гостях.

Л. А. Смирнова, И. Л. Юрковская

«ПЕТЕРБУРГ — ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ»

(Краеведческая игра для 5—6 классов)

Бьют склянки. (Позывные к игре). Команды занимают свои места в зале.

ВЕДУЩИЙ: ВСЕМ! ВСЕМ! ВСЕМ! Продолжается Большое Морское путешествие! Сегодня будет дан старт 1 этапу плавания. Свистать всех наверх!!! Экипажам всех кораблей доложить о готовности к плаванию! (Капитаны кораблей докладывают Совету Командоров).

СОВЕТ КОМАНДОРОВ оценит славных знатоков дел морских, обучавшихся различным наукам усердно на первом этапе нашего плавания — усердно и претендующих на звание ЮНГИ российского флота!

Ребята в морской форме:

ВЕДУЩИЙ 1: Наше плавание будет проходить в виде игры, которую мы посвящаем 300-летию российского флота!

ВЕДУЩИЙ 2: 20 октября 1696 года на заседании Боярской Думы было принято решение: «МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ!» С тех пор и ведет свою историю русский флот!

ВЕДУЩИЙ 3: История создания флота тесно связана с историей нашего города — Петербурга. Поэтому нашу игру мы назвали — «Петербург — город морской славы».

ВЕДУЩИЙ: Объявляет условия игры.

Все капитаны сдают свои карты Совету и получают карту с указанием маршрута плавания (острова — СТАНЦИИ, правильные ответы на задания — МИЛИ). Кто быстрее достигнет цели и закончит путешествие: прибывает в САНКТ-ПЕТЕРБУРГ!

Под музыку команды расходятся по станциям.

ОСТРОВА — станции:

1. ПЕТЕРБУРГ И МОРЕ (морские символы города)
2. МОРСКАЯ АЗБУКА (морские термины)
3. Станция для всех команд в зале — «УГАДАЙ МЕЛОДИЮ!» (музыкальная)

Конкурс капитанов (капитаны сдают карты в Совет, жюри подводит итоги. В конце — веселый музыкальный номер — аэробика.

Поздравление победителей, призы.

ОБОРУДОВАНИЕ К ИГРЕ И ПРАВИЛА ИГРЫ:

1. Каждый класс выбирает — морской экипаж (6 чел. вместе с капитаном)

2. Придумывает название корабля.

3. Готовит мореходную карту, в которую в период проведения лектория «Слава российского флота» заносятся все морские победы класса (отличаются марками, под маркой пишется фамилия ученика, который «принес» эту победу классу).

4. Перед началом игры экипажи докладывают о готовности к плаванию, и капитаны сдают эти карты в Совет Командоров (жюри). Все победы команды из этих карт засчитываются в общий протокол игры. Также учитывается личное первенство (лучшие игроки).

5. В начале игры каждый капитан получает вторую карту — маршрутный лист с указанием остановок-островов (станций). Дальше игра проходит по правилам игры по станциям. На каждой станции из 10 вопросов экипаж должен ответить на 5. Каждый правильный ответ — дополнительная миля (баллы), которые заносятся в карту каждого экипажа на станциях.

6. После прохождения всех станций — команды собираются в зале для проведения последнего конкурса — «Музыкальный остров». Этот конкурс проводится по принципу телевизионной игры «Угадай мелодию».

7. Это конкурс капитанов, которым может помогать весь экипаж.
8. Совет командоров в это время подводит итоги игры по станциям. Для подведения итогов всей игры (на это необходимо время) — вводится музыкальная пауза: морские песни, танцы и т. д.

ОФОРМЛЕНИЕ ЗАЛА:

1. Плакат «300 лет российскому флоту»
 2. Выставка детских рисунков, моделей кораблей и т. д. «Корабль моей мечты».
 3. Синтезатор для проведения музыкального конкурса.
 4. Морская форма для 3-х ведущих.
 5. Музыкальный номер для музыкальной паузы.
 6. «Склянки»; (музыкальные треугольники)
 7. Стол для Совета командоров с флажками (Андреевский флаг и российский современный)
 8. Призы для победителей
- В ходе всего плавания определяются лучшие:
- а) игроки,
 - б) капитаны,
 - в) морские экипажи,
 - г) рисунки маринистов,
 - д) модели кораблей.

Остров «ПЕТЕРБУРГ И МОРЕ».

Вопросы в стихах (поэты Петербурга):

1. Санкт-Петербург — гранитный город,
Внесенный Словом над Невой,
Где небосвод давно распорот —
Адмиралтейскою иглой!

(Н. Агнивцев).

— О какой игле идет речь? Где находится это здание и кто его архитектор?

2. Маленький кораблик
В городе огромном
В небе над Невою
Синем и просторном.
Маленький кораблик
Высоко плывет —
Это символ города:
Здесь рождался флот.

(С. Скаченков).

— О каком символе города здесь идет речь? Где он находится?

3. Ветер с Балтики резкий, студень
На Ростральные дует колонны.
Но не дрогнут колонны и ростры:
Бережет их Васильевский остров.

(С. Скаченков).

— Где находятся эти колонны и почему они получили такое название?

4. Ветер гулко завывает!
Что же случилось с Невой?
Львов гранитных заливаает,
Накрывает с головой.

(С. Скаченков).

Ответьте на вопрос: что же случилось с Невой?

5. У самых вод раскатистой Невы,
Лицом к лицу с нарядною столицей,
Темнеет, грозный в памяти молвы,
Гранитный вал с внушительною спицей.

(С. Андреевский).

— О каком месте в нашем городе говорится в этом отрывке?

6. Всем знакомо это место
Возле самых невских вод,
Где игла Адмиралтейства
Зашивает Небосвод.

— Где находится здание Адмиралтейства? (архитектор). Что находилось на этом месте при Петре I?

7. И вот — (Сон, или явь): чудесный флот,
Широко развернувший фланги,
Внезапно заградил Неву...
И сам Державный Основатель
Стоит на головном фрегате...

(А. Блок).

— Кто он — Державный Основатель? Почему его так называет поэт?

8. Чтоб в громе пушечных ударов
В Неву входили корабли,
Поставил Адриан Захаров
Маяк отеческой земли.

(Вс. Рождественский).

— Какой «маяк» поставил А. Захаров? Где он находится?

9. Отгадай загадку:

Мой первый слог — предлог, второй — приморские города имеют, чтоб суда могли в них делать остановки, а целое — дает нам ловкость и спорку. (Спорт)

10. Перечислите памятники морской славы в нашем городе (не менее 3-х), где они находятся?

Остров «МОРСКАЯ АЗБУКА»
(морские термины).

1. Что написали флажками веселые человечки? («морская азбука» — раздается командам заготовка)

2. Вечерний сумрак вымарал все тени
На Мойке, на Неве и на Фонтанке.
Стоит устало мост Литейный,
Дредноутом на якорной стоянке.

(В. Кузнецов).

— Что такое дредноут?

3. А город ветров и гранита,
Над серой свободной Невой,
Дождем и пургою омытый
Стоит, как линкор боевой.

(Рождественский).

— Что такое линкор?

4. Тверда петровская рука,
Она умела в бурю править...
...О наша быль, о наша память —
Фрегат, связующий века!

(В. Кузнецов).

— Что такое фрегат?

5. Семь футов под килем!

— Что означает это морское выражение?

6. Что такое бескозырка?

— Когда она появилась в русском флоте?

7. Склянки бить!

— Что означает это морское выражение?

8. Объясните слово «тельняшка».

— Когда она появилась во флоте?

9. Свистать всех наверх!

— Что означает эта команда?

10. Какой это флаг? Когда он был введен в русском флоте? (показать флаг).

Ответы в кн. В. А. Дыгало. Так повелось на флоте, М., 1985 г.

Музыкальный конкурс «УГАДАЙ МЕЛОДИЮ»

В игре участвуют все члены команды и классный руководитель, но руководит работой команды капитан.

Сигнализировать о готовности команды и ответить может только капитан, подняв карточку команды.

Поднятая рука другого члена команды не учитывается.

В первом туре предстоит отгадывать мелодии в выбранной категории. Каждый правильный ответ приносит команде 1 очко и право дальнейшего выбора категории.

За неправильный ответ команда отстраняется от игры на 1 мелодию.

Право выбора предоставляется команде, первой прибывшей в этот зал.

КАТЕГОРИЯ 1:

«О море, море...» (В каждой песне упоминается море).

КАТЕГОРИЯ 2:

«Ты, моряк, красивый сам собою...» (Песни только о моряках).

КАТЕГОРИЯ 3:

«Реки». (В каждой песне есть название реки).

КАТЕГОРИЯ 4:

«Пароход белый-беленький...» (В каждой песне упоминается название или тип судна).

ОГЛАВЛЕНИЕ

К читателям этого сборника 3

I. ОХТИНСКАЯ ВЕРФЬ

Г. М. Рогачев. Охтинская верфь: 1721–1995 5

Из хроники Петрозавода 12

А. Астахов. Петрозавод строит буксиры 14

II. СУДОСТРОИТЕЛИ

Т. Минаева. Династия Амосова 19

Ю. Шестиперова. К. А. Глазырин 27

К. Астахов. А. А. Попов 32

III. КОРАБЛИ

Ю. Побожева. Именем Петра I 37

Ю. Шестиперова. Пароходы «Нева» и «Охта» 39

И. Железнов. Фрегат «Паллада» 43

И. Алексеев. Фрегат «Архимед» 49

К. Астахов. Крейсер «Генерал-Адмирал» 51

Т. Редичева. Шлюп «Сенявин» 55

Е. Болдырева. Шлюп «Восток» 57

П. Бовичев. Фрегат «Аврора» 59

В. Хасроева. Ботик-близнец 62

ИСТОРИОГРАФИЯ

Д. Ю. Шерих. Что читать об Охте? 65

В ПОМОЩЬ УЧИТЕЛЯМ КРАЕВЕДЕНИЯ

Е. М. Мухина. Обращение к коллегам 67

Ю. Коротков. От ботов Петра 68

Н. В. Макарова, Г. Н. Прибыткина.

Автобусная экскурсия «Прошлое и настоящее
Красногвардейского района» 73

А. А. Смирнова, И. А. Юрковская.

Краеведческая игра

«Петербург – город морской славы» 78

Список опечаток

С. 6	нижняя строка 740-х	74-х
С. 7	12-я строка снизу 1730	1830
С. 21	21-я строка снизу Санкт-петербург	Санкт-Петербург
С. 27	2-я строка сверху охтинский	охтинских
С. 30	4-я строка снизу предложения	предложениях
С. 33	3-я строка снизу Паскевич	Паскевича
С. 34	10-я строка сверху Преднепровья	Приднепровья
С. 35	1-я строка сверху бруственный	брустверный
С. 47	3-я строка сверху мы	мыс
С. 63	4-я строка снизу "штандарт"	"Штандарт"
С. 65	16-я строка сверху 1714	1914
С. 84	8-я строка сверху Амосова	Амосовых