

11/2018 (77) Ноябрь

Журнал об истории техники

12+

# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

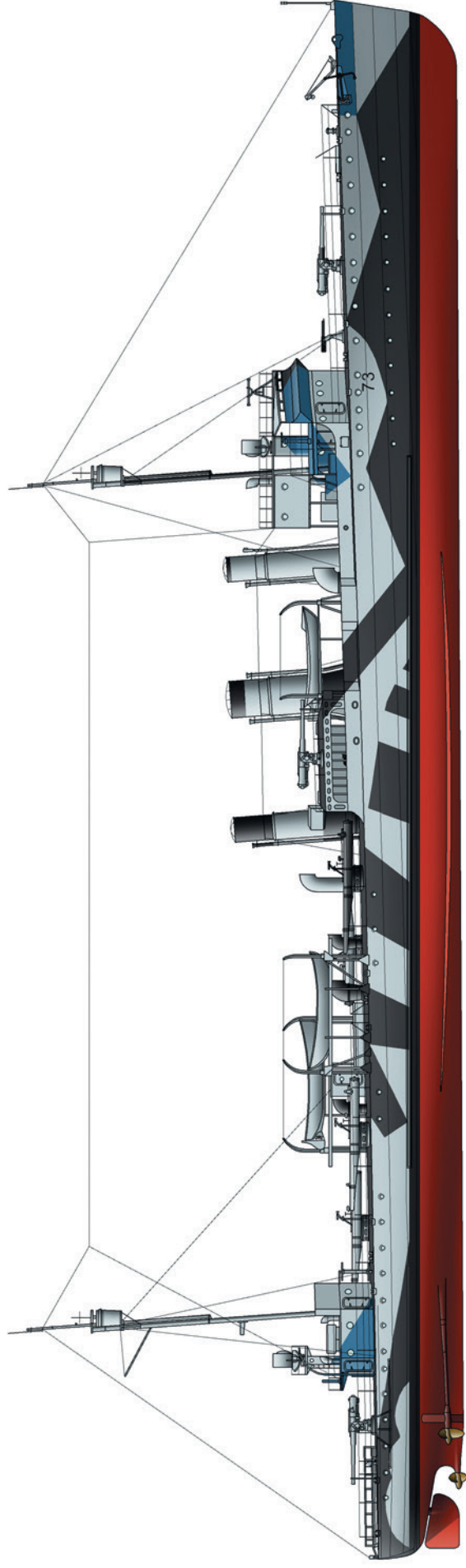
**Эсминцы типа  
«Колдуэлл»**

Покупка в США «речных трамвайчиков»  
для войны на Кубе

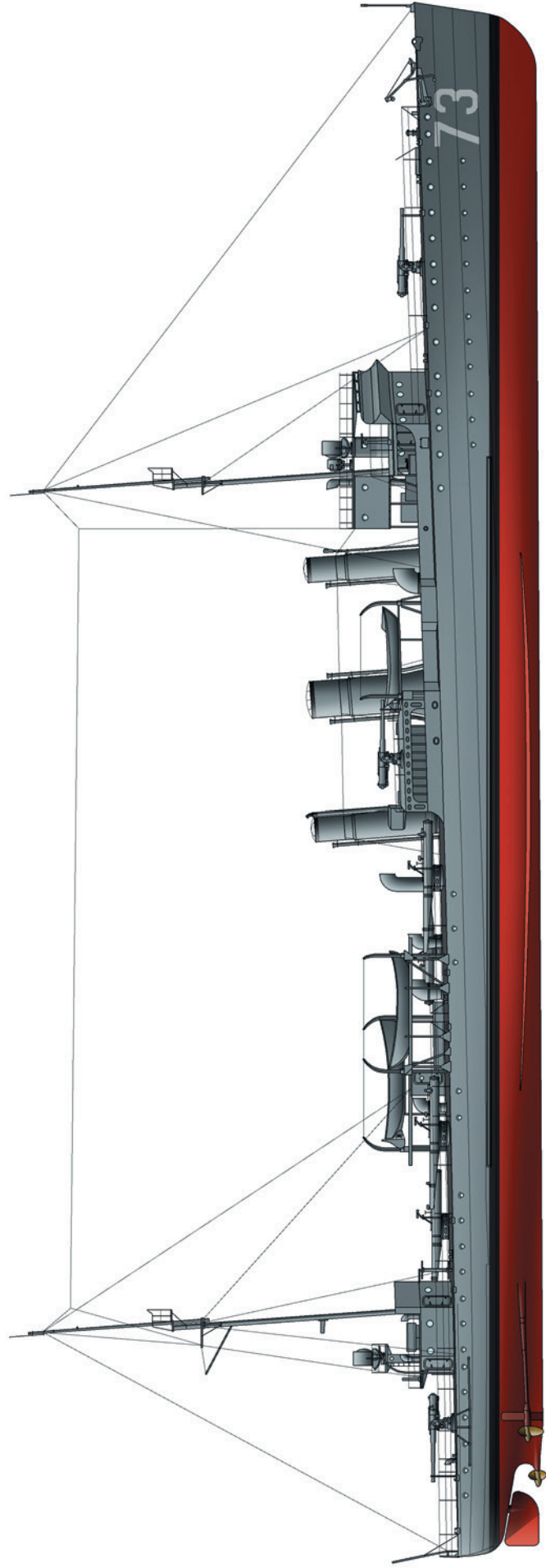
«Иж», но не мотоцикл.  
Заводской пароход «Иж»







Эсминец «Стоктон» в 1918 г. (вверху) и 1919 г. (внизу)



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

**Тел. 8 (915) 314-44-52**

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 12.03.2020

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Вере́йская, д.29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

## СОДЕРЖАНИЕ

**Н. Митюков**

**«Иж», но не мотоцикл. Заводской пароход «Иж» ..... 1**

**Н. Митюков**

**Покупка в США «речных трамвайчиков» для войны на Кубе ..... 19**

**А. Дашьян**

**Первые «гладкопалубники» («прототипы»)**

**Эсминцы типа «Колдуэлл» ..... 29**

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### **В Москве**

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 09:00 – 15:00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>  
Тел.: +7(495)363-62-29

#### **В Санкт-Петербурге**

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47).  
Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10:00 – 17:00.

**Редакция благодарит Кирилла Косякова за оказанную при выпуске номера помощь**

# «Иж»,

## — но не мотоцикл. —

# Заводской пароход

# «Иж»

## Николай Митюков

**И**стория пароходов, работавших на замкнутых акваториях, до сих пор является «вещью в себе». Как правило, они или работали в одиночку, или все пароходы принадлежали одному собственнику, что делало их страхование бессмысленным. А незастрахованные суда не вносились в регистры, поэтому узнать о них зачастую можно лишь в краеведческой литературе, к которой у серьезных исследователей всегда возникают большие вопросы. Так и остаются эти скромные труженики российских водных просторов без внимания, а если уходят свидетели их работы, то еще и забытые. Нередко история этих пароходов представляет набор фактов, объединить которые в связный рассказ весьма непросто. Герой данной работы — скромный пароходик Ижевских заводов «Иж», получивший свое имя в честь реки, давшей название и заводу и городу. Он стал первым судном на механической тяге в Ижевске и в декабре 2019 г. исполнилось 125 лет, как завод за него рассчитался, выражаясь современным языком, принял на баланс. Поэтому в литературе его часто вспоминают. Увы, как это всегда бывает, большинство упоминаний сводится лишь к самому факту, что такой пароход был...

В апреле 1891 г. указом императора Александра III на вооружение русской армии приняли «трехлинейную винтовку образца 1891 г.», ставшую известной также как винтовка Мосина. Незамедлительно казенным ружейным заводам дали программу производства нового оружия для скорейшего перевооружения армии. Так по заданию, Ижевским ружейному и сталелитейному заводам предстояло довести ежегодный объем выделки винтовок до 200 тыс. штук, и до 300 тыс. стволов и коробок.

При выходе заводов на расчетный объем производства, годовая потребность в дровах, как основного энергоносителя того времени, планировалось в объеме от 70 до 80 тыс. квартирных сажень. Одна такая сажень представляла собой поленицу длиной и высотой в три аршина с длиной дров в  $\frac{3}{4}$  аршина, и таким образом, квартирная сажень равнялась 0,25 кубических сажень или около 9,7 м³. Для сравнения в 1889 г. заводы израсходовали 12561  $\frac{3}{4}$  кв. саж., в 1890 г. — 26412 кв. саж., 1891 г. — 39726 кв. саж., 1892 — 48246  $\frac{1}{2}$  кв. саж., 1893 г. — 67709 кв. саж., 1894 г. — 74942 кв. саж. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 176об). Традиционно дрова с лесных дач доставлялись на Воложские склады, откуда их уже и переправляли на заводы. В зимнее время дрова довольно просто подвозили в санях по снегу, а в летнее — традиционно вязали в плоты и сплавляли из верховий Ижевского пруда. Однако учитывая рельеф дна и гидрологические особенности пруда, максимальное количество, которое он мог пропустить «самотеком» не превышало 20 тыс. кв. саж. в год (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 177об). Поэтому уже в 1890-91 гг. обеспечение заводов дровами стало постоянной головной болью руководства. Существенно увеличить объем сплавляемых дров могло лишь применение паровой тяги. Так что сложилась уникальная ситуация, когда успех выполнения программы перевооружения армии на новые винтовки зависела от какого-то пароходика!

В связи с этим Хозяйственный комитет (высший орган хозяйственного управления Ижевскими заводами) в конце 1891 г. вышел в Главное артиллерийское управление (ГАУ) с предложением приобрести пароход с баржами для подвозки дров. Предложение подкреплялось данными, как бы сейчас сказали, «маркетингового исследования» заводских экономистов, по которому лучшим вариантом, как по цене, так и по срокам виделся заказ парохода на соседнем Камско-Воткинском железоделательном заводе.

Не дожидаясь официального решения ГАУ, завод отправил запрос в Воткинск о ценах и характеристиках парохода, который там могли бы изготовить.

9 января 1892 г. Воткинский завод ответил телеграммой: «Пароход в 8 номинальных сил машиной Компаунд, колесами Моргана, длиной 45, шириною до 8  $\frac{1}{2}$  фут, осадки до 23 дюймов, сдачею в Ижевск за 6000 рублей. Таковой же 12 сил, длиною 55, шириной до 9  $\frac{1}{2}$  фут, осадкой до 24 дюйма, сдачей в Ижевск 8000 рублей» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2973. Л. 47). Приведенные к метрической системе характеристики пароходов сведены в таблицу. Получившиеся данные интересно сравнить с двумя построенными примерно в это же время пароходами: в 1888 г. для собственных нужд пароходом «Шаркан» и в 1891 г. для Омутнинского завода пароходом «Первенец».

Из приведенной таблицы видно, что Воткинский завод фактически предложил уже готовые проекты ранее построенных заводских пароходов. Вариант 1 соответствует чуть увеличенному варианту парохода «Первенец», а Вариант 2 практически полностью повторяет пароход «Шаркан». Учитывая уже готовый комплект чертежей и опыт производства, конечная цена за пароход получалась меньше на 800-1000 руб.

По установленной системе о решении заседания 20 января 1892 г. (за № 280) незамедлительно поставили в известность ГАУ. В ответ Начальник Ижевских заводов получил из ГАУ телеграмму, в которой говорилось: «по [№] 280 телеграфируйте у кого и каким способом предполагается приобрести пароход и баржи, и почему указанные цены признаются выгодными» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2971. Л. 235). Телеграмму рассмотрели на очередном заседании Хозяйственного комитета 17 марта 1892 г. (№ 135) и предоставили информацию, что пароход с машиной-компаунд в 12 н.л.с. и колесами Моргана предполагается приобрести на Воткинском заводе, а три баржи изготовить хозяйственным способом на самом заводе. При сравнении цены Воткинского завода с аналогичным заказом в Перми на частных предприятиях Любимова или Курбатова получалось, что там могли изготовить только корпус, без паровой машины, которую необходимо было приобрести через третьи руки. А кроме того, Воткинский завод находился от Ижевского всего в 60 верстах, тогда как Пермь – в 324, что давало некоторую экономию в транспортировке (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2971. Л. 235об). Баржи же предполагалось изготовить собственными силами из собственных материалов, что по определению давало минимальную цену (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2971. Л. 236).

После этого объяснения 20 апреля 1892 г. телеграммой № 2640 ГАУ известило заводы: «Главная Распорядительная Комиссия в заседании 9 апреля разрешила Ижевским заводам: Приобрести от Воткинского завода испрашиваемый рапортом от 20 января сего года за № 280 пароход в 12 номинальных сил, стоимостью с доставкой в Ижевск в 8000 руб., а также построить распоряжением Хозяйственного Комитета завода три баржи длиной каждая 12 саж., шириной 3 саж., вышиной 10 четвертей\* за сумму 1922 руб. 94 коп.» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2973. Л. 46, 46об).

Относительно ежегодного содержания парохода, ГАУ разрешало тратить в ходе каждой навигации по 2010 руб., которая считалась с 1 мая по 1 октября. Исключение

должна была составлять самая первая навигация, которую следовало считать с момента приобретения парохода. В указанную сумму входило также поддержание парохода и барж в рабочем состоянии и наем команды. Начиная с будущего года, заводу разрешалось включать эту сумму в планы потребностей заводов. Обе суммы, как на приобретение, так и на содержание подлежало отнести на кредит, ассигнованный заводам. Резолюция Начальника заводов на телеграмме гласила: «Предлагаю Хозяйственному комитету немедленно заказать Воткинскому заводу пароход и построить хозяйственным способом баржи» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2973. Л. 47).

В итоге на основании телеграммы ГАУ и резолюции Начальника, Хозяйственный комитет на заседании 13 мая 1892 г. № 265 постановил:

1. «Заказать Воткинскому заводу пароход в 12 номинальных сил, размеров указанных в телеграмме Управителя Воткинского завода и стоимостью в 8000 руб. с тем, чтобы пароход был изготовлен и доставлен в Ижевск к 1 августа сего года и половина причитающихся за пароход денег была уплачена тотчас по его доставке в Ижевск, а вторая половина в месяц по доставке.

2. Построить распоряжением Хозяйственного комитета три баржи ...

3. Расходы на пароход и его содержание отнести на §4 текущей сметы Главной Распорядительной комиссии» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2973. Л. 47об).

22 января на заседании Хозяйственного комитета огласили результаты конкурса на постройку трех барж. Контракт достался крестьянину деревни Сплоховой Сарапульского уезда Л.А. Некрасову, который обещал построить к 10 апреля все три баржи своими средствами из материалов, предоставленных заводами. За работу и конопатку завод обязался ему заплатить по 176 руб. за баржу, всего 528 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3019. Л. 82-83).

Работы по первому ижевскому пароходу начались в Воткинске в 1892 г. В этот год Воткинский завод затратил на него 740 руб. 11 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9798). После доставки парохода в Ижевск, на нем забраковали паровой котел и потребовали изготовления нового. Вообще, 1893 г. стал годом максимальных затрат на пароход, которые характеризовались цифрой в 5853 руб. 15 коп. Но, как в 1893, так и в 1894 г. в документации завода «паровой катер» для Ижевска по-прежнему числится в незавершенных работах. За этот год завод затратил на пароход еще 2832 руб. 57 коп., доведя общие затраты на судно до 9425 руб. 83 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9959). Начиная с этого времени, пароход надолго застыл в незавершенном производстве с формулировкой «пароход приготовлен, перевезен в Ижевский завод, но окончательно не сдан». При этом неуклонно растет его заводская цена. На 1894 г она уже составила 9621 руб. 54 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9958). И лишь в 1895 г. появляется запись «окончательно сдача произведена в августе 1895 г.» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10036). Из документов Воткинского завода известно, что на момент сдачи, масса корпуса парохода составляла 740 пуд. 11 фунтов (12,126 т). Себестоимость постройки в итоге составила 10272 руб. 68 коп., стоимость транспортировки 763 руб. 99 коп. И, таким образом, поскольку контрактная стоимость составляла 8000 руб., убыток Воткинского завода составил 3036 руб. 67 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10037. Л. 99).

Имеющаяся графическая документация Воткинского завода позволяет установить характеристики «Ижа». Чертеж «Общий вид парохода Ижевскому заводу» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 88) точную дату не имеет, на нем лишь имеется приписка «1892». Также более поздняя приписка до-

\* размерения барж: 21,94 x 5,49 x 1,52 м



## Техническое предложение Воткинского завода в сравнении с уже построенными в Воткинске пароходами

	Мощность	Длина	Ширина	Осадка	Цена
Вариант 1	8 л.с.	13,72 м	2,59 м	0,58 м	6000 руб.
Вариант 2	12 л.с.	16,76 м	2,90 м	0,61 м	8000 руб.
«Первенец»	8 л.с.	12,50 м	1,83 м	0,46 м	7000 руб.
«Шаркан»	12 л.с.	13,16 м	2,84 м	0,62 м	7801 руб.

бавляет в название чертежа наименование парохода «Иж». На чертеже приведены и основные характеристики судна: длина 16,8 м (55'), ширина без обшивки 2,9 м (9'6"), углубление с топливом до 0,61 м (2'4"), высота борта с ахтерштевнем 1,45 м (4'9"), с форштевнем 1,52 м (5'). Замеры на чертеже дают возможность определить, что ширина с кожухами колес составляла 6,1 м (20'2"). На чертеже машинного фундамента (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 382) имеется интересная надпись: «Машинный фундамент для парохода Ижевский завод», в которую внесено явно более позднее исправление: «Машинный фундамент для парохода на Ижевский завод». Чертеж утвержден 31.07.1892, из чего можно сделать вывод, что, конструкторскую и технологическую документацию в Воткинске выполнили к лету 1892 г., а кроме того, получается, что первоначально для парохода планировалось название не «Иж», а «Ижевский завод».

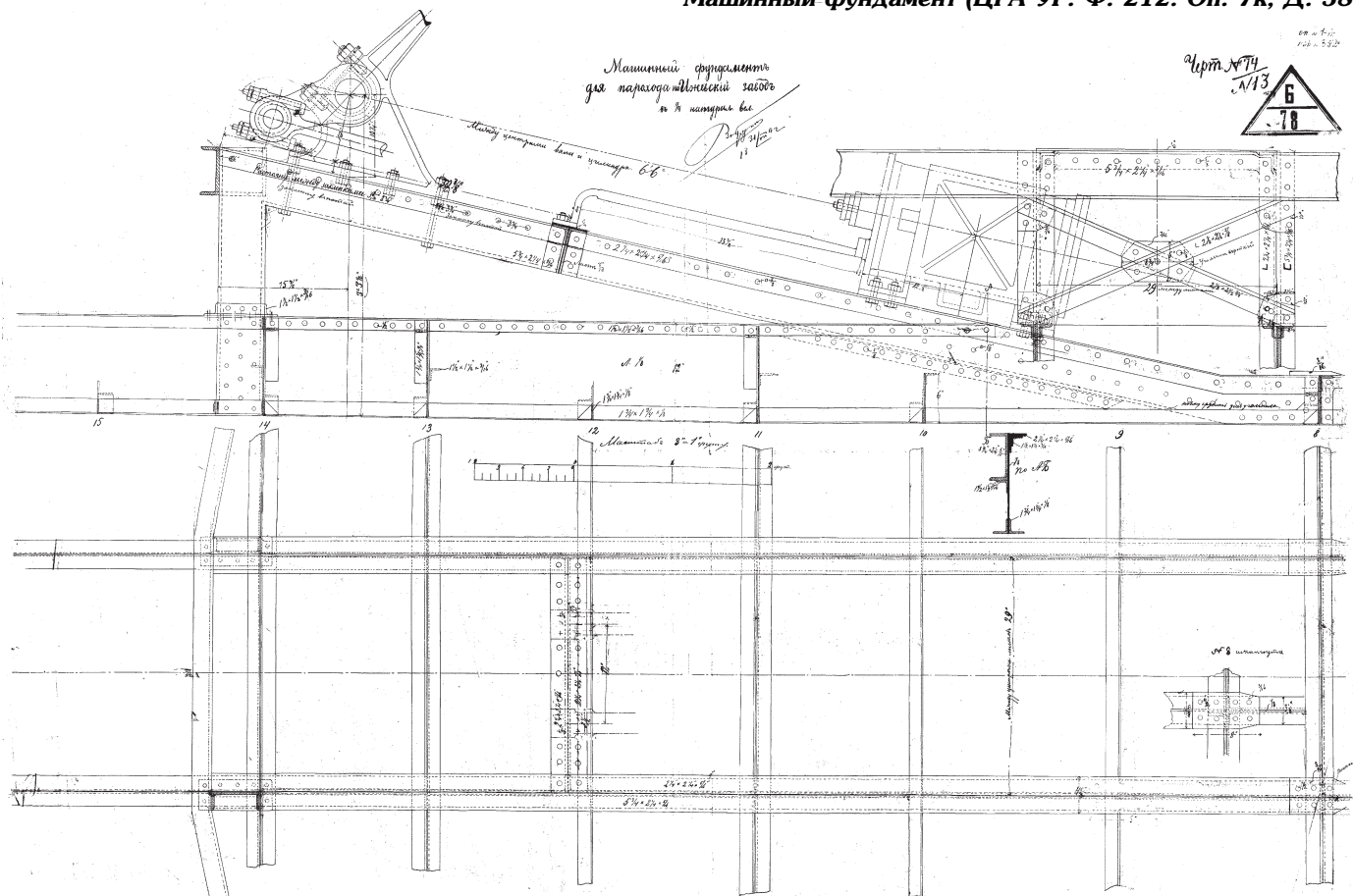
Как воткинский «Шаркан» и омутнинский «Первенец», ижевский пароход представлял собой беспалубное судно с боковым расположением колес. Корпус «Ижа» набирался из 29 шпангоутов, нумерация которых шла с носа. Между 2 и 3 шпангоутом шла деревянная перегородка, отделявшая форпик от пассажирского салона. С 4 шпангоута по 28 шло второе дно, служившее опорой для пола в

каюте, а с 9 по 22 шпангоут переходившее в фундамент для машины и котла. Интересно, что пол в пассажирском салоне на промежутке между перегородкой до 4 шпангоута фактически не имел опоры в виде второго дна, но учитывая, что по планировке над ним в этом месте был диван, проектанты сочли подобное допустимым.

По 27 шпангоуту шла еще одна деревянная перегородка, отделявшая ахтерпик от грузового отделения, служившего также для приема запаса дров для котла. В обеих упомянутых деревянных переборках имелся специальный лаз. Паровая машина находилась на наклонном фундаменте, продолжавшемся с 9 по 14 шпангоут, так чтобы ось вращения кривошипа совпадала с осью гребного колеса. Котел располагался на промежутке от 17 до 22 шпангоута и своим габаритами выходил не только за высоту борта, но и поднимался выше крыши пассажирского салона. Для защиты от непогоды над ним пришлось из кровельного железа соорудить легкую крышу. Шпангоуты изготавливались из профилей 44,5 x 44,5 x 3,2 мм ( $1\frac{3}{4} \times 1\frac{3}{4} \times \frac{1}{8}$ ). Обшивка дна и первый ряд имел толщину 3,2 мм ( $\frac{1}{8}$ ), второй ряд 2,4 мм ( $\frac{3}{32}$ ), третий – 1,6 мм ( $\frac{1}{16}$ ). Ватервейс – 127 x 63,5 мм (5" x 2 $\frac{1}{2}$ "), палуба 31,7 x 102 мм ( $1\frac{1}{4}$ " x 4")

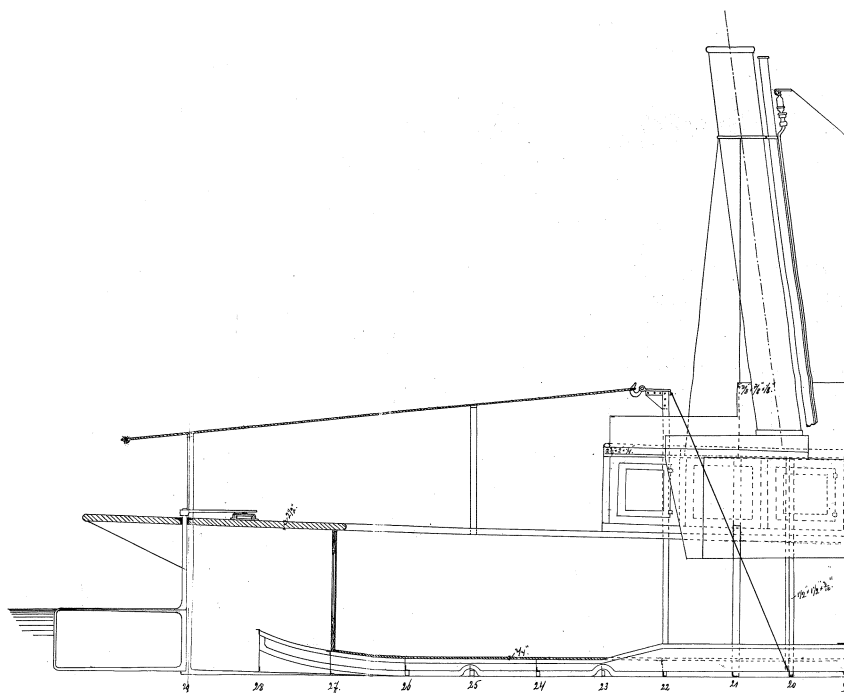
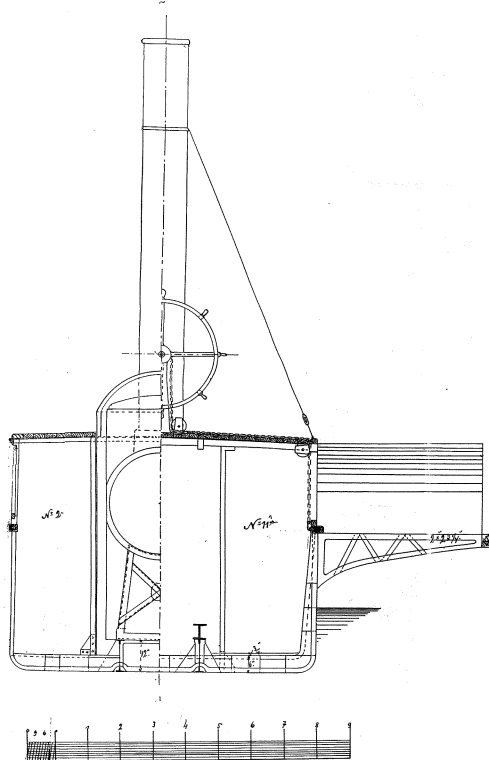
Пассажирский салон, в носовой и бортовой частях имел сплошной мягкий диван, шириной 0,51 м (20"). В центре са-

### Машинный фундамент (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 382)



Общий вид парохода «Иж»  
(ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к, Д. 88)

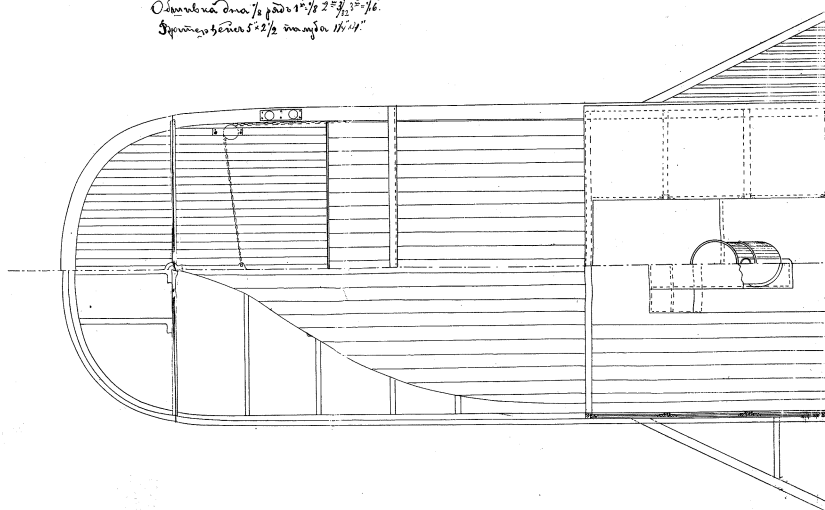
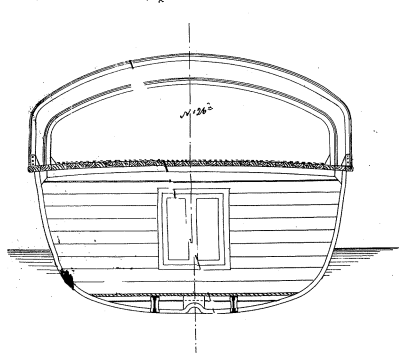
Поперечное сечение



Технические

Длина — 85'0"  
Ширина без обшивки — 9'6"  
Уклоны от шпата в нос 24°  
Уклоны в корму в шпате 14°9'  
— — — — — 14°9'  
Мидель — 14'6"  
Осадка для 1/2 радиуса 2'3/4" 1/2 — 1'6"  
Грузоподъемность 5'2 1/2 тонны 11'4"

Поперечное сечение





Общий вид парохода  
Ижевскому заводу.

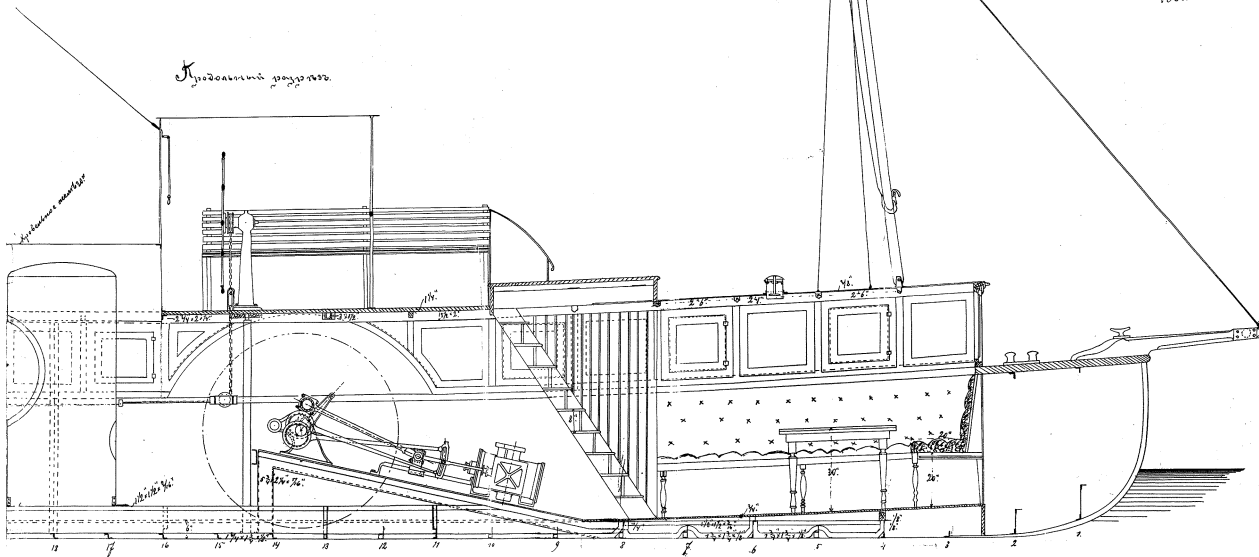
"Иж"

1795

От. н. 4-м  
пор. н. 88  
Чертеж № 83

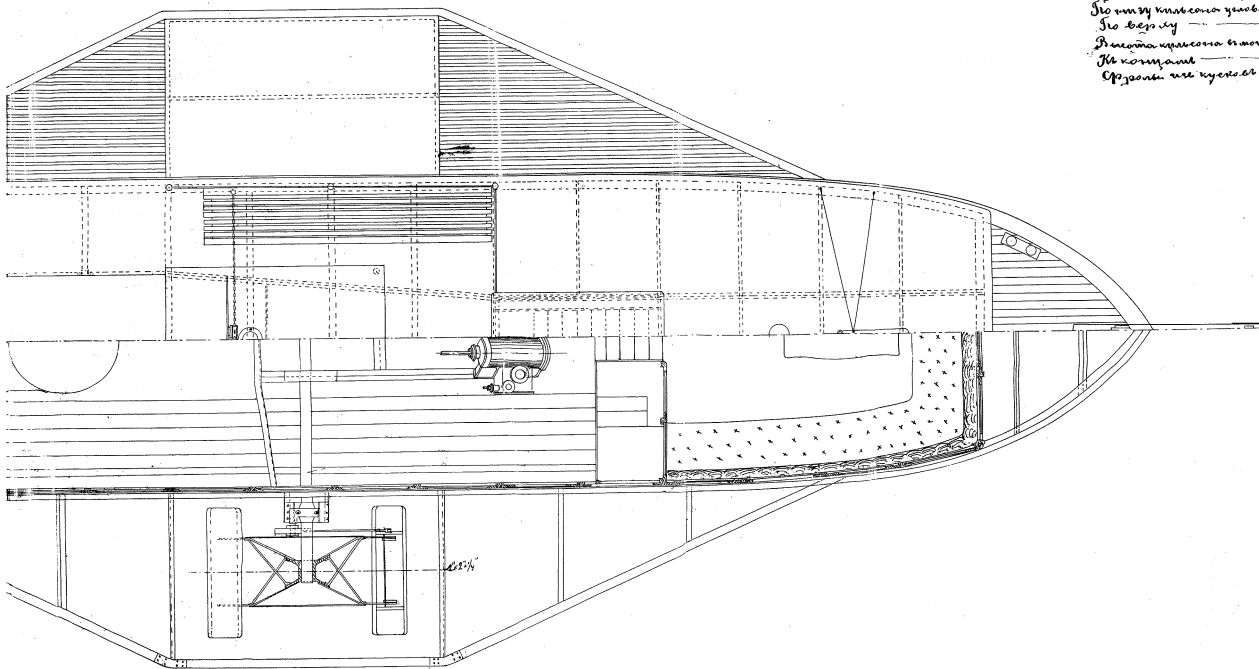


№ 34



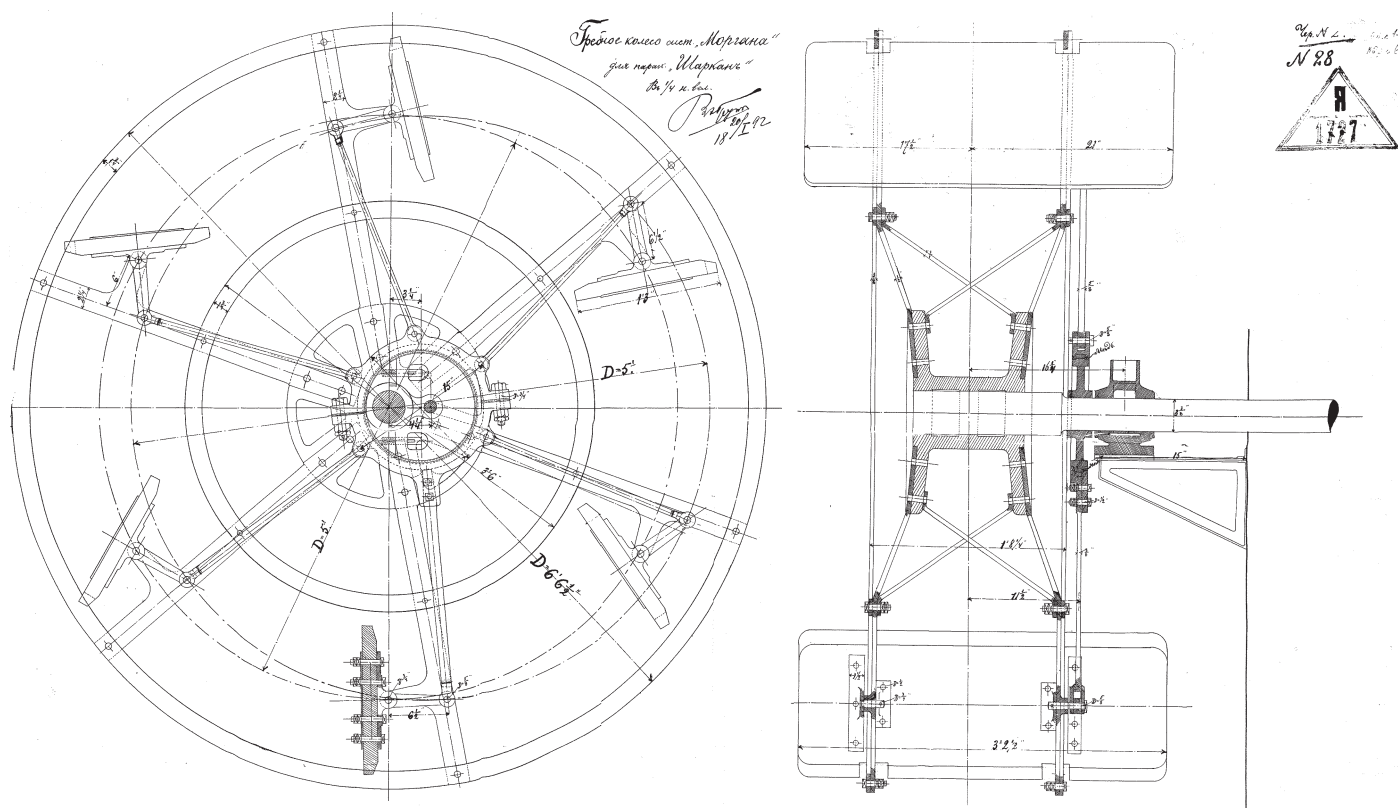
Куровский разрыв

Планы



Длина ф. каюты 21 ф. 3/4  
Ширина в. каюты 10 ф. 1/2  
Ширина в. каюты 10 ф. 1/2  
Общая длина по орудиям 112 ф. 1/2  
По ту. каюты 112 ф. 1/2  
По вер. каюты 112 ф. 1/2  
Длина каюты в. каюты 112 ф. 1/2  
Ширина каюты 10 ф. 1/2  
Общая длина по орудиям 112 ф. 1/2

1892.



Чертеж колеса парохода «Шаркан» ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к, Д. 678.

лона стоял журнальный столик высотой 0,76 м (30"). К салону примыкал ватерклозет, рядом с которым имелся сходный трап, выходивший на крышу салона. В своем оригинальном виде на крыше устанавливалась лишь легкая мачта, леерное ограждение и накрытые тентом штурвал с машинным телеграфом. В ходе эксплуатации, капитана судна, продуваемого всеми ветрами, все-таки поместили в специальную рубку, а на крыше салона установили скамейки для пассажиров.

В феврале 1893 г. пароход доставили в Ижевск (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 96об). История этой операции хорошо описана в книге «Золотой ларец» ижевского краеведа А.В. Новикова: «В 1890-1891 годах с помощью жителей близлежащих деревень отремонтировали дорогу Ижевский завод – Гольяны... [Начальник интендантской службы завода] Крюков изучил на ней все спуски и подъемы, сделал расчеты, и ранней весной отправился в Воткинский завод посмотреть на пароход, посоветоваться о способе его передвижения. Воткинский механик набросал чертеж и предложил, пока есть время, изготовить металлическую волокушу или «галошу». В ней волоком тащить пароход гораздо удобнее, чем это делал Петр 1, используя катки и бревна, особенно под гору. Обе стороны волокуши щетинились крючьями, на которых закрепляли петли канатов. Используя конную или человеческую тягу, за них предстояло тянуть изо всех сил. Пользуясь данной ему властью, Крюков, в дополнение к имеющимся, выхлопотал три десятка ломовых лошадей, которых называли также битюгами или тяжеловозами. Они курсировали между Гольянами и заводом, перевоза в оба конца металл и оборудование. На заводе, пока отряд круглыми от удивления глазами изучал посаженный в «галошу» огромный корпус парохода, прикидывая, по силам ли ему такая ноша, Крюков, не удержавшись, прикинул на сомневающийся: «Глаза боются – руки делают!» Воткинское начальство объявило о на-

значении молебна на 11 часов, после чего пообещало ижевцам квалифицированную помощь в прохождении первых 500 метров – до их палаточного лагеря: пусть немного подучатся и дальше сами тащат «галошу» – своя ноша не тянет. В полдень объединенная конница и объединенная рать была готова двинуться к Гольянскому тракту. Впереди 44 тяжеловоза – самая могучая сила отряда, остальные – рядом. Вместо команды о начале движения для пущей торжественности прозвучал холостой выстрел, все рванулись вперед в едином порыве, и металлическая «галоша» по снежному насту с установленными впереди двумя рулевыми лыжами, загрохотав, как по булыжной мостовой, медленно поползла по дороге... Корпуса буксира [«Иж»] и пассажирского парохода [«Шрапнель»] собирали на берегу пруда между нынешним зданием заводоуправления и пожарной частью, около заречной купалки, называвшейся в народе «Иордан». Позднее, за ненадобностью, «галошу» переделали в емкость для хранения горюче-смазочных веществ и отправили на пробный склад для использования по назначению. По прошествии некоторого времени, увидев на Ижевском пруду паровой буксир с названием «Граната» (на самом деле «Гранату» доставили на Ижевский пруд в 1915 г., здесь имеется в виду «Иж» – Н.М.), тащивший на заречинскую заводскую лесопилку сплавной кошель деловой древесины, жители по достоинству оценили плавающего по воде «железного коня», помогающего исполнять нечеловечески тяжелый труд» (Новиков А.В. Золотой ларец. Ижевск, 1999. 382 с.).

5 апреля 1893 г. специально созданная комиссия осмотрела только что доставленный пароход и составила довольно обширную дефектационную ведомость № 1513. Состоявшееся 17 апреля заседание Хозяйственного комитета, постановило просить Горного Начальника Камско-Воткинского завода исправить указанные недостатки в двух-



недельный срок. В противном случае руководство заводов обещало известить об этом ГАУ, чтобы списать убытки из-за задержки в доставке дров на Ижевские заводы из суммы задолженности за поставку парохода (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3019. Л. 379, 379об).

1 мая 1893 г. решением Хозяйственного комитета в состав команды парохода был принят первый человек. Им стал матрос-штурвальный Сергей Измалков. Этим же заседанием утвердили состав команды и ее жалование. Предполагалось принять на пароход на период навигации с 1 мая по 1 октября двух машинистов с годовым окладом в 150 руб., двух помощников машиниста (кочегаров) с окладом по 90 руб. и шестерых матросов по 105 руб. Общие годовые траты на команду, таким образом, составляли 1110 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 1, 1об). 5 мая приняли одного матроса (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 15), а 12 мая еще трех (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 44).

В соответствии с телеграммой, ранее высланной на Воткинский завод, 28 февраля Воткинск ответил, что в ближайшее время для устранения дефектов в Ижевск будет командирован человек. Ему просили оказать содействие в проведении необходимых работ, а также отпустить горючие и иные материалы за счет Воткинского завода. 22 мая для этих целей в Ижевск прибыл В.И. Непряхин (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3063. Л. 407). Осмотрев пароход вместе с технической комиссией Ижевских заводов, он был вынужден признать ряд производственных дефектов. Так хотя работу двухцилиндровой машины-компаунд после совместных усилий признали удовлетворительной (при полной нагрузке она давала на гребном колесе 35 об./мин. при рабочем давлении пара в 10 атм.), но жесткость ее фундамента оставляла желать лучшего. Стойки коренного вала просто качались на общей фундаментной раме. Шейки валов при продолжительности работы свыше 30 мин. сильно разогревались. Подшипники в стойках оказались пригнаны с явной слабостью. От движения фундаментной рамы происходило боковое движение цилиндров, укрепленных на этой же раме. Питательная помпа, не закрепленная на фундаменте, при работе сильно качалась во все стороны. Наконец, паровой котел имел заплату, что являлось явным нарушением контракта, и потому требовал замены. Однако признавая острую необходимость парохода для производственных целей, завод согласился временно, до изготовления нового котла и ликвидации выявленных недостатков, эксплуатировать его. Решением Хозяйственного комитета от 13 мая полный расчет с Воткинским заводом мог последовать только после ликвидации всех этих недостатков (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 65-66).

Что интересно, если 12 мая в официальных бумагах пароход фигурирует еще как «пароход для доставки дров», то уже 13 мая – как «Иж». Какого-то приказа о наименовании обнаружить не удалось, но, по всей видимости, если он и был, то вышел 13 мая 1893 г. Возможно также, что название появилось в результате устного распоряжения.

Наконец, 13 мая было получено разрешение ГАУ на постройку еще двух барж: «Исполнительная комиссия разрешила заготовить еще две баржи...». Поскольку при сооружении трех предыдущих потратили 1400 руб. вместо планируемых 1922 руб. 94 коп., возникла идея построить дополнительные баржи. Ежедневный расход дров на завод достигал до 300 саж., а на трех баржах вместимостью каждая по 66 саж. можно было бы перевезти лишь 198 саж., что и предопределило необходимость в еще хотя бы двух баржах. С этим вопросом, по заведенной системе, снова вышли в ГАУ, на что вскоре получили согласие, с условием, что цена за баржу составит по 225 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 67-68). Соответствующий контракт на постройку заключили с П.Г. Порсевым. 16 июля 1893 г.

после приемки ему заплатили по 187 руб. 50 коп. за каждую баржу, кроме того, за конопатку еще 75 руб., уложившись таким образом в отведенные 450 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3021. Л. 24, 24об).

Если матросов для парохода удалось довольно быстро найти, то квалифицированных машинистов и кочегаров в Ижевске просто не было. Из-за этого 19 мая для подготовки своих кадров наняли опытного воткинского машиниста Н. Обманщикова (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 98, 98об).

25 февраля 1893 г. Комитет постановил выдать подряд на постройку двух пароходных пристаней купцу П.Г. Порсеву. Одну предполагалось соорудить в Колтоме, а вторую – напротив нее у заводской плотины. Таким образом, упрощалась погрузка и разгрузка дров и материалов, доставляемых на заводы. Хотя подряд на постройку предполагалось выдать на конкурсной основе, «на вызов» явился лишь Сарапульский купец П.Г. Порсев, которому и достался контракт стоимостью 250 руб. Задание на пристани разработал архитектор заводов, детально реализовал его уже сам подрядчик. Срок выполнения работ составил один месяц, расчет последовал по окончанию и приемке работ (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3019. Л. 237-238). 1 июня в связи с окончанием постройкой П.Г. Порсеву, решением Хозяйственного комитета заплатили 250 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 153).

Но, что интересно, при выдаче заказа Хозяйственный комитет совершенно упустил оборудование пристани на самой заводской плотине. Поэтому чуть позже контракт на ее оборудование заключили с крестьянином И.И. Масловым, которому 16 июля за проведенные работы выплатили 100 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3021. Л. 23). В июле того же года, когда к вновь построенной пристани уже стали подходить баржи, обнаружилась еще одна неприятная неожиданность. Оказалось, что ее длины хватает для работ лишь на одной барже, в то время как следующая должна была дожидаться своей очереди. Указанное обстоятельство сильно тормозило разгрузку дров, поэтому уже 3 августа было принято решение заказать тому же И.И. Маслову продление пристани, поскольку на конкурс по этим работам явился он один. Стоимость работ оценивалась в 180 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3021. Л. 130-131).

Если матросов для парохода удалось найти довольно легко, то вскоре выяснилось, что оклад машинистов и кочегаров слишком мал для требуемой квалификации. Кроме наличия специальных познаний для управления пароходом, от потенциального кандидата на рабочее место требовались постоянное внимание во время вахты и тяжелый физический труд. Поэтому 14 июня Хозяйственный комитет решил увеличить месячное жалование штурвальному с 20 до 25 руб., машинисту с 30 до 35 руб. и кочегару с 10,5 до 18 руб., которых наняли еще 3 июня. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3020. Л. 239, 239об).

2 сентября 1893 г. Хозяйственный комитет постановил записать на инвентарь Смотрителя казенных зданий, составленный из Воткинска «пароход в 12 номинальных сил, с машиной Компаунд, колесами Моргана, длиной 55 фут., шириной 9½ фут.», без цены, так как «таковой еще испытывается в отношении годности». Предполагалось, что после составления приемного акта, будет определена окончательная стоимость парохода. С пятью баржами подбожных проблем не стояло, их сразу записали в инвентарь: две со стоимостью по 225 руб., три – по 578 руб. 25¼ коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3021. Л. 232, 232об).

Как уже упоминалось, в соответствии с решением Главной Распорядительной комиссии по перевооружению армии, для найма команды на пароход «Иж» ежегодно выделялась сумма в 1110 руб. Между тем, на 1 ноября для этих целей израсходовали всего 883 руб. 70 коп. В связи с этим 2 ноября 1893 г. завод предложил нанять на сэкономлен-



**Пароход «Иж». Показан первоначальный вид парохода – место капитана защищается лишь легким тентом. Фото из коллекции О.В. Севрюкова (ЦГА УР. Ф. 1539, оп. 2. Д. 297/1)**

ные средства для охраны в дневное время парохода и барж, находящихся на зимовке, штурвального С. Измалкова с оплатой по 20 руб. в месяц. Охрана в ночное время возлагалась на сторожа с оплатой по 8 руб. в месяц (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3022. Л. 108, 108об). Без сомнения, эта мера предлагалась для круглогодичного «закрепления» при заводе ценных сезонных кадров.

12 марта 1894 г. механик Ижевских заводов осмотрел выполненное специалистами из Воткинска новое скрепление рам машинного фундамента, сделанное ранее командированным из Воткинска В.И. Непряхиным, и нашел, что оно выполнено крайне небрежно и не устраняет низкую жесткость фундамента. Установленные заклепки имели явно недостаточный обжим – под их головками образовался видимый просвет. В некоторых случаях заклепки оказались коротки настолько, что расклепать их головку толком не смогли, поэтому при вибрациях, сопровождаемых работой машины, ее просто должно было вырвать с места установки. Наконец, общее количество заклепок установлено явно недостаточное. Причины небрежности работ механик видел в том, что для производства действительно качествен-

ной работы машину требовалось снять с фундамента, что не было выполнено. В связи с этим 14 марта он составил соответствующий рапорт, рассмотренный на заседании Хозяйственного комитета 16 марта. В результате Начальник Ижевских заводов обратился к Горному Начальнику Камско-Воткинского железоделательного завода, чтобы в Ижевск прислали для ликвидации дефектов квалифицированного специалиста, а не простого слесаря. Снова подчеркивалось, что пароход очень нужен заводам для подвозки дров и потому все работы следует провести до открытия навигации. Несмотря на явно халатно проведенные работы, на них потратили 7 руб. 25 коп., которые отнесли на счет Воткинского завода (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3063. Л. 406-408).

26 апреля 1894 г. назрела необходимость в первом эксплуатационном ремонте «Ижа». Для этой цели решением Хозяйственного комитета выдавался наряд в Механическую мастерскую и происходило выделение необходимых для ремонта материалов (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 107). Поскольку команда на пароход нанималась сезонно, в 1893 г. по окончании навигации, ее уволили, так что в ап-



реле 1894 г. пришлось нанимать новую команду. 25 апреля наняли штурвального с окладом в 15 руб. в месяц (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 96). В этот же день для окраски парохода перед началом навигации нанимался крестьянин П. Сморкалов, обязавшийся покрыть пароход в два слоя со шпаклевкой. С учетом материалов подрядчика, ему предполагалось заплатить 70 руб. Означенная сумма вошла в ежегодные 2385 руб., которые планировалось использовать на содержание парохода и барж (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 98). 10 мая на произведенные работы составили соответствующий акт, и в тот же день постановлением Хозяйственного комитета выделялась требуемая подрядчику сумма (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 177об).

28 апреля на «Иж» нанялись в качестве матросов три крестьянина и отставной рядовой с оплатой по 10 руб. в месяц в течение всей навигации (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 124, 124об). 30 апреля за тот же оклад на пароход в качестве матроса нанялся еще один крестьянин (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 140, 140об).

По опыту эксплуатации барж в предыдущую навигацию, выяснилось, что при закидывании в них дров, открытые части деревянных кокор подвергаются большим ударам и потому быстро портятся. В связи с этим 9 мая 1894 г. комитет постановил произвести обшивку гардинами внутренних частей барж (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 173, 173об). Выявился также недостаток и при эксплуатации пристаней. 28 мая было решено изготовить для них 20 мушек для лучшего причаливания к ним баржей и парохода «Иж», поскольку шести имевшихся чугунных мушек было явно недостаточно. Для этой цели механической мастерской выдали соответствующий наряд (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 252, 252об). 24 июня купцу П.Г. Порсеву за устройство пристани на заводской плотине и ремонте двух других пристаней заплатили еще 300 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 403), 200 руб. – за настилку полов на плотинной пристани (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 404), и 150 руб. за внутреннюю обшивку пяти баржей (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 405).

С началом навигации выяснилось, что нанятый ранее штурвальный «выказал полнейшее незнание дела», вследствие чего его пришлось 14 мая уволить и вместо него принять ранее работавшего матросом крестьянина Е. Манькова. В отличие от штурвального, тот «аккуратно выполнял значительные работы, связанные со званием матроса». Остальным матросам повышался месячный оклад до 12 руб., как в прошлом году (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 193, 193об). 15 мая с наймом машиниста, масленщика и кочегара команда парохода оказалась сформирована и «Иж» начал навигацию. Первому назначался месячный оклад 35 руб., двум другим – по 18 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 198, 198об). Несмотря на аккуратное выполнение работ по приведению парохода в эксплуатационное состояние, при начале навигации выяснилось, что три матроса оказались «малоопытными в своем деле». В результате 18 мая их пришлось уволить и вместо них нанять других, но уже с окладом 15 руб. Тот же оклад назначался и единственному оставшемуся матросу из прежней команды (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 215, 215об). 10 июня из-за того, что нашелся человек более опытный в штурвальном деле, чем имевший матрос, произошла рокировка должностей. Новый штурвальный вошел в команду парохода с месячным окладом 25 руб., а бывший штурвальный снова стал матросом с окладом 15 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 322, 322об).

Несмотря на то, что «Иж» использовался для подвозки дров, для заготовки дров на сам пароход, годовую потребность в которых оценили в 375 саж., был нанят сельский обыватель С.В. Петров. 12 июля 1894 г. он подвез первые

15 саж., за что ему заплатили по 3 руб. 75 коп. за подводу (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3065. Л. 45). 17 августа завод расплатился за вторую поставку (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3065. Л. 325), 9 сентября за третью (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3065. Л. 457), 12 октября за четвертую (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3066. Л. 47).

Вторая навигация «Ижа» прошла уже в более привычном режиме. Тем временем, в соответствии с дефектационной ведомостью, в течение навигации 1894 г. Воткинский завод пытался устранить выявленные недостатки. К осени из неликвидированных дефектов остался лишь котел, который требовалось изготовить заново. 27 сентября на заседании Хозяйственного комитета решили произвести расчет с Воткинском и постановили удержать сумму, равную ранее имевшимся долгам, в которую вошла цена за ранее ушедшие в Воткинск пять наждачных кругов, четыре станины, сталь и кварцевый кирпич. В итоге, указанные взаимозачеты вылились в сумму 2541 руб. 57 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3065. Л. 561-562). Таким образом, вместо контрактных 8000 руб. к оплате подлежала сумма в 5458 руб. 43 коп. 16 декабря 1894 г. заседание Хозяйственного комитета № 1079 постановило оплатить эту сумму Воткинскому заводу. Списание ее подлежало произвести из §4 сметы 1892 г. и перечислить на смету Горного Департамента по §23 статьи 1 в кассу Воткинского завода (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3066. Л. 408-409). Таким образом, 16 декабря 1894 г. следует указать, как дату окончательной готовности «Ижа», о чем составили акт № 5890 (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3066. Л. 487, 487об). Интересно отметить, что в истории вряд ли будет много примеров подобного рода, когда изделие, не будучи принятым, из-за острой производственной необходимости два года достаточно активно эксплуатировалось.

18 февраля 1895 г. из-за приближающейся навигации, механическим мастерским выдали наряд в 600 руб. на ремонт парохода и барж (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 269).

7 марта для исправления и подготовки парохода и барж к эксплуатации было решено нанять двух матросов. В отличие от предыдущих лет, при найме теперь ставилось условие знакомства претендента на должность с работой на судах. Оклад обоих матросов составил по 15 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 440, 440об).

20 марта для проведения ремонта «Ижа» и барж заключили контракт с купцом П.Г. Порсевым, поскольку в заводе не было специалистов на проведение подобных работ. Подрядчику надлежало пробить все пазы в наружных бортах барж смоленой паклей и осмолкой. Первоначально заинтересованность в контракте выявили несколько человек, в том числе, например и известный купец И.И. Бодалев, но на сам конкурс явился лишь П.Г. Порсев, которому и достался контракт. Возможно, что перед конкурсом купцы просто между собой договорились. Подрядчик обязался произвести работы своими мастерами, за что получал 300 руб. Учитывая, что прошлогодний аналогичный ремонт проводил тот же П.Г. Порсев и провел его добросовестно, дополнительных вопросов в этот раз не возникло (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 562, 562об).

10 апреля 1895 г. за устройство пристани Воложка купцу П.Г. Порсеву заплатили 1000 руб. Кроме самой пристани он также оборудовал там склад для дров и избу для сторожей, возчиков и вахтера, в ней же разместились контора содержателя имущества (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 17).

Ранее при обследовании доставленного вместе с пароходом котла, который хоть успешно и проработал две навигации, но подлежал замене, было обнаружено слишком высокое положение его центра тяжести. Хотя данное обстоятельство и не соответствовало требованиям, предъявляемым к котлам, для пароходного оно не оказывало

сколько-нибудь существенного нежелательного эффекта. Тем не менее, Воткинский завод обязался изготовить новый котел с пониженным центром тяжести, как то предполагала первоначальная спецификация. В марте 1895 г. котел доставили в Ижевск. 27 марта механик Ижевских заводов осмотрел его и составил акт № 110. Оказалось, что в новом котле поверхность дымогарных трубок почти на 21 кв. ф. (1,95 м<sup>2</sup>) меньше старого, что снижало его паропроизводительность. Объем парового кожуха тоже оказалась меньше почти на 1 куб. ф. (0,028 м<sup>3</sup>). Указанное обстоятельство снижало расчетную мощность на 2 л.с., или, при мощности машин в 18 л.с., это составляло  $\frac{1}{5}$  всей силы.

Поверхность нагрева дымогарных трубок на новом была 151,4 кв. ф. (14,06 м<sup>2</sup>), на старом 172,94 кв. ф. (16,07 м<sup>2</sup>). Поверхность топочной камеры и жаровой коробки, принимая как  $\frac{1}{2}$  всей поверхности топочной камеры и  $\frac{2}{3}$  жаровой коробки на новой 25 кв. ф. (2,32 м<sup>2</sup>), на старом 23,5 кв. ф. (2,18 м<sup>2</sup>). Учитывая обнаруженные обстоятельства, механик просил уведомить Горного начальника, что котел менять нельзя, пока не будут проведены испытания, доказывающие заявленную изготовителем паропроизводительность. В связи с этим на заседании Хозяйственного комитета 15 апреля 1895 г. решили старый котел в Воткинск не возвращать, пока не будут известны результаты ходовых испытаний парохода с новым котлом (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 96-97). По всей видимости, новый котел все-таки показал удовлетворительные характеристики. Но 11 июня механик заводов составил новый акт, что, не имея теплоизоляционной обшивки, котел быстро охлаждается, снижая свою паропроизводительность. 16 июня Хозяйственный комитет постановил оборудовать обшивку для котла, которая кроме увеличения паропроизводительности повышала экономичность. Всего на приобретение асбестовых плит и прочих необходимых материалов пришлось выделить 43 руб. А ввиду острой производственной необходимости, ремонт надлежало провести самыми быстрыми темпами (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 540, 540 об.).

10 апреля 1895 г. механик заводов составил акт, что за время двух навигаций имевшаяся бортовая лодка парохода «Иж» настолько раскололась и истерлась, что ремонт ее бессмысленен. Он обойдется минимум 10 руб., что составляет примерно  $\frac{2}{3}$  стоимости новой лодки, в то время как отремонтированная лодка протерпит не более навигации. Поэтому специальным постановлением Хозяйственного комитета содержателю Гольянской пристани коллежскому асессору Тимофееву надлежало подыскать новую лодку, способную выдержать восемь человек. Специально отмечалось, что она должна быть сделана не из досок, а выдолблена из цельного ствола с нашивными бортами. Деньги на покупку выделили из суммы в 600 руб., ежегодно направляемой на ремонт парохода и барж (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 116, 116 об.). 12 мая лодка требуемого качества и параметров нашлась у крестьянина И. Швалева, у которого ее и приобрели за 18 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 494, 494 об.).

8 мая 1895 г. на пароход «Иж» снова наняли трех матросов с месячным окладом в 15 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 282). 3 июня был составлен акт о приеме работ за ремонт «Ижа» и барж перед навигацией и купцу П.Г. Порсеву уплатили 300 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 439, 439 об.).

Навигация 1895 г. прошла на редкость без каких-либо инцидентов и недоразумений. Хозяйственные службы Ижевских заводов еще несколько лет назад не имевшие никакого представления о пароходах и все что с ними связано, постепенно набрались опыта. К этому году также более-менее сформировалась береговая инфраструктура, практически в том порядке, в котором она существует до настоящего времени. Появились первые четыре пристани:

у плотины, на месте нынешней Ижевской пристани (контракт с П.Г. Порсевым), на самой плотине (контракт с И.И. Масловым), которая сейчас из-за продления Ижевской пристани не используется, в Колтоме и на Воложке (обе по контракту с П.Г. Порсевым). Вероятно, в это же время уже частным порядком начинают строиться причалы на Юровском мысу и Соловьевских дачах, использовавшие-ся как места загородного отдыха.

Появление парохода на Ижевском пруду приковало к нему всеобщее внимание горожан. Видя после первой навигации, что пароход «хоть железный, а не тонет», выявилось несколько желающих, готовых начать свое дело на пруду. Так 15 июня 1895 г. на завод обратились крестьянин Рязанской губернии В.Ф. Тельнов и мещанин из Чистополя Ю.Г. Семенов с просьбой поставить на заводской пруд легкий пароход с длиной корпуса 7 саж. (12,8 м). Авторы проекта предлагали на нем перевозить через пруд жителей Колтомы, работавших на заводе. Кроме того, они предлагали оборудовать пристани и «возить людей в увеселительные поездки по пруду». 26 июня 1895 г. на очередном заседании Хозяйственного комитета, рассмотревшее предложение, было отмечено, что авторы проекта фактически хотят завести пароход лишь для организации досуга горожан, поскольку рабочие Колтомы вряд ли согласятся на относительно дорогие ежедневные рейсы через пруд. Поездки выходного дня также насторожили членов комитета из-за возможных лесных пожаров, которые явно будут сопровождать выезды на природу. И место в районе 5-й улицы, на котором предполагалось строить пароход, авторы проекта также выбрали неудачно, как нужное для производственных целей. В итоге просителям решили отказать (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 601-602).

В отличие от пришлых крестьян, решивших организовать свой бизнес на пруду, купец И.И. Бодалев имел многотысячные контракты с заводом, в том числе на доставку дров и различного оборудования. Прикрываясь этим, он в 1895 г. также начал строить свой пароход. В отличие от завода, привезшего «Иж» с Камы, бодалевская «Пчелка» строилась хозяйственным способом прямо в поселке, и готовность ее ожидалась к навигации 1896 г. Понимая, что отныне заводской пароход на пруду не один, 11 марта 1896 г. смотритель казенных заводов написал рапорт № 74 о необходимости оснастить «Иж» кожановыми фонарями, как того предполагает практика судовождения: красным и зеленым. Их постановили приобрести на заседании Хозяйственного комитета 14 марта (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3191. Л. 147).

31 января 1896 г. механической мастерской выдали наряд на ежегодный эксплуатационный ремонт «Ижа», а также на покупку канатов и буксировочных концов. Все эти суммы вошли в ежегодные 600 руб., выделяемые на ремонтные работы (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3190. Л. 229). 18 марта Хозяйственный комитет стал перед проблемой, что объем ремонта впервые может превысить выделенные 600 руб. В ходе обсуждения были найдены источники дополнительного финансирования (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3191. Л. 318, 318 об.).

22 апреля, поскольку купец П.Г. Порсев обязался привезти заготовленные дрова на Воложку и оттуда к заводским мастерским, ему впервые передавались пароход и баржи для осуществления этих перевозок (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3191. Л. 501, 501 об.), как бы сейчас сказали «в лизинг». Спустя два дня, 24 апреля специальным решением Хозяйственного комитета установлены годовые оклады и состав команды парохода в 1896 г. Один штурвальный должен был получить 300 руб., два машиниста по 150 руб., два кожегара – по 90 руб. и пять матросов – по 105 руб. В связи с этим подлежало нанять на навигацию 1896 г. по примеру 1895 г. одного штурвального с месячным окладом 35





**Пароход «Иж» в верховьях Ижевского пруда. Показан вид парохода, доработанного по опыту эксплуатации первых лет. Появилась капитанская рубка. Фото из коллекции О.В. Севрюкова (ЦГА УР. Ф. 1539, оп. 2. Д. 297/2)**

руб., одного машиниста 35 руб., смазчика 18 руб. кочегара 18 руб. и пятерых матросов по 15 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3191. Л. 536, 536об).

25 июня, поскольку объем эксплуатации парохода достиг пикового значения, было принято решение нанять еще одного кочегара с месячным окладом в 18 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3192. Л. 394). По окончании навигации и приведения парохода с баржами в исправное состояние для постановки на зиму, 14 ноября пароходную команду снова уволили. Общие затраты на нее за год составили 1296 руб. 79 коп., при ассигнованных 1305 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3194. Л. 276, 276об).

17 марта 1897 г., несмотря на то, что в контракте на подвозку дров, доставшемся П.Г. Порсеву, было указано, что подвозка производится на казенном пароходе с помощью пяти казенных барж, их ремонт должен был производиться в зимнее время за казенный счет. В соответствии с этим, комиссия осмотрела состояние барж и признала необходимым на всех пяти исправить борта, проконопатить

стыки и осмолить. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3323. Л. 536-538). Относительно состояния парохода механик завода коллежский асессор Коновалов еще 23 января 1897 г. составил акт № 371 о состоянии паровой машины парохода «Иж». Оказалось, что паровой двойной цилиндр изболтался настолько, что через обнаружившиеся раковины наружных и внутренних стенок прорывается пар. Одна из наружных раковин еще в навигацию 1896 г. была перекрыта планкой на стрелках. Внутренние же раковины прошли насквозь и сильно травят пар. Железная фундаментная рама разболталась настолько, что в навигацию 1896 г. сломалась в нескольких местах. Хотя ее и схватили приклепанными накладками, это было временным решением и также требовало замены всей рамы, которую по этому случаю следовало сделать с новыми стойками и с уширенным основанием для большей жесткости. Два штока парового цилиндра и два золотниковых штока также настолько изболтались, что требовали замены новыми. Поскольку модели и полный комплект конструкторской и технологиче-

ской документации имелся в Воткинске, 27 января Хозяйственный комитет запросил Управление Воткинского завода о цене и сроках изготовления нового двойного цилиндра для паровой машины. 7 марта в Ижевск поступил ответ, что завод сможет изготовить его в трехнедельный срок по цене 11 руб. 75 коп. за пуд без доставки, но со сборкой частей цилиндра, куда входили крышки и прочее оборудование, исключая обшивку. 11 марта на этом отношении появилась резолюция механика завода: «Цена за изготовление парового цилиндра с частями назначена возможная, и срок обуславливает своевременное исполнение работ по ремонту парохода «Иж».». 19 марта заседание Хозяйственного комитета постановило заказать цилиндр в Воткинске, отнеся расходы по нему в ежегодную сумму, выделяемую на ремонт (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3323. Л. 559-560).

По опыту навигации прошлого года, 23 мая 1897 г. были утверждены состав команды и ее месячные оклады: штурвальный (35 руб.), 5 матросов (по 15 руб.), машинист (35 руб.), смазчик (18 руб.), 2 кочегара (по 18 руб.). Однако, в соответствии с контрактом от 30 ноября 1896 г. на подвозку дров, наем штурвального, не менее пяти матросов и кочегара лежало на П.Г. Порсеве, за что ему за навигацию предполагалось заплатить 642 руб. 80 коп. Наем остальных членов команды: машиниста, смазчика и кочегара по-прежнему оставалось в ведении Хозяйственного комитета (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3324. Л. 277-278). 10 апреля 1898 г. купцу П.Г. Порсеву уплатили 642 руб. 80 коп. за наем команды на пароход. Для сравнения, по опыту прошлых лет на эти цели шло 525 руб. в год на пять матросов и 300 руб. на штурвального (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3399. Л. 32, 32об).

Как видно, Ижевские заводы постоянно ищут схемы оптимизации содержания парохода и барж. Если первоначально Хозяйственный комитет тщательно вникает в вопросы найма команды, ее профпригодности, занимается профессиональной переподготовкой, нанимая механика из Воткинского, укреплением кадров в межсезонье, то уже в 1896 г. он осознает, что все эти слишком мелкие вопросы имеет смысл полностью отдать на откуп подрядчиков, способным справиться с ними более эффективно. Если в навигацию 1898 г. подрядчик на перевозку дров П.Г. Порсев нанимает лишь половину команды, на будущий год в его обязанности вменялось наем уже всей команды. Но завод при этом оплачивает этот наем, поскольку сумма уже заложена в смету ГАУ.

28 ноября 1898 г. был объявлен конкурс на подвоз дров в навигацию 1899 г. Среди прочих пунктов «Условий» там значилось: «В продолжение навигационного периода подвозка дров производится с заводских складов Колтоминского и на Воложке, на казенных баржах при помощи казенного парохода... Отливка воды из барж и очистка их, ровно как и пристаней от мусора возлагается на подрядчика... Исправное содержание парохода и барж, обыкновенный ремонт их, материалы для освещения парохода и содержание прислуги на нем, относится во время перевозки дров на счет подрядчика, которому передается от заводов счет на сумму около 500 руб. на содержание машиниста и кочегаров... Потребность в капитальном ремонте частей этих судов, являющаяся не по вине подрядчика, или его смотрителей, определяется Хозяйственным комитетом и относится за счет казны» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3401. Л. 72-76). 5 января 1899 г. стали известны результаты конкурса, в котором снова победил купец П.Г. Порсев, обязавшийся доставлять дрова во время навигации, как и в прошлые года. А вот контракт на доставку в зимнее время получил крестьянин Ф. Филимонов (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3450. Л. 11). 27 марта 1899 г. П.Г. Порсева наняли для подвозки дров в навигацию 1899 г. при цене 43 коп. за саж.

(ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3450. Л. 469) из Колтоминского и Воложского складов к заводским мастерским и генераторам печей Сименса и Мартена. По исполнении подряда П.Г. Порсеву должна быть выплачена сумма 1305 руб., определенная на содержание паровой прислуги (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3515. Л. 58).

17 февраля 1899 г. механик заводов подал рапорт о необходимости ремонта на пароходе «Иж». 13 марта был составлен акт о необходимых работах № 1256: заменить на колесах стертые плиты новыми; очистить паровой котел и исправить на нем арматуру; перебрать и выверить паровую машину, испытать ее на ходу; исправить пол, лестницы и площадки под колесами и сделать настил в корме; поднять пароход из воды и окрасить его внутри и снаружи. В тот же день 13 марта состоялось заседание Хозяйственного комитета постановившее выдать наряды на ремонт и приобрести необходимые материалы (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3450. Л. 359-360). По составленной калькуляции общие затраты на ремонт оценивались в 187 руб. 89 коп., из которой покупные материалы составляли 12 руб. 89 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3450. Л. 361об).

1 мая 1899 г. с купцом П.Г. Порсевым заключили контракт на подвозку в течение навигации 1899 г. 10 тыс. саж. дров по цене 43 коп. за саж. Но уже во время перевозки, из-за теплой и продолжительной осени, завод пересмотрел контракт, увеличив объем до 13 тыс. саж. К 1 октября подрядчик в итоге перевез 12002 саж. К этому времени завод увеличил объем перевозок еще на 3 тыс. саж. Поскольку навигация была готова вот-вот завершиться, традиционные торги не проводились, а дополнительные объемы снова обязался перевести П.Г. Порсев по тем же условиям. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3452. Л. 188-189). До закрытия навигации 26 октября ему удалось перевести еще 3111 саж., расчет за которые последовал 9 декабря (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3452. Л. 417-418).

15 января 1900 г. купцу П.Г. Порсеву компенсировали 1305 руб. за содержание паровой прислуги в навигации 1899 г., поскольку все условия контракта 1 мая, как по перевозке дров, так и по содержанию парохода и барж, подрядчиком были выполнены исправно и никаких штрафов или взысканий по подряду не было (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3515. Л. 58, 58об).

В этой связи есть смысл отметить еще одно обстоятельство, позволяющее лучше понять мотивацию заводов. Дело в том, что в 1896 г. купец И.И. Бодалев завел на пруду первый пароход. В 1898 г. их уже стало два. Такими темпами, в скором времени он должен был бы монополизировать все перевозки по пруду. Завод такого позволить не мог. В связи с этим и началась политика вытеснения Бодалевских пароходов. Получилась парадоксальная ситуация, когда Бодалев на своих пароходах вынужден был оплачивать все эксплуатационные расходы в полном объеме, а Порсеву, пользовавшемуся заводским «Ижом», компенсировались затраты за наем команды. Ремонт тоже осуществлялся за счет завода. В результате уже в 1898 г. Бодалев в поисках большей выгоды, вынужден был увезти свой пароход «Ижевск» на Каму, такая же участь вскоре постигла и третий пароход. А Ижевские заводы исключили из игры опасного конкурента.

20 января 1900 г. механик заводов снова провел обследование состояния парохода «Иж», составив акт № 373. В соответствии с ним требовалось провести следующие ремонтные работы: исправить гребные колеса, арматуру и обшивку котла, перебрать паровую машину, произвести окраску парохода, для чего его требовалось поднять на поверхность льда, отремонтировать полы, заменить брезенты на палубе, сгнившую кормовую палубу, и сетку на палубе, исправить оконные рамы. В тот же день состоялось заседание Хозяйственного комитета, который постано-

вил просить начальника заводов выдать наряды Механической мастерской на ремонт «Ижа», а также приобрести необходимые материалы (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3515. Л. 87, 87об). Согласно ведомости производства работ, составленной механиком заводов, затраты на материалы составляли 10 руб. 78 коп., на работу – 264 руб. 50 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3515. Л. 88об).

Как уже говорилось, Хозяйственный комитет постепенно начал обобщать опыт эксплуатации «Ижа» и пришел к выводу, как бы сейчас сказали, о «монополистическом заговоре». В 1893 г. контракт на перевозку дров впервые достается П.Г. Порсеву, который плавно увеличивает цены на перевозку от навигации к навигации, достигнув в 1899 г. цифры в 43 коп. с перевезенной сажени. Поскольку в последний раз, когда 18 октября 1899 г. заключался контракт на подвозку дров, из-за острой производственной необходимости, конкурса, как такового, не проводилось, и он достался уже имеющемуся подрядчику П.Г. Порсеву, 10 февраля 1900 г. это упущение решили ликвидировать и устроить полноценный конкурс на подвозку дров в навигации 1900 г.

В итоге на конкурс явилось пять человек, минимальную цену снова заявил П.Г. Порсев, на сей раз 44  $\frac{1}{2}$  коп. за сажень, полностью оправдав опасения Хозяйственного комитета о предварительном сговоре.

Цену, разумеется, признали завышенной и 1 марта назначили повторный конкурс. На него также явились пять потенциальных подрядчиков. П.Г. Порсев пересмотрел свою цену и оказался готов осуществлять перевозки по 39 коп. за сажень. Но она не стала минимальной, и в конкурсе победил обыватель Алексей Андреев с 38  $\frac{3}{4}$  коп. И таким образом, контракт впервые ушел А.Е. Андрееву, который обязался перевезти за навигацию 13000 саж. на общую сумму 5037 руб. 50 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3516. Л. 41-42). 7 июня подрядчик перевез первые 4634 сажени, за которые 14 июня ему постановили заплатить 1795 руб. 87 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3517. Л. 96). 23 сентября 1900 г. произошла оплата 1800 руб. 62 коп. за доставку следующей партии 4646 саж. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3518. Л. 72). 25 октября по окончании навигации, подрядчик осуществил передачу парохода и барж смотрителю казенных зданий, который принял их в удовлетворительном состоянии (акт № 420). Дефекты по окраске и замене некоторых необходимых частей, износившихся при работе, отнесли в счет казны. 23 ноября А.Е. Андреев получил от заводов 1305 руб. за содержание пароходной прислуги (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3518. Л. 292, 292об).

27 марта 1900 г. на заводе получили предписание ГАУ от 13 января по которому объемы производства требовалось увеличить: оружейному заводу до 80 тыс. пехотных винтовок образца 1891 г., сталелитейному – до 151 тыс. черновых стволов, 317 тыс. черновых коробок, а кроме того, изготовить количество стали, потребное для выделки упомянутых 80 тыс. винтовок. Указанные объемы требовали увеличения мощностей Ижевских заводов, для чего выделялись дополнительные капитальные вложения (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3516. Л. 116). В представленной калькуляции под литерой «У» значилась сумма на постройку двух барж для перевозки дров. Несмотря на произведенный ремонт, две баржи уже сильно обветшали и требовали замены. Эта статья уже включалась в ведомости плана текущего года, но, пользуясь случаем, расход привязали к планам перевооружения завода (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3516. Л. 118об).

Опыт эксплуатации «Ижа» однозначно показывал, что он слишком малосильный для Ижевского пруда. При мощном встречном ветре судну не всегда удавалось осуществлять буксировку барж. Как отмечал в своих мемуарах ижевский краевед Г.М. Кутузов, иногда при сильной вол-

не пароходик просто страшно было выводить в рейс. Кстати, за свою миниатюрность горожане любовно прозвали пароходик «Ижонок».

Таким образом, когда была принята программа производства шрапнели, под нее Ижевским заводам удалось в 1904 г. приобрести уже более солидный пароход – «Шрапнель», намного лучше справлявшийся с буксировкой. С приходом «Шрапнели» на Ижевский пруд, разумеется, стал вопрос об ее окраске. На что на Ижевских заводах имеется соответствующий рапорт. Но начальство по этому вопросу долго не думало, оставив резолюцию: «*Покрасить по типу «Ижа»*».

Что касается дальнейшей карьеры судна, последующие годы она протекала по найденному, более-менее оптимальному для заводской сценарии. В конце навигации объявлялся конкурс на подвоз дров на будущий год, победителю которого «в лизинг» и передавался «Иж». Так из года в год пароходик, сначала в одиночестве, а потом со «Шрапнелью» подвозил дрова с Колтоминского и Воложского складов к мастерским завода и для создания запаса в складе на заводском дворе. Разумеется, год от года менялись победители конкурса и дефектационная ведомость, составляемая для межнавигационного ремонта.

Из наиболее серьезных перестроек судна следует отметить ремонт, проведенный зимой 1906/07 г. После выморозки на «Иже» планировались окраска, выправление погнутых поручней и решетки, руля. Требовались также большие работы по машине и колесам. Среди прочих пунктов, значилось и изготовление новых колес. 15 декабря 1906 г., рассмотрев дефектационный акт, Хозяйственный комитет принял решение выдать наряд на их изготовление ремонтным мастерским (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 57). По-видимому, новые колеса потребовали и перестройку корпуса. По крайней мере, на оригинальных чертежах «Ижа», датированных 1892 г. ширину по кожухам можно определить как 6,1 м, в то время как более поздние характеристики приводят эту же ширину как 5,15 м.

Что касается работы по машине, то в зиму 1906/07 г. для разборки, чистки и сборки машин на пароходах «Иж» и «Шрапнель» Смотритель казенных зданий впервые нанял бывшего машиниста «Шрапнели» Николая Зимина с платой ему по 50 руб. в месяц и слесаря с поденной платой 1 руб. Это позволило относительно недорого произвести традиционные зимние работы. Тем более что изготовление необходимых частей машин производилось в ремонтной мастерской заводов. Там изготовили новые бугельные кольца, пробки для водонапорных кранов, штыри для кулис, чугунные маховики для вентилях, различные болты, втулки и т.д. Все расходы по «Ижу» легли на кредит, ассигнованный по § 5 статьи 4 артиллерийской сметы 1907 г. (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 49, 49об). В последующие навигации этот удачный опыт использовали снова.

Тем не менее, в 1914 г. пароход, к этому времени «разменявший» второй десяток, от интенсивной эксплуатации стал постепенно приходить в негодность. В журнале Хозяйственного комитета № 908 от 11 августа 1914 г. написано: «*Заводам необходимо приобрести пароход взамен пришедшего в негодность парохода «Иж». Пароход предпочтительно приобрести готовый, который мог бы быть поставлен в текущую навигацию в Гольяны, чтобы по санному пути его можно было перевести в Ижевск. Принимая во внимание в настоящее время важность своевременного ... приобретения парохода, Хозяйственный комитет полагает для поиска подходящего парохода ... командировать кого-то из членов Комитета...*» (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4544. Л. 102, 102об).

Но даже с доставкой в январе 1915 г. в Ижевск парохода «Граната», «Иж» продолжает эксплуатироваться с прежней интенсивностью. Но все понимали, что до первой се-



рьезной проблемы. Тем не менее, судьба распорядилась по-другому. В военные годы администрации не было дела до, пусть и с трудом, но исправно работающего парохода. А вот революционные события и гражданская война заставила эту точку зрения кардинально пересмотреть.

За 1918-19 гг. линия фронта трижды прокатилась через Ижевск. Повстанцы, потом красные, потом колчаковцы и снова красные, как правило, работали по одному сценарию: воспринимали Ижевские заводы лишь как источник ресурсов, временно попавший им в руки. В результате к лету 1919 г. заводы практически полностью лишились своего подвижного состава. А вот с пароходами произошла совершенно обратная ситуация. С трудом доставленные в Ижевск, они могли быть доставлены на Каму никак с не меньшим трудом, на который не пошли ни белые, ни красные. Поэтому к моменту, когда завод покинули (как тогда писалось) «колчаковские банды», даже в официальных бумагах, заводская флотилия стала единственным исправно работающим видом заводского и городского транспорта!

Так на ноябрь 1919 г. Цеховой комитет по части Смотрителя казенных зданий Ижевских заводов имел в своем распоряжении три парохода: «Иж», «Шрапнель» и «Гранату». Все пароходы после «резэвакуации» белых достались в исправном состоянии. В течение навигации 1919 г. на всех пароходах производилась перевозка пассажиров, для чего Цеховой комитет выдавал капитанам пароходов билетные книжки. При этом с парохода «Шрапнель» поступило 5020 руб. от продажи билетов в четырех книжках, с «Ижа» – 4393 руб. по трем книжкам и с «Гранаты» 2154 руб. по двум книжкам (ЦГА УР Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 10. Л. 23-24). Учитывая, что пассажироместимость «Шрапнели» в полтора-два раза больше, получается, что «Иж» в этот период использовался наиболее интенсивно.

Решали пароходы и совершенно несвойственные им задачи. Так при отсутствии современных противопожарных средств, часть функций вынужденно взяли на себя пароходы. Известия об ижевских пожарах того времени очень напоминают сводки с линии фронта. Так 27 мая 1920 г. сильный пожар начался на улице Коммунальной в доме гр. Пленкиной. Когда пожар обнаружили, он уже принял такие масштабы, что тушить его было уже поздно. Сильный ветер и засуха способствовали быстрому распространению огня на соседние усадьбы. И только благодаря прибывшим пароходам, с которых начали действовать паровые машины, пожар с трудом удалось локализовать. Сгорело лишь четыре усадьбы (Пожарные Удмуртии в огне гражданской войны // Иднакар. 2018. № 1. С. 91).

Если до революции рыбный промысел в Ижевске хоть как-то контролировался, то во время гражданской войны он полностью оказался пущен на самотек. Из отдельных сообщений заводских документов и газетных статей, можно составить представление, что между пароходами и рыбаками шла настоящая война. Так газета «Ижевская правда» 8 августа 1919 г. писала: *«На минувшей неделе, в субботу, идущий по Ижевскому пруду пароход «Иж» набежал на лодку рыбака. Отбрасываемая волнами лодка зацепилась за баржу и поплыла за пароходом. Рыбак кричал о помощи, но командир парохода не обращая внимания, продолжал свой путь. Какими-то судьбами лодка отцепилась, и грядущая опасность рыбаку миновала. По словам рыбаков это не первый поступок со стороны командира означенного парохода. Были случаи, когда пароход так близко подходил к рыбаку, что у последнего срывал якоря и все рыболовные снасти и гонимую волнами лодку бросал из стороны в сторону по широкому пруду. Любопытно знать, что интересуется командира: видеть такую картину, когда человек борется с безжалостными волнами, которые вот-вот готовы поглотить жертву»* (Зоркий. Шутка или злостная

проделка? // Ижевская правда. 1919. 8 августа). Желая хоть как-то упорядочить ситуацию, заводская администрация выпустила распоряжение обозначить вехами судоходный фарватер и строго следить за его соблюдением.

Еще одно упоминание «Ижа» содержится в распоряжении по Ижевским заводам от 8 августа 1920 г. В соответствии с ним, исполняющего обязанности помощника машиниста парохода «Иж» А. Буркина за неисполнение распоряжения Председателя Правления завода отправили в дом Штрафных Команд на 7 дней (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 23. Л. 184). К сожалению, подробностей произошедшего инцидента документы не сообщают. Но этот документ интересен не столько самим сообщением, сколько тем, что это последнее упоминание об «Иже», содержащееся в приказах или распоряжениях заводской администрации. По-видимому, в это время пароход уже находился на консервации.

Некоторую ясность в судьбе судна этого периода проливают лишь различные описи имущества Ижевских заводов. Так имеется архивное дело «Сведения мастерских о наличии оборудования», начатое в феврале 1920 г. и законченное в феврале 1921 г. (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 28). Среди прочего там есть «Опись локомотивов завода», между пунктами которой фигурируют и... пароходы. Дата составления документа неизвестна, но поскольку он стоит на первых страницах, можно предположить его датировку февралем 1920 г., поскольку листы в деле располагаются в хронологическом порядке. Графы таблицы не подписаны, но практически все позиции достаточно очевидны. Пароход «Иж» идет в описи локомотивов под № 16. Место постройки – Воткинский завод. На нем показан котел, номер которого по котловой книге № 5658, а также машина-компаунд двойного расширения мощностью 12 л.с. Диаметры цилиндров 288 и 576 мм, ход поршня – 576 мм (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 28, Л. 3-3 об).

Следующий важный документ того же дела озаглавлен *«В дополнение отношения от 15 декабря за № 2534... сообщаем о площади пароходов»*, и далее дается список: «Свобода» 105 футов (32,02 м), «Иж» 57 футов (17,38 м), «Крас[ная] Звезда» 114 футов (34,77 м) (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 28, Л. 68). Судя по всему, под «площадью» в документе понимается длина пароходов. Дата документа не указана, но понятно, что он составлен в ответ на запрос 15 декабря вскоре после этой даты, т.е. в декабре 1920 г., поскольку дело было закрыто в феврале 1921 г. Как видно, в списке приведены новые названия пароходов, переименованные в мае 1920 г. В отличие от «Шрапнели» ставшей «Свободой» и «Гранаты», ставшей «Красной звездой», «Иж» сохранил свое дореволюционное имя. Вероятно, в 1920 г. никто не считал, что пароход будет долго служить.

Далее в переписи оборудования приводятся сведения о котлах, среди которых указаны и пароходные (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 28, Л. 109-113). У «Шрапнели» указан номер по котловой книге № 4654, у «Гранаты» – № 5553. А вот что касается «Ижа», то в графе, где должен стоять номер указано «нет». Даты документ снова не имеет, но получается, что примерно в середине 1920 г. на пароходе сняли котел. Данное предположение подтверждается *«Годовым отчетом по отделу главного механика во время с 1 октября 1922 по 1 октября 1923 г.»*, в котором прямо указано, что в этот период *«Изготовлены вновь ... паровой котел для парохода «Иж»»* (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15, Д. 60, Л. 63 об).

Но, возвращаясь к 1920 г., и сведениям парового отдела о паровых машинах, относительно пароходов можно найти мощность машин: «Иж» 15 л.с., «Граната» и «Шрапнель» по 30 л.с. Режим работы по всем пароходам указан: *«Летом по 8 часов»*, имеется в виду в сутки (ЦГА УР, Ф. Р-

543, Оп. 15. Д. 28, Л. 114). Таким образом, получается, что, по крайней мере, в начале лета 1920 г. «Иж» был еще на ходу.

В еще одной описи имущества, названной «*Месячные сведения о наличии оборудования в разрезе мастерских*», начатом 26 февраля 1921 г. (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 43) среди перечня оборудования, подлежащего смазке, даются пароходы «Свобода», «Красная звезда» и «Иж» с мощностью машин 45, 40 и 15 л.с. Среднее число рабочих часов в сутки по всем указано 15, а рабочих дней в месяце – 30 (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 43, Л. 65). В отчете на запрос ВСНХ № 24 в перечне оборудования заводов на 1 сентября 1921 г. снова указано три парохода (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 43, Л. 162 об). Вероятно, в 1921 г. «Иж» все-таки стоял без котла, но поскольку планировалось, что он его вскоре получит, при чем, не ясно когда, он и попал в перечень оборудования, подлежащего смазке. Интересную информацию дает черновик того же документа. Там есть перечень оборудования, требующего ремонта, по которому ни один из пароходов в ремонте не нуждается (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 15. Д. 43, Л. 170).

Наконец, имеется подробнейшая опись всего оборудования заводов, в том числе и транспортного цеха на 1 октября 1926 г. В ней «Иж» числится под инвентарным № 33703. Документ сообщает по нему следующие характеристики: длина корпуса 17 м, ширина корпуса без кожухов 3,15 м, с кожухами 5,15 м, высота бортов до нижней палубы 2,5 м, сверх надстройки 3,5 м. Корпус с колесными кожухами железный толщиной 9 мм, покрашен внутри и снаружи суриком. В нижней части корпуса помещение для котла, машины и трюм для помещения команды из четырех человек. Пригодность 50%.

При корпусе котел новый огнетрубный с жаровой трубой опрессован на 95 фун. (6,68 атм.). В холодном состоянии площадь нагрева 18 м², диаметр котла 1,2 м, длина жаровой трубы 1,57 м, рабочее давление пара 5,5 атм. Котел с арматурой пригодность 90%.

Машина компаунд двойного расширения 12 НР, диаметр цилиндра высокого давления 200 мм, диаметр цилиндра низкого давления 300 мм, ход поршня 500 мм. Работает на себя. Оборотов в минуту 75, охлаждение в примитивном конденсаторе. Гребные колеса системы Моргана. Диаметр колес 1,8 м. Пригодность 35 %.

Далее значится примечание «*пароход временно консервирован*». Стоимость с учетом износа – 7200 руб. (ЦГА УР Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 337. Л. 31-31 об).

Это пока последняя по дате запись, в которой фигурирует «Иж», далее обнаруживаемый на Воткинском пруду под новым названием «Азин». К сожалению, документы об его доставке в Воткинск также пока не найдены, но есть одно любопытное совпадение. В 1929 г. при Государственном объединении «Волгакаспийлес» создается Сарапульский леспромхоз, объединивший в себе все независимые от Наркомлеса лесные хозяйства Удмуртии. Вошли туда и лесные участки Ижевского и Воткинского заводов, похоже, со своими пароходами. Так имеется один документ, составленный 30 мая 1930 г. названный «Материалы по мощности машинных и котельных установок» на Ижевских заводах, где его составители сетуют на «анти-техническую консервацию» парохода «Красная звезда», которая длится уже три года (ЦГА УР, Ф. Р-543, Оп. 14, Д. 285). Из документа получается, что указанный пароход нуждается в капитальном ремонте, чтобы снова начать его эксплуатацию. В отличие от «Красной звезды», «Ижа» в дан-



«Иж» у Угольных ворот на Ижевском пруду. Фото из коллекции С.Н. Селивановского

ном документе нет, что можно расценивать как факт его передачи от Ижевских заводов на указанную дату. И лучшей кандидатурой на хозяйство, куда его передали, как раз и видится Сарапульский леспромхоз.

К сожалению, явно излишняя монополизация привела к настоящему топливному голоду в Ижевске и Воткинске зимой 1930/31 г., когда за отсутствием дров, в Воткинске, например, даже пришлось закрыть школы. В итоге в Удмуртии в 1931 г. создали сеть леспромхозов, объединенных в трест «Удмуртлес». Но, по-видимому, именно из-за объединения лесных участков Ижевского и Воткинского заводов в одно хозяйство, стало очевидно, что на Воткинском пруду не хватает самоходных плавсредств, потому-то и отпраздновали «Иж» в Воткинск.

Самое раннее свидетельство об «Азине» относится к маю 1931 г., когда в своем письме заведующий сплавом Воткинского мехлесопункта описывает условия работы там. В тексте пароходы поименно не названы, но они упомянуты во множественном числе, что доказывает факт наличия двух пароходов («Азина» и «Октябрь») практически с момента создания хозяйства. Заведующий сетует, что на пруду полностью отсутствует инфраструктура, необходимая для работы пароходов: «ввиду несвоевременного устройства гаваней пароход вынужден задерживаться на 5-6 часов, а были случаи, когда пароход задерживался на сутки, так как отозли рабочих, направленных для устройства гаваней» (ЦГА УР Ф. Р-522. Оп. 1. Д. 106. Л. 97).

Таким образом, получается, что вероятнее всего зимой 1930/31 г. «Иж» увезли в Воткинск. К сожалению, пока не обнаружены какие-то официальные документы об этой операции, и единственное свидетельство принадлежит лишь ижевскому краеведу Г.М. Кутузову, указывавшего, что в 1931 г. «Иж» передали в Воткинск.

Интересные сведения о работе «Азина» содержатся в приказах по личному составу Воткинского мехлесопункта. Из них однозначно следует, что в ноябре 1932 г. «Азин» затонул. К сожалению, обстоятельства происшествия не сообщаются, но поскольку нет обычных при подобном рода происшествиях оргвыводов, с некоторой долей уверенности можно говорить, что это произошло по техническим причинам ввиду изношенности корпуса, истолкованные как форс-мажорные обстоятельства.

Так приказ № 84 от 4 ноября 1932 г. гласит: «Медленность работ по спасению затонувшего парохода «Азин» угрожает срывом работ по созданию двухмесячного запаса топлива для завода. Для успешного продвижения работ по спасению и пуску парохода ст. специалисту по лесозаготовкам Федорову приказываю: немедленно отправиться в рейд в помощь зав. сплавом Братчикову и принять на себя руководство работой» (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 20 об). И уже 14 ноября того же года приказ № 87 указывает: «За упорный и самоотверженный труд по спасению затонувшего парохода «Азин» и за умелое руководство работами рабочей артели в числе одиннадцати человек, ее бригадиру Соломенникову и специалистам Федорову и Братчикову объявить благодарность» (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 21 об-22).

Причина спешки и благодарностей вполне понятны. Уже 16 ноября приказом № 89 из-за окончания навигации суда переводились в зимний отстой (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 22).

26 ноября приказом № 94 механику парохода Якову Копотеву (интересно, что деда автора, погибшего потом на войне, звали также и возраст примерно совпадает, только вот ни подтвердить, ни опровергнуть это документы не позволяют) приказывалось принять все меры для наблюдения за ценностью и сохранностью всего имущества парового и непарового флота (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 24). 10 января 1933 г. тов. Копотеву приказывалось безотла-

гательно отремонтировать пароходы, «хотя бы даже с добавочной раб. силой и новых частей к машинам» (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 38). 21 марта: «Механику пароходов под его личную ответственность отремонтировать полностью и привести в готовность пароходы к 15 апреля. О ходе работ докладывать лично мне ежедневно» (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 82). Все это явно указывает на какие-то серьезные технические проблемы с пароходом. Хотя его подняли и вроде бы отремонтировали, но проблемы, из-за которых он затонул, остались. По-видимому, пароход все-таки удалось как-то подлатать к началу навигации, поскольку в приказе от 17 мая 1933 г. упоминается о сплаве древесины и расчете с пароходной командой (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 92), что указывает на то, что он снова в работе.

1 июня 1933 г. пароход «Азин» вел на буксире по руслу Вотки баржу с грузом экспортного леса. В районе ниже Горносталя из-за неумелой работы рулевого парохода Н.Н. Лихачева баржа села на мель. Хотя ее удалось через 28,5 часов снять и продолжить буксировку, план поставок оказался на грани срыва ввиду быстрого спада воды в Вотке. Виновному в происшествии рулевому, приказом № 95 от 8 июля объявлялся строгий выговор с предупреждением, а убытки от посадки в размере 464 руб. 78 коп. вычитались из его зарплаты (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 97). Поскольку вода действительно спадала быстрыми темпами, для выполнения плана 22 июня пароходам надлежало работать последующей схеме: «Октябрь» прикреплялся к Горносталю для вывозки кошелей на широкое место, где далее использовался «Азин». Каждый кошель должен был иметь не менее трех перетяг, и по выводке кошеля перетяги снимались для формирования следующего. В свою очередь «Азин» буксировал уже готовые вozy, и в сутки делал по два оборота: первый с пятью кошельями, второй с шестью (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 102-102 об).

Интересные подробности содержатся в приказе № 161 от 21 сентября 1933 г. В соответствии с которым, поскольку снова приближался спад воды, во избежание поломок пароходов требовалось прикрепить ответственных из пароходных команд к каждой смене и каждому пароходу, «в особенности к пароходу «Азину», который по своему корпусу должен работать осторожно, вменить в обязанность ответственным лицам осторожно работать в опасных местах (мелких перекатах, где имеется колодник)...» (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 128-128 об). Это снова указывает на неудовлетворительное техническое состояние «Азина», даже несмотря на проведенные ремонты. Но как видно, мехлесопункт все-таки хронически не мог выполнить план. В связи с этим приказом № 177 от 17 октября специалист по сплаву тов. Братчиков отзывался из отпуска и назначался уполномоченным на пароходы, чтобы те в четырехдневный срок вывезли всю подготовленную древесину, работая круглые сутки, не допуская при этом свободных пробегов (ВГА. Ф. 154, Оп. 2, Д. 1, Л. 136об-137). Это последняя запись этого года по пароходу «Азин» в документации Воткинского мехлесопункта, после чего он отправляется на капитальный ремонт.

24 января 1934 г. вышел приказ № 14 по Воткинскому машиностроительному заводу, где говорилось: «В обеспечение исполнения в срок работы по ремонту парохода «Азин» для Воткинского леспромхоза [так в документе, на самом деле пока еще лесопункт – Н.М.], предлагаю для изготовления чертежей и техпроцесса ОТП [Отделу технической подготовки – Н.М.] установить следующие сроки: железные работы 1.02.34, спецификация на железо 22.01.34, обшивка 20.01.34, кронштейны для кожуха 10.02.34, машинный и котельный фундамент 5.02.34, штевень и руль 25.01.34, бортовые валы 1.02.34, спецификация на лесоматериалы 25.01.34, крепление подмостин и рубку 15.02.34, палуба 15.02.34, носовая каюта с отопле-

нием 5.03.34, детали для ремонта машин и котла – 10 дней после составления дефектационной ведомости. Для производственного отдела устанавливаю срок полного изготовления парохода 8 мая» (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 4. Д. 15. Л. 26). Однако в тот же день начальник производственного отдела Борисов вышел с докладной запиской, где отмечал, что установленные сроки не обеспечивают выполнение заказа в установленный договором срок. В связи с чем он предлагал их ужесточить. И снова в тот же день на бумаге появилась резолюция директора Иванова, в которой он приказывал плановому отделу откорректировать сроки, установив общий срок готовности парохода к 1 мая (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 4. Д. 15. Л. 31).

Январский срок начала работ не должен вводить в заблуждение, пароход явно пришел на завод в конце навигации 1933 г. и стал на зимовку уже на территории завода. Другое дело, что по существовавшим при социализме правилам, его ремонт могли начать лишь в новом году. В противном случае, его бы пришлось показать на конец года в незавершенном производстве, за большие объемы которого в те времена не только могли лишиться премии, но и должности. А так, начав ремонт в новом году и закончив его в том же году завод избегал «незавершенки» в годовом отчете.

Но в итоге ни первый, ни второй срок завод так и не смог выдержать. Лишь 20 мая 1934 г. приказом № 86 формировалась заводская комиссия для сдачи парохода «Азин» в составе шестерых человек, из представителей всех отделов и цехов, принявших участие в ремонте, под председательством начальника ОТК Васильева (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 4. Д. 15. Л. 197). Можно предполагать, что вскоре после этой даты пароход и сдали.

Что интересно, бухгалтерский отчет завода дает совершенно другую картину относительно ремонта парохода. Судя по нему, Воткинский машиностроительный завод, в 1933 г приобрел пароход (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 32. Л. 159)! Случайно или нет, но в том же отчете говорится про изыскательские работы по сооружению Верхне-Воткинского пруда и как тяжело заводу без своего парохода, вынужденного отправлять людей в верховья пруда со всякой возможной оказией (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 32. Л. 167). По замыслу проектировщиков создание второго пруда смогло бы сгладить годовое потребление воды, ведь на пике спада не все оборудование завода могло работать с требуемой мощностью. Это же обстоятельство доставляло большие трудности со сплавом древесины и мехлесопункту. Впрочем, из дальнейшей документации можно понять, что идея со вторым прудом так и не нашла своего воплощения и закончилась лишь какими-то предварительными изысканиями и проектами.

Исходя из того же годового бухгалтерского отчета за 1934 г., полная сметная стоимость заводского водного транспорта на начало 1934 г. составила 720 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 41. Л. 242). А поскольку на балансе находился лишь один пароход, получается, что это стоимость «Азина».

В 1934 г. завод выполнил работы по ремонту парохода «с заменой корпуса», называемому в документации как «Имени Азина». (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 41а. Л. 107 об). Объем выполненных работ оценивается цифрой в 900 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 41. Л. 242), эта сумма прошла в увеличение по статье «Хозяйственный инвентарь», где и числился пароход (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 41. Л. 244). В том же году произошло увеличение его балансовой стоимости до 1933 руб. 33 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 41а. Л. 107 об), очевидно за счет произведенных работ. Интересен еще один факт, в бухгалтерском отчете следующего года пароходов на балансе завода уже не значится! Так что получается, его списали в 1934 г., но как – по заводским до-

кументам не понятно. Зато беспристрастный бухгалтерский отчет сообщает, что на счет завода от Воткинского мехлесопункта в этом году поступила сумма в 2909 руб. 71 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 48. Л. 49), в которую вполне укладывается балансовая стоимость «Азина».

Так что по бухгалтерским отчетам получается странная картина: Воткинский завод в 1933 г. купил пароход, отремонтировал его и тут же продал обратно. Понятно, что это делалось специально для проверяющих органов, поскольку основной деятельностью завода был отнюдь не судоремонт. И судя по тому, что каких-то последствий «сверху» не последовало, эта картина всех вполне удовлетворила.

А вот сумма в 900 руб., затраченная на «капитальный ремонт с заменой корпуса» выглядит, мягко говоря, странно. Для сравнения, моторная лодка «Культура», построенная заводом в 1935 г. с длиной корпуса 10 м, рассчитанная на 12 пассажиров обошлась заводу в 40 тыс. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 48. Л. 18). Даже если предположить, что пароход ремонтировали на субботах, и 900 руб., затраченные на его ремонт это только материалы, все равно сумма видится слишком маленькой. В связи с чем можно предположить, что, скорее всего, на пароходе просто заменили обшивку и наиболее проржавевшие силовые детали корпуса, фундамента и т.д.

Наконец, внушительный список подготовленной для ремонта документации однозначно указывает, что «Азин» – это бывший «Иж», а не однотипный «Шаркан». Дело в том, что последнее упоминание о «Шаркане» в заводской документации относится к 1912 г., когда его за 2800 руб. продали Овчинниковой. После этого пароход странным образом исчезает, его нет ни во флоте Овчинниковой, ни вообще в речных регистрах. Уместно было бы предположить, что «Шаркан» и стал «Азиным», и тогда не пришлось бы «Иж» повторно тащить на Каму, а потом в Воткинск. Но в этом случае завод бы обладал чертежами имеющегося у него парохода, как это было с другим заводским пароходом «Стрелой», ставшей в Воткинском мехлесопункте (леспромхозе) «Октябрем». И частично эти чертежи до сих пор сохранились в фонде музея Воткинского завода! А вот «Шаркана» там нет вообще. И, как видно из приказа от 24 января 1934 г., не было и в то время.

После ремонта пароход «Азин» числится в регистре со следующими характеристиками. Плоскодонный колесный пароход «Азин». Длина 17 м, ширина 4 м, высота корпуса 1,3 м (вероятно, имеется в виду высота корпуса), осадка без груза 0,6 м, корпус железный, паровая машина мощностью 48 л.с. топливо – дрова, корпус 1934 г., машины и оборудование 1892 г., регистрационный номер 71297, скорость 13 км/ч, стоимость 77287 руб. 90 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-311. Оп. 1. Д. 501). Видно, что размеры корпуса судна практически не изменились, а цена показана уже более реальная.

Дальнейшие отчеты Воткинского мехлесопункта показывают, что «Азин» исправно трудился на перевозке дров по пруду. Судя по тому, что никаких сумм на его ремонт не выделяется, его состояние вполне удовлетворительное. В 1936 г. степень его годности характеризовалась цифрой 80 %, но в 1937 г. уже 50 %. Впрочем, в объективность этой цифры, скорее всего, не стоит верить, так как она повторяется по всем судам лесопункта.

Как работали пароходы нагляднее всего видно из отчета 1936 г. когда как «Азин», так и «Октябрь» провели в навигации 193 дня, вместо плановых 190. За это время они отработали 183888 сило-часов, потратив на самообслуживание 26880 сило-часов. Порожняком пароходы совершили 59304 сило-часа, в том числе из-за текущего ремонта 27633 и за отсутствием работ 7623 сило-часов (ЦГА УР. Ф. Р-311. Оп. 1. Д. 501. Л. 163).

Техпромфинплан 1940 г. сообщает о типовых маршрутах перевозки леса в этом году: от Центральной гавани





**Пароход «Азин» на Воткинском пруду. Фото из архива газеты Воткинского завода «Трудовая вахта». Дата и место неизвестны, но скорее всего уже после войны**

мехлесопункта в верховьях Воткинского пруда к гавани Воткинского шпалолесозавода (расстояние 12 км) – перевоз в кошелях за год 57,2 км<sup>3</sup>; от того же начального пункта к гавани завода № 235 (Воткинского завода) (расстояние 12 км) – перевоз в кошелях 48,0 км<sup>3</sup> (ВГА. Ф. 154. Оп. 1. Д. 3. Л. 38). Оба парохода в этом году должны были провести по 137 суток в навигации (ВГА. Ф. 154. Оп. 1. Д. 3. Л. 78).

За 1956 г. сохранился технологический процесс по сплаву Воткинского леспромхоза. Из него получается, что собственно сплав осуществлялся на протяжении 26 км в реке Вотка и 10 км в реке Черная. Далее от пристани Горносталя лес вязался в кошели емкостью до 100 м<sup>3</sup> и с помощью катера формировался воз до 10 кошелей, который далее пароходами «Азин» или «Октябрь» перевозился по Воткинскому пруду до современного «Шпальника», в те времена гавани Цеха шпалолесопиления. Таким образом, пароходы работали на маршруте протяженностью 12 км.

По опыту предыдущих навигаций 54% времени пароходов приходилось на буксировку древесины, 28% на рейдовые работы и остальное составляли пробеги порожняком по разным целям.

Время начала навигации обычно зависело от времени вскрытия пруда, плюс несколько дней, до окончания ледохода. В результате самое раннее время начала навигации в Воткинском леспромхозе было зарегистрировано 17 апреля, самое позднее – 2 мая. Соответственно окончание навигации обычно определялось началом ледостава. Самая ранняя дата – 28 октября, самая поздняя – 13 декабря. Таким образом, обычно плановая продолжительность навигации составляла 142 дня. 182 машино-дня (на оба парохода) представляло нерабочее время, в которое закла-

дывали 66 машино-дня проведенное в ремонте и 20 машино-дня простоев по погодным условиям.

Как «Азин», так и «Октябрь» обсуживались командой по 4 человека, работавших круглосуточно со сдельной оплатой труда (ЦГА УР. Ф. Р-1108, Оп. 3, Д. 11).

«Азин» и «Октябрь» вместе пережили несколько реорганизаций и переподчинений Воткинского мехлесопункта. В 1939 г. они вместе со всем трестом «Удмуртлес» перешли в подчинение Наркомата местной промышленности УАССР, в 1946 г. преобразованное в министерство. 6 сентября 1948 г. Воткинский мехлесопункт преобразовали в Воткинский леспромхоз, подчиненный Министерству лесной и бумажной промышленности УАССР. А вот 1 ноября 1957 г. леспромхоз снова перешел в подчинение Воткинского завода. Все это время «Азин» и «Октябрь» исправно трудились на пруду, единственное что менялось, это то, показывалась ли их работа в отчете самого мехлесопункта / леспромхоза, или же в отчете всего треста. А вот 1957 г. служит своего рода водоразделом. Если в этом году оба парохода показаны и в отчете леспромхоза, и треста, то на будущий год из треста они, разумеется, пропадают. Но в свою очередь в статистических ведомостях Воткинского завода в 1958 г. они так и не появляются, из чего можно сделать вывод, что вскоре после этой даты «Азин» и «Октябрь» отправились на слом, как окончательно утратившие какую-то ценность.

## Литература

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики  
ВГА – Управление по делам архивов города Воткинска

# Покупка в США «речных трамвайчиков» для войны на Кубе

Николай Митюков

История боевых действий на Кубе в 1895-98 гг. до сих пор изобилует белыми пятнами. Одним из серьезных «провалов» этого периода является судьба небольших испанских канонерок, привлекавшихся к боевым действиям. Официальные испанские документы весьма неплохо освещают боевые действия с участием этих кораблей, но обходят совершенным молчанием их карьеру после 1898 г. – в лучшем случае давая дату исключения из списков флота [2]. Причины подобного молчания вполне понятны: после продажи с аукциона бывшие испанские корабли разошлись по флотам мелких судовладельцев, которые нередко вообще не вели никакой документации.

Но обычно в эпитафиях отмечаются две даты. Канонеркам специальной постройки хоть в этом повезло: для них как правило известны даты заказа, стапельные даты и ввода в строй. А вот для мобилизованных канонерок в справочниках и изданиях по истории флота, как правило, стоит пробел и по построочной информации, начиная их историю лишь от даты ввода в состав флота. Получается, они пришли из неоткуда и ушли в никуда...

Наиболее распространенным и простым методом в подобного рода исследованиях является сопоставление данных о переименованиях судов. Однако в этой области информация об испанских канонерских лодках представляет собой пример совершенной мешанины: путается все и вся. В качестве примера можно привести следующую фразу одной из работ, посвященной покупке в США в 1895 г. партии судов: «*Благодаря собранным 25 тыс. песо удалось профинансировать покупку бывших американских судов «General Tacon», «Santocildes», «General Beranger», «Relampago», «Dardo», «Esperanza», «Intrepida» и «Mensajera»*» [1, С. 457]. Автор смешивает наименования катеров, по Королевскому декрету после ввода их в состав флота (последние пять) и оригинальные наименования, якобы американские, под которыми они были переданы флоту (первые три). Но даже по первым трем возникают вопросы. Дело в том, что это имена известных испанских военачальников первой половины XIX в. и вряд ли они могли быть оригинальными американскими наименованиями. Еще более интересна работа Р. Гонсалеса Эчегарая [5], где утверждается: «*В 1895 году в Соединенных Штатах были построены небольшие суда, предназначавшиеся для обороны кубинских берегов: «Delgado», «Parejo», «Aguila», «Antonio Lopez», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardian», «Dependiente», «Valiente», «Martinez Campos», «General Tacon», «Santocildes», «General Beranger», «Comercio», «Urrutia», «Salcedo», «Madrid» и «Caridad»*» [6].

Разумеется, две канонерки «Delgado» и «Parejo» вместо «Delgado Parejo» – это обычная опечатка, но остальные наименования приведенного списка заставляют задуматься. «Delgado Parejo», «Aguila», «Antonio Lopez», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardian», «Dependiente», «Valiente» и «Caridad» иногда фигурируют в сводках боевых действий, об остальных какая-либо информация таинственно исчезает после осени 1895 г.

Произведем анализ периодики за август-сентябрь 1895 г., всего, что касается приобретения судов в США. И, разумеется, необходимо начать с определения количества приобретенных в этот период катеров. «*Сан Себастьян 5-го числа [сентября 1895 г.] (2 пополудни). – (Получено в 11 вечера). Среди возможных наименований канонерских лодок, полученных от коммерсантов Гаваны, в спи-*

*ске представленному Ее Величеству, высочайшей рукой выбраны: «Esperanza», «Relampago», «Intrepida», «Mensajera», «Dardo» и «Valiente»*» (La Epoca 6.9.1895. № 16265. Р. 2). Это первое упоминание о Королевском декрете, устанавливавшем наименования для приобретенных в США судов.

Чуть позднее в составе появляется упоминание еще об одной лодке. Газета «La Dinastia» за 7 сентября сообщает: «*Лодки, приобретенные за счет средств, полученных по подписке среди испанских коммерсантов называются: «Centinela», «Relampago», «Esperanza», «Intrepida», «Dardo» и «Mensajera»*» (La Dinastia 7.9.1895. Р. 3.). Практически дословно ее повторяет номер газеты «El Liberal» от 22 сентября: «*Коммерсанты Кубы передали в распоряжение правительства несколько катеров, предназначенных для службы прибрежного дозора. Эти катера носят следующие наименования: «Centinela», «Relampago», «Dorado», «Esperanza», «Intripido» и «Mensajero»*» (El Liberal 22.9.1895. Р. 2).

Путаница в родах (мужской или женский) смущать не должна, официальное наименование еще широко неизвестно (после Королевского декрета прошло всего пара недель), все катера пока толком не вступили в строй. Путаница «Dardo» и «Dorado» также достаточно легко идентифицируется, но вот то, что в первом списке отсутствует «Centinela», а во втором – «Valiente» требует дополнительных комментариев.

Историкам войны на Кубе хорошо известна статья в еженедельнике «La Ilustracion Espanola y Americana» [9], в которой дается фотография канонерской лодки «Conde de la Mortera», широко растиражированная в изданиях, посвященных войне на Кубе. Кстати, фотография, отпечатанная с того же негатива, опубликованная чуть позже в журнале «La Ilustracion Iberica», дает более широкую перспективу (La Ilustracion Iberica. 19.10.1895. № 668. Р. 4). В тексте к этим статьям однозначно идентифицируется, что купленный в США катер «Conde de la Mortera» получил наименование «Valiente» [5, 10]. Странное американское наименование катера в честь известного испанского аристократа и мецената объясняется газетной заметкой: «*Согласно информации «Diario de la Marina», сеньор граф де Мортера предложил оплатить из своего кармана одну из строящихся канонерских лодок*» (El Correo militar 23.8.1895. Р. 2; El Dia 22.8.1895. Р. 2).

Таким образом, строившаяся в августе 1895 г. канонерка «Valiente», бывшая «Conde de la Mortera» могла войти в строй чуть позже, в то время как остальные пять катеров уже укомплектовали. С другой стороны, очевидно, что «Centinela» отсутствующая в первом списке, приобретена чуть позднее первой шестерки.

Газета «La Iberia» за 1 сентября 1895 г.: «*Гавана, 20 Августа... Паровые катера, приобретенные в Соединенных Штатах для службы у побережья Кубы, несли имена: «Edith», «Conde de la Mortera», «Shreusbury», «Navesink», «General Tacon», «General Laborde», «Leon Abbott» и «Almirante Chacon»*» (La Iberia 1.9.1895. Р. 2).

Газета «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г. «*Вооруженные катера. Для специальных новостей мы можем дать следующую информацию. Из суммы в 4600 [песо – Н.М.], подаренной графом де ла Мортера и 20,4 тыс. пожертвованных Биржей виноделов (Lonja de vineros), были приобретены шесть паровых катеров, имеющих три или четыре фута осадки и скорость от 11 до 12 узлов. Эти лод-*

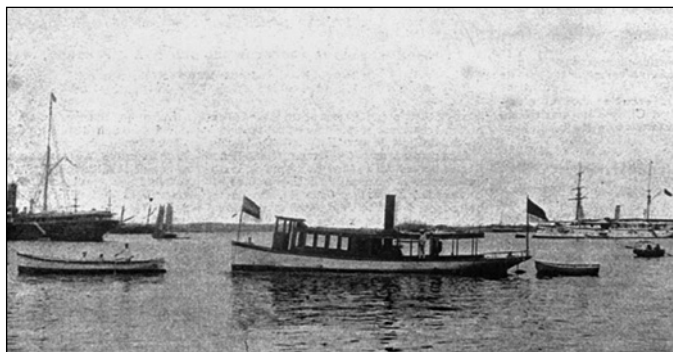
ки имеют от 16 до 20 метров длины и три ширины, сделаны из дерева покрытой медью. Они могут стать ценным приобретением для действий у рифов и на мелководье. Из этих лодок четыре уже на арсенале. Генерал Дельгадо Парехо [командир Гаванской военно-морской базы – Н.М.] приказал установить на них скорострельные пушки и пулеметы, снятые с больших кораблей. Экипажи лодок будут вооружены винтовками Маузера. Генерал Дельгадо Парехо также решил вооружить собственными средствами, не обременяя бюджет, три буксира [речь идет об «Aguila», «Antonio Lopez», «Lealtad», «Reina Cristina» или «Caridad» – Н.М.], которые служат под его командованием в этой военно-морской базе. Также приобретена канонерка для реки Кауто [см. далее]. Первые три приобретенных катера носят имена «Navesink», «Schrewsburg» и «Leon Abfertt», которые, как мы предполагаем, будут заменены на испанские. Остальные катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются «Edith», «Conde de la Mortera», «General Tacon», «General Laborde» и «Almirante Chacon» (El Correo Militar 2.9.1895. P. 2).

Газета «La «Ероса» за 1 сентября 1895 г. «Вооруженные катера. Вечером 12-го текущего месяца в порт Гаваны из Нью-Йорка вошел английский пароход «Ardanrose», везший на борту три паровых катера, приобретенных для военно-го флота на средства от патриотической подписки, проведенной Биржей виноделов, торговли и промышленности (Lonja de Viveres, Comercio e Industria) этой столицы. Катера имеют средние размеры, небольшую осадку, превосходные машины и хороший ход. Их названия: «Navesink», «Schrewsburg» и «Leon Abfertt». Другие катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются «Edith», «Conde de la Mortera», «General Tacon», «General Laborde» и «Almirante Chacon»» (La Ероса 1.9.1895. P. 2).

Сообщение газеты «La Iberia» вряд ли может быть интересным, поскольку все катера в ней даются вперемешку. Однако она дает отличные от остальных сообщений написания американских имен у двух катеров, которые, судя по всему, более корректные. Газета «El Correo Militar» относительно покупки дает наиболее обширную информацию с указанием некоторых технических характеристик. Наконец, газета «La «Ероса» дает интересные подробности относительно самой сделки. Из приведенных сообщений видно, что первые три катера, пришедшие в Гавану на английском пароходе 12 августа, называются «Navesink», «Schrewsburg» и «Leon Abfertt» (или «Leon Abbott»). Это дает возможность продолжить поиск по американским источникам.

Газета «The New York Times» за 7 августа 1895 г. «Паровые катера для Кубы. Были проданы три судна для реки Стросбери (Shrewsbury). Все трио – красивые прогулочные катера, которые ранее плавали в водах Стросбери, а теперь от мирной жизни они призваны к военной службе... Это суда «Navesink», «Leon Abbett» и «Shrewsbury», принадлежавшие E.G. Roberts и J.M. Hoffmire, Jr., приписанные Ред Банк (Red Bank), которые использовали их на экскурсионной линии между Ред Банк и Лонг Бич... Каждый катер может нести достаточно топлива для хода в течение трех дней на максимальном давлении пара, при более экономном ходе это путешествие может длиться одну неделю. Вчера под своими парами все три катера перешли из Ред Банк в Нью-Йорк. Пароход «Ardanrose» компании Munson Line, отшвартованный у пирса № 6 Норд Ривер подготовлен для подъема их на борт, после швартовки катеров к его борту...» (The New York Times. 7.8.1895).

Газета «Red bank register» за 7 сентября 1895 г.: «Проданы речные трамвайчики. Паровые катера «Shrewsbury» и «Navesink», ходившие между Ред Банк и Хайланд Бич (Highland Beach), а также «Leon Abbett», принадлежащий B.S. Paine, были проданы испанскому правительству, для



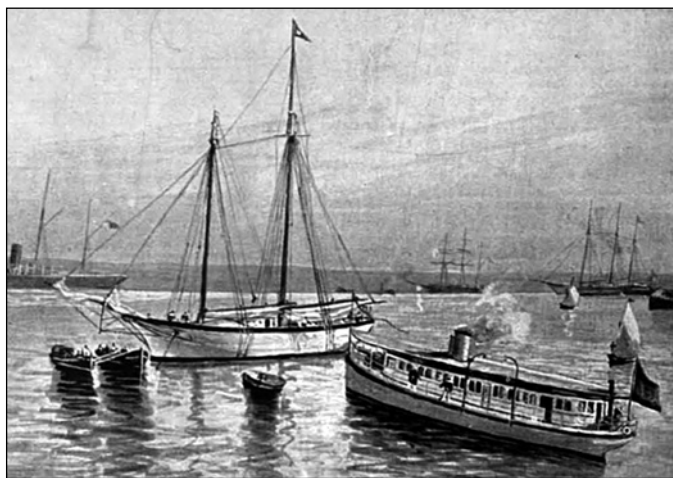
**Панорамный снимок гаванского рейда с катером «Conde de la Mortera» из журнала «La Ilustracion Iberica»**

использования в качестве транспортов. Сделка осуществлена через испанского консула в Нью-Йорке. Цена за «Shrewsbury» и «Navesink», как сообщается, составила 10 тыс. долларов, а за «Leon Abbett» – 4800. Вчера утром катера были доставлены в Нью-Йорк, где они будут погружены на пароход, следующий на Кубу» (Red bank register. 7.8.1895).

Как видно из приведенных заметок, американские газеты, во-первых, корректируют правильность написания американских наименований судов («Navesink», «Shrewsbury» и «Leon Abbett»), а во-вторых, дают дополнительную информацию, что это бывшие «речные трамвайчики».

Работа Дж. Кинга дает важное дополнение в судьбе американо-испанских кораблей. Становится понятным, почему американцы относительно недорого продали свои не очень старые «речные трамвайчики»: «Место было очень популярным [место отдыха ньюйоркцев – Н.М.]... целые толпы стремились на пляжи и курорты... каждый из небольших паровых катеров перевозил каждый день до 125 туристов в один конец. «Jersey Lily», «Our Mary», «Leon Abbett», «Highland Beach», «Shrewsbury» и «Navesink» – назывались катера этого прибыльного бизнеса. За год в летнее время все шесть делали по семь рейсов ежедневно (250 пассажиров туда и обратно), перевозя в итоге ежедневно до 3000 человек!» [8, P. 83]. Действительно, 125 человек для катера 16-20 метровой длины явный перебор. Очевидно, что для развития бизнеса требовались более вместительные суда.

Другое исследование по истории речного транспорта графства Монмут дает неожиданную дополнительную информацию: «В 1895 г., незадолго до испано-американской



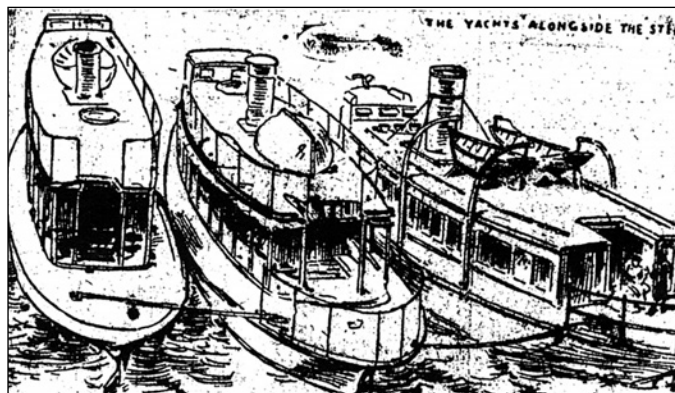
**Катер «Mensajera» и шхуна «Competidor» на рейде Гаваны (фрагмент гравюры П. Каулы)**

войны, паровые катера графства Монмут «Leon Abbett», «Navesink» и «Shrewsbury» были проданы испанскому правительству. Эти катера отправились на Кубу в трюмах парохода «Ardenrose». По прибытии их переименовали в «Almirante Chacon», «General Laborde» и «General Tacon». Их судьба, как и судьба многих других пароходов, проданных за рубеж, неизвестна» [14].

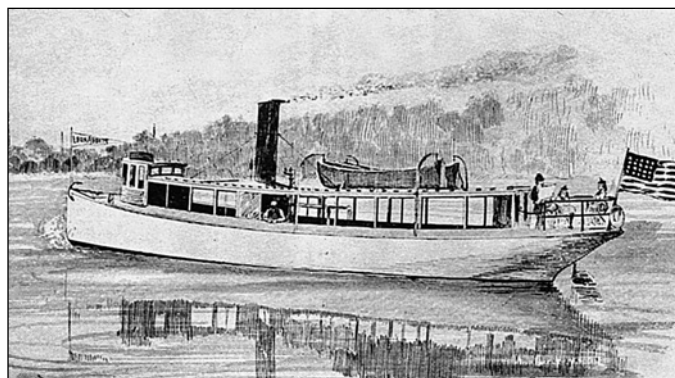
Указанная публикация проливает свет на отсутствие однозначной связи между американской частью биографии и испанской, а также на странный подбор наименований якобы американских наименований у испанских кораблей. Поскольку суда закупались в США не непосредственно министерством обороны Испании, а имели промежуточную инстанцию в виде «Биржи виноделов, торговли и промышленности», приобретаемые суда за просто могли переименовываться новым хозяином, каковым номинально и выступала Биржа. В этой связи выглядит вполне логичным подбор наименований в честь испанских военных деятелей: генералов Такона, Лаборде, Беранхера, маршала Сантосильдеса, адмирала Чакона и одного из главных спонсоров данной покупки графа де ла Мортеры. Однако с точки зрения флота данный набор названий стал совершенно неприемлемым, поскольку наименования подобного уровня носили либо крейсера, либо канонерские лодки первого ранга. Единственное исключение было дано канонерской лодке, названной в честь погибшего в 1895 г. во время катастрофы крейсера «Санчес-Баркастеки» командира гаванской военно-морской базы адмирала Дельгадо Парехо. Это наименование получила самая крупная из приобретенных канонерских лодок, бывшая яхта «Dard» (кстати, единственное судно, с идентификацией которого никаких трудностей не возникает) [3, 12]. Но здесь возникает абсолютно обратная ситуация. Как сообщили американские газеты, она получила (как оказалось потом временное) название в честь небольшого испанского городка «Cudillero» (Democrat and Chronicle from Rochester. November 5, 1895, P. 1.). Но, как ни странно, королева снова решил подругому, и 5 ноября 1895 г. яхте было присвоено имя «Delgado Parejo» (подробней об этой лодке: Митюков Н. Канонерская лодка «Дельгадо Парехо» // Арсенал Коллекция. 2017. № 5 (59). С. 29-34.).

В результате последовало вполне логичное изменение наименований на вполне традиционные для кораблей такого класса: молния (relampago), дротик (dardo), надежда (esperanza), бесстрашная (intrepida), связная (mensajera) и т.д. Становится понятным и отсутствие сквозных работ по испано-американской биографии катеров: поиск с испанской стороны якобы американского наименования (например, «General Tacon») не давал возможности выйти на конкретные американские суда, а поиск с американской стороны якобы испанского наименования («General Tacon») не находил таких кораблей, действовавших у кубинского побережья в 1895-98 гг.

Таким образом, остается лишь найти соответствия между названиями «Almirante Chacon», «General Laborde», «General Tacon» и их наименованиями в испанском флоте. В этом серьезно помогает работа Дж. Хоусона [7]. В таблице 7 указанной работы даются годы нахождения в навигации нью-йоркских судов линии «Ред Банк – Хайланд Бич». Катера «Jersey Lily» и «Our Mary» находились в навигации с 1888 по 1894 гг. Очевидно им на смену пришли в 1895 г. сразу три однотипных катера: «Highland Beach», «Shrewsbury» и «Navesink». Первое судно находилось в эксплуатации до 1900 г., а остальные – лишь в кампании 1895 г., по окончании которой, как известно, их продали Испании. Третье судно, указанное как проданное Испании «Leon Abbett», находилось в навигации с 1891 по 1905 г. Очевидно здесь опечатка, так как этот катер точно попал на Кубу вместе с двумя первыми.

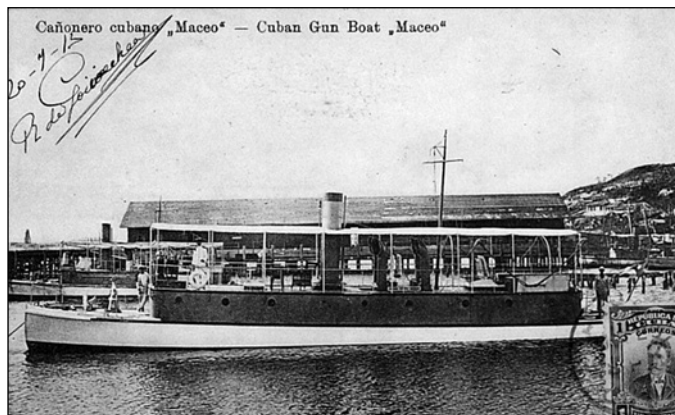


Три американских речных трамвайчика («Navesink», «Shrewsbury» и «Leon Abbett») перед передачей Испании (колл. А. Anca Alamillo)



Катер «Leon Abbett» (колл. А. Anca Alamillo)

В одной из ранее вышедших статей нами уже было установлено, что в испанском флоте действовала всего одна однотипная пара приобретенных катеров – канонерские лодки «Intrepida» и «Mensajera» (Митюков Н.В. Канонерские лодки «Intrepida» и «Mensajera» в борьбе с инсургентами // Гангут. 2016. № 96. С. 95-107.), что дает практически однозначную идентификацию их с «Shrewsbury» и «Navesink» [13].



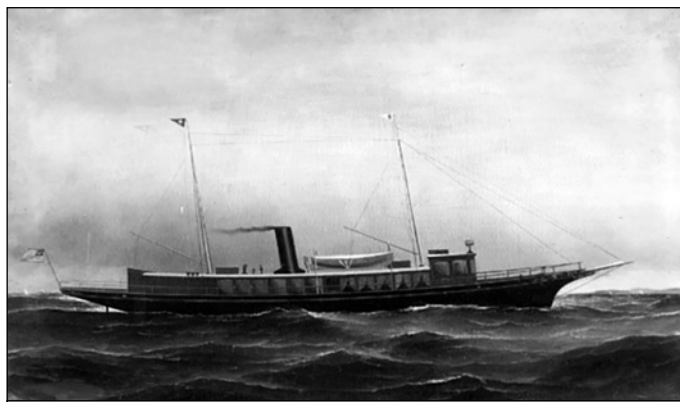
Типичный пример мешанины относительно небольших канонерок. На открытке написано: «Кубинский катер «Масео», получается, что это бывшая «Intrepida». Но это не так. На заднем плане виден второй однотипный катер, тогда как «Масео» в кубинском флоте не имел однотипных («Highland Beach» так и остался в США, а «Mensajera» – продана частным лицам в 1899 г.). На самом деле, это фото одной из пяти канонерок типа RC (RC1 – RC5), построенных после обретения Кубой независимости



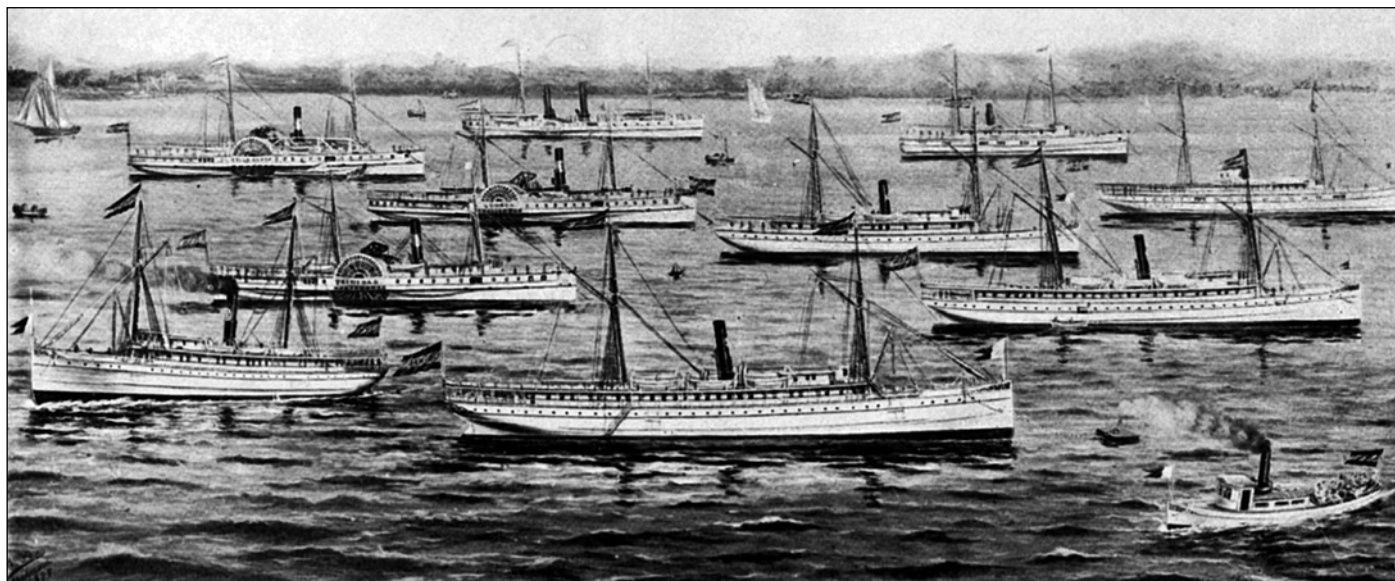


**«Масео» в Сьенфуэгасе, примерно 1912 г.**

Имеется очень любопытное совпадение, на которое обратила внимание газета «Новый мир»: «*Mensajera*» – один из паровых катеров, приобретенных в США... его первоначальным наименованием был «*Navesink*», после покупки переименованный в «*Laborde*»... после проведения внутрикорпусных работ и смены наименования, которое он носит по настоящее время, его водоизмещение составляет всего 11 т, скорость 10 миль в час, основные размеры



**Яхта «Aztec» под американским флагом**



**Испанская гравюра «Флот А. Менендеса», справа внизу – «Aztec». После столкновения и затопления, судно лишилось своей оригинальной носовой части с бушпритом, поэтому его за сравнительно небольшую цену и приобрел А. Менендес**

20 м длины, 3,5 ширины, 1,25 глубины и 1 осадки» (Arresamiento de la Goleta «Competitor» // Nuevo mundo 7.5.1896, pag. 12.).

Дело в том, что капитаном задержанной в 1896 г. «*Mensajera*» шхуны «*Competitor*», приведшее к громкому скандалу и резкому похолоданию испано-американских отношений, был американский гражданин Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde), приходившийся внуком контр-адмиралу Анхеля Лаборде (Angel Laborde), имя которого, получается (хоть и непродолжительное время) несла «*Mensajera*»! (о гримасы фортуны!).

Таким образом, получается практически однозначное соответствие:

«*Navesink*» – «*General Laborde*» – «*Mensajera*» и «*Shrewsbury*» – «*General Tacon*» – «*Intrepida*».

Относительно третьего «речного трамвайчика» пока можно заключить лишь, что «*Leon Abbett*» стал «*Almirante Chacon*».

Относительно еще одной лодки, бывшего буксира «*Petrel*», история ее покупки также хорошо прослеживается. Дело в том, что с этим событием связан еще один скандал, нашедший широкое отражение в испанских и американских СМИ. 13 августа американские таможенники в Ки-Весте задержали пароход «*Petrel*», шедший под американским флагом на Кубу. При проверке документов, на нем не оказалось сертификата Таможенной инспекции. Капитан судна заявил, что судно хоть и идет под американским флагом, приобретено правительством Испании, а все документы были потеряны во время шторма, которые пришлось преодолеть судну по пути из Нью-Йорка в Ки-Вест (Indianapolis Journal 15.8.1895. P. 1; New York Herald 15.8.1895).

Газета «*La Iberia*» за 25 августа дополняет картину задержания «*Petrel*»: «Согласно депеше из Вашингтона, опубликованной в Геральде, таможенный администратор Ки-Веста информировал секретаря министерства финансов, что в порту был арестован пароход «*Petrel*», прибывший из Нью-Йорка без сертификата инспекции. Капитан говорит, что утерял его во время плавания и гарантирует, что корабль куплен Испанией для береговой обороны Кубы. В связи с этим обстоятельством, секретарь министерства финансов сеньор Вайк (Vike) распорядился обойтись без лишних формальностей и отпустить судно, взыскав с не-



После испано-американской войны «Guardian» вошел в строй кубинского флота как канонерская лодка «Agramonte». На снимке судно стоит у мола в Мансанильо, вероятно, уже под кубинским контролем

го обычный штраф» (Detencion del «Petrel» // La Iberia 25.8.1895. P. 1).

Та же газета «La Iberia» от 6 сентября дает любопытные подробности перегона «Petrel» в Гавану: «Как мы видим по последним поступившим сообщениям, в Гавану счастливо прибыл пароход «Petrel», приобретенный в Соединенных Штатах для береговой обороны Кубы. Сейчас лодка на Арсенале, где проходит вооружение. Ее нарекут «Martinez Campos». «Petrel» пережил кратковременное задержание в Ки-Весте из-за отсутствия сертификата инспекции, но был немедленно освобожден по телеграфному распоряжению правительства в Вашингтоне. По сообщениям «Херальд» машине судна был нанесен серьезный ущерб агентами инсургентов, проникшими в команду, но эта информация легко опровергается, превосходным состоянием судна. Впрочем, сообщения этой газеты полны неточностями, так там, например, утверждается, что «Petrel» и еще одно судно [имеется в виду пароход «Azteca», впоследствии канонерка «Guardian» – Н.М.] были приобретены нашим министром в Вашингтоне сеньором Дююи де Ломом (Duiuy de Lome). Ложь всегда проявляется в точности фактов, которые заключаются в том, что дипломатические службы не имеют никакого отношения к закупке этих судов, для чего мы специально проконсультировались у командующего Флотом, запросившего непосредственно генерального консула сеньора Бальсано и Топете (Balsadano y Topete) о средствах для приобретения» (La lancha «Martinez Campos» // La Iberia 6.9.1895. P. 2).

Вообще сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, тогда как остальные доставлялись на борту зафрахтованных пароходов, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно вспомнить уже цитировавшееся сообщение газеты «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г.: «Также приобретена канонерка для реки Кауто». А, как известно, это лодка «Centinela». Вероятно именно из-за задержания американскими таможен-

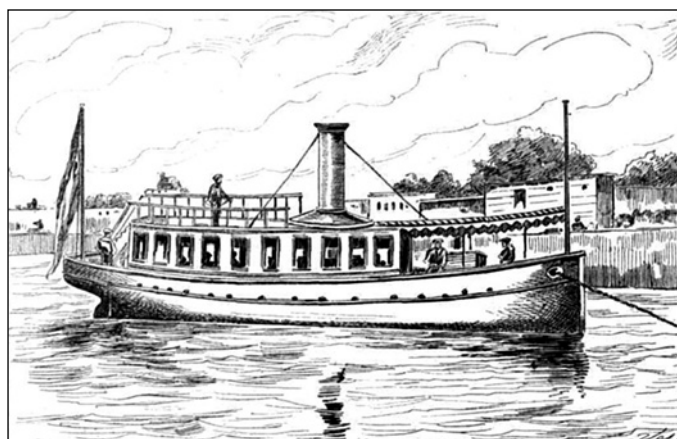
никами, она и отсутствует в первой редакции приказа о переименовании. В этой связи становится вполне логичным еще один факт. Также шедшая своим ходом яхта «Aztec» (водоизмещение 65 т.) все-таки была более приспособлена для подобного плавания, чем 30-тонная будущая «Centinela», поэтому дошла без происшествий.

Вероятно, именно мореходные качества «Centinela» (бывшего буксира) заставили первоначально причислить ее к канонерским лодкам 3 ранга. Цитируя этот приказ «El Correo militar» от 12 сентября 1895 г. перечисляет, что на Кубе имеется: «33 канонерским лодок второго и третьего ранга: «Alcedo», «Contraaestre», ..., «Vigia», «Caridad» и «Centinela». Семь вооруженных катеров: «Lealtad», «Relampago», «Dardo», «Esperanza», «Intrepida», «Mensajera» и «Valiente»» (El Correo militar 12.9.1895. P. 3).

Однако история с переименованиями «Petrel» на этом не закончилась. Газета «El Correo militar» за 12 сентября пишет: «Гаванская «La Union Constitucional» сообщила, что генерал Мартинес Кампос со свойственной ему скромностью отказался от чести дать свое имя одной из недавно приобретенных канонерских лодок, как того хотели командующий этой базы и корпус Морской пехоты. Лодка будет названа «Santocildes», чтобы таким образом почтить память храброго солдата, отдавшего жизнь за целостность страны» (La lancha «Santocildes» // El Correo militar 12.9.1895. P. 2). Именно в этот короткий период времени катер попал в объектив фотографа, сделавшего фотографию, в 1965 г. опубликованную в журнале «Revista General de Marina» [10].



Пароход «Santocildes», фотография из журнала «Ревиста Хенераль де Марина» хоть и весьма плохого качества, но похоже, это единственное фото судна



Пароход «Santocildes», гравюра из журнала «La ilustracion Iberica», 1895, 12 октября.

NAME.	Type.	Built.	Tons.	Speed.	Armament.
Delgada Parejo (Sparkle).....	G. B.	1889	85	10	1 1-pounder Maxim-Nordenf
Centinella (John E. Thropp).....	G. B.	1891	30	9½	1 1-pounder Maxim-Nordenf
Guardian (Navisink).....	G. B.	1892	65	10	1 1-pounder Maxim-Nordenf
Dardo (Leon Abbott).....	G. B.	1889	26	11	1 1-pounder Maxim-Nordenf
Esperanza (Petrel).....	G. B.	1892	22	11	1 1-pounder Maxim-Nordenf
Intrepida (Aztec).....	G. B.	1890	20	9	1 machine gun.
Mensajera (Dart).....	G. B.	1894	20	10	1 machine gun.
Valente (Edith).....	G. B.	1871	20	8	1 machine gun.
Relampago (Shrewsbury).....	St. L.	1895	15	7	1 machine gun.
Lanao.....	St. L.	1895	15	7	1 machine gun.
General Blanco.....	St. L.	1895	15	7	1 machine gun.
Lealtad.....	St. L.	1881	20	7	1 machine gun.
Antonio Lopez.....	G. B.	1869	201	8	2 5-inch Parrotts. 1 machi

## Фрагмент статьи газеты «San Francisco Call»

Из дальнейшей карьеры канонерки ключевым моментом в ее идентификации стала совместная операция с «Relmpago», в ходе которой та погибла. Вот как описаны эти события в ежегоднике «Anuario de Efemerides»: «В ночь на 16-е сторожевые канонерки «Centinela» и «Relampago» вышли из Мансанильо с целью подняться по реке до форта Гуамо (Guamo). В десять утра 17-го, когда они подошли к местечку Мангос (Mangos) раздался взрыв умело заложенной мины, после чего «Relampago» мгновенно затонула... В соответствии с ранее полученными инструкциями командир «Centinela» сеньор Гонсало де ла Пуэрта (Gonzalo de la Puerta) приказал вернуться обратно в Мансанильо, поскольку в экипажах обеих канонерок име-

лись многочисленные раненые». В военном отчете, опубликованном в тот же день, эти события, воспроизведенные по работе Энрико Убиеты (Ubieta E. Efemerides de la Revolucion Cubana // Boletin del Archivo Nacional. Vol. 33-35. 1936) звучат следующим образом: «Другая канонерка «Santocildes», которая сопровождала «Relampago», вынуждена была вернуться в Мансанильо».

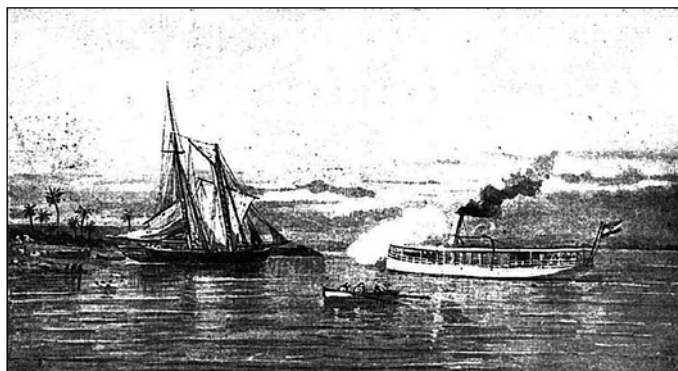
Таким образом, благодаря ошибке офицера, забывшего в своем докладе о переименовании «Santocildes» в «Centinela», мы получаем еще одну цепочку переименований:

«Petrel» – «Martinez Campos» – «Santocildes» – «Centinela».

Несколько лет назад в свободном доступе интернета появились оцифрованные копии газеты «San Francisco Call», один выпуск из которой вроде бы должен был все расставить на свои места (Spain's mosquito fleet about Cuba // San Francisco Call. 7.05.1898).

Но, как видно она никак не коррелируется с произведенными выше логическими построениями. Но зато здесь приводятся американские наименования всех девяти приобретенных в США катеров. Для оценки адекватности информации газеты можно воспользоваться американскими регистрами (Annual list of merchant vessels [15-21]). В первую очередь понадобится регистр 1895 года, но также более ранние и более поздние. По семи катерам из девяти сомнений не возникает: все они числятся в регистре 1895 г. и исчезают из регистра 1896 г. и потому, безусловно, именно они были проданы на Кубу.

Проблемы возникают с идентификацией катеров «Edith» и «Petrel» (табл. 1). Регистр 1895 г. указывает 14 катеров «Edith», два из которых, как сообщается в «San Francisco Call»

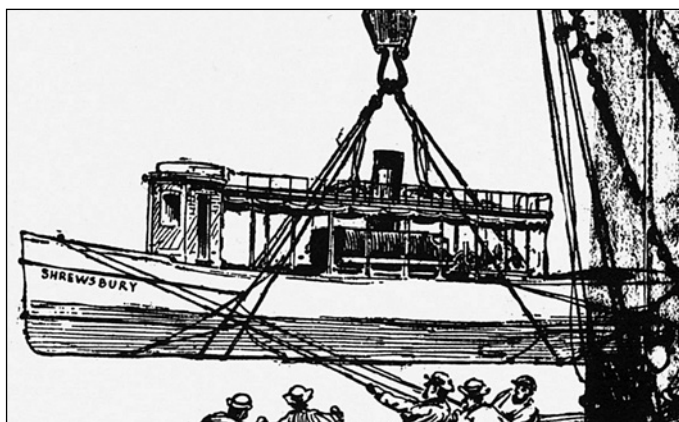


Захват «Competitor» катером «Mensajera» (Nuevo mundo 7.5.1896, pag. 13)

Таблица 1. Сведения о наличии в регистрах катеров «Edith» и «Petrel»

Год постройки	Регистровый номер	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
<b>«Edith»</b>								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	-
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	-
1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	-	-	-	+	-	-	-
1897	136696	-	-	-	-	-	+	+
<b>«Petrel»</b>								
1872	150111	+	+	+	+	+	-	-
1881	150218	+	+	+	+	+	-	-
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	-	-	-	+	+	+	+
1895	150703	-	-	-	-	+	-	-
1896	150724	-	-	-	-	+	+	+





**Погрузка катера «Shrewsbury» перед отправкой на Кубу (коллекция А.Анки)**

1871 г. постройки, построенные в Филадельфии и Буффало (регистрационные номера 8718 и 75725). Если исходить из информации газеты, какой-то из них был продан Испании. Однако это предположение не подтверждается ни регистром 1896 г., ни 1897 г.: оба катера благополучно в них числятся. Лишь в 1898 г. из регистра исчезает катер № 75725. Если верить газете, получается, что бывший хозяин целых три года исправно платил налоги за проданное судно. Однако, в регистре 1895 г. есть еще один одноименный катер с регистрационным номером 136457, 1894 года постройки, который исчезает в регистре 1896 г. который и является идеальным кандидатом на роль проданного катера.

Аналогичная ситуация и с буксиром «Petrel». Регистр 1895 г. дает данные о четырех судах с таким названием, один из которых, как сообщает «San Francisco Call», построен в 1892 г. Однако этот катер сохраняется в регистрах даже 1901 г.! С другой стороны, регистр 1896 г. сообщает уже о шести катерах с этим наименованием, три из которых отсутствуют в следующем году: катер постройки 1872 г. (регистрационный номер 150111), 1881 г. (№ 150218) и 1895 г. (№ 150703). Поскольку регистр приводит данные имевшиеся на 30 июня 1895 г. логичней было бы предпо-

ложить продажу только что законченного постройкой катера, по каким-то причинам пропущенного в регистре 1895 г. Аналогичная ситуация имеется по катеру «Navesink», построенному в 1895 г. после 30 июня. Регистр 1896 г. его указывает в своих списках с примечанием, что он продан 30 сентября 1895 г. Ничего похожего по «Petrel» нет. Предположение, что это мог быть катер постройки 1872 г. не выдерживает никакой критики из-за того, что этот катер очень маленький, меньше всех остальных. Но, как было указано выше, в отличие от других катеров, доставленных на Кубу на борту зафрахтованных пароходов, «Petrel» шел из США своим ходом, и в пути даже пережил небольшой шторм.

Сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно, что все «Petrel» числятся в разделе «Паровые суда», и лишь один (№ 150218) – в разделе «Стальные и железные суда». Из испанских газет 1895 г. известно также, что среди приобретенных судов был один буксир, поэтому логично предположить, что это и есть тот самый искомый буксир.

Попытаемся соотнести характеристики канонерских лодок в составе испанского флота (по справочнику корабельного состава «Estado general de la Armada» за 1897 и 1898 г. [22, 23] – Табл. 2) и приобретенных Нью-Йоркских пароходов по данным регистра (табл. 3). Из данных табл. 2 следует сразу исключить длину лодки «Centinela» в 30 м, которая выглядит явно завышенной и, скорее всего эта цифра представляет собой механическую ошибку, просто скопированную с ее водоизмещения (30 т).

Обращает на себя внимание, что для боевых кораблей указано водоизмещение, в то время как в регистре – вместимость и тоннаж. Но вполне очевидно, что существует определенная корреляция между этими параметрами: большему водоизмещению соответствует больший тоннаж и вместимость. Длина тоже указана в разных системах. Для боевых кораблей важна длина корпуса между перпендикулярами, а для торговых – длина по ватерлинии. В данном случае явную корреляцию вряд ли можно выявить, поскольку большое значение имеет рангоут судна. Относительно осадки, тоже возникают вопросы соответствия:

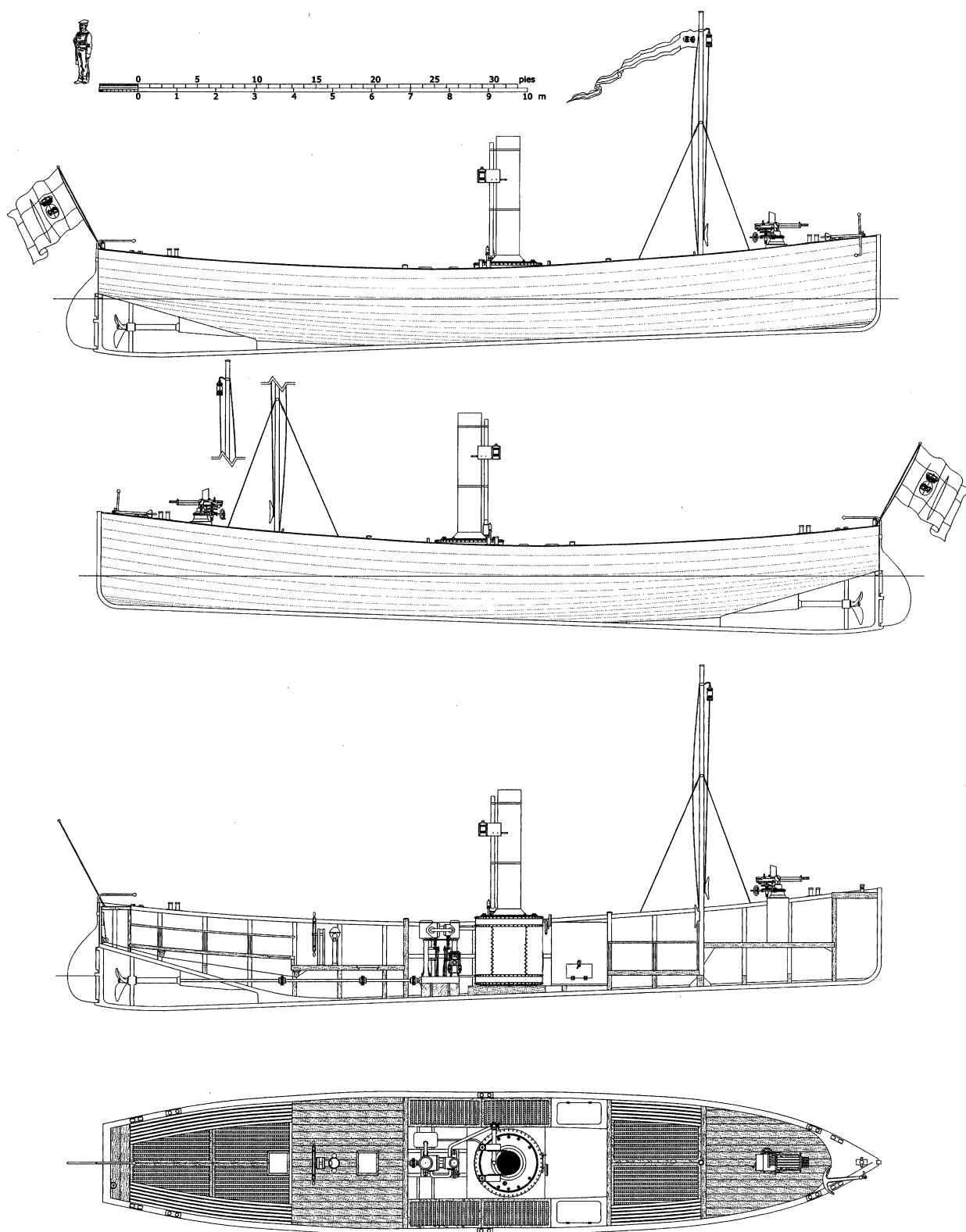
**Таблица 2. Характеристики испанских канонерок, составленные по (Estado)**

	длина	ширина	глубина	осадка	водоизмещение	скорость	уголь
«Delgado Parejo»	30,0	5,90	3,05	1,83	85	10	14
«Guardian»	30,0	5,19	?	?	65	12	?
«Esperanza»	18,0	2,83	2,22	?	22	?	?
«Dardo»	18,6	4,00	2,50	1,40	26	6	6
«Centinela»	?	?	?	1,30	30	9,5	3
«Intrepida»	20,0	3,80	1,30	1,00	?	9,7	3,5
«Mensajera»	20,0	3,80	1,25	1,00	17	10	3,5
«Relampago»	18,5	4,00	3,50	1,12	22	11	1,6
«Valiente»	19,0	?	?	?	30	10	?

**Таблица 3. Регистровые данные по проданным катерам (футы переведены в метры)**

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, н.л.с.
«Aztec»	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	?
«Dart»	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	?
«Edith»	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	?
«John E. Thropp»	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	?
«Leon Abbott»	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
«Navesink»	1895	17,31	11,78	15,31	3,75	1,22	92
«Petrel»	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	?
«Shrewsbury»	1895	17,31	11,78	18,06	3,75	1,22	?
«Sparkle»	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40





«Relampago», чертежи Santiago Caro Gutierrez из книги «Victorias olvidadas. Las canoneros espanoles en Cuba y Puerto Rico 1895-1898»

для торговых судов это осадка в грузу, а для боевых – при стандартном водоизмещении. Вполне очевидно, что при вооружении и размещении боезапаса могли производиться работы по перепланировке внутренних помещений, что вело к изменению осадки. И только ширина изменялась крайне незначительно.

Из литературы известно, что приобретенный судовладельцем А. Менендесом «Aztec» стал «Guardian» [24]. В нашей работе по «Delgado Parejo» мы привели мнение испанского историка Х.Л. Коэльо, что это бывшая яхта «Dart». Оба утверждения полностью подтверждаются анализом характеристик. И то и другое судно – самые крупные в выборке, и при этом «Dart» явно больше «Aztec». Как говорилось выше, из всей партии имеется всего два однотипных судна – нью-йоркские «речные трамвайчики» «Navesink» и «Shrewsbury», ставшие испанскими «Intrepida» и «Mensajera», что также видно из таблиц и подтверждается предыдущими умозаключениями.

Летом 1897 г. на mine подорвалась и затонула канонерская лодка «Relampago». Незамедлительно в газете «Trenton Evening Times» (9 августа, 1897 г.) появилось сообщение: ««John E. Thropp», принадлежавшая Джону Е. Троппу из Трентона и проданная испанскому правительству около двух лет назад, взорвана инсургентами в кубинских водах». Это сообщение адресовалось яхтсменам из Трентона, которые наверняка помнили эту яхту. Газета, получается, опубликовала своего рода некролог по судну. Но оно дает возможность установить еще одну цепочку наименований, правда без промежуточного звена:

«John E. Thropp» – ? – «Relampago».

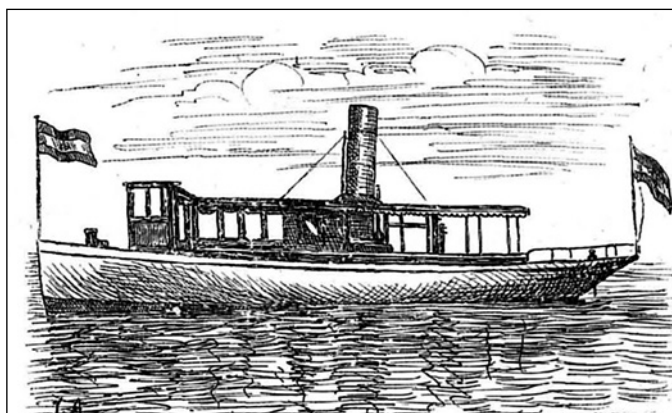
Выше упоминалось сообщения из газет El Correo militar от 23 августа 1895 и El Dia от 22 августа 1895, где сообщается, что граф де ла Мортера оплатил «одну из строившихся лодок», которая во флоте стала «Valiente» (подробнее о ней: Митюков Н. Канонерская лодка «Вальенте» // Арсенал Коллекция. 2017. № 3 (57). С. 45-47.). Из таблицы 3 получается, что наиболее современные на момент покупки следующие лодки – 1895 года постройки все идентифицированы: «Navesink» (получается, что «Mensajera»), «Petrel» («Centinela») и «Shrewsbury» («Intrepida»), 1894 года постройки: «Dart» (получается, «Delgado Parejo») и «Edith». Все остальные намного более старые 1889-1891 гг. постройки. Таким образом, получается, единственный возможный кандидат для лодки графа де ла Мортеры, это «Edith». Факт постройки в 1894 г. не должен смущать. В конце концов, сам граф лодку не принимал, он лишь высказал такое пожелание. А «Edith» на момент покупки вполне могла проходить какой-то «тюнинг» или перестройку.

По данным А. Анки, перед переименованием «Conde de la Mortera» называлась «General Beranger», что вполне согласуется со списком Р. Гонсалеса Эчегарая, приведенном выше. Таким образом, получается следующая цепочка:

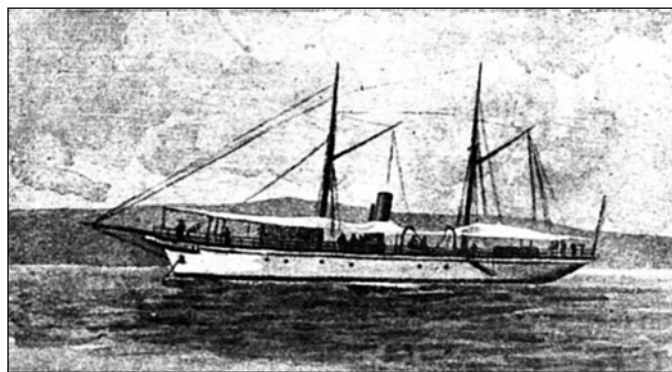
«Edith» – «General Beranger» – «Conde de la Mortera» – «Valiente».

В итоге «вакантными» остаются две лодки 1889 года постройки: «Leon Abbett» и «Sparkle», которым соответствуют «Esperanza» и «Dardo».

Если относительно «Esperanza» каких-то точных данных по постройке нет, то «Dardo» повезло тем, что, вероятно, в архиве ВМФ Испании («Архиво де Басан») по ней сохранился акт обследования. Доказательство этого служит практически полный набор ее характеристик, отсутствующий для других лодок, который упоминается во множестве работ по истории войны на Кубе (чего также нет по другим лодкам). И, кроме того, «Dardo» – единственное судно, где точно указаны не только дата постройки (1889 г.), но и место – Вилмингтон, США [11, Р. 486], [25, Р. 76] и др. Что опять-таки нет по другим лодкам.



«Conde de la Mortera» в гаванской базе (Nuevo mundo 12.09.1895)



«Delgado Parejo» (La ilustracion Iberica 11.06.1898)

В этой связи уместно напомнить, что кроме уже цитированных регистров, называвшихся как – их порядковый номер (начиная с первого) и «... annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation...», в США издавался также более подробный регистр по яхтам «The American Yacht List», к сожалению, подходящее издание лишь 1891 г., в котором по понятным причинам упомянуты лишь три из интересующих нас судов («The American Yacht List 1890-91») – «John E. Thropp» отсутствует, его еще не успели внести в списки. Следующий по времени издания яхтенный регистр вышел уже в 1896 г., где по понятным причинам ни одной проданной Испании яхты уже нет.

Яхта «Leon Abbett» имеет официальный номер по регистру 1550. Ее тип указан как с винтовой тягой (Scr. Str.), размерения: длина – 60,0 фут. (18,3 м) длина по ВЛ – ?, ширина – 12,0 фут (3,66 м) глубина корпуса (depth) – 6,0

**Таблица 4. Данные по службе испанских канонерок во флоте**

	Зачислен в состав флота	Исключен из списков флота
«Delgado Parejo»	17.12.1895	18.07.1898
«Guardian»	?	13.12.1898
«Esperanza»	26.09.1895	1898
«Dardo»	26.09.1895	21.12.1898
«Centinela»	26.09.1895	13.12.1898
«Intrepida»	26.09.1895	1898
«Mensajera»	26.09.1895	21.06.1898
«Relampago»	26.09.1895	17.01.1897
«Valiente»	29.09.1895	1898

### Таблица переименований

Первоначальное наименование	Переименования при покупке	Наименование в строю испанского флота
«Navesink»	«General Laborde»	«Mensajera»
«Shrewsbury»	«General Tacon»	«Intrepida»
«Leon Abbett»	«Almirante Chacon»	«Esperanza»
«Aztec»	«Comercio» (?)	«Guardian»
«Dart»	«Cudillero»	«Delgado Parejo»
«Edith»	«General Beranger, Conde de la Mortera»	«Valiente»
«John E. Thropp»	«General Salcedo или General Urrutia»	«Relampago»
«Petrel»	«Martinez Campos, Santocildes»	«Centinela»
«Sparkle»	«General Salcedo или General Urrutia»	«Dardo»

фут (1,83), осадка (draught) – 2,6 фут (0,79 м). Машины – компаунд с конденсатором (C.Con.). Котел – водотрубный, оба производства E.E. Roberts. Корпус спроектирован и построен «Otterson & Seaman», Branchport, N.J. в 1889 г. Собственник – «Otterson & Seaman», порт приписки – Branchport (The American Yacht List 1890-91, P. 135).

Яхта «Sparkle» имеет номер по регистру 2621, международный код 116295. Ее тип указан как винтовой (Scw. Str.), чистая вместимость 13,2 т., размерения: длина – 60,0 фут. (18,3 м) длина по ВЛ – ?, ширина – 13,0 фут (3,96 м) глубина корпуса (depth) – 5,0 фут (1,52), осадка (draught) – 4,3 фут (1,31 м). Машины – вертикальные двойного расширения, диаметры цилиндров 9» (229 мм) и 14» (356 мм), ход поршня 9» (229 мм), производства Mesers Weatherill. Котел – вертикальный цилиндрический (Ver.Tub.), производства «Safety Steam Power Co» (N.Y.). Корпус спроектирован фирмой «A. McDonald» и построен «Erich Moore», Wilmington, Del. в 1889 г. Собственник – полковник Wm. M. Singerly, порт приписки – Phila, код яхтклуба – 1.52.70 (The American Yacht List 1890-91, P. 232).

В Вилмингтоне построена яхта «Sparkle», которая, таким образом, и получается «Dardo». Дополнительное доказательство за то, что это так, видно из сравнения табл. 2 и

3. Мощность машин «Sparkle» составляет всего 40 и.л.с., для сравнения у «Leon Abbett» – 100 и.л.с. (табл. 3). А у испанских канонерок (табл. 2) также есть одна лодка с весьма низкой скоростью и непропорционально большим запасом угля – это «Dardo». Очевидно, применение маломощной легкой экономичной машины дало возможность увеличить запас угля.

Таким образом получается однозначно совместить наименования в американском флоте и в Армаде Эспаньола. Информацию можно дополнить сведениями о периоде службы во флоте по работе А.Анки [2, P. 106] (табл. 4). По «Guardian» дата ввода в строй непонятна, поскольку он приобретался для паровой компании А. Менендеса и привлекался для службы на временной основе. Даже в итоговом сражении у Мансанильо судно не участвовало, а разоруженное стояло на приколе.

Остается лишь несколько «вакантных» промежуточных испанских имен: «Salcedo» (или по аналогии с остальными «General Salcedo»), а также «Urrutia» (или «General Urrutia»). Но пока без получения дополнительной информации что-либо определенное сказать о них невозможно.

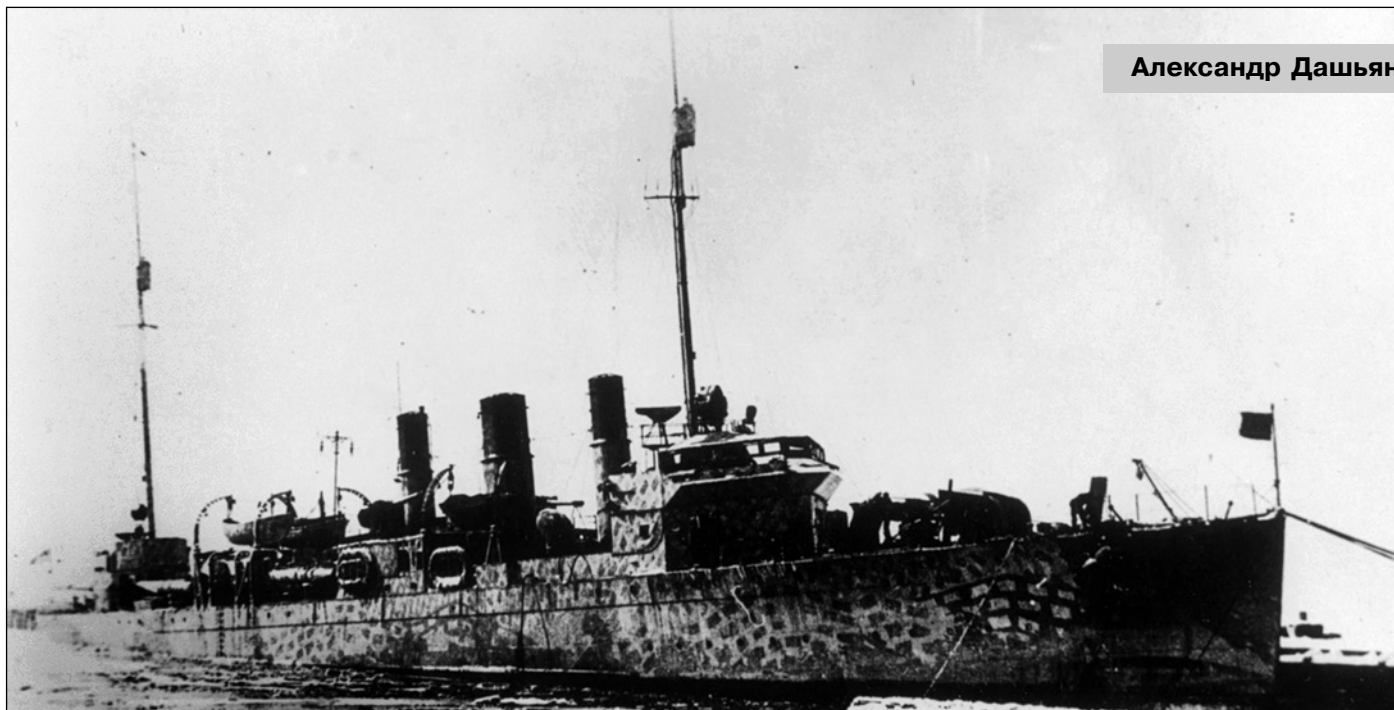
На основании всех этих логических рассуждений можно составить таблицу схемы переименований (см.).

### Литература

1. Anca A. «Urania», «Encarnita», «Javier Quiroga» y «Giralda», cuarto generosas donaciones de buques a la armada // Revista General de Marina. 1998. T. 234. № 4 (mayo). P. 455-462.
2. Anca A. Buques de la Armada Espanola del siglo XIX. La marina del sexenio y de la restauracion (1868-1900). Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 2009. 156 p.
3. Anca Alamillo A., Mitiukov N.W. The Gunboat 'Delgado Parejo': Creation and Battle Path // Bylye gody. 2014. № 3. P. 392-398.
4. Apresamiento de la goleta pirata «Competitor» // La Ilustracion Espanola y Americana. 1896. № XX. 30 de Mayo. P. 315, 325.
5. Gonzalez Echegaray R. La Marina colonial // El buque en la Armada espanola. Madrid: Ed. Silex, 1981.
6. Hernandez Ruigomez A. El 98 Americano en la Historiografia Naval // Castilla y America en las publicaciones de la Armada. II Jornadas de Historiografia. En 2 vol. Madrid: Cuadernos Monograficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991. № 13-14. Vol. 1. P. 17-38.
7. Howson J. An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach. New Jersey: RBA Group, 2010. 162 p.
8. King J.P. Highlands: New Jersey. Charleston: Arcadia Publishing, 2001. 160 p.
9. La Guerra en Cuba // La Ilustracion Espanola y Americana. № XXXIV. 1895. 15 Septiembre. P. 146-147, 160.
10. Liabres J. Fin de Nuestro Apostadero y Escuadra de las Antillas (1898) // Revista General de Marina. T. 168. 1965. № 1 (Enero). P. 70-93.
11. Manera Regueyra E. y otr. El buque en la armada espanola. Madrid: Silex ediciones, 1981. 504 p.
12. Mitiukov N. W., Anca Alamillo A. El historial de la lancha canonera Delgado Parejo // Revista general de marina. 2014. Vol. 266. № 1 (Enero-Febrero). P. 11-18.
13. Mitiukov N.W. New-York «Water buses» – the «Intrepida» and «Mensajera» gunboats // Bylye gody. 2015. № 2 (36). C. 303-308.

14. Springate M.E. Steamboats of Monmouth County. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19, 2003. URL: [http://www.academia.edu/1657746/Steamboats\\_of\\_Monmouth\\_County\\_New\\_Jersey](http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey).
15. Twenty-fourth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1892. 456 p.
16. Twenty-fifth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1893. 464 p.
17. Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.
18. Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.
19. Twenty-eighth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.
20. Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.
21. Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.
22. Estado general de la Armada para el ano de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
23. Estado general de la Armada para el ano de 1897. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1897.
24. Galvez Aguilera M. La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007. 190 p.
25. Caro Gutierrez S. Victorias olvidadas. Las canoneras espanolas en Cuba y Puerto Rico 1895-1898. [Madrid], 2016.

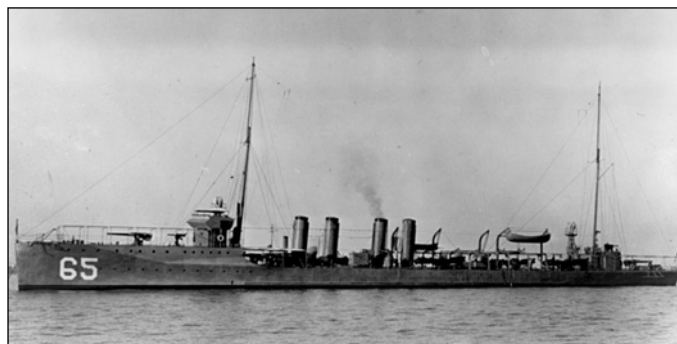




## Первые «гладкопалубники» («прототипы») Эсминцы типа «Колдуэлл»

### История развития класса

Пожалуй, самый самобытный путь развития миноносцев среди членов клуба Великих держав прошли Соединенные Штаты. Став первой страной, приобретшей реальный опыт боевого использования предшественника торпеды – шестовой мины в годы Гражданской войны 1861-65 гг., после ее окончания Америка потеряла интерес к развитию флота в целом и минного оружия в частности. Лишь в 1886 г. Конгрессом были выделены средства на постройку первого американского полноценного миноносца «Кушинг» – к этому времени в Европе успели сложиться и окрепнуть несколько национальных школ миноносостроения. За следующие 15 лет было построено всего три десятка миноносцев (впрочем, четыре из них с натяжкой можно отнести к классу «истребителей»). Похожая ситуация сложилась и при появлении класса истребителей миноносцев. Лишь в 1900-1902 годах флот США пополнился шестнадцатью «классическими» 30-узловыми истребителями типа «Бейнбридж» (DD-1 – 16). Впрочем, здесь



**DD-65 «Дэвис», представитель последней серии «1000-тонников»**

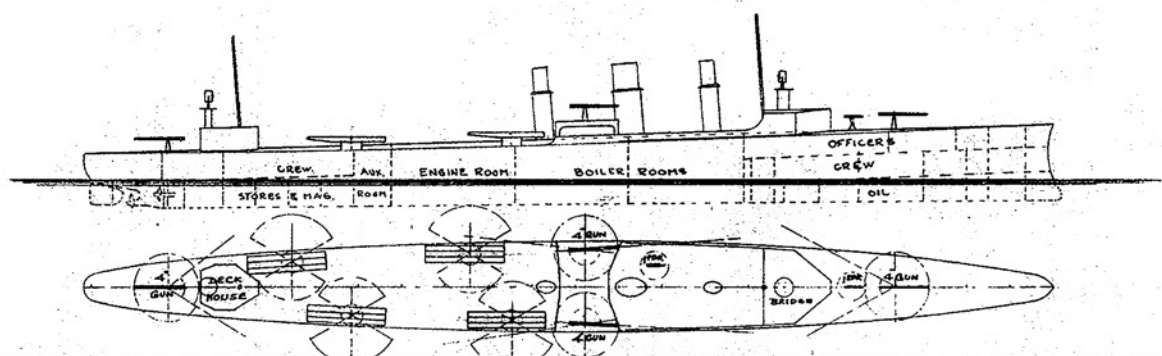
уже нельзя говорить об отставании от Европы – «бэйнбриджи» по своим характеристикам уже приближались к новейшим британским «риверам». Однако после этого американцы вновь сделали большой перерыв в строительстве кораблей этого класса. Лишь в 1909 г. начинают вступать в строй т.н. «750-тонники» (DD-17 – 42), оснащенные 2- или 3-вальной паротурбинной ЭУ, обеспечивающей 28-узловый ход и вооруженные 76-мм артиллерией и 450-мм одно- или двухтрубными торпедными аппаратами.

Следующим типом стали «1000-тонники», строившиеся по программам 1911-1914 гг. четырьмя сериями. На этих кораблях произошел переход к 102-мм артиллерии ГК и 533-мм калибру торпед – первоначально последние размещались побортно в четырех двухтрубных торпедных аппаратах, а с кораблей последней серии – в трехтрубных. Кроме того, на первых кораблях этого типа была предпринята попытка повысить экономичность ЭУ, включив в ее состав паровую машину. Впрочем, на последующих кораблях от этого анахронизма отказались в пользу турбин крейсерского хода (а на одном, «Вудсворте» (Wadsworth) третьей серии, были опробованы ТЗА Кертиса). Главным



**DD-17 «Смит» – головной корабль первой серии «750-тонников»**





GENERAL INFORMATION.		WEIGHT SUMMARY, NORMAL CONDITION.	
Length on Water Line	310'	Beam on W. L.	30'-8"
Displacement, Tons	1125	Draft	9'-0"
Block Coefficient	Longitudinal Coef.		
Speed, Knots	30		
Cruising Radius at 10 Knots	2500	Miles.	
H. P. at	Knots		
Type of Engines			
Number of Boiler Rooms			
Main Battery, Guns	4-4 R.F.S.		
Torpedo Tubes	4 TRIPPLE 21" H. DECK TUBES		
Torpedo Defense Battery			
Aero Defense Guns	2-1 PORTS		
Torpedo Defense Nets	Yes. No.		
Main Side Belt Armor, Extreme Width			
Depth Below W. L.			
Thickness			
Barbettes, Thickness, Heavy Part			
Light Part			
Turrets, Thickness			
Port	Sides	Top	Rear
Conning Tower Proper, Thickness			
Fire-Control Tower, Thickness			
Conning Tower Tube, Thickness, Heavy Part			
Light Part			
Uptake Protection Thickness			
Protective Deck, Total Thickness			
Splinter Deck			
		HULL COMPLETE HULL FITTINGS PROTECTION STEAM ENGINEERING RESERVE FEED, & SUPPLY BATTERY AMMUNITION AND & ORD. STORES EQUIPMENT AND & EQUIP. STORES OUTFIT AND & STORES COAL, & FULL SUPPLY OIL FUEL, & FULL SUPPLY Normal Displacement	
		SCIENTIFIC & COMPUTING BRANCH, BUREAU C. & R. Preliminary Design No. 147 DESTROYER - 1917 BLDG. PROGRAM 1125 Tons. Speed 30 Knots.	
		Date SEPT. 1915. S. & C. B. No. 001329 FILED IN CONFIDENTIAL DESIGN LOCKER.	

### Эскизный проект 1125-тонного эсминца программы 1915 г., датированный сентябрем 1915 г.

нареканием к «1000-тонникам» стала недостаточная скорость – 29 узлов, причем причина крылась не в конструкторской, а в экономической сфере: ещё в 1912 году при проектировании «Таккера» (Tucker) третьей серии, Бюро строительства и ремонта ВМС подсчитало, что для достижения 35-узловой скорости потребуются турбины мощностью 40 000 л. с., а стоимость корпуса и машин корабля (без вооружения) при этом составит 1 900 000 долларов. В то же время стоимость кораблей первых двух серий при мощности машин в 16 000-18 000 л.с. находилась в пределах 800 000 долларов и Конгресс не торопился увеличивать эту сумму.

Выбору типа эсминцев, которые должны были строиться по программе 1915 г. предшествовала довольно оживленная дискуссия между Генеральным советом и офицерами, служившими на кораблях. Последние считали переход к типу «1000-тонников» ошибкой и ратовали за возврат к меньшим по размерам «750-тонникам». Главным аргументом в пользу такого решения приводились меньшие размеры последних и, соответственно, заметность. Наличие многочисленной артиллерии не признавалось большим достоинством, а вот торпедное вооружение предлагалось усилить. То есть служащие на эсминцах офицеры рассматривали их, в первую очередь, как средство нападения. Генеральный совет, в свою очередь, придерживался плана и дальше строить 1000-тонные корабли, считая их гораздо более сбалансированными в сравнении с 750-тонными.

Идея возврата к эсминцам небольшого размера, поддержанная командующим Атлантическим флотом США, подтолкнули Бюро строительства и ремонта подготовить в ноябре 1914 г. эскизный проект 775-тонного эсминца, вооруженного тремя 3-дюймовыми орудиями (два – поборотно на полубаке и одно – на кормовой надстройке) и три трех-

трубных торпедных аппарата в диаметральной плоскости (отойдя таким образом от сложившейся уже практики расположения ТА поборотно). Скорость хода закладывалась, как и у «тысячетонников» – 29,5 узлов, дальность плавания так же ожидалась сопоставимой – 2250 миль при 20 узлах (2500 миль при 20 узлах у «тысячетонников»).

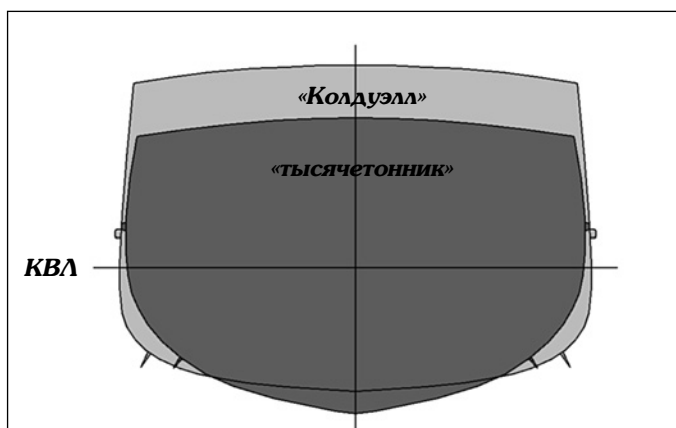
Тем не менее, Генеральный совет категорически выступал против уменьшения размеров эсминцев, указывая как на недопустимость снижения калибра артиллерии, так и уменьшения на четверть числа торпедных аппаратов. Кроме того, отсутствие в составе флота современных крейсеров возлагало на эсминцы функцию ближней разведки при эскадре – в этом случае на первое место выходили мореходность и дальность плавания, что по умолчанию подразумевало увеличение размеров.

В конечном итоге мнение Генерального совета возобладало\*, и корабли программы 1915 г. (DD69-74) решено было строить как дальнейшее развитие 1000-тонного типа, но по измененному и улучшенному проекту, подготовленному Бюро по строительству и ремонту еще год назад.

При подготовке проекта эсминцев программы 1914 г. (DD-63 – 70\*\*) которые планировались как повторение кораблей программы 1913 г., но с трехтрубными торпед-

\* В пользу точки зрения Генерального совета говорил и доклад командующего минными силами Атлантического флота Симса (W.S. Sims) в октябре 1915 г., в котором однозначно указывалось преимущество более крупных кораблей. Так, в ходе учений совместно с линейным флотом, эсминцы прошли около 2000 миль, имея скорость от 15 до 30 узлов, при этом к моменту завершения эволюций танки 750-тонных эсминцев оказались практически пусты, в то время как у «тысячетонников» оставалось порядка 40% нефти. Он так же отмечал такое преимущество крупных эсминцев, как более длинные мачты и, соответственно, более устойчивую радиосвязь.

\*\* Первоначально планировалась постройка 8 кораблей, но впоследствии DD-69 и 70 перенесли в программу 1915 г.



Сравнение сечений по мидель-шпангоуту эсминцев 1000-тонного типа и «Колдуэлл»

ными аппаратами и «противоаэроплановой» пушкой, Бюро по строительству и ремонту предложило альтернативный проект, имеющий то же вооружение и машины, но новый корпус с непрерывной гладкой палубой, отказавшись от привычной конструкции с полубаком. При этом орудия ГК, стоящие у среза полубака, в новом проекте переносились на специальную артиллерийскую платформу на миделе. Тогда от столь революционной идеи отказались, но, когда определялся тип эсминца программы 1915 г., к ней вернулись вновь. Бросающейся в глаза особенностью эскизного проекта, подготовленного в мае 1915 г., стал таранный форштевень «в первую очередь для таранных подводных лодок». Впрочем «продержавшись» до сентября 1915 г., впоследствии таран из проекта исчез. «Бумажные» характеристики мало отличались от таковых у эсминцев предыдущей программы (те-же четыре 102-мм орудия, четыре трехтрубных торпедных аппарата, разве что скорость увеличивалась на пол-узла, до 30), хотя, по большому счету, это был принципиально новый проект.

Начнем с того, откуда вообще «выплыла» идея с «гладкой» палубой? В первую очередь ставилась задача повысить мореходность (в частности, умерить качку). Для этого было решено несколько увеличить ширину корпуса (на 20 см, с 9,1 до 9,3 м), уменьшив одновременно осадку на миделе на 30 см (с 2,7 до 2,4 м), повысив полноту миделя (коэффициент полноты подводной части мидель-шпангоута – 0,85 против 0,75 у «тысячетонника»). Уменьшение осадки при неизменной высоте надводного борта на миделе приводило к ослаблению корпуса, увеличение высоты борта – к росту веса корпуса – именно поэтому и был избран вариант с гладкой палубой, при этом высота в носу и корме соответствовала аналогичным показателям

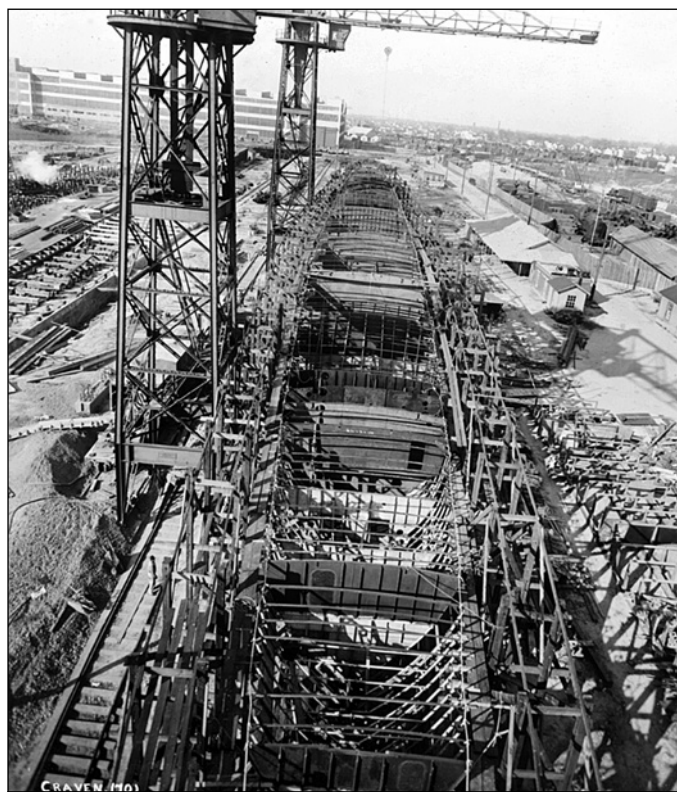
предыдущего типа, а мидель был существенно выше, что благотворно влияло на продольную прочность.

Уменьшение осадки вело к ухудшению работы винторулевой группы. Поэтому проектом закладывался дифферент на корму – в отличие от предыдущих типов, «сидевших на киле» ровно.

Первоначально предполагалось использовать двухвальную энергетическую установку, аналогичную той, что применялась на кораблях предыдущего типа, но в июне 1915 года было предложено обратиться к трехвальной схеме, как более экономичной.

## Постройка

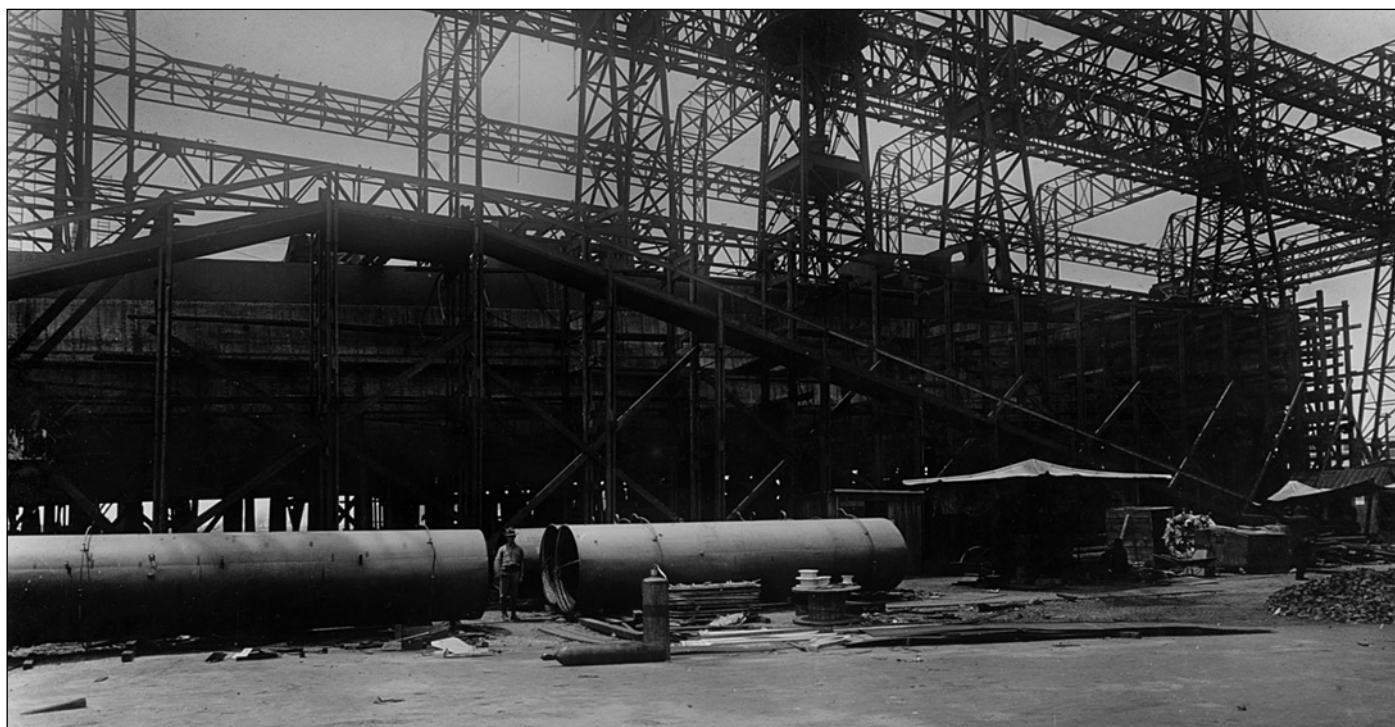
Деньги на постройку 6 эсминцев типа «Колдуэлл» (DD 69-74) Конгресс выделил 3 марта 1915 г. Одним из пунктов Акта о выделении средств, стало пожелание построить три корабля на Западном побережье, однако реализовано оно было лишь отчасти.



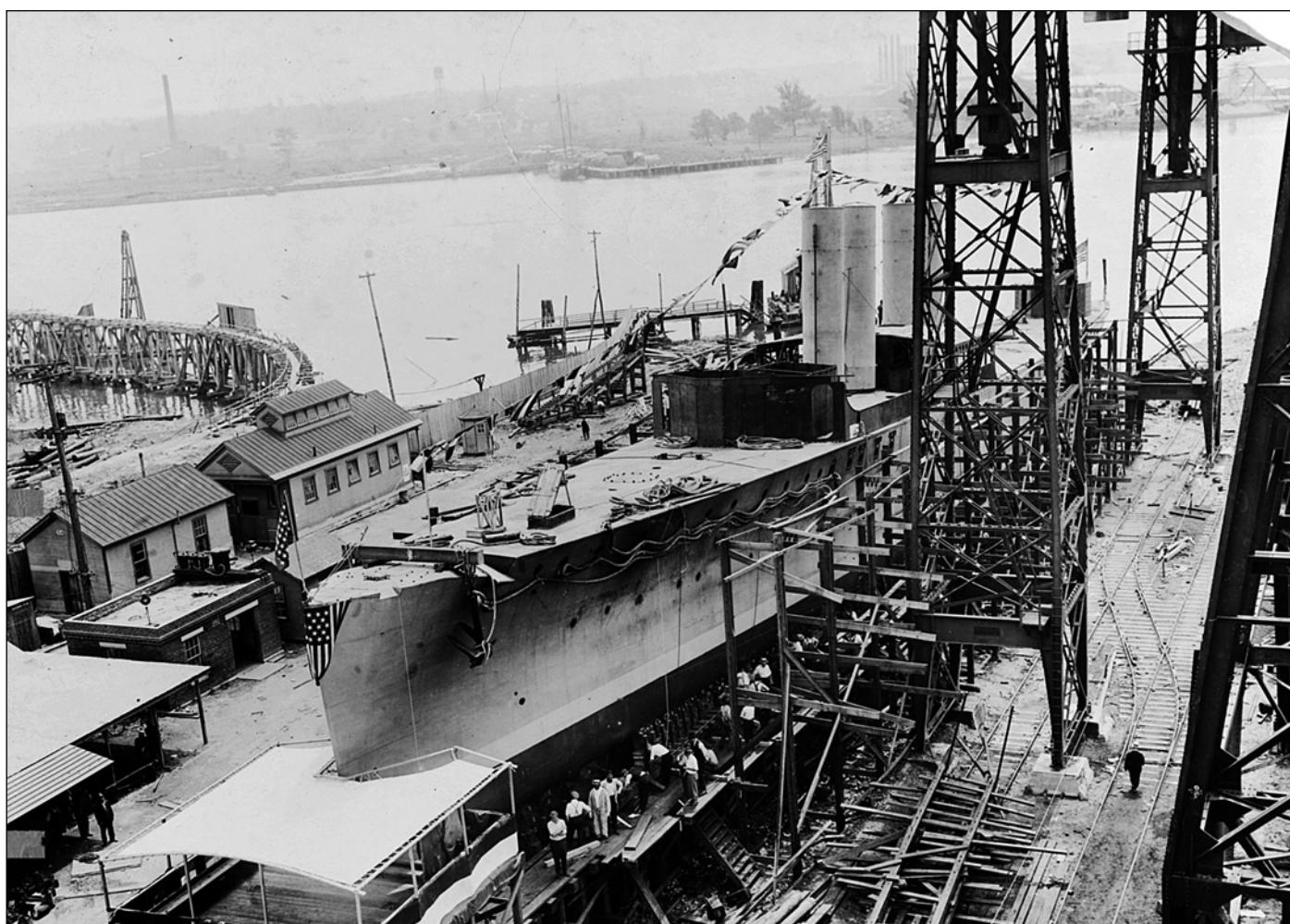
«Крейвен» на стапеле, идет формирование корпуса. 11 декабря 1917 г.

номер	название	Стап. номер	Место постройки	Дата закл. контракта*	Стоимость*	Срок готовности корпуса и машин по контракту	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
DD69	«Колдуэлл» (Caldwell)		верфь ВМФ в Мэр-Айленде (Mare Island N Yd, Vallejo)	30.10.1915	925 000	Не оговаривался	9.12.1916	10.7.1917	1.12.1917
DD70	«Крейвен» (Craven)	138	верфь ВМФ в Норфолке (Norfolk N Yd, Portsmouth)	20.10.1915*	925 000*	Не оговаривался	20.11.1917	29.6.1918	19.10.1918
DD71	«Гуин» (Gwin)	87	«Тодд», Такома (Todd, Tacoma)	8.3.1916	879 500	8.11.1917	21.6.1917	22.12.1917	18.3.1920
DD72	«Коннер» (Conner)	436	«Крамп», Филадельфия (Cramp, Philadelphia)	5.1.1916	845 000	20.8.1917	16.10.1916	21.8.1917	10.2.1918
DD73	«Стоктон» (Stockton)	437	«Крамп», Филадельфия (Cramp, Philadelphia)	5.1.1916	845 000	5.7.1917	13.10.1916	17.7.1917	26.11.1917
DD74	«Мэнли» (Manley)	70	«Бат Айрон Уоркс», Бат (Bath Iron Wks)	30.12.1915	879 500	30.8.1917	22.8.1916	23.8.1917	15.10.1917

Примечание – для верфей ВМС приведена дата выдачи заказа и лимит средств, выделяемых на строительство

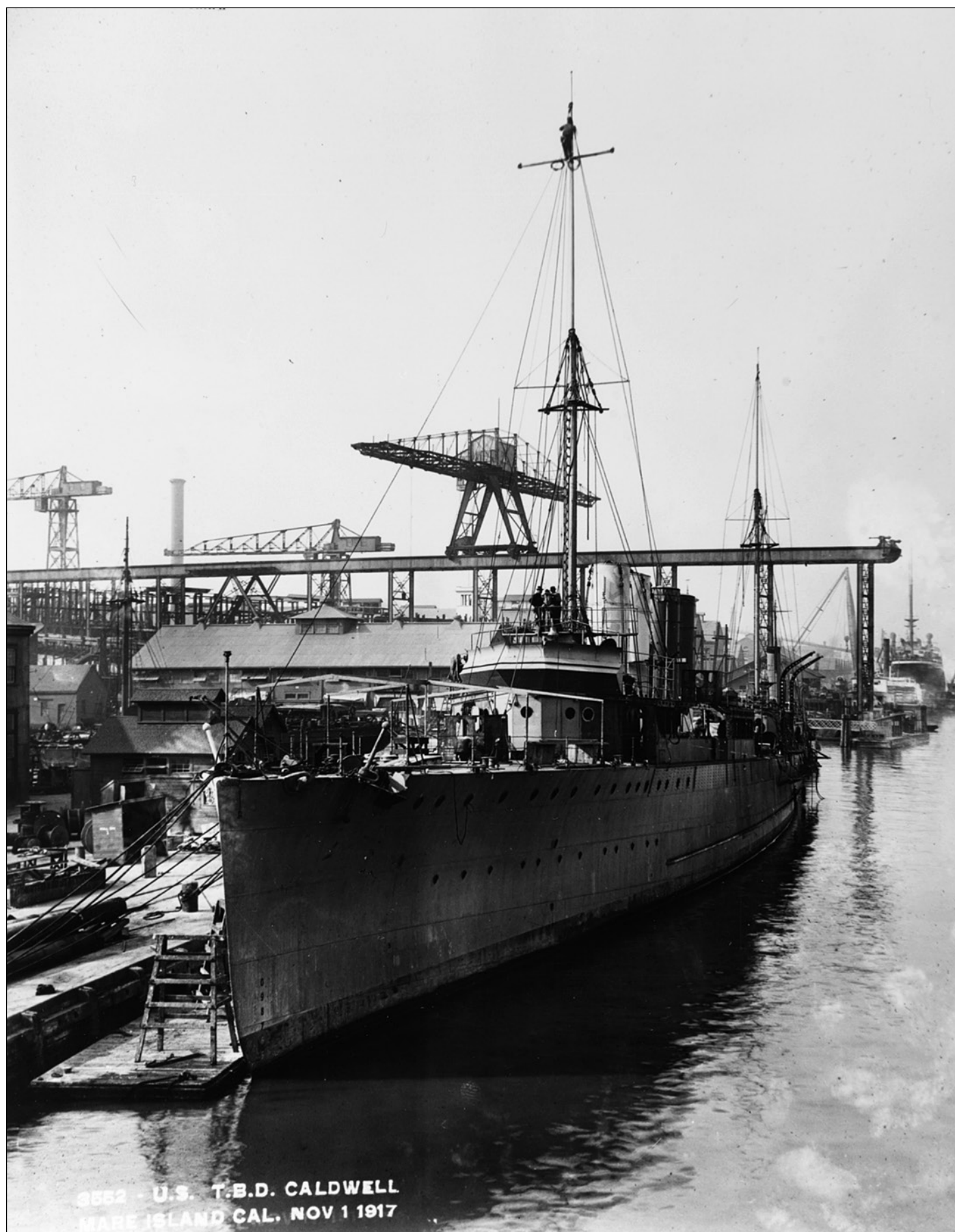


*«Крейвен» на стапеле, до спуска на воду осталось меньше месяца, 4 июня 1918 г. На переднем плане видны подготовленные к установке на корабль дымовые трубы*



*«Крейвен» готов к спуску на воду, 29 июня 1918 г.*

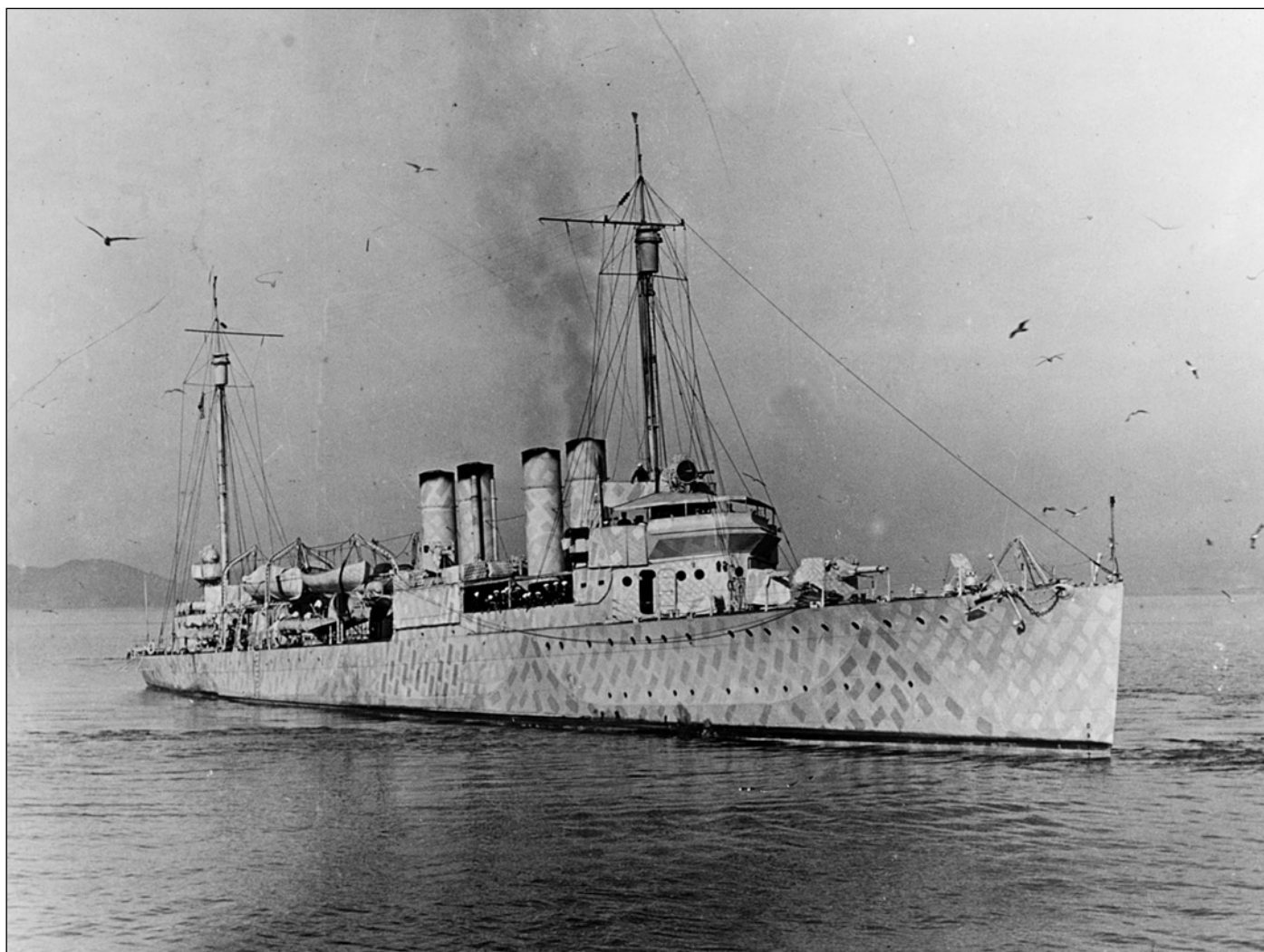




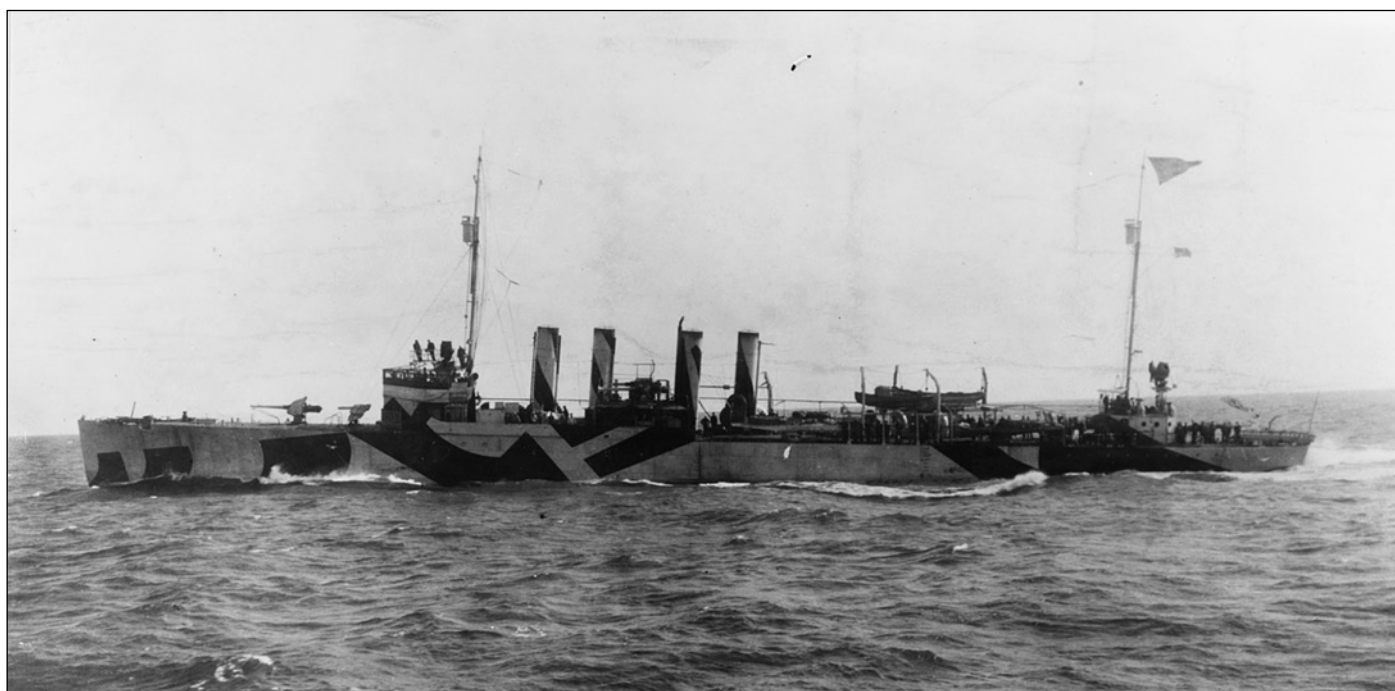
9552 - U.S. T.B.D. CALDWELL  
MARE ISLAND CAL. NOV 1 1917

«Колдуэлл» в достройке на верфи ВМС в Мэр-Айленде, 1 ноября 1917 г.

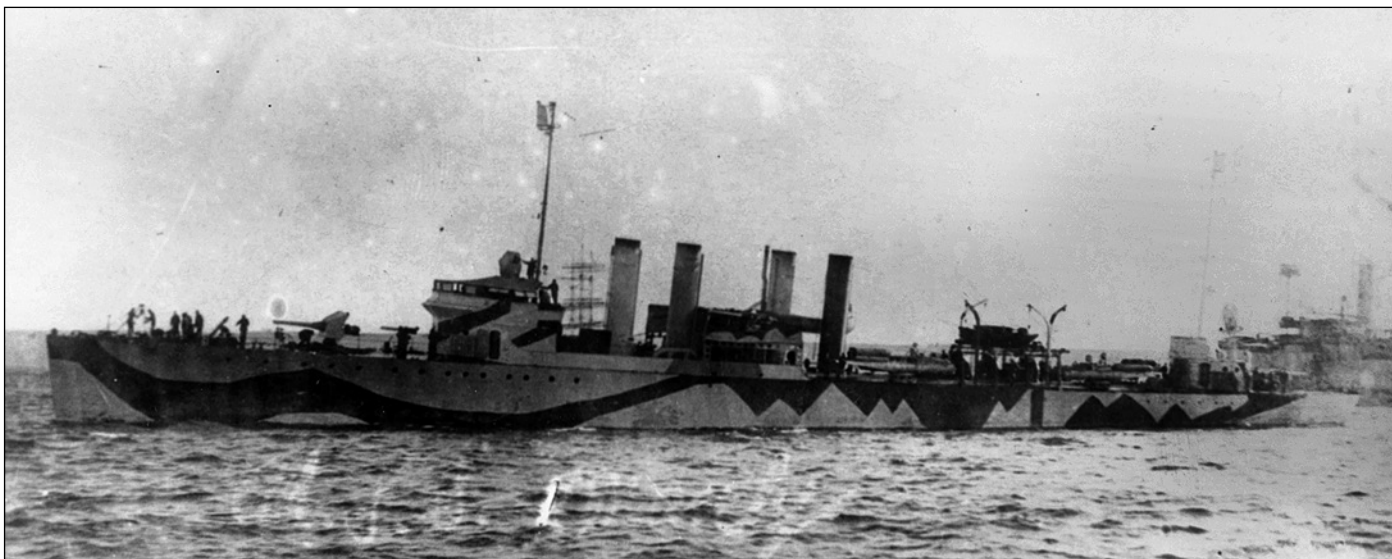




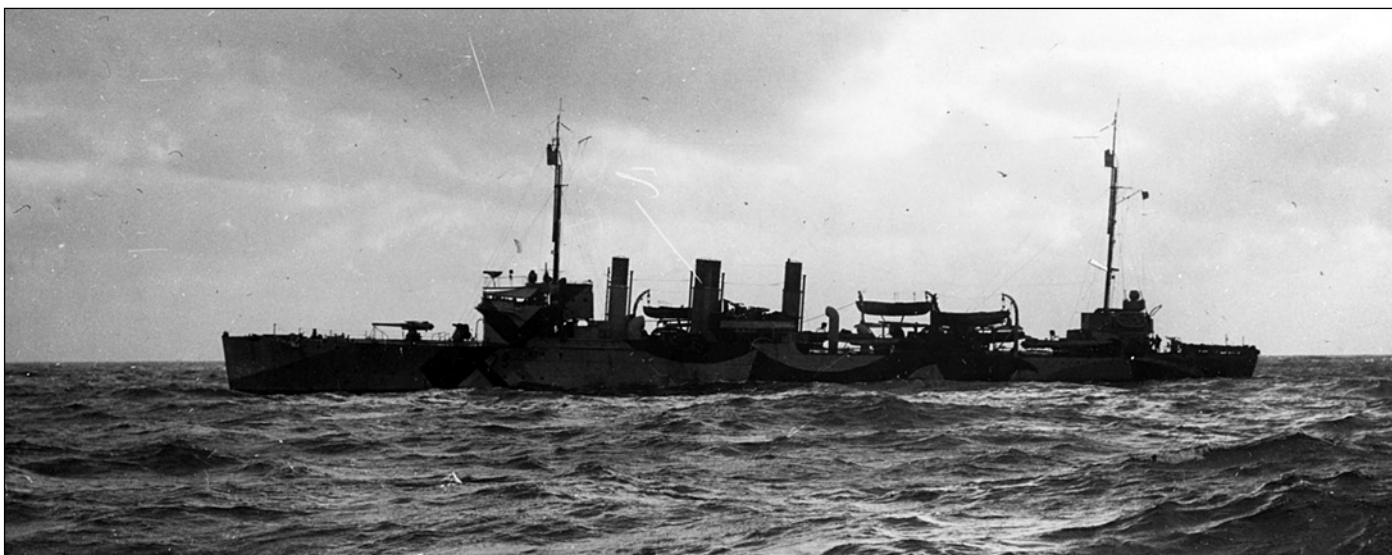
«Колдуэлл» во время сдаточных испытаний неподалеку от Мэр-Айленда, 14 декабря 1917 г.



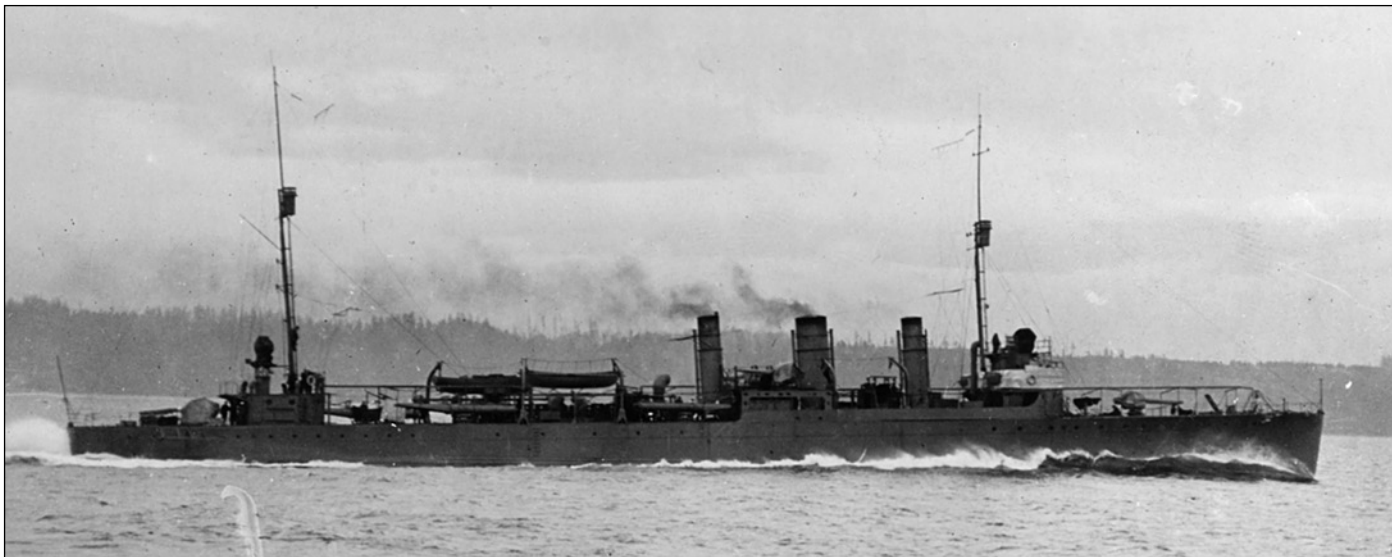
«Крейвен» во время сдаточных испытаний неподалеку от Норфолка, 1 ноября 1918 г.



*«Мэнлей» вскоре после вступления в строй, 1918 г.*



*«Стоктон» вскоре после вступления в строй, 1918 г.*



*«Гуин» во время сдаточных испытаний неподалеку от Пьюджет-Саунда, начало 1920 г.*

Два корабля должны были строиться на верфях ВМС, еще четыре – частными фирмами. Сумма контрактов (корабля и машины) варьировалась от 845 до 879,5 тыс. долларов. Для казенных верфей устанавливался лимит расхода средств в размере 925 тыс. долларов. Поставка кораблей ожидалась во второй половине 1917 г. (для кораблей, строящихся на верфях ВМС сроки готовности не указывались).

## Описание конструкции

### Корпус

Как уже упоминалось, обводы и форма корпуса «прототипов» подбирались исходя из требования снизить бортовую и, по возможности, килевую качку. Выражалось это в более полных обводах корпуса на миделе в сравнении с кораблями предыдущего типа, хотя обводы обоснованно можно характеризовать как острые: коэффициент полноты 0,51 (на DD-63 – 0,45), коэффициент полноты ватерлинии 0,65 (на DD-63 – 0,64), коэффициент полноты подводной части мидель-шпангоута, как уже упоминалось ранее – 0,85 (на DD-63 – 0,75).

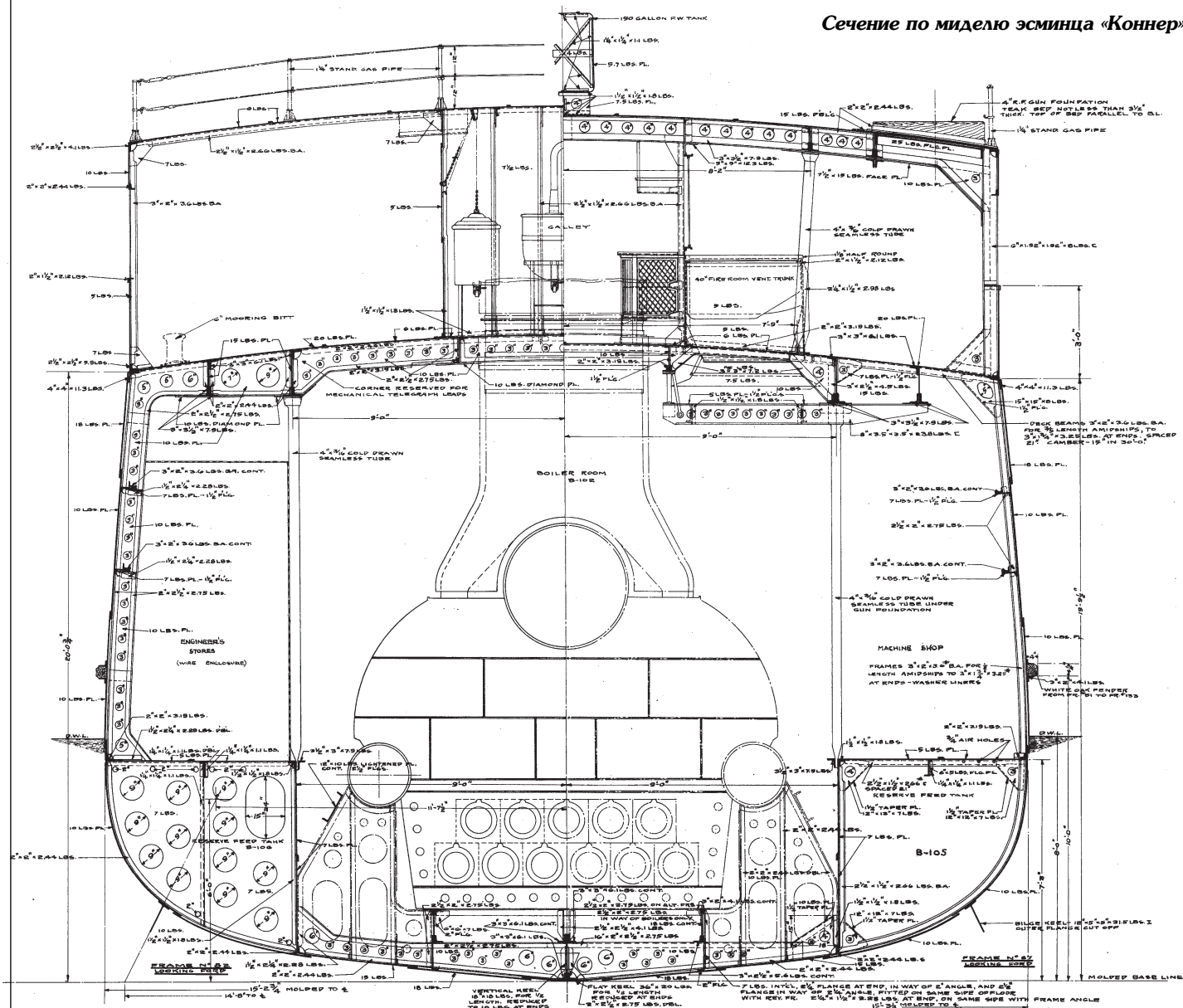
Корабль имел всего одну непрерывную палубу, идущую от кормы до носа – верхнюю, она же главная. От форштевня до переборки первого котельного отделения и от кормовой переборки машинного отделения до ахтерштевня шла жилая палуба (или платформа №1 – фактически две независимые платформы), выполнявшаяся водонепроницаемой. Ниже нее в носу от форштевня до первой переборки котельного отделения шла платформа №2.

Непотопляемость обеспечивалась разделением корпуса на 14 отсеков главными водонепроницаемыми поперечными переборками (13), доходящими до верхней палубы (в нос от первой переборки котельного отделения – до платформы №1).

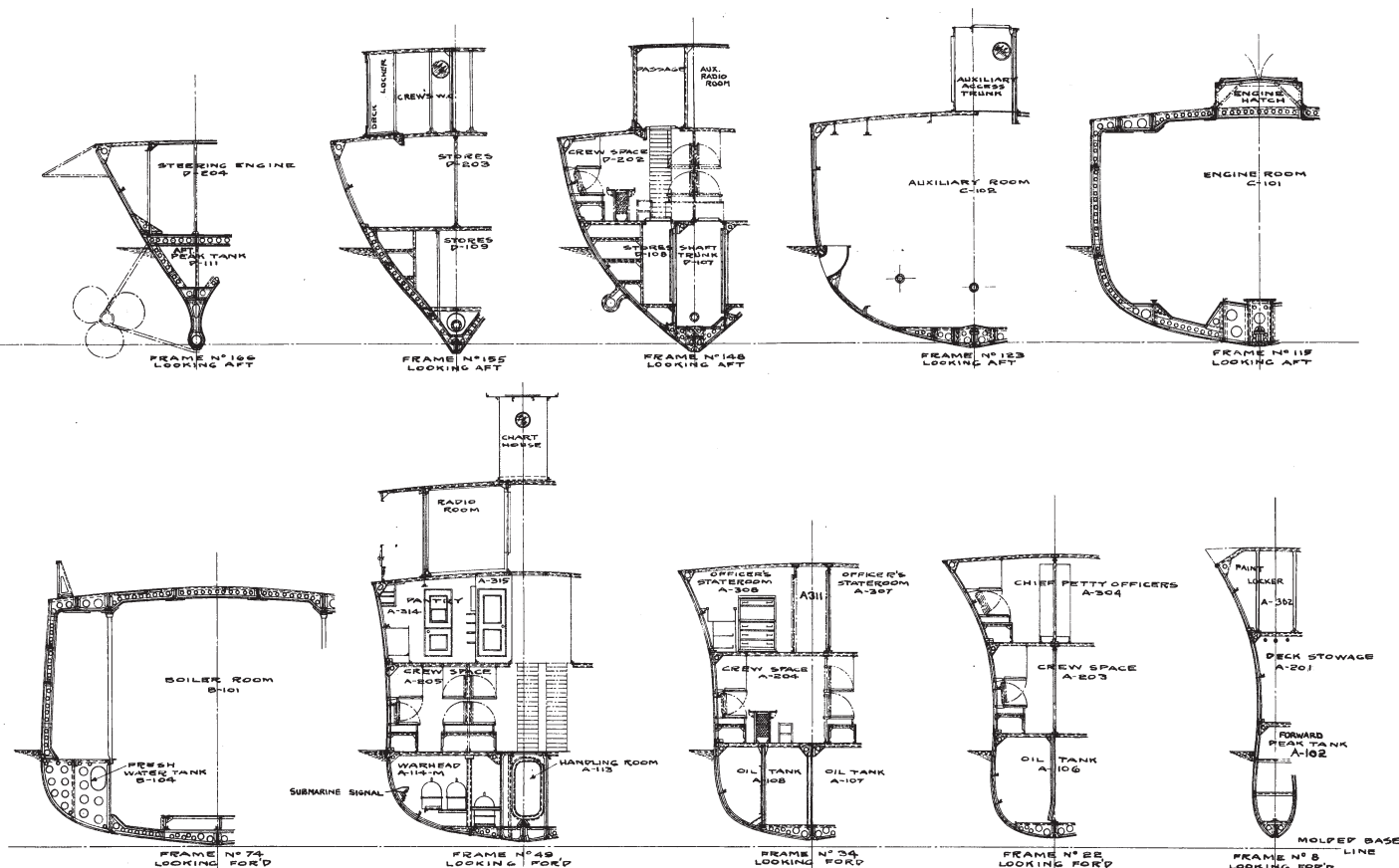
Корпус набирался по поперечной системе набора, шпация – 21 дюйм.

Внутренний вертикальный киль набирался из листов толщиной 11,2 мм (в оконечностях – 6,2 мм) и был непрерывным (т.е. не прорезался шпангоутами) на всем протяжении корпуса. К вертикальному килю с помощью угольников крепился горизонтальный киль толщиной 12,4 мм, являвшийся одновременно срединным поясом наружной обшивки.

Сечение по миделю эсминца «Коннер»







### Сечения по шпангоутам эсминца «Коннер»

Помимо киля продольный набор включал четыре днищевых (по два на каждом борту) и шесть бортовых стрингера (по три на борт).

Наружную обшивку (применительно к одному борту) составляли семь поясов толщиной от 6,2 до 11,2 мм (наиболее толстыми из которых являлись примыкающий к палубе ширстрек и крепящийся к горизонтальному килю шпунтовый пояс). Они соединялись друг с другом внахлест, при этом четные – 2-, 4- и 6-й являлись прилегающими, т.е. крепились непосредственно к шпангоуту, а нечетные – 1- (ширстрек), 3-, 5- и 7-й (шпунтовый) являлись кроющими, заходящими на соседние четные пояса. Поскольку кроющие пояса отстояли от шпангоутов на толщину обшивочного листа, то для плотного соединения с набором, под них подкладывали имеющие такую же толщину прокладки.

Двойное дно – в пределах машинно-котельных отделений.

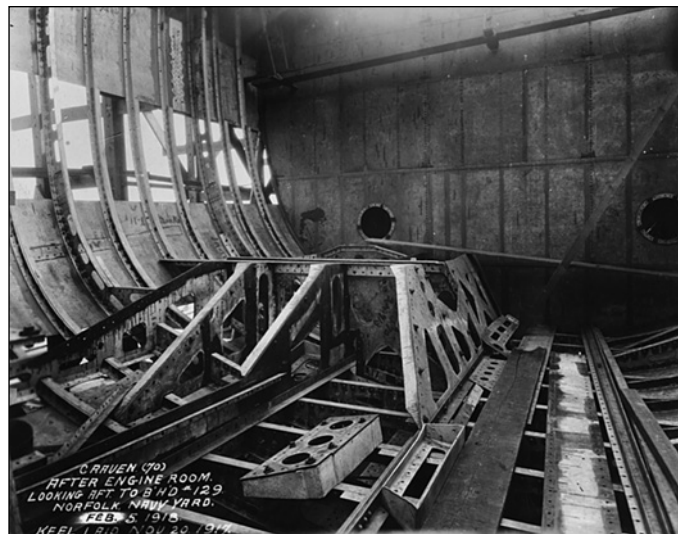
### Энергетическая установка и ходовые качества

Согласно проекта Бюро строительства и ремонта, главная энергетическая установка имела линейное расположение и состояла из трех реактивных паровых турбин системы Парсонса, работающих на три вала и 4 водотрубных котлов Уайт-Фостера. При этом центральный вал приводился в движение турбиной высокого давления переднего хода и соединенной с ним зубчатой передачей турбиной крейсерского хода. На бортовые валы работали турбины низкого давления переднего и заднего хода (в отдельных корпусах).

Однако проектную ЭУ получили лишь два корабля, строящихся на верфи Крампа. На четырех остальных вернулись к двухвальной схеме. Головной «Колдуэлл» стал единственным, на котором использовались активно-реактивные

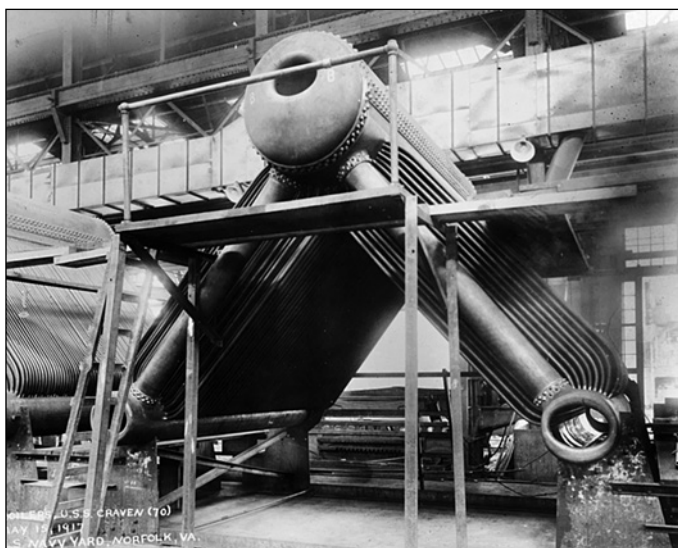
турбины Кертиса с ТЗА (при этом турбина крейсерского хода выполнялась в отдельном корпусе), в то время как на «Крейвен», «Гуин» и «Мэнли» стояли ТЗА Парсонса (в едином корпусе). Паровые котлы так же применялись разных типов: на «Мэнли» – системы Нормана (традиционные для фирмы «Бат Айрон Уоркс»), на остальных – Торникрофта.

Котлы располагались в двух котельных отделениях. Дымоходы выводились в три (на кораблях Крампа и «Гуине») или четыре («Колдуэлл», «Мэнли» и «Крейвен»).



«Крейвен» в постройке, 5 февраля 1918 г. Кормовое машинное отделение, вид на переборку по 129 шп.





**Паровой котел эсминца «Крейвен», май 1917 г.**

Проектная мощность ЭУ составляла 18 500 («Стоктон» и «Коннер»), 18 750 («Гуин»), 20 000 («Мэнли» и «Крейвен») и 21 000 л.с. («Колдуэлл»).

Источниками электроэнергии служили два парогенератора мощностью 25 кВт.

#### Вооружение

Согласно первоначального проекта, вооружение эсминцев состояло из четырех 102-мм орудий, двух 1-фунтовых зенитных автоматов и четырех трехтрубных 533-мм торпедных аппаратов. Уже в процессе достройки появились два кормовых бомбосбрасывателя для ГБ.

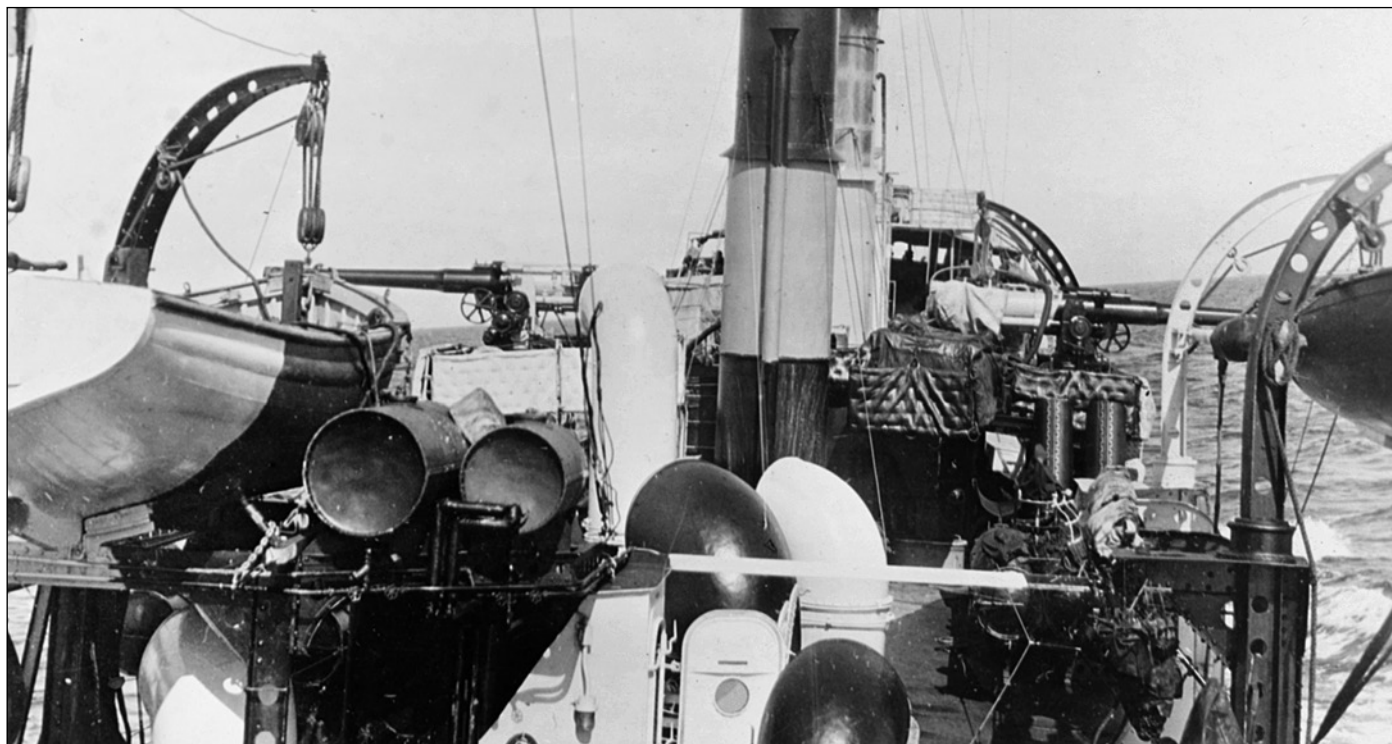
В качестве главного калибра использовались четыре 102-мм/50 орудия Mark 9, располагавшихся в четырех открытых установках Mark 12 по одной в носу и корме и две



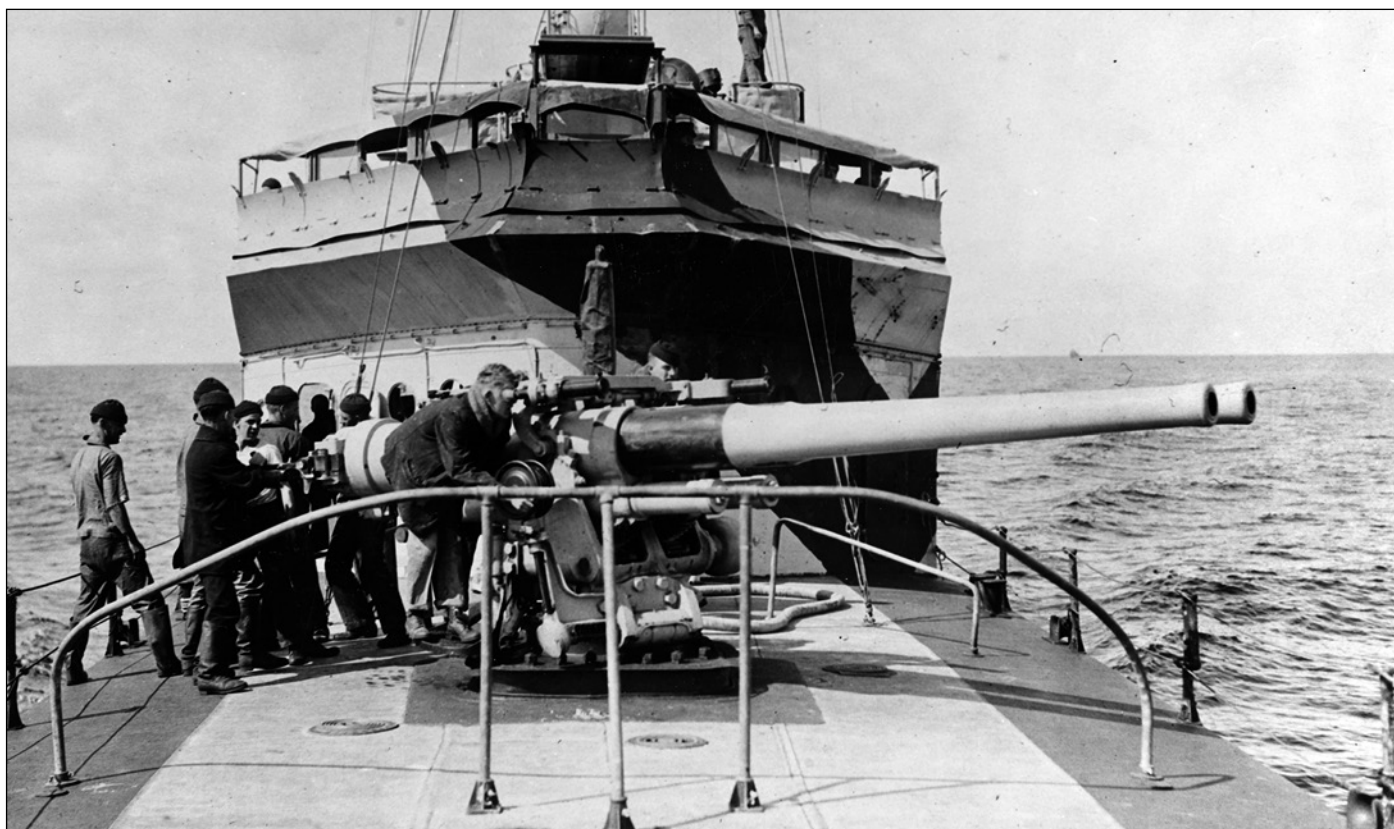
**Бортовая 102-мм пушка эсминца «Стоктон»**



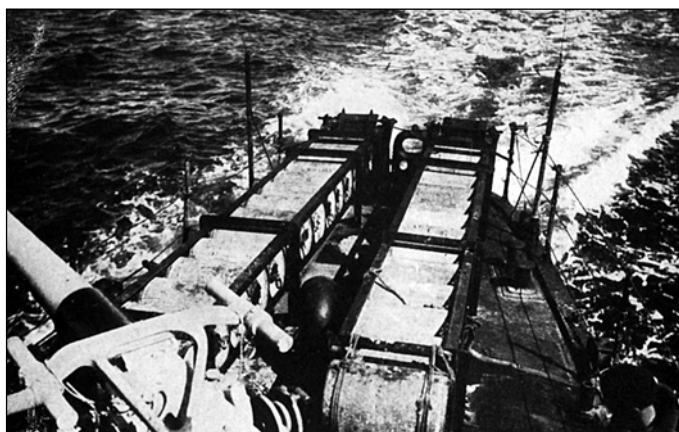
**Носовая сдвоенная 102-мм установка эсминца «Стоктон». Фото наглядно демонстрирует, насколько она неудобна в обслуживании – расчету попросту не хватает места на палубе**



**Вид на шлюпочные ростры и оружейную платформу «Стоктона» с кормовой надстройки, 102-мм орудия развернуты на борт**



*Сдвоенная 102-мм установка «Стоктона», вид с бака*



*Кормовые бомбосбрасыватели эсминца «Стоктон», фото 1918 г.*

по бортам на специальной орудийной платформе, простирающейся на всю ширину корпуса. На эсминце «Стоктон» проходила испытания сдвоенная 102-мм установка Mark 14.

1-фунтовые зенитные автоматы стояли довольно необычно – «несимметрично»: одно на баке между артиллерийскими установками главного калибра и надстройкой, второе – по левому борту за надстройкой за первой дымовой трубой.

Торпедное вооружение было представлено четырьмя трехтрубными 533-мм торпедными аппаратами – по два на борт. Интересная особенность – аппараты правого и левого бортов располагались со смещением относительно друг друга. И если на трехтрубных «Коннере», «Стоктоне» и «Гуине» аппараты левого борта были смещены в сторону кормы, а правого борта – носа, то на четырехтрубных «Колдуэлле», «Крейвене» и «Мэнли» все было наоборот – в сторону носа были смещены аппараты левого борта, а в корму – правого.

Противолодочное вооружение появилось уже на стадии постройки и включало два кормовых бомбосбрасывателя. Кроме того, на «Крейвене» и, возможно, на «Гуине», на кормовой надстройке размещалась т.н. «Y-пушка» – двусторонний бомбомет для стрельбы глубинными бомбами.



*Кормовые бомбосбрасыватели эсминца «Мэнли», фото 1936 г.*

	контракт	DD-69	DD-70	DD-71	DD-72 и 73	DD-74
Водоизмещение, т:						
контрактное (нормальное)	1125			1262		
полное				1379		
Размерения, м:						
длина между перпендикулярами				94,49		
длина наибольшая				96,16		
ширина				9,35		
ширина (по привальным брусам)				9,51		
осадка по конструктивной ватерлинии						
на миделе (88-й шп.)				2,48		
носом				2,2		
кормой (без учета лопастей винтов)				2,7		
Число валов	3	2	2	2	3	2
Тип ЭУ	Кертиса + крейсерские	ТЗА Кертиса	ТЗА Парсонса	ТЗА Парсонса	Кертиса + крейсерские	ТЗА Парсонса
Паровые котлы:						
тип	-	Торникрофт	Торникрофт	Торникрофт	Уайт-Фостер	Норман
число	4	4	4	4	4	4
Мощность, л.с.	18 500	21 000	20 000	18 750	18 500	20 000
Скорость хода, уз.						
контрактная	30	30	30	30	30	30
на испытаниях				30,29	30,82 (DD-73)	
Запас топлива, т:						
нормальный				180		
полный				270		
Дальность плавания, миль (при скорости)				2500(20)		
Вооружение:		4 102-мм/50 орудия Mk 9 на станках Mk 12 2 37-мм/43 зенитных автомата Mk 6/7 4 трехтрубных 533-мм торпедных аппарата 2 кормовых бомбосбрасывателя бомбомет «Y» (только на DD-70 и, возможно, на DD-71)				
Экипаж, чел.				100		



*«Стоктон» вскоре после окончания Первой мировой. Видно, что часть вооружения с корабля снято: нет 1-фунтовых автоматов и кормовых бомбосбрасывателей*



**Эсmineц «Мэнли» в Бальбоа, 1936 г. Хорошо видно кормовое 102-мм орудие, поднятое в ходе модернизации начала 20-х с палубы юта на кормовую надстройку**

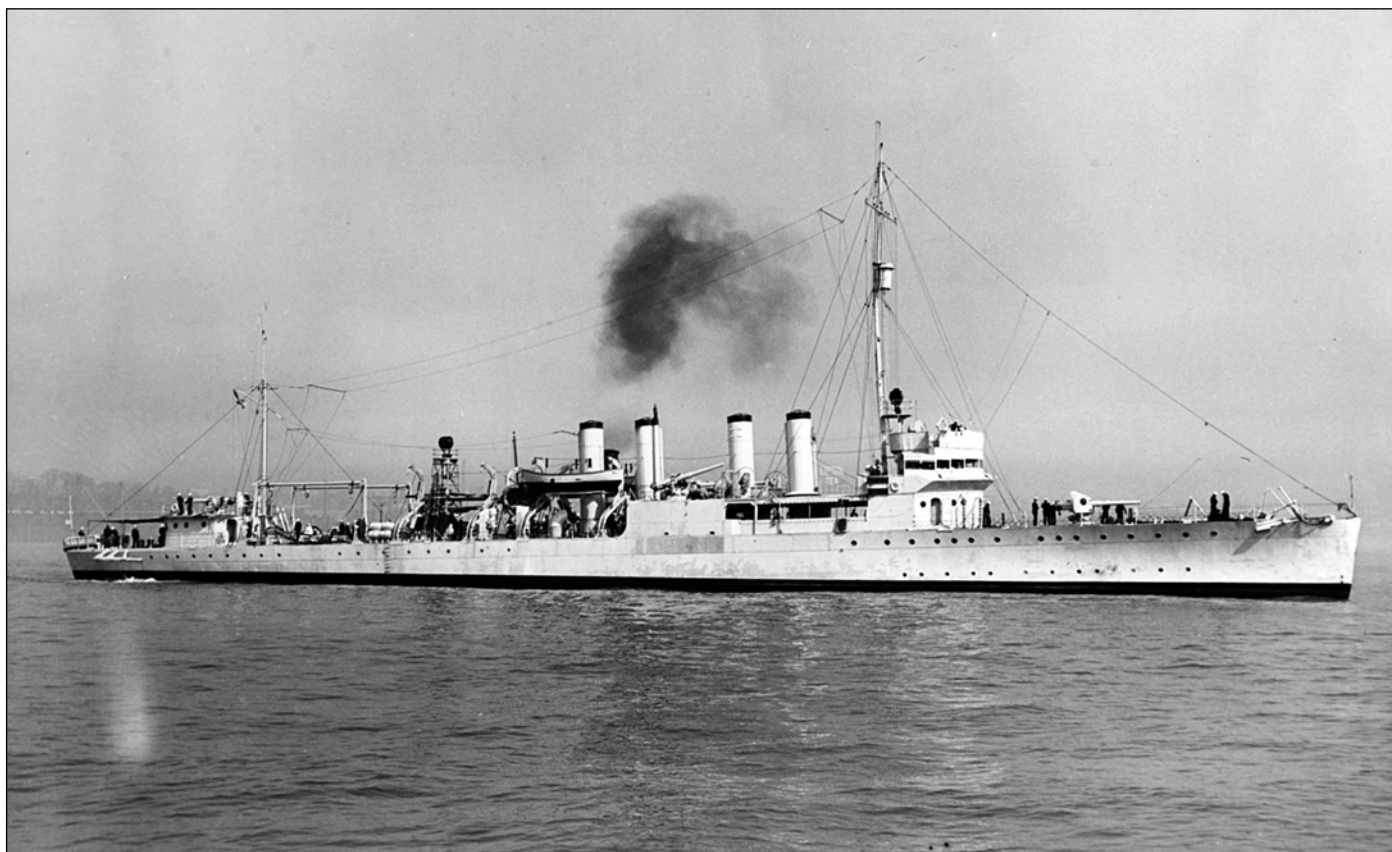
## Модернизации

«Колдуэлл» в 1918 г. привлекался к экспериментам с шумопеленгаторами.

В начале 1920-х гг., в процессе массового вывода «гладкопалубников» на консервацию кораблей, проходили необходимый ремонт и модернизацию вооружения, в частности 1-фунтовые автоматы заменялись одной 76-мм/23 зенитной пушкой, одновременно кормовое 102-мм орудие переставлялось с верхней палубы на кормовую надстройку. Зенитка при этом ставилась как раз на освободившееся после переноса орудия ГК место. Однако среди «прототипов» единственным кораблем, прошедшим такую перестановку стал «Мэнли», да и то в усеченном виде – орудие ГК на кормовую надстройку переставили, а вот 76-мм/23 зенитку он так и не получил. 1-фунтовые автоматы просто демонтировали – на всех шести кораблях.

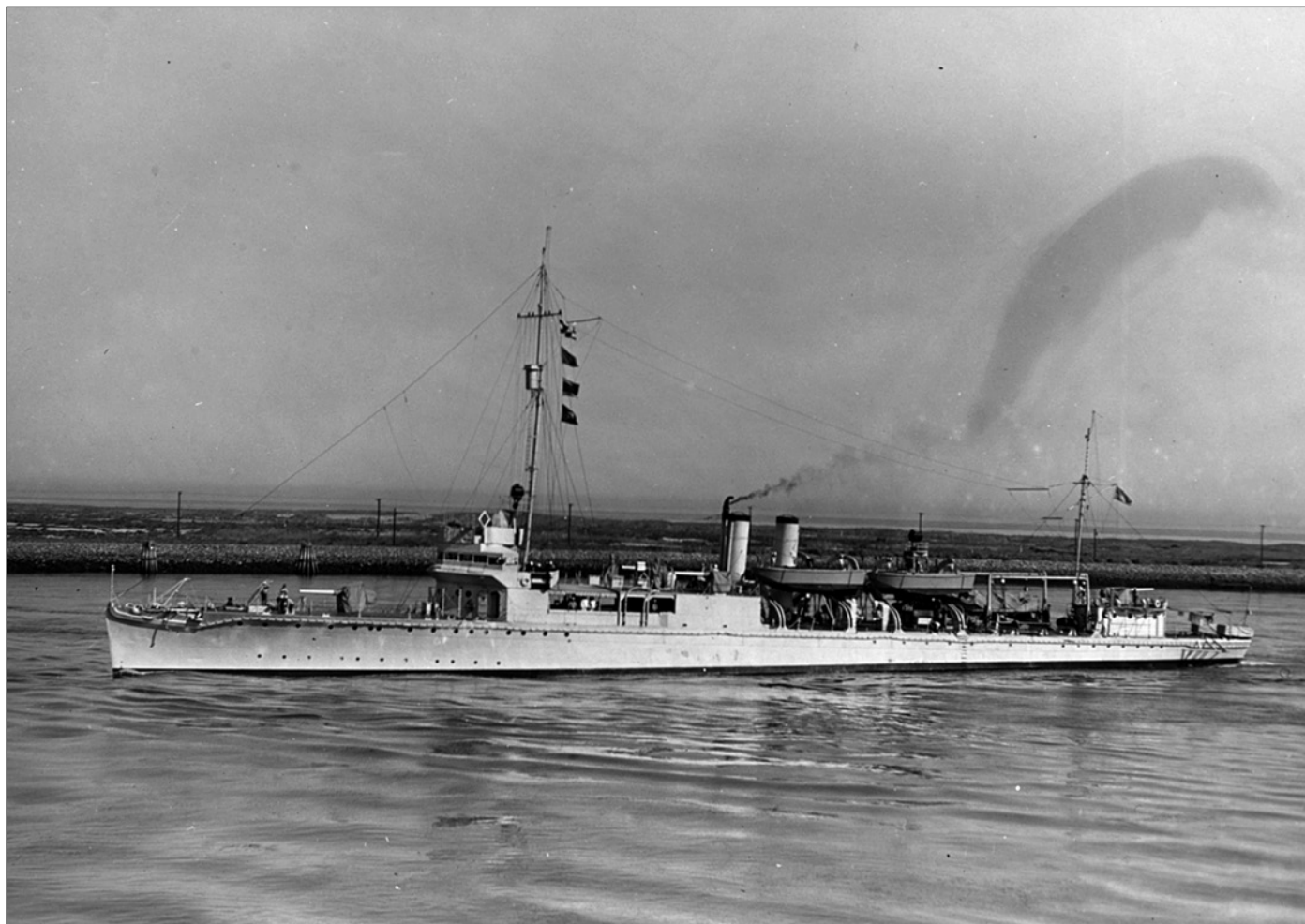
## Модернизация «Мэнли» в быстроходный десантный транспорт

Высадка десанта на необорудованное побережье всегда составляла серьезную проблему – особенно если предполагалось противодействие противника. Штатные плавсредства для этого подходили мало – требовалось создание специального катера, отвечающего довольно специфическими качествами – грузоподъемностью, способностью подходить вплотную к берегу (что бы десант мог попасть на сушу «не замочив ноги») и быть при этом достаточно компактным, что бы его можно было перевозить на транспорте. В 1936 году флот США испытывал прототип такого катера, однако опыт оказался неудачен. Ситуацию спас предприниматель Эндрю Хиггинс, предложивший Корпусу Морской пехоты созданный им еще в 1926 г. для нужд промысловиков и охотников катер «Юрека». Последний



**«Мэнли» после первого этапа модернизации – смонтированы гравитационные и заваливающиеся шлюпбалки. 7 мая 1939 г., Нью-Йорк**





**«Мэнли» после завершения перестройки в быстроходный десантный транспорт, 23 сентября 1940 г. На гравитационных шлюпбалках четыре катера «ЛСР»**

идеально подходил для работы на мелководье – конструкция корпуса не только защищала винт от повреждений (за счет того, что последний был «утоплен» в специальном «тоннеле») но и позволяла безбоязненно приставать практически к любому берегу.

Прошедшие в 1938-39 гг. испытания созданного Хиггинсом 36-футового десантного катера «ЛСР», продемонстрировали удовлетворительные результаты и Флот стандартизировал этот катер как основное десантно-высадочное средство, и, с 1940 г., на его закупку начали выделяться средства.

Тогда же встал вопрос о носителях – помимо больших транспортов требовался корабль, способный быстро и скрытно доставлять диверсионные отряды к занятому противником побережью и, при необходимости, так же быстро отойти. Требования – высокая скорость хода (по сравнению с обычными транспортами), небольшая осадка и способность нести два-четыре «ЛСР». Желательно наличие нескольких орудий среднего калибра для огневой поддержки десанта. При некоторой доработке, на роль такого быстроходного транспорта вполне подходили «гладкопалубники» – благо изрядное их число стояло на верфях ВМС в консервации. Для опытной перестройки избрали один из «прототипов» – «Мэнли». 28 ноября 1938 г. он был выведен из класса эсминцев, сменив индекс на AG-28 (вспомогательное судно). Корабль встал на верфь ВМС в Нью-Йорке. На первом этапе освободили пространство на верхней палубе от дымовых труб до кормовой надстройки (были сняты все торпедные аппараты и шлюпочные рос-

тры), смонтировали шлюпбалки на 6 «ЛСР» (для четырех – гравитационные, для двух – заваливающиеся). После завершения работы 7 февраля 1939 г., «Мэнли» в течение первой половины года проходил испытания, в ходе которых провел ряд учебных высадок десанта. Во второй половине года корабль вернулся на верфь и прошел второй этап модернизации, во время которого оборудовались



**Быстроходный транспорт «Мэнли», 1942 г.**



**«Мэнли» после ремонта на верфи ВМС в Сан-Франциско, июль 1943 г.**



помещения для размещения 120 чел. десанта. Для этого из носовых котельных отделений демонтировали два котла, перепланировав их под кубрики. Наличие заваливающих шлюпбалок признали излишним, но демонтировали их позднее. Работы завершились в 1940 г. Тогда же, 2 августа 1940 года, «Мэнли» переклассифицирован в APD-1.

В 1941 г. с «Мэнли» сняли заваливающиеся шлюпбалки, освободившееся пространство от прожекторной площадки до кормовой надстройки заняли 4 бортовых бомбомета со стеллажами запасных ГБ. Еще два таких бомбомета расположились за кормовой надстройкой. Для снижения верхнего веса одну из 102-мм артиллерийских платформ в средней части корпуса демонтировали, а вторую переместили в диаметральной плоскости. Дополняли вооружение два 20-мм «эрликона» на кормовой надстройке. В такой конфигурации «Мэнли» вступил во Вторую мировую.

\* Встречающаяся информация о том, что корабли были перевооружены на 76-мм артиллерию еще на этапе постановки на консервацию в начале 1920-х гг. маловероятна, поскольку достоверно известно, что однотипный «Мэнли», проходивший консервацию в то же время, артиллерию не менял.

### Изменение состава вооружения «Мэнли»

	9.1940	Конец 1941	7.1943
102-мм	4 x 1	3 x 1	-
76-мм/50	-	-	4 x 1
20-мм/70	-	2 x 1	2 x 1
Бортовые бомбосбр.	-	6	6
Кормовые бомбосбр.	2	2	2

Во время ремонта на верфи ВМС в Сан-Франциско в июне-июле 1943 г. зенитное вооружение усилили 76-мм/50 орудиями, смонтировав их на местах снятых 102-мм, причем на артиллерийской платформе их поставили на первоначальных позициях (по бортам).

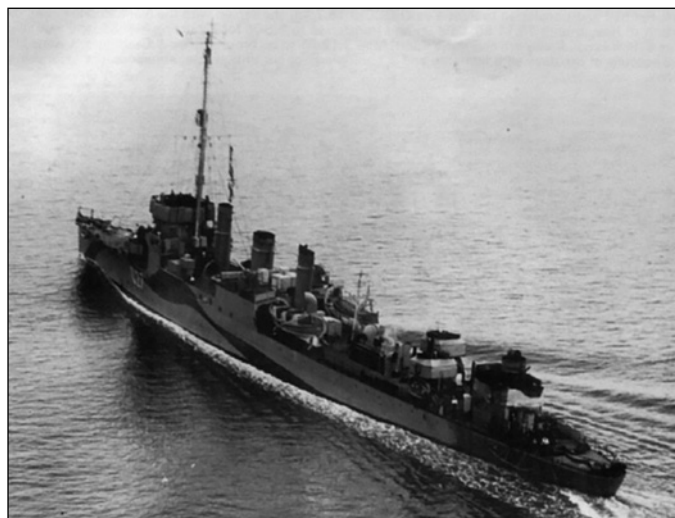
### Модернизации в Британском флоте

Практически все «гадкопалубники», передаваемые Великобритании по соглашению «эсминцы в обмен на базы» находились на консервации и перед тем, как быть принятыми английской стороной, должны были пройти процесс расконсервации и необходимого ремонта. Каких-либо модернизаций на этом этапе не предусматривалось и не проводилось. Единственным исключением из общего правила стали три «прототипа», на которых 102-мм орудия главного калибра были заменены таким же числом 76-мм/50 универсальных орудий\*.

По прибытию в Великобританию, все три «прототипа» попали на верфь, где подверглись более кардинальной, чем



**«Ладлоу» в 1941 г.**



**«Лидс» в середине 1942 г. Корабль еще несет антенну РЛС тип «286М»**



«Ладлоу» 28 мая 1942 г.





## Изменение состава вооружения эсминцев типа «Таун»

	При передаче в 1940 г.	Начало 1941 г.	1943 г.	Март 1945 г.	Январь 1946 г.
	Все	Все	Все	«Лидс»	«Льюис»
76-мм/40 12-фунтовое	-	-	1 x 1	1 x 1	-
76-мм/50 Mk 10/19/20	4 x 1	3 x 1	1 x 1	-	-
2-фунт. Автомат QF Mk VIII	-	2 x 1	2 x 1	-	2 x 1
20-мм/70	-	2 x 1	2 x 1	5 x 1	5 x 1
533-мм ТА	4 x 3	-	-	-	-
Бортовые бомбосбрасыватели	-	2	2	2	4
Кормовые бомбосбрасыватели	2	2	2	2	2



«Льюис» в конце 1941 г. (вверху) и середине 1942 г. (внизу)



остальные «гладкопалубники» модернизации\*. С них сразу снимались все торпедные аппараты и носовая 76-мм артиллерия. Вместо последней перед надстройкой оборудовалась площадка, защищенная невысоким кольцевым щитом, для двух установленных побортно 40-мм/40 2-фунтовых зенитных автоматов «пом-пом» Mk VIII. На освободившемся после демонтажа ТА и конструкции шлюпочных ростверков пространстве верхней палубы смонтировали две возвышенные площадки (в местах подкреплений под кормовую пару ТА) с 20-мм автоматами «Эрликон», а по бортам от них – два бортовых бомбомета. Противолодочное вооружение дополнял сонар британского производства «тип 144». Кроме всего прочего, эсминцы получили РЛС «тип 286М» с невращающейся антенной\*\*.

В 1943 г. корабли\*\*\* прошли очередной этап модернизации артиллерийского и радиолокационного вооружения. И если появление сантиметрового радара тип «271», способного обнаружить перископ подводной лодки, и замена РЛС типа «286» на более совершенную тип «291» вполне ожидаемо и логично, то изменение состава средств ПВО как минимум озадачивает. Два 76-мм американских орудия с орудийной платформой в средней части корпуса сняли, на их место перенесли «пом-помы» с бака, а на освободившемся месте обосновалась 76-мм 12-фунтовая

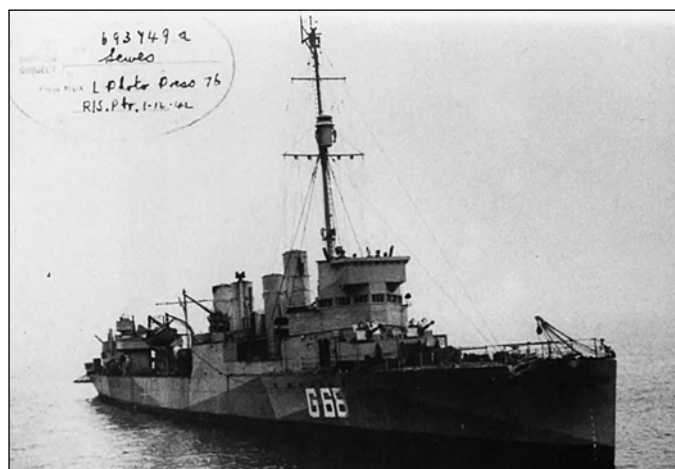
\* Причина в изначально более низкой остойчивости прототипов в сравнении с более поздними кораблями – 0,47 м при полном водоизмещении против 0,6 м.

\*\* Возможно, РЛС монтировались не сразу, а спустя некоторое время, но к середине 1941 г. ими были оснащены все три корабля.

\*\*\* В отношении «Льюиса» доподлинно не известно, оснащался ли он 12-фунтовым орудием, но ряд косвенных признаков свидетельствует о том, что его 2-фунтовые «пом-помы» местоположения не меняли.

40-калиберная пушка Mk.V, хотя и числящаяся универсальной, но ведущая свою историю еще из XIX века. При этом боезапас английской и американской пушек был не взаимозаменяем, более того, у 12-фунтовки он был раздельным.

В 1944 г. оставшиеся к тому времени на кораблях американские 76-мм орудия сняли, а число 20-мм «эрликонов» довели до 5, а число бортовых бомбометов – до 4.



«Льюис» в середине 1942 г.

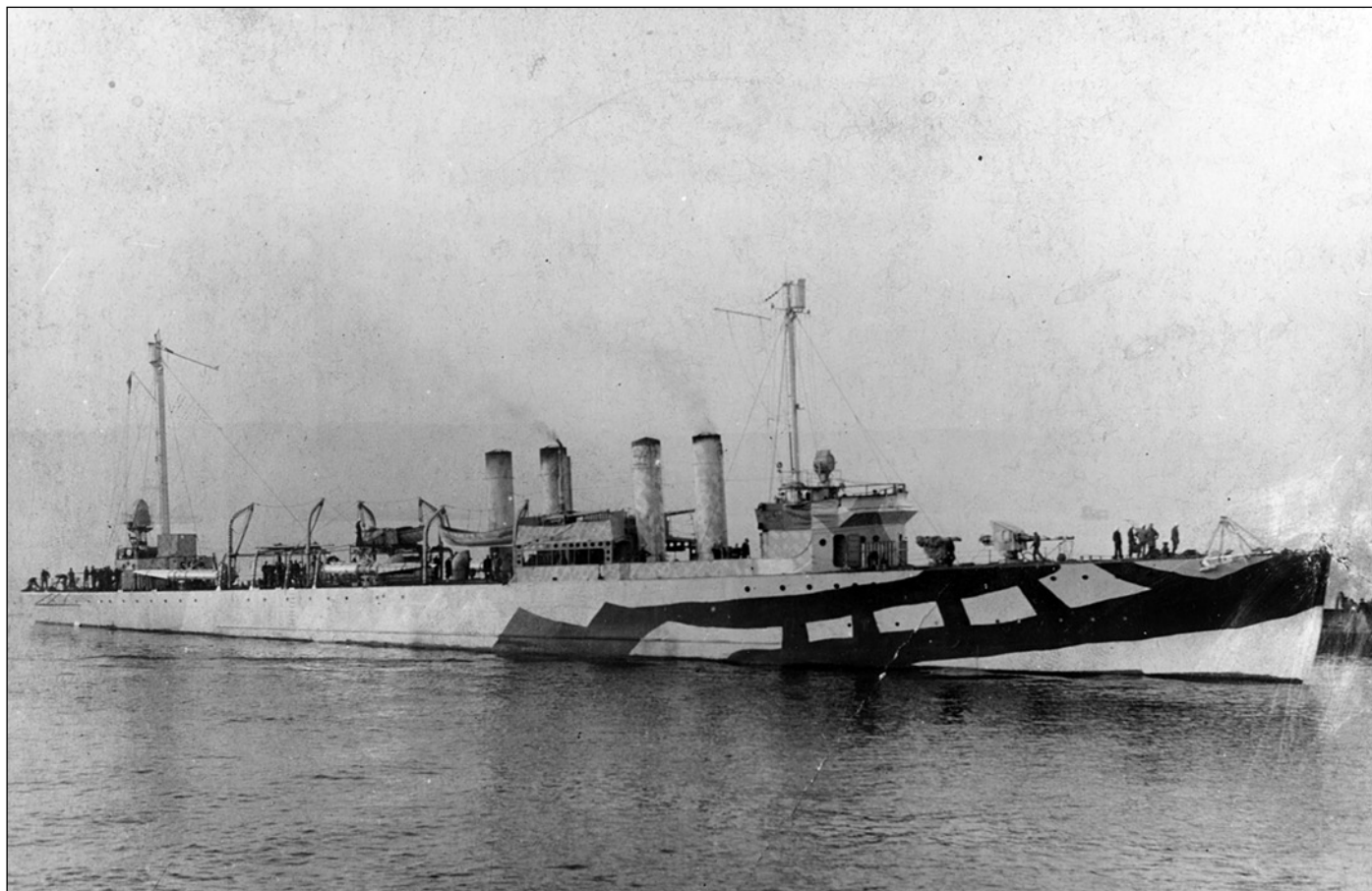


«Ладлоу» в 1944 г.

## Изменение состава радиоэлектронного вооружения и сонары

При передаче	Середина 1940 г.	Середина 1941 г.	1942 г.	1943 г.
	Все	Все	Все	Все
РЛС обнаружения воздушных целей	-	«286М»	«291»	«291»
РЛС обнаружения надводных целей	-	-	-	«271»
Сонары	-	«144»	«144»	«144»

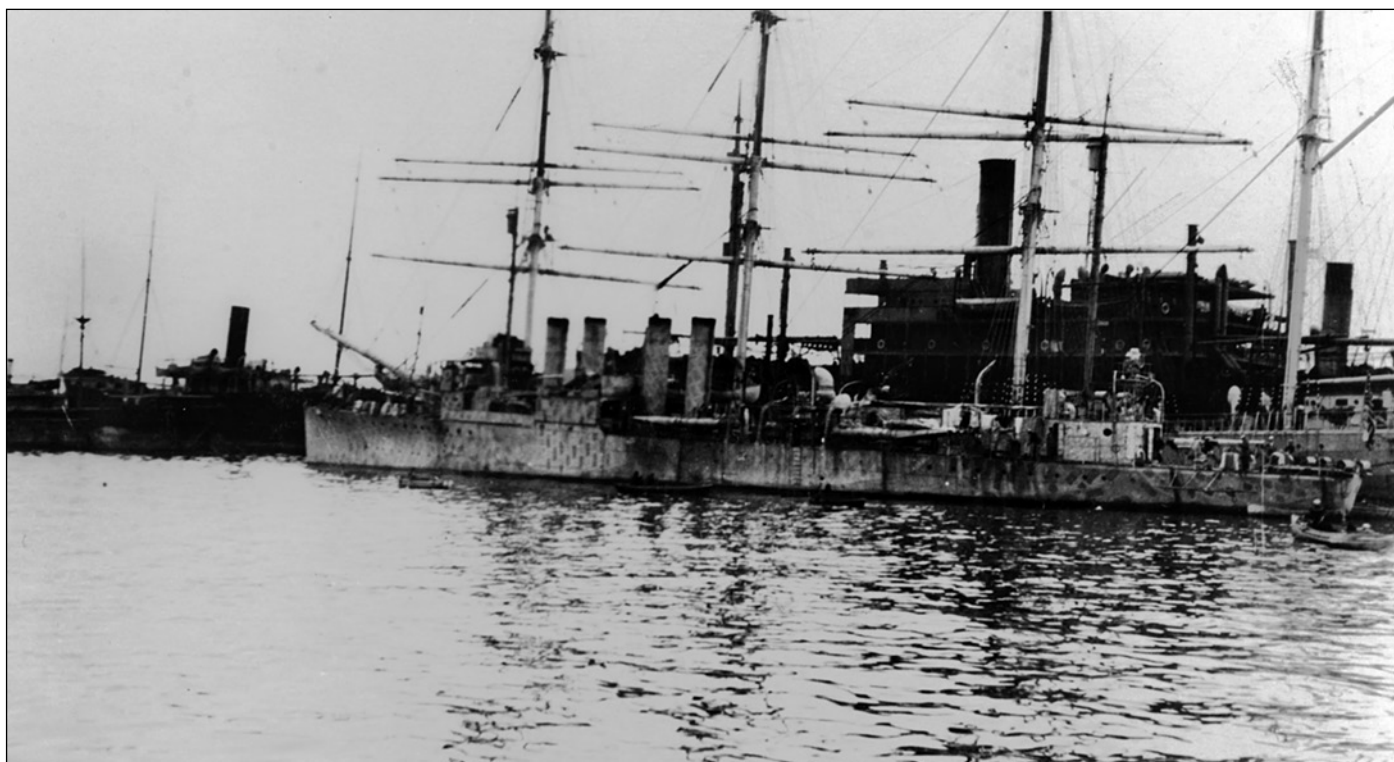




*«Мэнли» вскоре после прихода в европейские воды, начало 1918 г.*



*«Стоктон» в одном из английских портов, 1918 г.*



*«Колдуэлл» бункеруется у борта французского барка на Азорских островах, 27 февраля 1918 г.*

## Служба

### Первая мировая

Вступив в Мировую войну в апреле 1917 г., США первоначально ограничились посылкой в европейские воды небольшого числа эсминцев, но уже в конце года начали наращивали присутствие своего флота в Европе. В декабре Атлантический флот перебросил часть своих дредноутов в порты Великобритании (где они вошли в состав Гранд-Флита). Эсминцы, привлекавшиеся для эскортирования конвоев омывающих Британию водах, базировались на Куинстаун (Ирландия) и Брест (Франция).

Участие в Великой войне успели принять четыре «прототипа»\*. Первым в Европу отправился «Мэнли» – 25 ноября 1917 года он ушёл в Куинстаун, где присоединения к базирующимся там эскортным и патрульным силам. В декабре компанию ему составил «Стоктон», в марте 1918 г. – «Колдуэлл». С мая 1918 г. на Брест базировался «Коннер».

Рутинная конвойная служба «прототипов» отмечена лишь двумя значимыми событиями, и оба приключились в марте 1918 г. Утром 19-го на сопровождавшем конвой «Мэнли» произошёл самопроизвольный взрыв глубинных бомб, разворотивший корму и приведший к тяжелым потерям среди экипажа (погибло 34 человека). Возникший в результате взрыва пожар (осколками были пробиты емкости с бензином и спиртом) удалось ликвидировать только к ночи. Попытки взять на буксир горящий корабль, предпринятые сопровождавшим конвой британским шлюпом «Тамариск» (Tamarisk) успехом не увенчались. Лишенный хода «Мэнли» дрейфовал до утра 20-го, пока не подошли британские буксиры «Блейзер» (Blazer) и «Картмел» (Cartmel). Искалеченный эсминец удалось привести в Куинстаун лишь поздним вечером того же дня, причем корма его полностью погрузилась в воду. До конца года «Мэнли» ремонтировался в Ливерпули и лишь 22 декабря 1918 г. ушел в США.



*«Мэнли» 19 марта 1918 г., вскоре после взрыва глубинных бомб (вверху) и после буксировки в порт и осушения части затопленных помещений (внизу)*



\* Формально вступивший в строй до окончания войны «Крейвен» в Европу не попал и служил у Восточного побережья США.



**«Мэнли» в доке Ливерпуля. Хорошо виден характер разрушений, вызванный взрывом глубинных бомб**

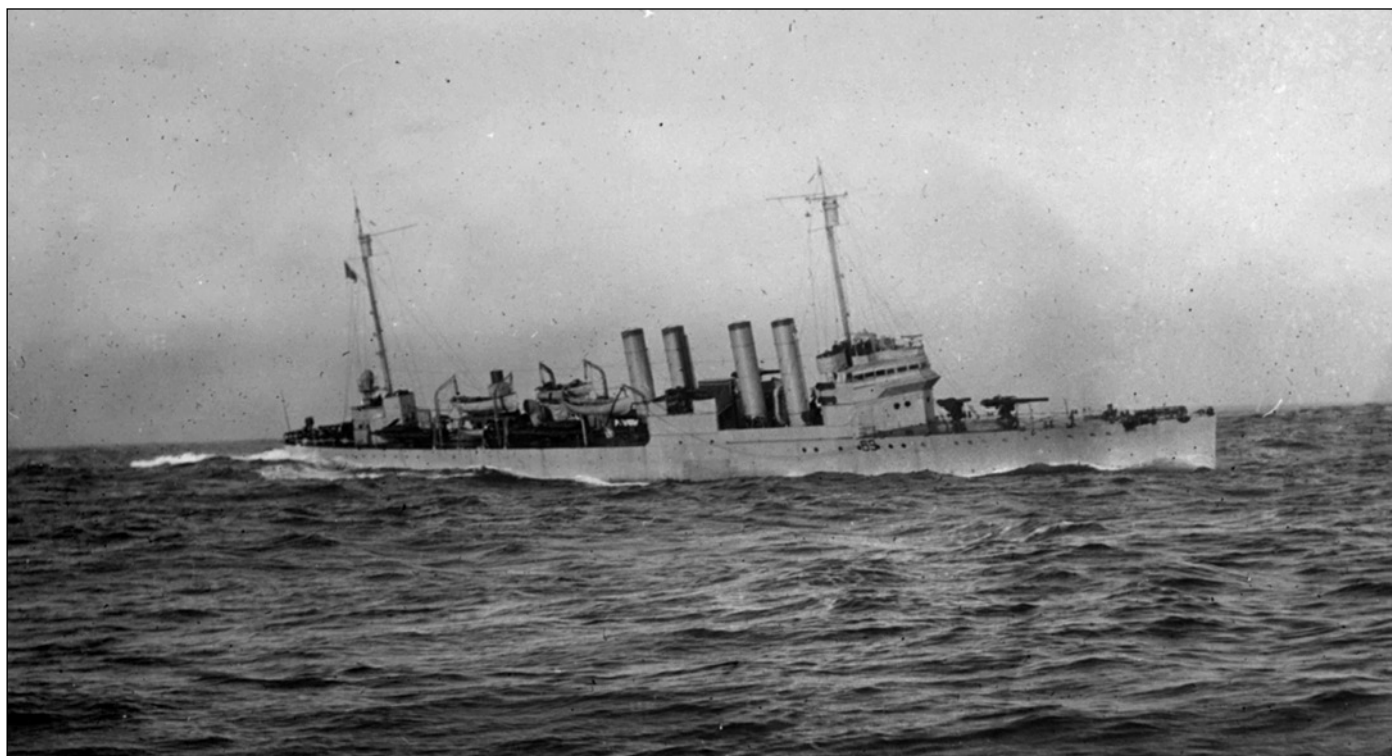


**Свернутый нос эсминца «Стоктон» после столкновения с пароходом «Слив Блум»**

В случае со «Стоктоном» не обошлось без стрельбы. 30 марта 1918 года он, вместе с эсминцем DD-56 «Эрикссон» (Ericsson), сопровождал войсковой транспорт «Сент-Пол» (St. Paul), следовавший из Куинстаун в Ливерпуль. В какой то момент, «Эрикссон» обнаружил немецкую подводную лодку U-101 и открыл огонь, практически сразу к нему присоединился «Стоктон». Впрочем, попасть ни тому, ни другому не удалось, лодка быстро погрузилась и, в свою очередь, выпустила торпеду в «Стоктон», уклониться от которой было довольно сложно. Оба эсминца сбросили глубинные бомбы, но безрезультатно. Следствием охотничьего азарта стало то, что ночью на подходах к маяку Саут-Стэк (сев.-зап. побережье о. Холли Сейнт, Уэльс) «Стоктон» протаранил пароход «Слив Блум» (Slieve Bloom) около Саут Сарк Лайт. «Слив Блум» в результате затонул, а «Стоктон» со смятым носом отправился на ремонт в Ливерпуль, составив компанию уже стоящему там «Мэнли» (ремонт продолжался до 1919 г.).

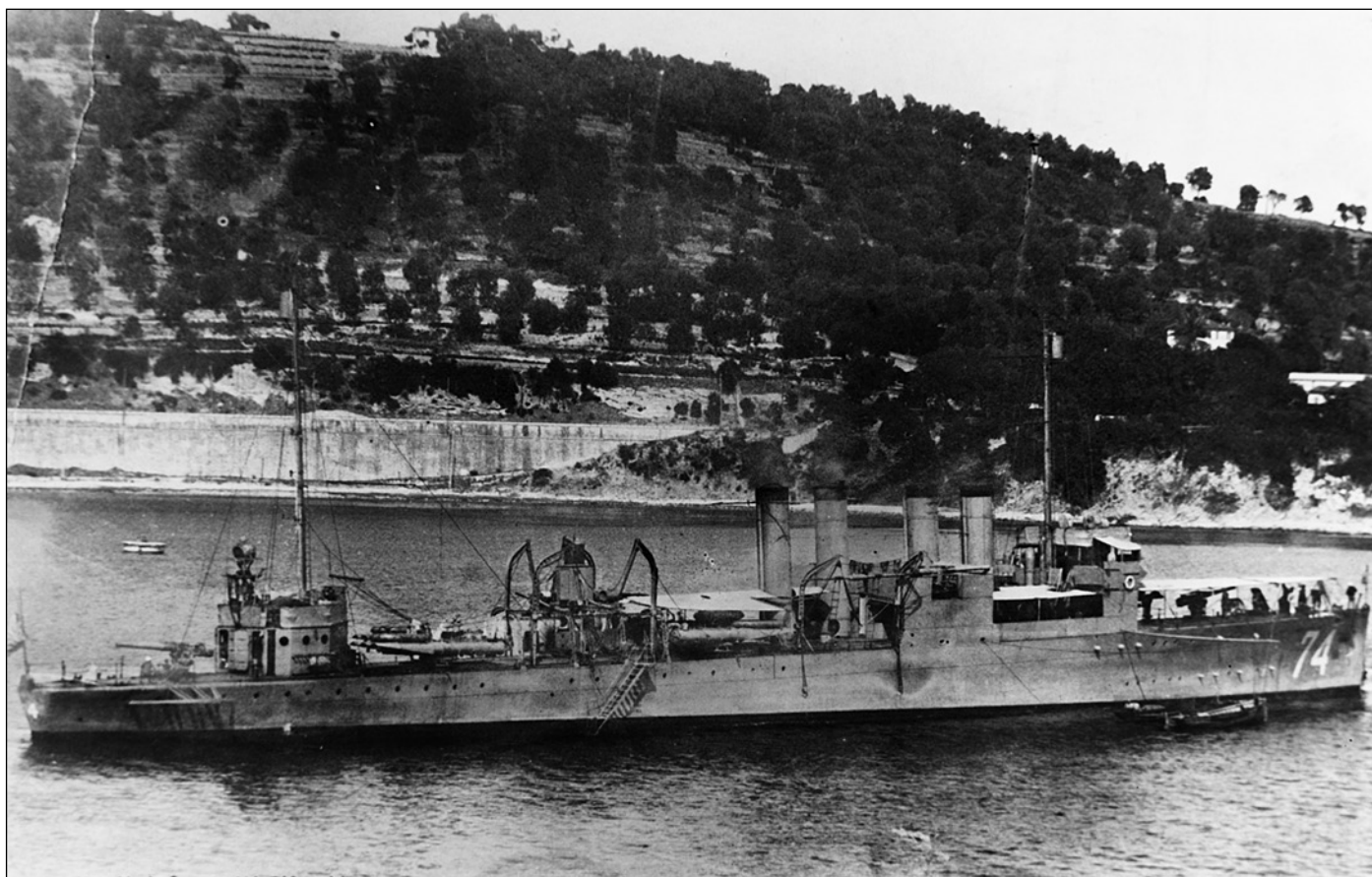


**Американские эсминцы в порту Куинстауна, август 1918 г. Слева направо: «Аллен» (Allen), «Колдуэлл» и «Кимберли» (Kimberly)**



**«Колдуэлл» у берегов Франции, 1918 г.**





«Мэнли» в Вильфранш, 1919 г.

### После войны

С подписанием перемирия надобность в большом количестве американских кораблей в европейских водах отпала, и большая часть эсминцев ушла к Восточному побережью США в места постоянного базирования. Единственным задержавшимся в Европе (вернее вернувшимся туда после кратковременного пребывания в США) «прототипом» стал «Мэнли». 11 апреля 1919 года он присоединился к группировке ВМС США в Адриатике и в качестве посыльного корабля исполнял различные дипломатические поручения. В частности, в июне 1919 года перевозил почту и служащих Американской Продовольственной Комиссии между турецкими портами в Чёрном море. 1 августа 1919 года к Восточному побережью ушел и он.

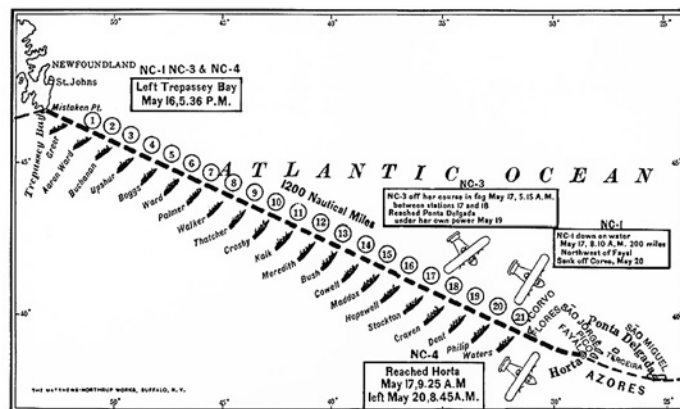
Вернувшиеся из Европы и вновь вступившие в строй «прототипы» занимались рутинной мирной службой – боевая подготовка, изредка – перевозка кого-либо или чего-либо из пункта А в пункт В. Пожалуй единственным исключением в этом ряду стали «Стоктон» и «Крейвен», привлекавшиеся к обеспечению первого трансатлантического перелёта (три летающие лодки «Кертис» NC (Navy-Curtiss), организованного ВМС США в мае 1919 г.. Всего выделялось около 50 кораблей (в основном эсминцев), которые играли роль световых и радиомаяков и подстраховывали экипажи летающих лодок на случай вынужденной посадки. На участке между Ньюфундлендом и Азорами под номерами 17 и 18 размещались «Стоктон» и «Крейвен».

В конце 1919 г. в связи с формальным окончанием войны надобность в большом количестве эсминцев отпала и в США была подготовлена программа перевода большинства кораблей в резерв с последующей консервацией. «Прототипы» не стали исключением, в Филадельфии в резерв вывели «Колдуэлл» (август), «Крейвен» (10 октяб-

ря) и «Коннер» (4 октября 1919 г.). Впрочем, иногда корабли отзывали из резерва и привлекали к маневрам, как на пример «Коннер» в мае 1921 г.

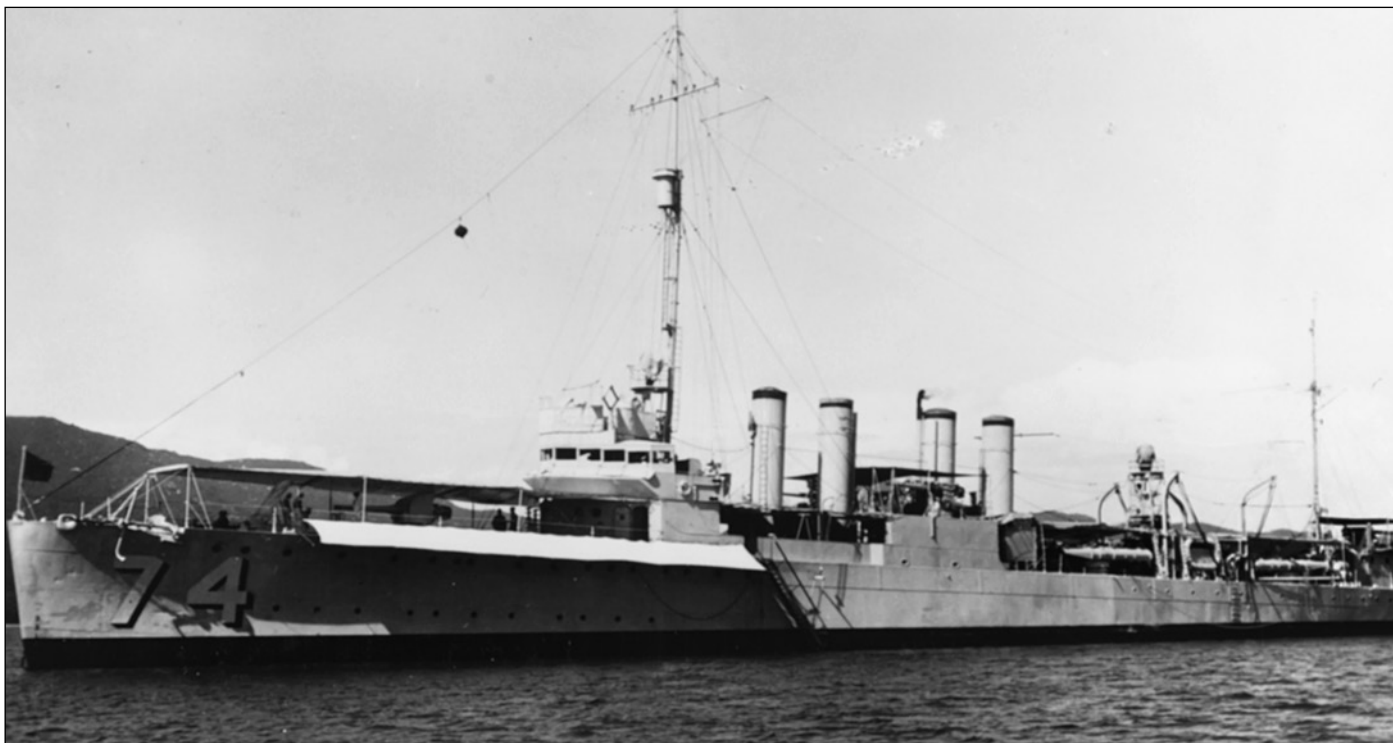
В июне 1922 г. все «прототипы» с интервалом в несколько дней окончательно встали на консервацию в Филадельфии: «Мэнли» (14-го), «Крейвен» (15-го), «Коннер» (21-го), «Стоктон» (26-го), «Колдуэлл» (27-го) и «Гуин» (28-го).

Вспомнили о стоящих на приколе «прототипах» лишь в 1930 г., когда понадобился корабль для проведения испытаний новых торпед. Избран был единственный прошедший модернизацию в начале 1920-х «Мэнли», вновь введенный в строй 1 мая 1930 г. По окончании опытов, в августе он присоединился к Разведывательному Флоту для боевой учёбы у Восточного побережья США, после чего



План перелета летающих лодок через Атлантику





**«Мэнли» в Акапулько, Мексика, 1936 г.**

ушел через панамский канал на Западное побережье. Вернулся на Атлантику в начале 1933 года. С сентября 1935 года переведен в Зону Панамского канала и в состав Эскадры Специальной Службы для патрулирования в Карибском море.

Тем временем число «прототипов» начало уменьшаться – пошла волна списаний выслуживших свой срок согласно Лондонскому договору кораблей, в число которых попали, среди прочих, и стоящие на консервации «Колдуэлл» и «Гуин». Исключенные из списков флота 7 января 1936 г. и 25 января 1937 г., они были проданы на слом 30 июня 1936 г. и 16 марта 1939 г. соответственно.

Начавшаяся в Испании гражданская война потребовала присутствия в Средиземном море американских кораблей для защиты американских граждан (читай – интересов) и 26 октября 1937 года «Мэнли» в состав эскадры 40-Т отправился в Средиземноморье, базируясь на Вильфранш, Неаполь, Алжир и Танжер. 29 октября 1938 года он покинул Гибралтар, прибыв в Норфолк 11 ноября 1938 года.

Намеченный к переоборудованию в быстроходный десантный транспорт, 28 ноября «Мэнли» встал на верфь ВМС в Нью-Йорке. Первый этап работ был завершён к 7 февраля 1939 г. В течении первой половины 1939 г. корабль проходил испытания, в ходе которых провел ряд учебных высадок десанта на необорудованный берег в Вирджинии, Северной Каролине и в Карибском море (первая – 21 февраля). В конце года корабль вновь встал на верфь для окончательного дооборудования. Работы завершились в 1940 г.

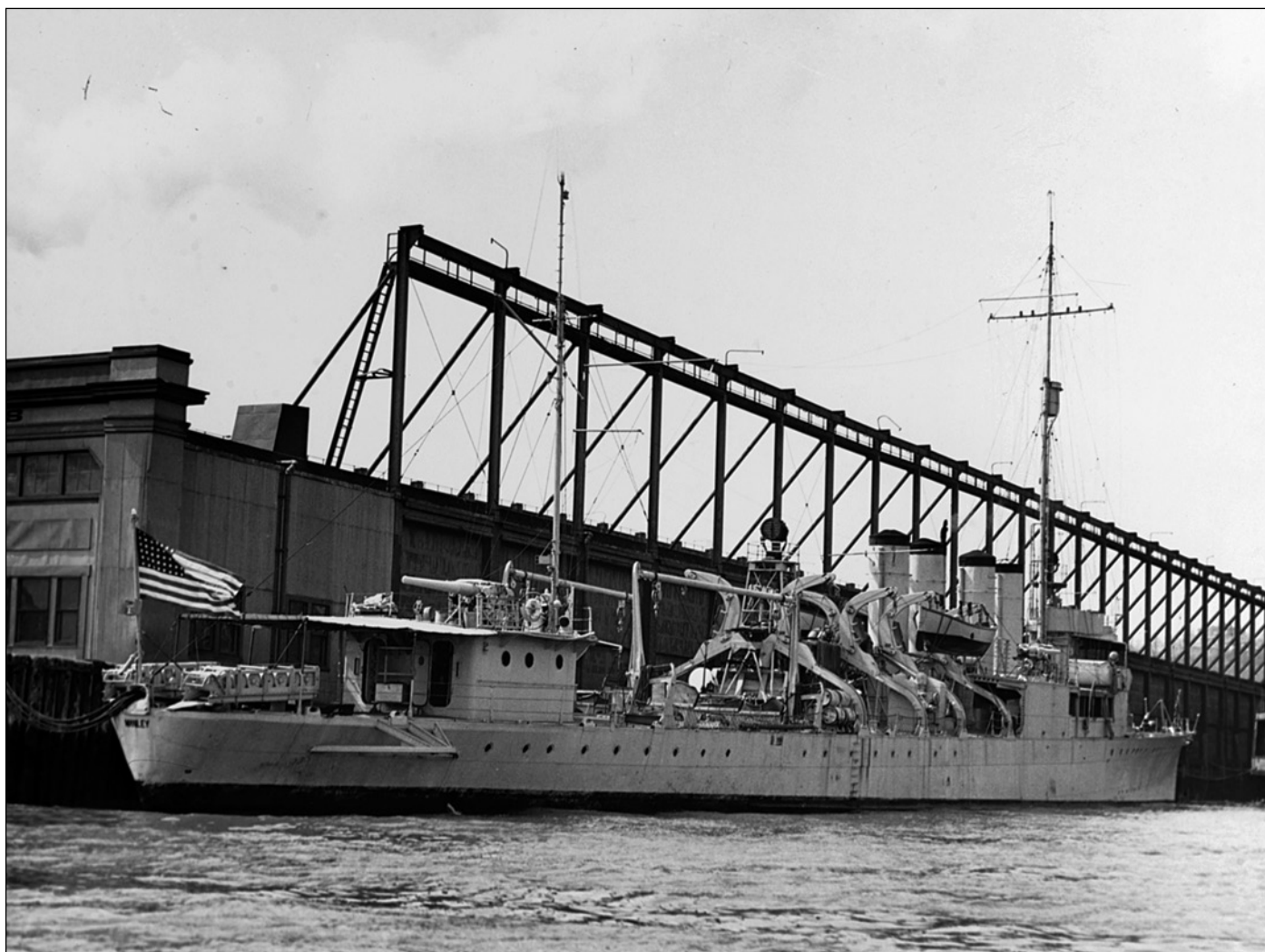
Судьба трех оставшихся кораблей сложилась иначе.

#### **Эсминцы в обмен на базы**

После поражения Франции летом 1940 года, стратегическая ситуация в Атлантике для Великобритании резко ухудшилась. Теперь немецкие подводные лодки могли действовать с Атлантического побережья Франции, что резко осложнило задачу защиты британских коммуникаций – у Королевского флота попросту могло не хватить эскорт-



**«Мэнли» в составе учебного отряда (эсминец «Джекоб Дженс» (Jacob Jones) и канонерская лодка «Эри» (Erie)) в плавании у берегов Новой Англии, август 1937 г.**



**«Мэнли» на верфи Сийт-Айленд во время проведения первого этапа переоборудования в быстроходный войсковой транспорт, декабрь 1938 г.**

ных кораблей для эффективного прикрытия огромного числа торговых судов, по одиночке и в составе конвоев прибывавших на Британские острова.

Незадолго до того, как Франция пала, США через своего посла Филипа Керра сделали предложение английской стороне о сдаче в долгосрочную аренду авиационных баз на Тринидаде, Бермудах и Ньюфаундленде. Первоначально оно было отвергнуто, поскольку американцы не гарантировали каких-либо поставок стратегических материалов и вооружений взамен, ссылаясь на принятый еще в 1930-е годы Акт о нейтралитете. Впрочем, президент Рузвельт смог найти юридические основания для обхода Акта. Поставки стали возможны, но, первоначально, ограничивались стрелковым вооружением, а просьбы британской стороны расширить список и включить в него так необходимые флоту эскортные корабли и эсминцы, Рузвельт отклонил.

В течении лета ситуация в омывающих Британские острова водах все ухудшалась и все это время правительство Уинстона Черчилля пыталось «продать» своих заокеанских партнеров на поставки кораблей. В конце концов дошло до прямого шантажа, когда Уинстон Черчилль прямо заявил Рузвельту, что в случае падения Англии, британские колониальные владения, в том числе и в Вест-Индии, окажутся в руках Германии – а это уже угроза непосредственно США.

Наконец Рузвельт сдался, и 2 сентября 1940 г. госсекретарь Корделл Халл объявил о согласии передачи военных

кораблей британскому ВМФ в обмен на бесплатную 99-летнюю аренду воздушные и/или морские базы на Ньюфаундленде, Багамах, Ямайке, Тринидаде и ряде других о-вов Карибского бассейна. При этом Америка не считала сделку нарушением Акта о нейтралитете, поскольку договор касался «укрепления национальной безопасности США» и формально оставалась нейтральной.

Передаче подлежали 50 эсминцев – все «гладкопалубники» постройки Первой мировой, в том числе и три стоящих на консервации «прототипа»: «Конвей» (так с 12 ноября 1939 г. стал называться «Крейвен»\*), «Коннер» и «Стоктон».

#### **«Конвей» – «Льюис»**

Корабль поставлен на расконсервацию 9 августа 1940 г. 17 октября пришёл в Галифакс, где 23 октября, после приемных испытаний, передан британскому флоту (из списков американского исключен лишь 8 января 1941 г.). В тот же день вошёл в состав Королевского флота под именем «Льюис». С 1 по 11 ноября 1940 г. совершил переход из Галифакса в Девонпорт. Поставлен в девонпортское адмиралтейство на ремонт и модернизацию вооружения до февраля 1941 г. С марта привлекался к несению конвойной службы. Во время налётов немецкой

\* В связи с тем, что это название перешло новому строящемуся эсминцу DD-382 типа «Гридли»



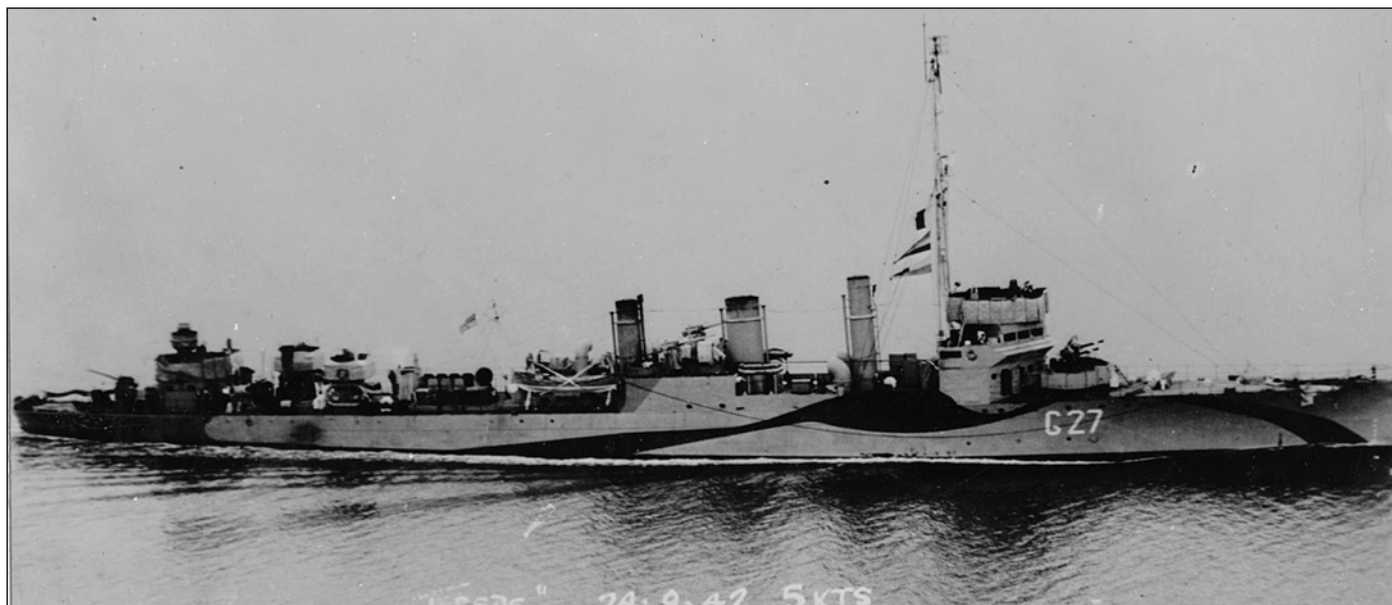
*«Льюис» в период службы в составе росайтских эскадронных сил, октябрь 1942 г.*

авиации на Девонпорт 21 и 22 апреля 1941 года тяжело поврежден и ремонтировался до декабря 1941 года. С февраля 1942 г. вошел в состав Росайтских эскадронных сил, обеспечивавших проводку конвоев между Темзой и Северным проливом, Шотландия. В декабре-январе прошел переоборудование на верфи в Хамбере в корабль-цель для подготовки морских летчиков, после чего переведен в Саймонстаун (Южная Африка), куда прибыл 18 мая 1943 года. До середины 1944 г. выполнял функции корабля-мишени в Саймонстауне, после чего в августе 1944 г. перешел из Дурбана на Цейлон, где продолжил исполнять роль корабля-мишени для подготовки летчиков Восточного флота. Базировался на Тринкомали до января 1945 г. В феврале перешел в австралийский Фримантл, затем в Сидней, обеспечивая там подготовку летчиков британского тихоокеанского флота.

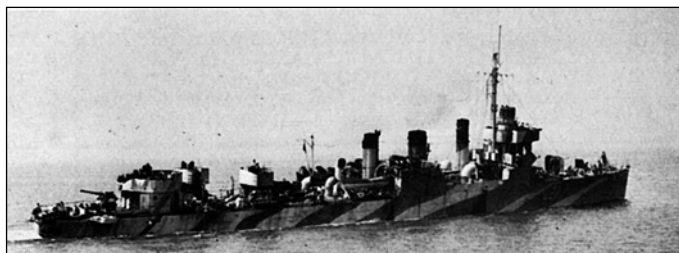
Исключен из списков флота 12 октября 1945 г. 25 мая 1946 года затоплен неподалеку от Сиднея, Новый Южный Уэльс, Австралия.

#### **«Коннер» – «Лидс»**

Корабль поставлен на расконсервацию 23 августа 1940 г., по завершении которой перешел в Галифакс, где 23 октября, после приемных испытаний, передан британской стороне (одновременно исключен из состава американского флота) и в тот же день вошел в состав Королевского флота под именем «Лидс». С 1 по 10 ноября 1940 г. совершил переход из Галифакса в Плимут. С 17 ноября поставлен в плимутское адмиралтейство на ремонт и модернизацию вооружения до февраля 1941 г. Пройдя в начале марта сдаточные испытания, эсминец вошел в состав Росайтских эскадронных сил. 20 апреля 1942 года оказал помощь по-



*«Лидс» в период службы в составе Росайтских эскадронных сил, 24 августа 1942 г.*

**«Лидс» в 1943 г.****«Лидс» в Росайте, 25 марта 1945 г.**

вреждённому на mine эсминцу «Коутволд», отбуксировав его в Гарвич. В ночь на 25 февраля 1944 года отразил нападение на конвой немецких торпедных катеров. 10 апреля 1945 года выведен в резерв. Продан на слом 4 марта 1947 года.

#### **«Стоктон» – «Ладлоу»**

Корабль поставлен на расконсервацию 16 августа 1940 года, по завершении которой перешел в Галифакс, где 2 октября (по иным данным 23), после приемных испытаний, передан британской стороне (исключён из списков флота США 8 января 1941 года) и в тот же день вошёл в состав Королевского флота под именем «Ладлоу». Перешел из Галифакса в Плимут, где 17 ноября поставлен в плимутское адмиралтейство на ремонт и модернизацию вооружения до февраля 1941 г. Пройдя в 1 марта сдаточные испытания, эсминец вошел в состав Росайтских эскортных сил. С сентября по ноябрь 1941 г. прошел ремонт в Ливерпуле (замена трубок в котлах). В 1944 г. участвовал в обеспечении высадки союзных войск в Нормандии. 15 октября 1944 г. во время буксировки транспорта «Вильям Брейд» сел на мель и повредил обтекатель ГАС. В ремонте до ноября. 26 января 1945 г. вновь повреждает обтекатель ГАС при касании грунта. В мае принято решение использовать корабль для тренировок морских летчиков привития навыков нанесения ударов с помощью НУР-Сов. С корабля снято все ценное оборудование и 6 июня 1945 г. «Ладлоу» отбуксирован к о.Фидра (побережье Бервика), где посажен на мель. В ходе отработки летчи-

**«Ладлоу» в 1941 г.****«Ладлоу» в период службы в составе Росайтских эскортных сил, 28 мая 1942 г.**





«Ладлоу» в 1944 г.

ками учебных задач, получил серьезные повреждения и 5 июля официально признан «полностью разрушенным» (Total Loss). Остов корабля был продан на слом для разборки на месте. Фрагменты корпуса сохранились до наших дней.

#### «Мэнли»

Начало войны «Мэнли» встретил на Восточном побережье. Поскольку каких либо значимых задач для быстрого транспорта на Атлантике в обозримом будущем не предвиделось, его было решено перебросить на Тихий океан, но до этого 11 апреля 1942 года он успел поучаствовать в операции по поиску спасшихся с торпедированного грузопассажирского судна «Улиссес». Поднятых с воды (290 чел.) «Мэнли» на следующий день доставил в Чарльстон.

13 июля 1942 года прошёл Панамским каналом и присоединился к Тихоокеанскому флоту. На новом театре корабль осуществлял перевозки как живой силы, так и различных предметов снабжения. В августе и сентябре он до-

ставлял на Гуадалканал боеприпасы. 8 сентября «Мэнли», наконец, выступил в качестве десантного транспорта при высадке 1-го десантно-диверсионного батальона морской пехоты на мыс Таиву на Гуадалканале. Десантники были высажены на берег в 5.00, а в 11.30 вторым рейсом туда же были доставлены парашютисты. В ходе операции «Мэнли» поддерживал десант артогнём, обстреливая деревню Тасимбоко. По завершении рейда обеспечивал эвакуацию. До своего ухода в Сан-Франциско на ремонт (верфи ВМФ в Хантере Пойнт) в июне 1943 г. «Мэнли» продолжал действовать в районе Соломоновых о-вов. По завершении ремонта 1 августа 1943 года ушёл на Гавайи, откуда перешёл к Соломоновым о-вам, где действовал до декабря. В дальнейшем участвовал во вторжении на Маршалловы о-ва (январь 1944 г.), Сайпан (июнь 1944 г.) и высадке на Филиппины (октябрь 1944 г.).

23 мая 1945 года прибыл в Сан-Диего для капитального ремонта. 25 июня 1945 года вновь переклассифицирован в эсминец, с возвращением индекса DD-74 и 24 июля 1945 года направлен на верфь в Пёрл-Харбор, где был оснащён катапультной для запуска беспилотных мишеней для обучения артиллеристов-зенитчиков отражать атаки самолётов-камикадзе. 19 ноября 1945 года выведен из эксплуатации, 6 декабря 1945 года исключён из списков флота и 26 ноября 1946 года продан на слом.



«Мэнли», 1942 г.



«Мэнли» на верфи в Филадельфии. Корабль уже исключен из списков флота. Март 1946 г.

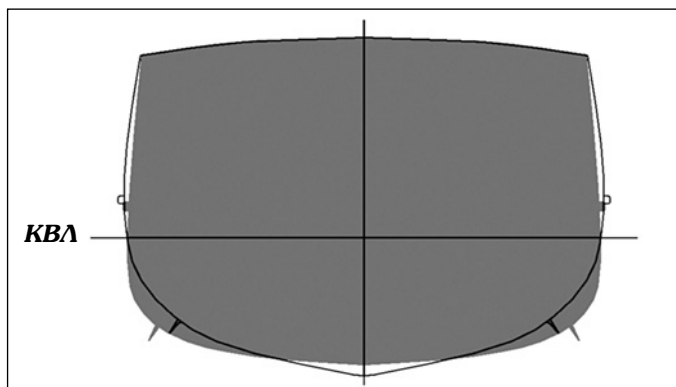


«Колдуэлл», 1918 г.

### Послесловие, или вместо оценки проекта

Как уже упоминалось, шесть эсминцев программы 1915 г. создавались с расчетом улучшить мореходные качества и отличались от своих предшественников иными обводами корпуса с более полным миделем, чуть большей шириной, меньшей осадкой и заложенном в проекте дифференте на корму около 0,5 м. Кроме того, ожидалось что новая форма корпуса приведет к некоторому снижению сопротивления и экономии мощности порядка 1000 л.с. Именно обводы делают эсминцы типа «колдуэлл» (или «прототипы») уникальными, а вовсе не гладкопалубная конструкция корпуса.

Увы, «прототипы» оказались малоудачны. Судя по всему, подбирая обводы, конструктора несколько перестарались, допустив неоправданное снижения величины метацентрической высоты – с 0,7 м у предшествующего типа (DD-63-66) до 0,47 м. Обнаружилось это довольно поздно, когда контракты и наряды на постройку всех 6 кораблей были уже выданы и внесение изменений в проект грозило срывом сроков (впрочем, их и без этого умудрились сорвать все строители) и потерей существенных средств. Корректировку проекта было решено внести уже в следующую серию – 50 кораблей дополнительной программы 1915 г.



Сравнение сечений по мидель-шпангоуту «прототипов» (серый) и серийных (черный) гладкопалубников

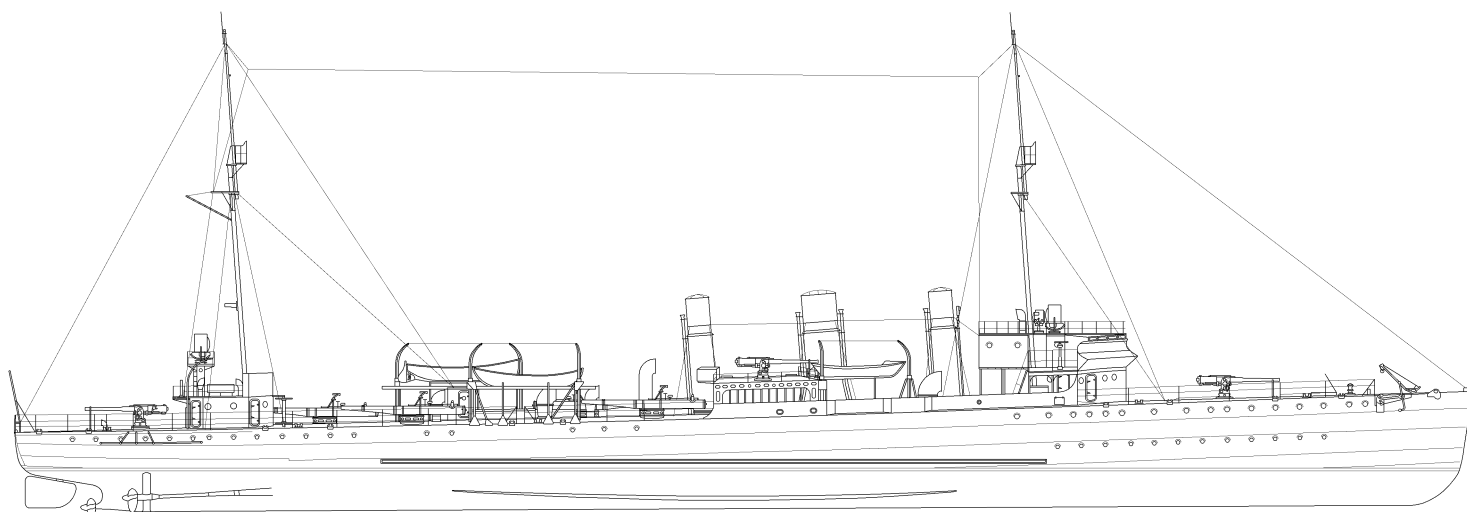
(DD-75-DD-124). Осадку вновь позволили увеличить, а полноту погруженного миделя – снизить. В итоге она составила величину 0,75 – практически такую же, как на «тысячетонниках». Все вернулось на круги своя, а «прототипы» остались в истории американского миноносостроения этакой флуктуацией.

И в заключении несколько слов в защиту «гладкопалубников», поскольку все претензии к ним в равной степени относятся и к «прототипам». В среде интересующейся историей флота публики сложилось устоявшееся мнение об этих кораблях как о неудачно построенных, с неудачно расположенной артиллерией и совсем уж неудачно стоящими торпедных аппаратах. Ах да, они еще опрокидывались (на самом деле нет) и у них винты вращались в одну сторону, поэтому маневренность никакая (на самом деле нет). Откуда пошла такая нелюбовь сказать сложно, но, скорее всего, надо сказать спасибо британским писателям-маринистам, не упускавшим в своих произведениях возможности лягнуть эти корабли, тем более часть из них служила под британским флагом и на самом деле приязнью английских моряков не пользовалась.

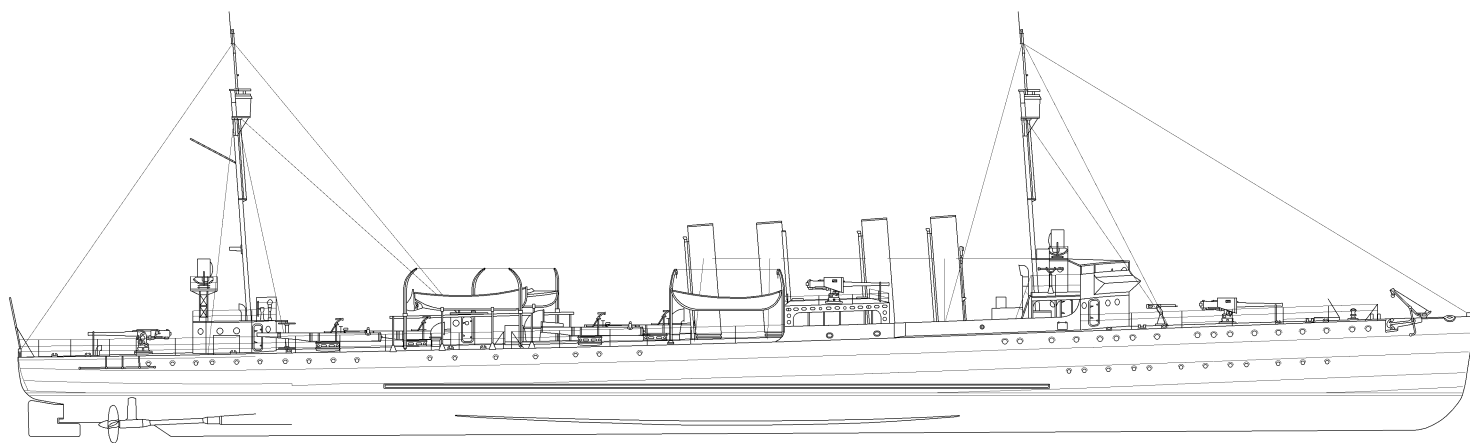
По поводу «идиотского» побортного расположение торпедных аппаратов: упускается из виду один нюанс – сектор обстрела у бортовых ТА существенно шире, чем у стоящих в диаметральной плоскости, что дает заметные преимущества эсминцу, позволяя гораздо свободнее маневрировать при выходе в торпедную атаку.

С артиллерией еще интереснее – действительно, бортовой залп у гладкопалубника всего три орудия из четырех, меньше, чем, например, у английского типа «V» или отечественного «Новика». Но это верно при идеальном состоянии моря, а вот в свежую погоду картина меняется – на британском эсминце эффективно действовать могут два орудия, на «новиках» – в лучшем случае одно, а вот на американце – три.

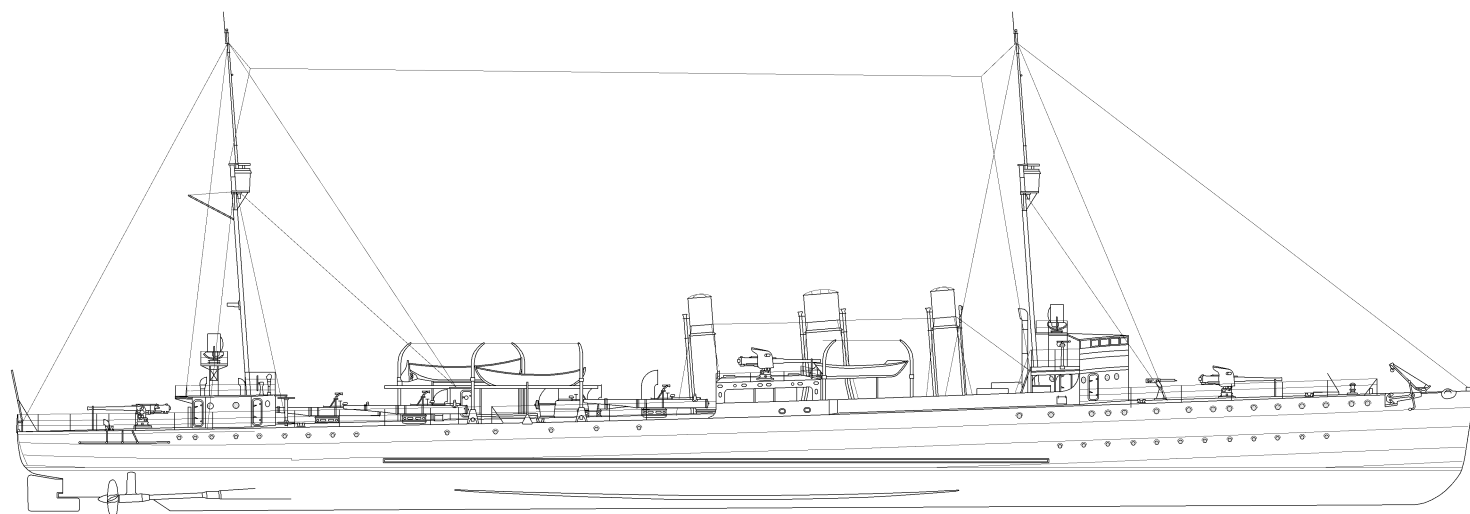
За что американские эсминцы и можно критиковать (в том числе и «прототипы»), так это за довольно острые обводы в оконечностях и наличие больших переменных масс (запасы топлива) вдалеке от центра масс. Из-за этого гладкопалубники, при определенных условиях, испытывали сильную килевую качку со всем вытекающими последствиями.



**«Стоктон» по состоянию на 1919 г.**



**«Колдуэлл» по состоянию на начало 1918 г.**

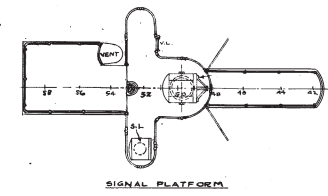
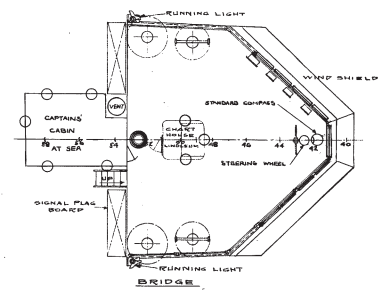
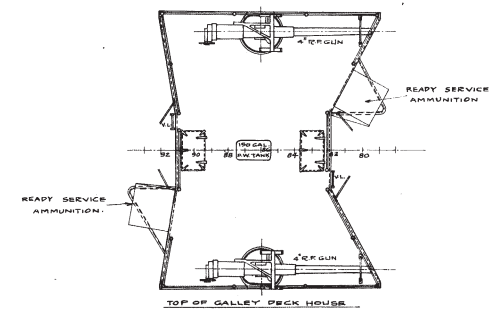


**«Гуин» по состоянию на 1920 г.**



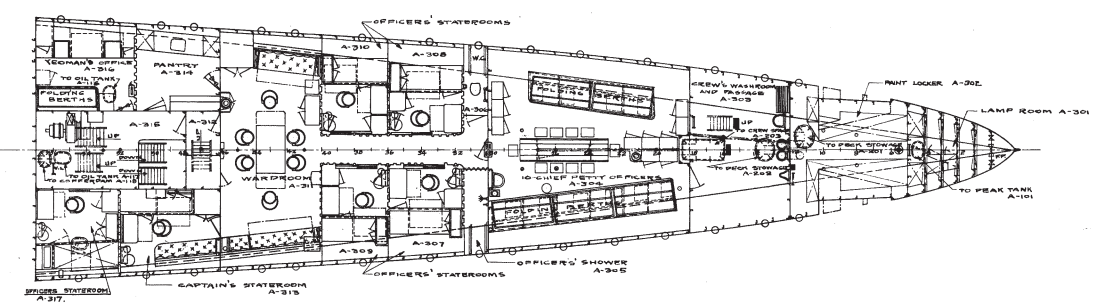


A detailed technical diagram of the interior of a Peck House, showing a hexagonal layout with various equipment and ventilation points. Labels include: VENT. (multiple locations), AIR RADIO COIL BOX, STEERING WHEEL, CHECK COMPASS, ANTENNA LEAD, 10 SEARCH LIGHT, and 150 (multiple locations).



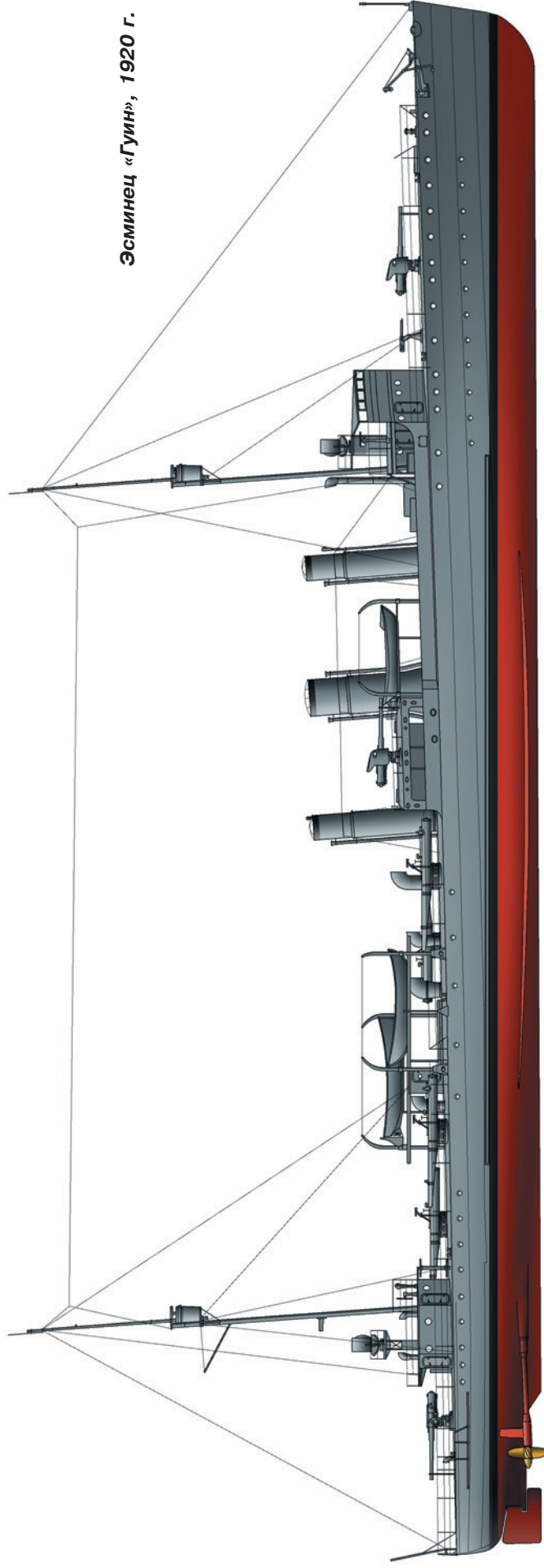
U.S.S. STOCKTON  
T. B. DESTROYER No 73  
MAIN DECK

U.S.S. STOCKTON  
T. B. DESTROYER No 73

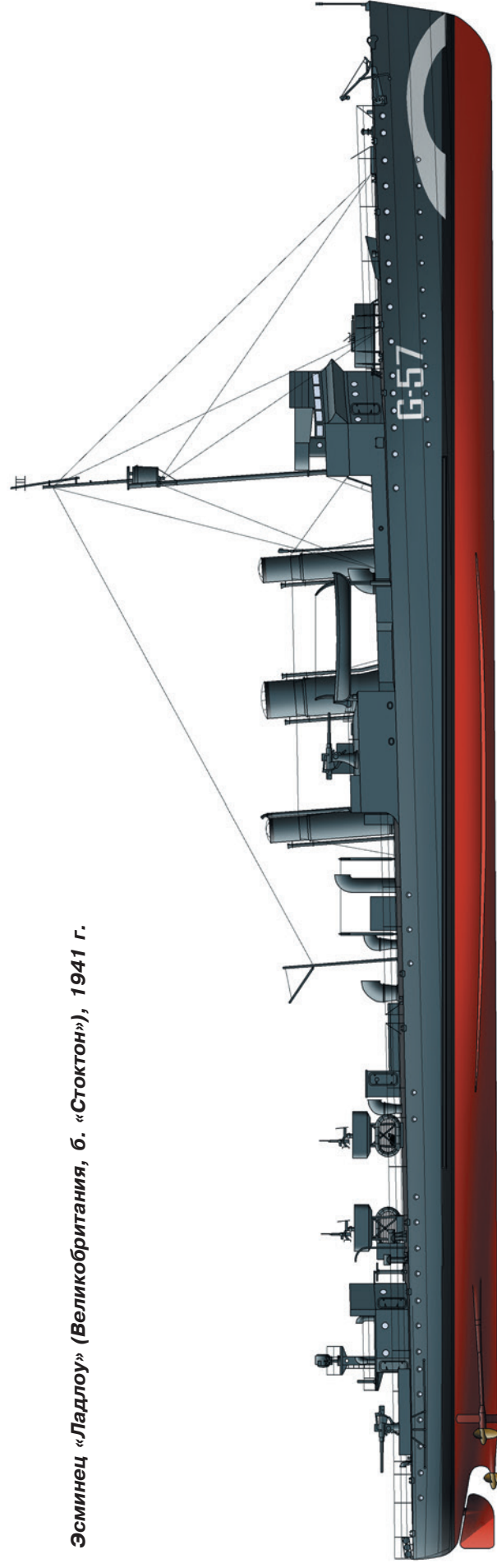
[illegible][illegible]

This detailed longitudinal section drawing of the USS Albatross (SS-401) illustrates the ship's internal layout from the bow to the stern. Key features include:

- Bow Section:** Features the ART PEAK TANK B-11, STORES B-109, and WARHEAD B-105-M.
- Forward Machinery:** Includes the MAIN COMPENSER, MAIN AIR PUMP, MAIN AIR TURBINE, and MAIN AIR TURBINE.
- Engine Room (C-101):** Houses the MAIN R. TURBINE, MAIN R. TURBINE, and CRUISING TURBINE.
- Central Machinery:** Contains the BOILER ROOM B-102, BOILER ROOM B-101, and BOILER ROOM B-103.
- Engineers' Stores:** Located above the boiler rooms, including ENGINEER'S STORES OVER and FRESH WATER TANK B-104.
- Handling Room (D-104):** Situated below the boiler rooms.
- Reserve Fuel Tanks:** Located at both ends of the ship, labeled RESERVE FUEL TANK B-105.
- Stern Section:** Includes the WARHEAD A-111-M, SUBMUNE SIGNAL SET, SMALL ARMS MAGAZINE A-112-M, and FRESH WATER TANK B-103.
- Structural Details:** Shows various oil tanks (A-105, A-106, A-107, A-108, A-109, A-110), draft gauge trunks (A-105, A-106), and chain lockers (A-104).



Эсmineц «Гуин», 1920 г.



Эсmineц «Ладлоу» (Великобритания, б. «Стоктон»), 1941 г.



Индекс 84963

Эсминец «Гуин» во время прохождения испытаний, 1920 г.



Эсминец «Колдуэлл» в Куинстауне, 1918 г.

