



Анатолий САШКИН

ЧЕРНОМОРСКИЕ БРИГИ «МЕРКУРИЙ», «ОРФЕЙ» И «ГАНИМЕД»

Самым известным черноморским бригам является, безусловно, «Меркурий», вошедший в анналы отечественной морской истории благодаря беспрецедентному трехчасовому сражению с двумя турецкими линейными кораблями. Громкая слава непобежденного «Меркурия» отодвинула в тень два других брига — «Ганимед» и «Орфей», строившихся на черноморских верфях практически одновременно с их знаменитым собратом. Они активно действовали в русско-турецкую войну 1828-1829 гг., причем «Орфей», как и «Меркурий», также оказался участником встречи с турецкой эскадрой 14 мая 1829 г.

Н аличие военных брига в составе Черноморского флота определялось штатным положением 1803 г. - в пять единиц. Однако до 1819 г. было построено только одно судно этого класса - небольшой 16-пушечный бриг «Мингрелия». Активное внедрение брига в состав флота связано с именем вице-адмирала А.С.Грейга, назначенного в 1816 г. главным командиром Черноморского флота и портов. Это было вызвано острой потребностью в организации патрульной службы у кавказского побережья. Быстроходные, маневренные и достаточно сильно вооруженные брига лучше других подходили для защиты торгового судоходства у

«абазинских берегов» от участвовавших нападений горцев.

Решение о постройке трех 20-пушечных брига окончательно сформировалось, очевидно, в первой половине 1818 г. Казалось бы, наиболее целесообразным являлось их сооружение по одному чертежу, что обуславливало ряд известных преимуществ. Тем не менее, брига строились по индивидуальным проектам.

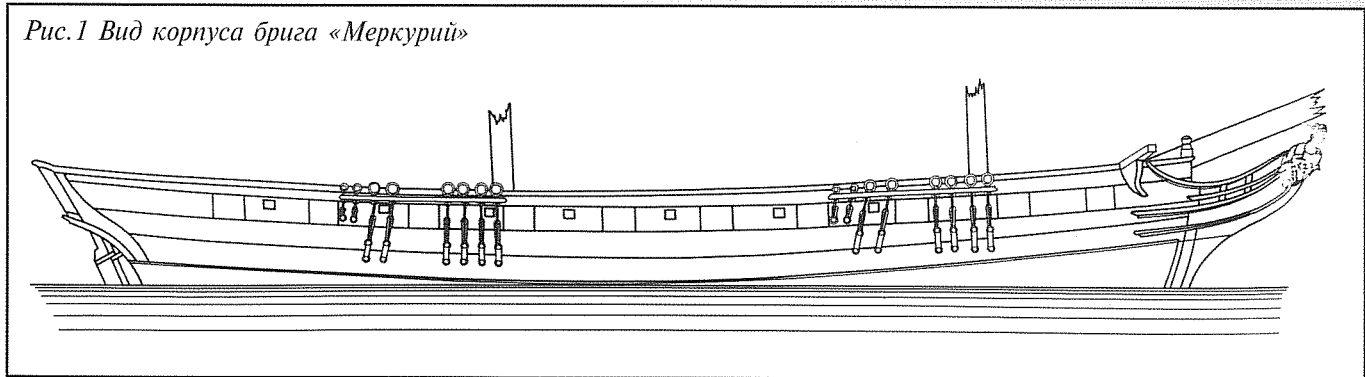
А.С.Грейг, обладавший глубокими познаниями в кораблестроении, проводил серьезные теоретические изыскания, направленные на совершенствование методов проектирования. Он решил использовать случай одновременной постройки трех брига для

Теоретические значения основных размеров корпусов брига

Таблица 1

ПАРАМЕТР	«Меркурий»	«Ганимед»	«Орфей»
Длина между перпендикулярами, м	28,55	29,28	29,49
Ширина без обшивки, м	9,36	9,1	8,81
Углубление по мидель-шпангоуту, м	3,75	3,6	3,31
Расстояние мидель-шпангоута от переднего перпендикуляра, м	13,72	13,31	13,32
Площадь мидель-шпангоута, кв.м	23,93	21,81	19,19
Объемное водоизмещение, куб.м	424,05	435,85	381,54
Углубление центра величины от плоскости конструктивной ватерлинии, м	0,71	0,7	0,64
Поперечный метацентрический радиус, м	2,90	2,85	2,95
Коэффициент полноты мидель-шпангоута	0,682	0,665	0,658

Рис.1 Вид корпуса брига «Меркурий»



сопоставления их качеств при разных образованиях подводной части корпусов.

Как следует из табл.1, наименьшее отношение длины к ширине корпуса имел «Меркурий» ($L/V=3,06$), а наибольшее «Орфей», тогда как отношение ширины к углублению для первого составляло 2,5, и для второго - 2,66 при заметно меньшей величине коэффициента полноты мидель-шпангоута у «Орфея». Если судить даже по этим ограниченным данным, можно предположить, что «Орфей» обладал лучшими по сравнению с «Меркурием» ходовыми качествами при легких ветрах, особенно кормовой четверти. Подтверждением этому, собственно, служит тот факт, что «Орфей» смог избежать, в отличие от «Меркурия», боевого столкновения с многократно превосходящими силами противника при известной встрече с турецкой эскадрой.

Что касается «Ганимеда», то соответствующие соотношения его размерений занимают промежуточное положение между двумя другими бригами.

24 сентября 1818 г. вице-адмирал А.С.Грейг препроводил в исполнительную экспедицию утвержденные им чертежи 20-пушечного военного брига и его рангоута с предписанием построить по ним судно в Севастопольском адмиралтействе. Спустя 10 дней копии чертежей отправили из Николаева в Севастополь, а оригиналы вернули в Контору главного командира на хранение. Закладка «Меркурия», которую произвел корабельный мастер И.Я.Осмнин, состоялась в конце января 1819 г. в присутствии местного флотского начальства.

1 февраля контр-адмирал Ф.Т.Быченский рапортом сообщил в Николаев, что «повеленные построить при здеишем порте военный бриг длиною между перпендикулярами 96 фут 8 дюймов и шириною без обшивки 30 фут 10 дюймов, глубину в интрюме (расстояние от нижней кромки бимса до килевой балки — А.С.)

13 фут 6 дюймов и одномачтовый транспорт длиною между перпендикулярами 54 фут, шириною без обшивки 16 фут 6 дюймов, глубину в интрюме 9 фут 8 дюймов 28 января заложены». Приведенный фрагмент рапорта ценен тем, что указывает истинную глубину интрюма, а соответственно и углубление

знаменитого брига. Историческая значимость этого факта в том, что уже более века практически все источники, начиная от фундаментального «Списка русских военных судов парусного флота» Ф.Ф.Веселаго и кончая публикациями последних лет, указывают глубину интрюма в 2,95 м, что меньше истинного размера на 1,16 м. Можно только догадываться, что явилось первопричиной столь существенной ошибки. Возможно, что в каком-то из последующих документов были перепутаны данные по глубине интрюмов брига и транспорта, о котором идет речь в цитируемом выше рапорте старшего флотского в Севастополе начальника Быченского.



Рис.2 Схема парусного вооружения 20-пушечных бригаов.



Рис.3 36-фунтовая карронада из состава вооружения черноморских брига.

Недоразумения подобного рода, к сожалению, были не столь уж редки. Например, в том же рапорте Быченского указана длина брига по палубе, а не, как ошибочно записано, длина между перпендикулярами. Уместно отметить, что построечные чертежи «Меркурия» до сих пор не обнаружены и экспонирующиеся в различных морских музеях модели этого брига, мягко говоря, неверны.

Распоряжение в адрес исполнительной экспедиции о постройке в Херсонском адмиралтействе военного брига №2 длиной по палубе 30,48 м, шириной без обшивки 9,14 м и глубиной интрюма 3,89 м, с приложением утвержденных им чертежей корпуса и рангоута, Грейг подписал 30 октября 1818 г. Сооружение брига экспедиция поручила М.И.Суравцову. В соответствии с существовавшей практикой строитель судна, как правило, сам составлял смету о потребном количестве корабельных лесов, различных материалов, числе мастеровых и стоимости постройки корпуса, которая представлялась на рассмотрение главного командира. Грейг не утвердил смету Суравцова, найдя, что «некоторых вещей положено несоизмерно много, напротив того по многим мастерствам не требованы материалы», и приказал пересмотреть её, «включив что следует с надлежащей аккуратностью без излишества». Главный командир указал, в частности, на чрезмерное, по его мнению, количество свинца, заложенного в смете, завышенном весе медного крепления для подводной части корпуса судна. Суравцов, естественно, переработал смету, приложив к ней, однако, подробные объяснения на замечания Грейга,

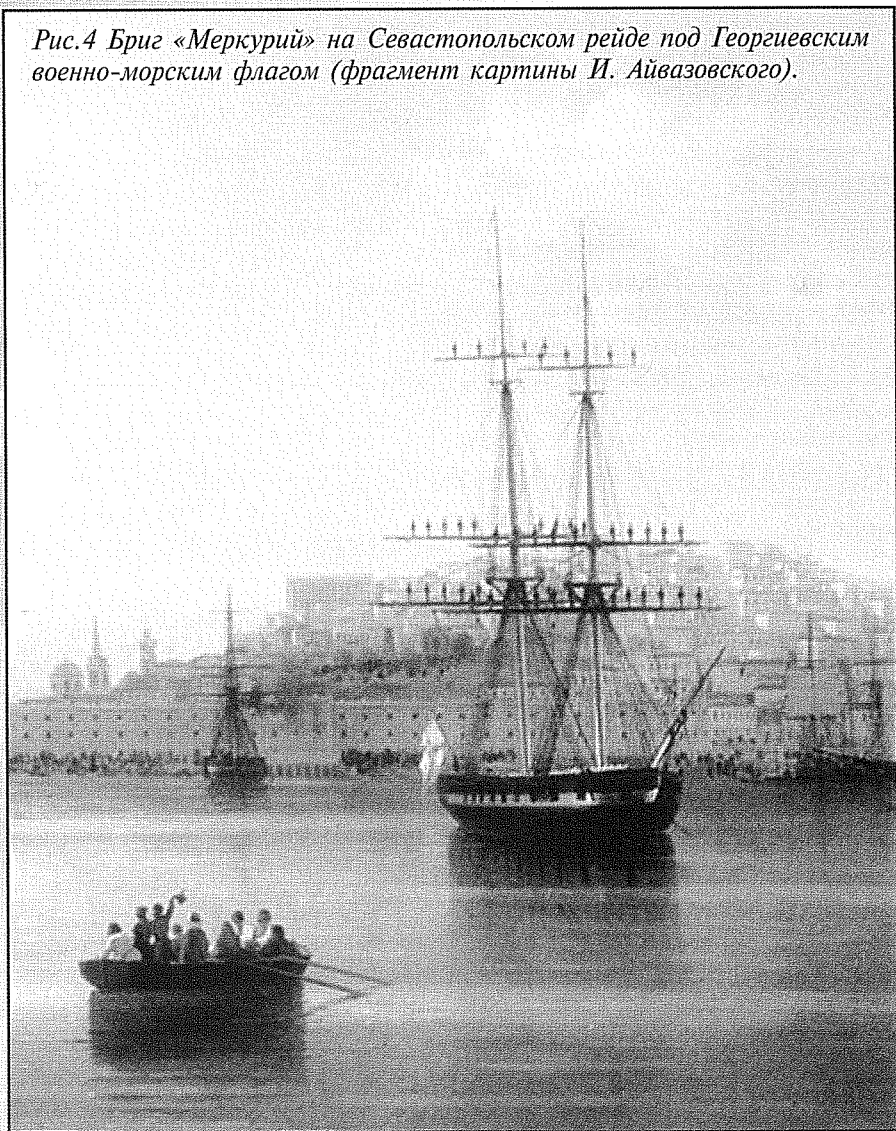
обосновывая в них правильность ряда своих первоначальных цифр, с чем главный командир вынужден был согласиться.

Являясь старшим корабельным мастером черноморских адмиралтейств, в обязанность которого входили общий надзор за постройкой всех судов на Николаевской, Херсонской и Севастопольской верфях, освидетельствование и дефектация кораблей флота и другие подобные работы, Суравцов, вследствие своей занятости и частых разъездов, практически не занимался бригам №2, за исключением составления упомянутых смет. Поэтому, когда в декабре 1819 г. купец Д.Исаков обратился в исполнительную экспедицию с предложением построить бриг с подряда, оно нашло поддержку со стороны администрации. В апреле 1820 г. А.С.Грейг подписал предварительные усло-

вия на отдачу брига в подрядную постройку, а в июне контракт с Исаковым был заключен окончательно, причем сооружение судна было перенесено из Херсона в Николаев. Все эти задержки привели к тому, что «Орфей» был заложен корабельным мастером А.И.Мелиховым только 21 сентября 1820 г.

Предписание о сооружении третьего брига (длиной по палубе 30,18 м, шириной без обшивки 9,14 м и глубиной интрюма 3,89 м) главный командир направил исполнительной экспедиции 2 октября 1819 г. Судно должен был строить в Николаевском адмиралтействе все тот же А.И.Мелихов. По составленной им смете стоимость постройки корпуса составила 159374 руб. 59 коп. Торжественная закладка «Ганимеда» состоялась 13 декабря 1819 г. в присутствии А.С.Грейга.

Рис.4 Бриг «Меркурий» на Севастопольском рейде под Георгиевским военно-морским флагом (фрагмент картины И. Айвазовского).



Из трех бригав «Меркурий» проектировался первым. Его чертеж предусматривал вооружение судна обычными пушками 18-фунтового калибра с прорезкой для них портов шириной 0,89, высотой 0,74 и на расстоянии от палубы 0,44 м. Однако позднее, когда проект, видимо, уже был готов, исполнительная экспедиция по распоряжению главного командира заказала на Луганском литейном заводе отливку шестидесяти 36-фунтовых карронад, предназначенных для установки на строящихся бригах. В начале апреля 1819 г., когда орудия были уже отлиты и находились в механической обработке, артиллерийская экспедиция поставила в известность контрору Севастопольского порта о том, что в соответствии с действующим штатным положением 1805 г. бриг должен быть вооружен 24-фунтовыми карронадами, которых, однако, в наличии только тринадцать. Это сообщение поставило контрору порта в затруднительное положение.

Оказалось, что существует одновременно три варианта вооружения судна - пушками в соответствии с проектом, 36-фунтовыми карронадами по распоряжению главного командира и, наконец, 24-фунтовыми карронадами по штатному распоряжению. Если орудийные порты, выполненные по утвержденному Грейгом чертежу, еще как-то можно было использовать для установки 24-фунтовых карронад, то под 36-фунтовые карронады требовались порты большего размера. На запрос по этому поводу Грейг ответил о предпочтительности 24-фунтовых карронад и предписал исполнительной экспедиции заказать на Луганском заводе двойной комплект таких орудий.

По данным 1824 г., «Орфей» имел две 6-фунтовые чугунные пушки, восемнадцать 36-фунтовых карронад и 3-фунтовый медный единорог. На «Ганимеде» и «Меркурии» артиллерийское вооружение было одинаковым и состояло из двух 6-фунтовых пушек, шестнадцати 24-фунтовых карронад, единорога и фальконета. Такой комплект вооружения оставался на судах с небольшими изменениями в течение всей их дальнейшей службы.

Различие в артиллерийском вооружении бригав являлось одной из основных статей, обуславливавших разницу их весовой нагрузки, составленной на основании сведений, представленных командирами судов по данным кампании 1824 г. На основании данных табл. 2 можно считать, что нормальная весовая нагрузка бригав рассматриваемого класса составляла 230-240 тонн.

Опасаясь попасть с рангоутом в такое же, как случилось с артиллерией, положение, контрора Севастопольского порта запросила подтверждение или указание об изменении размеров рангоута, приведенных на исходном чертеже. В ноябре 1819 г. Грейг повторно утвердил размерения мачтам и рангоуту для бригаа №1, т.е. «Меркурия». Особенностью этого рангоута являлся принцип взаимозаменяемости стеньг и реев грот- и фок-мачты, что обеспечивало, в свою очередь, унификацию парусов и уменьшение числа запасных парусов и рангоутных деревьев.

Размеры рангоута «Меркурия» лишней раз подтверждают уни-

кальность этого судна, как, собственно, и двух других бригав. Следовательно, необоснованно мнение, что «Меркурий» однотипен с балтийским «Аяксом», у которого, например, диаметр обеих мачт и бушприта был одинаков и составлял 0,51 м, тогда как у «Меркурия» диаметры соответственно грот-, фок-мачты и бушприта были равны 0,51, 0,45 и 0,48 м.

Якоря для бригав ковались на уральских железоделательных казенных заводах. «Меркурий» по проекту должен был иметь двулапые плехт и даглист весом по 0,88 т, той и бухт по 0,8 т, стоп-анкер в 0,32 т, один верп весом 0,24 т и два по 0,16 т. Вес его чугунного балласта, состоявшего их четырех- и двухпудовых чушек, определялся в 80 т.

«Орфей», согласно ноябрьской 1820 г. ведомости, предполагалось снабдить четырьмя двулапыми, со штоками, якорями весом 0,996 т, 0,972 т, 0,964 т и 1,002 т, и таким же количеством верпов весом от 0,144 до 0,4 т. Для баллаستировки этого судна намечалось использовать 72 т чугунных чушек и 14,14 т каменного балласта.

Состав весовой нагрузки бригав (в тоннах)

Таблица 2

СТАТЬИ НАГРУЗКИ	«Ганимед»	«Орфей»	«Меркурий»
Балласт чугунный	64,0	52,22	83,2
Якоря, верпы	4,08	5,7	4,92
Рангоут (штатный и запасный) такелаж, блоки и прочее	24,0	48,9	34,42
Кабельтовы, канаты, перлины, кабельринги, буйрепы	8,59	11,85	7,07
Паруса (штатные и запасные), брезенты, чехлы и прочее	2,3	3,69	4,24
Гребные суда с принадлежностями	4,57	4,78	4,4
Пушки, карронады, единороги, фальконеты, орудийные станки, абордажное оружие и прочее	19,0	34,72	19,02
Артиллерийские снаряды, ядра, дрезгаглы, картечь	14,12	18,08	18,93
Порох	1,17	5,14	1,15
Шхиперское, штурманское, комиссарское, клеркское снабжение (штатное и запасное)	3,47	8,08	6,64
Команда с багажом	16,0	13,38	14,51
Трехмесячный запас провизии	16,05	15,04	14,32
Питьевая вода с тарой (трехмесячный запас)	37,95	25,54	22,74
Дрова	15,6	9,6	6,16

В соответствии со штатным положением брига снабжались тремя гребными судами, но каждый своим комплектом. Так, «Меркурий» должен был иметь 8-весельный катер, 6- и 4-весельные ялы. «Орфей» же предполагалось снабдить 10-весельным барказом, 8-весельным катером и 6-весельным ялом.

Такелаж для бригов изготавливался на канатном заводе в Херсоне, медные дельные вещи: шкивы, планки, рулевые петли и крючья, и т.п. - отливали там же на литейном заводе морского ведомства. Медное крепление подводной части корпусов, медная обшивка (примерно по 1,3 тысячи листов длиной 1,22 и шириной 0,35 м на одно судно) и железные камбузы были заказаны на Ижорских адмиралтейских заводах.

В середине апреля контора Севастопольского порта сообщила о готовности брига №1 к спуску на воду в первых числах мая. 22 апреля А.С.Грейг дал разрешение на спуск и предписал «бриг именовать «Меркурием». Спуск состоялся 7 мая в 11 часов утра в присутствии контр-адмирала Ф.Т.Быченского, директора порта контр-адмирала П.М.Рожнова и других официальных лиц.

Постройка «Меркурия» как для судна подобного класса длилась довольно долго. Причин тому было несколько. Это и слабость кораблестроительной базы Севастопольского адмиралтейства, основная деятельность которого заключалась в ремонте флота, и постоянное отвлечение адмиралтейских мастеровых от сооружения брига на исправление и подготовку к плаваниям судов, и необходимость доставки большей части материалов и припасов из Херсона и Николаева.

Осминин при составлении сметы на постройку брига намеревался использовать, с целью уменьшения объема поставок из этих портов, крымскую древесину, шедшую по своей маломерности главным образом на кницы, нагели и др. мелкие детали. В основном же должен был применяться так называемый польский дуб, поступавший из бывших польских владений правобережья

Днепра. Однако его не хватало. В результате доля крымского леса в общей массе конструктивных элементов корпуса составила 56%. Хотя это и довольно значительная цифра, однако она, по-видимому, все же не дает достаточного основания утверждать, как это обычно принято в публикациях, что «Меркурий» был построен «из крепкого крымского дуба».



Рис.5 Главный командир Черноморского флота и портов вице-адмирал Алексей Самуилович Грейг.

Служба трех бригов, в общем, мало чем различалась как до известного боя 14 мая 1829 г., так и после него. По завершении войны они, начиная с 1830 г., регулярно участвовали в крейсерских и десантных операциях Черноморского флота у берегов Кавказа. К 1834 г. срок нахождения их в строю составил 12-13 лет. Обследование корпусов бригов показало критическое состояние и невозможность дальнейшей службы судов без дорогостоящего капитального ремонта. Весной 1834 г. руководство Севастопольского военного порта предложило timberовать «Орфей» и «Меркурий». Необходимость выполнения этого предложения в отношении последнего, защищенного охранной грамотой царя, не вызвала сомнений. В мае этого же года «Меркурий» вытащили на берег, где начался долгий, длившийся почти четыре года, его ремонт. Что касается «Орфея», то М.П.Лазарев, сменивший А.С.Грейга на посту главного командира Черно-

морского флота, посчитал его восстановление нецелесообразным. В сентябре он представил в Петербург рапорт с предложением разобрать «Орфей» на дрова, на что и было получено 22 октября 1834 г. позволение Николая I. Подобное решение приняли и в отношении «Ганимеда», разобранного в 1836 г.

Что касается «Меркурия», то в 1838, 1839 и 1841 гг. обновленное судно вновь активно участвовало в действиях экспедиционного отряда у Кавказского побережья. Затем регулярно, практически каждую кампанию, бриг видели в учебных плаваниях черноморских эскадр.

В соответствии с высочайшим указом о сохранении знаменитого судна, черноморское руководство неоднократно предпринимало меры по продлению срока службы «Меркурия». Так, в 1841 г. на бриге был восстановлен поврежденный галюн, на баке настлана новая палуба, местами заменена наружная обшивка, по бортам установлены новые сетки. В 1846 и 1850 гг. «Меркурий» вводили в мортонев эллинг, где он получил «значительное исправление в общем по корпусу и по внутреннему устройству». В свою последнюю кампанию 1853 г. бриг находился в составе отряда контр-адмирала Ф.М.Новосильского, крейсеровавшего у восточного берега Черного моря. В связи с разрывом дипломатических отношений с Турцией, суда отряда, базировавшиеся в Новороссийске, в начале сентября были отозваны приказом начальника штаба Черноморского флота В.А.Корниловым в Севастополь.

Крымскую войну знаменитый бриг провел в Николаеве на приколе. По ее завершении состояние судна уже не оставляло никаких надежд на восстановление.

9 ноября 1857 г. поступило распоряжение «о разборке его по совершенной ветхости».