

КАТЕР «ДАГМАР»

Э. П. Игнатьев

Во второй половине XIX века на верфях Великобритании и Франции велось массовое строительство паровых катеров различного назначения. Одно из ведущих мест в этой отрасли занял талантливый английский кораблестроитель Дж. Уайт — владелец верфи «Steam Life Launch Builder» в г. Каус на о. Уайт, где строились преимущественно гоночные яхты, паровые и гребные катера, принесшие заслуженную славу их создателю. Одним из первых Дж. Уайт начал выпуск спасательных катеров с отсеками непотопляемости, запатентовав их конструкцию. Имя британского судостроителя было хорошо известно и руководителям Морского министерства в Санкт-Петербурге — в 1846 г. на верфи в г. Каусе построили яхту «Королева Виктория» для императора Николая I, а в 1865 г. — спасательный гребной катер для императрицы Александры Федоровны.

20 апреля 1870 г. вице-директор канцелярии Морского министерства вице-адмирал А. А. Пещуров направил в Морской технический комитет (МТК) предписание, где говорилось: «государь наследник цесаревич изволил выразить желание иметь небольшую паровую шлюпку, обладающую настолько хорошими морскими качествами, чтобы можно было кататься на ней по заливу между Петербургом и Кронштадтом и выходить на большой рейд. Желательно также, чтобы на такой шлюпке достаточно было удобного помещения для катающихся, и ежели можно, то и небольшая крытая каюта, подобно тому, как по отзыву свиты его величества контр-адмирала <А. А.> Попова устраивает Вайт на своих паровых катерах»¹. В конце содержалось указание: приступить к проектированию паровой шлюпки «как можно скорее».

Ознакомившись с предписанием, председатель кораблестроительного отделения МТК генерал-лейтенант И. С. Дмитриев запросил канцелярию главного инженер-механика

флота о массе машинно-котельной установки мощностью 3 или 5 нарицательных л. с. (н. л. с.) и, получив требуемые сведения, поручил проектирование «паровой шлюпки» В. Крейтону, владельцу верфи в г. Або (Турку). Крейтону 18 мая представил в МТК проект парового катера с машиной мощностью 5 н. л. с., но вскоре получил ответ, что МТК «искренне благодарит» В. Крейтону «... и вместе с тем уведомляет, что Его Императорского Высочества наследника цесаревича заказан уже в Англии паровой катер»².

Действительно, не дожидаясь окончания разработки проекта на верфи В. Крейтону, контр-адмирал А. А. Попов запросил контр-адмирала А. Е. Кроуна, находящегося в то время в Англии, о возможности заказа катера на верфи в г. Каусе. Полученный ответ гласил, что Дж. Уайт предлагает построить катер длиной 11,2 м, цена определялась в 900 фунтов стерлингов, срок постройки — два месяца.

18 мая 1870 г. канцелярия Морского министерства уведомила военно-морского агента (атташе) в Англии — контр-адмирала И. Ф. Лихачева, что великий князь Александр Александрович распорядился заказать катер у Дж. Уайта, но вначале хотел бы ознакомиться с чертежами, так как в Каусе строились катера различных типов. Также указывалось, что деньги будут высланы сразу после того, как великий князь примет окончательное решение. В свою очередь, И. Ф. Лихачев поручил ведение дел, связанных с заказом, своему помощнику — капитану 2 ранга Н. И. Казнакову, который 11 июля выслал в Санкт-Петербург чертежи катера с кормовой рубкой.

Великий князь проект одобрил, но потребовал обеспечить проход из каюты в носовую часть. По мнению управляющего Морским министерством адмирала Н.К. Краббе этого легко можно было добиться, прорезав дверь в носовой каютной переборке и изменив положение от-

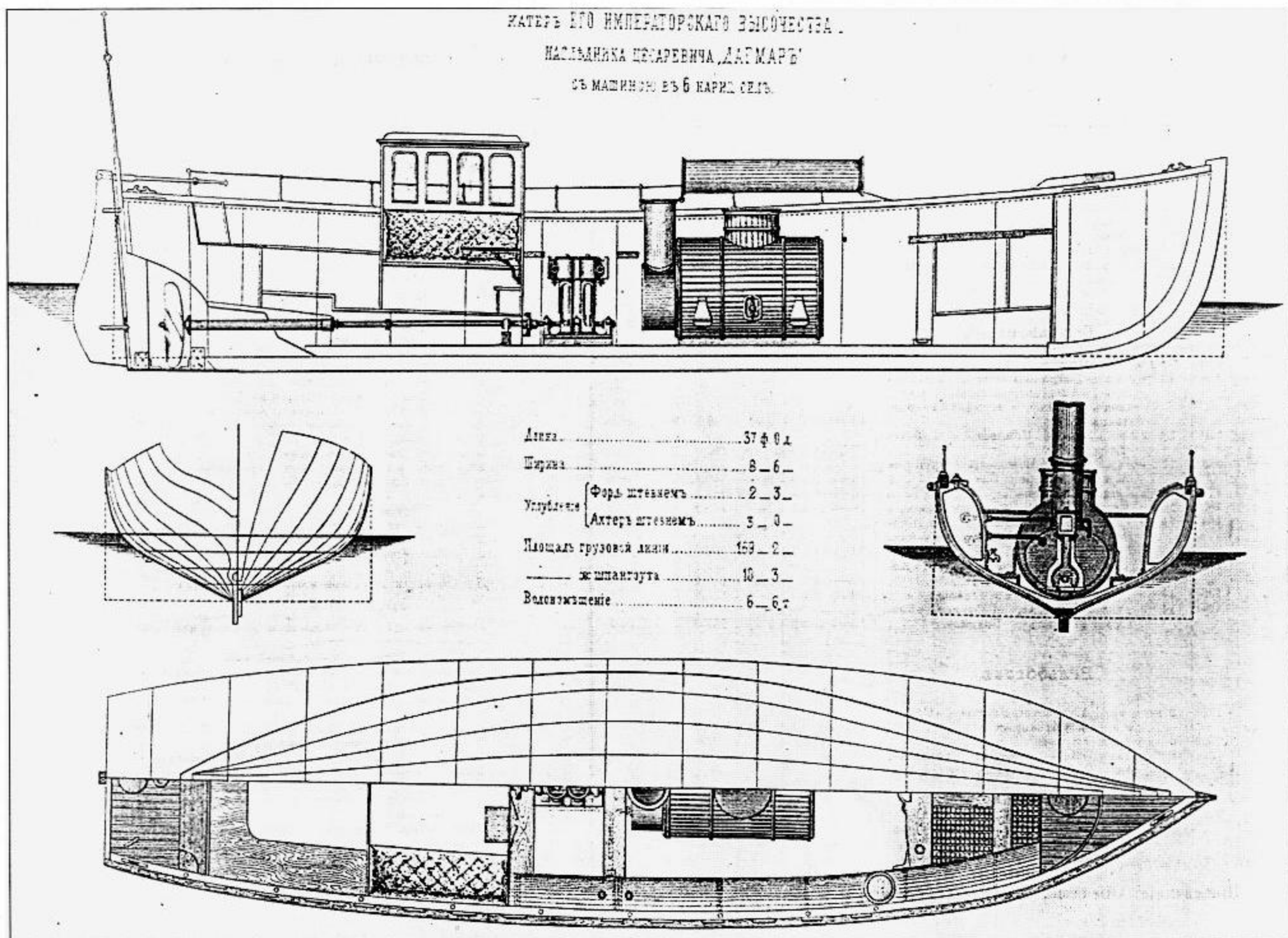
кидного столика в каюте. От себя лично Н. К. Краббе предлагал устроить в каюте стационарный ватерклозет (WC) и особо подчеркивал: «... необходимо, чтобы не стесняя свободного места в каюте, был устроен и умывальник так, чтобы его высочеству, который иногда сам управляет машиной и топкой котла, была бы возможность с удобством вымыть руки»³. Капитану 2 ранга Н. И. Казнакову поручалось «... соблюсти, чтобы, насколько позволяют малые размеры катера, каютка его была бы устроена с возможным комфортом».

24 июня адмирал Н. К. Краббе подписал контракт, 30 июня на имя капитана 2 ранга Н. И. Казнакова выслали вексель на 900 футов стерлингов, и в тот же день на верфи в г. Каусе приступили к выполнению заказа. В середине июля Н. И. Казнакову еще раз напомнили о необходимости установки WC, но в ответной телеграмме указывалось, что «... помещение его положительно невозможно», так как Дж. Уайт опасался, что это приведет к нарушению герметичности кормовых отсеков непотопляемости, ослабит продольную прочность, да и степень готовности корпуса была уже достаточно высокой. Руководители Морского министерства не стали настаивать на обязательном выполнении столь «сложной» технической задачи.

Новая великокняжеская «паровая яхта» имела длину корпуса 11,2 м, ширину 2,6 м, осадку носом 0,67 м, кормой — 0,91 м. Водоизмещение составляло 6,6 т. Корпус катера строился из ценных пород древесины. Двойная диагональная обшивка из красного дерева увеличивала прочность и позволяла значительно уменьшить сечение шпангоутов. Фор- и ахтерпики, отсеки вдоль бортов имели герметичную конструкцию и служили «ящиками непотопляемости» и могли удержать катер на плаву в случае накрытия его волной. Только четыре бортовых отсека использовались как цистерны котельной воды.

Энергетическая установка состояла из локомотивного котла и двухцилиндровой паровой машины

¹РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 195. Л. 1.²РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 195. Л. 9. Вскоре В. Крейтону использовал готовый проект при постройке парового катера «Буюк-Дере» для русского посланника в Стамбул. Деньги перечисляло Морское министерство.³РГАВМФ. Ф. 443. Оп. 1. Д. 246. Л. 39 об.



Чертежи катера «Дагмар»

(диаметр цилиндров 0,16 м, ход 0,15 м), приводившей в действие четырехлопастный гребной винт (диаметр 0,73 м, шаг 1,5 м). Отработанный пар отводился в атмосферу, каких-либо приспособлений для регенерации котельной воды не предусматривалось. Вообще конструкцию катера отличали простота и надежность, что в общем-то и обеспечило в дальнейшем его многолетнюю успешную эксплуатацию.

Проведение ходовых испытаний катера и его доставка в Россию поручались лейтенанту Л. А. Колонтаеву. Вначале Н. И. Казнакову сообщили, что великий князь распорядился отправить катер в августе в Копенгаген, куда должны были зайти с визитом императорская яхта «Штандарт» и пароход «Олаф», но затем последовал новый приказ — отправить катер прямо в Кронштадт. Приходилось поторапливаться, и 17 августа катер вышел в бухту Сток-бей на ходовые испытания. При максимально возмо-

жном давлении пара скорость достигала 8,2 уз, при экономическом режиме — 7,7 уз. После выполнения обязательных профилактических работ, утром 24 августа вновь вышли в море. На борту находились лейтенант Л. А. Колонтаев и четверо английских моряков, составлявших команду катера. Дул свежий северо-западный ветер, в помощь машине поставили паруса, «... катер держался великолепно, поведением своим вполне оправдывая выражения английских морских офицеров в Каусе, которые поздравляли г-на Уайта с постройкой столь удачной паровой шлюпки»¹. По пути зашли в Дувр, где пополнили запас угля, в Гревсенде приняли на борт лоцмана, и днем 26 августа катер вошел в лондонский док «Виктория», преодолев более двухсот миль за 41 ч 30 мин, включая остановки. Здесь его погрузили на палубу датского парохода «Anglo-Den», который утром 29 августа вошел в Среднюю гавань Кронштадта.

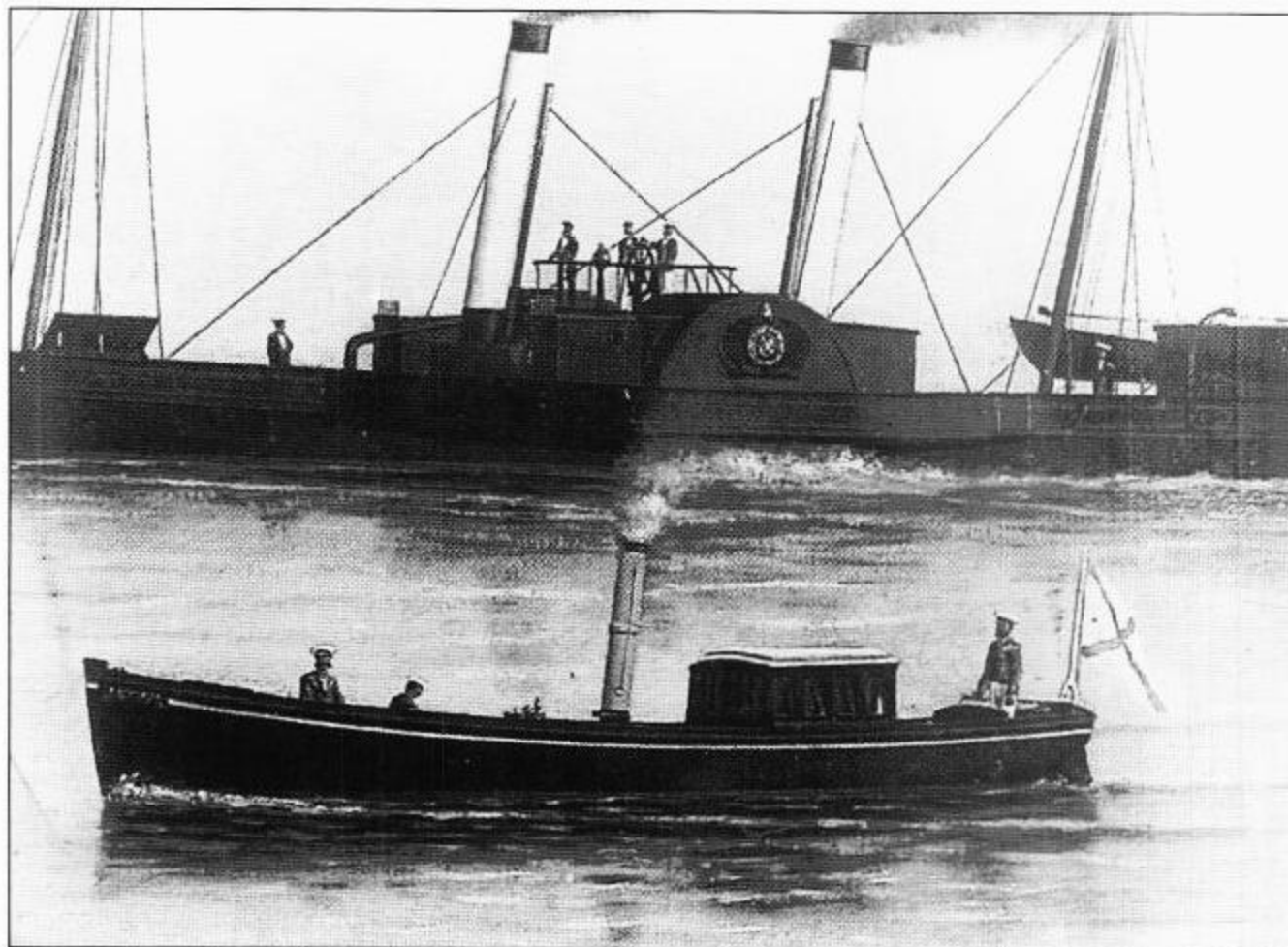
После соблюдения необходимых таможенных формальностей катер перегрузили на палубу парохода «Ижора» и 7 сентября доставили в Санкт-Петербургский порт. В тот же день главный командир порта вице-адмирал С. В. Воеводский и командир гвардейского экипажа контр-адмирал П. А. Перелешин совершили на катере пробный пробег по Неве. Обязанности командира исполнял лейтенант И. А. Гирс, инженера-механика — прапорщик Н. Броше. Все механизмы работали прекрасно, но катер прибыл без каких-либо инструкций, поэтому вице-адмирал С. В. Воеводский своим приказом № 288 от 23 сентября 1870 г. назначил комиссию из восьми человек под председательством капитан-лейтенанта С. Н. Одицова для определения всех эксплуатационных параметров катера. Силами комиссии были составлены «Правила ухода за машинами паровых спасительных катеров»², а в портовых мастерских приступили к изго-

¹ РГАВМФ. Ф. 921. Оп. 2. Д. 288. Л. 5.

² Так в оригинале.

товлению комплекта запасных частей и инструментов. Каких-либо дополнительных работ по механической части не потребовалось, только к предохранительным клапанам котла поставили отводные трубки, так как от туда пар попадал на стекла рубки, вызывая их запотевание.

8 октября капитан-лейтенант И. А. Гирс доложил в контору порта: «государь наследник цесаревич изволил изъявить желание, чтобы паровому катеру его высочества дать название «Дагмар» и чтобы надпись была сделана в носовой части и с обеих сторон...»¹. Такое наименование было не случайным. Супруга великого князя — великая княгиня Мария Федоровна, дочь короля Дании Христиана IX, до крещения носила имя Мария-София-Фредерика-Дагмар. То, что будущий император решил так назвать катер, лишний раз говорит о том внимании, которое он оказывал своей супруге. 24 октября 1870 г. приказом генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича катеру присвоили имя «Дагмар», а 16 декабря решением Адмиралтейств-совета причислили к IV рангу судов. Буквы на борту, выполненные старославян-



Катер «Дагмар» (фрагмент картины худ. А. П. Алексеева)

ской вязью и отлитые из бронзы, покрыли позолотой.

Благодаря простоте в обслуживании и экономичности катер эксплуатировался довольно интенсивно. Его не раз изображали на своих полотнах художники А. П. Алексеев, А. К. Беггров и др. В списках флота

«Дагмар» числился как «катер государя наследника цесаревича», а с 6 апреля 1881 г., после восшествия Александра Александровича на престол, был зачислен как «императорская яхта», став, таким образом, самым маленьким судном в этом классе.