Русские якоря

Лев Скрягин

«Где лодья не рыщет, а у якоря будет»,— говорили когда-то поморы. А и в самом деле, якорь — и начало, и завершение всякому плаванию.

История производства якорей в России — это история русского флота. Россия вошла в Европу, как спущенный на воду корабль, при громе пушек,— все мы знаем эти слова, но следовало бы и добавить: при звоне молотов и наковален в петровских кузнях. Перечитаем у Алексея Толстого, как перед Азовским походом молодой царь Петр подручным у мастера Жемова приваривал лапу к большому корабельному якорю:

«...Заскрипел блок. Сорокапудовый якорь пошел из горна. Искры взвились метелью по кузнице. Добела раскаленная якорная нога, щелкая окалиной, повисла над наковальней. Теперь надо было ее нагнуть, плотно уместить. Жемов — шепотом:

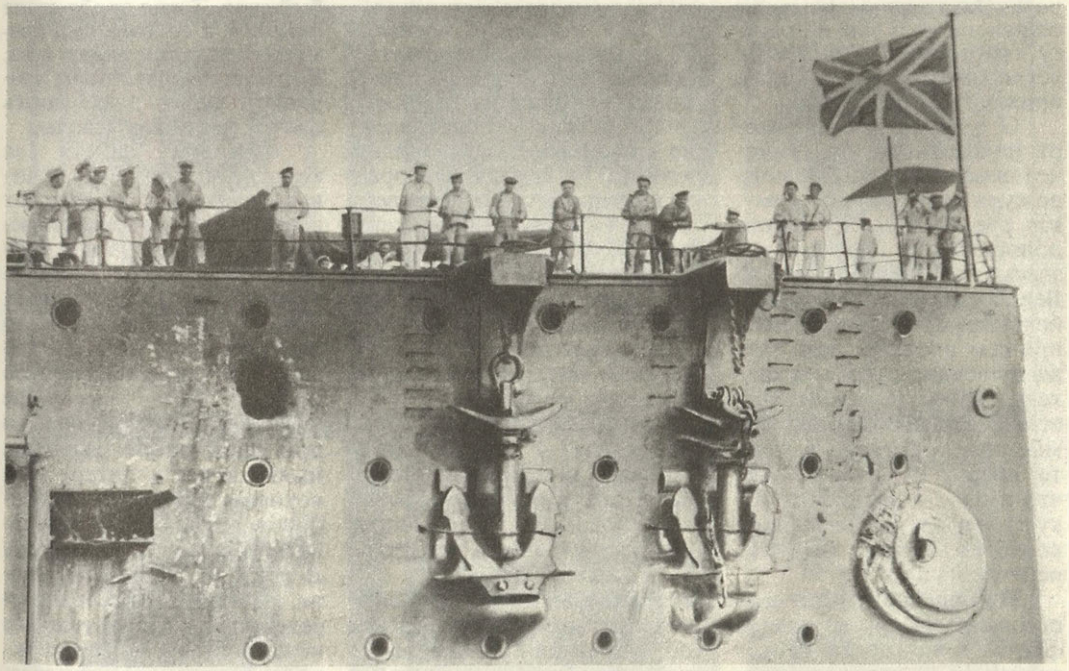
— Нагибай, клади... Клади плотнее... (Якорь лег.) Сбивай окалину. (Загорающимся веником стал смахивать окалину.) Лапу! (Обернувшись к Петру, закричал диким голосом.) Что же ты! Давай!..»

Давай!.. А еще и до Петра славились своими якорными мастерами города Поволжья, Лодейное Поле, Урал. Было дело — в Ярославле и Вологде изготовили около ста «больших двоерогих якорей» для поморской флотилии, снаряженной по велению Бориса Годунова, а якоря к трехмачтовому паруснику «Орел» царя Алексея Михайловича сделали мастера из Казани.

Развернувшееся при Петре строение кораблей повлекло за собой быстрое развитие кузнечного производства. Якоря для судов Азовского флота, который оснащался в Воронеже, отковали кузнецы, собранные со всей России. Особым царевым указом якорным мастерам запрещалось ковать какие-либо изделия, кроме относящихся к флоту. Поставлять якоря должны были и кузницы первых русских заводчиков — Демидова, Бутенапа. Позже в Новгородской и Тамбовской губерниях были учреждены казенные железные заводы, а близ Ладожского озера развернулись работы по распознанию железной руды. Якоря для петровских фрегатов, что вышли на Балтику против шведского флота, ковались в Олонце, в Сестрорецке. Железо из олонецкой «болотной руды» славилось гибкостью, ковкостью, чрезвычайной вязкостью — качествами первейшими для кузнечных работ.

Оно легко сваривалось — тому пример. Якоря для судов камчатских экспедиций Беринга — Чирикова пришлось доставлять через всю Сибирь. Для удобства перевозки у готовых к отправке якорей отпиливали

В Приморском парке



В боях и походах. Якоря «Авроры»

Якорная площадь в Кронштадте

рога. Части якоря везли по отдельности и уже на берегу Тихого океана, в наспех устроенных кузнях, рога приваривали к веретену.

О том, что русские якоря пользовались за границей немалым спросом, можно судить хотя бы по тому, как русский посол в Дании доносил царю Петру: «Есть здесь в магазейнах Вашего Величества якорья корабельные, которым роспись при сем вложена; есть также пушечные стволы и картечь... Морские его Величества Датского короля комиссары торговали у меня те якорья и сказали мне, что имеют в них нужду такую, что за тем неєколько кораблей в море выйтить не возмогут...»

В последние годы царствования Петра на нужды флота, в частности на потребность в якорях, работали десять государственных заводов: на севере — Олонецкий, Петровский, к коему были приписаны города Белозеро и Каргополь, Повенецкий и другие; на юге — Липецкий, Козьминский, Боринский. Самые тяжелые якоря для больших кораблей изготовлялись в Ижоре, на адмиралтейских заводах. Кузнечные молоты здесь приводились в движение от водяных мельниц... Пусть будет воздано должное личности великого преобразователя, создавшего, по сути, на пустом месте могучее железоделательное производство.

О том, какие высокие требования Петр предъявлял к качеству идущего на якоря материала, можно судить по его указу «О пробовании на заводах железа», который был разослан Берг-коллегией «на все железные заводы, где железо делается». Первая проба полосового железа, придуманная царем, состояла в том, что железную полосу накручивали вокруг врытого в землю столба. Эта операция совершалась трижды (в разные стороны), после чего полосу осматривали и, если она не носила следов разрушения, на ней выбивали клеймо № 1. Вторая проба: «Взять железную полосу, бить о наковальню трижды со всей силой ударять». Если железо выдерживало, ставили клеймо № 2. Для надзора за кузнецами была учреждена должность — «комиссар над железною работою». Петровский указ об испытаниях железа, несмотря на примитивность проб, положил начало досмотру за качеством металла в государственном масштабе.

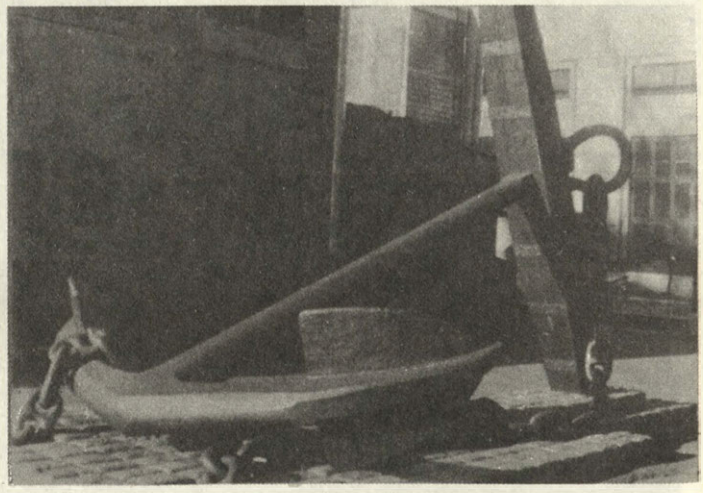
Петр сам был азартен на молот и наковальню. Приехав осмотреть Истецкие заводы, он за день собственноручно перековал двенадцать пудов железа. К кузнецам относился со вниманием, но и требовательностью. В «Регламенте об управлении Адмиралтейства и Верфи» якорному мастеру напоминалось особо, что именно он должен держать ответ, если авария корабля произойдет из-за поломки якоря: «Понеже в том вся целость корабля состоит, в чем он должен ответ дать, ежели что несмотрением будет сделано».

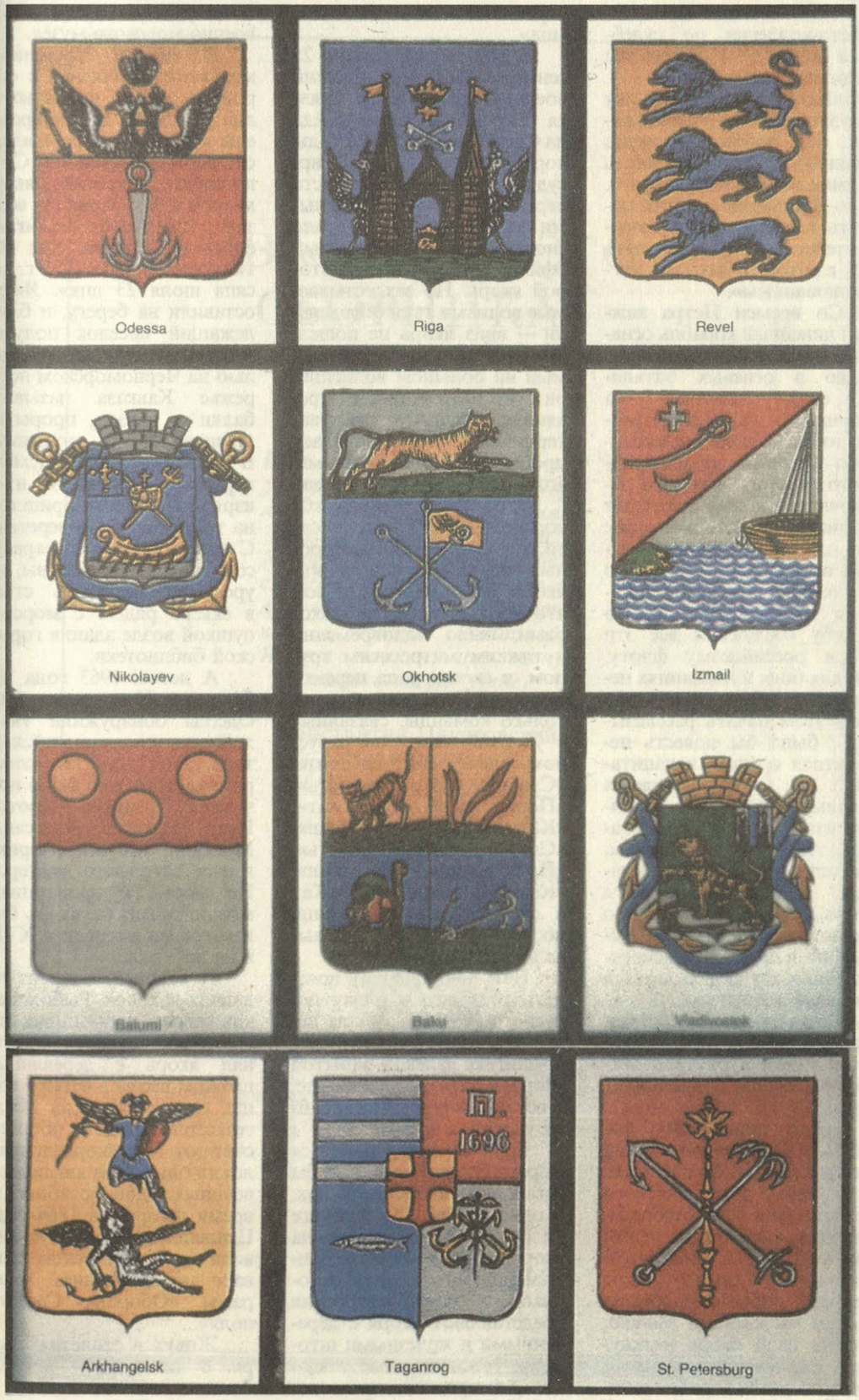
Якоря подвергались суровому испытанию на прочность. Если якорь выдерживал, на нем выбивали особый знак. Такая проба стала обычной и сохранялась почти до конца прошлого века. Вот как, по сведениям старинной книги, проводилась она на уральских заводах:

«...Якори задеть за кольцо, что имеетца у цевья, канатом и продеть тот канат в блок, и подняв кверху до самого блока, опущать, не одерживая, на чугунный брус или доску раза три. И буде тот устоит, то насечь на нем мастеру, что делан, и число настоящего года и свое мастерское и управительственное, кто при оной пробе случитца, имяна и вес и литеру «Р», которая значит, что опробован, и по насечке отдавать в казну з запискою. А которые пробы не устоят, но изломаютца или разседины покажутца, таковых не принимать, но велеть исправлять в надлежащество, и по исправлении паки пробовать против вышеописанного и по пробе отдавать в казну. А за то время, что при исправлении пробудут, за работу ничего не давать, ибо они повинны оное исправно зделать с одного разу».

Петр ввел жесточайшие наказания за клеймение якорей без пробы на прочность. Среди перечня приведенных в исполнение приговоров

Якорь с фрегата «Паллада», поднятый со дна моря





Гербы городов Российской империи с изображением якоря

и постановлений адмиралтейств-коллегии по судебным делам за 1723 год мы находим следующее:

«Якорному десятнику и кузнецу за клеймение якорей без пробы положено объявить смерть и взвесть на виселицу, но не казнить, а по наказании кнутом послать в астраханское адмиралтейство в работу на пять лет, в которой быть им всегда окованным».

Со времен Петра каждый линейный корабль оснащался пятью якорями. Нередко в огневых баталиях суда ставились «на шпринг» — на жесткие якоря; то был прием беспощадного русского артиллерийского боя, при котором исключался маневр парусами и признавалось только одно: под огнем противника — залпы всем бортом. Так было в сражении при Чесме, Синопе и Наварине. Какую службу сослужили все эти якоря российскому флоту, в каких боях и плаваниях несли их корабли,— если обо всем этом начать рассказывать, была бы повесть необъятная о судах и капитанах, о морях ближних и дальних, и океанах, и континентах. Но мы и не ставим такой цели — только несколькими словами скажем, какой жизнью жил якорь на корабле. Да, его именовали «символ надежды», но в ситуациях непредвиденных он мог оказаться опасным и грозным.

Вот документ времен Петра. Знаменитый Феодосий Скляев, строитель петровских судов, докладывает царю:

«Сего июня 11-го корабль «Лесное» валили на правый бок до самого киля и на левом боку никакого повреждения не обрели, а потом повалили на левый бок и нашли проломанную скважню у самого киля. Первая доска проломана якорем насквозь и знатно, что на свой якорь наткнулись... а проломлено на 14 дюймов вдоль корабля и поперечь досок на десять дюймов».

А вот случай другой. 25 сентября 1816 года русский военный бриг «Фальк» снялся с кронштадтского рейда на Свеаборг. Из-за непогоды корабль встал у мыса Стирсудден. Ветер от норд-оста перешел в шторм со снежными зарядами. Судно стало сносить к берегу. Вахтенный офицер приказал отдать второй якорь. Но захлестываемые волнами тали обледенели — вниз якорь не пошел, а повис у борта. Раскачиваемый на большом волнении, он стал бить рогом в деревянную обшивку ниже ватерлинии. Образовалась пробоина. Набрав в трюмы воды, корабль сел на камни.

Это к тому, что в службе корабельной не так все просто, как смотрится со стороны: отдать якорь, принять якорь. В жизни корабля все, что связано с якорем, с якорями, было одновременно и тяжким матросским трудом, и своего рода церемониалом. Перечислим одни только команды, связанные с уборкой якоря на парусном флоте. Вот, слышите: «Слабину ката выбрать», «Пошел кат», «Стоп кат», «Кат завернуть», «На фиш», «Слабину фиша выбрать», «Пошел фиш», «Стоп фиш», «Кат и фиш травить», «Кат и фиш развернуть». Лишь после этого с бака докладывали: «На месте якорь».

Нет надобности пояснять термины: в эпоху парусного флота это была целая школа — живет в них романтика далекой, забытой якорной службы на корабле, и встают перед вами корабли ушедших времен.

Едва ли нынче найдется морской порт, где не был бы установлен якорь-памятник. В одном только Петербурге их более сорока. Из числа якорей города на Неве наибольший интерес для историков кораблестроения представляют якоря с деревянными и железными штоками, установленные у здания Адмиралтейства и около Биржи — Центрального военно-морского музея.

В печати временами мелькают сообщения о старинных якорях, поднятых со дна морского. В свое время, еще в 1895 году, неподалеку от берега в районе Сочи подняли двурогий якорь массой в пять тонн. На веретене обнаружили выбитую надпись: «Сделан при Воткинском заводе 1757 г. месяца июля 23 дня». Якорь оставили на берегу, и близлежащий поселок получил название Якорная щель (щелью на Черноморском побережье Кавказа называли балки и овраги, прорытые ливневыми дождями). В 1913 году его задумали перевезти в Сочи, но из-за изрядной тяжести пришлось на треть обрубить веретено. С тех пор этот прекрасно сохранившийся, но, увы, изуродованный якорь стоит в сквере рядом с морской пушкой возле здания городской библиотеки.

А летом 1963 года рыбаки из Ильичевска близ Одессы обнаружили тяжелый якорь адмиралтейского типа. Под толстым слоем ржавчины можно было прочитать: «Андрей Кротов, Иван Черкасов, Александр Москвин, Матвей Тюрин», имена заводских мастеров. По форме и пропорциям, можно полагать, якорь был изготовлен в середине XVIII века на Урале.

И наконец, одна из недавних находок. Рыболовецкий сейнер, промышляя ставриду под Балаклавой, поднял якорь с деревянным штоком весом в четыре тонны. Специалисты из Музея севастопольской обороны считают, что якорь принадлежал одному из английских военных судов, погибших во время шторма в 1854 году. Ценнейшую находку установили на Историческом бульваре перед зданием панорамы «Оборона Севастополя»...

Живут в столетиях якоря. В них тоже — история России.