

Рецензируемая монография* посвящена замечательному кораблю, который стал не только выдающимся памятником отечественной техники, но и оставил заметный след в истории нашей Родины.

Впрочем, история линкора «Октябрьская Революция» (до 1925 г.— «Гангут») — главный, но не единственный предмет исторического исследования капитана I ранга запаса И. Ф. Цветкова. Читатель знакомится с историей проектирования и постройки «родных братьев» «Гангута» — однотипных балтийских линкоров и «двоюродных братьев» — линкоров для Черного моря типа «Императрица Мария», принадлежавших к числу сильнейших боевых кораблей своего времени. Рассматриваются и обсуждаются найденные при этом прогрессивные технические решения, многие из которых прочно вошли в арсенал кораблестроения. Документы, приводимые автором, наглядно показывают, каких усилий стоило А. Н. Крылову, И. Г. Бубнову и другим представителям передовой научно-технической мысли России преодолеть косность и техническую безграмотность чиновников от кораблестроения, в чьих руках находилось это важнейшее для обороны страны дело. Автор проследивает и боевой путь русских линкоров в первой мировой войне, участие матросов-линкоровцев в Великой Октябрьской революции и гражданской войне и, наконец, вклад «Октябрьской Революции» и «Марата» (б. «Петропавловск») в героическую оборону Ленинграда во время Великой Отечественной войны.

Являясь серьезным историческим исследованием по существу, рецензируемая книга, к счастью, не страдает довольно распространенной в наше время болезнью наукообразия: она написана хорошим литературным языком, содержит немало точно подмеченных научно-технических и социальных примет времени, легко и с интересом читается. Словом, в свет вышла хорошая и, несомненно, полезная научно-популярная историческая книга, которая займет достойное место в ряду других, сегодня уже довольно многочисленных изданий, освещающих историю отдельных кораблей, отечественного кораблестроения и флота¹.

С точки зрения историка весьма ценно, что автор извлек из архивов, осмыслил и выстроил в систему множество исторических реалий: проблем, событий, научно-

технических дискуссий и решений, связанных с важной страницей русского военного кораблестроения и «корабельной науки». Это тем более важно, что истории отечественного кораблестроения как раздела истории науки и техники не существует.

Ситуация эта поистине парадоксальна. С одной стороны, общеизвестно, что на протяжении XIX—XX вв. военное кораблестроение было своего рода фокусом, в котором концентрировались высшие достижения научно-технической мысли, техники и технологии. Задачи и заказы военного кораблестроения, которое постепенно обрело все более прочные и полные научные основы, стимулировали, а в ряде случаев и определяли прогресс техники и промышленной технологии в целом. С другой стороны, фактическое развитие этой отрасли научно-технических знаний и деятельности систематически отражалось в специальной военно-морской и технической литературе, а главное, ждет исследователей в богатейших, но почти не освоенных историками науки и техники фондах Центрального военно-морского архива. Для историка науки и техники, который решил бы всерьез и на профессиональном уровне заняться исследованием развития отечественного кораблестроения, существует обстановка максимального благоприятства. Надо надеяться, что в обозримой перспективе этот пробел во фронте историко-научных исследований в нашей стране начнет заполняться.

В этой ситуации такие издания будут выполнять особую функцию. Работы такого рода могут стать непосредственными «точками роста» дальнейших исследований, хотя рост этот будет осуществляться, естественно, уже не на научно-популярном, а на профессиональном историко-научном уровне. Поэтому весьма важно, чтобы книги, подобные рецензируемой, появлялись не случайным образом, как происходило до сих пор, а рационально планировались в интересах изучения истории отечественного кораблестроения.

Именно с такой историко-научной позиции, которая применительно к научно-популярной работе является заведомо максималистской, оценим теперь содержание рецензируемой книги несколько подробнее.

Прежде всего хочется отметить, что главы 2—4 содержат ряд весьма любопытных материалов общего историко-технического характера, так как история проектирования и постройки линкоров рассматривается на достаточно широком фоне состояния всей отечественной техники, технологии и промышленности первого десятилетия XX в. Ясно видны, во-первых, общее отставание технических возможностей и особенно организации российской промышленности той поры от требований времени и, во-вторых, неизбежная при отсутствии планового начала неравномерность ее развития. Так, если в части корабельной артиллерии и производства артилле-

* И. Ф. Цветков. Линкор «Октябрьская Революция»/Под научн. ред. В. Ю. Усова. Л.: Судостроение, 1983. 223 с.

¹ См., например, Мельников Р. М. Крейсер «Варяг». Л.: Судостроение, 1975; Корабли-герои. Сб./Под ред. Алексеева В. Н. М.: Изд. ДОСААФ, 1976; Мельников Р. М. Броненосец «Потемкин». Л.: Судостроение, 1980; Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л.: Судостроение, 1981 и др.

рийских систем Россия занимала одно из ведущих мест в мире, то проектирование, а отчасти и производство турбинных энергетических установок, по существу, находилось на откупе у германских и английских фирм. Естественно, что с началом первой мировой войны это привело к весьма неприятным последствиям.

Есть ряд моментов, которые, как нам представляется, следовало бы осветить в книге подробнее. Прежде всего это касается заданной требованиями Главного морского штаба своеобразной общей компоновки кораблей: с линейным, на одном уровне расположением башен артиллерии главного калибра, низкобортных, без полубака и, следовательно, с ограниченной мореходностью. Сейчас можно только предполагать, что они задумывались как «макси-мониторы» для действий в условиях Финского залива. Там это было, вероятно, целесообразно, а вот для Черноморского театра — вряд ли оправданно. Впрочем, история черноморских линкоров заслуживает специального исследования.

Автор довольно подробно рассказывает о ходе проектирования линкоров, однако не говорит прямо, что при этом впервые в практике отечественного кораблестроения эти работы были организованы по современной схеме, включающей в себя этап технического проектирования. Ранее непосредственно по материалам эскизного проекта выпускались рабочие чертежи, а это влекло за собой неизбежные «невязки» и многочисленные переделки уже в процессе строительства корабля.

На линкорах типа «Гангут» была впервые осуществлена предложенная И. Г. Бубновым весьма эффективная продольно-поперечная система набора, т. е. несущих конструкций корпуса, которая в мировой судостроительной практике получила название «русского набора» и широко используется по сей день. Эта тема, как нам представляется, заслуживает не беглого упоминания, а обстоятельного обсуждения по существу. Следовало акцентировать

внимание читателя на том, что линкоры типа «Императрица Мария» были первыми в отечественном флоте крупными кораблями с электрооборудованием на переменном токе. Зато автора следует поблагодарить за исправление ошибки, которая вкралась в написанные по памяти «Воспоминания» А. Н. Крылова. Осматривая в 20-х годах в Бизерте увиденный белогвардейцами линкор «Александр III», он не мог видеть на нем брони, собранной «на ласточкин хвост», ибо эта прогрессивная технология, превращающая главный броневой пояс в монолитную конструкцию, которая обеспечивает продольную прочность корабля, была реализована только на четвертом, так и недостроенном черноморском линкоре «Николай I». Любопытно, что идея превращения брони в несущую конструкцию тремя десятилетиями позже независимо родилась в авиации: именно на этой основе был создан уникальный по боевым качествам и самый массовый самолет периода Великой Отечественной войны — штурмовик ИЛ-2.

Следует отметить также, что, к сожалению, в книге весьма бегло изложена история жизни линкора «Октябрьская революция» в советский период. Отдельные неточности в книге и пожелания автору с позиций военно-морской истории приведены в рецензии С. С. Бережного², которая в целом положительная.

Высказанные критические соображения не снижают тем не менее общего благоприятного впечатления, которое производит работа И. Ф. Цветкова. Думается, что выход в свет военно-патриотической и вместе с тем историко-технической книги «Линкор „Октябрьская революция“» — несомненная удача и автора и издательства «Судостроение».

Я. Г. Неуймин (Ленинград)

² Журн. «Морской сборник», 1984, № 11.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЦИКЛЫ И СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП НТР

Не успев выйти в свет, новая книга Ю. В. Яковца* сразу стала библиографической редкостью, что не всегда случается с работами подобной тематики. В первую очередь она привлекает внимание ясностью и актуальностью поставленной авто-

* Ю. В. Яковец. Закономерности научно-технического прогресса и их планомерное использование. М.: Экономика, 1984, 240 с.

ром задачи, связанной с выявлением основных закономерностей научно-технического прогресса и их использованием для планового управления развитием науки и техники. Несмотря на преимущественно экономическую проблематику ряда глав, сам автор указывает, что выдвинутые им положения «опираются на исследования по истории науки и техники, современных тенденций их развития, проведенные в СССР и за рубежом» (с. 4).