

ЕЛАГИНСКИЕ ЧТЕНИЯ

7



Федеральное архивное агентство
Российский государственный архив
Военно-Морского Флота

ЕЛАГИНСКИЕ ЧТЕНИЯ

Выпуск VII

Санкт-Петербург

ГИПЕРИОН

2014

УДК 359(470+571)(091)
ББК 63.33(2)524
Е47

Составители

кандидат исторических наук *М.Е. Малевинская, Ю.Т. Вартанян*

Научный редактор

кандидат исторических наук *С.В. Чернявский*

Елагинские чтения / Федеральное архивное агентство ;
Е47 РГАВМФ. — Вып. VII. — СПб. : Издательский Дом «Гиперион»,
2014. — 180 с. : ил.

ISBN 978-5-89332-243-9

Седьмые Елагинские чтения, проходившие в 2014 году, были посвящены теме «Военные моряки в отечественной науке и культуре».

Книга предназначена для специалистов и всех интересующихся историей российского военно-морского флота.

УДК 359(470+571)(091)
ББК 63.33(2)+68

ISBN 978-5-89332-243-9

© Российский государственный архив
Военно-Морского Флота, 2014
© Авторы, 2014
© Издательский Дом «Гиперион», 2014

Предисловие научного редактора

В январе 2014 года Российский государственный архив Военно-Морского Флота отметил 290-летие со дня своего основания. РГАВМФ — один из старейших архивов России, ведущий свою историю от Архива Адмиралтейств коллегии, созданного 28 (17) января 1724 г. по изустному указу Петра I. Этому знаменательному событию и были посвящены внеочередные седьмые Елагинские чтения.

Готовя это юбилейное мероприятие, сотрудники РГАВМФ руководствовались тем, что история архива — это суть история страны и ее Военно-Морского Флота. Именно поэтому сформировалось решение отойти от привычных шаблонов и, взяв за основу сведения архивных документов, показать в выступлениях жизнь и деятельность тех наших соотечественников, имена которых получили известность не только на флоте, но и в области отечественной науки и культуры.

Заявленная тема Елагинских чтений — «Военные моряки в отечественной науке и культуре» — вызвала у знатоков военно-морской истории большой интерес. В мероприятии приняли участие представители Санкт-Петербурга и других городов России, а также гости из-за рубежа. Предметом исторических исследований участников традиционных научных чтений стала деятельность флотских изобретателей В.Д. Спицина, В.И. Черникеева и Н.Л. Подгурского, литературное творчество адмирала П.В. Чичагова, творческая деятельность композитора Н.А. Римского-Корсакова и художников А.П. Боголюбова и П.Н. Вагнера, научная деятельность вдохновителя первой русской арктической экспедиции М.В. Ломоносова и многое другое.

В целом прошедшие Елагинские чтения стали данью памяти не только нашим замечательным соотечественникам, внесшим неоценимый вклад в развитие фундаментальных и прикладных наук, литературу, музыкальное и изобразительное искусство, но и всем нашим предшественникам архивистам, посвятившим

лучшие свои годы работе в архиве, бережно сохраняя и популяризируя бесценные свидетельства славной истории отечественного флота. Если бы не было их достижений и заслуг, то нечего было бы нам и отмечать в юбилейном 2014 году.

Итогом седьмых Елагинских чтений стало издание очередного сборника публикаций, где представлены докладов участников этого научного мероприятия. Следующие, восьмые чтения планируются провести в январе 2016 года. Они будут посвящены участию Российского флота в Первой мировой войне (1914–1918) и, как нам кажется, привлекут к себе внимание большого числа, как профессиональных историков, так и людей увлечённых изучением истории отечественного Военно-Морского Флота.

*Директор РГАВМФ
Кандидат исторических наук
С.В. Чернявский*

Т.С. Федорова

Г.И. Невельской и Амурская экспедиция

5 декабря 2013 года по новому стилю исполнилось 200 лет со дня рождения Геннадия Ивановича Невельского. Он относится к плеяде мореплавателей и первооткрывателей, чьи заслуги велики и неоспоримы.

Фонда Невельского в архиве нет, документы по теме отложились в нескольких фондах, особенно интересны личные фонды участников экспедиции П.В. Казакевича и А.И. Петрова. Собранная А.И. Петровым переписка генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева с Г.И. Невельским существенно обогащает имеющийся состав документов. О Невельском и его заслугах написано много книг и статей, но документального издания, ему посвященного, до сих пор не существует, за исключением небольшого числа документов за 1852–1855 годы, опубликованных в качестве приложения в книге А.И. Петрова «Амурский щит» (Хабаровск, 1974). Несколько документов включены в сборник «Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера» (М., 2010). В 1957 году в архиве готовился к публикации сборник документов о Невельском, но он не был издан.

Г.И. Невельскому выпала счастливая судьба. По окончании Морского кадетского корпуса в 1832 году он по рекомендации И.Ф. Крузенштерна был зачислен в Офицерский класс. В 1833–1846 годах проходил морскую практику на эскадре под командованием вице-адмирала Ф.П. Литке вместе с в. кн. Константином Николаевичем, в 1839 году был на Кронштадтском рейде под флагом начальника Главного морского штаба е. и. в. князя А.С. Меншикова. Плавал в Балтийском, Немецком, Белом морях, совершил переход из Архангельска в Кронштадт, в 1845–1846 годах, посетив Англию и Данию, побывал в портах Испании, Италии, Франции, Алжире, Гибралтаре и др.

Тесное общение с Ф.П. Литке, в. кн. Константином Николаевичем, знакомство с Меншиковым несомненно помогли Невельскому

в дальнейшем совершить переход на Камчатку и найти пролив между Азиатским материком и Сахалином, что не смогли сделать ни Лаперуз, ни Броутон, ни Крузенштерн, ни А.М. Гаврилов в 1846 году.

14 января 1848 года Невельской по его просьбе с помощью Ф.П. Литке был назначен командиром транспорта «Байкал», отправлявшегося на Камчатку. Интереснейшие подробности постройки транспорта, его снаряжения и начала плавания описаны Невельским в письме члену Морского ученого комитета Б.А. Глазенапу от 1 октября 1848 года. Уже в это время проявились такие черты его характера, как целеустремленность, упорство, воля, самоотверженность, решительность, а в необходимых случаях и терпение.

Транспорт был построен для Охотского порта в Гельсингфорсе. По совету опытных мореплавателей М.П. Лазарева, Э.Э. Шанца, Л.Л. Гейдена, С.И. Мофета Невельской внес изменения в конструкцию судна, добился, чтобы транспорт был готов раньше намеченного срока и мог прибыть на Камчатку в мае 1849 года, дабы иметь всё лето для исследования Амура. Наиболее сложным оказалось размещение груза, который нужно было доставить на Камчатку, но благодаря настойчивости и терпению Невельского все проблемы были успешно решены. 16 июля 1848 года «Байкал» пришел в Кронштадт. 19 августа его посетил князь Меншиков, который, по словам Невельского, «как отец родной» благословил его на предстоящую кампанию: «Я никогда не забуду внимательности его светлости во всё время приготовления моего. Здесь узнал вполне цену этого почтенного и доброго нашего начальника»¹, — делился Невельской своими впечатлениями с Глазенапом. Не менее эмоционально Геннадий Иванович описал и прощание с в. кн. Константином Николаевичем, которому он представлялся 15 августа. 21 августа 1848 года «Байкал» снялся с якоря и отправился в историческое плавание.

Официально нужно было закончить описание недавно открытой Сегненской губы в заливе Константина в южной части Охотского моря, осмотреть Тугурскую губу и юго-западный берег Охотского моря, но у Невельского были другие соображения. Пока шла подготовка транспорта к плаванию, он несколько раз общался с Н.Н. Муравьевым и А.С. Меншиковым. Муравьев поддержал предложение Невельского об исследовании Амурского лимана и устья Амура. 9 июня он направил отношение Меншикову, в котором

несколько таинственно просил разрешения после разгрузки «Байкала» в Петропавловске «употребить его со всем экипажем для описания берегов» по собственному «усмотрению и инструкции», которую он в таком случае намеревался выслать в Петропавловский порт².

16 августа последовала инструкция Морского министерства, в которой повторялась официальная версия плавания Невельского, но далее говорилось, что подробные инструкции он получит в Петропавловске от Муравьева, в распоряжение которого передавалось судно³. Н.Н. Муравьев подготовил инструкцию и, обосновав историческую необходимость обследования Амура, отметил, что «из берегов Охотского моря наиболее необходимо подробное описание: 1) северной части острова Сахалина с восточной и западной его стороны; 2) пролива, отделяющего этот остров от материка; 3) лимана и устья реки Амур и 4) Сегненской губы., получившей название залива в. кн. Константина»⁴. Муравьев верил, что пролив существует и впервые назвал Сахалин островом. Инструкцию, утвержденную императором, Невельской должен был получить в Петропавловске, а ему была вручена копия.

В то время существовало мнение, что Амур не имеет выхода в море и теряется в песках. Кроме того, часть Амура по Нерчинскому договору не была разграничена между Россией и Китаем, и оба берега считались китайскими. 29 января 1849 года состоялось заседание специально созданного Особого комитета по делу об Амуре и гилыках под председательством канцлера К.В. Нессельроде, основного противника исследования Амура. Комитет нашел, что в данном случае «главное и существенное» дело «есть предупреждение всяких покушений иностранцев к занятию местности близ Амура, поэтому нужно обратить преимущественное внимание на установление отношений с гилыками, чьи земли прилегают к самому Амuru», а также исследовать местность Амура, чтобы «избрать там удобный пункт для занятия». Установление сношений с гилыками было предоставлено Российско-Американской компании. «Действия в этом случае чрез Компанию признаются тем более удобными, что чрез это устраняется явное участие правительства в сём деле, и всё может быть учинено без шума и лишних толков»⁵. Невельскому было поручено найти место, удобное к заселению и укреплению, но так, чтобы не подать повод к столкновениям с Китаем, которых нужно было стараться избегать. Предположение об осмотре земель вдоль границы с Китаем от реки Горбицы

до Охотского моря и рекогносцировку Амура предлагалось отложить, «как могущую встревожить китайцев и подать повод к неприятным с ними объяснениям»⁶.

В предписании Невельскому от 1 марта 1849 года Меншиков повторил решение комитета, однако отметил, что предписание поспешно отправляется к Муравьеву, «который... сочтет, может быть, нужным снабдить вас дополнительным по сему же предмету наставлением»⁷.

13 мая 1849 года «Байкал» благополучно прибыл в Петропавловский порт, но ожидаемой утвержденной императором инструкции Невельской не получил, так как курьера в Аяне задержали льды. Не имея официального разрешения, Невельской всё же решился идти на Амур. С 12 июня по 28 августа 1849 года команда «Байкала» в сложных условиях на шлюпках промерила фарватер и смогла найти судоходный пролив между материком и Сахалином и с севера на юг, и с юга на север. В рапорте Меншикову от 2 сентября 1849 года Невельской писал: «Итак, эта величественная река Амур, столетия от просвещённого мира по обширному плану действий с юга знаменитыми мореплавателями Лаперузом и Бротомом, с севера Крузенштерном положительно запертый, ныне открыт, имея на флангах своих капитальные гавани для флотов, на юге гавань Де-Кастри, на севере гавань Николая..., таким образом, с твёрдою волею и упованием на Господа, с ничтожными нашими средствами по обширному плану действий и краткости времени, поистине не щадя жизни своей, несколько раз на волоске висевшей, преодолев все затруднения, исполнили, что предписано»⁸. Открытие пролива окончательно доказало, что Сахалин — остров. 1 сентября 1849 года «Байкал» пришел в Аян, где получил все депеши, но была ли там инструкция, утвержденная императором, и какой был ее текст, остается неизвестным, в архивах она пока не найдена, в книге Невельского инструкция изложена по версии автора.

Высоко оценив заслуги экипажа транспорта, Н.Н. Муравьев писал Меншикову 26 сентября: «...мне много случалось ходить на судах военного флота и видеть много смелых и дельных офицеров, но Невельской превосходит в этих отношениях все мои сравнения»⁹. Через два дня он вновь отмечал: «...Невельской превзошёл все наши ожидания и исполнил данные ему инструкции с тою полнотою и самоотвержением, которые только можно ожидать от глубокой, беспредельной преданности престолу и отечеству и истинно

русского смысла. Сделанные Невельским открытия неопенимы для России»¹⁰. 28 января 1850 года Невельской и офицеры «Байкала» через Сибирь возвратились в Петербург, но еще 1 января, отмечая стоящие теперь перед Россией новые задачи, Муравьев писал Меншикову: «...я обязываюсь прежде всего покорнейше просить вашу светлость возвратить в распоряжение мое г-на Невельского. При всех его других достоинствах, как опытный морской офицер, он мне будет совершенно необходим при всех предстоящих преобразованиях в Охотском море»¹¹. 8 февраля 1850 года высочайшим приказом Невельской был переведен в Охотскую флотилию с производством в капитаны I ранга и назначен состоять при генерал-губернаторе Восточной Сибири до исполнения особого возложенного высочайшего повеления...»¹².

21 июня 1850 года он прибыл в залив Счастья, где его встретил агент РАК прапорщик Д.И. Орлов, направленный туда для торговли с гиляками. 29 июня Невельской и Орлов в заливе Счастья (в северной части Амура) основали первое русское селение и во имя Петра Великого назвали его зимовье Петровское¹³, которое надолго стало штаб-квартирой Невельского. 1 августа на мысе Кугеда был основан Николаевский пост.

В начале декабря Невельской снова был в Петербурге, где продолжались дебаты по поводу дальнейших путей освоения Приамурья. Не все члены Особого комитета верили в открытие Невельского и, опасаясь осложнений с Китаем, требовали ликвидировать Николаевский пост, никаких мест больше не занимать, отправить лист в пекинский Трибунал, чтобы договориться с Китаем об обеспечении устьев Амура от покушений иностранцев. Военный министр граф А.И. Чернышев требовал сурово наказать Невельского за самовольные действия на Амуре вплоть до разжаривания в матросы.

7 февраля 1851 года состоялось очередное заседание Особого комитета, на котором было объявлено повеление императора: Николаевский пост оставить в виде лавки РАК, продолжать торговлю с туземцами через РАК, послать лист в Пекин и др.¹⁴ 11 февраля ГП РАК получило информацию о заседании Особого комитета и резолюции императора. По версии Невельского Особый комитет заседал снова 12 февраля и принял решение, один из пунктов которого гласил: действующую на Амуре экспедицию назвать Амурской, начальником ее во всех отношениях назначить Невельского¹⁵. Однако документально это не подтверждается.

В июле 1851 года Невельской вернулся в Петровское зимовье, на сей раз с женой Екатериной Ивановной. Начался новый этап в освоении Приамурья. К тому времени в составе экспедиции уже были морские офицеры Н.М. Чихачёв, Н.К. Бошняк, П.В. Казакевич, топограф П. Попов, штурман А.И. Воронин, приказчик РАК А.П. Березин, горный мастер И. Блинников. Все они отправлялись в командировки для изучения Сахалина, Амура и рек, в него впадающих, озер и лесов, в поисках мест, удобных для зимовки судов и основания селений, проводили глазомерную и инструментальную съемки. Командировки длились по несколько месяцев и были тяжелым испытанием для участников экспедиции. Производились они под видом торговли, что давало возможность сблизиться с туземцами, преимущественно гиляками, и маньчжурами, узнать их отношение к русским. Местные жители благожелательно встречали русских, снабжали их сведениями о крае и приходе иностранных судов, помогали в случае необходимости. 1852 год был самым успешным в истории изучения Приамурского и Приуссурийского краев.

Невельской также постоянно находился в разъездах, но его деятельность осложнялась напряженными отношениями с РАК и В.С. Завойко, которым он должен был подчиняться. Больно задело его обвинение Компанией в гибели барка «Шелехов», на котором основной состав экспедиции шел в Петровское, и в том числе Невельской. Немного не дойдя до зимовья 18 июля 1851 года, в сильном тумане барк затонул, ударившись о подводные камни. Хотя все пассажиры, экипаж и груз были спасены, Главное правление РАК обвинило в гибели судна Невельского. В очень эмоциональном и бурном письме П.В. Казакевичу 16 мая 1852 года Геннадий Иванович писал: «Как можно Компании допустить такую подлость! И прошу вас сказать ради мундира нашего общеморского, ради чести моряка! Что если Компания осмелится оскорбить меня, то я умоляю немедленно назначить строжайшее следствие, я потащу её к Иисусу, эту распроклятую! Я всё писал Николаю Николаевичу до какой степени она хочет скверно вести дела, мазать экспедицию»¹⁶. «Ради Бога, любезный Геннадий Иванович, — увещевал его Муравьев, — не метайтесь в чужие дела, право, у нас довольно своих»¹⁷. В том же письме Казакевичу Невельской жаловался, что Главное правление РАК называет экспедицию Невельского экспедицией Орлова, а самого Орлова начальником экспедиции. «Не Орлова, а просто особая

экспедиция»¹⁸, — подчеркивал Невельской. Успокаивая его, Муравьев пишет: «Прошу верить, что всё возможное с моей стороны делается для лучшего устройства и успешнейшего распространения вверенной вам особой экспедиции и никто и нигде не считает её экспедицией Орлова»¹⁹. В том же письме Казакевичу еще много весьма резких высказываний Невельского в адрес РАК и председателя Главного правления В.Г. Политковского, злая критика, характеризующая деятельность РАК и ГП с новой стороны.

19 октября 1852 года Невельской представил Муравьеву отчет об итогах работы и планах занятия залива Де-Кастри и селения Кизи во избежание захвата этих мест иностранцами. Это вызвало резкий протест со стороны Министерства иностранных дел, полагавшего, что «приведение в исполнение новых предположений капитана Невельского было бы явным нарушением мирных и дружественных с Китаем связей», и, кроме того, занятие «сего пункта, как равно и селения Кизи... не может быть признано иначе как насильственным завладением чужой собственностью»²⁰. «Мы более и более убеждаемся, что китайцы не имеют никакого права на оба берега Амура при устье оногo, но Бог знает, так ли они это понимают»²¹, — возражал Муравьев.

В 1853 году ГП РАК, обеспокоенное снаряжением американцами двух экспедиций к берегам Японии, просило «распространить» заселения как на Амуре, и на Сахалине, занять первоначально два пункта и устроить два редута. Для исполнения этого плана предлагалось использовать команду Невельского «с предоставлением этого дела распоряжениям РАК»²². 15 апреля 1853 года Муравьев предписал Невельскому занять остров. Это было осуществлено в сентябре 1853 года, на Сахалине был основан Муравьевский пост²³, но 12 июня 1854 года он был снят Е.В. Путягиным.

В конце 1853 года на Амуре приступили к подготовке края к обороне в связи с военной опасностью. 6 января 1854 года в Николаевском poste был получен приказ Невельского о переходе экспедиции в подчинение правительству, подъеме военных флагов на всех постах и сдаче флагов РАК в пакгаузы²⁴. Невельской, наконец, освобождался от зависимости РАК.

В августе 1854 года англо-французская эскадра бомбардировала Петропавловск. Защитникам города под руководством В.С. Завойко удалось отразить нападение, но оно могло повториться, поэтому решено было весь флот вывести на Амур. 5 мая 1855 года суда Камчатской флотилии с гарнизоном и семьями

военнослужащих прибыли в залив Де-Кастри. По настоянию Невельского все суда были введены в устье Амура и Амурский лиман, благодаря чему флот был спасен. Неприятельская эскадра приходила в Аян, в Петропавловск, обстреляла Де-Кастри, но русскую эскадру не нашла.

Перед Россией на Амуре теперь стояли другие задачи: освоение и заселение края, урегулирование с Китаем пограничных вопросов, организация сплавов по Амuru от Нерчинска до Охотского моря. Надо отдать должное Н.Н. Муравьеву, он сыграл очень важную роль в реализации планов Невельского. С самого начала он поддерживал Геннадия Ивановича, помогал ему добиться осуществления его планов. Муравьев высоко ценил Невельского, и первые годы их связывали неформальные отношения. Письма Муравьева заканчивались словами уважения и сердечности. В письме от 2 марта 1851 года читаем: «...Обнимаю вас от всего сердца, жена усердно вам кланяется и оба мы желаем от всей души во всём успеху и здоровья»²⁵. 25 октября 1852 года: «...затем мне остаётся только обнять вас от всего сердца, любезнейший Геннадий Иванович, и поздравляю с именинами супруги и дочери, которые, надеюсь, проведёте приятно, позвольте пожелать вам от всей души здоровья и спокойствия... Истинно вас любящий и уважающий Н. Муравьёв»²⁶. Таких примеров можно привести много.

Между тем обстановка на Амуре менялась, изменилось и отношение Муравьева к Невельскому, который выполнил свою задачу. Сказались и разногласия, возникшие между ними по поводу переноса Охотского порта на Камчатку, обороны Амура и другим вопросам. 15 февраля 1855 года Муравьев поделился своими соображениями с М.С. Корсаковым, своим двоюродным братом: «Для успокоения Невельского я полагаю назначить его при себе исполняющим должность начальника штаба, Завойку — начальником всех морских сил, а тебя — всех сухопутных... Таким образом, Невельской с громким названием не будет никому мешать и докончит своё там поприще почётно»²⁷. 16 марта он сообщил о своих планах реорганизации управления войсками и морскими силами на Амуре генерал-адмиралу в. кн. Константину Николаевичу: «...упразднится отдельное управление войсками на юго-восточных берегах Сибири и прекратятся особые преимущества, на время им дарованные, а контр-адмирал Невельской будет во время моего там пребывания исправлять должность начальника штаба, а потом со мною возвратится в Иркутск»²⁸. 27 мая 1855 года

соответствующий приказ был подписан, автоматически прекращалась и деятельность экспедиции Невельского, хотя в самом приказе об этом не говорится ни слова. По версии Невельского приказ от 27 мая касался только Амурской экспедиции²⁹, что не соответствует подлиннику.

Приказ об организации Амурской экспедиции не издавался, в документе от 27 мая 1855 года не говорилось и о ее ликвидации, официального статуса у экспедиции не было. До 1853 года название Амурская экспедиция вообще не употреблялось, ее называли «эта экспедиция», «ваша экспедиция», «вверенная вам особая экспедиция», сам Невельский писал: «просто особая экспедиция». Все эти годы он оставался состоящим по особым поручениям при Муравьеве, нет ни одной его подписи как начальника Амурской экспедиции. В ноябре 1851 года он предлагал реорганизовать экспедицию и представлял проект штата, где была указана должность начальника экспедиции, но этот документ был отклонен. Название «Амурская экспедиция» появилось в Записке ГП РАК от 22 марта 1853 года, которое просило об организации Сахалинской экспедиции для занятия острова по аналогии с действиями экспедиции Невельского на Амуре³⁰.

Покидая Амур, уже из Аяна 18 ноября 1855 года Муравьев писал Константину Николаевичу: «Невельской здесь теперь не нужен, ни на Амуре, ни в Иркутске. Я принял смелость представить об отчислении его: он выслужил узаконенные сроки и контр-адмирал, заслуги его вознаграждены, а если будет милость вашего высочества дать ему покойное место, то он отдохнёт и оправится от многолетнего своего пребывания на Амуре»³¹.

Бросив своего начальника штаба, Муравьев уехал, а Невельской с семьей до лета 1856 года оставался в Мариинском poste как частное лицо. 10 декабря 1856 года он был зачислен в резерв флота, 19 сентября 1857 года ему нашли спокойное место в Морском ученом комитете (с 1866 года Ученое отделение МТК), где он работал до конца жизни 17 апреля 1876 года. В 1864 году он был произведен в вице-адмиралы, в 1874-м стал адмиралом. Много лет Геннадий Иванович работал над книгой «Подвиги русских морских офицеров на крайнем востоке России. 1849–1855», но увидеть ее издание не успел. Она была издана его вдовой в 1878 году и с тех пор выдержала десять 10 изданий.

Примечания

1. РГАВМФ. Ф. 1191. Оп. 1. Д. 25. Л. 22.
2. Там же. Ф. 410. Оп. 1. Д. 2205. Л. 39 об.
3. Там же. Л. 45.
4. Там же. Д. 149. Л. 67.
5. Там же. Л. 5.
6. Там же. Л. 8 об.
7. Там же. Л. 50.
8. Там же. Ф. 19. Оп. 4. Д. 16. Л. 12 об.
9. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 170. Л. 3.
10. Там же. Л. 1 об.
11. Там же. Л. 15.
12. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 463. Л. 520–521.
13. Там же. Ф. 224. Оп. 1. Д. 376. Л. 2.
14. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 206. Л. 20–21.
15. *Невельской Г.И.* Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России. 1849–1855. М., 1947. С. 124–125.
16. РГАВМФ. Ф. 1191. Оп. 1. Д. 22. Л. 23.
17. Там же. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 27. Л. 15.
18. Там же. Ф. 1191. Оп. 1. Д. 22. Л. 24.
19. Там же. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 27. Л. 14.
20. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 206. Л. 183–184.
21. Там же. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 27. Л. 22 об.
22. АВПРИ. Ф. РАК. Д. 391. Л. 3.
23. РГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 236. Л. 82.
24. Там же. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 10. Л. 1–3.
25. Там же. Д. 27. Л. 38 об.
26. Там же. Л. 24.
27. *Алексеев А.И.* Геннадий Иванович Невельской. М., 1984. С. 157.
28. РГАВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 236. Л. 190.
29. *Невельской Г.И.* Подвиги... С. 322–323.
30. АВПРИ. Ф. РАК. Д. 391. Л. 3–6 об.
31. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 46.

А.И. Костанов

Русско-японская война и реформирование архивного дела в армии и на флоте

Разработка проблематики, связанной с Русско-японской войной 1904–1905 годов, традиционно привлекает внимание отечественных и зарубежных исследователей. В значительной мере успеху этой деятельности способствует наличие обширного круга первоисточников. Документальная база истории Русско-японской войны 1904–1905 годов колоссальна, т. к. архивы действующей армии и флота сохранились достаточно полно. Главным образом эти источники сосредоточены в фондах РГВИА, РГАВМФ, РГИАДВ, Отдела рукописей Российской государственной библиотеки и других крупнейших архивохранилищ России. Ценные и значительные по объемам материалы дошли до нас в составе частных собраний и коллекций. Содержащиеся в них документы (дневники, воспоминания, переписка, фотографии и т. п.) существенно дополняют делопроизводственные материалы военного характера¹.

Цель нашего сообщения показать некоторые особенности формирования документальной базы истории Русско-японской войны 1904–1905 годов, а также остановиться на отдельных историко-архивоведческих аспектах этой проблемы.

На рубеже XIX–XX веков обострение международной обстановки заставило правительство уделять больше внимания военному строительству на восточных рубежах страны. В 1884 году регулярные войска Приамурского военного округа состояли из 12 батальонов пехоты; через десять лет их было уже 20, а с 1895 года началось усиленное наращивание воинского контингента на Дальнем Востоке².

К 1903 году силы округа насчитывали уже 63 пехотных батальона³, расквартированных вдоль русско-китайской границы в Приморье, Приамурье, а также в Маньчжурии и в Квантунской области. К ним следует добавить войска полевой и береговой артиллерии, кавалерийские и вспомогательные части, управления

строительства крепостей во Владивостоке и Порт-Артуре, куда с 1899 года перевели главную базу флота на Тихом океане⁴.

Штаб округа в Хабаровске непосредственно ведал делопроизводственными службами штабов и канцелярий воинских частей, но своего архива не имел и приемом их документов не занимался. Это обстоятельство создает немало трудностей для историков, учитывая многократные реорганизации структур армии и флота на Дальнем Востоке.

С началом военных действий на Ляодунском полуострове в районе Порт-Артура и Маньчжурии численность соединений и частей русской армии постоянно увеличивалась. Здесь уместно пояснить, что организация архивного дела в армии является одним из элементов военного строительства и включает в себя разработку принципов и мероприятий по сохранению и использованию архивной документации в мирное и в военное время. В русской армии начала XX века эти мероприятия сводились к следующему. Во-первых, в мирное время и в мобилизационный период осуществлялся ряд мер по хранению архивных материалов, имевшихся в частях к моменту объявления войны. Во-вторых, действовали правила сбережения документов и архивов действующей армии непосредственно в ходе боевых действий. На практике эти правила были эффективно применены в ходе войны с Японией, ставшей первым крупным международным конфликтом XX века⁵.

Положение о письмоводительстве в Военном ведомстве 1904 года предусматривало, что «архивы мобилизуемых частей, штабов и управлений должны быть сдаваемы при выступлении в поход на хранение: а) в частях, в которых формируются в местах расквартирования запасные батальоны — в сии последние; в прочих — в места, указываемые окружными штабами... Дела должны сдаваться в особых ящиках, применительно к порядку укупорки мелких вещей, устанавливаемому наставлением для мобилизации». В пограничных военных округах, к которым относился Приамурский, порядок сдачи архивов в случае войны детально расписывался заранее. Каждая воинская часть имела конкретный маршрут с указанием места хранения архива, способа его транспортировки и т. д. Особо оговаривалось, что перед походом воинские части передавали свои архивы только при наличии описей, один экземпляр которой оставался в части. По нему осуществлялся обратный прием архива после войны⁶.

Войска, уходившие на войну с Японией, брали с собой лишь самые необходимые документальные материалы: законоположения,

книги и дела, которые были намечены еще в мирное время наставлениями по мобилизации. В ходе боевых действий в штабах маньчжурских армий, соединениях и частях сформировалось значительное количество архивных материалов, имевших перво-степенное историческое и практическое значение. Материалы эти требовали охраны, стесняли войска при маневрировании и подвергались на фронте «разным случайностям военного времени». В связи с этим приказом главнокомандующего всеми сухопутными и морскими вооруженными силами, действующими против Японии (№ 2052 от 25 сентября 1905 года), в городе Харбине было учреждено специальное «Временное хранилище Маньчжурских армий». Для его оборудования штабу тыла поручалось отвести «возможно ближе к станции железной дороги каменное здание в несколько светлых просторных комнат и приспособить его, чтобы оно отвечало условиям правильного и безопасного хранения». На окна здания поставили металлические решетки; вход охранял пост от местного гарнизона. Заведование хранилищем возлагалось на ротмистра Агафонова. В помощь ему был назначен из управления генерал-квартирмейстера подпоручик Белин, а также два писаря и три солдата «хорошего поведения» в качестве охраны. Заведующий «временным хранилищем» имел особую печать с гравировкой «Хранитель дел Маньчжурских армий» и печать для пакетов⁷.

Приказ главнокомандующего от 25 сентября 1905 года сыграл важную роль в обеспечении сохранности архивов Русско-японской войны. Полностью сдавались во «временное хранилище» документы штаба главнокомандующего, его главных управлений, армейских штабов и упраздненного штаба наместника на Дальнем Востоке. Все прочие штабы и войсковые части также сдавали свое делопроизводство, за исключением хозяйственной документации, подлежащей «передаче в контроль». Для отбора документов к передаче в корпусах и дивизиях создавались комиссии во главе с начальниками штабов. Им предписывалось «обратить особое внимание на полноту журнала боевых действий, дневников частей войск, на полевые записки, телеграммы и телефонограммы, имеющие отношение к бывшим военным действиям». Каждый штаб (корпус, дивизия, полк) сдавал один экземпляр приказов. Дела должны были сдаваться в упорядоченном состоянии, с описью и «закупоренными в тюки не более одного пуда весом». Эти материалы доставлялись в Харбин и передавались во «временное хранилище» непосредственно перед отправкой войсковых частей и их штабов из Маньчжурии в Россию.

Кроме делопроизводственной документации была проявлена забота о материалах неслужебного характера. В приказе по этому поводу говорилось: «...Участники войны, желающие сдать свои частные записки, воспоминания, письма убитых и проч., могут также сдать их под особые расписки»⁸.

Следует заметить, что Морское министерство также, еще в ходе войны, проявило инициативу в собирании документальных свидетельств непосредственных участников боевых действий. По этому поводу 30 марта 1905 года управляющий министерством вице-адмирал Ф.К. Авелан направил секретное письмо командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу А.А. Бирилеву. В письме предписывалось обязать всех офицеров, воевавших с Японией, в месячный срок «подробно изложить все морские события с указанием возможных причин и следствий, а также выводов, <...>дабы всецело воспользоваться уроками текущей войны». При этом указывалось, что критика других лиц «не может быть допущена в этих описаниях»⁹. Среди тех, кто представил свои воспоминания «по горячим следам» был, например, капитан II ранга Н.О. фон Эссен. Но в целом столь бюрократический подход едва ли мог вдохновить офицеров на описание драматических событий войны. Более систематическое собирание воспоминаний о войне с Японией началось с 1907 года, когда в Морском генеральном штабе (МГШ) эта работа была поручена капитан-лейтенанту Евдокиму Николаевичу Квашнину-Самарину¹⁰.

Особо следует сказать о судьбе архивов Порт-Артура. Как известно, 1 января 1905 года, на 157-й день обороны, к японцам был послан парламентар с письмом генерала А.М. Стесселя о капитуляции. В ночь на 2 января город и крепость являли собой жуткую картину. На рейде взрывали поврежденные в боях корабли эскадры. Офицеры, солдаты и матросы, не желая увеличивать трофеи японцев, подорвали док, минные и артиллерийские склады, мастерские порта, ломали или бросали в воду ценные приборы, имущество, уничтожали боеприпасы, орудия и т. п. Город и его окрестности охватил сплошной пожар. Какая-то часть архивных документов армейских частей уничтожалась, но наиболее важные из них было решено вывезти из обреченной крепости любой ценой. Для спасения секретных документов и архивов, полковых знамен и реликвий, а также ценностей армии и флота был назначен миноносец «Статный». К счастью, ночь на 2 января выдалась пасмурной и штормовой. Трижды «Статный» встречался с японскими кораблями, но, искусно маневрируя, смог обмануть их

и благополучно достиг китайского порта Чифу. Знамена и архивы Порт-Артура были спасены¹¹.

Возвращаясь к вопросу о создании крупного архивохранилища армейских архивов в Харбине, можно констатировать, что это был первый удачный опыт сбережения войсковых архивов в условиях фронта. В 1906 году материалы из «Временного хранилища Маньчжурских армий» перевезли в Петербург в Общий архив Генерального штаба, где они подверглись архивно-технической и научной обработке. В совокупности это массив источников, характеризующих войну с Японией, включает крупные документальные комплексы, хранящиеся ныне в РГВИА: Управление войсками Дальнего Востока; Полевой штаб Маньчжурской армии; 1-я, 2-я, 3-я Маньчжурские армии; Управление войск тыла Дальнего Востока; Приамурский военный округ; коллекция «Русско-японская война 1904–1905 гг.», а также значительное количество фондов соединений, частей (корпусов, дивизий, бригад, полков) и военных учреждений¹².

Наряду с «Временным хранилищем Маньчжурских армий», улучшению комплектования фондов военных учреждений Дальнего Востока способствовало создание 30 мая 1906 года Окружного архива при штабе Приамурского военного округа. В штат была введена должность начальника архива по VII классу (подполковник; надворный советник) с содержанием из усиленного оклада 1728 рублей в год¹³. К 1918 году в Хабаровске сложились крупные архивные комплексы учреждений Приамурского военного округа, также находящиеся в РГВИА (8 фондов, 8579 д., 1881–1918 гг.). Наиболее значимые из них — фонды штаба округа (ф. 1558, 488 д., 1891–1918 гг.), военно-окружного суда (ф. 1568, 5519 д., 1881–1918 гг.), военного прокурора окружного суда (ф. 1569, 2219 д., 1885–1918 гг.)¹⁴ и др.

Уроки Русско-японской войны, в частности провалы в борьбе с японским шпионажем¹⁵, заставили военные и гражданские власти больше внимания уделять вопросам обеспечения государственной тайны и иных секретов. Эти меры коснулись и архивов Дальнего Востока, где ряд учреждений хранил крупные объемы секретных документов. Кроме переписки к этой категории относились научно-техническая, картографическая документация, материалы по гидрографии и т. д. Архивные комплексы этих документов сформировались при возведении крепостей во Владивостоке и Николаевске, в ходе строительства КВЖД, Уссурийской и Амурской железных дорог, в деятельности Гидрографической

экспедиции Восточного океана и т. д. Надзор за этими архивами осуществляли жандармерия и военная контрразведка¹⁶.

В 1907 году штабы Приамурского военного и Заамурского пограничного округов совместно разработали «Памятную записку о мерах, направленных против иностранных шпионов на Дальнем Востоке»¹⁷. Наряду с мерами полицейского характера, этот документ (ч. II, п. 1–4) регламентировал порядок хранения секретных документов и архивов.

В правительственных учреждениях (канцелярии генерал-губернатора и военных губернаторов областей) секретные документы хранились в соответствии с положением о письмоводительстве в Военном ведомстве 1904 года (п. 1). Такой же порядок существовал для полицейских и городских учреждений. Особое внимание уделялось Управлению КВЖД, которое получало и использовало в работе значительные объемы секретных документов. Для службы в канцеляриях, имеющих секретную документацию, запрещалось принимать иностранцев, а о назначении новых чиновников (делопроизводителей, писарей, архивариусов) начальники обязаны были извещать жандармские органы, которые могли отклонить кандидатуру и потребовать ее замены (п. 2–3). К хранению архивов с секретными делами ни в коем случае не допускались иностранцы, даже в качестве сторожей¹⁸.

С учетом опыта минувшей войны в 1908–1909 годах началось реформирование архивов флота. Архивы этого ведомства были подчинены МГШ, в структуре которого образована Историческая часть. Сеть флотских портовых архивов менялась, но главные из них находились в Кронштадте, Севастополе и Владивостоке. Они хранили документы в течение 25 лет, а затем передавали их в Петербург. С предложениями изменить порядок комплектования архивов Морского министерства выступил управляющий МАМЮ Д.Я. Самоквасов. 27 ноября 1908 года он сделал на эту тему доклад в Московском отделе Военно-исторического общества. Получив одобрение основных идей своего проекта, 2 декабря он обратился с запиской в Историческую часть МГШ, в которой выразил сомнение о необходимости сохранения «трех местных портовых архивов: Кронштадтского, Черноморского и Владивостокского, с особенными штатами, требующими 9200 рублей ежегодного расхода». Самоквасов ссылаясь на западноевропейский опыт, где имелись лишь центральные архивы, а при портах — регистратуры, содержащиеся на средства портовых начальников. Эти регистратуры сдавали законченные дела в центральный архив по

истечении 10 лет. Однако один из инициаторов этой реформы, и. о. начальника Исторической части МГШ Е.Н. Квашнин-Самарин, считал, что систематическое комплектование портовых архивов необходимо в научном и практическом отношении. В письме Д.Я. Самоквасову он отмечал, что, оставляя архивные отделения во всех трех флотах, ставил себе задачу «иметь как можно ближе к местным органам флота ученых представителей Архивной части»¹⁹. Позиция Е.Н. Квашнина-Самарина опиралась на глубокое знание реалий с хранением флотских архивов на местах и перспектив их научно-практического использования.

С 1913 года министерство ввело новые штаты портовых архивов. По ним для Владивостокского портового архива устанавливалась должность чиновника IX класса²⁰. Этот архив был уникален не только по составу своих фондов. Его можно считать одним из крупнейших, если не самым крупным, ведомственным хранилищем документов на Дальнем Востоке. По некоторым оценкам в нем находилось свыше 200 тыс. дел, начиная с середины XIX века. В основном это были документы учреждений, штабов, воинских частей и кораблей Сибирской флотилии, действовавших на Тихом океане более полувека. Столь большой объем хранения объясняется тем, что систематической передачи документов из Владивостока в архив Морского министерства не проводилось. Владивостокскому портовому архиву подчинялся также архив базы Амурской флотилии в Хабаровске.

Примечания

1. *Сидоров А.Л.* Порт-Артур. Воспоминания участников [Обзор воспоминаний, опубликованных в Нью-Йорке в 1955 г.] // Исторический архив. 1957. № 1. С. 262–265; *Быкова Т.П.* Архив А.М. Стесселя как источник по истории обороны Порт-Артура и Порт-Артурского процесса 1907–1908 гг. // Записки ОР ГБЛ. Вып. 37. М., 1976. С. 5–24; *Додд-Эссен Б.* В исчезновение... не верю: архив был огромен // Отечественные архивы. 1997. № 4. С. 121–122 и др.

2. Система военных архивов Дальнего Востока этого периода определялась структурой вооруженных сил, при этом фондообразователем являлась каждая отдельная часть, имевшая свой штаб — полк, бригада, дивизия, корпус, армия. Но фактически эта система выглядит значительно сложнее, учитывая создание отдельных рот и батальонов, сводных соединений — дивизий, корпусов и т. п. В принципе, к числу военных следует отнести также архивы учреждений и соединений (бригад, дивизий) Заамурского округа пограничной стражи, а также архивы

жандармско-полицейских органов, обслуживавших тыл действующей армии и охрану коммуникаций — КВЖД, Уссурийской, Амурской, Забайкальской железных дорог и т. д.

3. *Куропаткин А.Н.* Русско-японская война, 1904–1905: Итоги войны. СПб., 2002. С. 503.

4. *Обертас В.А.* Владивостокская крепость — дальневосточный оплот России // Российский флот на Тихом океане: история и современность. Вып. 4. Владивосток, 1996. С. 49–54; *Он же.* Владивостокская крепость в документах // Известия РГИА ДВ. Т. II. Владивосток, 2001. С. 101–104.

5. *Автократов А.В.* Военно-исторические архивы дореволюционной России: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. М., 1990. С. 15.

6. ГАРФ. Ф. 5325. Оп. 9. Д. 1467. Л. 36–37 об.

7. Там же. Л. 26–26 об.

8. Там же. С. 26 об.

9. *Емелин А.Ю.* Деятельность Морского министерства по собиранию дневников и воспоминаний участников Русско-японской войны 1904–1905 гг. К истории формирования коллекции «Дневники, заметки, записки, вырезки из газет о Русско-японской войне», фонд 763 // Елагинские чтения. Вып. IV. СПб., 2009. С. 19–20.

10. Там же. С. 21–24.

11. *Сорокин А.И.* Оборона Порт-Артура. Русско-японская война 1904–1905 гг. М., 1954. С. 162.

12. *Костанов А.И.* Архивы Маньчжурских армий // XX век и военные конфликты на Дальнем Востоке: Тезисы докладов и сообщений международной научной конференции. Хабаровск, 1995. С. 60–62.

13. ПСЗРИ. Т. 26. 1906 г. Ст. 27959. СПб., 1909. С. 608.

14. Центральный государственный военно-исторический архив СССР: Путеводитель. Ч. 1. С. 158–159.

15. См.: *Вотинов А.* Японский шпионаж в русско-японскую войну 1904–1905 гг. М., 1939; Японский шпионаж в царской России: Сб. документов. М., 1945; Из истории разведывательной деятельности Японии в России. Лекция полковника британского Военного министерства Дж.Э.Л. Халдейна. 1909 г. / Публ. С. Добсона // Исторический архив. 1997. № 1. С. 152–168; *Павлов Д.Б.* Российская контрразведка в годы русско-японской войны // Отечественная история. 1996. № 1. С. 14–28.

16. *Греков Н.В.* Русская контрразведка в Сибири (конец XIX — начало XX вв.) // Известия Омского государственного историко-краеведческого музея. 1996. № 4. С. 172–186; *Иконникова Т.Я.* Иностранная разведка в Приамурском крае в годы первой мировой войны // Известия РГИА ДВ. Т. I. Владивосток, 1999. С. 88–100.

17. Из истории русской контрразведки: Сб. документов. М., 1946. С. 39–45.

18. Там же. С. 40.

19. РГАВМФ. Ф. 749. Оп. 1. Д. 1123. Л. 1–2, 5–7.

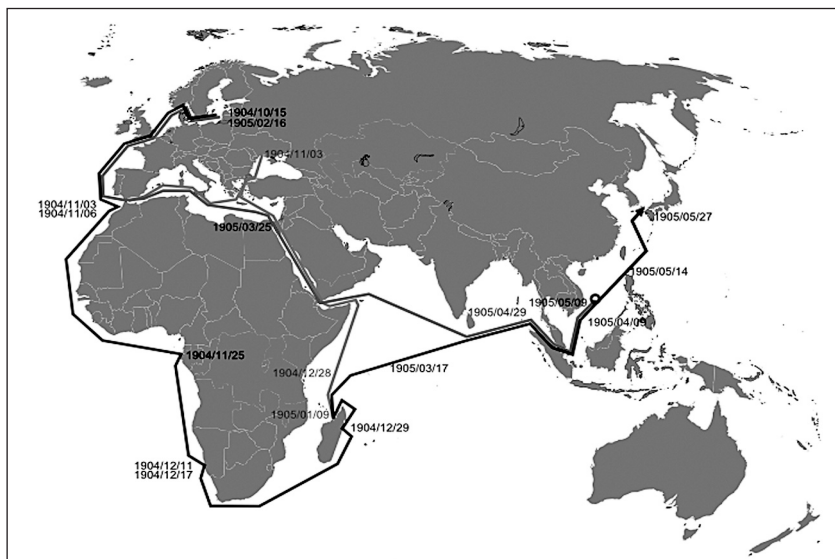
20. РГАВМФ. Ф. 411. Оп. 2. Д. 271. Л. 12–22.

А.В. Козвонин

**Вклад русских моряков в африканистику:
свидетельства участников
Второй тихоокеанской эскадры (1904–1905 гг.)**

В 2014 году исполняется 110 лет началу почти кругосветного плавания Второй тихоокеанской эскадры, принявшей участие в Цусимской битве с русской стороны. Это ключевое событие Русско-японской войны 1904–1905 годов долгое время изучалось исключительно в военном контексте и сквозь призму финального результата — поражения при Цусиме, что препятствовало его всестороннему и объективному изучению. Только почти 100 лет спустя после войны начали появляться работы, выходящие за чисто военные или военно-технические рамки: биографические (от вице-адмирала до нижних чинов)¹, о разведывательном сопровождении похода², о его медицинских³ и морально-психологических⁴ аспектах и др. В настоящей статье впервые предлагается исследовать свидетельства русских моряков об их пребывании в различных странах Африки.

Маршрут эскадры, в октябре 1904 года вышедшей из Ливавы (совр. Лиепая), и в мае 1905 года принявшей бой в Цусиме, пролегал вокруг Африки. Один из ее отрядов (под руководством командующего эскадрой вице-адмирала З.П. Рожественского)⁵ обогнул континент с Запада, а три других (контр-адмирала Д.Г. Фелькерзама⁶, капитана I ранга Л.Ф. Добротворского⁷ и контр-адмирала Н.И. Небогатова⁸) — с Востока. Кроме того, некоторые корабли (например, транспорты «Иртыш» и «Анадырь», крейсера «Урал», «Терек» и «Кубань») совершили часть плавания индивидуально. На своем пути эскадра совершила остановки в Танжере (Марокко), Дакаре (Сенегал), Либревиле (Габон), Ангра-Пекене (совр. Людериц, Намибия), Грейт-Фиш-бее (совр. Ангола), Капстаде (совр. Кейптаун, ЮАР), Джибути, Дар-эс-Саламе (совр. Танзания) и на островах Сент-Мари и Нуси Бе (Мадагаскар). Эти стоянки длились от нескольких дней до двух с половиной месяцев (на Мадагаскаре).



Эскадра 2

В плавании принимало участие более 12 тыс. моряков на более чем 40 судах, что определило широту и жанровое разнообразие документальной базы рассматриваемой темы. Так, выявлено свыше 40 источников, половина из которых не опубликована⁹. Их основные жанры — письма, дневники и воспоминания, но также встречаются роман, стихи, песни, научные статьи. Авторы — от вице-адмирала до матросов¹⁰.

Содержащиеся в этих источниках свидетельства можно условно сгруппировать соответственно описываемым в них трем основным феноменам: природа, колониальное пространство (город и деревня), колониальное общество (европейцы и африканцы).

ПРИРОДА

Непривычная и многими впервые увиденная африканская природа производила на русских двойственное впечатление. С одной стороны, «в горячий полдень Сенегала, Под душным пологом небес» (Случевский, 161) моряками тяжело переносился местный климат, с его жарой и подстерегающими на каждом шагу тропическими заболеваниями («микробы лихорадок», по Случевскому).

«Климат, говорят, здесь плохой. Свиристует эпидемия желтой лихорадки» (Политовский, 38). «Растительность на берегу плохая. По описаниям вообще весь западный берег Африки славится нездоровым климатом. Это обстоятельство умеряет наши желания побывать на берегу» (Берсенев, 19–20). Грейт-Фиш-Бей — «ужасное место» (Егорьев), «дыра» (Костенко), «не особенно красива,.. песок да песок» (Политовский). Ангра-Пекена — «довольно мерзкая трущоба» (Вырубов), «отвратительная бухта, неприветливая природа» (Егорьев). Поэт Случевский — «как берег Африки невзрачен». Капштадт — «суровая природа» (иеромонах Зиновий). На Мадагаскаре — «климат очень нездоровый» (Кречунеско), «много случаев малярии, эпидемические ушные заболевания, тропическая сыпь» (Кравченко).

С другой стороны, моряков привлекают экзотические флора и фауна Африки: «роскошные тропические сады» (Костенко), «ужасно странные», с «мощной сенью» баобабы, «великолепные» быки, красивые раковины и розовые фламинго (Политовский), «феноменально большие и великолепного вкуса» лангусты («лангуст за 5-ть франков... был взвешен на “Авроре” и оказался весом 6-ть фунтов. Усы его оказались длиннее моих рук, считая от плеча до конца моих пальцев» (Егорьев, 13), диковинные фрукты (кола, манго и папайя...). В Габоне и на Мадагаскаре русские покупают и содержат на кораблях различных животных (лемуров, хамелеонов), во время длительной стоянки на Мадагаскаре развлекаются охотой (в т. ч. на крокодилов), рыбной ловлей (в т. ч. и ночной), а также прогулками к местным озерам и источникам.

КОЛОНИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО (ГОРОД И ДЕРЕВНЯ)

Необходимо отметить, что увольнительные на берег были нечасты и разрешались не всем, поэтому подобные возможности отвлечься от службы и ступить на твердую землю воспринимались, как правило, с вполне туристическим энтузиазмом. Чаще всего моряки самостоятельно организовывали экскурсии по местному городу, который ассоциировался у них прежде всего с европейцами, и по окружающим собственно африканским деревням.

Колониальные города, как правило, не производили большого впечатления, однако русские старательно отмечали их приметы: «новенький частный французский госпиталь» (Танжер); рейд,

крепость, госпиталь, загородный лазарет, кладбище, кафешантан, узкоколейная железная дорога (в Дакаре); католическая церковь, плантации, немецкое консульство и немецкая фактория, вилла губернатора, ботанический сад, небольшой французский крейсер, «прекрасное шоссе» (Либревиль); устройство гавани, электрический трамвай, сад, музей (Капштадт); рейд, почта, узкоколейная железная дорога, ботанический сад, госпиталь, таможня, дом губернатора (Джибути); немецкая фактория, «образцовые шоссе-сейные дороги», казармы, гостиницы, солдатский клуб, пивной завод (Дар-эс-Салам); десятка два «дикарских хижин», три-четыре деревянных магазина, каменная тюрьма и дом администратора, небольшой каменный католический костел и здание католической миссии (Сент-Мари, Мадагаскар); католическая церковь, трактир, крытый рынок, галантерейный магазин, ледоделательный заводик, таможня, почта, полиция, «дом губернатора с лаунтенисом», госпиталь (Нуси Бе, Мадагаскар).

Гораздо больше моряков привлекали африканские деревни («негритянские деревушки», «поселки черных» и др.): «самый город ничего интересного не представляет, но очень интересны местные негры» (Вырубов, 116). В Дакаре «деревни негров имеют вид более чем неважный. Хижин из соломы, обнесенные забором. Плотно убитый дворик» (Берсенев, 22). «Курьезно, что в городе среди европейских зданий попадаются целые негритянские деревушки, живущие своей характерной уличной жизнью» (Вырубов, 116). «В город мы вернулись через негритянскую деревушку. Ее улочки представляют коридоры из двух высоких заборов, плетеных из тростника, теса и бамбука. За этим ограждением уютятся в тени пальм, латаний и баобабов примитивные шалаши деревенских жителей. От главных, более широких улиц разбегаются узкие переулки, огороженные такими же бамбуковыми заборами. Дворы отдельных семейств не отделены друг от друга, так что постороннему человеку трудно было бы разобраться, кому принадлежит какой участок... На перекрестках улиц под ветвями раскидистых баобабов размещены забитые в землю скамейки. По вечерам сюда собирается народ, ищущий отдыха и общения. Старики сидят и беседуют или играют на своих туземных струнных и духовых инструментах, а молодежь поет, танцует и устраивает игры» (Костенко, 14–15). В Либревиле «в десятке шагов от прибойной полосы стояли жилища негров. Их шалаши напоминали наши полтавские курени на баштанах. Каркас этих жилищ по-

строен из связанных бамбуковых жердей, а стены составлены из плетеных травяных циновок или из тростника. Крыша плоская, накрытая травой. Через полупрозрачные стены видна вся внутренняя обстановка жилья и его обитатели» (Костенко). В «поселке местных жителей» на Нуси Бе — «население ... смешанное. Одна часть его — пришельцы из Индии, а другая половина — местные аборигены арабского племени... Индийская часть деревни своими узкими, но прямыми улицами, двухэтажными белыми домами с балконами и открытым видом внутрь жилищ через незапертые двери напомнила мне предместье старого Тифлиса. Арабы живут в хижинах из пальмовых ветвей, устроенных на свайных основаниях» (Костенко).

Живой интерес моряков вызывают африканские базары: «Утром в день ухода я был на берегу, видел базар и торговлю. Все виденное было любопытно в значительной степени... Бабы на рынке под обширным травяным навесом торгуют рыбой, разными крупами, кое-какими овощами, маленькими щепотками перца, сушеными травами. Ценность всей этой торговли ничтожная, продавщицы, видимо, довольно бедны, судя по одеждам. Большинство имеют за спиной своих детей. Неся за спиной ребенка и часто какую-либо посуду на голове, они держатся очень прямо, слегка выпучивая живот; это придает им совершенно своеобразную походку и осанку, совсем не похожую на европейскую» (Егорьев, 13).

КОЛОНИАЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО (ЕВРОПЕЙЦЫ И АФРИКАНЦЫ)

В ходе плавания русские моряки общались в основном с европейцами — представителями тех стран, в чьих колониальных владениях они делали остановки: французами, немцами и португальцами. Заход госпитального судна «Орел» в Капштадт — владение Великобритании, поддерживавшей в ходе войны Японию, — был исключением. Во время стоянок наносились официальные визиты местным гражданским и военным колониальным властям, принимались ответные визиты на кораблях. Французские (и немецкие) военные устраивали с русскими и дружеские застолья. Лейтенант броненосца «Орел» Л.В. Ларионов пишет матери из Габона: «Здесь на якоре я получил письмо от французского офицера из Дакара... В письме получил фотографию, где снят после завтрака у офицеров — моя фигура задняя в шляпе, в длинном галстуке...»¹¹.

Наряду с военными, наиболее частыми были контакты с такими колониальными персонажами, как врач и священник. В последнем случае разница религий не мешала дружескому общению представителей католицизма и православия, а русское командование даже обратилось с просьбой к священнику острова Нуси Бе Клеману Рамбо окормлять польских офицеров эскадры¹². Стоит отметить, что наибольшие симпатии моряков вызывали немцы («немцы — народ положительный» — Политовский). К французам отношение было двойственным: в целом радушно принимавшие русских местные власти испытывали давление Парижа, в свою очередь находившегося под прессингом Лондона и Токио, призывавших к более скрупулезному соблюдению Францией нейтралитета. В целом же «европейцев здесь мало, и что бросается в глаза — очень мало пожилых. Очевидно, что, пробыв здесь несколько времени в молодых годах, все уезжают из этой (Дакар. — А.К.) колонии» (Политовский, 32).

Особый интерес вызывают факты общения русских моряков с соотечественниками, обосновавшимися в Африке. В Танжере «поселился и уже живет 15 лет русский доктор г-н С., он из Одессы, учился в Париже и давно переселился сюда, имеет большую практику в городе, но, видимо, его все-таки тянет на родину. Кроме него в Танжере оказалась русская дама замужем за каким-то испанцем, дочь генерала» (Егорьев, 6). Иеромонах Добровольский уточняет про нее: «...русская дама Томилина, жена богатого испанца-негоцианта Педро-Хименец» (Добровольский, 25).

Однако наибольшее внимание моряков привлекали африканцы, хотя отношение к ним было неоднозначным — от восхищения до отвращения. «Встречающиеся на улице негритянки и негры удивляют своим крепким сложением и большим ростом. Они здесь необыкновенно черны, своеобразно красивы» (Егорьев, 12). «Все их одеяние состоит из узенькой, узенькой полоски у бедер — и больше ни нитки. Они противные, черные, руки и ноги длинные, тонкие. На меня они производят впечатление больных, изнеможенных людей» (Политовский, 32). «Здесь все оригинально. Маленькие ребята бегают по улицам без всяких признаков одежды. Все туземцы обвешаны амулетами. Они большие бездельники. Навязчивы» (Политовский, 35). «Все жители океанского побережья — природные водолазы. Они способны нырять на 20–30 метров в поисках жемчужных раковин, морских звезд и других сокровищ океана, оставаясь под водой до двух минут. Они голые, лишь с перевязью

на поясе и с амулетами от акул на шее» (Костенко, 10). «К нам на броненосец прибыл санитарный врач — француз. Его сопровождал чернокожий гигант, стройный красавец в белом арабском плаще, с французским пробковым шлемом на голове. Команда и офицеры выспали на спардек полюбоваться этим гигантом. А он, довольный произведенным эффектом, смеялся, говорил по-французски, сверкая ослепительно белыми зубами. Плащ, застегнутый подобно древнеримской тоге на левом плече, он носил с гордостью и грацией римского патриция. Его походка великолепна. Когда он величественно прогуливался по спардеку в своих сандалиях без задков, играя складками белого плаща, то казалось, будто он на сцене изображает древних героев» (Костенко, 11).

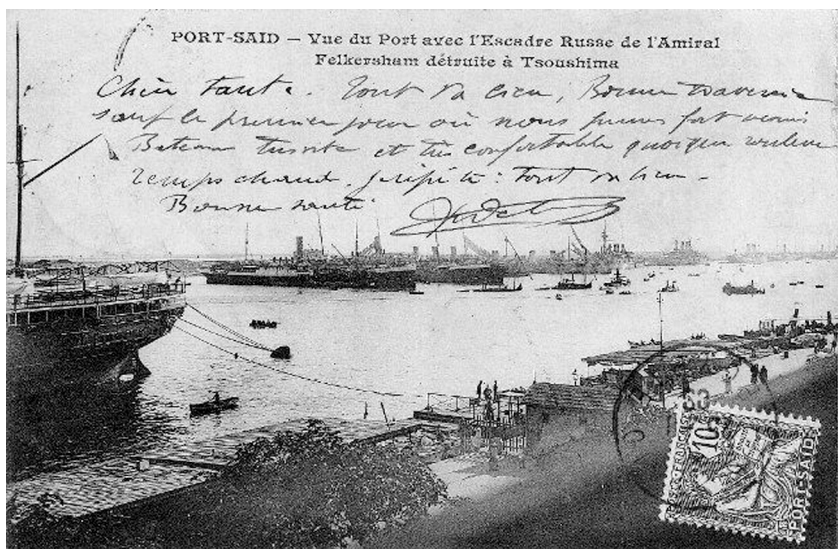
Примечательно, что двойственные оценки встречаются у одного и того же автора и меняются в положительную сторону по мере продвижения знакомства с местными. Так, иеромонах З. Дроздов сначала «остолбенел от изумления, когда впервые увидел этих чернокожих, широконосых и толстогубых собратий» (Дроздов, 51). «Эти черные, полуобнаженные фигуры негров, их неприятные лица, этот отвратительный запах черных тел испортили все впечатление. И это наши братья!» (Дроздов, 57), причем «почти каждый нахально просит подачи» (Дроздов, 58). Кругом «черные лица со страшным, свирепым взглядом» (Дроздов, 52). Так что священник «сначала и не рад был, что попал в город. Стали неинтересны и негры, и их оригинальные и разнообразные костюмы, и их городская жизнь и оригинальный базар... Только на другой день я рассмотрел весь город внимательно. Интересно, как одеты негры (фуллы). Есть почти нагие и есть одетые в настоящий европейский костюм. Оригинально выглядит черная голова из белой крахмаленой сорочки. Большинство опоясаны широким платком парижского производства, цвет платка самый разнообразный... Общей принадлежностью почти всех негрских костюмов является неопрятность и лохмотья» (Дроздов, 53–54). Таким образом, по мере общения, «дикарей», «негров» и «черных» сменяют не только «ловкие сыны Сенегала» и «галантные негры», но и этнонимы — фула. «Многие из туземцев одеваются довольно живописно в туники, которые бывают белые и цветные. Негры ходят под зонтиками, но все они босые... Встречаются здесь и арабы. Население частью католики, частью мусульмане, частью идолопоклонники» (Политовский, 38). «Негры встречаются во всех магазинах, правительственных учреждениях и ресторанах как в качестве мелких

служащих, чиновников, одетых в европейскую форму, так и посетителей. Многие негры облачились уже в европейское платье, но все-таки большинство из них еще сохранило свой туземный наряд, напоминающий древнегреческий хитон» (Костенко, 13).

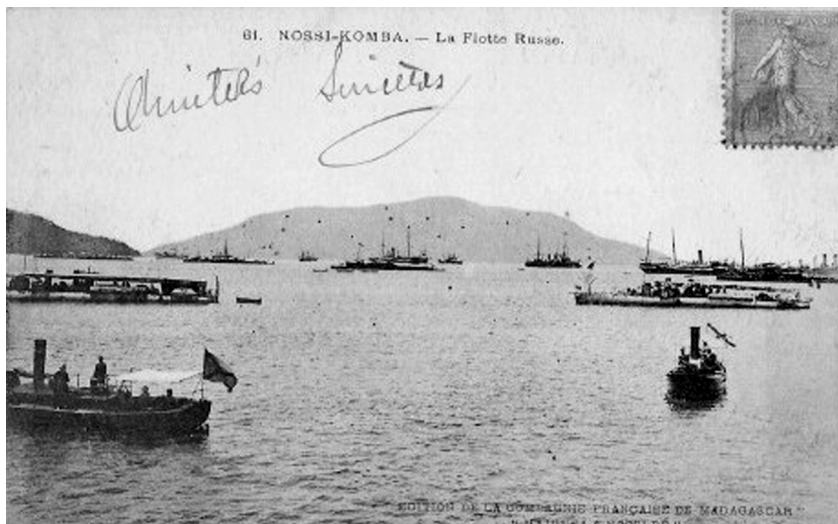
Выясняется, что «черные» не так просты: «На ломаном французском языке они предлагали бросать в воду монеты, а затем прыгали в воду за деньгами и глубоко ныряли» (Костенко, 10). А чуть позже обнаруживается, что «негры, которым бросали в воду наши монеты, торгуют уже ими в городе, предлагая нашим офицерам, так как русских денег здесь не принимают» (Политовский, 38).

В целом же наши моряки относятся к африканцам вполне позитивно и не чуждаются общения с ними: в Либревиле ходят на прием к местному «королю Морису», на Нуси Бе — к «королеве сакалавов», «молодежь общается с черномазым населением» (Егорьев). В качестве резюме можно процитировать слова лейтенанта Вырубова, написанные про малагасийцев: «Удивительно интересны здешние черномазы! Туземцы на диво веселый и добродушный народ, по интеллектуальному развитию они стоят много выше наших мужиков».

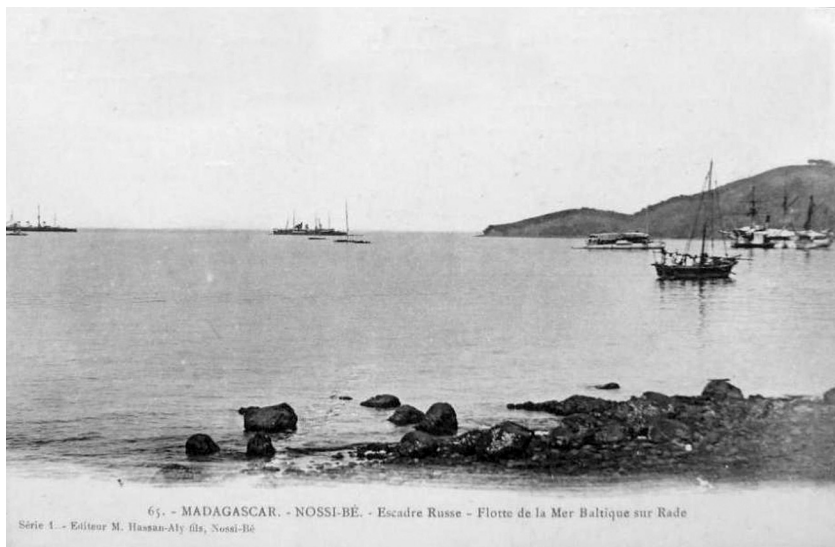
Среди местного населения практически все моряки выделяют африканских женщин. Они очень красивы, прекрасно сложены, зачастую занимают весомое положение в обществе. На Мадагаскаре, по словам, Кравченко, вообще «бабье царство». В Дакаре «насколько мы могли заметить, положение женщин у черного племени вовсе не принижено. Женщины пользуются в семье уважением, как хозяйки» (Костенко, 15). В отличие от африканцев, зачастую называемых бездельниками, среди африканок морякам «не встречалось ни одной женщины без дела; если она идет, то непременно что-нибудь несет, обыкновенно на голове в большой деревянной чаше. В городе около водоразборных кранов целый клуб негритянок всех возрастов, но с одинаковыми большими чашками на голове, а большинство — с привязанными за спиной ребятами» (Берсенева, 22). В них даже видят примеры для подражания: «Женщины носят маленьких детей на спине. Это очень удобно: у них руки свободны, нашим крестьянкам не мешало бы поучиться, как носить детей, у этих дикарок» (Дроздов, 53). Отношение русских к африканкам красноречиво выразил процитированный Новиковым-Прибоем гальванер Алференко: «Я бы женился на самой последней негритянке, только бы остаться здесь» (Новиков-Прибой, 59).



Эскадра 1



Эскадра 3



Эскадра 4

На наш взгляд, настоящий краткий обзор тем, затронутых в свидетельствах участников Второй Тихоокеанской эскадры, вполне демонстрирует ценность их вклада в африканистику. Планируемое введение в научный оборот этих материалов, несомненно, обогатит наши представления об истории континента в ключевой момент завершения его колониального раздела, историю российского изучения Африки и российско-африканских связей.

Примечания

1. Например, *Гладких С.А.* Забытые герои: история русско-японской войны 1904–1905 гг. в биографиях, дневниках и воспоминаниях военных моряков. СПб., Морское наследие, 2013; *Грибовский В.Ю.* Последний парад адмирала. Судьба вице-адмирала З.П. Рожественского. М.: Вече, 2013; *Саркисов К.О.* Путь к Цусиме. По неопубликованным письмам вице-адмирала З.П. Рожественского. СПб.: Аврора, 2010; *Шабуцкая Н.В.* Военно-государственная деятельность вице-адмирала З.П. Рожественского (1870–1909 гг.): Дисс. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2007.

2. *Павлов Д.Б.* На пути к Цусиме. Беспремерный поход 2-й Тихоокеанской эскадры. М.: Вече, 2011.

3. Ковалев А.В. Значение медицинской службы в обеспечении боеспособности действующей русской армии в период русско-японской войны 1904–1905 гг.: Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2002.

4. Емелин А.Ю. Кризис офицерского состава русского флота накануне русско-японской войны 1904–1905 гг. (http://www.rgavmf.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=307:2010-02-03-12-08-31&catid=55:-2005&Itemid=56); Сорокина М.А. Моральное состояние личного состава флота Тихого океана в период русско-японской войны 1904–1905 годов: Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2006.

5. Эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (флаг), «Император Александр III», «Бородино», «Орел» и «Ослябя», крейсера «Адмирал Нахимов», «Аврора» и «Дмитрий Донской», транспорты «Анадырь», «Метеор», «Роланд», «Корея», «Малайя», госпитальное судно «Орел», мастерская «Камчатка», пароход-рефрижератор «Эсперанс» (под французским флагом). Всего 16 судов.

6. Эскадренные броненосцы «Сисой Великий» (флаг) и «Наварин», крейсера «Светлана», «Жемчуг» и «Алмаз», миноносцы «Бедовый», «Бодрый», «Буйный», «Быстрый», «Блестящий», «Бравый» и «Безупречный». Всего 12 судов.

7. Крейсера «Олег» (флаг), «Изумруд», «Рион», «Днепр», миноносцы «Грозный», «Громкий» и «Резвый». Всего 7 судов.

8. Эскадренный броненосец «Император Николай I» (флаг), броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин», крейсера «Владимир Мономах» и «Русь», госпитальное судно «Кострома», транспорты «Ливония», «Курония», «Герман Лерхе», «Ксения», «Граф Строганов», буксирный пароход «Свирь». Всего 13 судов.

9. Основной массив документов сконцентрирован в РГА ВМФ (Санкт-Петербург), отдельные источники «разбросаны» по столичным (РГИА, Санкт-Петербург и ГАРФ, Москва) и провинциальным российским архивам, частным коллекциям. Документы, имеющие отношение к походу эскадры, выявлены и в зарубежных архивах.

10. Например: Берсенева Ф.А. Письма из похода к Цусиме. Череповец, 2006; Вырубов П.А. Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою. 1895–1905 гг. Киев, 1910; Иеромонах Зиновий (Дроздов). С эскадрой до Цусимы: (Письма с пути). Вятка: Губ. Тип., 1906. 127 с.; Политовский Е.С. От Либавы до Цусимы. Письма к жене флагманского корабельного инженера 2-й тихоокеанской эскадры Евгения Сигизмундовича Политовского. СПб., 1908; Егорьев Е.Р. Вокруг старого света в 1904–1905 гг.; Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме: воспоминания участника русско-японской войны на море в 1904–1905 гг. Л.: Судпромгиз, 1955. URL: http://militera.lib.ru/memo/russian/kostenko_vp/index.html; Иеромонах отец Добровольский. Воспоминания корабельного священника на крейсере «Дмитрий Донской» (о Русско-японской войне) // Государственный архив Российской Федерации, Москва. Ф. 601. Оп. 1.

Д. 513. Л. 20; *Мордберг Л.К.* На крейсере «Адмирал Нахимов» в походе и Цусиме // Гангут: Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. 2006. № 38. С. 10–31; *Семенов В.И.* Трагедия Цусимы (Расплата, Бой при Цусиме, Цена крови). М.: Эксмо, 2011; *Константин Константинович Случевский (1837–1904)* (сын), он же *Лейтенант С.* Стихотворения: С портр. авт. и биогр. СПб.: А.С. Суворин, 1907. VIII, 240 с., 1 л., портр.; *Новиков-Прибой А.С.* «Цусима».

11. РГАВМФ. Ф. 763. Оп. 1. Д. 296. С. 17.

12. Lettres de R.P. Clément RAIMBAULT. Archives personnelles de Mme Pascale MOIGNOUX, La Réunion, France.

А.А. Бочаров

Флот и становление отечественного кинематографа

Опираясь на материалы РГАВМФ и другие источники, мы рассмотрим такие сюжеты, как взаимоотношения морского ведомства России и кинематографических фирм, история киносъемок во флоте, попытки военно-морского руководства Российской империи и СССР внедрить кинематограф в жизнь флота в качестве средства воспитания, обучения, пропаганды и досуга.

Кинематограф стал проникать в жизнь армии и флота Российской империи к концу первого десятилетия XX века. Интерес военных кругов к новому виду искусства, вероятно, был отчасти связан с личными вкусами последнего российского императора. Николай II понимал, что кинематограф дает возможность донести образ императора до широкой публики, способствовать пропаганде достижений правящей династии.

Одно из первых обнаруженных свидетельств, относящихся к нашей теме, связано как раз со съемками императорской семьи. В 1908 году в Ливадии был снят фильм «Проба пищи на императорской яхте «Штандарт» и по сигналу «к вину», имевший следующее содержание: императорская семья вместе со свитой пробует матросскую пищу, а затем раздается морская команда «к вину». Министерство императорского двора, занимавшееся цензурой кино-материалов о жизни императорской семьи, сочло нежелательной демонстрацию этого фильма для широкой публики. Решив, что «картина сама по себе любопытна, как характеризующая жизнь Императорской яхты во время плавания Высочайших Особ», Министерство двора вместе с тем посчитало, что ее содержание «может возбудить неуместные замечания и дать повод лицам, недоброжелательно настроенным в политическом отношении, к превратным толкованиям (в особенности в той части, где изображается питье матросами «Штандарта» их винной порции)»¹.

Первые в истории России свидетельства об участии частей флота в проведении съемок художественного фильма относятся к 1911 году. Летом этого года в Севастополе под руководством А.А. Ханжонкова и В.М. Гончарова прошли съемки фильма, посвященного обороне города в 1854–1855 годах. «В Севастополе в наше распоряжение были предоставлены расположенные там войска, суда военного флота в “потребном количестве”, а также право пользования Севастопольским музеем и, наконец, право производить киносъемки, где угодно и когда угодно», — вспоминал Ханжонков².

Проблему при съемках «Обороны Севастополя» вызвал эпизод потопления защитниками города кораблей Черноморского флота. Снимать макеты в начале XX века кинематографисты почти не умели. «Для усиления эффекта, — вспоминал оператор Л. Форестье, — Гончаров решил построить на имевшейся в нашем распоряжении подводной лодке борта, мачты и паруса из досок, фанеры и брезента. Это сооружение, которое должно было изображать русское военное судно времен осады Севастополя, выглядело довольно эффектно, и мы решили приступить к съемке потопления флота. Гончаров рассчитывал на удачное погружение подводной лодки вместе с “надстройкой”»³. Но лодка погрузилась, а доски, фанера и брезент, из которых был сделан «корабль», остались на поверхности. В конечном счете, были отдельно сняты пушки, расстреливающие корабли, жители Севастополя, наблюдающие гибель флота, и — уже на Москве-реке, после завершения основной части съемок в Севастополе, — потопление макета линейного корабля «Три святителя». К сожалению, наши поиски в фондах РГАВМФ сведений о том, какая подводная лодка использовалась в этой неудачной съемке, не увенчались успехом. Главный командир Севастопольского порта и начальник гарнизона Севастополя вице-адмирал И.Ф. Бострем, первоначально разрешивший проведение съемок, быстро охладел к ним и попытался запретить частям флота участвовать в них. Согласно воспоминаниям Форестье, лишь под давлением Гончарова, угрожавшего пожаловаться императору и великим князьям, Бострем дал разрешение на дальнейшее участие солдат и матросов в съемках, которые благополучно завершились⁴.

11 ноября 1911 года «Оборона Севастополя» была продемонстрирована Николаю II в Ливадии⁵.

Воодушевленные успешным сотрудничеством с морским ведомством, Ханжонков и его сотрудники приступили к съемкам

хроникальных картин из жизни современного флота. В феврале 1912 года вышел фильм «На русском броненосце», а в 1913 году была снята картина «Открытие памятника адмиралу Макарову в Кронштадте в Высочайшем присутствии», просмотренная Николаем II 21 ноября 1913 года⁶.

К 1913 году относится и создание первого полнометражного отечественного хроникального фильма «Балтийский флот». Материалы фильма, хранящиеся в Российском государственном архиве кинофотодокументов (РГАКФД), рисуют колоритные сцены морского быта: офицеры и нижние чины на борту военного корабля, матросский досуг, мытье матросами палубы и т. д. Документы РГАВМФ свидетельствуют о просмотре этого фильма («кинематографических картин из морского быта на судах флота») Николаем II и императрицей Александрой Федоровной в Царском Селе 31 января 1914 года. Во время демонстрации фильма, проведенной придворным фотографом А.К. Ягельским, присутствовали Ханжонков и Гончаров, а также генерал-адъютант К.Д. Нилов. Император поблагодарил Ханжонкова за его деятельность и выразил мнение, что «картины эти должны быть показаны флоту и армии»⁷.

В начале 1914 года фирма Ханжонкова обратилась к морскому ведомству с просьбой о содействии своему оператору в проведении съемок кораблей и частей флота на Дальнем Востоке. Рассмотрев просьбу, Морской генеральный штаб указал, что «в видах популяризации идей о военном флоте в нашем отечестве» не видит препятствий для проведения съемок военных судов, некоторых учений, например шлюпочных, а также «некоторых условий жизни матроса на корабле»⁸.

Морское ведомство положительно отнеслось к просветительским фильмам фирмы Ханжонкова и стремилось содействовать их демонстрации во флоте. 18 января 1914 года Главный морской штаб направил в штабы морских сил и военные порты письма, в которых обращал внимание на картину «Пьянство и его последствия», «производящую сильное впечатление на зрителей, рисующую в правдивой, с научной точки зрения, форме гибельные последствия злоупотребления алкоголем», и рекомендовал широко показывать ее нижним чинам. В ответ командующий Сибирской флотилией сообщил: «...периодическое демонстрирование этой кинематографической картины командам вверенной мне флотилии считаю весьма полезным и важным», и попросил приобрести

эту картину, в том числе и для Сибирской флотилии⁹. Архивные материалы свидетельствуют о приобретении фильма «Пьянство и его последствия» морским ведомством¹⁰.

Самыми масштабными проектами морского ведомства по внедрению кинематографа в повседневную жизнь рядового состава флота в качестве пропагандистского и воспитательного средства, а также средства досуга стали предложения о создании матросских кинотеатров в Севастополе и Порту императора Петра Великого (Ревеле), не реализованные в связи с началом Первой мировой войны¹¹.

В начале войны право проведения киносъемок на фронтах было предоставлено лишь Скобелевскому комитету. На основе своих материалов комитет начал выпускать киножурнал «Русская военная хроника». Частные кинематографические фирмы первоначально выпускали хроникальные фильмы, посвященные патриотическим манифестациям и другим событиям в тылу, а также хронику с западного фронта. С 1915 года операторы частных фирм стали допускаться на фронт¹².

В одной из публикаций упомянуто о том, что в числе хроникальных материалов, хранящихся в РГАКФД, имеются материалы съемок обстрела русскими кораблями турецкого побережья¹³. Вероятно, речь идет о съемках, проведенных в апреле 1916 года оператором Скобелевского комитета Эрколеом на кораблях Черноморского флота, обстреливавших турецкий город Трапезунд. 5 мая 1916 года фильм «Взятие и падение Трапезунда» был просмотрен в Ставке Николаем II¹⁴.

А вот подтверждений того, что киносъемки во время войны производились на кораблях Балтийского флота, обнаружить не удалось. Вышедший в 1915 году на экраны фильм фирмы А. Хохловкина «Бой в Рижском заливе» является, по мнению изучивших его исследователей, фальсификацией, так как скомпонован из фрагментов довоенных русских и иностранных (в том числе игровых) фильмов¹⁵.

Сотрудничество флота и кинематографа продолжилось и в советский период. Одной из страниц этого сотрудничества явилось участие флота в съемках известного фильма режиссера С. Эйзенштейна «Броненосец Потемкин». 14 июля 1925 года комиссар Штаба Рабоче-Крестьянского Красного Флота Автухов, в соответствии с приказанием начальника Морских сил РККФ Зофа, обратился к комиссару Штаба Черноморского флота и командиру

Севастопольского военного порта с предложением оказать содействие в съемках ряда эпизодов художественного фильма, посвященного событиям 1905 года на Черном море¹⁶.

В архивных материалах не удалось обнаружить сведений о подробностях съемок. Пробел позволяют заполнить публикации того времени, а также литература, посвященная истории создания «Потемкина».

20 октября 1925 года съемочная группа фильма прибыла в Севастополь. В глубине бухты, прикованный цепями к скалам, доживал свой век броненосец «Двенадцать апостолов», которому суждено было «исполнить роль» «Потемкина». Чтобы снять на палубе корабля «драму на Тендре» (попытку расстрела матросов и восстание), происходившую в открытом море, старый броненосец с поднятым якорем развернули перпендикулярно к берегу так, что с башен можно было видеть палубу на фоне моря, а берега не попадали в кадр. Эйзенштейн позднее вспоминал участвовавших в съемках моряков: минера Глазастикова, приставленного к группе, чтобы следить за безопасностью на броненосце, боцмана Левченко, чей свисток помогал руководить снимающимися краснофлотцами, наконец, краснофлотцев, исполнявших роли революционных матросов 1905 года¹⁷.

Авторы публикаций того времени, посвященных созданию «Потемкина», отмечали вклад в создание фильма именно рядовых краснофлотцев. Так, один из авторов писал: «Правда, у нас нет Фербэнкса и Пикфорд, Валентино и Чаплина, но у нас есть такие мощные матросские торсы, по сравнению с которыми дряблыми кажутся натренированные мышцы Дугласа»¹⁸. Кроме «Двенадцати апостолов», съемки проводились и на крейсере «Коминтерн», где снималась работа корабельных машин.

Фильм, вышедший на экраны страны в 1926 году, получил огромный успех и вскоре вошел в «золотой фонд» мирового кинематографа. Впрочем, у выдающегося произведения киноискусства нашлись не только поклонники, но и суровые критики. В числе их были в первую очередь военные моряки, увидевшие в картине немало неточностей и даже нелепостей в изображении морского быта и подробностей жизни на корабле. Наиболее полно критические высказывания в адрес создателей фильма представлены в публикации, подписанной псевдонимом «Штурман Р.» и вышедшей в 1926 году в журнале «Красный флот». Приведем ряд выдержек из этой статьи.

«Широкая, кричащая реклама о “лучшем достижении” кинорежиссера Эйзенштейна привлекла публику в кинотеатры в дни демонстрации нашумевшего фильма “Броненосец Потемкин”. Как не посмотреть эту картину?! О ней так много пишут и в газетных рецензиях и в киножурнале “Советский экран”. И публика “валом валит” в кино-театры глядеть *Потемкина*.

Широкие массы зрителей, далеких от моря и от всего морского, остались “весьма довольны”. Тут есть все: и красоты моря, и “бытовые” сцены на корабле, и поголовные злодеи — офицеры, и картинные, как на спортивном состязании, прыжки с корабля в море, и появление эскадры.

Публика в восторге от достижения Эйзенштейна, и только моряки не совсем довольны.

Неграмотная, с морской точки зрения, а местами просто небрежная, постановка Эйзенштейна неприятно режет глаз моряка и портит впечатление от красивых видов моря, действительно хорошо схваченных оператором Эд. Тиссэ. Не будь промахов Эйзенштейна в корабельных сценах, и вся картина была бы недурна»¹⁹.

Далее автор привел ряд замечаний по поводу содержания фильма. Вот некоторые из них:

«Командная палуба. Матросы спят в койках. Всякий плававший моряк знает, что койка подвешивается [с] помощью шкентросов (системы расходящихся веревочек) и пары распорок. Это делает койку удобной, достаточно широкой постелью. У Эйзенштейна совсем не так: он уложил матросов *Потемкина* в койки без шкентросов и распорок, подвешенные как сильно провисающие гамаки и такие сжатые, каких не бывало в действительности. <...>

Предобеденное время. Матросы приходят в палубу спустать подвесные столы. Делают это как будто по команде, все вдруг, то есть так, как это никогда не делалось и не делается: столы спускают поодиночке, по способности. <...> Столы спущены и, по приказанию режиссера, начинают раскачиваться с борта на борт. Матросы уходят. На чем будут сидеть обедающие — неизвестно. В действительности, на подвесных столах, когда они подняты под подволок, лежат длинные складные деревянные скамейки, их снимают и ставят на палубу, как только столы спущены. Это в картине упущено и наблюдательный зритель недоумевает: “Неужели моряки едят стоя?” <...>

Личный состав во фронте, офицеры в белых брюках, а командир и еще кто-то почему-то в черных. Так не бывало: форма

одежды [обязательной] для всех, и все до одного должны были ее соблюдать. <...>

Боевая тревога. Матросы бегут по местам, и, странное дело, у них *в руках винтовки*. Не собираются ли они отражать эскадру выстрелам из винтовок? Не ожидают ли столкновения вплотную и боя на abordаж (вручную)? Но ведь это 1905 год, а не восемнадцатое столетие. <...>

Потемкин видит приближающуюся эскадру и готовится вступить с нею в бой. Сцена на палубе *Потемкина*. Комендор наводит орудие мелкого калибра, и оказывается, что оно стоит не в каземате, как это было бы на *настоящем Потемкине*, а просто на верхней палубе, как на *миноносцах*. <...>

Грозные крупные башенные орудия *Потемкина* поворачиваются в сторону эскадры, и вдруг (какая неожиданность!) башня оказывается... трех-орудийной. Это в 1905-го году, когда трех-орудийных башен еще не существовало, а тем более не было на *Потемкине*. <...>

Видна мачта броненосца Потемкин, даже рей есть, нет только стоячего такелажа (ванты, фордуны, штаги), без которого мачта и стоять-то не будет. Строили для съемки декорацию и проглядели такую деталь! <...>

Остается впечатление, что постановщики смотрели на свою работу спустя рукава, небрежно. И в результате — мешанина, винегрет, а не воспроизведение исторического события на море»²⁰.

Впрочем, редакционная заметка, сопровождавшая статью, была более снисходительной к авторам фильма. В ней указывалось: «Эйзенштейн не имел тех средств, которые имеют Гриффитц, Фербенкс, “Уфа” и другие кино-короли” и кино-компании. Естественно, что Эйзенштейн не мог целиком воссоздать обстановку 1905 года, не мог воскресить ряд кораблей, уже сломанных Рудметаллторгом. Приходилось довольствоваться тем, что под руками. С той же частью критических замечаний, которые направлены против нелепостей ряда деталей (койки, столы, шинель и пр. и пр.), Редакция целиком согласна. Здесь постановщик снисхождения не заслуживает, тем более что моряков-советчиков он мог получить совершенно свободно у Штаба Черноморского флота. <...> С общей оценкой фильма “Броненосец Потемкин”, даваемой штурманом Р. (“мешанина”, “винегрет” и т. п.) Редакция не согласна. “Дюжина” ошибок в морских деталях все-таки не лишает фильм

его крупного общественно-политического, исторического и художественного значения»²¹.

В конце 1930-х годов распространилась практика создания учебных фильмов для нужд флота. Материалы РГАВМФ содержат информацию о сотрудничестве флота с киностудией «Лентехфильм» в деле создания учебных фильмов. Согласно «Ведомости расхода кредитов на производство учебных фильмов в 1939 и 1940 гг.», в производстве по состоянию на 1 июня 1940 года находились следующие учебные фильмы для флота: «Траление параван-тралом и змейковым», «Минная постановка с надводного заградителя», «Управление кораблем», «Противохимическая оборона корабля», «Техника постановки дым.завесы», «Главный калибр лид. «Ленинград», «Борьба за живучесть надводного корабля», «Живучесть подводного корабля», «Работа штаба в морской операции», «Крейсер в бою»²².

В проект тематического плана на 1941 год, представленный Комитетом по делам кинематографии при СНК СССР на утверждение в СНК СССР, по Наркомату ВМФ были включены следующие ленты: «Торпедирование с малых и средних высот», «Действие истребительной авиации в системе ПВО базы», «Процесс изготовления артсистемы», «Взаимодействие механизмов артсистемы при выстреле», «Торпедная атака с подводной лодки», «Торпедная атака с надводного корабля», «Фрагменты по морской практике». 27 декабря 1940 года Главное управление по производству научных и учебно-технических фильмов предложило Управлению военноморских учебных заведений предусмотреть в финансовых планах Наркомата ВМФ ассигнования на производство этих фильмов²³.

Материалы РГАВМФ свидетельствуют об активном участии военных моряков в создании сценариев учебных фильмов. Иногда первоначальные варианты сценариев вызывали критику со стороны заинтересованных представителей флота. В качестве примера приведем выдержки из заключения по сценарию фильма «Борьба за живучесть надводного корабля», подписанного начальником Центральной кинобазы УВМУЗ ВМФ военным инженером II ранга Подкольским (26 июня 1940 года):

«Сценарий представляет собой нагромождение совершенно ненужного материала, в котором тонут лучшие по теме кадры. Фильм больше похож на художественный, чем на учебный (в частности, везде музыка, совершенно ненужная в учебном фильме,

и сплошной дикторский текст). <...> Сценарий должен быть резко сокращен <...>»²⁴.

Не менее резким был отзыв того же Подкольского о сценарии фильма «Управление маневрами корабля» от 4 июля 1940 года. В нем можно прочитать: «В 5 части увлечение “игровизмом” и некритическое пользование приемами художественной кинематографии (пресловутая “драматургия” творческих работников) приводит к тому, что фильм утрачивает серьезный характер учебного пособия (например, на стр. 38 абз. 5 “командир корабля даже вспотел!”) и принимает облик популярного. Все поведение вахтенного командира и самого командира второго миноносца дискредитирует в глазах зрителей молодых командиров и вряд ли может способствовать поднятию авторитета начсостава»²⁵.

Рассмотренные материалы позволяют сделать вывод о том, что пропагандистское и воспитательное значение кинематографа было осознано руководством военно-морского флота еще в до-революционный период. Морское ведомство Российской империи предпринимало усилия по внедрению кинематографа в жизнь флота в качестве средства воспитания, пропаганды и досуга. Сотрудничество флота и кинематографических фирм носило активный и плодотворный характер. После 1917 году флот продолжал участвовать в создании художественных фильмов исторической тематики. Новое направление сотрудничества флота и кинематографа было связано с созданием учебных фильмов, получившим развитие с конца 1930-х годов.

Примечания

1. Цит. по: Казакова С., Казаков С. «Их Императорских Величеств синематограф» // Искусство кино. 1995. № 3. С. 63–64.

2. Ханжонков А.А. Первые годы русской кинематографии. М.; Л.: Искусство, 1937. С. 49.

3. Форестье Л. Оборона Севастополя в Крылатском // Родина. 1991. № 11–12. С. 42.

4. Там же. С. 43.

5. Ханжонков А.А. Указ. соч. С. 53.

6. Летопись российского кино. 1863–1929 / Сост. В.Е. Вишнеvский, В.П. Михайлов, В.А. Ватолин, А.С. Дерябин, В.И. Фомин, Р.М. Янгиров. М.: Материк, 2004. С. 109, 137.

7. Подробно см.: «Представить Его величеству кинематографические картины из морского быта»: Из истории русского кино / Публикация

А. Бочарова // Источник. Документы русской истории. 2002. № 6. С. 31–35. Во вступительной статье к этой публикации мы назвали датой демонстрации фильма 30 января 1914 г., основываясь на том, что этот день был назначен для демонстрации заранее. Но более поздний документ (письмо В.М. Гончарова генерал-адъютанту К.Д. Нилову) указывает на другую дату демонстрации — 31 января. Эту же дату называют и авторы-составители «Летописи русского кино» (С. 142).

8. «Представить Его величеству кинематографические картины из морского быта». С. 33.

9. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 3. Д. 3637. Л. 1, 2–2 об.

10. Там же. Л. 8.

11. Подробнее см.: *Бочаров А.А. Кинематограф в жизни военноморского флота России в начале XX в. // Вопросы истории. 2013. № 9. С. 136–143.*

12. *Баталин В.Н. Документы Российского государственного архива кинофотодокументов о событиях Первой мировой войны // Последняя война Российской империи: Россия, мир накануне, в ходе и после Первой мировой войны по документам российских и зарубежных архивов. Материалы международной научной конференции 7–8 сентября 2004 года / [отв. ред. В.П. Козлов]. М.: Наука, 2006. С. 155.*

13. Там же. С. 156.

14. Летопись русского кино. С. 195, 197.

15. *Баталин В.Н. Указ. соч. С. 157.*

16. РГАВМФ. Ф. Р-80. Оп. 2. Д. 64. Л. 276, 277.

17. *Юрнев Р.Н. «Броненосец Потемкин» Сергея Эйзенштейна. М.: Наука, 1965. С. 35.*

18. *Асеев Н. Как снимался фильм «Броненосец Потемкин» // Огонек. 1926. № 3. С. 13.*

19. *Штурман Р. Морской кино-фильм «Броненосец Потемкин» // Красный флот. 1926. Кн. 6. С. 133.*

20. Там же. С. 133–135.

21. Там же. С. 136.

22. РГАВМФ. Ф. Р-7. Оп. 1. Д. 1128. Л. 2.

23. Там же. Д. 1211. Л. 180, 180 об.

24. Там же. Л. 33.

25. Там же. Л. 42.

К. Э. Кузнецова

Вклад моряков-декабристов в науку и культуру России

Декабристы отнюдь не «горстка офицеров», замыслившая военный переворот во имя народа. Это — мыслящая Россия!

Бригитта Иосифова. «Декабристы»

В фондах Российского государственного архива Военно-морского флота отложились весьма обширные материалы, связанные с декабристами. Это документы, в которых приводятся описания событий 14 декабря 1825 года, сведения об участниках восстания, о работе следствия и т. д.

Весьма интересной также представляется тема, связанная с вкладом деятелей декабристского движения в науку и культуру России, в частности представителей Гвардейского морского экипажа — самого значительного по численности и организованности среди восставших.

Тридцать два будущих декабриста получили образование в Морском кадетском корпусе: А. Арбузов, братья Бестужевы, Беляевы и Бодиско, Д. Завалишин, М. Кюхельбекер, А. Иванчин-Писарев, В. Романов, К. Торсон, Н. Чижов, В. Штейнгель и другие. Большинство из них, преданных флоту, стремились реализовать свои способности и возможности, усовершенствовать себя, добросовестно, творчески и вдумчиво относиться к службе, чем внесли значительный вклад в науку, в конкретные ее направления, как-то: гидрографию, метеорологию, океанографию и др., а также в преобразование флота — укрепление и совершенствование его частей, включая вопросы кораблестроения. Этими вопросами серьезно занимался капитан-лейтенант К. Торсон, а позднее — его помощник М. Бестужев.

В РГАВМФ частично отложились материалы, связанные со службой моряков — будущих декабристов. В первой четверти

XIX века Россия сделала важные открытия «по части географической». Многие из будущих декабристов участвовали в дальних и кругосветных плаваниях: на Русский Север к Новой Земле — М. Кюхельбекер (1819), Н. Чижев (1821–1822); к Южному полюсу в экспедиции Ф.Ф. Белинга — К. Торсон (1819–1821); к берегам Европы: Голландии и Франции — Н. Бестужев (1815 и 1817); к берегам Испании — В. Романов (1818); по маршруту Франция — Северная Африка — Гибралтар на фрегате «Проворный» в 1824 году — Н. Бестужев, А. Беляев, М. Бодиско, П. Миллер, Е. Мусин-Пушкин и В. Шпейер (все они были привлечены по «делу 14 декабря»); к берегам Камчатки — В. Штейнгель (1803); к берегам Северной Америки и Калифорнии — В. Романов (1820), М. Кюхельбекер (1821–1823), Д. Завалишин и Ф. Вишневыский (1822–1824).

Плавания и экспедиции имели различные цели: торговые, экономические, доставка грузов на Камчатку и в Русскую Америку и охрана ее берегов, ученые изыскания, решение географических проблем — открытие Южного материка или поиски Северного прохода между Атлантическим и Тихим океанами. Но, кроме того, перед всеми моряками, уходившими в дальние плавания, ставились задачи проведения наблюдений и научно-исследовательских изысканий: метеорологических, океанографических, астрономических, магнитных. Требовались также картирование берегов, в том числе и вновь открытых островов и целого континента — Антарктиды и сбор этнографических, ботанических, зоологических и минералогических коллекций. Результаты этих серьезных наблюдений и исследований, проводившихся во время тяжелых плаваний и при обследовании новых земель и островов, существенно обогатили отечественную науку. Сведения о них сохранились в виде отчетов, записей в вахтенных журналах, а также в виде записок, рассказов и описаний участников экспедиций. Например, журнал «Сын Отечества» опубликовал в 1819 году «Опыт полного исследования начал и правил хронологического и месяцесловного счисления старого и нового стиля» В. Штейнгеля (работу, не потерявшую своего значения и сегодня). В 1823 году была напечатана статья Н. Чижова о результатах двух его плаваний в экспедициях Ф.П. Литке к Новой Земле (о протяженности берегов острова, о проливе Маточкин Шар, о заливах, климате, льдах и животном мире). Журнал «Соревнователь просвещения и благодворения» напечатал в 1818 году статью Н. Бестужева «Об электричестве в отношении к некоторым воздушным явлениям»,

в 1821 году — «Записки в Голландии 1815 г.», в 1822 году — «Опыт истории Российского флота». В 1825 году в «Записках, издаваемых Адмиралтейским департаментом» напечатана «Выписка из журнала плавания фрегата «Проворный» в 1824 г.». К.П. Торсоном составлены «Записки об экспедиции к Южному полюсу в 1819–1821 гг. на шлюпах «Восток» и «Мирный». Предполагают, что их ранний вариант вошел в состав известного труда Ф.Ф. Беллинсгаузена (подлинные труды Торсона, в том числе и эти «Записки», пока, к великому сожалению, не обнаружены). В журнале «Отечественные записки» в 1820 году был опубликован отрывок из походных записок об Испании В.П. Романова, а в «Северном архиве» в 1825 году — его работа об индейцах северо-западного берега Русской Америки «О колюжах или калошах вообще», в которой приводится интересный этнографический материал.

Особенно надо отметить значение деятельности Н.А. Бестужева, который обратил на себя внимание во время дальних плаваний к берегам Европы (1815 и 1817) и «усердной службой» на должности помощника директора маяков Балтийского моря, а также работой по исследованию Финского залива, в частности острова Гогланд и побережья. После прикомандирования к Адмиралтейскому департаменту по предложению Г.А. Сарычева в марте 1822 года Н. Бестужеву было поручено «составление выписок из морских журналов, касающихся до Российского флота» (в РГАВМФ есть документы о том, где и какие сведения находил Н. Бестужев), в результате чего им был написан «Опыт истории Российского флота». Николай Александрович довел свое исследование только до 1714 года. Несмотря на незавершенность, труд Н. Бестужева явился первым глубоким исследованием истории военного флота России за первое тысячелетие его существования (с IX по XIII век) и получил признание общественности. Н.А. Бестужев по праву является первым историографом флота России (первой «расшифровала» рукопись Бестужева исследователь Г.Е. Павлова). Заслугой Н.А. Бестужева является также разбор материалов «музеум-камеры» и приведение в порядок и систематизация морского музея страны.

Константин Петрович Торсон, активный участник «Южной экспедиции 1819–1821 гг.», в результате которой была открыта Антарктида, «человек идеальной честности и практической пользы», своими письмами царю из крепостей (Свеаборга и Петропавловской) завершил свои проекты по техническому перевооружению

кораблей и кадровой реорганизации службы на российском флоте — «всё то, что в продолжении службы собрал полезного для флота». Государь распорядился созданием Комитета образования флота, и на его рассмотрение была передана записка капитан-лейтенанта Торсона под названием «Предложения об организации службы в экипажах, морских учебных заведениях и на кораблях», присланная на имя царя. Предложения касались корабельных экипажей, действий артиллерии на корабле, системы образования офицеров и матросов на корабле, занятий экипажей на берегу, обучения кадетов; морской обороны портов, офицерских казарм, денщиков. Автор коснулся даже вопроса работы и (весьма патриотично) состояния руководящих кадров на Ижорских Адмиралтейских заводах.

Заседания комитета проходили в начале июля 1826 года и закончились пространным заключением: «...хотя некоторые предложенные Торсоном предметы имеют хорошую цель к улучшению частей флота... но... не заключают в себе особенного...». Итак, «Комитет по сему положил: означенные изъяснения Торсона совокупно с прежними, как не дельные и ничего нового для пользы флота не открывающие, принять к сведению, всеподданейше донеся об оном Е.И.В. ...». Никакого другого отзыва ожидать и не приходилось, ибо он заседал в дни вынесения сурового приговора «государственным преступникам» и его исполнения.

Известно, что правителю дел Следственного комитета А.Д. Боровкову было поручено Николаем I составить «Свод показаний членов злоумышленного общества о внутреннем состоянии государства». «Сознавая неотвратимость проведения в жизнь программных положений декабристов», годами император «черпал из него много дельного». Николай I внял советам изучить особенности службы на флоте, ввел для себя правило регулярно посещать корабли, выходить на них в море, посещать (как правило, без предупреждения. — К.К.) учебные заведения и провел кадровую реорганизацию в Морском ведомстве. Много лет спустя в своих «Воспоминаниях» В.И. Штейнгель писал о «письмах к царю» Торсона: «...настоящее положение флота и портов свидетельствует, как они были полезны».

После вынесения сурового приговора в течение тридцатилетнего пребывания в Сибири (на каторге и поселении) декабристы на практике реализовали основные созидательные положения своих программ: каторжная академия в казематах Читы и Петровского

Завода — для себя; школы для местных детей — в местах своего поселения. Многие «государственные преступники» (в том числе и декабристы-моряки) внесли значительный вклад в науку и культуру страны, «возобновив свою деятельность по изучению Отечества», в тяжелейших условиях ведя и систематизируя свои наблюдения по метеорологии, ботанике, климату, этнографии народов в местах своего проживания.

«Руководителем моряков и в то же время центральной фигурой, нравственной силой декабристов» был Николай Бестужев. Его огромная эрудиция и талант, требовательность к себе и другим, пытливость в достижении целей, работоспособность и готовность прийти на помощь другим снискали ему абсолютный авторитет среди товарищей.

Селенгинск (ныне Новоселенгинск), где после тюрьмы поселились моряки Константин Торсон и братья Николай и Михаил Бестужевы, стал «морской Меккой» в Забайкалье. Там учили детей бурят, занимались многими науками, например, вели метеорологические и климатические наблюдения, также вели обширную переписку и были в курсе последних флотских новостей.

Николай Александрович исследовал явления атмосферного электричества и разрабатывал новый корабельный хронометр, знакомился с бурятским хозяйством и национальными обычаями и написал интереснейшую в этнографическом плане статью. Он обошел близлежащее красивейшее Гусиное озеро, обследовал его воды и недра берегов, обнаружив каменный уголь и немало полезных минералов, и написал очерк. Буряты платили Николаю Бестужеву неизменно любовью и называли Красным Солнцем.

Михаил Александрович реализовал отличные способности изобретателя еще в начале 1820-х годов, занимаясь вместе с Торсоном вопросами кораблестроения теоретически и практически на корабле «Эмгейтен». На поселении же он занимался проектом гидравлического движителя, позже, в 1857 году, описал свое изобретение в письме гидрографу вице-адмиралу М.Ф. Рейнеке, с которым у братьев Бестужевых была переписка. В Селенгинске М. Бестужев составил чертеж и с братом Николаем построил новый легкий и удобный для «диких степей Забайкалья» экипаж — «сидейку», или «бестужевку», как называли его в округе. Было даже налажено небольшое производство «сидеек», и мне довелось в 1985 году увидеть сохранившийся экземпляр в краеведческом музее города Кяхты. Велико и литературное наследие Михаила Бестужева:

«Воспоминания» о замечательной, сплоченной семье Бестужевых (три сестры приехали к братьям на поселение), о товарищах по флотской службе и по Сибири, о достопамятном пешем переходе декабристов из Читы во вновь построенную тюрьму Петровского Завода.

Константин Петрович Торсон освоил на поселении земледелие и свои способности изобретателя вложил в разработку чертежей сельскохозяйственных машин, облегчающих тяжелый ручной труд. Первой из этих машин была молотильная. К. П. Торсон возобновил также работу над рукописью о флоте, написал «Опыт натуральной философии о мироздании» и свои «Воспоминания о путешествии к Южному полюсу». Судьба рукописей Торсона, включая «Записки об открытии Антарктиды», неизвестна (хотя его сестра, Екатерина Петровна, приехавшая сюда вместе с матерью вскоре по «выходе на поселение» брата, приняла меры к сохранению бесценного наследия после кончины Константина Петровича). Из всего написанного только один «Чертеж с описанием молотильной машины» сегодня находится в Российском государственном историческом архиве (РГИА). К сожалению, неизвестно местонахождение портрета К.П. Торсона, наверняка написанного его другом Николаем Бестужевым.

«Мы первые явились в Сибирь людьми из высшего сословия, вполне доступные, при том с правилами, совершенно противоположными тем, какие жители привыкли видеть в высших себя и в начальниках... Оттого от нас никто ничего не таил и... открывали нам то, что никогда не открыли бы правительству. Оттого-то нам и можно было изучать край в действительной его истине». Так писал лейтенант Дмитрий Иринархович Завалишин о далеком крае России, где декабристы провели долгие трудные 30 лет жизни. Велико научно-публицистическое и литературное наследие Д.И. Завалишина. В 1822–1824 годах он участвовал в кругосветном плавании на фрегате «Крейсер», посетил Русскую Америку и Калифорнию, проехал всю Россию. В силу своих способностей и энциклопедических знаний, аналитического склада ума и активности ко времени высылки на каторгу он имел уже, несмотря на молодость, солидный багаж знаний. Он обратил его на пользу этого края: проводил метео- и климатические наблюдения, вычертил (составил) карту Забайкалья, а будучи уже на поселении в Чите, спланировал улицы подобно столице; собирал статистические сведения о Чите; повышенное внимание проявлял к проблемам

и использованию Амура — одной из самых значительных и важных рек Забайкалья и Востока России — в связи с освоением с середины XIX века этого края русскими. Оставшись после амнистии в Чите, Д. Завалишин многие годы боролся со злоупотреблениями и лихоимством местной власти, которая, не выдержав, добилась его высылки из Забайкалья (редкий случай!), и с 1863 года Д. И. Завалишин поселился в Москве. До конца своей долгой жизни Дмитрий Иринархович «настойчиво доказывал необходимость укрепления позиций России на Северо-Востоке, имеющем большое политическое и экономическое значение для страны». В Москве декабрист работал над «Записками о плавании на фрегате «Крейсер» и своими «Воспоминаниями». Дмитрию Иринарховичу удалось опубликовать многие свои работы в «Морском сборнике», в «Вестнике Географического общества», в «Московских ведомостях», «Северной пчеле», «Русском вестнике». Последний декабрист умер в Москве в 1892 году. «Записки декабриста Д.И. Завалишина» впервые были опубликованы в Мюнхене в 1904 году, первое русское издание состоялось в 1906 году в Санкт-Петербурге.

Заканчивая краткий и далеко не полный перечень научных тем, которые разрабатывали «государственные преступники» — декабристы-моряки на поселении в Сибири, — не могу не назвать еще двух исследователей, значительно пополнивших своими трудами копилку отечественной науки. Это В.И. Штейнгель и М.К. Кюхельбекер.

Владимир Иванович Штейнгель, проведя на поселении в Западной Сибири 20 лет (с Елань под Иркутском, г. Ишим Тобольской губернии, г. Тобольск, г. Тара, снова г. Тобольск), заинтересовался более других Ишимским округом. Проанализировав географическое положение округа, территория которого равнялась многим губерниям в европейской части России, дав характеристики главных рек, озер, климата, сведения о народонаселении, эпидемиях, волостях и населенных пунктах (числом 448), а также о сельском хозяйстве, промышленности, торговле, Штейнгель составил развернутое «Статистическое описание Ишимского округа Тобольской губернии». В 1843 году ему удалось опубликовать этот труд в «Журнале Министерства внутренних дел» под именем ишимского купца Н. Черняковского. Монография не потеряла своего научного значения и в наши дни, судя по тому, что ею заинтересовались осенью 2013 года в редакции журнала «Врата Сибири» (г. Тюмень).

Лейтенант Михаил Карлович Кюхельбекер отмечал: «О России русские мало пишут, иностранец же, самый даже благонамерен, о ней, может быть, менее, чем о какой другой земле, в состоянии сказать что-нибудь верное... и на всё смотрит чужими глазами. Притом большей частью пребывание заграничных гостей в России кратковременно. Итак, мудрено ли, что немцы, французы, англичане и пр. печатают столько вздору про матушку Россию?..» (очерк «О Забайкальском крае»).

Оказавшись в 1831 году на поселении на северо-востоке озера Байкал, в Баргузине, Михаил Карлович поставил себе целью — по возможности — всестороннее изучение края. Результатом явился очерк «Забайкальский край» (1836). В очерке дана подробная характеристика озера Байкал («именуемого Священным морем»), автор отмечает необходимость тщательного его исследования в геологическом отношении (что было вне возможностей поселенца Кюхельбекера. — *К.К.*), отмечает разделение Забайкалья на три гидрографические сети: Байкальскую, Амурскую и Ленскую; причем Байкальскую подразделяет на Ангарскую, Баргузинскую и Селенгинскую. Также он высказывает предположение о возможности и необходимости создания системы внутренних сообщений — каналами — не только Забайкалья, но и всей Восточной Сибири, что имело бы исключительно важное значение для экономического и культурного развития края. Это, по словам автора, «хотя по огромному пространству и переходит за предел бытового, однако не за предел же возможного». В очерке затронуты и другие жизненно важные вопросы географии края: климат, почвы, полезные ископаемые (рудные месторождения и др.), состояние сельского хозяйства, животноводства, торговли, промыслов местного населения.

Итак, этот труд ссыльнопоселенца, бывшего лейтенанта Гвардейского экипажа М.К. Кюхельбекера явился «одной из первых комплексных природоведческих характеристик Забайкалья». Очерк М.К. Кюхельбекера о Забайкальском крае оказался забытым. Михаил Карлович отправил его знакомому издателю Н.И. Гречу для журнала «Сын Отечества», однако в печати очерк не появился, а оказался в архиве III отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. Ныне эти документы хранятся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ).

Баргузинская учительница В.Я. Токарева, потомок жены декабриста-моряка, написала в своей автобиографии: «У Кюхельбеков было свое хозяйство, которое Михаил Карлович с истинным

флотским подходом вел очень разумно, с пользой не только для себя, но и односельчан. До сих пор «Карлыча» в Баргузине поминуют добрым словом за его оросительную систему, за те «чужачества» поселенца, от которых пошли в этих местах посева пшеницы, овощей, разведение цветов и фруктовых садов».

Нельзя обойти молчанием вклад в науку и тех моряков, кого не так сурово коснулась «десница государева», кто наказание (за осведомленность о тайном обществе или выход 14 декабря на Сенатскую площадь) отбывал не в казематах Читы и Петровского Завода.

А.М. Мичман Иванчин-Писарев из Петропавловской крепости был переведен «на службу в Архангельск под бдительный надзор начальства» и принимал участие в Беломорской экспедиции под начальством известного гидрографа М.Ф. Рейнеке, близкого друга Н. Бестужева. Беломорская экспедиция в течение шести лет выполняла важные гидрографические исследования в Белом море (опись, промеры, магнитные наблюдения, картирование берегов). А. Иванчин-Писарев заслужил высокую оценку своей работы от начальника экспедиции.

В итоговых трудах Беломорской экспедиции — «Атласе Белого моря» (1833) и в двухтомном «Гидрографическом описании Северного берега России» М.Ф. Рейнеке (1850) — есть лепта и лейтенанта (с 1828 года) Алексея Михайловича Иванчина-Писарева.

Лейтенанта В.П. Романова из Петропавловской крепости «высочайше повелено отправить на службу в Черноморский флот и ежемесячно доносить о поведении». К его уже богатому опыту плаваний (вокруг Европы и на восток, к берегам Америки) и значительному опыту проведенных исследований прибавилась служба на Черном море с участием в боевых действиях у кавказского побережья, в эскадре М.П. Лазарева у турецких берегов, а также в Крымской войне — в обороне Севастополя. Научные труды Владимира Павловича — «Замечания о рейде при Сухум-Кале» (1829), опубликованные в «Записках Ученого комитета Морского Штаба»; его активная работа в Русском Географическом обществе; опись и картирование р. Днестр (1857). В.П. Романов был уволен со службы в 1861 году членом-корреспондентом Морского ученого комитета с чином контр-адмирала.

* * *

Николай Александрович Бестужев, находясь в тюрьмах Читы и Петровского Завода, создал серию портретов декабристов и их

жен. Кисть Бестужева-художника запечатлевала и окружающие пейзажи, и быт не только «государственных преступников» в Чите и Петровском Заводе, но и простого народа: «мастеровых, солдат, нищих, чего в Сибири до него никто не делал». В настоящее время работы художника находятся в нескольких литературных сокровищницах Петербурга, Москвы и Забайкалья (г. Иркутск и г. Кяхта). Всего сохранилось около 150 его рисунков.

«Кроме обширной морской части наук,.. я еще занимался литературою», — эти слова Михаила Бестужева по праву можно отнести и ко многим другим декабристам. Занятия литературным творчеством, несмотря на трудности тюремной жизни, начались еще в Чите. В Петровском Заводе уже проводились, по инициативе П. Муханова, литературные вечера, на которых читались «собственные сочинения или появившиеся в печати оригинальные произведения русского пера». Жанр и темы для своих сочинений каждый выбирал свободно, часто они были близки к историческим событиям, однако к таковым подходили особенно осмотрительно, опасаясь печальных последствий.

Литературное наследие декабристов тюремного периода дошло до нас в далеко не полном виде. Тем более что на просьбы авторов о публикации следовали либо отказ, либо молчание. Официально были разрешены публикации одному Александру Бестужеву-Марлинскому, ко времени ссылки в Сибирь (а затем — на Кавказ) уже широко известному в стране писателю. Несмотря на это известны воспоминания 27 декабристов, в том числе моряков: А. Беляева, братьев Бестужевых (Николая, Михаила и Петра), Д. Завалишина, В. Штейнгеля.

Мичман Гвардейского экипажа, участник трех дальних плаваний на кораблях Балтийского флота (Исландия, Англия, Франция, Гибралтар), Александр Петрович Беляев в своих мемуарах «О пережитом и пережитом»: писал: «Что мне в этом комфорте, в этих чудесах цивилизации!.. Как ни хорошо живется там... но всё родная песнь, родные степи... могучее племя с его простотой и величием, русское самоотвержение, русская вера — вот что надо русскому сердцу!».

На долю этого русского и его младшего брата Петра (тоже мичмана Гвардейского экипажа) выпало немало. Александр Беляев — один из организаторов тайного «Общества Гвардейского экипажа», а далее разделил с братом его судьбу: Сенатская площадь, Петропавловская крепость, Чита — Петровский Завод, поселение

и с 1840 года — служба рядовыми на Кавказе. Оба брата через шесть лет «за отличие» получили офицерские чины и возможность выйти в отставку... Было о чем поведать декабристу в своих «Воспоминаниях»!

В наши дни историей движения декабристов активно занимаются члены Декабристской секции Государственного музея истории Санкт-Петербурга. В секцию входят представители более двадцати декабристских фамилий, люди разных профессий — инженеры, историки и учителя, художники и военные, кандидаты и доктора наук. В секции долгие годы активно трудились и потомки моряка Д.И. Завалишина — два его внука (Б.И. Еропкин — лауреат Государственной премии, Ю.И. Еропкин — доктор геологических наук). Также посещают заседания секции потомки моряков К.П. Торсона и М.К. Кюхельбекера. Состоялась встреча и с потомком Н.А. Бестужева, приехавшим в Петербург в командировку из Владивостока.

Литература

- РГАВМФ. Фонды: 161, 166, 203, 212, 215, 315, 432, 578, 1191.
Воспоминания Бестужевых / АН, 1951.
Штрайх С. Я. Моряки-декабристы. 1946.
Шешин А. В. Декабрист К. П. Торсон. 1980.
Штейнгель В. И. Серия «Полярная звезда», том 2. Вост.-Сибир. Изд., 1992.
Пасецкий В. М., Пасецкая-Креминская Е. К. Декабристы-естествоиспытатели. М.: Наука, 1989.
Завалишин Д. И. Воспоминания декабриста. СПб., 1906.
Беляев А. П. Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом в нем.
Павлова Г. Е. Декабрист Николай Бестужев — историк русского флота. М.: Воениздат, 1953.
Бутов С. Исповедь моряков-декабристов. М., 2003.

С.-Петербург

Р.Г. Буканова, К.З. Насыров

**Контр-адмирал Иван Иванович Неплюев —
реформатор материальной культуры
Оренбургского края**

Исследование роли военных моряков в развитии отечественной науки и культуры в свете тематики седьмых Елагинских чтений «Военные моряки в отечественной науке и культуре», посвященных 290-летию РГАВМФ, позволяет по-новому взглянуть на многие вопросы отечественной истории, раскрыть новые грани личности многих военных моряков, которые по воле случая или судьбы оказались «на суше». Наше внимание привлекла к себе деятельность И.И. Неплюева — военного моряка, адмирала, не прославившего себя ни громкими победами, ни конфузными поражениями на театре морских сражений в столь бурный «Петровский век», ни заговорщическими интригами или фаворитизмом при императорском дворе. На наш взгляд, именно отсутствие таковых сведений, но наличие государственного подхода во всей деятельности И.И. Неплюева, и определили его принадлежность к высшему чиновничеству России, заботившемуся, прежде всего, о пользе и процветании России. Мы попытаемся раскрыть в нашем исследовании вклад И.И. Неплюева в обустройство обширного Башкирского края, который именно в период его деятельности был преобразован в Оренбургскую губернию. Этот огромный по территории юго-восточный регион Российской империи, в политическом, экономическом и культурном развитии которого, включая и реформирование материальной культуры, определяющую роль сыграл И.И. Неплюев, вплоть до середины XIX в. назывался Оренбургским краем¹.

В настоящее время, когда тема роли личности в истории государства становится актуальной и когда движущей силой политического и социально-экономического развития государства и его регионов является самоотверженное, высокопрофессиональное,

умное, человеческое и предельно государственное исполнение чиновниками всех рангов стоящих перед ними задач, жизнь и государственная деятельность И.И. Неплюева может служить примером.

И.И. Неплюев родился в 1693 году в небогатой дворянской семье. В 1714 году был отдан в Новгородскую математическую школу. Благодаря своим способностям и интересу к наукам он вскоре был переведен в Нарвскую навигацкую школу, а затем в Петербургскую морскую академию. В 1716 году был определен гардемаринном в Ревельский флот и вместе с другими гардемаринами отправлен в Венецию для обучения мореплаванию. Там он пробыл до 1720 года и в совершенстве овладел искусством управления галерой.

В Адмиралтейской Коллегии в присутствии Петра I гардемаринам были устроены испытания. И.И. Неплюев, успешно сдав экзамен, получил чин поручика морского галерного флота, а через некоторое время был назначен главным командиром над всеми морскими судами, строившимися в Петербурге.

Чин капитана I ранга ему был пожалован Петром за дипломатические заслуги в качестве русского посла в Турции (1721–1735): И.И. Неплюеву удалось заключить мирный договор с Турцией, по которому Россия завладела всеми землями на западном побережье Каспийского моря.

В 1730 году императрицей Анной Иоанновной И.И. Неплюеву было присвоено звание шаутбенахта-контр-адмирала. Однако последующая деятельность И.И. Неплюева не была связана с военно-морским флотом. В 1736 году он был произведен в тайные советники, в 1740 году назначен губернатором в г. Киеве.

В начале правления Елизаветы Петровны И.И. Неплюев по ложному обвинению был арестован, лишен чинов и наград, но вскоре оправдан и отправлен в Оренбургский край, где находился с 1742-го по 1758 год. Таким образом, наиболее активный период деятельности И.И. Неплюева относится к первой половине XVIII века.

Вряд ли в истории России возможно отыскать столь же богатую на историческую ценность эпоху, изобилующую преобразованиями, затронувшими все отрасли жизни Российского государства и судьбы народов, населяющих ее поистине огромные пространства. С данной точки зрения первая половина XVIII века представляет собой неподдельный интерес для исследователей. Большой интерес вызывает и такое отдельно взятое предприятие

императорской России в период правления Анны Иоанновны, как организация Оренбургской экспедиции 1734–1737 годов, впоследствии названной Оренбургской комиссией. Историческими предпосылками для данной экспедиции, прежде всего, явилось стремление российского государства «вернуться лицом к полу-денной Азии», с целью прирастания ее новыми территориями, поиски путей в богатую серебром и золотом Индию. Толчком же для претворения в жизнь столь далеко идущих планов стало известие о желании присоединиться и войти в подданство России Младшего казахского жуза под предводительством хана Абулхаира. Именно это и явилось своеобразным катализатором для ускорения принятия решения об организации экспедиции во главе с обер-секретарем Сената И.К. Кириловым, который был убежден в том, что сам факт расширения сферы влияния России в юго-западном направлении является продолжением исполнения планов Петра I, не успевшего по причине смерти воплотить их в жизнь.

Следует отметить, что идеи Петра I предопределили весь последующий путь развития Российской империи. Одним из важных последствий реформаторской деятельности Петра I было создание русского флота и превращение России в морскую державу. В первой половине XVIII века сформировалась целая плеяда выдающихся морских офицеров, которые внесли огромный вклад в развитие и процветание Российского государства, в том числе и развитие культуры как в общечеловеческом понимании, так и культуры повседневности.

Все мероприятия государства были пронизаны «морским» духом, чего не избежал и И.К. Кирилов при организации Оренбургской экспедиции. Одной из ключевых целей экспедиции было строительство, кроме города Оренбурга, порта и флота на Аральском море, ведь Оренбург, по подобию Петербурга, задумывался как «окно в Азию», и он должен был выполнять те же функции на юго-востоке, что и Петербург на северо-западе страны. Поэтому костяк указанной экспедиции составили 130 офицеров, в числе которых были и офицеры, и унтер-офицеры флота: поручик флота Петр Бахметев, мичман Дмитрий Апраксин, галерный мастер Федор Базанин, штурман Иван Кошелев, боцман Степан Полев, боцманмат Федосей Кудрявцев, а также низшие морские чины. Однако грандиозным планам Оренбургской экспедиции не суждено было осуществиться: с трудом был заложен г. Оренбург, который впоследствии дважды переносился на другое место, и только

при И.И. Неплюеве обрел нынешнее местоположение, а пристань на Аральском море так и не была построена. Поэтому служебная деятельность многих морских офицеров развивалась в совершенно ином, далеком от употребления по флотской надобности, русле. Однако их судьбы оказались неразрывно связаны с г. Оренбургом и Оренбуржьем.

Цели и задачи, стоявшие перед Оренбургской экспедицией, были доведены до логического завершения И.И. Неплюевым, возглавившим Оренбургскую комиссию (экспедицию) в 1742 году и ставшим последним его начальником и первым губернатором учрежденной в 1744 года Оренбургской губернии. В период его управления Оренбургским краем были достигнуты небывалые успехи в градостроительстве, развитии торговли, промышленности, военном устройстве пограничной территории. И.И. Неплюев способствовал окончательному закреплению территории Башкирии и земель яицких казаков в составе России. Необходимо, по нашему мнению, отметить, что И.И. Неплюев принес в этот край совершенно новую, кардинально отличавшуюся от культуры коренных жителей, ведущих веками устоявшийся патриархальный образ жизни, материальную культуру.

Материальная культура — это превращение природных материалов и энергии в соответствии с запросом человеческих целей, создание искусственной среды обитания. Сюда включается также необходимый и достаточный набор технологий для сохранения и развития этой среды. Материальная культура создает и задает уровень жизни общества, формирует материальные запросы людей и предлагает способы их удовлетворения. В материальную культуру входят также здания и сооружения, инструменты и оборудование для любых видов деятельности, пути сообщения и средства транспорта, связь и средства связи, технологии. Формирование и бурное развитие материальной культуры Оренбургского края в середине XVIII века непосредственно связано с деятельностью И.И. Неплюева. Неплюев вдохнул жизнь в прежде дикие и практически необжитые места с неисчерпаемыми и богатейшими запасами природных ресурсов, где не было ни дорог, ни городов, ни промышленности, ни соответствующей требованиям того времени почтовой связи, ни сельскохозяйственных технологий. Почтовые и транспортные тракты, заложенные под руководством И.И. Неплюева еще в 1752 году между Оренбургом, Челябинской и Троицкой крепостями протяженностью более 700 км, и в настоящее

время являются составной частью транспортной инфраструктуры не только Оренбургского края, но и Южного Урала в целом. Более того, И.И. Неплюев смог внести в менталитет местных коренных народов стремление к наивысшей самоотдаче по исполнению союзнических отношений (а именно так и воспринималось нашим народом подданство российское) с «белым падишахом», выразившееся в отдаче своих земель за символическую плату под строительство горных заводов, дорог, городов, укрепленных пунктов и крепостей.

В целях укрепления юго-восточных границ Российской империи И.И. Неплюев приложил немало усилий для создания мощной линии обороны, состоявшей из прежде построенных и новых крепостей, редутов и форпостов. Уже через несколько лет сформировались основные контуры Оренбургской укрепленной линии: к югу шла нижнеяицкая линия с девятью крепостями и восемнадцатью форпостами, к западу по реке Самаре — самарская с девятью крепостями и тремя редутами, к востоку — двойной ряд военных поселений: по Яику десять крепостей и шестнадцать редутов, а по Сакмару — десять крепостей и два редута. Всего же при И.И. Неплюеве в Оренбургском крае насчитывалось сто четырнадцать укреплений разного рода. По словам биографа И.И. Неплюева В.В. Витевского, «без надежной защиты в виде укрепленных городков, редутов и крепостей с воинскими гарнизонами о торговле и промышленности в настоящем смысле нечего было и говорить. Каждый торговый караван пришлось бы охранять целым войском не только от киргизов и калмыков, но и от разбойничьих шаек каракалпаков, кашгарцев, хивинцев и других среднеазиатских народов».

Многое предпринимал Неплюев для заселения и обустройства жителей обширного края. В частности многое им было сделано для устройства быта ставропольских крещеных калмыков, на которых он возлагал большие надежды, рассчитывая, что их пример, подкрепленный различными льготами, будет привлекать калмыков-язычников, и они мало-помалу сделаются добрыми христианами и осядут на земле. Одной из мер, предпринятых Неплюевым для ознакомления калмыков с земледелием, было введение общественной запашки, на которую должны были являться со всех уездов по несколько человек с лошадьми и работать под присмотром русских переселенцев и приставов. Духовное руководство калмыками Неплюев поручил протоиерею Чубовскому, хорошо знавшему калмыцкий язык. Им были переведены Евангелие и извлечения из

Церковной истории, составлен калмыцкий букварь. Однако после того как Неплюев сложил с себя полномочия главного начальника Оренбургского края и уехал в Петербург, ставропольские калмыки вновь стали язычниками.

Зная мечту Петра I «отворить врата в полуденную Азию», Неплюев многое сделал для того, чтобы Оренбург стал центром русско-азиатской торговли, и уже в 1745 году в Оренбурге происходила значительная торговля. Как писал сам Неплюев, «знатный торг в Оренбурге возымел начало». В 1749 году Неплюев докладывал в Сенат о том, что только за 1748 год русские купцы получили в Оренбурге «серебра персидского монетою от азиатских купцов» 71 пуд 13 фунтов, а в 1749 году в Оренбург прибыло несколько бухарских и хивинских караванов с большим запасом серебряных денег на 418 пудов 22 фунта. В связи с тем, что товаров в Оренбурге было всего на 140 тысяч рублей, И.И. Неплюев был вынужден отправить русских купцов в Москву и другие города, оплатив им дорожные расходы, чтоб они доставили в Оренбург необходимые товары.

И.И. Неплюев и на посту губернатора оставался государственным деятелем, мыслящим в масштабе всей империи и заботящимся о ее процветании. Он заботился также о промышленном развитии Оренбургского края, да и в целом всей России. Основанные И.И. Неплюевым на Южном Урале новые виды производственной культуры вошли в российскую копилку металлургического мастерства, такого как каслинское художественное литье. Указом от 1736 года частным промышленникам было разрешено покупать земли у местного башкирского населения. Канцелярия Главного правления уральских горных заводов в 1745 году по просьбе оренбургского губернатора И.И. Неплюева опубликовала обращение к частным лицам с призывом осваивать рудные богатства Башкирии. 3 февраля 1747 года в Исетской провинции, в канцелярии Челябинской крепости, была составлена купчая на приобретение за 150 рублей Яковым Коробковым (Коробковы — тульские заводчики) у старшины Мякотинской волости Янгильды Субхангулова, сына Багишева, 250 тысяч десятин земли под заводскую дачу.

В том же 1747 году Яков Коробков заложил на Каслинском истоке (башкирское название этой реки — Кургулак) между озерами Большие Касли и Иртяш чугунолитейный и железоделательный завод. Этот завод стал известен всему миру благодаря художественному литью. Вершина художественного чугунного

литья — Каслинский чугунный павильон, который был одним из самых замечательных экспонатов Всемирной выставки в Париже 1900 года. Он пленял красотой ажурных узоров, тонкостью их отливки. В нем органически слились и техническое совершенство каслинского чугунного литья, и безукоризненное мастерство народных умельцев, сумевших покорить грубый чугун, сделать его послушным воле художника. Благодаря неутомимой энергии И.И. Неплюева была создана также и Къштымская промышленная металлургическая зона (28 медеплавильных и 13 железоделательных заводов), действующая до настоящего времени.

Выше приведены лишь некоторые примеры неустанной деятельности И.И. Неплюева в Оренбургском крае. Период его пребывания на Южном Урале характеризовался развитием не только вышеозначенных сторон материальной культуры, но и развитием градостроительного и военно-инженерного искусства, сферы коммуникаций, образования и науки, что позволяет говорить о включении данной территории в общероссийское цивилизационное пространство и цивилизаторской роли контр-адмирала военно-морского флота России И.И. Неплюева в Оренбургском крае.

Примечание

1. По сведениям иных авторов территория Оренбургской губернии XVIII веке в 12,5 раза превышала территорию Оренбургской области Российской Федерации.

О.Н. Беллер

Представители морской ветви династии Мордовиных в науке и культуре

В данном сообщении я приведу дополнительные сведения к докладу, подготовленному к прошедшим в 2013 году шестым Елагинским чтениям. Интерес к подробному исследованию семейной истории, в том числе двухвековой династии Мордовиных, давний и связан со многими обстоятельствами. По военной части служил двадцать один представитель рода, из них десять моряков: основатель династии **Александр Яковлевич Мордовин (1797 — после 1865)**, семеро его сыновей, младший из которых мой прадед Порфирий (03.11.1852–1918?), и двое внуков. Сожаления об утере архивов прадедов привели к последовательному изучению немногих имеющихся в распоряжении семьи документов и фотографий, а также поиску дополнительной информации в государственных архивах, в том числе в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота. Невозможно переоценить важность каждой единицы информации, будь то документы служебного характера, справки или частная переписка. Я с благодарностью принимаю от представителей исторического сообщества любую информацию, касающуюся Мордовиных.

В той или иной степени след в науке и культуре оставили все Мордовины, но внимание будет уделено четверем из них. Старший из семи братьев, **Мордовин Петр Александрович (1835–09.06.1888)**, уроженец Архангельска, специализировался в производстве магнитных наблюдений и практической астрономии. Из его послужного списка известно, что в 1859–1860 годах он находился при Главной физической обсерватории в Санкт-Петербурге, учрежденной десятью годами ранее по инициативе академика А.Я. Купфера, и при Главной Николаевской обсерватории в Пулкове. В течение 24 лет — с 1863-го по 1886 год — Петр Мордовин находился на грбных и паровых судах в плаваниях по Северной Двине для

промерных работ, а также на паровых судах Беломорской флотилии в плаваниях по Белому морю и Северному Ледовитому океану и к берегам Новой Земли. Участвовал в работе комиссии для рассмотрения предположений по устройству Северного края. Результаты его работ использовались при разработке единой системы метеонаблюдений в России. В 1860 году по распоряжению командира Архангельского порта контр-адмирала Б.А. Глазенапа на берегу Северной Двины была построена небольшая каменная обсерватория. Через несколько лет метеорологическими наблюдениями по инструкции академика Г.И. Вильда стал заниматься Степан Федорович Огородников (впоследствии полковник КФШ, историк, автор некролога о Павле Мордовине) совместно с Петром Александровичем. Тогда же старший наблюдатель ГФО И.Е. Мильберг при ознакомлении с организацией наблюдений в Архангельске и Кемии доставил ртутные барометры и совместно с П.А. Мордовиным и С.Ф. Огородниковым выбрал место для строительства новой обсерватории¹.

Упоминается он в связи с организацией в Соломбальском селении в здании конторы порта библиотеки: «Первыми библиотекарями были чиновник П. Богославский и подпоручик корпуса флотских штурманов П. Мордовин. Особенностью этой библиотеки было то, что она выдавала книги на корабли Беломорской военной флотилии»².

Мордовин Павел Александрович (27.06.1842–06.11.1907). Помимо документа «По Указу Его Величества Государя Императора Николая Александровича Самодержца Всероссийского и прочая, и прочая, и прочая», выданного ему 27 февраля 1899 года, сведения о Павле Александровиче имеются в выдержках из послужного списка, некрологе авторства С.Ф. Огородникова и др. Далее приведен список его научных работ³. Печатные труды его, частью самостоятельные и частью переводные, подразделяются на три главных отдела — соответственно служебные его назначениям: 1) в гидрографическом департаменте (1865–1872), 2) по военно-морской части (1868–1886) и 3) по редакционным работам.

По гидрографическому департаменту, где Павел Александрович заведовал метеорологической частью: «Об исследованиях северных полярных стран» (Морск. Сборн., 1865, № 11); «О научных системах предсказаний погоды» (Морск. Сборн., 1866, № 5; 1867, № 9); «Закон штормов, рассматриваемый в связи с обыкновенными движениями атмосферы», перевод сочинения Дове, 1869 г.;

«Метеорологические наблюдения, производившиеся на русских военных судах во время кругосветных плаваний» (1803–1853 гг.); «Русская гидрография и морская метеорология на Парижской гидрографической выставке в 1875 г.» (Морск. Сборн., 1875, № 11); «Морская метеорология и гидрология по исследованиям русских моряков» (1893); «Юция Вест-Индии», перевод с дополнениями сочинения капитана Барнета (два тома, изд. 1871–1872 гг.); «Статистика кораблекрушений у берегов Великобритании и в других морях — с 1865 по 1870 гг.»; «Русские спасательные станции» (Морск. Сборн., 1872, № 6).

По военно-морской части: «История американского флота во время восстания» (перевод сочинения Бойнтон, два тома, 1868–1870 гг.); «Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам» (Морск. Сборн., 1885, № 10); «По поводу сообщения А.П. Семечкина о крейсерской войне», доклад в Императорском Русском техническом обществе 17 декабря 1881 г.; «Английский броненосный флот» (издание 1878 г.); «Французский броненосный флот» (1884); «По поводу сравнений боевых сил английского и французского флотов» (1884); «Русское военное судостроение в 25-летие с 1855–1880 гг.» (Морск. Сборн., 1881). 3) Под его редакцией был издан «Морской Обзор» за 1874–75–76–77 гг.

В Санкт-Петербургском филиале архива Российской Академии наук хранится одиннадцать писем 1870–1876 годов, адресованных П.А. Мордовиным М.А. Рыкачеву, и одно ответное письмо. В период переписки карьера Павла Мордовина складывалась таким образом: прикомандирование к Гидрографическому департаменту; служба в Канцелярии Морского министерства; редактирование каталога морского отдела Московской политехнической выставки; заведование военно-морским отделением Канцелярии Морского министерства. Михаил Александрович Рыкачев с 1867 года был прикомандирован Гидрографическим департаментом к Главной физической обсерватории (ГФО) Академии наук и являлся помощником ее директора академика Г.И. Вильда. Совместно с ним была кардинально преобразована система метеорологических наблюдений в России, в 1876 году в ГФО создано отделение морской метеорологии, телеграфных сообщений о погоде и штормовых предупреждений.

В первом письме⁴ изложены «запросы из разных портов для объяснения, с которого времени следует начать записывать

наблюдения по новым инструкциям г. Вильда». Обсерватория хотела уведомить об этом наблюдателей, «из которых, как видно теперь, не все знают о назначенном дне, т.е. 01 января 1870 года». Следующие два письма касаются «покупки добавочных инструментов на метеорологические станции»⁵ и запроса М.А. Рыкачева метеорологических журналов Кронштадтского порта за 1866 год «по поводу отношений из Кронштадта и Архангельска»⁶. В марте того же года уже Павел Мордовин запрашивает у М.А. Рыкачева на два дня метеорологические журналы Кронштадтского порта за 1866 год: «Без этих журналов я не могу сделать выборки данных для определения средних метеорологических величин за последние 10 лет. Это необходимо для составления карт ветров, которые должны быть подготовлены к высочайшему смотру»⁷. Несколько писем касаются запросов копий карт, необходимости наблюдений над температурой воды на приморских станциях⁸, почти везде затрагиваются финансовые вопросы⁹. Отдельного внимания заслуживает последнее имеющееся письмо от 7 (19) декабря 1876 года¹⁰:

«Милостивый государь Михаил Александрович.

Я с удовольствием прочитал Вашу статью в Морском Сборнике № 12, 1876 года. Прошу Вас прислать мне при удобном случае отдельный оттиск этой статьи. Также прошу вас сообщить мне — нет ли у Вас для рассмотрения моей статьи: «Десятилетняя деятельность английской метеорологической конторы (1866–1875 гг.)». Я полагаю, что Н.И. Зеленой переслал её Вам для прочтения и отзыва. Мне было бы интересно знать Ваше мнение.

Всегда готовый к Вашим услугам, лейтенант Мордовин».

В дополнение имеются следующие записи из Журнала заседания Метеокомиссии от 12 октября 1871 года, касающиеся Павла Александровича: 1) «М.А. Рыкачев представил составленные Мордовиным графические изображения ветров, наблюдавшихся в Кронштадте и на маяках, и брошюру того же автора о метеоработах Гидрографического Департамента Морского Министерства»; 2) «М.А. Рыкачев представил краткое объяснение представленных таблиц, которые принесены в дар Географическому Обществу, и указал на важность работ, предпринятых Мордовиным по поручению ГД. Комиссия решила выразить живейшую благодарность Мордовину»¹¹.

Вышеприведенные документы свидетельствуют о деятельном и неформальном участии П.А. Мордовина в преобразовании системы метеонаблюдений в России.

Заметен его вклад и в историю кораблестроения. Приведу слова из вступления к переизданным книгам Павла Александровича Мордовина «Броненосцы типа “Инфлексибл”. 1873–1910 гг.»¹² и «Брустверно-башенные броненосцы «Глаттон», «Девастейшен», «Тандерер» и «Дредноут». 1868–1908 гг.»¹³: «Текст предлагаемой книги написан более 120 лет назад. В конце 1870-х годов русский морской офицер капитан-лейтенант Павел Мордовин, проведя большую работу по обобщению материалов западной печати, посвященных броненосному судостроению, подготовил к изданию рукопись книги “Английский броненосный флот”. Книга в 1878 году небольшим тиражом была напечатана в типографии Морского министерства и спустя несколько лет стала библиографической редкостью. В ней с энциклопедической точностью описаны все типы английских броненосцев от “Уориора” до “Дредноута”...».

В следующем поколении Мордовиных моряками стали Константин Павлович и Борис Михайлович, оба внесли свой вклад в науку.

Мордовин Константин Павлович (01.08.1870–03.10.1914). Сын Павла Александровича является автором многих научных работ. Основной его труд «Морская опись» (1911), по мнению многих коллег, превосходил иностранные работы подобного рода. После нескольких лет службы на Дальнем Востоке Константин Павлович в Петербурге прошел академический курс гидрографических наук. Закреплением теоретических знаний явилось его участие в гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1894–1895 годов под руководством подполковника Корпуса флотских штурманов А.И. Вилькицкого. За проведенные астрономические и геодезические наблюдения, обработку полученных материалов его наградили орденом Св. Анны 3-й степени. В его биографии служба в Главном гидрографическом управлении, редактирование журнала «Морской сборник» в должности помощника редактора, преподавание в Морском кадетском корпусе. Возглавлял Редакцию карт Картографической части Главного гидрографического управления, геодезическую часть Главного гидрографического управления, до конца своих дней состоял секретарем Картографической комиссии Императорского Русского географического общества (ИРГО)¹⁴. В его докладе о гидрографи-

ческом обследовании морей на XI Международном судоходном конгрессе, проходившем в Петербурге в 1908 году, было всесторонне и глубоко проанализировано состояние проблемы. Этот доклад позднее послужил основой при подготовке программы и вопросов, поставленных Главным гидрографическим управлением для обсуждения на проходившей в Петербурге весной 1912 года первой Морской международной конференции по безопасности мореплавания. В 1913 году в «Записках по гидрографии» Мордовин написал проникновенную статью, посвященную памяти А.И. Вилькицкого. 3 октября 1914 года Константин Павлович произведен в генерал-майоры Корпуса геодезистов, с увольнением от службы по болезни, с мундиром и пенсией, скончался в тот же день в Санкт-Петербурге от кровоизлияния.

В некрологе, посвященном К.П. Мордовину, Ю.М. Шокальский написал: «...Не особенно многочислен круг людей, знавших Константина Павловича, но все его знали таким и — самое лучшее и единственное, что остается после людей — память о его прекрасном нравственном облике, сохранится среди нас, работавших с покойным». Именем К.П. Мордовина назван остров в проливе Карские Ворота. Название дано А.И. Варнеком и утверждено ИРГО в 1902 году. Мыс в бухте Находка на западном берегу Обской губы назвал А.И. Вилькицкий в 1895 году. Мыс на южном берегу о. Большевик открыт и назван в 1914 году Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана (ГЭ СЛО).

Мордовин Борис Михайлович (27.07.1898–11.06.1979) — последний представитель рода Мордовиных, кто служил по Морскому ведомству. Автор многих научных трудов, учебных пособий в области электроэнергетических систем кораблей. Краткие сведения о его вкладе в науку изложены в ряде изданий. Бориса Михайловича я помню в частной обстановке, вспоминается его умение увлечь разговором, эрудиция, блестящие шутки. На семейных праздниках звучали арии из опер и оперетт в его исполнении. Они были дружны с моей бабушкой, своей кузиной Ниной Порфирьевной, иногда брали меня на концерты, театральные постановки. К посещению театров и филармонических концертов готовились заранее: изучали историю создания того или иного произведения, биографию авторов, разбирали партитуры исполняемых произведений.

В декабре 2012 года я занималась организацией дней памяти почти забытой русской поэтессы, танцовщицы, мастера

художественного слова Ольги Александровны Черемшановой-Ельшиной. Программа включала поэтический вечер в Институте русской литературы РАН (Пушкинский Дом), издание брошюры в соавторстве с внучатым племянником поэтессы Виталием Хасельбладом, посещение ее захоронения на Северном кладбище в поселке Парголово, где неподалеку покоится Борис Михайлович. Тот факт, что они принадлежали одному кругу, имели общих знакомых, отражен в воспоминаниях многих представителей той эпохи. В частности, в «Дневнике 1934 года» М. Кузьмина¹⁵ Ольга Александровна упоминается многократно и не единожды. Борис Михайлович упомянут в письме О.Н. Гильдебрандт-Арбениной от 13 февраля 1946 года, адресованном Ю.И. Юркуну. Восемь лет как Ольга Николаевна не виделась с мужем, не знала, что восемь лет его в живых. Подробное описание событий последних восьми лет наполнено такой остротой замечаниями, такой силы эмоциями, такой болью от нескончаемых потерь, что трудно читать и сейчас, через много лет. В письме перечислены многие из их с Юрием и Михаилом окружения, в том числе Борис Михайлович: «...*Пришло время, и стали возвращаться “оттуда”*. Милый Лев Львович, Жак, Пуццилло, Борис Мордовин — много народу...». В комментариях к этому письму, а также в ее книге «Девочка, катящая серсо...» приведена следующая информация: «Борис Михайлович Мордовин — начальник кафедры корабельной электротехники Военно-морского училища им. Дзержинского с 1924 г., арестован 16 апреля 1938 года, обвинен в принадлежности к контрреволюционной организации РОВС. 31 октября 1938 года Военным трибуналом Балтфлота осужден на 15 лет, на суде виновным себя не признал, от показаний, данных на следствии, отказался. Определением Военной коллегии Верховного суда СССР от 11 января 1939 года приговор отменен, дело направлено на дополнительное расследование. 10 июля 1939 года дело прекращено, Мордовин освобожден»¹⁶.

Людей той эпохи нужно помнить, осознавать свою причастность к ним. Память о представителях этого поколения, общении с ними, их поведении, манере держаться, умении высказывать свои мысли, отстаивать свое мнение, их неподражаемом юморе почти не оставляют возможности быть беспристрастной, побуждают к дальнейшим поискам информации и размышлениям о судьбах этих людей.

Примечания

1. *Смирнов В.Г.* Сотрудничество Академии наук и Морского министерства в области метеорологии во второй половине XIX века. Комиссии Академии наук в XVII — XX веках. Исторические очерки / Отв. ред. член-корр. РАН Ю.М. Батурин. СПб.: Нестор-История, 2013. С. 601–635.

2. *Попов Г.П.* Ногою твердой стать при море... Штрихи к портрету Архангельского порта. Архангельск: СЗКИ, 1992. С. 87–88.

3. *Огородников С.Ф.* Павел Александрович Мордовин [некролог] // Кронштадтский Вестник. 1907. 15 янв. № 134. С. 4.

4. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 13 января 1870 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 1.

5. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 15 января 1870 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 2.

6. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 23 января 1870 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 3.

7. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 9 марта 1870 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 4.

8. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 21 марта 1870 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 5.

9. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 11 марта 1871 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 6.

10. Мордовин П.А. — Рыкачеву М.А. 7(19) декабря 1876 года // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 2. Д. 374. Л. 11, 11 об.

11. Журнал заседания Метеокомиссии. — 12-го октября 1871 года (Вильд, М.А. Рыкачев, Остен-Сакен, Л.М. Броссе и секретарь Комиссии А.И. Воейков) // ИЗВЕСТИЯ ИРГО. Т. VII. СПб., 1872. С. 350–353.

12. *Мордовин П.А.* Броненосцы типа «Инфлексибл». 1873–1910 гг. СПб.: Издатель Р.Р. Муниров, 2008.

13. *Мордовин П.А.* Брустверно-башенные броненосцы «Глаттон», «Девастейшен», «Тандерер» и «Дредноут». 1868–1908 гг. СПб.: Издатель Р.Р. Муниров, 2010.

14. История гидрографической службы Российского флота: В 4 т. Т. 4. СПб., 1997. С. 228.

15. *Михаил Кузьмин.* Дневники 1934 года. СПб.: Издательство Ивана Лимбаха, 1998.

16. *Гильдебрандт-Арбенина О.Н.* Девочка, катящая серсо. Мемуарные записи. Дневники. М., 2007. С. 296–297.

Ю.О. Дружинин, А.Ю. Емелин

**Энтузиаст «машущего полета»
лейтенант Владимир Дмитриевич Спицын**

В книгах по истории отечественного воздухоплавания часто упоминается имя лейтенанта Владимира Дмитриевича Спицына как автора проекта орнитоптера и одного из учредителей первой отечественной воздухоплавательной организации — «Русского общества воздухоплавания» (1880). Вместе с тем до настоящего времени нет его полной биографии, а биографические справки даже в самых авторитетных трудах неполны и содержат ошибки¹. Авторы поставили своей целью составить творческую биографию В.Д. Спицына, опираясь на документы государственных архивов, а также техническую прессу конца XIX — начала XX века.

Владимир Дмитриевич Спицын родился 6 июля 1847 года². Место его рождения пока не известно. Из документов следует, что отец мальчика, капитан, скончался до 1864 года. Прощение о допуске 17-летнего выпускника Второй Санкт-Петербургской гимназии к экзаменам в Морской кадетский корпус писал дядя, надворный советник В. Кондрашов³. При этом в ранних послужных списках В.Д. Спицына указывалось, что он «из обер-офицерских детей», в более же поздних — «из дворян Орловской губернии»⁴.

Летом 1864 года юноша побывал в пробном плавании на фрегате «Громобой», и 14 сентября был зачислен в корпус воспитанником. В 1867 году учебное заведение было переименовано, так что заканчивал Владимир уже Морское училище. Приказ генерал-адмирала о производстве в гардемарины вышел 17 апреля 1868 года. По успеваемости в своем выпуске В.Д. Спицын оказался на 31-м месте (всего 47), пропустив вперед, в частности, будущих известных адмиралов В.К. Витгефта, З.П. Рожественского, А.Х. Кригера, П.П. Моласа.

Для производства в офицеры в то время требовалось получить хороший морской опыт. Пошла череда учебных плаваний: по

Финскому заливу на броненосной батарее «Не тронь меня», затем, с 17 сентября 1868 года по 29 мая 1869 года — заграничное, на фрегате «Дмитрий Донской». В конце 1869 года на корвете «Память Меркурия» перешел из Николаева в Афины. Часть 1870 года юноша прослужил на шхуне «Псезуапел», стоявшей в Константинополе. С сентября 1870-го по апрель 1871 года плывал на корвете «Львица». 17 мая 1871 года последовал приказ о его производстве в первый офицерский чин — мичмана (со старшинством с 17 апреля 1871 года). Летняя кампания 1871 года прошла на мониторе «Броненосец».

Желая продолжить учебу, молодой человек в сентябре 1872 года поступил на двухгодичный академический курс при Морском училище, который успешно окончил в октябре 1874 года. В период обучения, 31 марта 1874 года, он был произведен в лейтенанты.

11 марта 1875 года В.Д. Спицына прикомандировали к Морскому училищу на должность и. о. младшего отделенного начальника, а уже 3 мая зачислили в штат училища младшим отделенным начальником. В стенах училища В.Д. Спицын прослужил более девяти лет. Во время летних кампаний он плывал вахтенным начальником с воспитанниками училища на корвете «Боярин» (29 мая — 21 августа 1877 года, 29 мая — 21 августа 1878 года, 28 мая — 20 августа 1879 года, 30 мая — 22 августа 1880 года), на парусном тендере «Горлица» (30 мая — 20 августа 1881 года). В должности старшего флаг-офицера отряда судов Морского училища он плывал на корветах «Аскольд» (27 мая — 28 августа 1882 года) и «Варяг» (28 сентября — 23 сентября 1882 года, 25 мая — 18 августа 1883 года, 29 мая — 21 августа 1884 года).

Начало работ В.Д. Спицына в области воздухоплавания относится к первой половине 1870-х годов. В журнальной заметке 1880 года сообщалось, что В.Д. Спицын уже девять лет (то есть с 1870–1871 годов) изучает вопросы воздухоплавания⁵. Сам Владимир Дмитриевич позднее вспоминал, что в 1874–1875 годах он *«со всею пылкостью и энергией»* минувшей молодости *«принялся за изыскание способов летать по воздуху»*⁶.

Служба в Морском училище не предусматривала дальних плаваний и давала В.Д. Спицыну возможность завязать дружеские отношения с представителями технической интеллигенции столицы, разрабатывавшими вопросы авиации. Именно на квартире Владимира Дмитриевича (11-я линия Васильевского острова, в доме Морского училища) 27 декабря 1879 года под впечатлением выступления Д.И. Менделеева на VI съезде русских

естествоиспытателей и врачей с докладом «О сопротивлении жидкостей» состоялась встреча энтузиастов воздухоплавания⁷, послужившая импульсом к созданию в октябре 1880 года первой отечественной воздухоплавательной организации — «Русского общества воздухоплавания». На время до утверждения устава общества В.Д. Спицына избрали его секретарем (председатель — О.С. Костович)⁸. Одновременно в начавшем выходить с января 1880 года журнале «Воздухоплаватель» были опубликованы первые статьи Владимира Дмитриевича. Интересно отметить, что в том же году его супруга Мария Богдановна Спицына перевела на русский язык брошюру Августа Платте «Aeronautische Betrachtungen» («Аэронавтические наблюдения») (Вена, 1879)⁹.

В.Д. Спицын вошел также в состав инициативной группы, которая, предвидя затруднения в утверждении устава новой общественной, пусть даже чисто технической, организации, обратилась в Русское физико-химическое общество (РФХО) с предложением создать при нем особое отделение по воздухоплаванию¹⁰. Однако в связи с получением 20 декабря 1880 года согласия Общего собрания Императорского русского технического общества (ИРТО) на создание VII (воздухоплавательного) отдела общества, РФХО на собрании 13 января 1881 года сочло излишним создавать у себя подобное отделение¹¹. Создание VII отдела ИРТО, первое собрание которого состоялось 16 января 1881 года, привело к распаду «Русского общества воздухоплавания», причем В.Д. Спицын вместе с большинством членов общества перешел в отдел, тогда как О.С. Костович организовал товарищество для постройки дирижабля по своему проекту. В.Д. Спицын активно участвовал в деятельности VII отдела ИРТО и опубликовал ряд работ¹².

Несмотря на то, что В.Д. Спицын был знаком с работами А.Ф. Можайского и даже составил первое (очень краткое) описание аэроплана последнего¹³, сам он оставался сторонником *«машущего полета»*. В.Д. Спицын считал, что подъемная сила, возникающая при ударе крыльев о воздух плашмя, достаточна, чтобы до следующего удара крыльев птица не успевала *«упасть на величину своего повышения»*. При этом *«при подымании и опускании крыльев плашмя — крылья приходят в положение, годное для начала второго удара лишь при помощи работы веса птицы, — значит, и мускулы во время летания работают только половину времени, а значит, принимая лишь это во внимание, летание вовсе не так трудно, как кажется»*¹⁴. (Он проводил также аналогию

с хождением человека, исследованию которого он посвятил отдельную брошюру¹⁵). При этом птица будет осуществлять волнообразный полет. Для подъема в воздух птице необходимо разбежаться или упасть с какого-либо высокого места. Он рассматривал и возможность планирующего полета, но восставал против превращения такого планера в аэроплан¹⁶. Эти соображения легли в основу разрабатываемых им аппаратов.

Впервые свои летательные аппараты и модели — орнитоптеры с разными типами крыльев (поднимающихся ребром и опускающихся плашмя, а также поднимающихся и опускающихся плашмя) — В.Д. Спицын продемонстрировал своим гостям 27 декабря 1879 года, а затем описал на страницах журнала «Воздухоплаватель». Изобретатель признавал, что его модели изготовлены достаточно грубо и не способны летать. Зная, что мускульной силы человека недостаточно для полета, он предполагал использовать в полноразмерных аппаратах легкие двигатели. При испытаниях такого аппарата В.Д. Спицын предлагал спускать прибор с большой высоты и даже оборудовать для этого «воздушный мост» — наклонный к горизонту протяженный рельс.

Позднее В.Д. Спицын заинтересовался реактивным движением и даже изготовил модель примитивной мотокомпрессорной установки. В основу модели был положен принцип сельскохозяйственной веялки, но к одному ветрогону (гребному колесу), «*разбрасывающему в ней воздух*», В.Д. Спицын добавил еще другой. Их изогнутые лопасти вращались в противоположные стороны, а сжимаемый ими воздух отбрасывался вертикально вниз, так как у кожуха («коробки») отсутствовало дно. Воздух в модель поступал через боковые отверстия кожуха, соосные валам ветрогонов. В порядке эксперимента на тех же валах вне корпуса перед отверстиями он установил винты, «*отбрасывавшие воздух в эти круглые всасывающие отверстия*». Остается неизвестным, имела ли модель двигатель, но так как сжатие воздуха в ней было мало, то очевидно, что и результаты испытаний не могли быть успешными¹⁷.

23 сентября 1884 года В.Д. Спицына отчислили от Морского училища, и некоторое время он служил вахтенным начальником пароходов «Днепр» (6 мая — 28 июля 1885 года) и «Ильмень» (28 июля — 4 сентября 1885 года).

В это время В.Д. Спицын работал совместно с доктором Николаем Андреевичем Арендтом¹⁸, который также разрабатывал проекты летательных аппаратов, совмещавших свойства орни-

топтеров и планеров. 30 ноября 1884 года В.Д. Спицын совместно с Н.А. Арендтом обратился к военному министру П.С. Ванновскому с ходатайством об ассигновании денежных средств на постройку аппарата и на проведение опытов с ним. От своего имени и от имени Н.А. Арендта он выступил 4 декабря 1884 года с докладом на заседании Комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям, возглавлявшейся генералом М.М. Боресковым¹⁹. В заключение выступления В.Д. Спицын представил записку, в которой письменно изложил свою теорию²⁰. Было принято решение передать эту записку полковнику К.Л. Кирпичеву, *«любезно согласившемуся принять на себя труд рассмотреть ее и предоставить по ней свое заключение»*. Заключение было, по всей видимости, отрицательным, так что 9 декабря В.Д. Спицын вновь обратился с письмом к М.М. Борескову²¹. На заседании комиссии 10 декабря это письмо (записка) было передано на рассмотрение и заключение преподавателю механики Николаевской военной академии подполковнику Н.Л. Кирпичеву²². Он представил заключение по докладной записке Н.А. Арендта и В.Д. Спицына 6 января 1885 года, отметив неразработанность идеи проекта и большую стоимость тренажера (35000 рублей) при неопределенности результатов. *«Из статей г-на Спицына, помещенных в журнале “Воздухоплаватель”, видно, что ему не удалось построить даже модели, способной летать хотя бы в спокойном воздухе, а потому кажется преждевременным приступать сразу к грандиозным дорогостоящим, вполне неопределенным и далеко не решающим дела опытам»*²³. Решение было принято комиссией 7 января²⁴, а 7 марта утверждено военным министром П.С. Ванновским по докладу М.М. Борескова, что означало фактический конец деятельности В.Д. Спицына в области воздухоплавания.

Практически одновременно с этой неудачей В.Д. Спицын был уволен в отставку с производством в капитаны II ранга с мундиром и пенсией (приказ № 314 от 17 ноября 1886 года). В прошении указывалось: «по домашним обстоятельствам», но в более поздней переписке отмечалось, что В.Д. Спицына уволили «по воле начальства», и это связывалось с § 33 «Положения о морском цензе»²⁵. В то же время в соответствии с § 33 предельный возраст для лейтенанта составлял 47 лет, а Спицыну было всего 39; примечание к указанному параграфу разрешало увольнение в отставку лиц ранее этого срока, в случае «признанной начальством физической непригодности к морской службе». Можно предположить, что увлеченность

Владимира Дмитриевича вопросами воздухоплавания сказались на исполнении им его служебных обязанностей. Тем не менее за годы службы его наградили орденами Св. Станислава 3-й степени (1 апреля 1879 года) и Св. Анны 3-й степени (1 января 1884 года).

Из переписки за 1883–1887 годы об устройстве в Морское училище сына Владимира Дмитриевича, Константина, мы знаем, что его семейное (но скорее — материальное) положение в то время характеризовалось как «затруднительное» и «крайне печальное»²⁶. В то время он жил «в доме Тушкова на площади Большого театра», в квартире частной женской гимназии госпожи Е.М. Гедда.

Несмотря на то, что в первом десятилетии XX века В.Д. Спицын стал свидетелем успехов авиации, он до конца своих дней оставался приверженцем машущего полета. В своей последней работе, написанной 26 июля 1909 года в Кронштадте и изданной Императорским всероссийским аэроklubом (ИВАК), обращаясь к молодому поколению авиаторов, он призывал их заняться орнитоптерами: «... предлагаемые мною Вам приборы, смею думать, вполне достойны Вашего внимания и тех энергичных, глубоко научных и молодых сил, какие имеются среди Вас и каких у меня нет для их осуществления, ибо силы мои тянут меня уже не вверх, как Вас, не к облакам и к свету, а вниз, в сырую и темную могилу, на краю которой я и стою уже по моим летам и по моему здоровью»²⁷.

17 июня 1915 года В.Д. Спицын скончался в Кронштадте, где в то время служил его сын, капитан I ранга Константин Владимирович Спицын, являвшийся главным электротехником Кронштадтского порта. Здесь же он и был похоронен на военном кладбище (могила до наших дней не сохранилась).

Несмотря на то, что В.Д. Спицыну не удалось построить ни одного работоспособного летательного аппарата, заслуги его перед отечественным воздухоплаванием значительны. Он принял активное участие в создании первых отечественных общественных воздухоплавательных организаций — «Русского общества воздухоплавания» и VII (воздухоплавательного) отдела ИРГО.

В годы господства аэростатов и первых успехов дирижаблестроения В.Д. Спицын работал над аппаратами тяжелее воздуха. Выбранный им тип летательного аппарата — орнитоптер — не мог быть реализован средствами техники того времени, но, возможно, совместные работы с Н.А. Арендтом над планерами могли бы убедить Владимира Дмитриевича в перспективности неподвижного крыла.

Труды В.Д. Спицына по воздухоплаванию

1. *Спицын В.Д.* Несколько слов о воздухоплавании при помощи аппаратов, тяжелейших воздуха // *Воздухоплаватель*. 1880. № 2. С. 15–20; № 3. С. 21–28; № 4. С. 20–35. Имеется отд. оттиск.

2. *Спицын В.Д.* [Первое сочинение по воздухоплаванию, напечатанное на русском языке] // *Воздухоплаватель*. 1880. № 6. С. 49–50.

3. *Спицын В.Д.* Сообщение, читанное в заседании VII отдела ИРТО 16 ноября 1881 г. Гектографированное издание. 11 с. (См.: *Кованько А.М.* Указатель русских книг и статей по воздухоплаванию и голубиной почте с 1783 по 1901 год. СПб., 1903. С. 104).

4. *Спицын В.Д.* О воздухоплавании при помощи аппаратов, тяжелейших воздуха / Сообщения, читанные в Собрании Гг. Членов Императорского Русского Технического, Императорского Русского Географического и Физико-Химического Обществ, Гг. Рыкачевым, Спицыным, Филипенко и Кузьминским 9/21 ноября 1883 года. СПб.: Тип. братьев Пантелеевых, 1884. С. 17–22. (См. также изложение сообщения В.Д. Спицына: Доклад лейтенанта Спицына о летательных машинах // *Кронштадтский вестник*. 1883. № 136 (2417). 16 (28) нояб. С. 1–3).

5. *Спицын В.Д.* О существующих способах и приборах для передвижения по воздуху и о применении способа полета насекомых и способа полета птиц в постройке летательных приборов. СПб.: Тип. М. Аленовой, 1910. 54 с.

Другие работы В.Д. Спицына

6. *Спицын В.Д.* Проект правил для управления судами при встрече // *Морской сборник*. 1882. № 3. Неофиц. отдел. С. 1–13.

7. *Механика хождения человека. Опыт популярного исследования в области механики животного организма.* В.Д. Спицын. СПб.: Тип. В.В. Комарова, 1885.

8. Об управлении судами при встрече. Публичное сообщение в Яхт-клубе 13-го марта 1885 г. чл.-сотр. лейт. флота В.Д. Спицына. СПб.: [типо-лит. Р. Голике], 1885.

Примечания

1. *Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г.* М., 1956. С. 931.
2. Все даты приводятся по старому стилю.
3. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 5524. Л. 1.
4. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 662. Л. 352–357; Д. 853. Л. 798–809; Д. 927. Л. 320–327.
5. *Воздухоплаватель*. 1880. № 4. С. 35–36.
6. *Спицын В.Д.* О существующих способах и приборах для передвижения по воздуху и о применении способа полета насекомых и способа полета птиц в постройке летательных приборов. СПб., 1910. С. 3.

7. Воздухоплаватель. 1880. № 4. С. 35–36.
8. Там же. № 14. С. 125–126.
9. Там же. № 9. С. 78.
10. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. С. 235.
11. Там же.
12. *Спицын В.Д.* Сообщение, читанное в заседании VII отдела ИРТО 16 ноября 1881 г. Гектографированное издание. 11 с. (См.: *Кованько А.М.* Указатель русских книг и статей по воздухоплаванию и голубиной почте с 1783 по 1901 год. СПб., 1903. С. 104); *Спицын В.Д.* О воздухоплавании при помощи аппаратов, тяжелейших воздуха / Сообщения, читанные в Собрании Гг. Членов Императорского Русского Технического, Императорского Русского Географического и Физико-Химического Обществ, Гг. Рыкачевым, Спицыным, Филипенко и Кузьминским 9/21 ноября 1883 года. СПб., 1884. С. 17–22. (См. также изложение сообщения В.Д. Спицына: Доклад лейтенанта Спицына о летательных машинах // Кронштадтский вестник. 1883. № 136 (2417). 16 (28) нояб. С. 1–3).
13. *Спицын В.Д.* О воздухоплавании при помощи аппаратов... С. 21.
В семье потомков Владимира Дмитриевича сохранилось предание о том, что он состоял в переписке с А.Ф. Можайским и что письма изобретателя хранились в архиве его сына еще в середине 30-х гг., но потом были уничтожены.
14. *Спицын В.Д.* Несколько слов о воздухоплавании при помощи аппаратов, тяжелейших воздуха // Воздухоплаватель. 1880. № 4. С. 34.
15. *Спицын В.Д.* Механика хождения человека. Опыт популярного исследования в области механики животного организма. СПб., 1885.
16. *Спицын В.Д.* О существующих способах... С. 47–48.
17. Там же. С. 6–7.
18. *Шауров Н.И.* 140 лет со дня рождения Н.А. Арендта (1833 г.) // Из истории авиации и космонавтики. 1973. Вып. 19. С. 87–89.
19. АРАН. Ф. 1528. Оп. 2. Д. 1. Л. 4–4 об.
20. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. С. 278–283.
21. Там же. С. 283–284.
22. АРАН. Ф. 1528. Оп. 2. Д. 1. Л. 8 об.
23. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. С. 290.
24. Там же. С. 290–291; АРАН. Ф. 1528. Оп. 2. Д. 1. Л. 12–12 об.
25. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 4482. Л. 14.
26. Там же. Ф. 432. Оп. 6. Д. 18. Л. 69, 71.
27. *Спицын В.Д.* О существующих способах... С. 54.

О.А. Зотова

**Контр-адмирал Николай Люцианович
Подгурский (1877–1918) — моряк, изобретатель
и «коммерсант поневоле»**

Николай Люцианович Подгурский¹ — известный герой обороны Порт-Артура. Во многих воспоминаниях его современников он предстает перед нами именно в этом качестве. Намного интереснее оказалось взглянуть на его жизнь в целом.

Он родился 13 августа 1877 года в Ревеле в семье судового инженера-механика Люциана Константина Михайловича Подгурского². 10 сентября 1891 года поступил в Морской кадетский корпус. В 1897 году его закончил, был произведен в мичманы и зачислен в 3-й флотский экипаж³. Служил на эскадренном броненосце «Петропавловск», миноносце «Сокол», в 1899 году — в отдельном отряде судов Средиземного моря, год спустя — на эскадренном броненосце «Император Александр II», затем — на крейсере II ранга «Пластун». В одной из аттестаций этого времени, составленной на мичмана Николая Люциановича Подгурского, мы читаем: «Очень дисциплинарен и исполнительен, но не всегда аккуратен. Вследствие своей молодости не обладает достаточно служебной ответственностью и нуждается иногда в напоминаниях по отношению к своим обязанностям. На вахте распорядителен и энергичен. Морскую службу любит. Вообще подает надежды, что со временем из него выработается прекрасный молодой офицер...»⁴ В 1901 году он становится слушателем Минного офицерского класса, который заканчивает осенью следующего года. В декабре 1901 года получает чин лейтенанта. В январе 1903 года назначается старшим минным офицером крейсера «Баян», на котором в том же году совершает переход из Балтийского моря на Тихий океан, где и встречает свой звездный час во время событий Русско-японской войны (1904–1905).

Оборона Порт-Артура продолжалась с 27 января по 20 декабря 1904 года. С августа русские моряки начинают принимать активное

участие в сухопутных боях. Н.Л. Подгурский уже в июле бывал на передовых позициях, изучая специфику оборонительного боя в гористой местности. Дальнейшие его усилия были направлены на изобретение различных приспособлений, повышающих эффективность действий пехоты. Именно здесь проявляется его способность нестандартно мыслить.

Проблемой при ведении боя в гористой местности была сложность эффективного поражения противника при небольшом расстоянии между окопами. Одним из решений было применение так называемых «ручных бомбочек», в разработке которых принял участие Н.Л. Подгурский. Его система оказалась не очень удачной, и в производство были запущены варианты, предложенные другими офицерами.

В то же время, были позиции противника, расположенные слишком далеко для применения «ручных бомбочек», но недоступные для нашей артиллерии. Н.Л. Подгурский предложил начальнику сухопутной обороны крепости генерал-майору Роману Исидоровичу Кондратенко использовать для их обстрела метательные мины. Это оружие применялось на небольших корабельных паровых катерах. Р.И. Кондратенко согласился, но при условии, что испытание пройдет в его присутствии. Опыт продемонстрировал возможность поражения цели на расстоянии до семидесяти шагов. Восемь метательных аппаратов были установлены на позициях. Они принесли несомненную пользу, но их применение было ограничено небольшим количеством мин и уязвимостью данного оружия.

В историю обороны Порт-Артура Н.Л. Подгурский вошел благодаря своему самому экзотичному изобретению. Он предложил с возвышенных позиций скатывать на японцев шаровые мины заграждения. Для этого с мин срезали все выступающие детали, кроме боковых колец для переноски. Увеличили заряд пироксилина до 100 кг и заполнили свободное пространство чугунными осколками для усиления поражающего действия⁵. Взрыв мины осуществлялся с помощью бикфордова шнура.

Первое применение этого оружия состоялось на Кумирненском редуте в начале сентября. Сила разрушения была огромна и даже избыточна. В дальнейшем Н.Л. Подгурский организовал производство «шаров» меньшего диаметра, которые снаряжались только 32 кг пироксилина. Всего было использовано около 110 «шаров».

Необходимо отметить, что Н.Л. Подгурский занимался не только изобретательской деятельностью, но и принимал активное участие в боевых действиях. С 6 по 10 сентября во время ожесточенных боев за гору Высокая, являющуюся одной из ключевых точек обороны Порт-Артура, возникла необходимость выбить японцев из сильно укрепленного блиндажа, расположенного недалеко от вершины. Н.Л. Подгурский вызвался выполнить эту сложнейшую задачу. В ночь на 10 сентября вместе с тремя нижними чинами он отправился на вылазку. Они подобрались к блиндажу и забросали его подрывными пироксилиновыми патронами. Детонация находившихся в блиндаже японских «ручных бомбочек» произвела большие разрушения, вызвав панику и бегство противника. Благодаря этому захват неприятелем горы Высокая был отсрочен на два с половиной месяца. Имя героя вошло во все телеграфные сообщения⁶.

Более подробно об участии Н.Л. Подгурского в обороне Порт-Артура можно прочесть в его воспоминаниях, опубликованных в 1907–1909 годах в журнале «Военный сборник»⁷.

За свои подвиги в Порт-Артуре Н.Л. Подгурский был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, золотой саблей с надписью «За храбрость» и четырьмя боевыми орденами. Во время участия в боевых действиях он был несколько раз ранен и контужен. После капитуляции крепости продолжил службу на Балтийском флоте.

В январе 1906 года Н.Л. Подгурский назначен обер-офицером стратегической части Военно-морского учебного отдела Главного морского штаба. Уже в апреле того же года после создания Морского Генерального штаба (МГШ) эта часть была ликвидирована. Н.Л. Подгурского переводят на крейсер I ранга «Богатырь» на должность помощника старшего офицера. В мае 1907 года он получает звание старшего лейтенанта. С июня по декабрь того же года проходит обучение в только что созданном офицерском классе Учебного отряда подводного плавания. В 1908–1909 годах он командует подводной лодкой «Дракон», в 1909–1910-х — миноносцем «Ретивый». В ноябре того же года Н.Л. Подгурский «за отличие» произведен в капитан-лейтенанты, в декабре — в капитаны II ранга и назначен старшим офицером крейсера «Россия».

Жизнь Н.Л. Подгурского не ограничивалась только повседневной службой. Он относился к числу людей, стремящихся максимально извлечь уроки из поражения и подготовить флот к грядущим войнам. Зимой 1905–1906 годов группа молодых энтузиастов

создала Санкт-Петербургский морской кружок, на оживленных заседаниях которого обсуждались актуальные вопросы воссоздания морской силы. В числе учредителей, помимо Н.Л. Подгурского, мы также видим фамилии А.В. Колчака, А.Н. Щеглова, М.М. Римского-Корсакова, Н.Н. Кутейникова и др. Вскоре служебные обязанности заставили его покинуть столицу и прекратить активное участие в работе кружка. В Учебном отряде подводного плавания Н.Л. Подгурский занялся освоением новой для него техники, и это, возможно, подтолкнуло его к продолжению изобретательской деятельности. Время между Русско-японской и Первой мировой войнами он посвятил созданию, усовершенствованию и внедрению в жизнь прибора, получившего название «автоматическая сигнализация при появлении воды в трюмах кораблей».

Опыт Русско-японской войны продемонстрировал Н.Л. Подгурскому необходимость для организации борьбы за живучесть корабля быстро и точно определять затопленные отсеки. Он предложил устанавливать в трюмах небольшие металлические коробки с поплавком внутри. При заполнении коробки водой поплавки замыкал электрическую цепь, при этом передавался сигнал на центральную панель⁸. Без сомнения, данный прибор был важен не только в бою, но и в обычных плаваниях. Лучшим примером этому стал случай с посыльным судном «Бакан», описанный его командиром С. Поливановым: «На переходе из Ливавы в Копенгаген попали с места в 10-бальный шторм... Потерял бушприт, смыло прожектор с полубака, отличительные огни сорвало (мостиком брал воду), беспроволочного телеграфа сеть улетела, стеньга уцелела чудом и т. п. ... И вот ночью, часов около трех, прибор Твой зазвонил “как сумасшедший” — [из] носового отсека! Он дал знать через несколько минут после того, как вышибло крышки клюзов и быстро начали наполняться водой — канатные ящики, малярная, трюмы под ней и водяной трюм. Считаю, что т. к. эти помещения закрыты, вода была бы замечена по наполнению их доверху, а так как в такую погоду “вообще всюду вода”, то, может быть, и позднее!»⁹

Первоначально это изобретение упоминается, как «прибор системы братьев Подгурских», потом — как «прибор системы капитана II ранга Подгурского».

Здесь возникает несколько вопросов:

1. Кто именно является соавтором изобретения?
2. Почему в дальнейшей переписке об изобретении не говорится ни слова о брате?

У Николая Люциановича были старшая сестра Ксения и два младших брата — Борис и Владимир. Последний был очень слаб здоровьем и жил на пенсию¹⁰. Борис, который был на 11 лет моложе Николая, пошел по стопам старшего брата и в 1908 году закончил Морской корпус¹¹. В одной из аттестаций, составленной на него, мы читаем: «...очень способен к техническим изобретениям, очень смышлен, ...честен безукоризненно, но не умеет соразмерять своих расходов...»¹². Его легкомысленность и неаккуратность в денежных делах отмечали все аттестующие начальники.

Таким образом, мы можем смело утверждать, что авторство в изобретении прибора автоматической сигнализации принадлежит Николаю и Борису Люциановичам Подгурским. Но судьба младшего брата сложилась так, что дальнейшее усовершенствование и ввод в строй этого изобретения полностью легли на плечи старшего брата. Дело в том, что уже в апреле 1910 года Борис переводят в Сибирскую флотилию. Забегая вперед, очень коротко расскажем о его судьбе. В 1913 году Борис обвинили в растрате. Состоялся суд, который приговорил его к исключению из службы с лишением чинов и всех наград. В январе 1914 года было даровано помилование, но на флот Борис уже не вернулся¹³. В 1915 году он храбро воевал в составе 1-й автомобильной пулеметной роты и в ноябре того же года скончался от менингита¹⁴.

Возможно, что Борис сам отказался от авторских прав на изобретение. Например, чтобы не участвовать материально в реализации идеи, т. к. получение привилегии (мы бы сейчас сказали — патента), разработка процесса изготовления, заключение договоров и пр. — всё это требовало существенных затрат, а мы уже говорили, что Борис был неаккуратен в денежных делах и жил не по средствам. Не исключено также, что, уплатив какой-то долг брата, Николай получил полностью право на изобретение. Интересно проследить за тем, как он смог претворить идею в жизнь.

Для того чтобы быть уверенным в том, что прибор не останется лишь в чертежах, необходимо было контролировать весь процесс от изготовления до установки. Н.Л. Подгурский принимает решение не обращаться к какому-либо заводу для организации производства, а наладить изготовление самому, на свой страх и риск. Он заключает договоры с разными заводами на производство отдельных частей, организует мастерскую для их сборки, нанимает и обучает специалистов по монтажу приборов на кораблях.

В 1911 году с разрешения МГШ Н.Л. Подгурский оформляет привилегию на прибор. Первые официальные испытания проходят на крейсере «Паллада» и линейном корабле «Синоп». По их результатам в МГШ составляется план на 1912 год по оснащению этим изобретением линейных кораблей «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Слава» и «Цесаревич», крейсеров «Адмирал Макаров», «Баян» и «Паллада», броненосных крейсеров «Громобой» и «Рюрик»¹⁵.

Помимо этого появляется идея установить приборы на строящихся первых русских дредноутах — линейных кораблях типа «Севастополь»¹⁶. И к Балтийскому судостроительному заводу обращаются с просьбой составить схему — куда и, главное, сколько необходимо будет установить приборов. Правление Балтийского и Адмиралтейского судостроительных заводов в ответ на это указывает на серьезные недостатки изобретения и предлагает МГШ свой прибор, автором которого являлся штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров Юлиан Александрович Шиманский¹⁷. Прибор системы Ю.А. Шиманского был лишен указанных недостатков, но, по сути, являлся лишь усовершенствованной версией прибора Н.Л. Подгурского. На основании этого кораблестроительный отдел Главного управления кораблестроения отвергает предложение правления¹⁸.

В 1912 году испытания прибора продолжаются¹⁹. Выявленные недостатки учитываются Н.Л. Подгурским, прибор постоянно совершенствуется. Но самый главный его минус остается, это — высокая цена. Изготовление и установка одного прибора стоят около 500 рублей.

Именно появление таких серьезных заказов, как установка приборов на линейные корабли типа «Севастополь», приводит к увеличению числа противников изобретения Н.Л. Подгурского. Мнения разделились по поводу того, где и сколько приборов устанавливать. Одни говорили, что автоматическая сигнализация должна быть в каждом отсеке, в каждом трюме, а может быть, и не одна. Получалось около 85 штук на один линейный корабль. Другое мнение, которое поддерживал сам Н.Л. Подгурский, заключалось в том, что количество устанавливаемых приборов должно зависеть в первую очередь от типа корабля, от числа труднодоступных и уязвимых отсеков.

Переписка велась очень долго. МГШ, Главное управление кораблестроения (ГУК), правление Балтийского и Адмиралтейского

судостроительных заводов, различные наблюдательные комиссии... От всех этих учреждений и организаций зависел результат затеи Н.Л. Подгурского. Конечно, сложившаяся ситуация сильно разнится с тем, как внедрялись его изобретения в 1904 году, во время обороны Порт-Артура. Теперь, оформив патент и организовав все производство, он не только смог контролировать продвижение своих идей, но и получал вознаграждение за изготовление и установку каждого прибора. В конце концов, у Н.Л. Подгурского появились конкуренты.

В 1913 году начальник ГУКа Петр Петрович Муравьев назначает комиссию, которая должна сравнить техническую целесообразность прибора системы Н.Л. Подгурского с похожими изобретениями: система капитана Николая Федоровича Шмолинга и система лейтенанта Константина Владимировича Сантанеева²⁰. Комиссия пришла к заключению, что прибор системы Н.Л. Подгурского устанавливать не следует, а приборы капитана Н.Ф. Шмолинга и лейтенанта К.В. Сантанеева необходимо испытать. Таким образом, установка приборов Н.Л. Подгурского приостанавливается, а испытание приборов его конкурентов затягивается на долгое время.

На помощь Н.Л. Подгурскому приходит его старый знакомый по обороне Порт-Артура Николай Оттович фон Эссен, который в это время занимает пост командующего Морскими силами Балтийского моря. В 1914 году он пишет начальнику ГУКа П.П. Муравьеву: «В настоящее время мы имеем почти трехлетний опыт применения приборов Подгурского на десяти кораблях вверенных мне морских сил, и этот опыт помог изобретателю довести свои приборы до известного совершенства... Я не утверждаю, что следует остановиться только на приборах Подгурского и пренебречь другими, но не вижу оснований не поставить прибор уже испытанный, наличие которого флот признает нужным...»²¹.

Такое покровительство очень помогло Н.Л. Подгурскому. Уже в декабре 1914 года он получает наряд на изготовление и установку приборов на линейных кораблях типа «Севастополь». В начале 1915 года МГШ поднимет вопрос об оснащении этими приборами строящихся черноморских линейных кораблей типа «Императрица Мария»²², но Первая мировая война внесла свои коррективы.

Еще в предвоенные годы Н.Л. Подгурскому приходилось совмещать организацию работ по производству приборов с несением повседневной службы, которая преимущественно была связана с Гельсингфорсом. С началом войны это стало практически

невозможно. В июле 1914 года он был назначен командиром крейсера «Россия», на котором участвовал в несении дозорной службы, а также постановке минного заграждения у берегов Германии. Многие вопросы, связанные с приборами, ему приходилось поручать другим людям, оформляя на них доверенности.

Начало войны подтолкнуло Н.Л. Подгурского заняться более актуальными задачами, в частности обеспечением безопасности кораблей на рейдах. Дело в том, что немецким подводным лодкам удавалось проникать в Финский залив, имевшиеся боны против них не были эффективны. Н.Л. Подгурский в короткое время сумел разработать свой вариант решения этой проблемы. В своих воспоминаниях Константин Григорьевич Люби, в то время лейтенант, описывал это так: «Командир крейсера “Россия” капитан I ранга Н. Подгурский предложил легкий противолодочный бон, который могли ставить со шлюпок сами корабли. Его испытывали. Лодка, входившая в бон, тянула свободную петлю, концы которой выскакивали от буйков, снабженных терками. Эти терки зажигали фальшфейеры. Дальнейший путь лодки освещался словно иллюминацией. Добить ее не представляло уже труда. Всем понравилось...»²³. Противолодочные боны системы Н.Л. Подгурского были заказаны в 1915 году для портов Балтийского и Черного морей, но координацией процесса их изготовления теперь занимался ГУК²⁴.

В марте 1915 года Н.Л. Подгурский был назначен командующим бригадой подводных лодок Балтийского моря. В ноябре 1916 года стал начальником отряда судов и охраны Ботнического залива. В декабре того же года был произведен в контр-адмиралы. После Февральской революции 1917 года он ушел со службы. Скончался осенью 1918 года в Таллине от так называемого «испанского гриппа»²⁵.

Н.Л. Подгурский стал, в какой-то степени, легендой среди моряков. Об этом нам говорит тот факт, что знаменитый писатель-маринист Сергей Адамович Колбасьев увековечил память о нем на страницах своей повести «Джигит». Николай Люцианович стал прототипом одного из персонажей — Луки Пустошкина, который является героем смешных баек, рассказываемых по ходу повести.

Николай Люцианович Подгурский всю свою жизнь доказывал, что вне зависимости от того, где находится офицер — на корабле или на суше, в военное или мирное время, — он должен оставаться храбрым и умело применять свои навыки. Он был на самом деле

талантливым человеком, умеющим мыслить нестандартно, не по шаблону, воспринимающим приказ не как инструкцию для действия, а как цель, для достижения которой он должен суметь применить все то, чему его научили, все свои навыки, полученные на службе.

Примечания

1. В документах иногда встречается отчество «Константинович», это стало следствием двойного имени отца — Люциан Константин Михайлович Подгурский.

2. РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 7. Ед. хр. 452. Л. 28–47 об.

3. Там же. Оп. 9. Ед. хр. 3274. Л. 1–39; Ф. 873. Оп. 15. Ед. хр. 265. Л. 1–4.

4. Там же. Ф. 873. Оп. 15. Ед. хр. 266. Л. 6 об.–7. Так его охарактеризовал командир миноносца № 120 лейтенант Ф.Н. Иванов в 1899 г.

5. Для сравнения укажем, что в 305-мм снаряде русской морской артиллерии того времени содержалось всего до 6 кг бездымного пороха.

6. Порт-Артур. Действия флота в 1904 г. СПб., 2003. С. 91, 93, 95; Из истории русско-японской войны 1904–1905 гг. Порт-Артур. Т. I: Сборник документов. М., 2008. С. 334, 337.

7. Подгурский Н.Л. Из воспоминаний об осаде Порт-Артура // Военный сборник. 1906. № 4–5, 8, 11; 1907. № 3; 1908. № 2–4; 1909. № 1–2.

8. РГАВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 50. Л. 70–77; Ф. 876. Оп. 177. Ед. хр. 971. Л. 1.

9. Там же. Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 339. Л. 2.

10. Там же. Ф. 417. Оп. 5. Ед. хр. 1768. Л. 1–7.

11. Там же. Ф. 406. Оп. 9. Ед. хр. 3272. Л. 1–11.

12. Там же. Ф. 873. Оп. 15. Ед. хр. 267. Л. 3 об. — 4 об. Так его охарактеризовал командир крейсера I ранга «Рюрик» капитан I ранга А.П. Угрюмов в 1909 г.

13. Там же. Ф. 417. Оп. 4. Ед. хр. 1662. Л. 3–6; Ед. хр. 3112. Л. 13–43.

14. Юшко В. Герой-броневомобилист [о штабс-капитане П.В. Гурдове] // Игрушки для больших. 2003. № 2. С. 9–10.

15. РГАВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 50. Л. 27; Оп. 6. Ед. хр. 103. Л. 2–70; Ф. 408. Оп. 1. Ед. хр. 280. Л. 56–57; Ф. 418. Оп. 1. Ед. хр. 1668. Л. 5–5 об., 13–14.

16. Линейные корабли «Севастополь», «Петропавловск», «Полтава» и «Гангут». Первые два строились на Балтийском судостроительном заводе, последние — на Адмиралтейском судостроительном заводе.

17. Впоследствии Ю.А. Шиманский стал известным советским ученым в области кораблестроения, лауреатом Сталинской премии (1941 г.), заслуженным деятелем науки и техники (1941 г.), академиком АН СССР (1953 г.).

18. РГАВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 50. Л. 6–10, 38–39 об.

19. Там же. Оп. 6. Ед. хр. 103. Л. 1–70.
20. Там же. Оп. 1. Ед. хр. 199. Л. 3–7, 15–16 об.
21. Там же. Ед. хр. 339. Л. 5–6 об.
22. Линейные корабли «Императрица Мария», «Императрица Екатерина Великая» и «Император Александр III». Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 511. Л. 13, 20, 25, 52–73.
23. Люби К.Г. Волны Балтики. 1914–1915 гг. Рига, 1939. С. 110.
24. РГАВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Ед. хр. 339. Л. 24, 26; Ф. 479. Оп. 3. Ед. хр. 724. Л. 16–17.
25. Пожарский А.М. Подводное плавание в России. 1834–1918 гг. СПб., 2011. С. 635–638.

Н.А. Кузнецов

**Василий Иванович Черникеев (1875–1949) —
малоизвестный на Родине моряк-изобретатель**

За последнюю четверть века в Россию вернулись имена и труды многих представителей эмиграции, прославившихся в самых разных областях, в частности авиаконструктора И.И. Сикорского, одного из изобретателей телевидения И.К. Зворыкина, балетмейстера С.П. Дягилева и других. Единственным из русских эмигрантов, чьи труды были связаны с флотом и судостроением, чье имя широко известно специалистам и чуть менее — широкому кругу читателей, стал выдающийся кораблестроитель В.И. Юркевич. Если о нем существует целый ряд публикаций (в основном в специальных научных изданиях), то о биографии и делах другого выдающегося инженера и изобретателя — конструктора морских приборов В.И. Черникеева — на Родине практически неизвестно.

Василий Иванович Черникеев родился 8 декабря 1877 года¹ в городе Вязники Владимирской губернии. В его послужном списке указано, что происходил он «из граждан», то есть из мещан. Василий окончил Вязниковское четырехклассное городское училище². 15 августа 1899 года он был призван на флот (срок службы начинался с 1 января 1900 года). 25 апреля 1900 года назначен на службу в 6-й флотский экипаж и через четыре дня произведен в матросы 2-й статьи (1 января 1901 года — в матросы 1-й статьи). Ровно через год после призыва, 25 апреля 1901 года, Черникеева перевели в 10-й флотский экипаж, 1 сентября 1901 года он был произведен в рулевые, а 4 января 1902 года — зачислен в запас флота³. Судя по всему, служба на флоте увлекла молодого человека, и он решил продолжить свою морскую карьеру, закончив после отбывтия воинской повинности Бакинские мореходные классы.

С началом Русско-японской войны 1904–1905 годов, 23 мая 1904 года В.И. Черникеев был призван по мобилизации на действующий флот и зачислен в 18-й флотский экипаж. 9 сентября



В.И. Черникеев в эмиграции

1904 года его произвели в рулевые кондукторы, 22 декабря перевели в 1-й флотский экипаж, а 28 декабря зачислили в команду броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков»⁴. 3 февраля 1905 года в составе 3-й Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова «Адмирал Ушаков» вышел в поход, закончившийся катастрофой Цусимы (14–15 мая 1905 года).

С вечера 14 мая, отстав от основных сил вследствие полученных в дневном бою повреждений, броненосец «Адмирал Ушаков», которым командовал капитан I ранга В.Н. Миклухо-Маклай (брат зна-

менитого путешественника), шел самостоятельно, проложив ночью курс на Владивосток. С рассветом следующего дня броненосец дважды обнаруживал отряды противника, но удачно уклонялся от них. В 15 часов 30 минут справа по носу показались главные силы противника. При попытке корабля уйти от них, командующий японским флотом адмирал Х. Того выслал в погоню броненосные крейсера «Ивате» и «Якумо» под командой контр-адмирала Симамура. Подойдя ближе, японский флагман поднял сигнал: «Советуем вам сдаться. Ваш флагман сдался». Когда была разобрана первая часть сигнала, капитан I ранга Миклухо-Маклай сказал: «Продолжения сигнала нам знать не надо» и приказал открыть огонь из башенных орудий. Завязавшийся неравный бой длился с 17 часов 30 минут до 18 часов 10 минут. Корабль получил ряд пробоин у ватерлинии, лишился части артиллерии и стал тонуть. Когда боевой запас подошел к концу, командир, видя обреченность своего корабля, решил его потопить, приказав открыть кингстоны, а команде — спасаться. Японцами из воды было подобрано 11 офицеров, 7 кондукторов и 319 матросов. Погибли командир, 5 офицеров, 3 кондуктора и 83 матроса⁵. Остальные корабли эскадры Небогатова сдались в плен.

Моряки, выжившие после гибели корабля, по возвращении из плена (Черникеев оказался в городе Осака) получили заслуженные

боевые награды. При этом 298 человек наградили знаками отличия Военного ордена (Георгиевскими крестами) 4-й, а 27 наиболее отличившихся — сразу 3-й степени⁶. Среди них был и рулевой кондуктор Черникеев, получивший 7 мая 1907 года крест 3-й степени № 20998.

3 июля 1906 года В.И. Черникеев был переведен на линкор «Слава», в 5-й флотский экипаж. В этот период продолжалась «первая русская революция», охватившая и флот. Революционно настроенные матросы находились и в экипаже «Славы» (также на корабле в этот период на различных доделочных работах были заняты рабочие Балтийского и Кронштадтского заводов, способствовавшие распространению «крамолы»). 8 июля 1906 года с линкора списали в «морское арестное помещение» 41 нижний чин различных специальностей. И в дальнейшем, в кампанию 1906 года «славцы» считались «ненадежным элементом», о чем свидетельствует тот факт, что корабль не принимал участия в бомбардировке восставшей крепости Свеаборг 19 июля⁷.

О событиях лета 1906 года Черникееву неожиданно пришлось вспомнить осенью следующего, при возвращении, теперь уже окончательном, на военно-морскую службу. 25 сентября 1907 года в Главное гидрографическое управление пришел ответ на запрос о благонадежности Черникеева, посланный в Департамент полиции МВД. В нем говорилось о том, что в августе 1903 года, будучи штурманом дальнего плавания, Василий Иванович привлекался Бакинским жандармским управлением к дознанию по обвинению в распространении прокламации РСДРП, озаглавленной «Товарищи моряки»⁸. Сохранился обстоятельный ответ Черникеева, адресованный начальнику управления генерал-майору А.И. Вилькицкому, датированный 7 октября 1907 года. В нем он пишет, что распространением прокламаций не занимался, а лишь участвовал в «...корпоративной забастовке чисто на экономической почве, направленной исключительно против эксплуатации труда персами-судовладельцами, так как они платили жалование на 90 % меньше русским при одинаковой грузоподъемности судна и, кроме того, на зимнее время и на ремонт увольняли рабочих»⁹. Говоря о своих политических взглядах, Черникеев подчеркнул: «В настоящее время я по убеждению — монархист, каковым и считаюсь не только в кругу своих знакомых, но и каждым встречным, заметившим в петличке у меня Георгиевскую ленточку или крест 3-й степени». В качестве

аргументов, опровергающих выдвинутое обвинение, он упомянул о своем добровольном поступлении на действующий флот в период Русско-японской войны и службу на «Славе», где ему приходилось отстаивать свои убеждения, рискуя пасть жертвой революционно настроенной команды¹⁰.

4 ноября 1906 года Черникеева перевели в 1-й флотский экипаж, а 11 июля 1907 года зачислили в запас флота. 28 апреля 1908 года он, как и большинство моряков торгового флота, призванных во время войны, получил чин прапорщика запаса по морской части. Скорее всего, сразу же при увольнении он принял решение вернуться на военно-морскую службу, что и произошло 25 мая 1909 года, когда Черникеева после сдачи экзамена произвели в подпоручики по адмиралтейству и на следующий день зачислили в Кронштадтский флотский полуэкипаж¹¹.

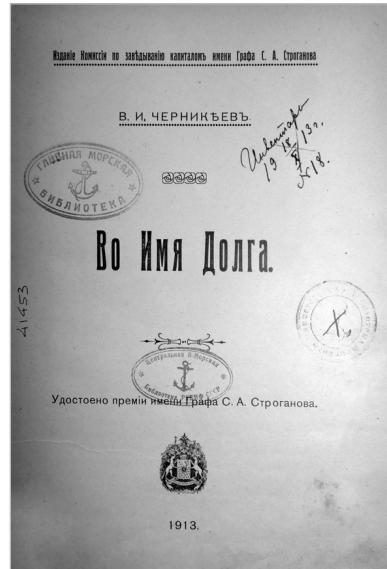
С 4 июня 1909 года Черникеев служил на портовом судне «Лоцман» Балтийского флота, которое занималось промерными работами. 4 сентября 1910 года он перевелся на Черноморский флот, где его служба началась с должности вахтенного начальника на эскадренном броненосце «12 Апостолов» (29 сентября 1910 года — 3 мая 1911 года). Опыт и способности в штурманском деле позволили ему занять должность распорядителя работ по постановке вех и баканов, выполнявшихся транспортом «Казбек» (3 мая 1911 года — 22 ноября 1912 года); одновременно он исполнял должность штурманского офицера¹². В 1912–1915 годах в его послужном списке указаны различные строевые должности: командующий миноносцами № 270 (29 ноября 1912 года — 5 января 1913 года, затем — с 1 ноября 1913 года), № 252 (назначен 19 апреля 1913 года); № 272 (назначен 30 апреля 1914 года); вахтенный офицер транспорта «Березань» (назначен 5 января 1913 года, затем 27 марта 1914 года); транспорта-мастерской «Кронштадт» (11–14 декабря 1913 года, 14 августа 1914 года — 23 февраля 1915 года); канонерской лодки «Кубанец» (27 января — 10 февраля 1914 года.)¹³.

В аттестации от 15 августа 1913 года начальник Черноморского дивизиона миноносцев капитан I ранга И.С. Кузнецов 1-й писал о Черникееве: *«Скромный, усердный офицер, очень заботящийся о вверенном ему миноносце; достаточно развитой и начитанный, владеет пером, его рассказ для нижних чинов “Враги” премирован комиссией по заведыванию капиталом имени графа Строганова»*¹⁴. Действительно, в 1911–1915 годы из под пера Черникеева вышел ряд повестей и рассказов патриотического

содержания на военно-морскую тематику: «Во имя долга» (удостоена премии имени графа Строганова¹⁵ в 1911 году), «Силой труда», «Враги». Написанные по впечатлениям от морской службы, эти книги и в наши дни читаются с интересом. Об еще одном труде В.И. Черникеева рассказал уже в эмиграции его брат: *«Им велся по Высочайшему повелению исторический очерк войны на Черноморском побережье. Но труд этот, к сожалению, как и труды других, теперь попали в руки комиссародержавия и вероятно не будут опубликованы»*¹⁶. Что удивительно, по свидетельству современников, во время обучения в городском училище Василию Черникееву хуже всего удавались диктанты и сочинения...

23 февраля 1915 года Черникеев был списан в распоряжение Дирекции маяков и лоции Черного и Азовского морей (подразделение флота, отвечавшее за навигационно-гидрографическое обеспечение — установку маяков, навигационных знаков и вех, уточнение карт). 26 февраля штабс-капитан Корпуса гидрографов (в этот последний чин в Российском императорском флоте Василия Ивановича произвели 1 января 1915 года¹⁷). Черникеев был временно допущен к исполнению должности заведующего Картографической частью дирекции; с 23 ноября он был зачислен в Корпус гидрографов со званием гидрографа и занял эту должность на постоянной основе¹⁸.

В этот период Черникеев во внеслужебное время увлекался не только литературным творчеством, но и изобретательством. Впрочем, начальство относилось к этой его деятельности весьма скептически. Директор маяков и лоции Черного и Азовского морей генерал-майор Корпуса гидрографов И.И. Дефабр отзывался о своем подчиненном хорошо, но отмечал: *«Увлекается различными изобретениями, но вследствие недостаточности научной*



Титульный лист книги
В.И. Черникеева «Во имя долга»

подготовки и незнакомства с соответствующей научной литературой, труды остаются бесплодными. Исполнителен и старателен, но не проявляет личной инициативы и самостоятельности в своем деле, требуя ближайшего надзора и руководства» (аттестация от 1 сентября 1916 года)¹⁹.

Скорее всего, «отсутствие служебной инициативы» у В.И. Черникева было связано с тем, что именно в этот период он трудился над изобретением, принесшим ему впоследствии всемирную славу и богатство. Речь идет об усовершенствовании одного из важнейших мореходных инструментов — лага (прибора, предназначенного для измерения скорости судна и пройденного им расстояния).

Первыми «устройствами», применявшимися мореплавателями для того, чтобы узнать скорость судна, были щепки, фрукты и другие предметы, бросаемые за борт. Понятно, что точность таких измерений была более чем приблизительна. В конце XVI века появился первый ручной лаг, представлявший собой вьюшку с намотанным на нее тросом (лаглинем), на котором через определенные промежутки были завязаны узлы, интервалы между которыми делали с таким расчетом, чтобы узел соответствовал скорости, равной морской миле в час. На конце троса был размещен «поплавок» (сектор). С помощью песочных часов, рассчитанных, как правило, на 30 секунд, считали число узлов, которое успело уйти за борт вместе с лаглинем. Именно от этого прибора и пошло обозначение скорости судна — «узел» (1 морская миля — 1,852 км/ч), использующиеся и поныне. Несмотря на то, что подобные лаги применялись до XIX века (а на небольших парусных и малотоннажных судах они встречаются до сих пор), точность их измерений все равно оставляла желать лучшего²⁰.

Один из первых прообразов механического лага предложил великий русский ученый М.В. Ломоносов. В основе конструкции, названной им «дромоскопом», лежала «спиральная лопасть, движимая сопротивлением воды». Важным техническим усовершенствованием лага стало использование вертушки, получившее распространение в XIX веке. На ее лопасти оказывалось давление при движении судна, отчего они приходили в движение. Чем больше была скорость, тем сильнее увеличивалось число оборотов. Полученные данные о скорости и пройденном расстоянии были более точными, чем при использовании ручных лагов. Но при этом серьезной проблемой была трансляция информации

в штурманскую рубку. Английский изобретатель Т. Уокер разработал электрическую дистанционную передачу данных на репитер.

Наиболее совершенным типом электромеханического лага, разработанным и применяемым накануне Первой мировой войны, стал лаг Форбса, производившийся фирмой «Эллиот» в Лондоне. В нем винт-пропеллер был помещен в вертикальную металлическую трубку, которая выстреливалась за пределы корпуса судна таким образом, что вода, попадавшая в отверстие трубки при движении, вызывала вращение винта, которое преобразовывалось в электрический сигнал и передавалось на счетчики пройденного расстояния. Именно этот прибор и удалось кардинально усовершенствовать В.И. Черникееву²¹.

Основным недостатком лага Форбса была недостаточная точность измерений, вызванная трением винта, закрепленного на валу или оси, проходящей через сальник внутри корабля (для того чтобы забортная вода не попадала в механизмы). Из-за значительного трения лаги подобного типа имели значительное «скольжение» на больших скоростях и совершенно отказывались работать на малых. В боевой обстановке это имело особое значение. Для определения своего места в море в условиях плохой видимости (для чего было необходимо как можно точнее знать скорость и пройденное расстояние) надводным кораблям приходилось останавливать машины, а подводным лодкам — всплывать на поверхность.

Черникеев предложил использовать вместо винта вертушку, имевшую значительно меньшее трение в осях подвеса, и сделал приемную трубку более обтекаемой и надежной. Конец, на котором была установлена вертушка, при ходе судна воспринимал относительное движение воды. Вращающаяся вертушка приводила в действие контактную систему, включенную в линию электропитания судна, дававшую 400 замыканий на каждую пройденную милю. Каждое замыкание воспринималось указателем, непосредственно отмечающим число пройденных миль. Специальное устройство с часовым механизмом учитывало число замыканий в условную единицу времени и непосредственно указывало скорость судна. Важным «ноу-хау» было и то, что замыкания контактов с частотой, пропорциональной скорости судна относительно воды, происходили в подводной части (то есть к внутренним частям аппарата посылались лишь электрические импульсы, но не

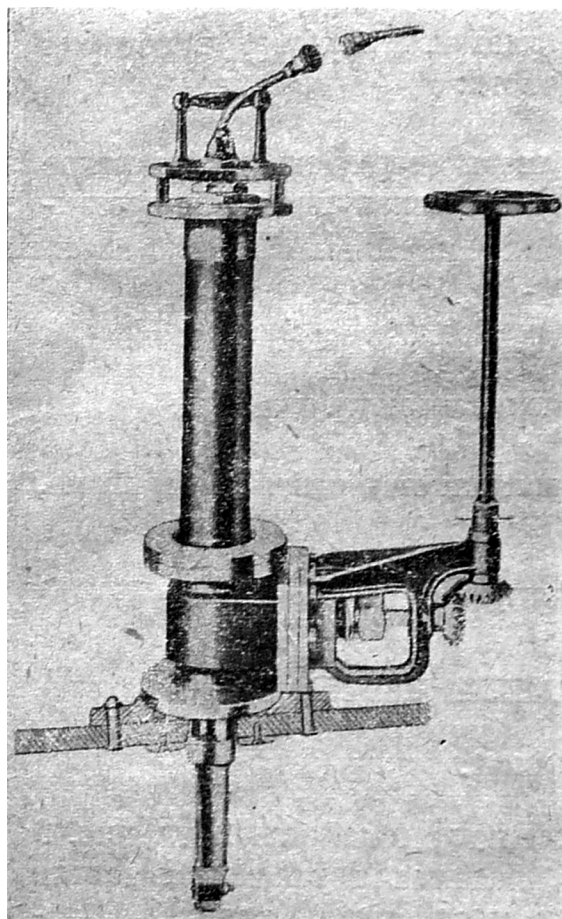


Схема электромеханического лага Черникова

требовалось передачи самого вращения). Эти технические параметры обеспечивали преимущества лага Черникова перед аналогичными приборами того времени: он был годен к работе в любой момент времени; не выходил из строя при движении задним ходом; работал в большом диапазоне скоростей — от самых малых до самых больших, а главное — с его помощью было возможно измерять не только пройденное расстояние (на основании данных о котором вычислялась скорость), но и непосредственно скорость хода (в том числе подводной лодки в подводном положении)²².

Первые испытания лага Черникеева прошли в 1917 году в Севастополе на мерной миле в присутствии комиссии, назначенной приказом командующего Черноморским флотом. Они показали, что прибор полностью соответствует своему назначению и является точным и чувствительным на скоростях от $\frac{1}{2}$ до 14 узлов. Было принято решение испытать его на быстроходных эсминцах, но последовавшие революционные события и Гражданская война не дали этому осуществиться²³.

О деятельности В.И. Черникеева в период Гражданской войны информации сохранилось мало. Известно лишь, что его симпатии были на стороне Белого движения. Имеется упоминание о том, что в 1920 году в Севастополе функционировал торговый дом «П. Луговой и В. Черникеев»²⁴, но чем он занимался и какое имел отношение к В.И. Черникееву — пока неизвестно. В ноябре 1920 года Василий Иванович вместе с супругой Верой Федоровной (урожденной Федоровой-Михайловой) и сыновьями Олегом и Ростиславом²⁵ покинул Севастополь на транспорте «Кронштадт»²⁶.

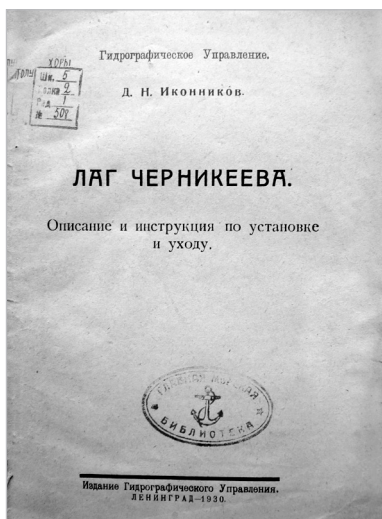
В Константинополь, где первоначально сосредоточились корабли и суда, ушедшие из Крыма, В.И. Черникеев привез и модель лага. Он показал ее старшему штурману английского линкора «Айрон Дьюк», который посоветовал направить прибор в Адмиралтейство, что автор изобретения и сделал в следующем году (несомненно, успешному продвижению своих трудов способствовало знание Черникеевым английского языка). В 1922 году англичане провели испытания лага на подводной лодке «К-14». В них участвовали также и другие приборы, но наилучшие результаты показал лаг, созданный именно русским моряком. В 1923 году лаг Черникеева был испытан на эсминце «Рокет». Результаты оказались блестящими — он точно учитывал пройденное расстояние на скоростях от $\frac{1}{2}$ до 33 узлов. Еще в 1922 году Черникеев послал созданный им прибор во Францию. По указанию Морского министерства он был установлен на моторном катере и испытан на реке Сене, а затем на подводной лодке «Андромах»²⁷.

Черникеев запатентовал свое изобретение и основал в Лондоне «Компанию электрических подводных лагов» (The Electric Submerged Log Company), которая поставляла лаги трех различных типов для военных и коммерческих флотов разных стран²⁸. Контора и производство находились в районе причала Чесвик на Темзе (Chiswick Wharf)²⁹.

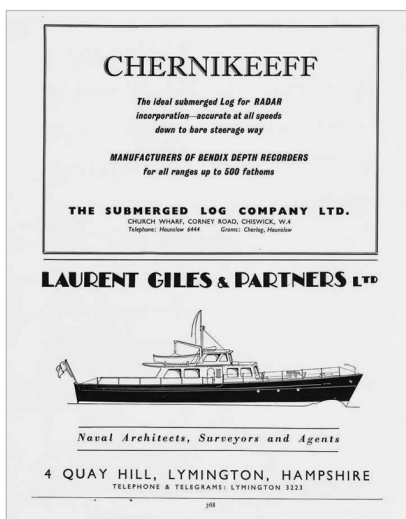


В.И. Черникеев с семьей в эмиграции

Черникеев не поддерживал тесных связей с морскими эмигрантскими объединениями, но пражский «Морской журнал» с гордостью сообщал о том, что лаг, созданный русским моряком, был установлен на немецких лайнерах «Бремен» и «Европа», поставивших рекорды скорости в 1930 года, американской подводной лодке «Наутилус», которая под командованием Х. Уилкинса пыталась достичь Северного полюса в 1931 году³⁰. Среди 26 человек, входивших в состав экипажа, был и двадцатитрехлетний инженер Вадим Георгиевич Ставраков (сын русского моряка капитана дальнего плавания Г.А. Ставракова) — представитель фирмы Черникеева, командированный специально для наблюдения за работой лага³¹. По свидетельству современников,



Обложка описания лага Черникеева, вытупенного в СССР



Реклама фирмы Черникеева в одном из английских морских изданий, 1958 г.

Черникеев старался брать на работу в свою фирму именно соотечественников³². Его брат писал о том, что, прожив в Великобритании более десяти лет, Черникеев сохранял гражданство России, говоря: «Я — русский и подданством не торгую»³³. Представители компании «Норддойче Ллойд» отмечали, что лайнер «Европа» прошел 120 000 миль без каких-либо погрешностей в работе лага. Сотрудничал Черникеев и с фирмой В.И. Юркевича.

В эмигрантской прессе отмечали, что в начале 1930-х годов фирма Черникеева пыталась также заниматься разработкой водометных двигателей³⁴. Но развития эти работы не получили (несмотря на то, что привлекли внимание британских морских экспертов), так как Василий Иванович сосредоточился на разработке и производстве именно навигационных приборов.

В 1920–1930-е годы лаги Черникеева закупал Советский Союз. В 1930 году Гидрографическое управление Военно-морских сил РККА выпустило подробное описание лага, составленное Д.Н. Иконниковым, причем в нем откровенно рассказывалась история создания и внедрения изобретения, не скрывался и факт, что его автор — эмигрант. В 1933 году Мастерская мореходных инструментов освоила производства вертушечного днищевого

лага «ГО марка 3», ставшего основным типом прибора для измерения пройденного расстояния и скорости, использовавшегося в советском флоте более двух десятков лет. В основе его конструкции лежали идеи и технические решения, разработанные В.И. Черникеевым³⁵.

Василий Иванович Черникеев скончался в 1949 году и был погребен на одном из кладбищ в окрестностях Лондона³⁶. Его дело продолжили наследники. И сегодня в Англии процветает фирма “Chernikeeff instruments limited”, занимающаяся навигационным оборудованием, а в Австралии потомки штабс-капитана по адмиралтейству создали компанию “Rotec Engineering PTY limited”, выпускающую звездообразные двигатели внутреннего сгорания. По доброй традиции, сложившейся за рубежом, крупные бизнесмены часто выступают спонсорами соревнований по парусному спорту. Несколько раз в Великобритании проводилась регата, названная в честь основателя английской фирмы — “Chernikeeff Regatta”. Его фамилия нанесена на борту нескольких современных яхт, оснащенных навигационным оборудованием, выпущенным фирмой, основанной в 1920-х годах выходцем из России. А на гроте одной из них изображен двуглавый орел, напоминающий о происхождении основателя компании.

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о брате В.И. Черникеева — Алексее Ивановиче Черникееве, чья судьба тоже была связана с Российским флотом и который также имел склонность к изобретательству. А.И. Черникеев родился в Вязниках 22 февраля 1886 года. Окончил Бакинское мореходное училище дальнего плавания, был капитаном парохода «Александр Усейнов». С началом Первой мировой войны А.И. Черникеева мобилизовали на Черноморский флот, до 1915 года он служил матросом, а в марте 1915 года по экзамену получил чин прапорщика морской части. С 1915 по 1919 год Алексей Иванович командовал тральщиком № 225 («Лёля»), в июле — августе 1919 года входившем в состав Каспийской флотилии «белых». В марте 1920 года, при уходе Белой флотилии в иранский порт Энзели, остался в Петровске (ныне — Махачкала). В 1920–1923 годах служил в Красном флоте, а после демобилизации плавал на различных судах на Каспии. В 1928 году был капитаном теплохода «Зороастр». У А.И. Черникеева было двое детей — сын Юрий (родился на рубеже 1919–1920 годов) и дочь Агрипина 1922 года рождения³⁷.



*Имя русского моряка-изобретателя В.И. Черникова
в настоящее время написано на борту современных яхт*

15 августа 1928 года А.И. Черникеев послал в Главное гидрографическое управление прибор для определения траверзного расстояния (расстояния в направлении, перпендикулярном к курсу судна или его диаметральной плоскости) до берегового предмета по его двум разновременным пеленгам (направлениям на предмет от наблюдателя) и пройденному расстоянию между моментами взятия этих пеленгов. Прибор представлял собой полукруг, разбитый на градусы, в котором центр принимался за пеленгуемый предмет.

В отзыве от 7 сентября 1928 года изобретению была дана положительная оценка. Отмечалось, что прибор способствует простому определению места судна по крьюис-пеленгу (метод определения места судна в море по двум пеленгам на один и тот же предмет). Решение задачи достигалось тем, что для определения расстояния принимался не пеленг берегового предмета, а его курсовой угол (угол между диаметральной плоскостью корабля и направлением на какой-либо предмет). Главным преимуществом была возможность определения крьюис-пеленга без прокладки на карте. В силу этого, по мнению военных гидрографов, данный способ мог быть полезен лишь капитанам каботажных судов, плавающих вдоль берега, по хорошо знакомым местам. Отмечалось также, что этот способ определения места корабля бесполезен для военного флота, т. к. на военных кораблях ведется постоянное счисление пути³⁸. Скорее всего, широкого распространения прибор А.И. Черникеева не получил. Неизвестна и дальнейшая судьба самого моряка-изобретателя.

В биографии Василия Ивановича Черникеева отразилась практически вся героическая и трагическая история России XX века — три войны, вынужденная эмиграция, во время которой он, будучи изобретателем-самоучкой, смог достичь успеха, но при этом не забыть о своих корнях, раскол семьи на «красных» и «белых», признание за рубежом и забвение на Родине. Впрочем, имя В.И. Черникеева не забыто в его родном городе — он значится в списке выдающихся выпускников вязниковской школы № 2, находящейся в здании бывшего четырехклассного училища и ведущей свою историю от этого учебного заведения. Хочется верить, что со временем труды этого выдающегося человека будут увековечены и на «общецлотском», и общероссийском уровнях.

Примечания

1. Все даты, относящиеся к периоду до 1918 года, приводятся по юлианскому (старому) стилю.

2. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 4590. Л. 13.

3. Там же. Л. 13 об.

4. Там же.

5. Боевая летопись Русского флота. М., 1948. С. 357.

6. *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996. С. 226.

7. *Виноградов С.* Броненосец «Слава». Непобежденный герой Моонзунда. М., 2011. С. 66–67.

8. РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 437. Л. 12.

9. Там же. Л. 13–14.

10. Там же. Л. 13 об.

11. РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 4590. Л. 15.

12. Там же. Л. 15 об.

13. Там же. Л. 14.

14. РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 23. Д. 47. Л. 3.

15. В июне 1904 года во время подготовки похода 2-й Тихоокеанской эскадры граф С.А. Строганов (1852–1923), отставной капитан-лейтенант, участник Русско-турецкой войны 1877–1878 годов, выразил желание на свой счет передать флоту «вполне обеспеченное судно». Для этой цели был куплен немецкий пароход «Лан», зачисленный в состав флота как воздухоплавательный крейсер «Русь». Но использовать его не удалось, и он был продан. По воле графа С.А. Строганова проценты от капитала, вырученного от продажи «Руси», пошли на учреждение журнала для матросских библиотек и премирование авторов лучших сочинений. Эти небольшие по объему, но хорошо изданные и иллюстрированные книги должны были пропагандировать повседневную жизнь и славное прошлое Российского флота среди широких масс населения.

16. *Черникеев М.И.* Письмо в редакцию // Шанхайская Заря. 1931. № 1803. 2 октября.

17. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Пг., 1916. С. 664. По состоянию на 1915 год, помимо упомянутого выше Георгиевского креста, в послужном списке В.И. Черникеева отмечены: светло-бронзовая медаль в память Русско-японской войны 1904–1905 годов (25 марта 1906 года); Высочайшая награда в размере 100 рублей (6 декабря 1910 года); денежная награда в размере 400 рублей за сочинение «Во имя долга» (7 января 1911 года); светло-бронзовая медаль в память 300-летия Дома Романовых (4 марта 1913 года); премия имени графа Строганова за сочинение «Враги» (4 апреля 1913 года); светло-бронзовая медаль в память 100-летнего юбилея Отечественной войны 1812 года (8 апреля 1913 года); светло-бронзовая медаль

в память 200-летия Гангутской победы (28 февраля 1915 года); нагрудный знак в память 200-летия Кронштадтской крепости.

18. РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 4590. Л. 14.
19. РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 23. Д. 47. Л. 5об. – 6.
20. *Корякин В.И., Хребтов А.А.* От астролябии к навигационным комплексам. СПб., 1994. С. 161–167.
21. Там же. С. 166–167.
22. *Самойлов К.И.* Морской словарь. Т. 1. А—Н. М.; Л., 1939. С. 513–514.
23. *Иконников Д.Н.* Лаг Черникеева. Описание и инструкция по установке и уходу. Л., 1930. С. 6.
24. Именной каталог по истории белого движения и эмиграции 1918–1945 гг., Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ).
25. В послужном списке В.И. Черникеева упомянуты также две дочери: Галина, родившаяся 2 мая 1908 года, и Ия, родившаяся 20 мая 1910 года.
26. Именной каталог по истории белого движения и эмиграции 1918–1945 гг., Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ).
27. *Иконников Д.Н.* Указ. соч. С. 6–7.
28. Там же.
29. *Zakharov V.* No snow on their boots. About the first Russian Emigration to Britain. Malpas, 2004. P. 199.
30. *Б[огданови]ч В.Л.* Мировой рекорд скорости установлен с лагами русского изобретателя — капитана Черникеева // Морской журнал. 1930. № 5(29). С. 21; Лаг капитана Черникеева // Морской журнал. 1930. № 11(35). С. 28; Лаг кап[итана] В.И. Черникеева на подводной лодке «Наутилус» // Морской журнал. 1931. № 4 (31). С. 21.
31. Русский на борту «Наутилуса» // Шанхайская Заря. 1931. № 1799. 27 сентября.
32. *Zakharov V.* Op. cit. P. 199.
33. *Черникеев М.И.* Указ. соч.
34. Новое изобретение Черникеева // Шанхайская Заря. 1931. № 1799. 27 сентября.
35. *Корякин В.И., Хребтов А.А.* Указ. соч. С. 168–169.
36. *Фролов Н.* Chernikeeff из Вязников // Призыв. Владимирская областная ежедневная газета. 2010. 8 сентября.
37. РГАВМФ. Ф. Р-2192. Оп. 2. Д. 5420. Л. 1 об.
38. РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 471. Л. 31–34.

К.А. Шерафетдинова

Николай Андреевич Римский-Корсаков (к 170-летию со дня рождения)

Имя Николая Андреевича Римского-Корсакова — композитора, замечательного педагога, дирижера олицетворяет целую эпоху в истории русской и мировой культуры. Но о том, что композитор окончил Морской кадетский корпус и совершил почти трехлетнее плавание, известно немногим. Это и понятно, выдающиеся заслуги Н.А. Римского-Корсакова перед отечественной культурой отодвинули на второй план другие стороны его деятельности. О службе Римского-Корсакова на флоте рассказывают документы РГАВМФ.

Воспоминания Николая Андреевича «Летопись моей музыкальной жизни», вышедшие в 1909 году, выдержки из дневника ярко дополняют исторические источники.

Н.А. Римский-Корсаков родился в Тихвине. В провинциальном городке провел он свое детство, получил начальное образование. В старинном дворянском роду Римских-Корсаковых традиционной была служба во флоте. В 1390 году Венцеслав Корсак, чех по национальности, прибыл в Москву из Литвы и положил начало рода Корсаковых в России. Приставка «Римские» появилась в XVII веке. Прадед будущего композитора Воин Яковлевич дослужился до вице-адмирала. Выпускником Морского корпуса был и дядя Николай Петрович, вице-адмирал. Его именем назван один из островов Тихого океана. Большое влияние на формирование личности мальчика оказывал старший брат — Воин Андреевич, мореплаватель и гидрограф, реформатор военно-морского образования.

Музыке в семье Римских-Корсаковых большого внимания не уделяли. Правда, детей обучали игре на фортепиано, но делалось это лишь в общеобразовательных целях. Между тем в Николае рано проявилась музыкальная одаренность, но по установившейся традиции он готовился стать военным моряком.

В архиве, в личном деле воспитанника Морского корпуса Н.А. Римского-Корсакова сохранилось прошение его отца Андрея Петровича Римского-Корсакова об определении сына в корпус, составленное 1 декабря 1849 года, когда мальчику исполнилось пять лет, копия свидетельства о рождении и крещении «...что действительный статский советник Андрей Петров сын Римский-Корсаков и законная жена его София Васильевна, оба православного вероисповедания, от них 6 марта 1844 года родился сын Николай, крещенный 27-го числа того же месяца», а также подтверждение дворянского происхождения¹.

20 августа 1856 года двенадцатилетний Николай Римский-Корсаков был зачислен кадетом. Кроме занятий в корпусе Николай начал брать уроки музыки у учителя, нанятого по распоряжению брата, посещал оперу и балет. Благодаря поручительству друга брата Павла Николаевича Головина он мог выходить по субботам в город. На квартиру П.Н. Головина приходили также письма от родителей. Переписка велась активно: «Встаем мы в шесть часов, — писал Николай, — в половине седьмого идем в залу пить чай, после чего надеваем шинели и идем гулять до восьми часов по улицам во фронте; в девять часов идем в классы, в одиннадцать возвращаемся и все идем в залу на гимнастику; в час идем обедать; после обеда нас водят всех вместе на парадный двор играть до трех часов, в три часа идем в классы, приходим назад в роту в шесть часов; тогда идем на гимнастику до восьми часов; в восемь часов идем ужинать; после ужина опять надеваем шинели и идем гулять по улицам; в девять часов возвращаемся и идем спать. Один раз в неделю бывает фронтное ученье и один раз танцевальный класс; через неделю ходим в баню»².

С П.Н. Головиным Николай посещал оперу. Потом он подробно описывал матери постановку: «Сегодня я поеду в театр! Увижу Лучию (“Лючия де Ламмермур”ы), услышу огромный оркестр и тамтам. И увижу, как капельмейстер махает палочкой. В оркестре 12 скрипок, 8 альтов, 6 виолончелей и проч. в том же духе»³. Именно с «Лучией» Доницетти оперная музыка вошла в душу юного Николая Римского-Корсакова, покорила его на всю жизнь. «Могу вам сказать, у меня страсть сочинять что бы то ни было, и статьи, и ноты, одним словом, что попало», — признавался Николай в письме Софье Васильевне⁴.

Старший брат Воин Андреевич считал необходимым развивать у Ники стремление к овладению морской профессией.

Поэтому он часто брал его к себе в Кронштадт, где мог показать много интересного. В начале мая 1858 года Воин Андреевич был назначен командиром учебного парусного корабля «Прохор» и получил разрешение взять Николая в учебное плавание. Это давало возможность не оставлять занятия музыкой. По возвращении Николая в корпус ему был нанят новый учитель музыки — Федор Андреевич Канилле. Николай был счастлив найти в новом учителе человека, разделяющего и поддерживающего его собственные взгляды на музыку, подтверждавшего, что Глинка — величайший гений, а «Руслан и Людмила» — лучшая опера в мире. Об этих уроках Николай писал: «Был я у учителя... просидел часа два, все разговаривали о музыке. Дал он мне переложить сонату Бетховена из двух рук в четыре. Играли мы с ним в четыре руки разные увертюры; играл он мне много из «Руслана и Людмилы» Глинки»⁵. Канилле дал толчок композиторской деятельности своего талантливого ученика, направив его на сочинение музыки исключительно по слуху, без инструмента. В корпусе Римский-Корсаков организовал и возглавил хор, о котором он писал в Тихвин: «У нас каждый вечер почти собирается компания петь из 18-ти человек теноров и басов и исполняет прекрасно хор из «Жизни за царя», и хор рыбаков из «Аскольдовой могилы», и многие другие пьесы... Только беда, что мы претерпеваем большое гонение от начальства. Мы сложились и купили гармонифлют для аккомпанемента и на будущей неделе будем разучивать финал “Жизни за царя”: “Славься, славься”»⁶.

В ноябре 1861 года Канилле, восхищенный быстрым ростом таланта ученика, познакомил Николая с Милием Алексеевичем Балакиревым. Каждый субботний вечер он приходил теперь к Милию Алексеевичу и показывал сочиненные куски, а затем исправлял их, старательно следуя его указаниям. Несколько позже произошло знакомство Римского-Корсакова со В.В. Стасовым и М.П. Мусоргским — представителями «Новой русской школы», знаменитой впоследствии под именем «Могучая кучка». Этот кружок оказал большое влияние на формирование его эстетических взглядов, тем, образов и жанров.

Весной 1862 года Николай окончил Морское училище (так стал называться Морской кадетский корпус), был произведен в гардемарины. Тогда для получения чина мичмана требовалось совершить длительное плавание. Римский-Корсаков был направлен на винтовой клипер «Алмаз». Идти в плавание, надолго оторваться

от занятий музыкой Николаю не хотелось. Но семья и особенно старший брат настаивали.

Из сохранившегося в архиве вахтенного журнала известно, что 14 августа 1862 года в 8 часов по приказу главного командира Кронштадтского порта «Алмаз» вышел на рейд, а 21 октября простился с Россией и Кронштадтом. «Мы направились в Киль, где простояли три дня, а оттуда в Англию, в Гревсенд», — вспоминал Римский-Корсаков в своей «Летописи»⁷. В течение зимы 1862–1863 годов клипер «Алмаз» находился на ремонте и перевооружении в Англии.

Тогда же, в декабре 1862 года, Николай Андреевич закончил анданте своей симфонии. Он продолжал сочинять музыку, обходясь без фортепиано. Инструмента на клипере не было.

В марте 1863 года клипер «Алмаз» был вызван в Балтику. В автобиографической «Летописи» Римский-Корсаков писал: «Мы продержались у либавского берега около четырех месяцев, заходя то в Либаву, то в Поланген для загрузки угля и провизии. Крейсерство наше, может быть, и принесло пользу, устранив собиравшихся передавать оружие и военные принадлежности мятежным полякам, но, тем не менее, нам не довелось видеть ни одного подозрительного судна сколько-нибудь близко»⁸.

13 июля 1863 года «Алмаз» встал на якорь на рейде Кронштадта, откуда через пять дней в составе эскадры под командованием контр-адмирала С. Лесовского направился в Нью-Йорк. «По выходе в море суда нашей эскадры разошлись и пошли каждое само по себе. Уже будучи в море, мы узнали, что идем в Нью-Йорк, где соединимся с прочими судами эскадры, что цель нашего отправления чисто военная. Ожидалась война с Англией из-за польского восстания, и в случае войны наша эскадра должна была угрожать английским судам в Атлантическом океане»⁹.

30 сентября 1863 года «Алмаз» вошел в Гудзон и встал на якорь «против города Нью-Йорка»¹⁰. «В Соединенных Штатах мы пробыли с октября 1863 по апрель 1864 года. Мы побывали кроме Нью-Йорка в Аннаполисе и Балтиморе, ездили осматривать Вашингтон. Во время пребывания в Аннаполисе были сильные морозы; река, в которой стоял наш клипер и корвет «Варяг», замерзла. Лед был настолько крепок, что мы пробовали по нему ходить; но это длилось всего дня два или три, после чего реку взломало», — вспоминал Римский-Корсаков.

«Из Нью-Йорка нам, гардемаринам и офицерам, довелось съездить на Ниагару... Берега Гудзона оказались очень красивыми, а Ниагарский водопад произвел на нас самое чудное впечатление. Американцы возили нас на Ниагару за свой счет, в видах гостеприимства, оказываемого ими русским заатлантическим друзьям... в ниагарском отеле меня заставили играть на рояле для увеселения общества, — писал Николай Андреевич. — Я, конечно, сопротивлялся, ушел в свой номер и выставил сапоги за дверь, притворяясь спящим; но по приказанию Лесовского ... должен был одеться и выйти в салон. Я сел за фортепиано и сыграл, кажется, краковяк и еще что-то из «Жизни за царя». Вскоре я заметил, что никто меня не слушает и все заняты разговорами под мою музыку. Под шумок я прекратил игру и ушел спать. На другой вечер меня не беспокоили, ибо, в сущности, никому моя игра нужна не была и в первый вечер она понадобилась лишь для удовлетворения каприза Лесовского, который в музыке ровно ничего не понимал и нисколько ее не любил».

В апреле 1864 года клипер покинул гостеприимные берега и отправился в поход по Атлантическому океану. «Алмаз» посетил Рио-де-Жанейро, потом направился в Средиземное море, в Вилла-Франка, а потом через Кадикс и Лиссабон вернулся на Балтику. Во время этого перехода, летом 1864 года, Римский-Корсаков был произведен в мичманы¹¹. 21 мая 1865 года «Алмаз» бросил якорь на рейде Кронштадта.

Командир клипера капитан-лейтенант Павел Александрович Зеленой «За отлично-усердную службу по должности вахтенного офицера флотского и штурманского» представил к награждению орденом Св. Станислава 3-й степени мичмана Н.А. Римского-Корсакова. Однако контр-адмирал С. Лисовской внес свои коррективы, представив лишь к объявлению благодарности начальства.

26 июля 1865 года благодарность за «отлично-усердную» службу была вынесена управляющим Морским министерством Н.К. Краббе¹². Плавание клипера продолжалось два года и восемь месяцев. Николай Андреевич приобрел большой опыт военно-морской службы, но в ней практически разочаровался.

По возвращении в Санкт-Петербург в сентябре 1865 года Н.А. Римского-Корсакова перевели на береговую службу в письменную часть канцелярии 1-го флотского экипажа. Служебные обязанности не были особо обременительными, и Николай Андреевич, под влиянием кружка балакиревцев, вернулся к музыке.

После многочисленных репетиций в декабре состоялся концерт. Вот как описывает это событие Николай Андреевич: «Симфония прошла хорошо. Меня вызывали, и я своим офицерским видом немало удивил публику. Многие знакомились со мной и поздравляли меня. Конечно, я был счастлив»¹³. В середине января 1867 года Николай Андреевич был зачислен в 8-й флотский экипаж, а в следующем году он был произведен в лейтенанты.

«Служба меня занимала мало, — писал Римский-Корсаков в своей «Летописи». — Занятия мои заключались в дежурствах по экипажу и по магазинам морского ведомства, называемым Новой Голландией; иногда я бывал назначаем в караул в тюрьму»¹⁴.

В это время Римский-Корсаков всерьез занимался сочинительством романсов, писал оперу «Садко». После короткого перерыва из-за плавания по Балтийскому морю на яхте «Волна» он снова принялся за работу. В начале декабря 1867 года в концерте Русского музыкального общества состоялось первое исполнение «Садко» — самобытного и самого удачного произведения молодого автора.

Летом 1871 года Н.А. Римский-Корсаков был приглашен преподавать в Петербургскую консерваторию. По этому поводу он сообщал матери: «Подумав несколько, я пришел к тому, что предложение для меня выгодно во многих отношениях: во-первых, в денежном отношении; во-вторых, в том, что я буду занят делом, которое мне нравится и к чему я наиболее способен; в-третьих, это будет для меня хорошая практика, в дирижерском деле в особенности, и, наконец, в том, что является возможность посвятить себя впоследствии окончательно на музыкальное поприще и развязаться со службою, которую продолжать долгое время не считаю делом вполне честным и благовидным. После всех соображений я дал консерватории согласие»¹⁵. В это время он работает над оперой «Псковитянка» — новым типом национальной русской оперы, найденным Римским-Корсаковым и всецело захватившим его. Недаром на заглавном листе оперы он написал: «Дорогому мне музыкальному кружку посвящаю».

Николай Андреевич все чаще подумывает об отставке. Береговая служба в морском ведомстве была ему в тягость, в ней он не видел для себя перспектив. Учитывая его музыкальные достижения, начальство пошло навстречу. 12 мая 1873 года генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич для приведения к единому порядку комплектацию хоров морского ведомства,

подбор репертуара, обучение исполнителей подписал приказ об учреждении должности инспектора музыкальных хоров морского ведомства. Им был назначен лейтенант Римский-Корсаков. Из строевого состава флота он был переведен в чиновники с переименованием в коллежские асессоры¹⁶. «Должность моя, — писал он в «Летописи», — заключалась в инспектировании всех музыкантских хоров морского ведомства по всей России, т. е. в наблюдении за капельмейстерами и за назначением оных, за репертуаром, за качеством инструментов и т. д., а также в составлении учебной программы для вновь утверждаемых стипендиатов и в посредничестве между морским министерством и консерваторией. Должность эта недурно обеспечивала меня в денежном отношении и числилась по канцелярии морского министерства. С этих пор я становился музыкантом официально и неоспоримо. Я был в восторге; мои друзья тоже»¹⁷.

Николай Андреевич, понимая значение военно-духовых оркестров, первым заговорил о необходимости профессиональной подготовки оркестрантов и дирижеров, практически осуществил реорганизацию оркестровой службы, стал автором многих предложений и реформ¹⁸. В октябре 1873 года Римский-Корсаков закончил «Проект преобразования музыкальных хоров морского ведомства» по составу музыкальных хоров; по обязанностям и правам чинов музыкальных хоров; по качеству и числу музыкальных инструментов; по репертуару; по расходу и содержанию музыкальных хоров и вынес его на обсуждение совета профессоров консерватории. Большинство его предложений было принято¹⁹.

«В музыкантских хорах меня встречали как начальство: невытяжку, — вспоминал Николай Андреевич. — Я заставлял проигрывать при себе их репертуар, ловил фальшивые ноты, описки в партиях, которых было весьма много, осматривал инструменты и, сообразно с потребностями, хлопотал о заказах новых и добавочных»²⁰.

По инициативе Николая Андреевича общеобразовательная школа для матросских детей при 8-м флотском экипаже была преобразована в музыкальную школу морского ведомства. Будучи музыкальным руководителем школы и посредником между нею и консерваторией, Римский-Корсаков следил за успехами учеников, заботился об их быте, занимался распределением выпускников школы по оркестрам флота, отбирал самых способных, устраивая их в военные оркестры капельмейстерами.

В архиве сохранилась записка, направленная Римским-Корсаковым директору Канцелярии морского министерства К.А. Манну 25 февраля 1874 года, о необходимости увеличения довольствия ученикам школы 8-го флотского экипажа, обучающимся игре на музыкальных духовых инструментах в консерватории. Николай Андреевич пишет: «Приняв во внимание, что при их переходном возрасте они весьма много заняты упражнениями на духовых инструментах, требующих сильного развития груди и легких, и что занятия эти могут вредно повлиять на их здоровье, если, с другой стороны, не будут вознаграждаться усиленным питанием, я имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство об исходатайствовании им добавочного довольствия на улучшение пищи»²¹.

Записка Николая Андреевича была рассмотрена на высочайшем уровне. И 18 марта 1874 года был подписан приказ о ежегодном отпуске одной тысячи руб. на образование съестной суммы для школы при 8-м флотском экипаже, ученики которой обучаются в консерватории²². В результате проведенных преобразований уже в октябре 1874 года стало возможным проведение в Кронштадте большого инструментального концерта шести соединенных музыкантских хоров морского ведомства, которым управлял профессор Санкт-Петербургской консерватории, композитор Н.А. Римский-Корсаков. Концерт устраивался с благотворительной целью — в пользу нуждающихся нижних чинов Кронштадтского и Петербургского портов и «Общества подаяния помощи при кораблекрушениях»²³.

«Не знаю, — читаем мы в “Летописи”, — будут ли когда-нибудь морские хоры играть с такой отделкой и так стройно, как тогда, но что до этого им никогда не приходилось так подтянуться, в этом я уверен»²⁴. Весной 1877 года Римский-Корсаков хлопотал о формировании хора Гвардейского экипажа, который можно отправлять в заграничное плавание²⁵. В этом же году за беспорочную службу высочайшим приказом по морскому ведомству о чинах гражданских Николай Андреевич был произведен в надворные советники²⁶.

До лета 1877 года Николай Андреевич не сочинял крупных произведений. Он написал струнные квартет и секстет, квинтет для духовых инструментов, несколько пьес для фортепиано и хоров. Занялся составлением сборника народных песен. Кроме того, он принялся за написание оперы «Майская ночь». Ее премьера состоялась 9 января 1880 года в Мариинском театре. Автора

вызывали девять раз. Только прошли первые спектакли «Майской ночи», как Николай Андреевич уже был занят сочинением новой оперы, на этот раз на сюжет сказки А.Н. Островского «Снегурочка». Он перечитал ее и был очарован ее удивительной красотой. «Снегурочка» была сочинена в рекордно короткий срок — за два с половиной месяца. Сам же Николай Андреевич так отозвался о своем творчестве: «Кончая “Снегурочку”, я почувствовал себя созревшим музыкантом и оперным композитором, ставшим окончательно на ноги»²⁷.

Весной 1883 года Николай Андреевич приступил к новой работе. Приказом по морскому ведомству от 20 апреля 1883 года инспектор музыкантских хоров морского ведомства, коллежский советник Римский-Корсаков назначен помощником управляющего придворной Певческой капеллой, с оставлением в настоящей должности²⁸. Управляющим капеллой в то время был М.А. Балакирев. Как всегда, Николай Андреевич деятельно отнесся к своим новым обязанностям и сразу принялся за составление устава музыкального училища при капелле, правил и подробной программы обучения в инструментальном и регентском классах. На начало мая 1883 года была назначена коронация Александра III, и вся капелла выехала в Москву для этой церемонии. 11 мая Римский-Корсаков сообщал супруге Надежде Николаевне: «Вчера весь город был иллюминирован флагами и декорациями, и с утра на Тверской и около гостиницы до Иверских ворот толпился сплошной массой народ; мы с Балакиревым, разодевшись в мундиры, при помощи коменданта нашей гостиницы едва пробрались к часу в Кремль и потом, к двум часам, вместе с певчими направились в Успенский собор. Кругом везде войска и народ; выстроенные места тоже были наполнены. Мы разместились на клиросах: Балакирев на правом, а я на левом. Шествие тронулось из Петровского дворца в два часа и прибыло в собор в три часа. При входе Государя запели концерт “Воспоите людие”, во время которого Государь, Государыня и дети прикладывались к образам, так что мы должны были дать им дорогу и очень стесниться; между мной и образами было не больше аршина, и тут они все проходили. Концерт спели хорошо. После этого царская фамилия отправилась в другие соборы, а мы едва-едва успели к Красному Крыльцу во Дворец, куда пришли потом все, и мы их провожали пением»²⁹.

Занятиями в капелле Николай Андреевич был поглощен целиком. «В капелле Корсакова уважают и любят, — делился с

друзьями Балакирев, — но при том, вообразите, боятся. И точно, ведь у Корсиньки на первый взгляд вид суровый, и, кто его не знает, всегда готов уверить, что он — сухой и черствый человек. Но как же это не верно. Он очень хороший и, главное, чистый какой-то»³⁰.

Весной 1884 года, с упразднением должности, Николай Андреевич оставил службу в морском ведомстве и целиком посвятил себя сочинительской деятельности. В своем отчете он писал: «Имею честь донести, что сего 31 марта все дела по школе 8-го экипажа и по хорам морского ведомства мною переданы адъютанту Главного морского штаба капитан-лейтенанту Алексиано, а инвентарь музыкальных инструментов, принадлежностей и нот, находившихся в моем ведении, по описи передан прапорщику Никитинскому; опись же музыкального имущества школы, при сем имею честь представить Главному морскому штабу»³¹.

Основная область творчества Римского-Корсакова — опера. Пятнадцать его опер, наиболее известные из которых «Садко», «Майская ночь», «Псковитянка», «Снегурочка», глубоко самобытны в передаче картин народного быта и русской природы. Основной оперной выразительностью Римский-Корсаков считал пение. Тем не менее, оркестру в операх отводилась огромная роль, поскольку работа с морскими оркестрами наложила определенный отпечаток на все дальнейшее творчество композитора. «Если впоследствии, — подчеркивал Римский-Корсаков, — я достиг известного успеха в дирижерстве и мог благополучно вести концерты бесплатной музыкальной школы, русские симфонические концерты и даже оперные представления, то это благодаря моей практике с морскими военными оркестрами».

В декабре 1890 года состоялось празднование 25-летия композиторской деятельности Римского-Корсакова. Днем 22 декабря чествовали в капелле, там ему преподнесли настольные часы-чернильницу в виде колодца. Вечером же в зале Дворянского собрания состоялось главное чествование. На программе концерта были помещены два портрета Николая Андреевича, слева — в морской форме, каким он был в начале своей музыкальной карьеры, справа — времени юбилея.

3 ноября 1893 года Николай Андреевич подал официальное прошение об увольнении из Капеллы в связи с творческими разногласиями, а уволен он был лишь 19 января 1894 года. Через два дня после этого состоялось прощание с ним сослуживцев.

35-летие композиторской деятельности Николая Андреевича отмечалось 19 декабря 1900 года. По случаю юбилея ставили «Садко», «Сказку о царе Салтане», «Снегурочку».

Отношение к событиям революции 1905 года, всколыхнувшем всю страну, сделало Римского-Корсакова центром событий в консерватории — он был уволен. В газете «Русь» было напечатано открытое письмо в дирекцию Русского музыкального общества за подписью девятинаста московских музыкантов: «Милостивые государи! Отныне вы увековечили свои имена, доселе безразличные для летописей искусства, славой Герострата. Вы осмелились «Уволить» из состава профессоров Петербургской консерватории Н.А. Римского-Корсакова. Но знайте: сколько бы вы ни вычеркивали это имя из ваших канцелярских списков и ведомостей, это имя будет озарять своим блеском всю Россию, весь мир. Позор не ему, уволенному, а вам, в безумной слепоте дерзнувшим поднять руку на гордость родного искусства — великого художника и безупречного гражданина»³². Уже через несколько месяцев в консерватории было составлено обращение к Римскому-Корсакову с просьбой вернуться к преподаванию.

Николай Андреевич Римский-Корсаков был женат на Надежде Николаевне Пургольд и имел пятерых детей.

Скончался великий композитор в ночь на 8 июня 1908 года и был похоронен в Санкт-Петербурге на Новодевичьем кладбище. В 1936 году его прах и прах его супруги были перенесены в Некрополь мастеров искусств Александрo-Невской лавры.

Человеком гуманным и кристально чистым, художником, безраздельно посвятившим музыке всю свою жизнь, вошел Николай Андреевич Римский-Корсаков в историю русского искусства и навеки прославил его.

Примечания

1. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 5041. Л. 1–4 об.
2. *Римский-Корсаков Н.А.* Из семейной переписки. СПб.: «Композитор. Санкт-Петербург», 2008. С. 28.
3. Там же. С. 33.
4. Там же. С. 35.
5. Там же. С. 54.
6. Там же. С. 58.
7. *Римский Корсаков Н.А.* Летопись моей музыкальной жизни. М.: «Музыка», 1982. С. 40.

8. Там же. С. 41.
9. Там же.
10. РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 8941а. Л. 199 об.
11. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 894. Л. 299 об.
12. Там же. Ф. 283. Оп. 3. Д. 4995. Л. 128, 140.
13. *Римский Корсаков Н.А.* Летопись моей музыкальной жизни. С. 55.
14. Там же. С. 60.
15. *Римский Корсаков Н.А.* Из семейной переписки. С. 130.
16. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1087. Л. 4–5; Ф. 410. Оп. 2. Д. 3349. Л. 32.
17. *Римский Корсаков Н.А.* Летопись моей музыкальной жизни. С. 104.
18. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3349. Л. 8–10.
19. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3373. Л. 1–12.
20. *Римский Корсаков Н.А.* Летопись моей музыкальной жизни. С. 106.
21. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3373. Л. 27–27 об.
22. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3373. Л. 69.
23. Там же. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3373. Л. 94, 99–101.
24. *Римский Корсаков Н.А.* Летопись моей музыкальной жизни. С. 119.
25. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1196. Л. 3–4.
26. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 894. Л. 299–301.
27. *Римский Корсаков Н.А.* Из семейной переписки. С. 139.
28. РГАВМФ. Ф. 249. Оп. 1. Д. 54. Л. 60.
29. *Римский Корсаков Н.А.* Из семейной переписки. С. 144.
30. Там же. С. 146.
31. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 4414. Л. 15–15 об.
32. *Римский Корсаков Н.А.* Из семейной переписки. С. 221.

И.В. Козлова

О судьбе литературного творчества адмирала Павла Васильевича Чичагова (1767–1849)

Капитан при Екатерине II, опальный адмирал при Павле I, любимец Александра I, назначенный им сначала морским министром, а в 1812 году — губернатором Молдавии и Валахии, главнокомандующим Дунайской армией и Черноморским флотом, Павел Васильевич Чичагов (1767–1849) был действующим лицом и свидетелем важнейших событий российской и европейской истории конца XVIII — начала XIX века: морских сражений в Русско-шведской войне 1788–1790 годов, смерти Екатерины II и восшествия на престол Павла I, отступления наполеоновской армии из России. Кроме того, Павел Васильевич Чичагов был сыном знаменитого флотоводца Василия Чичагова, начальника русских экспедиций 1760-х годов для отыскания Северного морского пути из Архангельска к берегам Северной Америки, героя Русско-турецкой (1768–1774) и Русско-шведской войн.

В связи с этим исторические и автобиографические записки Павла Чичагова, а также его обширное эпистолярное наследие на русском и французском языках, хранящееся в репрезентативном количестве в Российском государственном архиве Военно-морского флота, представляются особо ценным историческим источником.

Записки Павла Чичагова многократно переизданы в различных вариантах, на русском и французском языках. Некоторые варианты публикаций разительно отличаются друг от друга по содержанию, структуре и объему. Мы попытаемся разобраться в причинах этих расхождений, не касаясь пока напрямую содержания записок и не делая подробного сравнительного текстологического анализа. Таким образом, нашей задачей будет восстановить историю публикаций мемуаров адмирала Чичагова.

Адмирал начал заниматься своими записками, находясь в добровольном изгнании в Европе. Он уехал из России, преследуемый

распространившимися слухами, что именно он был виновен в том, что Наполеон Бонапарт избежал плена при Березине.

Хорошо владея несколькими иностранными языками, Чичагов писал мемуары на французском языке, путешествуя по Италии, Франции, Бельгии, Швейцарии и Англии. Основное место его творчества — собственное имение в городке Со под Парижем. Это имение было куплено Чичаговым в двадцатые годы XIX века. В то время когда адмирал приобрел его, оно было окружено пятью гектарами сада. Оно было (и остается до сих пор) очень тихим, а о саде, окружавшем имение, до сих пор ходят легенды среди местных жителей, рассказывающих о его необыкновенной красоте. Сад и сейчас поражает своей величавостью, хотя сохранилось не больше одной пятой части от его первоначальной площади. Чичагов любил за ним ухаживать. В конце жизни адмирала уход за садом оставался его единственным занятием, поскольку после того как Николай I лишил Чичагова пенсии и конфисковал его имения в России, престарелый адмирал начал слепнуть. Больной и практически полностью потерявший зрение, он закончил свои дни в семье своей дочери Екатерины Павловны и был похоронен в Со на городском кладбище¹. Интересно, что адмирал оставил добрую память о себе в сердцах местных жителей, которая живет до сих пор.

После смерти отца дочь стала готовить его мемуары к публикации. И они стали выходить, но в различных версиях, отличающихся друг от друга.

В настоящей статье мы представим все известные нам публикации на русском и на французском языках, затем расскажем о версиях по поводу их различий и, наконец, попытаемся обрисовать портреты действующих лиц, связанных с этими публикациями.

Проверка публикаций на французском языке по электронным каталогам европейских библиотек составила известную сложность в связи с различной транслитерацией фамилии Чичагов. Существуют по меньшей мере четыре варианта написания фамилии: Chichagov, Tchitchagoff, Tchitchagof, Tchitchagov. Тем не менее, эта сложность была преодолена, и мы нашли четыре публикации.

Первая из них состоялась во французском журнале «Ля Ревю контампорэн» («La Revue contemporaine», в переводе — «Современный журнал») за февраль и март 1855 года. Это разнородный, фрагментарный, стилистически неоформленный текст, опубликованный под именем Чичагова. Некоторые фрагменты взяты в кавычки и представлены как авторский текст адмирала. Авторство

других фрагментов не обозначено. Текст занимает шестьдесят три страницы.

Берлинское-парижское издание 1855 года в издательстве Ф. Шнайдера под названием «Неизданные воспоминания адмирала Чичагова. Русские компании в 1812 году против Турции, Австрии и Франции» (“*Mémoires inédits de l’amiral Tchitchagoff. Campagnes de la Russie en 1812 contre la Turquie, l’Autriche et la France*”) мы нашли в электронном библиотечном каталоге университета Индианы (Indiana University Library) (США). Текст этого издания абсолютно тождествен первой парижской публикации.

Лейпцигское издание 1862 года «Воспоминания адмирала Чичагова» (“*Mémoires de l’amiral Tchitchagoff*”) в издательстве А. Франка за некоторыми изменениями (добавлены главы «Павел I», «Пожар в Москве» и «Польша», составленные также из различных неоднородных фрагментов) повторяет предыдущие публикации.

В 1909 году парижское издательство «Плон» (“*Plon*”) опубликовало записки под названием «Воспоминания адмирала Павла Чичагова, главнокомандующего Дунайской армией, правителя княжеств Молдавии и Валахии в 1812 году» (“*Mémoires de l’amiral Paul Tchitchagof, commandant en chef de l’armée de Danube, gouverneur des principautés de Moldavie et de Valachie en 1812*”). Издание содержит четыреста шестнадцать страниц текста, напечатанного очень мелким шрифтом. С первой же строки «Воспоминаний» становится понятно, что их писал незаурядный мыслитель, к тому же замечательно владеющий французским языком. Мемуары в этой публикации состоят из двух частей: от рождения адмирала Павла Чичагова до царствования Павла I и от восхождения на трон Александра I до середины 1812 года. Издание было предпринято, как объясняется в предисловии, депутатом Румынского парламента Шарлем Лаховари по просьбе Дмитрия Стурдзы, румынского политического деятеля и близкого знакомого семьи Чичаговых. В тексте издания есть ссылка на то, что его готовила к печати дочь адмирала Екатерина дю Бузэ. Мы предполагаем, что текст этой публикации и является истинным произведением адмирала Чичагова на языке оригинала.

В наше время «Воспоминания адмирала Чичагова (1767–1849)» на французском языке (“*Mémoires de l’amiral Tchitchagov (1767–1849)*”) вышли в 2012 году в швейцарском издательстве «Инфолио Эдисьон III-Голлион» (Infolio éditions, CH-Gollion). Это издание, к сожалению, абсолютно тождественно лейпцигскому 1862 года.

В России записки в русском переводе были выпущены в 1883 году журналом «Русская старина» отдельным выпуском под названием «Архив адмирала П.В. Чичагова. Выпуск I». Дальнейшие выпуски не состоялись. Издание «Записок» отдельными книжками небольшого объема сочли, возможно, неудобным, продажа первого выпуска была прекращена. «Записки» начали выходить на страницах «Русской старины» с 1886 года снова с первой главы под названием «Записки адмирала Чичагова о том, что он видел и что, по его мнению, знал». Всего в «Русской старине» в 1886–1888 годах были опубликованы четырнадцать глав: в 1886 году в томах 50, 51 и 52, в 1887 году в томе 55 и в 1888 году в томах 58, 59 и 60.

«Записки» также публиковались маленькими фрагментами. Отрывки из «Записок» «Дела в Турции в 1812 г.» в переводе с французского В.В. Ильина появились в «Русском архиве» в 1870 году, № 9; он же перевел еще один отрывок из «Записок» адмирала и поместил в журнале под названием «Переправа через Березину» (Русский архив, 1869, № 7, 8). В книге В.И. Харкевича «1812 год в дневниках...», вып. 4 (Вильна, 1907. С. 1–48) также опубликован на русском и французском языках фрагмент из «Записок» П.В. Чичагова.

В наше время издание «Записок» на русском языке предпринял «Русский архив» в 2002 году в Москве. Предисловие и главы I–XIV напечатаны по тексту, опубликованному в журнале «Русская старина» в 1886–1888 годах, а главы XV–XXXII издания 2002 года опубликованы по рукописным материалам, хранящимся в Российском государственном военно-историческом архиве (Ф. 263. Оп. 1. Ед. хр. 38–41).

Как мы уже говорили, варианты полного текста воспоминаний (мы не касаемся здесь публикаций отдельных фрагментов) существенно отличаются друг от друга. Существуют две версии причин, по которым это произошло. Первая принадлежит перу потомка адмирала — Леониду Михайловичу Чичагову, артиллерийскому офицеру, впоследствии священномученику, расстрелянному на Бутовском полигоне в 1937 году. Получив в апреле 1881 года производство в чин гвардии штабс-капитана, Л.М. Чичагов, как признанный специалист в артиллерийском деле, был направлен на маневры во Францию. В Париже Леонид Михайлович познакомился с дочерью адмирала, Екатериной Павловной, которая передала родственнику рукописи отца с просьбой опубликовать их в России. Вернувшись на Родину и написав важную для проводившегося

тогда перевооружения русской армии военно-теоретическую работу «Французская артиллерия в 1882 г.»², штабс-капитан Л.М. Чичагов занялся подготовлением к печати записок своего пращура, а именно перевел «Записки» на русский язык, написал к ним комментарии и начал их публикацию в журнале «Русская старина».

Предваряя публикацию записок, Леонид Михайлович Чичагов рассказал русскому читателю о том, что после смерти адмирала некоторые листы рукописи были украдены «дальним родственником младшей дочери Чичагова» графом де Бози. По словам Леонида Михайловича, этот родственник составил компиляцию из украденных страниц, из биографии П.В. Чичагова, написанной Эмилем Шаслем, из рассказов английского дипломата, из газетных статей, дополнил собственными измышлениями, а затем опубликовал получившийся крайне тенденциозный, наполненный ненавистью к России текст во французском журнале «Ля Ревю контампорэн» в 1855 году. В 1858 году тот же родственник опубликовал свои компиляции в Берлине и Лейпциге под названием “*Mémoires de l’amiral Tchitchagoff*” («Воспоминания адмирала Чичагова»). Также Л.М. Чичагов рассказал об успешной и громкой борьбе дочери адмирала в парижском суде против скандальной деятельности родственника. Публикация записок в том виде, в котором они были напечатаны, была запрещена³.

Современная нам работа, поддерживающая эту версию, принадлежит В.А. Юлину⁴, но она практически дословно повторяет текст Леонида Михайловича Чичагова.

Вторая версия принадлежит депутату румынского парламента Шарлю Лаховари. Он занимался публикацией «Воспоминаний» в издательстве «Плон» в 1909 году. В предисловии к изданию рассказывается о том, что Лаховари, по просьбе Дмитрия Стурдзы, нашел в Национальной библиотеке Франции подготовленные к печати и даже частично напечатанные «Воспоминания» Чичагова. В этих материалах не были указаны автор и название, номера страниц не проставлены, во втором томе присутствовали значительные лакуны. Шарлю Лаховари стоило немалых трудов найти в Национальной библиотеке эти неидентифицированные материалы и подготовить их издание. В своем предисловии Шарль Лаховари рассказывает уже знакомую нам историю с незаконными публикациями фрагментов, но излагает он ее совершенно не так, как это сделал Леонид Михайлович Чичагов двадцатью пятью годами ранее.

По версии Лаховари, граф дю Бузэ (Л.М. Чичагов пишет о де Бози в упоминавшейся статье в «Русской старине» 1883 года, но во вступлении к публикации 1886 года он уже упоминает дю Бузэ) являлся зятем адмирала Чичагова, то есть супругом Екатерины Павловны, был законным наследником рукописей адмирала как муж его дочери и назван наследником в завещании адмирала 1847 года. Он якобы действительно судился, но со старшей дочерью адмирала баронессой Сен-Мартен и детьми другой дочери адмирала, графини Круи-Шанель, и в результате выиграл дело. Но самое главное — он якобы не имел никакого отношения к скандальным публикациям, не знал, кто был их инициатором и осуждал их, называя «литературным бандитизмом». Эту версию Шарль Лаховари узнал, по его словам, от Дмитрия Стурдзы, бывшего первого министра и главы либеральной партии Румынии, директора кредитного учреждения и друга семьи Чичаговых. Версия перекочевала полностью или частично во многие словари и даже в словарь Брокгауза и Ефрона⁵.

Поскольку публикации на французском языке были нами прочитаны, то некоторые заключения о достоверности этих версий мы можем высказать.

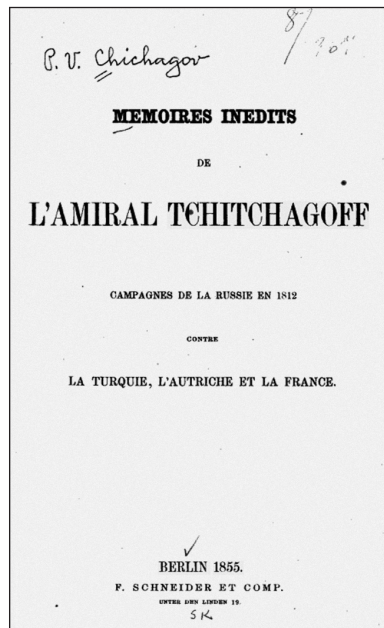
В «Ля Ревю контампорэн» публикатор указан. Это Ш. дю Бузэ. Более того, в парижском бюллетене исторических архивов, исторических биографий и библиографии «Лё Керар» (“Le Quérard”) за 1855 год появляется заметка об этой публикации⁶. Автором этой заметки также является официальный публикатор «Воспоминаний» адмирала, заметка подписана, и подписана она именем графа Шарля дю Бузэ. Мы видим, что именно Шарль дю Бузэ являлся публикатором скандальной версии «Воспоминаний». Таким образом, версия Лаховари о непричастности Шарля дю Бузэ к оспоренным изданиям терпит крах. В последующих изданиях публикатор, действительно, не указан, но текст совпадает с первым парижским творением Шарля дю Бузэ.

Но вот можно ли его обвинить в краже страниц из архива адмирала Чичагова? Даже поверхностный сравнительный анализ двух публикаций — 1855-го и 1909 года — позволяет сделать отрицательный вывод. Скорее, Шарль дю Бузэ законспектировал некоторые наиболее откровенные и жесткие страницы записок Чичагова, причем сделал это крайне неловко, значительно обеднив синтаксис и стилистику оригинала, снабдил их своими и чужими комментариями и выдал за мемуары своего знаменитого родственника. В контексте Крымской войны, усилившихся

антирусских настроений в Европе дю Бузэ намеревался выгодно продать свое, позорящее Россию, произведение, и, надо сказать, он в этом преуспел.

Являлся ли Шарль дю Бузэ зятем адмирала Чичагова? Для того чтобы ответить на этот вопрос, мы обратились к работе по генеалогии древних французских родов и в исследовании Нулана за 1865 год нашли, что супругом Екатерины Павловны Чичаговой был вовсе не Шарль дю Бузэ, а знаменитый гасконец Жозеф-Фидель-Эжен дю Бузэ, французский адмирал и губернатор Океании (1805–1867). Этой информации, сообщенной французским исследователем, можно доверять, поскольку исследование было опубликовано при жизни адмирала и содержит дополнительную часть с извинениями за неточности и с исправленными сведениями. Именно из этой дополнительной части, предположительно написанной со слов адмирала дю Бузэ или его супруги Екатерины Павловны, мы почерпнули сведения о зяте Чичагова.

Маркиз, из семьи моряков (его дед был адмиралом, дядя — капитаном), Жозеф-Фидель-Эжен дю Бузэ закончил Морской колледж в Ангулеме в 1821 году. В 1822–1824 годах совершил свое первое кругосветное путешествие на борту корабля «Тетис» под командованием Гиацинта Бугенвиля, сына знаменитого кругосветного мореплавателя Луи-Антуана Бугенвиля. Увлекался филологией, собирал полинезийские диалекты. С 1841-го по 1848 год оставался в плавании в Тихом океане на кораблях «Алье», «Об» и «Брийант». Являлся видным колониальным политиком: организовал католическую миссию на Таити, а именно договор между католическим священником Карэ и таитянской королевой Помарэ,



«Неизданные мемуары адмирала Чичагова. Русские компании в 1812 году против Турции, Австрии и Франции». Берлин, 1855 год, издательство «Шнайдер и компаньоны», обложка



81

Monsieur le Maire de la Commune
De Scaup, Charité, du Ordre royal de la Légion
d'Honneur.

Monsieur le Maire

Je vous prie de m'annoncer en cette commune, par
l'intermédiaire de vos soins à perpétuité la sépulture, exécution
de mon père, le Capitaine Tchitchagoff, Général Major au
service de la Russie, décédé le 13 Mai dernier et
inhumé dans le cimetière de votre commune.
Je vous prie de me faire concession de
cinq mètres de terrain dans la partie du dit cimetière
convenant à l'inhumation particulière,
m'obligeant de payer le prix de la dite concession
de terrain ainsi qu'à dater les sommes fixées
par loi.

Après, je vous prie, Monsieur le Maire,
d'adresser mes sentiments les plus distingués

Tchitchagoff

Scaup le 1^{er} Juin 1826

писал в министерство иностранных дел Франции о необходимости установления французской власти в Полинезии. В 1854 году был назначен правителем французских учреждений в Океании, губернатором Новой Каледонии, а также Таити и Маркизских островов. Организовал всю систему французской колониальной администрации. В 1857 году получил орден Почетного легиона. В 1859 году командовал французским флотом в Алжире, в 1860-м — в Бразилии. Женился на Екатерине Чичаговой в 1844 году⁷.

А публикатор поддельных мемуаров Чичагова оказался, в соответствии с исследованием Нулана, родным младшим братом французского адмирала. Личность Шарля дю Бузэ достаточно подробно раскрывается в его биографии. В юности он хотел быть моряком, но у него не получилось, и он занялся педагогической деятельностью. Возможно, завидовал старшему брату, будучи всю жизнь «младшим братом знаменитого адмирала». Так его называли даже после смерти, в некрологе, который опубликовал «Ежегодник французской прессы»⁸. Из этого и еще одного некролога⁹ мы можем почерпнуть сведения о его биографии. Шарль дю Бузэ преподавал философию в лицее в Вандоме, затем в Алжире, там же занялся журналистикой и политикой. В 1870 году был назначен префектом провинции Оран, затем министерство обороны Франции назначило его комиссаром Алжирской республики. На пике политической карьеры он находился недолго, пробыл на этой должности неполных четыре месяца. Возвратился во Францию, работал в газете «Тан» (“Temps”, в переводе — «Время»). В 1878 году провалился на сенаторских выборах в департаменте Оран. С 1879 года работал в газете «Ля Пэ» (“La Paix”, в переводе — «Мир»). После смерти брата унаследовал его имение Экорш. Учитывая, что жена брата Екатерина Павловна умерла в бедности, можно предположить, что ей мало что досталось из наследства мужа. Почему Шарль дю Бузэ совершил литературный подлог? Возможно, он хотел сделать себе имя за счет знаменитого русского родственника или хорошо заработать.

Как бы то ни было, дело за дальнейшими исследованиями. В первую очередь нужно обратиться к архивам Национальной библиотеки Франции в Париже и Российскому военно-историческому архиву в Москве. Именно там находятся рукописи и гранки.

Наиболее полный текст «Воспоминаний» на языке оригинала представляет французское издание 1909 года. Именно оно, как мы теперь можем понять, и является тем текстом, который готовила

к публикации дочь адмирала¹⁰. Какова степень его соответствия рукописям? Ответ на этот вопрос возможен только после работы в архивах.

Надеемся, что эта работа будет проведена, и «Воспоминания» в наиболее полном виде будут переизданы во Франции и в России. В это издание желательно было бы включить в качестве дополнения письма адмирала Павла Васильевича Чичагова. Необходимо познакомить французских и русских профессионалов и любителей истории с писателем Павлом Чичаговым и его воспоминаниями, о которых французский критик Фернан Даген писал в 1910 году: «...эти записки могут занять достойное место среди лучших мемуаров о конце XVIII и начале XIX века. Он [Чичагов] не ограничивается ролью простого свидетеля, он умеет высказывать суждения о людях и о событиях, которые он видел. Эти суждения всегда беспристрастны, что еще больше увеличивает ценность и притягательность мемуаров»¹¹.

Примечания

1. *Сирый С.П.* Второй морской министр императорского флота России адмирал Павел Васильевич Чичагов. Историческая справка. URL: http://rgavmf.ru/lib/siry_chichagov.pdf

2. *Чичагов П.В.* [Записки. Извлечения] // Русская старина. 1883. Т. 38. № 6. С. 487–506.

3. Там же.

4. В.А. Юлин, П.В. Чичагов — истинный патриот России. Ярославль, Хозяинъ, 2003. 48 с.

5. <http://be.sci-lib.com/article113999.html>

6. Le Quérard: archives d'histoire littéraire, de biographie et de bibliographie françaises : complément périodique de la France littéraire / par l'auteur de la France littéraire, des Supercheries littéraires dévoilées, etc., etc. 1855–1856, Paris. P. 273–274.

7. J. Noulens. Maisons historiques de Gascogne (Guienne, Beárn, Languedoc et Périgord). Т. 1. Paris, 1865. P. 488.

8. Annuaire de la presse française, 1884. P. 853.

9. Nécrologue Charles du Bouzet. Le Temps, Париж, 16 мая 1883 г.

10. На с. 344 опубликовано пояснение к изданию, подписанное инициалами С. du В. Они расшифровываются однозначно как Катерина дю Бузэ (Catherine du Bouzet), а не как Шарль дю Бузэ (Charles du Bouzet), поскольку в тексте пояснения адмирал Чичагов назван «мой отец».

11. Bulletin de la Société de législation comparée, 1910–1911. С. 279. Перевод авт.

С.В. Теренина

**Два «Златоуста». Корабли русского
военно-морского флота в литературной, научной
и политической программе М.В. Ломоносова**

Я, блеском обольщен прославившихся россов,
На лире пробуждать хвалебный глас учусь
И за кормой твоей, отважный Ломоносов,
Как малая ладья, в свирепый Понт несусь.

М.Н. Муравьев. «Избрание стихотворца»

Значение личности и наследия М.В. Ломоносова в отечественной истории невозможно преуменьшить. С известными трудностями исследователи сталкиваются при попытке системного охвата этого наследия как целого. Под определенным углом зрения тема военно-морского флота может оказаться принадлежащей к ядру научной, политической и литературной программы «русского Леонардо». При этом необходимо учитывать невозможность четкого разграничения научной и военной сфер, особенно в контексте государственного строительства:

*Но оправдал тебя военным делом Петр.
Усерд к наукам был, миролюбив и щедр,
Притом и меч простер и на море, и в поле.
Сомнительно, чем Он, войной иль миром боле.
Другие в чести храм рвались чрез ту вступить,
Но ею он желал Россию просветить.
Когда без оныя не ввел к нам просвещений,
Не может свет стоять без сильных оружений.
На устьях Невы его военный звук
Сооружал сей град, воздвигнул Храм наук!
И зданий красота, что ныне возрастает,
В оружии свое начало признавает¹.*

Требуется комплексное изучение вклада М.В. Ломоносова в развитие областей знания, непосредственно сопряженных с морским делом.

М.В. Ломоносов — один из выдающихся географов своего времени. Находясь во главе Географического департамента, он руководил масштабной работой по собиранию материалов для составления Большого Атласа Российской империи. Благодаря его усилиям были подготовлены к печати девять новых карт. Изучение морей, окружающих Россию, он считал делом первостепенной важности, более неотложным, чем изучение суши. В недостаточном внимании к вопросам развития мореплавания М.В. Ломоносов усматривал одну из главных причин экономической отсталости России. Продолжатель дела Петра видел будущее России как великой морской державы.

В «Слове похвальном Петру Великому» М.В. Ломоносов пишет:

«Пространная Российская держава на подобие целого света едва не отовсюду великими морями окружается и она себе в пределы поставляет. На всех видим распущенные Российские флаги <...> Откуда толикая слава и сила Российских флотов по толь многим морям в краткое время распространилась? <...> Таковым бы истинно вымыслам чудная поспешность Петрова в сооружении флота приписалась, есть ли бы такое не вероятное и выше сил человеческих быть являющееся дело в отдаленной древности приключилось и не было б в твердой памяти у многих очевидных свидетелей и в письменных без всякого изъятия достоверных известиях <...> Коль радостны были великому Государю толикие в морском деле успехи, к несказанной пользе и славе государства рачением Его произведенные, легко из того усмотреть можно, что не токмо воздаянием удовольствовал спотрудившихся с Собою, но и бесчувственному дереву показал преславной знак благодарности»².

В царствование Елизаветы Петровны пришедший было в упадок флот начинает постепенно возрождаться. Укрепление военного флота — одна из главных задач, поставленных Семилетней войной перед Россией. В эти годы М.В. Ломоносов уделяет много внимания развитию русского научного мореплавания, размышляет о снаряжении научных экспедиций «по всему Российскому

государству», занимается конструированием навигационных и оптических приборов для нужд кораблевождения.

8 мая 1759 года в публичном собрании Императорской академии наук М.В. Ломоносовым был представлен доклад «Рассуждение о большой точности морского пути»³. В этой обстоятельной научной работе М.В. Ломоносов выступает как глубокий знаток морского дела, навигации, морской астрономии, метеорологии и приборостроения. Он предложил способы нахождения широты и долготы при ясном и пасмурном небе, дал описание изобретенных им приборов по навигации, измерению скорости корабельного хода и др. В этой же работе М.В. Ломоносов впервые внес предложение о создании Международной мореплавательской академии — научно-исследовательского учреждения, в котором на глубокой научной основе изучались бы вопросы, связанные с морем и кораблевождением⁴.

Замысел открытия Северного морского пути М.В. Ломоносов определенно возводил к Петру I, давшему особый импульс исследованию Севера и Дальнего Востока:

*Тогда плывущим Петр на полночь указал,
В спокойном плаванье сии слова вещал:
«Какая похвала Российскому народу
Судьбой дана – протти покрыту льдами воду.
Хотя там, кажется, поставлен плыть предел,
Но бодрость подають примеры славных дел <...>
Сам лед, что кажется толь грозен и ужасен,
От оных лютых бед даст ход нам безопасен.
Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток,
И наша досягнет в Америку держава.
Но ныне настoит в войнах иная слава»⁵.*

М.В. Ломоносов осознавал всю важность открытия пути через Северный (Сибирский) в Тихий океан, который поможет наладить торговые и культурные связи России с Японией, Китаем, Америкой и Ост-Индией. Мысль о возможности мореплавания на северо-восток вдоль северных берегов Европы и Азии зародилась у него еще в 1750-х годах. Актуальность этой проблемы определялась полемикой вокруг вопроса о приоритете русских открытий в Тихом океане. В эти годы М.В. Ломоносов основательно изучал

материалы Первой и Второй Камчатских экспедиций, состоявшихся по замыслу Петра I, следил за сообщениями о новых открытиях. В отчете за 1755 год М.В. Ломоносов указал на составленное им письмо «О северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном»⁶. Развитие эта тема получила в работе 1760 – 1761 гг. «Рассуждение о происхождении ледяных гор в Северных морях»⁷.

Основной труд М.В. Ломоносова о Северном морском пути – «Краткое описание разных путешествий по Северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию» – был представлен Его Высочеству генерал-адмиралу Павлу Петровичу 20 сентября 1763 года⁸. Генерал-адмирал представил эту рукопись на рассмотрение членов «Морской Российской флотов Комиссии»: «Недавно поднесена мне господином Ломоносовым книга о проходе Сибирским океаном в Восточную Индию <...> Сообщая вам сие сочинение, прошу принять на себя труд, и, рассмотрев оное подать мне письменно мнение ваше...»⁹. В своем проекте М.В. Ломоносов доказывает, что на широте около 80° Полярное море в летние месяцы должно быть чисто ото льдов, и предлагает снарядить экспедицию для подтверждения этой гипотезы. В марте 1764 года в «Прибавлении первом о Северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану»¹⁰ М.В. Ломоносов доказывает, что «поиск морского пути по северу на восток удобнее начать можно от западного грумантского берегу, нежели с Новой земли». В «Прибавлении втором, сочиненном по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снигирева и вологодского купца Ивана Буренина»¹¹ от 24 апреля 1764 года, основываясь на полученных известиях об открытии островов Алеутской гряды Умнака и Уналашка, ученый окончательно утверждает в возможности прохода Полярным морем.

Высочайшим указом от 14 мая 1764 года повелено снарядить экспедицию для прохода Северным океаном в Камчатку¹². Экспедиция носила секретный характер. 4 марта 1765 года М.В. Ломоносовым была подготовлена «Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на Восток Северным (Сибирским) океаном»¹³. 1 августа в Архангельске были спущены на воду три судна, построенные специально для экспедиции и наименованные по фамилиям командиров: «Чичагов», «Панов» и «Бабаев» (в одном месте В.Я. Чичагов их называет «Вера», «Надежда», «Любовь»¹⁴). Для экспедиции по

указанию М.В. Ломоносова при Императорской академии наук были изготовлены подзорные трубы, барометры, термометры, навигационные приборы¹⁵. Подготовка к экспедиции шла очень быстро. 9 мая 1765 года отряд судов под командованием капитана I ранга В.Я. Чичагова вышел из Колы в море. К сожалению, несмотря на то, что экспедиция была подготовлена на высоком научно-техническом уровне, она оказалась неудачной. Достигнув 80°26' с. ш. и встретив непроходимые льды, В.Я. Чичагов принимает решение возвратиться в Архангельск. Через год 19 мая отряд снова вышел из Колы. Достигнув 80°30' с. ш. вновь был остановлен льдами и вернулся в Архангельск.

М.В. Ломоносов скончался 4 апреля 1765 года. Так как экспедиция В.Я. Чичагова содержалась в тайне, то и проект М.В. Ломоносова долго оставался неизвестен. В 1775 году по Высочайшему повелению профессор Г.Ф. Миллер занимался описанием этой экспедиции. В этой работе Г.Ф. Миллер не упоминает имени М.В. Ломоносова¹⁶. После Г.Ф. Миллера исследованием причин неудачи экспедиции занимался И.Ф. Крузенштерн. Рукопись его работы в 1819 году была представлена Александру I, который передал ее на рассмотрение в Адмиралтейский департамент. Департамент не одобрил ее и вернул автору. В «Записках Гидрографического департамента Морского министерства» (часть VI за 1848 год) были опубликованы выдержки из этой работы с разбором, сделанным профессором Гроздовым. Судьба же самой рукописи, как указывается в статье, неизвестна¹⁷. Эта рукопись под названием «Путешествие к Северному полюсу в 1765–1766 гг., предпринятое Г. флота капитаном Чичаговым, и проч., — вновь обработанное с подлинных журналов, и составленное флота капитаном Крузенштерном» на немецком и часть на русском языке хранится в РГАВМФ¹⁸.

Недооценка роли и места военно-морского флота на политическом, историческом, символическом уровнях программы М.В. Ломоносова может приводить к полному или частичному крушению попыток целостной реконструкции его взглядов.

В новаторской, содержательной работе «Ломоносов — соперник Шекспира?» современный исследователь литературного творчества М.В. Ломоносова Н.А. Гранцева, восстанавливая подлинное соотношение искусства, истории и политики в трагедиях Ломоносова-драматурга, обнаруживает наличие некоего корабельного

кода. Судьба двух трагедий — «Тамира и Селим» и «Демофонт» — оказывается тесно связанной с судьбой двух кораблей русского военно-морского флота, получивших имя «Иоанн Златоуст»:

«Ломоносов лишь единожды упомянул о завершении работы над трагедией “Демофонт” — и в очень необычном, любопытном контексте.

В письме к Шувалову от 10 сентября 1751 года поэт писал:

“Не могу преминуть, чтобы Вашему Превосходительству не сообщить сочиненных мною после спуску корабля за обедом кратких стихов, ведая Вашу к наукам, а особливо к словесным охоту.

*Сойди к нам, Златоуст, оставив небеса;
Достойна твоего здесь зренья краса:
Петрова Дщерь тебе корабль сей посвящает
И именем твоим и море наполняет.
Как будешь ты ходить на нем промеж валов;
Греми против ея завистливых врагов.
Златыми прежде ты гремел в церквах устами;
Но пламенными ныне звучи в водах словами.*

При сем доношу, что я ныне Демофонта докончить стараюсь; и при этом делаю план Российской истории, которой по возвращении Вашем в Санктпетербург показать честь иметь буду и непременно с глубоким почтением пребываю Вашего Превосходительства всепокорный слуга Михайло Ломоносов”»¹⁹.

Н.А. Гранцева предполагает, что письмо М.В. Ломоносова — это зашифрованное донесение, «недаром предваряющая стихи фраза выстроена таким “неловким” образом: получается, что корабль был спущен за обедом — “после спуску корабля за обедом”»²⁰. Далее Н.А. Гранцева сопоставляет детали известных ей сведений о двух кораблях-«тезках»:

«Итак, на верфях Адмиралтейства 1 октября 1747 года заложили корабль “Иоанн Златоуст”. Почти через два года, 18 мая 1749 года, этот корабль спустили на воду. И в тот же самый день на тех же самых верфях вновь заложили корабль “Иоанн Златоуст”. Не кажется ли читателю это странным?

А еще через два года, снова спустив на воду корабль “Иоанн Златоуст”, его создатели и официальные лица вдруг вспомнили, что ведь уже один такой корабль бороздит просторы Балтийского моря? И решили “пронумеровать” военно-морские “изделия”? Причем первого по времени создания называли *вторым*, а второго — *первым* (якобы по числу пушек — у кого больше, тот и первый!)

Видимо, историки, работая с газетными подшивками “Санкт-Петербургских ведомостей” ломоносовского времени, тоже ничего не понимали и искали хоть какие-то приемлемые объяснения. Но эти объяснения выглядят совершенно дико!

Еще более удивительно, что оба корабля-призрака подвергаются “разламыванию”: один — в 1759-м, другой в 1769 году. К тому же без объяснения каких-то причин для этих, прямо скажем, нестандартных и неэкономичных действий»²¹.

Автор заявляет об отсутствии свидетельств очевидцев, придворных, дипломатов, поэтов о спуске на воду кораблей, сведений об их службе. На этом основании автор монографии приходит к выводам об их символической природе:

«Не настаивая на утвердительном ответе на этот вопрос, попробуем предположить, что эти “Златоусты” если и были кораблями, то вполне символическими! Попробуем эти символы расшифровать.

Первый корабль “Иоанн Златоуст” <...> — это первая трагедия Ломоносова “Тамира и Селим”, начатая (“заложенная”) в октябре 1747 года и завершенная (“спущенная на воду”) в мае 1749 года.

Второй корабль “Иоанн Златоуст” <...> — это трагедия “Демофонт”, начатая (“заложенная”) в мае 1749 года и завершенная (“спущенная на воду”) в сентябре 1751-го»²².

Таким образом, оба «Иоанна Златоуста» существовали, по мысли автора, только на страницах газеты «Санкт-Петербургские ведомости», которая служила «инструментом коммуникации разных политических сил»²³. По утверждению автора нынешние историки «не вполне понимают технологию газетного дела середины XVIII века»²⁴. Однако понимание значения и места

архивных материалов XVIII века в серьезном историческом исследовании, а также владение основными принципами работы с архивными документами необходимо признать азами профессии.

Автор полагает, что обе трагедии М.В. Ломоносова представляют собой иносказание, тайнопись русской истории, увязанной с историей Римской империи. В «Демофонте», стилизованном под древнегреческую трагедию, на самом деле изображаются определенные страницы истории церкви, жизнь великого представителя восточной патристики Иоанна Златоуста (IV–V вв.), на что указывает название кораблей-«фантомов». Автор рассматривает закладку, именование, оснащение и спуск на воду корабля как инструмент для кодирования более значимых в историческом и политическом смысле вещей. Между тем, глубина исследования, при сохранении всех ценных гипотез, могла бы измениться, обратись автор к источникам по истории русского флота. Для М.В. Ломоносова, как продолжателя дела Петра, корабль не мог играть вспомогательной, вторичной роли. Скорее, образ реально существующего корабля военно-морского флота мог бы стать ключом к глубоким многоплановым реконструкциям. Тем более что упомянутое двойничество действительно требует дополнительного исследования как нетипичный случай в истории флота.

При Петре I было заведено правило преемственности названий кораблей военно-морского флота. Тогда же была заложена традиция наименования судов именами святых, которые в иерархии имен кораблей были самыми почетными²⁵. Как правило, название военного корабля было единственным и передавалось строящемуся кораблю только после исключения предшественника из списков судов флота²⁶. Тем не менее, в истории военно-морского флота имели место редкие исключения. Два корабля с именем «Св. Иоанн Златоуст» — одно из них.

66-пушечный корабль «Св. Иоанн Златоуст» был заложен 1 октября 1747 года на Адмиралтейских верфях²⁷. Это был первый корабль с именем одного из трех вселенских учителей Восточной церкви, которое впоследствии станет преемственным. На чертеже корабля, хранящегося в РГАВМФ, значится имя его строителя: мастер Рамбург²⁸. 18 мая 1749 года корабль был спущен на воду. Одновременно с ним строился и был спущен на воду 66-пушечный корабль «Александр Невский», на спуск которого М.В. Ломоносов сочинил «Надпись»:

*Гора, что Горизонт на суше закрывала,
Внезапно с берегу на быстрину збежала:
Между палат стоит, где был недавно лес;
Мы веселимся здесь в середине тех чудес.
Но мы бы в лодочке на луже чуть сидели,
Когдаб великаго Петра мы не имели*²⁹.

В этот же день, 18 мая 1749 года, на Адмиралтейских верфях был заложен 80-пушечный корабль³⁰ (строитель — Сутерланд³¹), который по спуску 8 сентября 1751 года указом Елизаветы Петровны был наименован «Св. Иоанн Златоуст первый», а его предшественник — «Св. Иоанн Златоуст второй»³². Сведения о строительстве и укомплектовании кораблей-«двойников» хранятся в РГАВМФ в фондах «Чертежи по судостроению парусного и гребного флотов (коллекция)», «Экспедиция над верфями и строениями (1732–1751)», «Контора главного гребного порта (1720–1854)». Рапорты о состоянии кораблей, комплектовании их в кампанию, списки команд отложились в фонде «Клеркские протоколы и журналы канцелярий флагманов (коллекция)». Сведения о службе за период с 1750-го по 1767 год сохранились в фонде «Вахтенные и шканечные журналы (коллекция)». В фондах «Государственная Адмиралтейств-коллегия (1717–1827)» и «Архив гидрографии (коллекция)» содержатся сведения о плавании кораблей в кампаниях 1752–1761 годов, их участии в Семилетней войне. Авторитетным источником по истории военно-морского флота является многотомное издание «Материалы для истории русского флота» (1702–1801).

Пользуясь указанными материалами, можно составить в достаточно полном объеме историю службы двух «Златоустов». Здесь представлена только краткая историческая справка. «Св. Иоанн Златоуст второй» с 1749-го по 1756 год находился в практических плаваниях в Финском заливе и Балтийском море³³. В кампанию 1752 года оба корабля находились в практическом плавании в составе Ревельской эскадры³⁴. С 1753-го по 1756 год «Св. Иоанн Златоуст первый» находился на Кронштадтском рейде. Оба «Златоуста» приняли участие в Семилетней войне. В 1757 году в составе эскадры адмирала З.Д. Мишукова корабли блокировали прусские берега³⁵. По окончании этой кампании оба корабля проходили освидетельствование состояния

в Кронштадте³⁶. Признанный негодным к дальнейшей службе «Св. Иоанн Златоуст второй» был разобран в Кронштадте в 1759 году³⁷. «Св. Иоанн Златоуст первый» принимал участие в кампаниях Балтийского флота до 1761 года³⁸. Вследствие многих повреждений, полученных в кампанию 1761 года, больше в море не выходил. Находился в Кронштадтской гавани, где был разобран в 1769 году³⁹.

Что же касается имени корабля «Златоуст», то необходимо учитывать, что установление при Петре I корабельного ономастикона было значимой частью семантических и символических преобразований царя-реформатора. В этой программе обнаруживаются устойчивые связи с родной для М.В. Ломоносова северно-русской народной и церковной традицией. В этом контексте можно предложить направление дальнейшего исследования темы. Говоря о новой православной проповеди, рожденной из идеологии преодоления Смуты, крупный знаток русского старобрядчества С.А. Зеньковский напоминает о существовании на Руси особой традиции Иоанна Златоуста. Традиция, ориентирующаяся на авторитет самого популярного христианского учителя в Древней Руси, содержала высокие нравственные идеи для мирян и духовенства, а также идеалы христианской солидарности, социальности⁴⁰.

Профессор Поморского государственного университета им. М.В. Ломоносова Н.М. Теребихин обнаруживает глубинную связь образов веры и мореплавания в северно-русском мировоззрении: «Связь между образами веры и мореплавания в православном мирозерцании имеет не какой-то метафорический, “стилистический” смысл, она глубоко бытийственна, онтологична и восходит к собственным “водным” истокам христианства, которые органично слились с “водными” основаниями космоса русского народа. На онтологизм этой связи указывает и сама “клишированность” образов веры и мореплавания в топике сочинений отцов Церкви, православных богословов. Святитель Иоанн Златоуст писал: “Помыслы обуревают наш ум, а вера надежнее якоря избавляет его от крушения, приводя его к полному убеждению, как корабль в тихую пристань”. Патриарх Гермоген, которого называли “вторым Златоустом” и который остро чувствовал связь между русской Смутой, колебанием веры и мятежным бунтом русской “морской” стихии, в первом своем послании, обращенном к тушинским

мятежникам, писал: “Не бойся, малое мое стадо, поскольку благоизволил Отец Мой дать вам царство. Если и среди многих волн люто потопление, но не бойтесь погрязновения, поскольку стоим на камени веры и правды. Пусть пенится и бесится море, но Иисусова корабля не может потопить...”⁴¹.

Примечания:

1. Все упомянутые работы М.В. Ломоносова, в которых автор считал необходимым сделать ссылки на фонды РГАВМФ, опубликованы в Полном собрании сочинений М.В. Ломоносова.

Ломоносов М.В. Петр Великий. Героическая поэма // М.В. Ломоносов. Полн. собр. соч. Т. 8. М.; Л., 1959. С. 731–732.

2. Там же. С. 597–598, 601–602.

3. Там же. Т. 4. М.; Л., 1955. С. 123–186.

4. Там же. С. 161–162.

5. Там же. Т. 8. М.; Л., 1959. С. 703.

6. Соколов А. Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова 1765–1766 гг. // Записки Гидрографического департамента. Ч. V. СПб., 1847. С. 241.

7. Ломоносов М.В. Полн. собр. соч. Т. 3. М.; Л., 1952. С. 447–459.

8. РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 64. Л. 1–56.

9. Там же. Ф. 227. Оп. 1. Д. 19. Л. 78–79.

10. Там же. Ф. 223. Оп. 1. Д. 64. Л. 119–123.

11. Там же. Л. 124–128.

12. Там же. Ф. 913. Оп. 1. Д. 91. Л. 1–2.

13. Там же. Л. 182–196.

14. Разные сведения, относящиеся к экспедиции Чичагова // Записки Гидрографического департамента. Ч. IX. СПб., 1851. С. 113.

15. РГАВМФ. Ф. 913. Оп. 1. Д. 91. Л. 93–111.

16. Разные сведения, относящиеся к экспедиции Чичагова // Записки Гидрографического департамента. Ч. VI. СПб., 1848. С. 101–103.

17. Там же. С. 103–113.

18. РГАВМФ. Ф. 14. Оп. 1. Д. 44.

19. Гранцева Н.А. Ломоносов — соперник Шекспира? СПб.: «Журнал “Нева”», 2011. С. 121–122.

20. Там же. С. 122.

21. Там же. С. 123–124.

22. Там же. С. 124.

23. Там же. С. 124.

24. Там же. С. 124.

25. Крючков Ю.С. Имя на борту. М.: Транспорт, 1989. С. 46.

26. Там же. С. 10–11.
27. *Веселаго Ф. Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872. — С. 26–27.
28. РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 351.
29. *Ломоносов М.В.* Полн. собр. соч. Т. 8. С. 234.
30. *Веселаго Ф. Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. С. 26–27.
31. РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 349.
32. Материалы для истории русского флота. Ч. 10. СПб., 1883. С. 148.
33. РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1906. Л. 5, 9а, 11, 31; Ф. 870. Оп. 1. Д. 465, 493, 537, 555 а, 580, 602.
34. Там же. Ф. 913. Оп. 1. Д. 81. Л. 1–58.
35. Там же. Ф. 212. Оп. 11. Д. 1208. Л. 1–427.
36. Там же. Ф. 218. Оп. 1. Д. 356. Л. 5, 6, 17–19.
37. *Чернышёв А.А.* Российский парусный флот: Справочник. М.: Воен-издат, 1997. Т. 1. С. 46.
38. РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 669, 696, 737, 890.
39. *Чернышёв А.А.* Российский парусный флот. Т. 1. С. 129.
40. *Зеньковский С.А.* Русское старообрядчество. Минск, 2007. С. 52.
41. *Теребихин Н.М.* Метафизика Севера: Монография. Архангельск: Поморский университет, 2004. С. 84.

О.Н. Кондакова

Алексей Петрович Боголюбов на службе в Морском ведомстве

В исторической литературе интерес к личности Алексея Петровича Боголюбова возникал дважды: сразу после его смерти о нем появились статьи в различных периодических изданиях: «Новости» (1896), «Исторический Вестник» (1896), «Русское Слово» (1896), «Новое Время» (1896), «Санкт-Петербургские Ведомости» (1896), «Московские Ведомости» (1897), «Русский Архив» (1897), «Исторический Вестник» (1900), «Старина и Новизна» (1900). В 1996 году в журнале «Волга» были переизданы мемуары Боголюбова «Записки моряка-художника», которые привлекли большое внимание, как со стороны специалистов, так и со стороны широкого круга читателей.

Творчество Боголюбова давно уже получило заслуженное признание. В статье словаря Брокгауза и Эфрона 1891 года было написано: «Без всякого сомнения, А.П. Боголюбов является одним из первых, талантливейших наших маринистов. Его можно поставить наряду с лучшими европейскими маринистами. Преимущество Б. заключается в том, что он в совершенстве знает русскую природу; едва ли не им первым были воспроизведены в художественных произведениях высокого достоинства берега Волги, Оки, Каспийского и Черного морей, многие береговые местности Финляндии и Финского залива. Его более обширные композиции по части морских сражений также останутся в истории русского пейзажа; некоторые из них, как, напр., морское сражение при Синопе, обнаруживают замечательную силу композиции, прекрасное распределение деталей, великолепный колорит и превосходный рисунок»¹.

Что же касается мирской славы, то в городе Саратове, где Боголюбов основал художественный музей и живописную школу, имя художника помнят и знают все. Но до сих пор остается малоизвестной важная и значимая сторона его деятельности — служба



Алексей Петрович Боголюбов

в Морском ведомстве, которая принесла Боголюбову при жизни заслуженное признание, но со временем была забыта.

Документы Российского архива Военно-морского флота и мемуары художника «Записки моряка-художника» дают возможность узнать подробности его морской биографии и морской службы, которой он посвятил более 50 лет своей жизни. В 1891 году генерал-адмирал Алексей Романов дал оценку деятельности Боголюбова: «Алексей Петрович, 8 января 1891 г. исполнится 50 лет Вашей художе-

ственной деятельности, посвященной главным образом воспроизведению морской стихии и славных страниц истории нашего флота. ...считаю для себя удовольствием выразить Вам от имени флота искреннюю благодарность за полезную деятельность Вашу»². В 1895 году Боголюбов был произведен в тайные советники.

В Центральной военно-морской библиотеке есть воспоминания Боголюбова об императоре Александре III с автографом автора: «В библиотеку Морского училища от моряка-художника Алексея Боголюбова. Г. Париж 25 марта 1896 г.». 7 ноября 1896 года Алексей Петрович скончался в Париже. Закончился земной путь моряка-художника — так почти до самой смерти он себя называл. «Принято у нас, на Руси, говорить про людей, которым улыбнулось счастье, что такой человек «родился в сорочке». Поговорку эту я постоянно применял к себе в течение моей долголетней жизни, нисколько не воображая, имею ли я на это право, по моим заслугам, как художника и человека, считать себя достойным того положения, которое я занимаю в области искусства, так и в обществе. Конечно, без труда и таланта, а также без придатков умственных, я был бы не замечен никем, но при этой природной помощи, все-таки сознаю, что мною руководит Божий Промысел и счастье»³.

Алексей Петрович Боголюбов родился 16 марта 1824 года в семье командира 3-го Военно-рабочего батальона путей сообщения полковника Петра Боголюбова, участника Отечественной войны

1812 года, и Фёклы Александровны Радищевой, дочери писателя Александра Николаевича Радищева. Отец, по словам Боголюбова, «человек был добрый и честный, а потому был небогат...». Имел награды за Отечественную войну 1812 года, а его дети обладали правом на поступление в Пажеский корпус. Алексей Петрович и его старший брат Николай Петрович поступили в Александровский Царскосельский малолетний корпус, но по совету друга отца, Александра Александровича Кавелина, директора Пажеского корпуса, бывшего воспитателя Александра II, перешли в Морской кадетский корпус. По мнению Боголюбова, решение было правильным, так как в Морском корпусе «дают математическое образование и директор Иван Фёдорович Крузенштерн — человек ученый и умный»⁴.

О своих первых впечатлениях об учебе А.П. Боголюбов писал: «Посадили нас в возки и в феврале 1835 года привезли в Морской корпус вечером. Встречал нас почтенный немец, директор Иван Федорович Крузенштерн. Ласково и душевно рекомендовал учиться хорошо. Жизнь и учеба в малолетней роте были недурны»⁵. По его словам, внутри жизни корпуса были и грубые офицеры, и дерзкие шалости со стороны воспитанников, но «летом плавали мы на фрегатах корпусной эскадры. Этим способом невольно смолоду изучались все снасти, вооружение фрегата и даже архитектура, компас и направление румбов. Так что в 12 лет я уже знал все морские мелочи твердо и любознательно»⁶. Но за свое вольное и драчливое поведение в корпусе Боголюбов «имел при выпуске два нуля с минусом за поведение, что было ниже единицы...». Он также отмечал: «Подлого и безнравственного я никогда ничего не делал, но так как был на дурном счету, всякая пакость, произошедшая в роте, рушилась на меня, и я становился ответчиком... Еще с юности страсть к рисованию меня тоже губила, ибо я удалялся в часы досуга в карикатуры»⁷.

Морской кадетский корпус был хорошей школой, где мальчики научались простому труду: чистить сапоги, ружье, пуговицы, в плавании мыли палубу, сами «вязали койки». В 1839 году Боголюбов был принят в гардемаринскую роту младшим чином и пошел в плаванье по Балтике на корабле «Прохор». Командовал кораблем капитан I ранга Захар Захарович Балк («Сахар Сахарович», как его ласково называли гардемарины).

В последнем выпускном классе Алексей Петрович смог показать на экзаменах хорошие знания и по успеваемости был третьим,

но в выпуске из 75 человек оказался семнадцатым, так как имел ноль с минусом за поведение. Преподаватель Александр Ильич Зеленой предрекал Боголюбову участь каторжанина: «Ну, будете в арестантах, помяните мое слово»⁸. Подготовиться к экзамену по астрономии помог «добрейший Николай Александрович Ивашинцов, гидрограф, с которым в 1861 году Боголюбов сделает опись Каспийского моря и которому был благодарен за то, что когда-то тот «прочитав лекцию, надавал загвоздок в ухо и зубы и тем вложил в башку правила»⁹.

В 1841 году А.П. Боголюбов закончил Морской кадетский корпус и впоследствии имел долгую добрую память о тех, с кем вместе учился, становился моряком и художником. Вспоминал Алексей Петрович добрым словом и директора Морского кадетского корпуса, под руководством которого закладывались основы рисовального искусства у воспитанников. Во втором дополнении к инструкции, составленной адмиралом Крузенштерном, было прописано: «предписывается офицерам, с гардемаринами в кампанию посылаемым, заставлять их снимать как виды берегов, так и всё новое, что им случится встретить... и я уверен, что усердным содействием господ офицеров мое желание, клонящееся единственно к собственной пользе гардемарин в будущей их службе, будет исполнено во всей точности»¹⁰. Данная инструкция в будущем сослужила большую службу, когда Боголюбов занимался описанием берегов Каспийского и Балтийского морей.

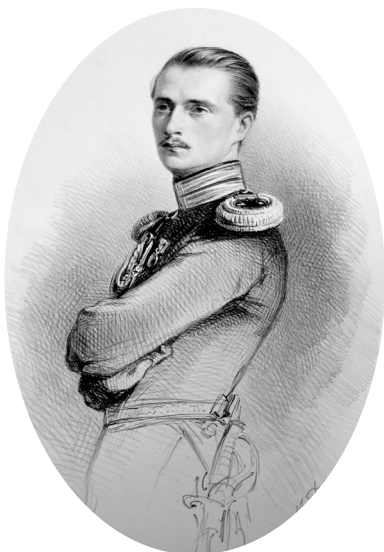
«8 января 1841 г. я сделался мичманом флота»¹¹. С этого момента в жизни Боголюбова начинается обычная морская служба, в которой всегда находилось время для занятий рисованием. Служил он вместе со своим братом в 17-м флотском экипаже. Служба не особенно отягощала жизнь молодого моряка. В архиве сохранились документы о периоде службы Боголюбова в чине мичмана, где молодым офицерам вменялось в обязанность получение и передача денег своим сослуживцам. Сохранился и автограф мичмана Боголюбова, который мало изменился и в последующие годы¹². Сам же он называл этот период своей жизни как «молодечество».

В послужном списке А.П. Боголюбова перечислены корабли, на которых служил Боголюбов: В 1841 году служил на корабле «Вола», в 1842–1844 годах на 25-пушечном бриге «Усердие» под командованием командира Василия Степановича Нелидова. «... моряк ученый, долго плававший при описи Белого моря... ходили в море и там занимались морским промером — делом крайне

тупым и глупым, состоящим в том, что кидали лот через каждые пять минут левого хода», занимались промером Финского залива¹³. «Долгом считаю сказать, что почтенные наши старики-адмиралы того времени носили на себе чудный отпечаток добродушия, чистоты, справедливости и гостеприимства. Кто знал И.Ф. Крузенштерна, Гейдена, братьев Лазаревых Михаила и Андрея Петровичей, А.А. Дурасова, Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и многих других, тот подтвердит, что это были самые почтенные моряки, умные и честные. Такого закала был и В.С. Нелидов, и мы много были обязаны ему, что в два года стали порядочными офицерами, что и составило нашу будущность»¹⁴.

В 1845 году Боголюбов поступил на службу к Александру Александровичу Дурасову в должности личного адъютанта. В результате этой службы Алексей Петрович приобрел многочисленные знакомства среди аристократов. Закладывались крепкие дружеские связи, полезные знакомства и создавалась первая известная работа «Кронштадт после наводнения 7 ноября 1824 г.». Впоследствии, вспоминая о своей работе над картиной, Алексей Петрович благодарил всех тех людей, которые помогли ему воссоздать более точно картину наводнения. Алексей Петрович вспоминал офицера штаба командира Кронштадтского порта Виктора Андреевича Иванова, от которого получил план кронштадтского наводнения. Также благодарил капитана Нелидова, адмирала Дурасова: «а потому, ежели я написал картину, не удовлетворяющую условиям живописи и техники, то корабли были верны и пейзаж тоже»¹⁵.

В 1846–1847 годах уже в звании флаг-офицера (лейтенанта флота) совершил на 110-пушечном корабле «Император Александр I» плавание от Кронштадта в Ревель и обратно¹⁶. В 1849 году служба на пароходе-фрегате «Камчатка» под командованием капитан-лейтенанта Шевандина в плавании с герцогом Максимилианом Лейхтенбергским от Кронштадта по разным заграничным портам и обратно¹⁷. В 1850 году на том же пароходе и под той же командой в крейсерстве по разным заграничным портам и обратно в Кронштадт¹⁸. «Пароходо-фрегат «Камчатка» было лучшее колесное судно нашего флота... оно было приведено из Америки, где строилось под надзором капитана I ранга И.И. Шанца. Офицеров набрали туда лучших, команду тоже выбрали из всех экипажей. «Камчатка» была, точно, красивое судно по линиям и пропорции, имела 3 мачты, все с реями, сильно, но красиво поднятыми, заостренный нос, круглую



Герцог
Максимилиан
Лейхтенбергский

корму, которую почти всецело покрывал громадный золотой орел»¹⁹, — вспоминал Боголюбов. Служба на пароходо-фрегате «Камчатка имела огромное значение в жизни художника, это был решающий момент, когда он принял решение связать свое будущее с искусством, а не с военной службой.

Этот выбор был подсказан герцогом Лейхтенбергским, с которым у Боголюбова сложились искренние отношения. Герцог был большим ценителем искусства, с детства хорошо рисовал и писал красками, к тому же он владел известнейшей в художественном мире картинной галереей в Мюнхене. Слова, сказанные на прощание герцогом

Максимилианом Лейхтенбергским, определили будущее Боголюбова как художника. «Желаю вам счастья и науки, и чем быть дюжинным офицером, будьте художником, кажется, вы тут много успеете». Далее А.П. Боголюбов вспоминал: «С этой великой минуты судьба моя была решена. Я решил во что бы то ни стало переменить фронт и идти по новому, указанному мне Богом и герцогом пути»²⁰. В результате этого путешествия в послужном списке Боголюбова появилась следующая запись. «За кампанию в 1849 г. от Его Императорского Высочества Герцога Лейхтенбергского награжден бриллиантовым перстнем, а за поднесение Его Высочеству художественного Альбома, удостоился получить в награду бриллиантовый перстень с вензелевым изображением имени Его императорского Высочества»²¹. В том же 1851 году Боголюбов получил еще две награды: два бриллиантовых перстня от императора за две картины два вида Кронштадтской гавани и «Наводнение в Кронштадтской гавани в 1824 г.».

В 1852 году к 100-летию Морского кадетского корпуса по заказу директора, контр-адмирала Николая Петровича Римского-Корсакова Боголюбов написал три картины: «Корабль «Императрица

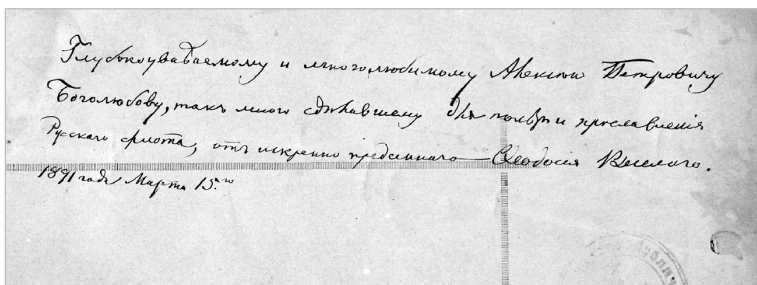
Мария» (с картины художника Воробьева), «Смотр русской эскадры в Буюк-Дере» (с французского художника), «Бриг Меркурий», который он «написал самобытно»²². Когда картина была готова, Римский-Корсаков представил Боголюбова императору Николаю I. Картина понравилась, состоялось личное знакомство, и Николай I дал 1000 рублей и заказал еще копию для Военной галереи Зимнего дворца, что и было исполнено.

Главное событие в жизни Боголюбова произошло 18 ноября 1853 года. По приказу императора А.П. Боголюбов был назначен художником Главного морского штаба Морского министерства с переименованием в титулярные советники²³. «С трепетом ждал я этого важного решения и, к великой радости, лично от ее высочества узнал: Государь, принимая во внимание, что я на службе окончил второе мое образование, сперва как морского офицера и ныне как художника, позволяет мне выйти в отставку, несмотря на военное время, и переименовывает меня в художника Главного морского штаба с причислением к морскому министерству. Последнее звание, как я узнал после, доставил мне великий князь генерал-адмирал Константин Николаевич»²⁴. Боголюбов был принят в чине статского советника вторым после Айвазовского. «Итак, ура! Наша взяла, хотя рыло и не в крови, как говорит народная пословица, но, напротив, в улыбке, в сиянии радости и надежды. Надев фрак после мундира, который носил с детства, я стал обходить всех, ...ибо чувство благодарности во мне всегда жило»²⁵.

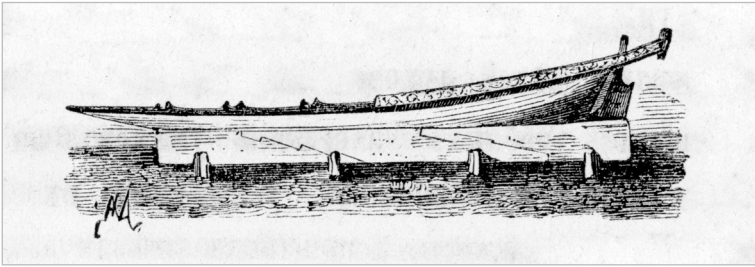
С 1854-го по 1860 год Алексей Петрович находился за границей, являясь пенсионером Академии художеств. За это время он познакомился с зарубежным искусством Берлина, Швейцарии, Милана, Венеции, Триеста, Рима, Южной Италии, Неаполя, Греции, Парижа, Дюссельдорфа. В результате своей командировки Боголюбов привез в Петербург самое большое количество картин. Выставка картин Боголюбова проходила в Академии художеств с 15 ноября по 15 декабря 1860 года. Имела каталог. По желанию Боголюбова плата за посещение (25 копеек) взималась в пользу вдов и сирот художников²⁶. «В отношении Императорской Академии Художеств от 24 февраля 1861 г. за № 528 сказано: «Художник Боголюбов, по возвращении в 1860 г. из заграницы, привез с собою множество изящных картин и этюдов, обнаруживающих отличный его талант в живописи. Совет Академии в справедливом внимании к трудам Боголюбова, изъявил ему свою благодарность, признал профессором живописи морских видов, а Государь Император

Всемиловейшее повелел соизволить: за исполненные Г. Боголюбовым по заказу в бозе почивающего Императора Николая Павловича семь картин, заплатить ему из Кабинета Его Величества восемь тысяч пятьсот руб. сер., и кроме того производить из кабинета же по тысячи руб. сер. в год в виде жалования, с тем чтобы он изготовил предположенные им новые картины с изображением подвигов Русского флота; и во внимание к изящному произведению представленных картин Г. Боголюбова в 21 день ноября 1860 г. Всемиловейшее пожалован кавалером ордена св. Владимира четвертой степени»²⁷.

Для популяризации героической истории морского флота Алексей Петрович сделал немало. Феодосий Федорович Веселаго, историограф морского флота, оставил автограф на подаренном им Боголюбову экземпляре своей книги: «Глубокоуважаемому и многолюбимому Алексею Петровичу Боголюбову, так много сделавшему для пользы и прославления Русского флота, от искренно преданного — Феодосия Веселаго. 1891 года марта 15»²⁸. И это была заслуженная похвала. В своих воспоминаниях Алексей Петрович описывает следующий факт. В Триесте он снимал квартиру у моряка-строителя, который рассказал ему, что до сих пор существуют семьи, в которых хранятся документы русского первоначального судостроения в Бока-ди-Катаро. «Те же драгоценности по части русского Петровского судостроения хранились в библиотеке “Фрари”, где я видел чертежи, снимал их, за подписями Апраксина, Лесфорта и Петра I. Не знаю, черпал ли наш историограф русского флота Ф. Ф. Веселаго из этих источников, но, по моему, они единственны, и следовало бы хоть сделать фотографические снимки со всех этих редкостей, дабы иметь их в нашей адмиралтейской библиотеке»²⁹.



Автограф Веселаго



Гичка Петра Великого

Большое количество рисунков и картин реальных кораблей, написанных художником четко и скрупулезно, дают нам возможность представить многообразие корабельного искусства XVIII–XIX веков. По мнению многих художников, Алексей Петрович был непревзойденным художником по части точного воспроизведения кораблей. Об этой стороне своего таланта Боголюбов и писал так: «Живя в кругу всегда морском, флотском, конечно, главные мои способности я обращал на корабль, его оснастку, тип и вооружение»³⁰.

Путешествуя со своим братом Николаем Петровичем по Волге в 1861 году, Алексей Петрович сделал серию зарисовок различных типов лодок. «Кто хочет знать Волгу 1861 года, тот пусть прочтет книгу «От Твери до Астрахани» Н.П. Боголюбова. ...Теперь уже нет тех красот на матушке»³¹. Так, с фотографической точностью, Алексей Петрович благодаря своему труду и большому таланту воспроизвел для последующих поколений картины морского быта. «Перебирая себя по костям, я все-таки додумался до того, что мой элемент — корабли и море, а пейзаж дело второстепенное...»³²

По заказу императора Николая I в 1863 году Алексей Петрович проделал огромную предварительную работу по созданию картин, посвященных морскому сражению в Синопской бухте. Эти картины он писал с натуры, когда еще на дне бухты «чернелись остовы судов, а два фрегата лежали на боку у подножия крепости»³³. Для правдивого воссоздания картины боя Боголюбов собирал всевозможные сведения о действиях русского флота и о диспозиции турецких судов. «Синопский рейд произвел на меня сильное впечатление; сюда я ехал подготовленный всеми реляциями славного боя, а потому, только что мы попали в бухту, воображение мне уже рисовало две линии флотов русского и турецкого с клубами пушечного дыма и следующими друг за другом взрывами»³⁴.

В то же время Боголюбову удалось выполнить многочисленные зарисовки и акварели. Впоследствии некоторые из них были изданы в альбоме «Подвиги наших моряков» (СПб., 1879). В 1854 году по распоряжению генерал-адмирала и по велению императора 1-му штурманскому полуэкипажу было передано шесть литографированных рисунков художника Боголюбова, отображающих некоторые из славных подвигов, совершенных моряками Черноморского флота в 1853 году³⁵.

«Картины, выполненные по поручению императоров Николая и Александра II, образуют целую галерею, составляющую почти полную историю нашего военного флота. Эта галерея может считаться одной из очень редких: мы не знаем в Европе ни одного мариниста, деятельность которого представила бы такую цельность, разнообразие и богатство»³⁶.

В 1874 году Боголюбову по распоряжению императора Александра II было поручено наблюдение за пенсионерами Императорской академии художеств, проживающих во Франции. Под руководством Боголюбова совершенствовался в живописи художник Морского министерства Александр Бегров³⁷. В 1878 году Алексей Петрович произведен в чин действительного статского советника «за отличное исполнение возложенного на него поручения»³⁸. Мастерская Боголюбова в Париже была открыта для всех русских художников, по вторникам в течение четырех лет проходили творческие вечера, на которых танцевали, читали стихи, занимались рисованием и т. д. В 1887 году для дальнейшего усовершенствования был командирован в Париж к А.П. Боголюбову Николай Николаевич Гриценко. В 1894 году Гриценко оставил службу во флоте и был назначен художником Морского министерства.

В 1877 году по приказу императора Александра II Боголюбов отправляется на фронт для написания картин уже свершившихся военных событий на Дунае: батарейный взрыв турецкого монитора, дела лейтенантов Дурасова и Шестакова и высадка русских войск в Добрудже. Больше месяца продолжалась работа в условиях, приближенных к военным, так что Боголюбову приходилось преодолевать минные заграждения на Дунае и видеть раненых и убитых. Специально для написания картины «Потопление турецкого монитора «Сейфи» на Дунае 14 мая 1877 г.» для Боголюбова был устроен взрыв почти двух пудов пороха. Эта картина изображает опыт первого применения мин и утвердивших идею создания первых минных катеров.

В последующие годы написание картин, связанных со многими важными морскими событиями, такими как открытие Морского канала в Санкт-Петербурге, приезд в Кронштадт и Ревель германского императора, встреча французской эскадры в Кронштадте, поручались художникам Морского министерства А.П. Боголюбову и А.К. Бегрову. Картина «Посещение Тулона русской эскадрой адмирала Авелана в 1893 г.» была выполнена художниками Боголюбовым, Гриценко и Ткаченко.

Документы Гидрографического отделения Морского ведомства, по предложению которого А.П. Боголюбов сделал описание Каспийского моря и Финского и Рижского заливов, будучи уже известным художником, дают нам представление еще об одной грани его таланта. В 1861 году А.П. Боголюбов и его брат Николай Петрович приняли предложение от директора пароходства «Самолёт» Богдана Александровича Глазенапа плыть по Волге от Твери до Астрахани для составления путеводителя. Николай Петрович работал в Гидрографическом департаменте и составил описание путешествия, давая подробные статистические данные, Алексей Петрович проиллюстрировал книгу. В результате в 1862 году был издан интереснейший путеводитель «От Твери до Астрахани». В Астрахани по поручению Гидрографического департаamenta под руководством Николая Александровича Ивашинцова Алексей Петрович сделал виды главных портов и других примечательных мест по берегам Каспийского моря. Путешествие это было достаточно опасным, так как и судно «Тарки», по словам Боголюбова, было «старое, валкое, слабосильное», и переменчивая погода. Также существовала реальная внешняя опасность со стороны туркменов. Во время сильного ветра и волнения Боголюбов покачнулся, не удержался и сломал руку, раздробив чашечку плечевой кости. Возможно, поэтому в своих воспоминаниях он писал, что «более подлейшего судна» не видывал³⁹. 26 января 1862 года начальник съемки Каспийского моря Ивашинцов в своем рапорте Гидрографическому департаменту предложил отправить рисунки на гравировку в Англию к уважаемым граверам, воспользовавшись тем, что известный профессор гравирования Иордан должен был отправиться в командировку в Лондон на Всемирную выставку в качестве агента от русского правительства⁴⁰.

В мае 1862 года гравер Федор Иванович Иордан, профессор-преподаватель в гравировальном классе Художественной академии, писал Боголюбову: «Я имею удовольствие получить

Ваши рисунки, которые, как Вам известно, начальство нашего Адмиралтейства желает дать выгравировать в Англии»⁴¹. 14 марта 1862 года директор Гидрографического департамента Семен Ильич Зеленой на основании письменного обращения начальника съемки Каспийского моря капитана I ранга Ивашинцова составил доклад на имя управляющего Морским министерством. В докладе дается высокая оценка атласу Каспийского моря, составленному Боголюбовым. «Принимая во внимание, что снятые Г. Боголюбовым виды, по художественному исполнению выше всех до сего времени имевшихся у нас подобных произведений; что они могут стоять наряду с видами, прилагаемыми к американским картам; и что Г. Боголюбов предполагает в нынешнее лето снимать виды берегов Балтийского моря, я считаю долгом моим, в поощрение трудов Г. Боголюбова, просить ...ему в награду подарка из Кабинета его императорского величества»⁴². В архиве хранится также письмо директору Гидрографического департамента от Георга Эглова, географического гравера из Нюрнберга от 22 октября 1862 года. В своем письме автор сообщает, что он составил смету и стоимость гравировки 13 больших листов с 19 видами берегов Каспийского моря, рисованные профессором Боголюбовым. Исполнение этой работы было предложено граверам братьям Риттер⁴³.

В 1862 году по поручению С.И. Зеленого Алексей Петрович на промерной шхуне «Компас» начал снимать виды входов в порты и шхеры Балтийского моря. «Лето я провел в море по поручению Гидрографического департамента, плавая на промерной шхуне «Компас», и опять изготовил виды атласов входов в порты и шхеры. Итак, Балтийское море я объехал вокруг, а Финский залив вдоль и поперек»⁴⁴. Эта работа не была закончена, так как летом 1863 года в свите наследника цесаревича Николая Александровича Алексей Петрович отправился в большое путешествие по России. И только весной 1864 года смог закончить описание Финского залива.

Для того чтобы Боголюбову доставить пригодное для работы судно, С.И. Зеленой обратился с частным письмом к директору маяков и лоций Балтийского моря Василию Васильевичу Врангелю с просьбой предоставить шхуну «Бакан». «Отношение Ваше от 13 мая сильно опечалило меня и всю нашу гидрографию, но я всё ещё не теряю надежды, что Ваше Превосходительство по особенной любви к Вашему детищу — описи Балтийского моря и картам его обратите внимание на мой вопиющий голос и дадите возможность эти высокого достоинства карты снабдить достойными их

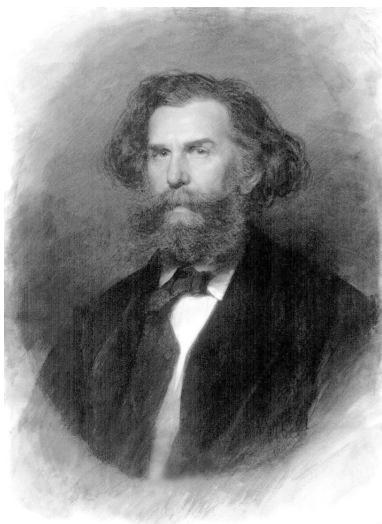
видами. Кто кроме Боголюбова как моряка и морского живописца может выполнить это для нас. У нас другого Боголюбова нет, а если нынче мы упустим воспользоваться Боголюбовым, то едва ли представится после случай, потому что Боголюбов располагает переселиться за границу». ⁴⁵ 6 мая 1864 года Боголюбов писал С.И. Зеленому: «долгом считаю просить покорнейше извинить меня за замедление в уведомлении, что я с удовольствием принимаю на себя предложенную работу в Финском и Рижском заливах, и готов приступить к оной с 1-го числа июня как делал это в 1862 г.». ⁴⁶

В 1864 году желание С.И. Зеленого сбылось. Благодаря его долгим переговорам и хлопотам Боголюбов закончил опись Финского залива. 1 июля 1864 года С.И. Зеленой пишет письмо, в котором благодарит Врангеля за предоставленную шхуну «Бакан», на которой Боголюбов и Баженов (командир шхуны) смогли выполнить заказ Гидрографического департамента по описи Финского залива. «Вашему превосходительству я обязан за то душевное удовольствие, которое было моим, когда Гг. Баженов и Боголюбов явились ко мне и объявили, что они всё исполнили... Вам ...будут обязаны мореплаватели за прекрасные виды Балтийского моря и его заливов» ⁴⁷. О своей работе Боголюбов скромно писал: «Работа, пожалуй, и нехитрая, но тут нужна крайняя точность в обводе линий видимых гор, леса или камней» ⁴⁸.

Алексея Петровича Боголюбова всегда отличали высокий духовный настрой и патриотические устремления. Благодаря его стараниям многие художники получили материальную поддержку и образование. Его усилиями и на его деньги в Саратове были открыты живописная школа и музей имени Радищева.

О себе Алексей Петрович писал немного, больше критикуя себя за многие грехи молодости, но среди художников долгое время имел прозвище Офицер. В одной из ссор, вспыхнувшей в художественной среде, Боголюбов воскликнул: «Я лейтенант и кавалер русского флота...». Это, безусловно, выдает благородство души и понимание своей роли в обществе. В художественном искусстве он определял себя как морского художника.

В поездке по Волге он впервые услышал мнение о художниках от подвыпивших прохожих. Узнав, что за картину художник берет от 75 рублей до двух и трех тысяч, весельчаки отреагировали: «Сто рублей за такое... Ха-ха-ха! Да что он, так его мать, нешто нас за дураков считает. Пойдём, Федя, ну его к ...». «Ну и потекли, подыгрывая Камаринскую. Нет, подумал я, эти ещё



Алексей Петрович Боголюбов

до понимания искусства не дожили, хотя другое, то есть музыка им не чуждо, но она живёт в народе, а когда будут везде музеи, то и в нас уверуют!»⁴⁹. В результате этих размышлений и после долгих хлопот в течение многих лет Алексею Петровичу удалось открыть в Саратове художественный музей и художественную школу для воспитания юношества. В создании и открытии Саратовского музея щедрую поддержку оказал император Александра III. Боголюбов получил право выбирать из складов Эрмитажа дубликаты картин древней школы. Императорские заводы (фарфоровые, гранильные,

стеклянные) снабдили музей дубликатами всякого рода и разных эпох. 200 000 рублей пожертвовал Боголюбов. Так, в России открылся первый губернский художественно-промышленный музей. Свое драгоценное собрание картин и различных произведений прикладного искусства Боголюбов завещал городу Саратову, где им были основаны Боголюбовская живописная школа и музей имени Радищева — лучшее в стране, после Московского музея изящных искусств, собрание барбизонцев и других европейских художников XIX века (Монтичелли, Коро, Добиньи, Диаса де ла Пенья и др.). Свое решение передать коллекцию картин Боголюбов объяснил так: «Я всегда думал, что каждый гражданин в моих условиях обязан всё своё имущество отдавать своей Родине, дабы возвысить образовательное дело юношества»⁵⁰.

«Постановлением Саратовской Городской Думы от 25 мая 1885 года А.П. Боголюбов был избран пожизненным почётным Попечителем открытого его старанием в г. Саратове Радищевского музея. Всемилостивейше пожалован кавалером ордена св. Станислава первой степени за особые труды по устройству Радищевского художественно-промышленного музея в городе Саратове»⁵¹.

Хочу привести еще одно интересное размышление художника: «Плывя бесконечными столбичами, и, проехав Жигулёвские горы,

я подумал — ну что такое Рейн, Дунай со своими Железными Воротами и, наконец, Саксонская Швейцария! Какая это мелочь, и сколько этакое добра стоит на Волге и никто не кричит о нём. Настанет время, и нас узнают»⁵².

Настало время и нам сказать добрые слова о человеке, который так много и плодотворно трудился для России, во славу её морской истории для будущих поколений.

Примечания

1. Словарь Ф.А. Брокгауза — И.А. Ефрона. СПб., 1891. С. 171.
2. РГАВМФ. Ф. 417. О. 5. Д. 4138. С. 21.
3. *Боголюбов А.П.* Воспоминания о в бозе почившем императоре Александре III. СПб., 1895. С. 5.
4. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. Волга, 1996. С. 8.
5. Там же. С. 12.
6. Там же.
7. Там же.
8. Там же. С. 13.
9. Там же.
10. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 2841. Л. 12–12 об.
11. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 13.
12. РГАВМФ. Ф. 1006. Оп. 1. Д. 11. Л. 756–842.
13. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 17.
14. Там же. С. 20.
15. Там же.
16. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 7.
17. Там же. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 8.
18. Там же.
19. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 49.
20. Там же. С. 30.
21. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 5–6 об.
22. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 33.
23. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 7 об.
24. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 42.
25. Там же.
26. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 193.
27. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 8 об.
28. РНБ. Ф. 82. Д. 18. Л. 1.
29. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 51.
30. Там же. С. 18.
31. Там же. С. 92.
32. Там же. С. 38.

33. Там же. С. 69.
34. Там же.
35. РГАВМФ. Ф. 1212. Оп. 1. Д. 118. Л. 1.
36. Словарь Ф.А. Брокгауза — И.А. Ефрона. С. 172.
37. РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3656. Л. 7 об.
38. Там же. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 11 об.
39. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 93.
40. РГАВМФ. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2468. Л. 1, 1 об.
41. Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2468. Л. 8 об.
42. Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 772. Л. 2, 2 об.
43. Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2468. Л. 17, 17 об.
44. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 97.
45. РГАВМФ. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2472. Л. 39.
46. Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2472. Л. 36.
47. Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2472. Л. 53 об.
48. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 113.
49. Там же. С. 93.
50. Там же. С. 106.
51. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 4138. Л. 12 об.
52. *Боголюбов А.П.* Записки моряка-художника. С. 93.

М.Т. Валиев, А.Ю. Заднепровская

**Петр Николаевич Вагнер — генерал-майор флота,
художник и профессор Академии художеств**

Петр Николаевич Вагнер (1862–1932), старший сын Николая Петровича Вагнера (1829–1907), родился 10 мая 1862 года в Казани¹.

Отец Петра — профессор зоологии Казанского императорского университета, в будущем член-корреспондент Российской императорской Академии наук (1898), писатель (литературный псевдоним — «Кот-Мурлыка»), мать — Екатерина Александровна Вагнер (урожденная Худякова). Своего первенца родители крестили в казанском Петропавловском соборе. Восприемниками Петра записаны близкий друг отца коллежский советник, ректор Казанского императорского университета химик Александр Михайлович Бутлеров и Ольга Андреевна Вагнер (урожденная Грубер, в первом браке Кондырева), его бабушка. Петра назвали в честь деда, заслуженного профессора Казанского императорского университета Петра Ивановича Вагнера. П. И Вагнер (1799–1876) был врачом и профессором минералогии и геогнозии. Семья Вагнеров принадлежала к кругу казанской университетской интеллигенции. Близкая дружба связывала их с семьей Н.И. Лобачевского. Дочь Ольги Андреевны от первого брака Александра Петровна Кондырева стала женой технолога и экономиста М.Я. Киттары, Юлия Петровна Вагнер вышла замуж за историка С.В. Ешевского. Более ранние страницы истории семьи Вагнеров в настоящее время неизвестны и не подтверждены документально. Сохранились семейные легенды о прадеде П.Н. Вагнера — Иоганне Вагнере, выходеце из Саксонии.

Выбранное для сына имя соответствовало семейной традиции — на протяжении всей известной нам истории семьи Петр и Николай были фамильными именами, которыми в семье Вагнеров называли первенцев мужского рода. Кроме Петра в семье профессора



Николай Петрович Вагнер-старший (1829–1907)

Вагнера росли еще четверо детей: два сына — Юлий и Владимир и две дочери — Екатерина и Елена. Из них только второй сын, Юлий, пошел по стопам отца и стал зоологом. Петр выбрал карьеру моряка.

В 1870–1871 годах в связи с избранием главы семейства профессором Петербургского университета семья переехала в столицу. В гимназии К. Мая Петр Николаевич учился только один год. Строго говоря, у нас нет документов, подтверждающих факт учебы в гимназии, но в списках учеников за 1875–1876 годы значится Петр Вагнер², место жительства (Васильевский остров), знание немецкого языка и то, что Петр Николаевич

впоследствии отдал своего единственного сына «к Маю», — все эти факты могут служить подтверждением нашего предположения.

12 сентября 1879 года Петр Вагнер был принят в общий класс Морского училища³. С 1880 года принимал участие во внутренних и заграничных плаваниях на корветах «Гиляк» (1880), «Боярин» (1881), «Аскольд» (1883), клипере «Разбойник» (1883). По окончании Морского училища был отмечен премией адмирала Краббе. В сентябре 1883 года получил звание мичмана и продолжил службу на клипере «Разбойник». В 1891 году ему было присвоено звание лейтенанта, в 1902 году был зачислен по Адмиралтейству штабс-капитаном с производством в капитаны. Педагогическую деятельность начал в 1886 году в качестве воспитателя и преподавателя Морского Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича Корпуса.

К этому же времени — маю 1887 года — относится бракосочетание его с двоюродной сестрой, Ольгой Михайловной Вагнер (1869–1941), дочерью коллежского асессора Михаила Николаевича Вагнера⁴ (РГИА 789-12-1898-И-1 АХ. Стр. 4 об. — дело слушателя). Петр Николаевич женился по большой любви и, очевидно, преодолел значительные трудности, чтобы получить разрешение на такой близкородственный брак.

В 1890 году Петр Вагнер окончил геодезическое отделение Морской академии. Начиная с 1898 года, плавал в должности штатного преподавателя при воспитанниках Морского кадетского корпуса и в должности старшего штурманского офицера на фрегатах «Минин», «Светлана», «Кн. Пожарский», учебных судах «Скобелев» и «Моряк».

Служебные аттестации в этот период носят противоречивый характер⁵ (РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 3. Д. 7). В характеристике 1895 года, подписанной контр-адмиралом В.П. Мессером (отряд Морского корпуса), значилось: «Для морской службы по слабости здоровья и трусости не годен». Но уже в 1900 году командир учебного судна «Верный», капитан II ранга Н.В. Юнг давал прямо противоположные оценки: «Весьма дисциплинарен и очень исправен... Нравственности и поведения отличных. С начальством и в кают-компания держит себя очень хорошо, но с гардемаринами слабоват».

В отрицательной аттестации 1901 года, подписанной капитаном I ранга А.А. Купреяновым, говорилось: «Достаточно дисциплинарен, но мало исполнительен; от службы уклоняется под благовидными предложениями при всяком случае. Чрезвычайно рассеян и небрежен. К исполнению обязанностей старшего штурмана очень мало поэтому пригоден, хотя и обладает надлежащей для этого подготовкой, так как окончил курс Николаевской морской академии по гидрографическому отделению. Познаний в морском деле достаточных, но опытности мало. Склонность питает, кажется, к живописи, к морскому же делу не проявляет склонности. Нравственные качества, характер и как вел себя с начальством, подчиненными и в кают-компания: Невозмутим и весьма равнодушно переносит сетования на него сослуживцев за его нерадивость; поэтому и историй никаких не выходило».

Рефреном звучат воспоминания Г.К. Графа⁶: «Доставалось также и старшему штурману лейтенанту В. (Вагнеру. — *Примеч. Авт.*) Это был корпусный офицер, прозванный «шишкой», человек спокойный, но относившийся к своим обязанностям довольно-таки небрежно. Командир во время походов к нему постоянно приставал с вопросом: «Где наше место?», этим делая намек, что тот должен чаще проверять место корабля. Однажды В. находился в штурманской рубке, а командир ходил по верхнему мостику и, по-видимому, уж очень извел его своими докучливыми вопросами. На вновь повторенное: «Где наше место?» В. раздраженно

крикнул: «В рубке». Командир страшно рассердился, и им пришлось расстаться».

Однако в 1902 году командир крейсера «Рында» капитан II ранга Н.М. Бухвостов давал совсем другую оценку качеств своего подчиненного: «Дисциплинарен и исполнительен ... Как преподаватель, к своему делу относится серьезно. Уважаем воспитанниками. Хорошо воспитан, характера мягкого. Знает английский, французский и немецкий языки».

На наш взгляд, наиболее полна и объективна аттестация 1907 года, написанная инспектором классов Морского корпуса полковником по Адмиралтейству А.М. Бригером: «Как преподаватель Морского корпуса по отделам кораблевождения, много плававший с воспитанниками корпуса, специально занимается навигацией, преимущественно разрабатывая ее теоретическую часть. По навигации приобрел путем долгого преподавания солидные познания. В общем, человек образованный и начитанный. В деле преподавания своего основного предмета опытен, но в значительной мере схематичен.

Служебного такта вполне достаточно в отношении лиц начальствующих и подчиненных, т. е. воспитанников корпуса; с сослуживцами хотя и живет в ладу, но не всегда снискивает себе уважение. С низшими служащими требователен, но деликатен. В обществе держит себя с достоинством и вполне воспитан. Прекрасный семьянин, заботливый муж и отец. Всегда бодр духом.

Характерной чертой аттестуемого, как преподавателя корпуса, есть ясность и толковость преподавания, хотя и не при большом объеме знаний. В сущности, истинное призвание его есть искусство, так как аттестуемый весьма незаурядный художник. Следуя своему призванию, он кончил курс Академии художеств, а стремясь к развитию умственного кругозора, кончил еще в молодости курс Николаевской морской академии. Так как искусство и точные математические науки можно сравнить с прямо противоположными силами, действию которых подвергся интеллект аттестуемого, то нет ничего удивительного, что он направлен в сторону более могущественной силы, т. е. в сторону искусства. В среде художников Петр Николаевич Вагнер занимает вполне почетное место, чего не достигает он в равной степени среди преподавателей Морского корпуса.

Несмотря на это, благодаря требовательности и ясности изложения, ученики подполковника Вагнера выгодно отличаются

точностью и прочностью своих познаний. Некоторая схематичность его преподавания и составленного им курса навигации, единственного в данное время, вызывают нарекания; но так как до сих пор в русской военно-морской литературе не имеется по этому предмету ничего лучшего, то с ним мирятся.

Как бы то ни было, умение держать классную дисциплину на надлежащей высоте, умение внушить своим ученикам твердые и отчетливые знания делают подполковника Вагнера вполне пригодным для службы в Морском корпусе.

За время своей службы в корпусе подполковник Вагнер составил литографированный курс навигации. Этот курс достаточно продуман и вполне удовлетворительно развит в теоретическом отношении; но в практическом смысле он не вполне соответствует современным требованиям штурманского дела, вследствие чего он не повторится изданием и будет лишь в обращении до появления нового руководства, каковое не замедлит явиться, так как Главным гидрографическим управлением уже объявлен конкурс на составление нового руководства по этому предмету. Тем не менее, курс подполковника Вагнера долгое время был единственным и сослужил службу Морскому корпусу, в чем и заключается значительная заслуга самого автора перед Морским корпусом».

В аттестации 1911 года тот же инспектор классов Морского корпуса генерал-майор по Адмиралтейству А.М. Бриггер писал: «...За 19-летний период службы полковник Вагнер исполнял не только обязанности преподавателя, но и был отделенным начальником, причем в общих отраслях учебно-воспитательной деятельности проявил твердое и настойчивое руководство подведомственными ему воспитанниками. Особенные познания и иностранные языки: кончил курс Николаевской морской академии по гидрографическому отделению и Императорскую академию художеств.

Отличительною чертою характера полковника Вагнера является настойчивость в достижении намеченной цели, чем и объясняется, что из него выработался хороший преподаватель кораблеводительных предметов и видный художник, имя которого занимает заметное место в ряду русских художников. Упомянутая твердость и настойчивость дают ему возможность доводить своих учеников до хорошего знания предметов, в пределах его преподавания, что ежегодно и обнаруживается на выпускных экзаменах. Эти качества дают основание желать продолжения педагогической деятельности аттестуемого.



*Петр Николаевич Вагнер
(1862–1932)*

Полковником Вагнером уже давно был составлен учебник навигации, который до 1910 года был единственным руководством при преподавании этого предмета. В 1910 году начато издание руководства старшего лейтенанта Шейковского, еще, однако, не законченное; вследствие этого и в текущем учебном году руководство полковника Вагнера не потеряло своего значения».

К 1913 году П.Н. Вагнер дослужился до высокого чина генерал-майора по Адмиралтейству. 3 февраля 1914 года переведен на флот⁷ (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1644. Л. 10. Генерал-майор — о переводе его во флот с тем же чином

ГМШ). В 1916–1917 годах был назначен начальником курсов для ускоренной подготовки к офицерскому званию гардемарин флота по морской части⁸. Эти курсы даже называли «курсами Вагнера». Приказом по флоту и Морведу № 208 от 7 марта 1918 года⁹ уже в советское время оставлен заведующим классом гидрографов и 9 декабря 1920 года — начальником класса гидрографов¹⁰ (РГАВМФ. Ф. р-122. Оп. 1. Д. 1. Л. 2).

По воспоминаниям одного из воспитанников уже в советское время: «Своеобразным человеком был начальник училища П.Н. Вагнер, недавний царский адмирал. При всей его корректности мы чувствовали, что комсомольцы для него — беспокойное «инородное тело», случайно оказавшееся во вверенном ему учебном заведении»¹¹.

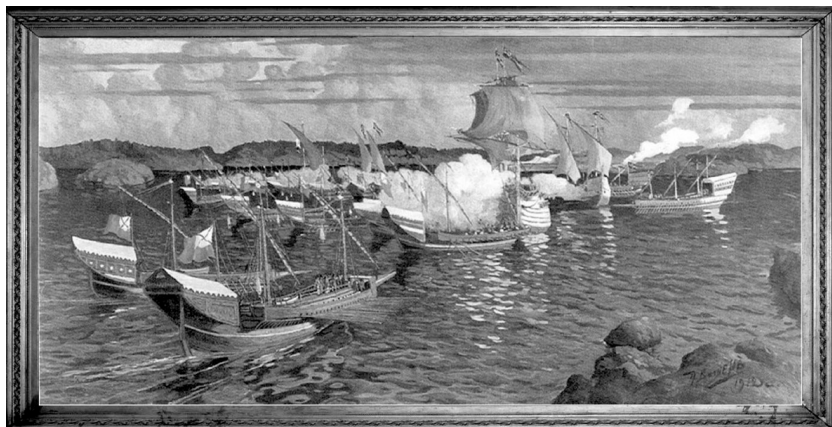
Последней должностью П.Н. Вагнера на флотской службе было исполнение обязанностей начальника Высшего военно-морского гидрографического училища им Г. Орджоникидзе¹². От этой должности Петр Николаевич был освобожден 17 июля 1923 года¹³.

За время своей службы П.Н. Вагнер был награжден орденами Св. Владимира 3-й степени, Св. Владимира 4-й степени с бантом, Св. Анны 2-й и 3-й степени, Св. Станислава 2-й и 3-й степени; серебряной медалью в память царствования Императора Александра

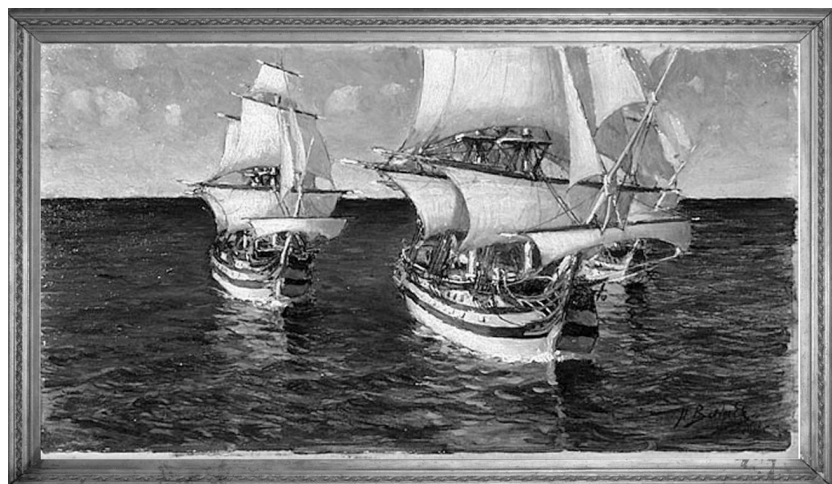
III, бронзовой медалью в память 300-летия Царствования Дома Романовых и медалью в память 200-летия Гангутской победы; знаками Николаевской морской академии, в память 200-летнего юбилея Морского кадетского корпуса и в память окончания полного курса наук в Морском корпусе. Кроме того, Петр Николаевич был награжден иностранным орденом Капиолани кавалерского креста Гавайского королевского дома. Последнюю награду он получил в 1884 году, находясь в заграничном плавании на клипере «Разбойник».

Петр Николаевич был человеком разносторонних интересов и талантов. Он владел тремя иностранными языками, увлекался музыкой и живописью. В 1894 году поступил в Императорскую академию художеств, в пейзажную мастерскую профессора А.И. Куинджи (1842–1910)¹⁴. Одновременно с П.Н. Вагнером у Куинджи учились А.А. Рылов, Н.К. Рерих, К.Ф. Богаевский, Ф.Э. Рушиц, М.П. Латри, В.И. Зарубин, В.Е. Пурвит, А.А. Борисов, Н.П. Химона, А.А. Чумаков, А.И. Штурман, Е.И. Столица, К.К. Вроблевский, А.И. Кандауров, А.Н. Курбатов, Г.О. Калмыков. В каждом из своих учеников Куинджи «видел неповторимое творческое начало и оберегал его». «Первый год почти не делал замечания и никогда не притрагивался собственной кистью к ученическим работам. Он только внимательно и зорко присматривался и изучал: хотел понять человека, его склонности и заложенные в нем возможности. А затем, выяснив себе характер и индивидуальность каждого, он уже смело облегчал своими советами «муки родов», помогая каждому проявлять себя, двигаться вперед по тому пути, который вытекал из его художественной натуры»¹⁵.

Атмосфера в мастерской А.И. Куинджи была очень теплой, доброжелательной и неформальной. Соученик и приятель Петра Николаевича известный художник А.А. Рылов в своих «Воспоминаниях» писал: «Вечером собирались в мастерской и ждали прихода модели. После окончания работы с 5 до 7 часов. Затем появлялся служитель, вносил самовар, груды свежих горячих сосисок и вкусных булочек-рогулек. Французскую горчицу вываливали прямо на бумагу и, макая в нее сосиски, отправляли в рот во славу доброго хозяина нашего Архипа Ивановича. После чая начинался концерт, настраивались инструменты, и раздавалась веселая музыка: Богаевский, Чумаков и Калмыков играли на гитарах. К ним иногда присоединялись Зарубин и Химони на скрипках, а Латри — на мандолине, морской офицер Вагнер — на балалайке»¹⁶.



*П.Н. Вагнер. Гангутское сражение.
Холст, масло. Начало 1900-х*



*П.Н. Вагнер. Петровские корабли.
Картон, масло. Начало XX века*

Петр Николаевич окончил обучение в Академии художеств в 1899 году с присвоением ему звания классного художника академии за пейзажи «Пороги» и «Балтийское море». Работал П. Вагнер главным образом как маринист, был активным участником художественных выставок. Критик А.М. Антокольский

писал¹⁷: «Лучшие пейзажисты на весенней выставке по обыкновению Зарубин, Вагнер и Столица... Маринист Вагнер прекрасный живописец и техник, которому много мешает его странное, уже несколько лет замеченное пристрастие к «чернильным тонам».

П.Н. Вагнер был участником так называемых «весенних» и «осенних» выставок в залах Императорской академии художеств в 1905-м, 1907-м, 1910-м и 1916-м годах, 3-й художественной выставки картин «Северного кружка любителей изящных искусств» в Вологде в 1909 году, постоянно участвовал в выставках картин общества им. А.И. Куинджи, а в 1919 году — в Первой государственной Свободной выставке произведений искусства. В 1973 году картины Вагнера были представлены в Академии художеств на выставке «А.И. Куинджи и его ученики»¹⁸.

После увольнения с морской службы (1921–1929) П.Н. Вагнер — профессор факультета живописи, графики, скульптуры Высшего художественно-технического института — ВХУТЕИН (бывшей Академии художеств).

Единственный сын П.Н. Вагнера Николай Петрович родился в 1888 году, окончил полный курс гимназии К. Мая в 1906 году. Продолжил свое образование на физико-математическом факультете Петербургского университета до 1916 года¹⁹. В 1917 году прошел обучение на ускоренных курсах гардемарин, а в 1918 году учился в Классах гидрографов. В 1923 году Николай Петрович женился на Марии Федоровне Вильм (урожденной Парланд), племяннице и крестнице известного архитектора А.А. Парланда. В 1926 году у них родилась дочь Татьяна, ставшая радостью и утешением для всей семьи.

С 1920 года Николай Петрович работал в Гидрографическом управлении Красного флота. Был начальником гидрографического, затем картографического отделов управления. С 1 марта 1928 года назначен старшим производителем работ Гидрографического управления, с 1932 года — помощником начальника 1-го сектора в Управлении ВМС. В середине 1930-х годов вышел в отставку и перешел на преподавательскую работу, стал ассистентом кафедры физики Гидрографического института, а также преподавал физику в различных учебных заведениях (институтах, техникумах, рабфаках).

По необоснованному обвинению Николай Вагнер был арестован 1 ноября 1937 года, и 4 января 1938 года был приговорен Комиссией НКВД и Прокуратуры СССР года к высшей мере наказания



Николай Петрович Вагнер-младший (1888–1938)



Татьяна Николаевна Вагнер (1926–2001)

и расстрелян 8 января 1938 года²⁰. Место захоронения — Левашовская пустошь. Определением военного трибунала Ленинградского военного округа от 14 апреля 1958 года приговор от 4 января 1938 года был отменен и дело прекращено за отсутствием состава преступления...

Его жена Мария Федоровна была отправлена в административную ссылку в башкирскую деревню.

Точная дата смерти П.Н. Вагнера неизвестна. По семейным рассказам, он умер в 1932 году. Похоронен был рядом с отцом, Н.П. Вагнером, на Смоленском православном кладбище (памятник не сохранился).

Таким печальным образом судьба оберегла Петра Николаевича от самых страшных испытаний — ареста и расстрела единственного сына и последовавших репрессий близких родственников, которые произошли уже после его кончины. Безусловно, Петр Николаевич, как бывший генерал-майор Императорского флота, не мог понять и принять разрушение основ государственного строя, личного и общественного пространства. Он глубоко переживал многочисленные потери близких, друзей и гибель сослуживцев. Искусство служило Петру Николаевичу утешением и опорой, но не могло быть защитой от жестокой реальности.

В заключение приносим свою искреннюю благодарность сотруднику Российского государственного архива Военно-морского флота Алексею Юрьевичу Емелину, без деятельной помощи которого эта работа вряд ли была сделана.

При подготовке статьи были использованы материалы из архивов РГАВМФ, РГИА, ЦГИА СПб, а также из семейных архивов.

Примечания

1. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 6549. Л. 3.
2. *Благово Н.В.* Школа на Васильевском острове. Ч. 1. СПб.: Наука, 2005.
3. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 6549. Л. 1.
4. РГИА. Ф. 789. Оп. 12. Д. И-1. 1898.
5. РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 3. Д. 7.
6. *Граф Г.К.* Моряки. Очерки из жизни морского офицера (1897–1905). Библиотека альманаха «Корабли и сражения». М., 1997.
7. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1644. Л. 10.
8. РГАВМФ. Ф. 249. Оп. 1. Д. 105.
9. РГАВМФ. Ф. Р-5-1-173. Л. 9.
10. РГАВМФ. Ф. 122. Оп. 1. Д. 1. Л. 2. РГАВМФ. Ф. Р-122. Оп. 1. Д. 83. Л. 245–245 об.
11. *Холостяков Г.* Вечный огонь. М.: Воениздат, 1976. С. 415.
12. РГАВМФ. Ф. Р-122. Оп. 1. Д. 11. Л. 18–18 об.
13. Приказ РВСР по л/с № 99 от 17.07.1923, № 584 от 19.07.1923.
14. РГИА Ф. 789. Оп. 12. Д. И-1. 1898.
15. *Неведомский М.П., Репин И.Е.* Архип Иванович Куинджи. СПб.: Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1913. С. 117.
16. *Рылов А.А.* Воспоминания. М.: Искусство, 1960. С. 59–60.
17. *Антокольский А.М.* Весенняя выставка Академии художеств; XXXI передвижная выставка; V выставка журн. «Мир Искусства» // Архит. Музей. 1903. № 3. С. 49–51.
18. А.И. Куинджи и его ученики. Каталог выставки. Л., 1973.
19. ЦГИА СПб. Ф. 14. Оп. 3. Д. 45842.
20. Дело П-34030 УФСБ СПб и ЛО.

Л.И. Новикова

К.Н. Матюшкин — основатель первой матросской библиотеки

Российские военные моряки зарекомендовали себя прекрасными специалистами в различных отраслях знания, вписали они и много ярких страниц в историю развития отечественного библиотечного дела. Достаточно вспомнить адмирала Н.С. Мордвинова, стоявшего у истоков создания общественных публичных библиотек, деятельность адмирала И.Ф. Крузенштерна на посту заведующего библиотекой Адмиралтейского департамента, лейтенанта С.И. Недельковича, трудившегося не покладая рук в должности библиотекаря Кронштадтской морской библиотеки. К сожалению, за прошедшие десятилетия многие имена оказались практически забыты. Тем интереснее выглядит сегодня фигура создателя первой библиотеки и школы для нижних чинов мичмана Константина Николаевича Матюшкина, чье имя, по мнению его современников, можно поставить «наряду с лучшими деятелями нашего народного образования»¹.

В 60-е годы XIX века К.Н. Матюшкин часто упоминается на страницах «Морского сборника», но о нем самом известно крайне мало. Архивные источники сообщают, что 27 мая 1841 года у вице-директора Департамента корабельных лесов полковника Н.М. Матюшкина и его жены Варвары родился сын Константин². Будущее мальчика, выросшего в семье с давними морскими традициями, было уже отчасти predetermined. Константин Матюшкин был крещен в церкви Морского кадетского корпуса, а еще через шесть лет, в мае 1847 года, переступил порог этого старейшего морского учебного заведения уже в качестве воспитанника.

Кадетский морской корпус был одним из тех училищ, где любовь к книге и тяга к знаниям прививались учащимся бережно и продуманно. Библиотека корпуса, одна из старейших морских библиотек нашей страны, была официально основана в 1769 году

директором корпуса И.Л. Голенищевым-Кутузовым³ и существенно улучшена и расширена в 1830–1840-е годы директором корпуса адмиралом И.Ф. Крузенштерном, много сделавшим для развития учебного заведения. Следующий директор, вице-адмирал Н.П. Римский-Корсаков, продолжил курс на разностороннее фундаментальное образование. С 1848-го по 1860 год (а именно на эти годы пришлось обучение Константина Матюшкина) фонд библиотеки увеличился с 1807 названий в 7095 томах до 2562 названий в 9725 томах⁴. Учащиеся могли пользоваться книгами из «большой» библиотеки; также в ротах существовали небольшие ротные библиотечки, комплектуемые «с разрешения начальства, воспитанникам на сумму, составленную из их добровольных взносов»⁵. Таким образом, книга и стремление к самообразованию с самых юных лет становились частью жизни будущих морских офицеров.

Однако если морским офицерским библиотекам уделялось большое внимание, то нижние чины собственных книжных собраний не имели. В сухопутных войсках неофициальные солдатские библиотеки существовали примерно с 1830-х годов и комплектовались войсковым начальством за счет хозяйственных сумм, т. е. «без расходов от казны». Развитию библиотечного дела здесь уделялось значительно больше внимания, чем на флоте. Вот как оценивал ситуацию сам Матюшкин: «В гвардейских полках обучение грамоте уже давно существует, и редакция журнала “Чтение для солдат” наделяет их руководствами по различным отраслям науки; сообщает в своем журнале разнообразные и интересные сведения; наконец, журнал г. Погосского “Солдатская беседа” доставляет завлекательное чтение. Появление этих журналов и большое собрание книг, изданных исключительно для солдат, служит доказательством, что распространение грамотности между ними достигло уже значительного результата, — между тем, как во флотских экипажах обучение грамотности введено очень недавно и более половины неграмотных»⁶.

Очень важно отметить, что Матюшкин вступал в жизнь в начале 1860-х годов — время перемен и либеральных веяний как в стране в целом, так и на флоте. Неизвестно, смог ли бы молодой мичман проявить себя так же ярко, если бы его служба началась, например, на десять — пятнадцать лет раньше, в жесткую николаевскую эпоху. В то время отношение морского начальства к матросам, несущим на военном флоте тяжкую 25-летнюю службу,

трудно было назвать гуманным. И на корабле, и в казарме их жизнь была лишена элементарных бытовых удобств.

Положение изменилось только после вступления в должность нового руководителя Морского ведомства генерал-адмирала Константина Николаевича, начавшего реорганизацию военно-морского флота. Прогрессивные реформы коснулись всех сторон жизни матросов: обмундирования, условия проживания в казармах, медицинского обеспечения и т. д. Техническое переоснащение флота требовало от личного состава достаточно высокого уровня технической подготовки. В обучении были заинтересованы и сами матросы, так как по новому уставу десятилетний срок действительной службы мог быть сокращен до пяти или даже трех лет в зависимости от уровня образования⁷. Грамотность открывала и возможность карьерного роста, так как, сдав экзамены для получения чина унтер-офицера, можно было начать свое продвижение по службе. Впервые за всю историю российского флота перед простыми матросами, призванными на флот, открылась возможность и карьерного роста, и устройства «гражданской» жизни после окончания службы.

В российском обществе, взбудораженном реформами и отменой крепостного права, горячо обсуждались вопросы обучения крестьян, возникали воскресные школы и учреждались частные библиотеки для народа. В среде российских офицеров также велись разговоры о том, что «следует постараться поскорее поставить наших меньших братьев на ноги, развить в них самостоятельные и самодеятельные гражданские и общечеловечные элементы». Нижние чины, теперь сами осознавшие необходимость образования, встретили поддержку в среде молодых офицеров. «Идея зрела, приняла настоящее, серьезное направление, и многие вполне сознавали необходимость ее осуществления; недоставало только избранному кружку сосредоточиться около одной личности, недоставало средств на лицо, а, по-видимому, в общей готовности содействовать не могло быть недостатка»⁸.

Впервые имя К.Н. Матюшкина промелькнуло на страницах «Морского сборника» в 1860 году. В отчете Морского кадетского корпуса приведен восторженный отзыв капитана корабля «Ретвизан» о гардемарине Матюшкине, который, проходя на корабле практику, создал там школу для матросов и кантонистов⁹. Удивительно, но юноше удалось настолько хорошо организовать обучение матросов и привить им любовь к чтению, что корабельная

«школа» продолжала свои занятия и после окончания кампании, когда Матюшкин, произведенный в мичманы, получил назначение в Петербург.

Будучи зачисленным в 16-й флотский экипаж¹⁰, Матюшкин поделился планами по созданию матросской школы и библиотеки со своими товарищами из числа бывших соучеников по Морскому кадетскому корпусу — мичманом Н.В. Верещагиным и лейтенантом Н.А. Бабицыным. Они поддержали идею молодого мичмана и, пожертвовав каждый по 5 рублей серебром, приобрели несколько книг для раздачи грамотным матросам. В ноябре 1859 года, получив разрешение заведующего морскими командами в Санкт-Петербурге контр-адмирала Н.П. Акулова, Матюшкин и его единомышленники начали сбор средств среди офицеров и на полученные таким образом 164 рубля 50 копеек закупили несколько десятков книг для первой Матросской библиотеки. Вначале, ввиду отсутствия помещения, книги рассылались по экипажам и выдавались грамотным матросам. Учет выдаваемой литературы вели в ротах фельдфебели, но много книг, передаваемых матросами из рук в руки, все равно терялось.

В феврале 1860 года в здании Крюковских казарм для библиотеки выделили отдельное помещение. Книжный репертуар подробно обсуждался в среде офицеров, рассматривавших библиотеку не только как средство занять матросов в свободное время и отвлечь от кабаков, но и как способ повышения их общего образовательного и культурного уровня. 1 ноября 1860 года в присутствии офицеров и нижних чинов, после совершения молебна была торжественно открыта «Санкт-Петербургская Матросская библиотека и школа нижних чинов». Эта организация включала в себя: школу грамотности для матросов; унтер-офицерскую школу; школу для подготовки учителей чтения, письма и арифметики для всего Балтийского флота; классы для гимнастической команды; библиотеку; школу для детей нижних чинов, живущих в Крюковских казармах.

Помещение (просторная, хорошо освещенная комната) и мебель для библиотеки были предоставлены распоряжением Н.П. Акулова. Помощь оказали и другие учреждения Морского ведомства: Инспекторский департамент пожертвовал книжные шкафы и письменные столы, контора Санкт-Петербургского порта выделила из экипажеских магазинов скамейки, стулья, кресла и зеркала, Инженерное и Артиллерийское училища Морского

ведомства обеспечили учебный класс мебелью, Гидрографический департамент подарил таблицы штандартов, флагов и вымпелов. Официально библиотека подчинялась (через адмирала, заведовавшего флотскими экипажами) Инспекторскому департаменту, но денег от властей не получала и зависела только от пожертвований офицеров. Вокруг Матюшкина сплотился кружок единомышленников, посвятивших свое свободное время работе в библиотеке и проведению занятий с матросами. Книгами разрешалось пользоваться только в стенах библиотеки, так как при раздаче на руки они часто терялись или приходили в негодное состояние, а введение штрафов за утерю и порчу книг Матюшкин считал несовместимым с целью основания библиотеки. Однако для того чтобы матросы могли хотя бы изредка «читать в своей казарме, с некоторым комфортом, которым и простолюдины очень дорожат», желающие могли получать на дом книги из числа дублетных экземпляров¹¹.

Первоначально свою задачу создатели библиотеки видели в том, чтобы дать возможность грамотным матросам пользоваться книгами, но вскоре было решено создать «класс грамотности» для обучения чтению всех нижних чинов. Нужно учесть, что из девяти сот человек, помещавшихся в Крюковских казармах, читать умели только около трех сот. Для Матюшкина главным принципом работы школы было добровольное посещение нижними чинами занятий, без всякого принуждения и контроля со стороны начальства. В противном случае «матросы будут смотреть на обязательное обучение как на прибавление служебных обязанностей и, следовательно, тяготиться ими, а на библиотеку — как на место службы»¹². Организаторы библиотеки стремились к тому, чтобы матросы видели в ней не образовательный класс, а «матросское собрание, ... куда приходят добровольно для чтения книг и занятий, и где, кроме средств неграмотному выучиться читать и писать, грамотный найдет справку, какую хочет, в календаре; прочитает что ни будь; решит спор, возникший в казарме о каком ни будь научном вопросе; неграмотный, видя такое превосходство перед собой знающего читать, невольно ему позавидует и постарается с ним поравняться, в чем скоро успеет при средствах библиотеки и содействии офицеров»¹³.

К 1 июня 1861 года фонд библиотеки насчитывал 1517 единиц хранения и состоял из семи отделов (учебники; книги духовного содержания; жизнеописания разных лиц; описание путешествий,

кораблекрушений и сражений; рассказы, повести и проч.; периодика; математика). Библиотека существовала исключительно на средства самих офицеров, большую помощь в комплектовании оказывали дарители. Например, директор Публичной библиотеки М.А. Корф выделил 79 томов дублетных изданий¹⁴. Библиотека получала бесплатно по два экземпляра «Морского сборника», один экземпляр «Военного сборника» и двенадцать — «Народной газеты». Так же бесплатно библиотека получала эстонскую газету «Почтальон» (дар от чиновника особых поручений при управляющем Морским министерством А.Я. Юрьева)¹⁵. Некоторые сотрудники «Морского сборника» помогали библиотеке деньгами, переводя 5–10% своих гонораров. Кронштадтская Морская библиотека однажды прислала 487 книг из отдела беллетристики, но от этого «дара» пришлось отказаться: издания по своей ветхости и по содержанию совершенно не соответствовали назначению библиотеки нижних чинов¹⁶.

К концу 1861 года организаторы библиотеки посчитали, что теперь фонд достаточно велик, чтобы разрешить выдачу книг нижним чинам в казармы и на дом. В течение полугода этим правом воспользовались 325 читателей, получивших на дом 1581 книгу. Вскоре вследствие массового увольнения нижних чинов в бессрочный отпуск количество читателей сократилось до 255 человек. Фонд библиотеки вновь был реорганизован. Книги, расставленные в форматной расстановке, занимали 18 шкафов. Теперь фонд делился на 14 разделов, составленных таким образом, чтобы любой из посетителей, как малограмотный матрос, так и более образованный унтер-офицер, мог легко найти нужную книгу. Матюшкин собственноручно составил систематический, инвентарный и алфавитный каталоги по образцу каталогов Императорской публичной библиотеки. При составлении каталогов он ввел новую систему подразделения отделов и отыскания книг¹⁷. Большое внимание (три раздела) было уделено религиозной литературе. Это неудивительно, учитывая, что основная масса матросов набиралась из крестьянской среды. Религия пронизывала жизнь русского крестьянина, и, оказавшись на военной службе, вдали от дома, именно в ней он черпал утешение и поддержку. Недаром из всех лекций, читаемых для нижних чинов в Матросской библиотеке Крюковских казарм, самую большую аудиторию собирали беседы, проводимые настоятелем собора Св. Спиридона протоиереем А. Дьяконовым¹⁸.

В отдельные разделы были выделены «Морские и военные науки», «Служебные и гражданские обязанности», «О сельском хозяйстве и ремеслах», «География», «Книги исторического содержания», ориентированные на формирование у матросов широкого кругозора, развитие навыков, могущих пригодиться и после демобилизации. Учитывая, что среди матросов служило много иноверцев (поляков, эстонцев и финнов) и все они без исключения грамотные, Матюшкин завел небольшой (на сумму 25 рублей) отдел книг на иностранных языках.

Нужно учитывать, что помимо заведывания библиотекой и школой в круг служебных обязанностей молодого мичмана входило и множество других дел. Например, летом и осенью 1861 года он, «будучи назначен по возвращении своем из Средиземного моря наблюдать за строительством фрегата “Дмитрий Донской” по случаю спешной работы, большую часть дня проводил в Адмиралтействе, после же спуска, во время проводки и пребывания своего в Кронштадте исполнял обязанности ревизора фрегата»¹⁹.

Несмотря на то, что Морское министерство периодически оказывало библиотеке некоторую финансовую поддержку, денег все равно не хватало, и Матюшкину и его товарищам приходилось изобретать новые способы для решения денежных вопросов, например, организовывать в библиотеке любительские спектакли для сбора средств в ее пользу. (Для этого проекта из сумм Морского министерства было выделено 300 рублей)²⁰.

Вскоре Матюшкин подал начальству предложение расширить помещение библиотеки и предоставить право пользоваться ею всем нижним чинам, как береговых учреждений, так и всех петербургских морских экипажей, переименовав ее в «Библиотеку нижних чинов всего Морского ведомства»²¹. Также предполагалось создать при библиотеке морской музей. В отличие от музеев, созданных при офицерских библиотеках исключительно с развлекательной целью и представляющих собой просто собрание редкостей, музей Матросской библиотеки должен был служить образовательным задачам. По замыслу Матюшкина, в нем должны были быть представлены модели и чертежи судов и судовых машин с Ижорских заводов, географические атласы и карты, компасная раскрашенная таблица с печатными названиями каждого румба.

В октябре 1862 года последовало высочайшее утверждение проекта Матюшкина, причем главным аргументом в его пользу послужили успешные результаты его предыдущей работы по

распространению грамотности. В 1863 году утвержденные Морским министерством «Правила» Библиотеки нижних чинов были опубликованы в «Морском сборнике»²². В начале 1863 года и сам мичман получил свою первую награду — орден Станислава 3-й степени, выданный за труды «по обучении нижних чинов грамоте и по заведованию библиотекою»²².

К началу 1864 года фонд библиотеки насчитывал 4039 томов. В течение этого года 848 читателей взяли на руки 6791 книгу. В основном читали книги духовного содержания, на втором месте была художественная литература. «Выбор книг, доступных пониманию нижних чинов, делался под условием одобрительной известности изданий в литературном мире»²⁴. В офицерском обществе многие посчитали «излишней роскошью» решение Матюшкина непременно иметь в фонде несколько экземпляров каждого номера «Морского сборника». Конечно, журнал, бывший главным печатным органом русского флота, был рассчитан на подготовленного читателя, в основном из офицерской среды, но публикуемые в официальном отделе распоряжения затрагивали и вопросы матросского быта.

Деятельность К.Н. Матюшкина не ограничивалась только школой и Матросской библиотекой. В Крюковских казармах для матросов устраивали праздники, танцевальные вечера, масленичные гуляния, и главным распорядителем и режиссером на них выступал все тот же мичман Матюшкин, «с утра до вечера хлопотавший, со значительными для себя издержками, об устройстве этих увеселений». Ему помогали товарищи-офицеры, «также отказавшиеся от удовольствий провести праздники в *своем кругу*, в обществе родных и знакомых, в опере, во французском театре». Два года подряд Матюшкин организовывал на плацу Крюковских казарм катальные ледяные горы — затею, на которую в общей сложности потратил около 90 рублей своих собственных денег²⁵.

Хотя Матросская библиотека и школа собрали вокруг себя большой круг единомышленников из среды морских офицеров и духовенства, всех беспокоил предстоящий отъезд Матюшкина из Санкт-Петербурга, и возникал вопрос, сможет ли столь успешно начатое дело продолжаться без своего создателя. Однако трагический случай ускорил развитие событий. 29 января 1864 года К.Н. Матюшкин внезапно умер. Документы не дают ответа на вопрос, что стало причиной гибели молодого, полного энергии человека, но, видимо, его смерть вызвала множество слухов и среди

современников. Товарищ Матюшкина Н.А. Бабицын, занявший в 1865 году пост директора школы и библиотеки, опубликовал в «Морском сборнике» две статьи, в которых, ссылаясь на результаты проведенной им ревизии, старался рассеять все «несправедливые нарекания и необоснованные предположения» о том, что внезапная смерть мичмана была как-то связана с «запутанностью денежных средств в библиотеке». Сумма в 257 рублей, которой вроде бы недосчитались после проверки шнурованных книг библиотеки, была намного меньше средств, потраченных Матюшкиным из своего кармана. Ревизия показала, что все документы велись правильно, и Матюшкин просто не успел внести в них недостающую сумму.

Матросская библиотека продолжала свое существование. Ее фонд уже вполне мог конкурировать с фондами офицерских библиотек. В 1865 году руководству библиотеки даже пришлось установить правило, запрещающее офицерам пользоваться Матросской библиотекой, поскольку они, как активные читатели, разбирали самые лучшие сочинения, создавая серьезные неудобства для самих матросов. Библиотека просуществовала до 1883 года, а далее ее фонды, видимо, стали основой «Библиотеки нижних чинов 2-го Флотского Балтийского экипажа», сформированного из бывшего 8-го и размещавшегося сначала в Крюковских казармах, а затем переехавшего на Морскую улицу.

Примечания

1. *Бабицын Н.А.* Санкт-Петербургская библиотека для нижних чинов // Морской сборник. 1866. № 1. Неофициальная часть. С. 153–171.
2. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 4859. Л. 3.
3. *Соколов А.П.* Морские библиотеки в России // Записки Гидрографического департамента. 1848. Ч. VI. С. 515–521.
4. Отчеты по учебным заведениям Морского ведомства за 1961 г. СПб., 1962. С. 33.
5. Там же. С. 27.
6. *Матюшкин К.Н.* С.-Петербургская матросская библиотека и школа Крюковских казарм // Морской сборник. 1861. № 9. С. 43.
7. Морской устав. СПб., 1853. [2], IV, 272 с.
8. Folliculaire. Матросская библиотека / Folliculaire [Р.Е. Рябинин] // Морской сборник. 1861. № 1. Смесь. С. 50.
9. Отчет Морского кадетского корпуса за 1859 г. // Морской сборник. 1860. № 3. Официальные статьи и известия. С. 88.

10. РГАВМФ Ф. 283. Оп. 2. Д. 185. Л. 2.
11. Folliculaire. Матросская библиотека / Folliculaire [Р.Е. Рябинин] // Морской сборник. 1861. № 1. Смесь. С. 56.
12. *Бабицын Н.А.* Санкт-Петербургская библиотека... С. 154.
13. Folliculaire. Матросская библиотека... С. 58.
14. *Матюшкин К.Н.* Санкт-Петербургская матросская библиотека... С. 55.
15. *Бабицын Н.А.* Библиотека и школа нижних чинов Морского ведомства // Морской сборник. 1867. Неофициальная часть. № 7. С. 17.
16. *Бабицын Н.А.* Санкт-Петербургская библиотека... С. 153.
17. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 5224. Л. 3 об.
18. *Матюшкин К.Н.* Санкт-Петербургская матросская библиотека... С. 45.
19. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 5224. Л. 3.
20. Там же. Л. 4.
21. Там же.
22. Циркуляр № 72 от 12 ноября 1863 г. // Морской сборник. 1863. № 12. Отдел официальный. С. 64
23. РГАВМФ Ф. 283 Оп. 2 Д. 185 Л. 1.
24. *Бабицын Н.А.* Библиотека и школа нижних чинов... С. 17.
25. РГАВМФ. Ф. 283 Оп. 3. Д. 5224. Л. 4 об.

Сведения об авторах

Беллер Ольга Николаевна — руководитель административной службы Лаборатории модульной автоматизации, г. Санкт-Петербург

Бочаров Алексей Алексеевич — кандидат исторических наук, доцент Санкт-Петербургского государственного политехнического университета

Буканова Роза Гафаровна — доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой историографии и источниковедения Башкирского государственного университета, г. Уфа

Валиев Мурат Тимурович — общественный заместитель директора Музея истории школы К. Мая, г. Санкт-Петербург

Дружинин Юрий Олегович — кандидат технических наук, старший научный сотрудник Института проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, г. Москва

Емелин Алексей Юрьевич — кандидат исторических наук, заведующий архивохранилищем, заместитель начальника отдела обеспечения сохранности и государственного учёта документов Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Заднепровская Александра Юрьевна — кандидат исторических наук, г. Санкт-Петербург

Зотова Олеся Александровна — заместитель начальника отдела научно-справочного аппарата и информационных технологий Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Козвонин Артём Владимирович — аспирант Центра африканских исследований Института всеобщей истории РАН, советник Министерства иностранных дел РФ, г. Москва

Козлова Ирина Владимировна — атташе Научно-исследовательского центра Истории славян, Университет Сорбонна, г. Париж

Кондакова Ольга Николаевна — кандидат исторических наук, главный специалист отдела информационного обеспечения Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Костанов Александр Иванович — доктор исторических наук, заслуженный работник культуры РФ, директор Российского государственного исторического архива, г. Санкт-Петербург

Кузнецова Камилла Эдуардовна — председатель Декабристкой секции Государственного музея истории Санкт-Петербурга

Кузнецов Никита Анатольевич — кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Дома русского зарубежья им. А. Солженицына, г. Москва

Насыров Камиль Зиннатович — аспирант кафедры историографии и источниковедения Башкирского государственного университета, адвокат Адвокатской палаты Республики Башкортостан, г. Уфа

Новикова Лидия Игоревна — старший научный сотрудник отдела библиографии и краеведения Российской национальной библиотеки, г. Санкт-Петербург

Теренина Северина Валентиновна — начальник отдела научно-справочного аппарата и информационных технологий Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Фёдорова Татьяна Сергеевна — главный специалист отдела информационного обеспечения Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Шерафетдинова Камилля Анверовна — главный специалист отдела информационного обеспечения Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург

Содержание

<i>С.В. Чернявский.</i> Предисловие научного редактора	3
<i>Т.С. Федорова.</i> Г.И. Невельской и Амурская экспедиция	5
<i>А.И. Костанов.</i> Русско-японская война и реформирование архивного дела в армии и на флоте	15
<i>А.В. Козвонин.</i> Вклад русских моряков в африканистику: свидетельства участников Второй тихоокеанской эскадры (1904–1905 гг.)	23
<i>А.А. Бочаров.</i> Флот и становление отечественного кинематографа ...	35
<i>К. Э. Кузнецова.</i> Вклад моряков-декабристов в науку и культуру России	45
<i>Р.Г. Буканова, К.З. Насыров.</i> Контр-адмирал Иван Иванович Неплюев — реформатор материальной культуры Оренбургского края	56
<i>О.Н. Беллер.</i> Представители морской ветви династии Мордовиных в науке и культуре	63
<i>Ю.О. Дружинин, А.Ю. Емелин.</i> Энтузиаст «машущего полета» лейтенант Владимир Дмитриевич Спицын	71
<i>О.А. Зотова.</i> Контр-адмирал Николай Люцианович Подгурский (1877–1918) — моряк, изобретатель и «коммерсант поневоле»	79
<i>Н.А. Кузнецов.</i> Василий Иванович Черникеев (1875–1949) — малоизвестный на Родине моряк-изобретатель	89
<i>К.А. Шерафетдинова.</i> Николай Андреевич Римский-Корсаков (к 170-летию со дня рождения)	105

<i>И.В. Козлова.</i> О судьбе литературного творчества адмирала Павла Васильевича Чичагова (1767–1849)	117
<i>С.В. Теренина.</i> Два «Златоуста». Корабли русского Военно-морского флота в литературной, научной и политической программе М.В. Ломоносова	127
<i>О.Н. Кондакова.</i> Алексей Петрович Боголюбов на службе в Морском ведомстве	139
<i>М.Т. Валиев, А.Ю. Заднепровская.</i> Петр Николаевич Вагнер — генерал-майор флота, художник и профессор Академии художеств	155
<i>Л.И. Новикова.</i> К.Н. Матюшкин — основатель первой матросской библиотеки	166
Сведения об авторах	176

На обложке:

- Стр. 1.* Здание архива на Миллионной улице в Санкт-Петербурге.
Стр. 2, 3. Юбилейная выставка «Военные моряки в науке и культуре
(к 290-летию РГАВМФ)», хранилища, лестница.
Стр. 4. Здание архива на Серебристом бульваре.

**Елагинские чтения
Выпуск 7**

**Российский государственный архив
Военно-Морского Флота**

Составители *М.Е. Малевинская, Ю.Т. Вартамян*
Научный редактор *С.В. Чернявский*
Корректор *Л.М. Торопова*
Дизайн и верстка *Е.М. Князева, А.Б. Левкина*
Иллюстрации из собраний авторов

Подписано в печать 24.11.2014. Формат 60 × 84¹/₁₆.
Печать офсетная. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 10,5.
Тираж 500 экз. Заказ № 240.

Отпечатано в типографии
издательско-полиграфической фирмы «Реноме»,
192007, Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д. 40.
Тел./факс (812) 766-05-66, 766-06-83
E-mail: renome@comlink.spb.ru
www.renomespb.ru

