

**Федеральное архивное агентство
Российский государственный архив
Военно-Морского Флота**

ЕЛАГИНСКИЕ ЧТЕНИЯ

Выпуск VI



ОСТРОВ

Санкт-Петербург
2013

УДК 359(470+571)(091)

ББК 63.3(2)+68

Составители

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

Научный редактор

кандидат исторических наук *С.В. Чернявский*

Елагинские чтения. Выпуск 6. – СПб.: ООО «ИТД «ОСТРОВ», 2013. – 128 с., илл.

Шестые Елагинские чтения, проходившие в 2013 году, были посвящены теме «Дальние плавания российских моряков».

Книга предназначена специалистам и всем интересующимся историей российского военно-морского флота.

ISBN 978-5-94500-076-6

© Российский государственный архив
Военно-Морского Флота, 2013 г.

© Авторы, 2013 г.

© ООО «ИТД «ОСТРОВ», 2013 г.

ISBN 978-5-94500-076-6

Предисловие научного редактора

В январе 2013 года в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота состоялись шестые Елагинские чтения на тему: «Дальние плавания российских моряков».

По традиции это научное мероприятие проводится в архиве раз в два года. Чтения привлекают интерес и пользуются неизменным успехом у научной общественности, особенно в Санкт-Петербурге и Москве. Своим названием они обязаны известному русскому историку военно-морского флота капитану 1 ранга Сергею Ивановичу Елагину (1824–1868), в течение долгих лет собиравшему и обрабатывавшему материалы по истории отечественного флота. Научные труды, ставшие результатом его плодотворной научной деятельности, не утратили своей актуальности и поныне, а Елагинские чтения, которые регулярно проводятся в стенах РГАВМФ, стали данью памяти этому выдающемуся труженику российской исторической науки.

Тема очередных чтений вызвала большой интерес у специалистов и знатоков военно-морской истории. Она охватывает период от начала дальних плаваний кораблей регулярного российского военно-морского флота, то есть практически от Петровской эпохи, до начала XX века.

Доклады участников были весьма разнообразны и интересны, изобиловали неизвестными широкой аудитории фактами и освещали малоизученные события русской морской истории. В частности речь шла о подготовке в 1723–1724 гг. секретной экспедиции на Мадагаскар, исследованиях русскими моряками в военных целях Черноморских проливов, плаваниях замечательного русского моряка и талантливого литератора В.М. Головнина, дальних походах парусных, паровых, броненосных кораблей и прочих интересных и занимательных событиях. Итогом шестых Елагинских чтений стала публикация докладов их участников, с которой мы и знакомим наших читателей.

Следующие чтения пройдут в январе 2014 года станут внеочередными. Они будут посвящены роли русских военных моряков в науке и культуре и приурочены к празднованию 290-летия Российского государственного архива Военно-Морского Флота. Уверены, что интерес к ним проявит большое число как специалистов, так и людей, искренне увлеченных изучением истории своего Отечества.

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

Г. А. Гребенщикова

Первые дальние плавания российских моряков (1770–1780-е годы)

В 1774 г., в царствование Екатерины II, произошло событие, историческое значение которого трудно переоценить: Россия добилась главной геополитической цели на юге своей империи – выхода к Черному морю. Историк XIX столетия Н. Коргуев справедливо пишет, что после заключения Кучук-Кайнарджийского мира «с прекращением военной деятельности, открывалось обширное поле по устройству морских сил на водах Черного моря, о котором мечтал Петр Великий».¹ Действительно, началось оборудование Керченского порта, активно продолжалось обустройство Таганрогского порта, а с получением независимости крымскими татарами создались реальные предпосылки для появления новых российских портов, верфей и баз в Крыму.

Кучук-Кайнарджийский трактат определил политическую программу России на долгие годы вперед. По сути, этот документ представлял собой логическое завершение полководческой и дипломатической деятельности графа П.А. Румянцева-Задунайского, в т. ч. связанной с успешными действиями русских моряков на Черном, Азовском и Эгейском морях. Твёрдость, настойчивость и выдержка, проявленные Румянцевым в переговорах с турецкой стороной, блестяще проведённые операции армии и флота позволили Российской державе утвердиться на берегах Азовского и Черного морей.

Артикулы Кучук-Кайнарджийского договора² обеспечивали российским купеческим кораблям свободное плавание по Черному морю и право прохода через Черноморскую проливную зону – Босфор и Дарданеллы, по примеру других европейских держав. Неслучайно британский статс-секретарь по иностранным делам Г.-Дж. Суффолк выразил опасение последствиями экономического и военно-морского усиления империи Екатерины II. Беспокоясь

по поводу приобретения ею дальнейшего могущества, он рассуждал: «Плавание по турецким морям, будучи постоянно открытым, может служить прекрасной школой для моряков. Одни только зерновые, поставляемые в огромном количестве губерниями, прилегающими к Черному морю, займут значительное количество кораблей».³ Исключительное право контроля над черноморскими проливами, которым обладала Турция, позволяло ей манипулировать европейскими державами и выставлять им свои условия при обсуждении правил прохождения купеческих кораблей через Дарданеллы и Босфор. Теперь к Англии, Франции, Венеции и другим державам присоединялась Россия, и турецким властям предстояло обговаривать подобные условия с российским командованием, что ущемляло самолюбие Порты. Но самыми болезненными ударами для султана и его министров стали, конечно же, потеря Крыма и получение татарами независимости.

Однако факт оставался фактом, и в марте 1775 г. русское правительство постановило: «К заведению и производству по Черному морю торговли приготовить первые два фрегата и все четыре галиота, и потому сняв с фрегатов большие пушки и заделав порты, оставить только шканечные пушки: на фрегатах по шести, а на галиотах по две; флаги же на всех оных иметь купеческие».⁴ Кроме «заведения» черноморской торговли происходило и другое событие большого значения – впервые по Черному морю начиналось почтовое сообщение между Керчью, Таганрогом и Константинополем, для чего Сенявину предстояло переоборудовать под почтовые «четыре судна с пакетботными флагами». После открытия регулярных почтовых и пассажирских рейсов в турецкую столицу и обратно, последовала подробная инструкция конторы Таганрогского порта командирам почтовых пакетботов, пункт 16-й которой представляет особенный интерес. Так, например, указывалось: «За провоз с товаров, пассажиров и писем, брать от Таган Рога до Керчи с каждого пассажира по одному рублю по дватцати копеек, а с багажу их, кто будет иметь свыше ста фунтов, с того с каждого пуда по шести копеек, равно тому и с товаров. А с писем партикулярных по две копейки с золотника. А от Керчи до Царя Града и обратно, с каждого пассажира по три рубли, а сбагажу их свыше двух с половиною пуд, равно и с товаров, с каждого пуда брать по двенадцати копеек, а с писем по три копейки с золотника».⁵

Для сравнения приведём вторую инструкцию от 1780 г. капитанам российских почтовых судов, совершавших рейсы из Керчи

и Херсона в Константинополь: «Во время плаванья должны вы наблюдать все предписания по морскому регламенту... Во время якорных стоянок иметь крайнюю предосторожность, чтоб незделано было какого вреда вверенному вам судну, за каковое небрежение, как и за всякое неисполнение по предписанному по законам и по сей особенной инструкции, отвечать будете пред воинским судом. Не только не позволять служителям команды вашей в Царьграде по улицам шататься но без нужды, но и в ком не уверены, на берег не отпускать... При отправлении вашем из Керчи (Херсона) недолжны вы без дозволения или приказа командующего никаких товаров или пассажиров брать на вверенное вам судно, так как и при возвратном отправлении из Царя Града... С пассажиров за провоз деньги российской монетою принимать только в своем месте, а в Константинополе турецкими серебряными или же голландскими ефимками или золотыми арапскими и протчими европейских держав червонными... Пассажиров содержать всякаго в своем должном почтении».⁶

Российское купечество спешило воспользоваться юридическими и экономическими благами, которые принёс их отечеству Кучук-Кайнарджийский трактат, отправляясь с товарами в Средиземное море. Наиболее предприимчивые купцы пустились в плавание уже первым послевоенным летом 1775 г. В ассортимент их предметов вывоза входили традиционная пенька, железо, пушнина, табак, «клей рыбий», а обратно из Греческого архипелага, Марселя, Тулона, Ливорно, из портов Сицилии привозили вина, виноградную водку, иглы, столярные и слесарные инструменты, «бруски кипарисового, пальмового, орехового, сандалового деревьев», различные масла, фаянсовую, медную и глиняную посуду, уксус, шёлк и даже мебель. Например, лично для вице-президента Адмиралтейств-коллегии графа Ивана Григорьевича Чернышева купцы доставили в столицу: «Вин Лакрима де Кристо, Кипрское, Флорентинское, Сирагуское; Вин Архипелажских; Разных семян и луковиц цветных; Разных овощных семян; Дерев разных тридцать четыре; Фруктов разных сухих; Фиников; Масла деревянного Луксаго; Макаронц; Сыру Пармазану; Мыла Неаполитанскаго; Мрамору необделаннаго; Каминов разных шесть; Собак пару булонских и пару называемых Лупы».⁷ Военные суда – участники Первой экспедиции русского флота в Эгейское море, возвращались в своё Отечество также как и пришли – кружным путём, через Гибралтарский пролив, Атлантический океан и балтийскую Проливную зону.⁸

В 1776 г. Адмиралтейств-коллегия командировала в Испанию сроком на два года капитан-лейтенанта Матвея Коковцова, по официальной версии «для ознакомления с тамошним флотом и портами». Из Испании Коковцов отправился в Ливорно, а оттуда на французском купеческом судне отплыл «в Барбарийские порты» Тунис и Алжир. Документы не оставили точной формулировки задания, полученного М. Коковцовым от вице-президента Адмиралтейств-коллегии И.Г. Чернышева, однако о цели подобного вояжа несложно догадаться, ознакомившись с подробным рапортом М. Коковцова. После выдерживания в Ливорно положенного карантина, он пошёл в Бизерту, «нарочито комерческой город с изрядною гаванью, тунисскому регенству принадлежащей, отстоящий в 60 милях к северо западу от Туниса. Там пробыл не более 4х дней, и в виде поверенного купца выходил на берег». При заходе на другой тунисский рейд, Коковцов выходил на берег уже «в образе Российскаго дворянина-вожжера, желающего видеть древности около Туниса».⁹ Бойкий, сообразительный и общительный капитан-лейтенант завел дружбу с британским консулом, который представил его тунисскому бею.

После нескольких дней пребывания в «барбарийских портах», Коковцов деловито докладывал: «Для избежания наглости от милиции, рассовал я слух, что будто бы для заключения мирных трактатов приехал. Так я безопасно видел город Тунис, порт Фарино, Гулетскую крепость, разные около Туниса местечки и развалины древнего Карфага». Коковцов пришёл к выводу, что европейцы, считая себя просвещенной нацией, называют коренное население варварами, «кои живут в невежестве». Но в действительности же, тунисцы «более добросердия оказывают, нежели сами европейцы. Гораздо больше злонравия и дикости находится в жителях Калабрии, Сицилии и некоторых мест Гишпании, притом исключая я их дерзкую милицию, которая состоит из числа самых злодеев, беглых из Леванта турок и ренегатов, – писал он. – Они в здешних местах деспотически надо всеми господствуют, разбойничают по здешнему морю и насильно всегда с собою для сего промыслу возят здешних жителей, которые будучи чрезмерно трудолюбивы, к разбоям немало склонности неимеют. Европейцам было бы нетрудно пресечь их пиратерии, если б некоторые державы не подкрепляли».¹⁰

По данным Коковцова, в Тунисе проживало около 20 тысяч жителей – мавров, турок, евреев, среди которых насчитывалось

примерно человек примерно 500 христиан. В городе имелись мануфактуры по изготовлению шерстяных и шёлковых тканей – одного из главных предметов экспорта в Европу. Европейские купцы в большом количестве вывозили кожи, оливковое масло, воск, пшеницу, а в Тунис привозили сахар, железо, пеньку, порох и пушки. «Здесьнее правительство непрестанно ожидает заключения с Россиею мирных трактатов», – докладывал Коковцов. Британский консул заверил его, что правительство Туниса готово заключить с Россией торговый договор на тех же условиях, как с Англией, но «к тому надобно фирман от султана». Затем консул сказал, что, несмотря на мир с турками, тунисцы «неприятельски» поступают с российскими купеческими судами, на что Коковцов с достоинством ответил: «Вся туниская морская сила нашему 30 пушечному фрегату уступит». А вот алжирцев он признал опасными, так как они «два 40 пушечных фрегата и 4 большие шебеки окромя мелких судов готовыми имеют. К тому же ныне стали наглы от прошлогодней над гишпанцами победы».

На обратном пути, во время стоянки на рейде Ливорно, он усердно трудился над составлением планов гаваней, рейдов, портов и всего «проспекта города Туниса с руинами древнего Карфага». Матвей также уведомлял И.Г. Чернышева, что лично для него привёз из Туниса «несколько древних денег, две 30-фунтовые кисти фиников и зверька амфибии в крепкой вотке. При первой оказии морем Вашему Сиятельству отправлю. Имел было живо-го хамелеона, но дорогою умер». Судя по тому, как запросто капитан-лейтенант говорил вице-президенту Адмиралтейств-коллегии о некоторых вещах, можно понять, насколько значимым для российского руководства было это плавание. Так, например, М. Коковцов – как бы, между прочим – ставил Чернышева в известность, что, будучи в Тунисе, занял у английского консула сто червонных и просил Ивана Григорьевича «приказать запла-тить в Петербурге банкиру Фридериксу для перевода оных сюда г-ну Родефорту, а он уже сию сумму тому консулу заплатит».

В 1776 г. кабинет Екатерины II принял решение отправить из Кронштадта в Средиземное море фрегаты «Северный Орел» (40 пушек), «Павел», «Григорий» и «Наталия» (все 32-пушечные) под начальством капитана 2 ранга Т.Г. Козлянинова. Командирами фрегатов были назначены: Николай Скуратов («Св. Павел»), Федор Мосолов («Наталия») и Астафий Одинцов («Григорий»); у них

имелся секретный приказ руководства пройти в Черное море, где присутствие фрегатов стало необходимым, но официально целью экспедиции Адмиралтейств-коллегия объявила «отправление из Петербурга русских товаров на казенный счет для продажи в иностранных местах, для расходов вне государства и для сохранения курса от упадка». Т.Г. Козлянинову предстояло доставить груз (железо, смолы, пеньку, юфть, тросы и др.) в порт Ливорно, а затем в Константинополь и выйти в Черное море. Адмиралтейств-коллегия действовала согласно Кучук-Кайнарджийскому трактату о пропуске Блистательной Портой коммерческих судов через Проливную зону, в связи с чем на «Павле», «Наталии» и «Григории» спустили военные флаги и подняли купеческие, оставив на каждом по восемь орудий и половинный комплект матросов. Под военным флагом и с полным экипажем и числом орудий следовал только «Северный Орел», выполнявший задачу конвоирования отряда. Как писал участник экспедиции будущий адмирал А.С. Шишков, «прочие пушки были сняты и зарыты в песок на дне судна».¹¹

Отряд отплыл из Кронштадта в середине июня 1776 года. Первая длительная стоянка была у острова Уайт (на меридиане Портсмута), куда вскоре приехал британский контр-адмирал Джон Эльфинстон, которого в 1771 году Екатерина II уволила из своего флота. Эльфинстон приехал не случайно и не для того, чтобы поприветствовать русских, с которыми он когда-то служил. Адмирал считал своим долгом предупредить Козлянинова, что из Портсмутской гавани скоро выйдут три английских корабля, которые будут проходить мимо его фрегата. Поэтому Эльфинстон по-дружески советовал Козлянинову «сфрегатом своим сняться и отойти подальше в сторону». А.С. Шишков вспоминал: «Англичане при встрече в своих водах с военными судами других держав всегда требовали, чтобы при салюте им из пушек спущен был вымпел, а по нашим узаконениям делать сего не позволялось. Эльфинстон опасался, чтоб из сей распри не дошло дела до сражения». Тимофей Гаврилович не двинулся с места – он только приказал приспустить грот-брам-стенгю, не снимая с нее вымпела, «будто бы для исправления, но на самом деле для того, чтобы вымпел был не так приметен». Потянулись томительные минуты ожидания, но всё прошло благополучно и без эксцессов. «Гордость английская не восхотела оскорбить Русаго флага. Вышедшие из гавани корабли не пошли близко нашего фрегата, но нарочно уклонились в сторону, чтобы не требовать салюта».¹²

Следующая стоянка моряков была в Порт Магоне, на Менорке. Первым делом они нанесли визит российскому консулу Теодору Алексиано, а на следующий день их пригласил на обед губернатор острова. Обед проходил в непринужденной дружеской обстановке. Гостеприимный хозяин весело рассказывал, как, прильнув к биноклям, все с любопытством наблюдали совершенно невероятное. Приняв издали российский купеческий флаг завоенный голландский, поначалу никак не могли понять, почему три голландских торговых фрегата гонятся за одним русским военным. В то время англичане воевали с французами, поэтому и недоумевали: причем здесь голландцы и русские?

По прибытии в Ливорно пришлось ждать окончания вооружения фрегатов «Констанция» и «Святого Павла» – последний принял под свое командование молодой капитан-лейтенант Федор Ушаков. 30 декабря 1776 года отряд стал на якорь у Тенедоса. Россиянам предстоял ответственный переход через Дарданеллы, и о порядке следования начальник отряда Т.Г. Козлянинов отдал приказ: «Господам командующим фрегатов при входе в Дарданеллы следовать прямо, не останавливаясь и не палить из пушек. В проходе ж Дарданеллами в продолжении плавания в Константинополь делать чем можно вид купеческих судов, чтобы не навести на турок никакого сомнения, а особливо чтоб не делать никакого звона: колокола снять и не командовать в рупор, а также во время всякой работы не свистеть, что у турок почитается манер военных судов, и во всем прочем иметь осторожность».¹³ Сам Тимофей Гаврилович на «Северном Орле» далее идти не мог – не позволяли статьи мирного договора, запрещавшие вход в Проливы военным судам. «Северный Орел» оставался у Тенедоса и время от времени переходил то к Лемносу, то к другим близлежащим островам.

Итак, три российских фрегата под купеческими флагами направились через Дарданеллы и Мраморное море. По приходу в Босфор к ним сразу же причалила шлюпка с турецкими досмотрщиками, которые имели при себе длинные железные шесты. Эти шесты они пропускали сквозь песок в трюмах и ощупывали днище в поисках спрятанных в песке пушек. Но «звук удара железа о железо заглушил звук подаренного им золота»: турецкие чиновники записали, что ничего не нашли и удалились. В тот же день Н. Скуратов, Ф. Мосолов, А. Одинцов и другие офицеры приехали в дом посланника Александра Стахиева в Пере. Однако первые радостные впечатления от встречи тут же сменились волнения-

ми – во французском посольстве морякам уже успели навредить. Стахиев сказал, что французский посол де Сент-Приест сумел убедить Порту в том, что русские суда идут вооружённые, доверху нагруженные пушками, порохом и военными припасами, и в таком виде, маскируясь под купеческие, хотят войти в Черное море. Диван отреагировал немедленно и вынес постановление применить к русским силовые меры: арестовать фрегаты, вынуть у них рули, а экипажи посадить в тюрьму. Все молчали, а потом спросили Стахиева, что же им теперь делать – повиноваться турецким властям, чтобы не вызвать более серьёзного конфликта, или защищаться. Посланник отвечал: поступайте, прежде всего, согласно Морскому Уставу и действуйте по обстановке. Моряки оказались в очень сложном положении – у них на всех судах имелось всего 25 орудий и 400 человек против всей силы турок. Но «покориться без всякого сопротивления такому народу, который мы всегда побеждать привыкли», они сочли постыдным для себя: «вечного срама и укоризны» не хотелось никому.

Однажды, при таком напряжённом ожидании, в ночной темноте рассмотрели на берегу «превеликую вокруг султанского дворца тревогу». Турки кричали, шумели, бегали с зажженными фонарями, и россияне решили, что сейчас начнется атака. Тогда фрегат «Наталия» отрубил якорь и вошел на середину пролива: командир приказал зарядить пушки картечью и приготовиться отразить нападение. Однако вскоре выяснилось, что тревога возникла по причине пожара – такого сильного, что сам султан выехал на место происшествия. Моряки думали, что теперь всю вину за пожар турки взвалят на них и еще больше ожесточатся, но, к счастью, этого не произошло. Ожидание продолжалось. Время проводили в гостях у А.С. Стахиева, играли в карты, устраивали небольшие балы. Бывали также и в посольских особняках дружественных России держав, куда их приглашали на обеды или вечерние собрания с танцами. Излюбленными развлечениями моряков были посещения турецких бань с массажем и кофейных домов, где они общались с простыми турками и учились их языку.

Абдул-Гамид так и не выдал фирмана на пропуск фрегатов в Черное море, и более полугода они простояли в Константинополе. Причем А.С. Стахиев неоднократно повторял Рейс-эфенди, что российские фрегаты не превышают в размерах обычного купеческого французского или венецианского корабля, но тот оставался непреклонен. В августе 1777 г. Козлянинов получил предписание

коллегии Иностранных дел покинуть Константинополь и выйти обратным курсом в Средиземное море, а на отдых, ремонт и зимовку остановиться в порту Ливорно. По поручению КИД Стахив выдал Козляникову 5000 рублей голландскими червонцами на каждый фрегат и аккредитивы на сумму 6000 рублей для обмена их в банках Ливорно на наличные деньги. Из Ливорно отряд возвращался на родину кружным путём, гибая Европу.¹⁴

В турецкой столице в 1780 г. оказались и командиры малых почтовых судов «Св. Екатерина» и «Патмос» лейтенанты Н.П. Кумани и И. Пери. Во время пребывания в Константинополе они «не только сами похвально себя вели, но и всю свою команду в добром и исправном порядке содержали, и ни малейшаго повода туркам к неудовольствию не преподавали». Российские моряки тогда «заслужили себе отменную ласковость и почтение не только от публики, но и от самого турецкаго правительства». Но, несмотря на то, что они так хорошо зарекомендовали себя в гостях у недавних противников, чиновники Порты по-прежнему придирчиво относились к судам под флагами российской державы. Как говорил А.С. Стахив, турецкие власти очень довольны достойным поведением русских офицеров, но крайне недовольны их судами. Приход этих судов вызвал в Константинополе настоящий переполох. «Порта Оттоманская, встревожась, ни под каким видом не соглашается, чтобы впредь такие суда могли сюда приходить, почитая их военными», – докладывал Стахив и просил черноморское начальство «более таких суден сюда не отправлять». Стахив предупредил, что под честное слово он пообещал туркам выполнить их основное требование: на российских почтовых судах оставить не более четырех пушек (или фальконетов), с солдат, матросов и офицеров снять военные мундиры, для офицеров, штурманов и подштурманов сшить суконные фраки, «гюйс иметь обыкновенный, а кормовой флаг пакетботный, но не висящий до воды, а штормовой».¹⁵

Подводя итоги, отметим, что первые плавания россиян через Черноморские проливы при Екатерине II начинались достаточно трудно и проходили в сложных условиях нестабильных отношений с Оттоманской Портой. Тем не менее плавания торговых и почтовых судов имели огромное значение для военно-политического и социально-экономического развития Черноморского региона, способствовали приобретению и накоплению моряками опыта плавания и различных знаний.

Примечания:

1 РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 546. Л. 88 об.

2 См.: РГИА. Ф. 1086. Оп. 1. Д. 1181. Также: Полное Собрание Законов Российской Империи (ПСЗ РИ).

3 Граф Г. Дж. Суффолк – Роберту Гуннингу в Петербург, 11 февраля 1775 г. // Сборник Русского Императорского Исторического Общества (СБ ИРИО). Т. 19. С. 442–443.

4 Архив Государственного Совета. Т. I. С. 353–354. Протокол заседания от 9 марта 1775 года.

5 АВПРИ. Ф. 90. Оп. 90/1. Д. 696. Л. 17.

6 РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 25. Л. 46–49.

7 РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 229. Л. 7.

8 О Первой Архипелагской экспедиции русского флота см. Гребенщикова Г. А. Балтийский флот в период правления Екатерины II. СПб. 2007.

9 РГАВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 119.

10 Там же.

11 Записки адмирала Шишкова, веденные им во время путешествия его из Кронштада в Константинополь. СПб., 1834.

12 Там же.

13 Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. М. 1951. С. 24.

14 АВПРИ. Ф. 8. Оп. 8. Д. 6. Л. 65–66.

15 МИРФ. Часть VI. С. 587. РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 546. Л. 119–120.

О.Н. Беллер

МОРДОВИНЫ. СЛУЖБА | ПО МОРСКОМУ ВЕДОМСТВУ

Среди тысяч и тысяч оставшихся невыясненными судеб наших соотечественников, погибших и пропавших без вести в ходе войн и в тяжелые послевоенные времена, – судьба моего прадеда Порфирия Александровича Мордовина. В его биографии 20 шестимесячных кампаний, участие в Цусимском сражении. Младший из семи сыновей майора ластового экипажа адмиралтейских Ширшемских заводов Архангельска Александра Яковлевича Мордовина не имеет места упокоения, и об обстоятельствах его смерти можно строить лишь предположения. В 1918 г. он со своей семьей проживал в Петрограде на 10-й линии Васильевского острова, выезжал по служебным делам в Ораниенбаум, откуда однажды не вернулся. Предпринятый родственниками поиск записей о его захоронении в церковных книгах результатов не дал. До конца своих дней бабушка и мама сожалели о невозможности прийти на могилу к отцу и деду и считали важным не бросать поиски, помнить о нем и его братьях.

В двухвековой военной династии Мордовиных – 21 представитель, десять из которых служили по морскому ведомству и 11 – по сухопутному. Родоначальник династии Александр Яковлевич, семь его сыновей и двое внуков служили по морскому ведомству. Приведу выдержку из некролога¹ в связи с кончиной Павла: «Происходил он из потомственных дворян, родился в Архангельске. Отец его, будучи майором ластового экипажа, находился при тамошних адмиралтейских Ширшемских заводах. И, имея семь сыновей, пожелал всех их видеть моряками. И он не ошибся, и был даже так счастлив, что на склоне дней своих увидел всех их офицерами. Каждый из семи братьев достиг потом не только штаб-офицерских чинов, но два из них дослужились до чина генерал-майора и контр-адмирала при увольнении в отставку».



Фото 1. 1865 г. Мордовины Петр, Порфирий, Игнатий, Александр Яковлевич (в центре), Павел, Михаил, Иван. Отсутствует на фотографии Георгий

Далее представлены сведения о Мордовиных по старшинству.

Мордовин Александр Яковлевич (1797–после 1865) – родоначальник династии.² Православный, из однодворцев, уроженец Тамбовской губернии. До поступления на военную службу воспитывался родителями и, как указано в одном из его формулярных списков, «знает читать, писать и часть арифметики, языки же иностранных не знает». В 1813 г. зачислен рекрутом в Нейшлотский пехотный полк и служил в нем рядовым. В 1820 г. произведен в унтер-офицеры. В 1830-м переименован в квартирмейстеры с переводом в 12-й флотский экипаж в Кронштадт. В 1831 г. по суше прибыл из Кронштадта в Архангельск, а в 1832-м на корабле «Память Азова» вернулся в Кронштадт. В 1833 г. произведен в прапорщики с назначением в 7-й ластовый экипаж в Архангельск и в дальнейшем служил в Архангельском порту. В 1841–1845 и 1849–1851 гг. был смотрителем Лапоминской гавани в Архангельске. По данным на 1857 г. продолжал значиться помощником командира 18-й портовой роты в Архангельске. Последнее воинское звание – майор.

От первого брака – сын Петр. Состоял во втором браке с вдовой канцеляриста Павла Третьякова Екатериной Ивановной и имел от этого брака восемь детей (шесть сыновей и двух дочерей).

Мордовин Петр Александрович (1835–09.06.1888).³Сведения о нём приведены на основании документа «По Указу Его Величества Государя Императора Александра Александровича», копия которого выдана из Управления Дирекции маяков и лоций Белого моря «вдове умершего в отставке Корпуса Флотских Штурманов Подполковника Мордовина Марии Гавриловне Мордовиной, вследствие просьбы ее, на предмет представления в присутственные места». Воспитывался и в службу вступил в 1-м Штурманском полуэкипаже (впоследствии – Техническое училище Морского ведомства) кадетом в 1846 г. «Находился в делах против неприятеля при действии Петергофского телеграфа в осадном положении от англо-французского флота с 9 марта по 15 ноября 1854 г. и при защите Кронштадта на пароходе “Охота” с 26 апреля по 12 ноября 1855 г.» В 1859–1860 гг. находился при Главной физической обсерватории в Санкт-Петербурге и при Главной Николаевской обсерватории в Пулкове для усовершенствования в производстве магнитных наблюдений и в практической астрономии. Участвовал в работе комиссии для рассмотрения предположений по устройству Северного края. С 1863 по 1886 г. участвовал в плаваниях по Северной Двине для выполнения промерных работ и постановки лоц-знаков, а также на судах Беломорской флотилии в плаваниях по Белому морю и Северному Ледовитому океану к берегам Новой Земли. В 1886 г. назначен директором маяков и лоций Белого моря и утвержден в звании директора Архангельского губернского комитета попечительного общества о тюрьмах и попечителя Архангельского исправительного арестантского отделения. 15 декабря 1886 г. в связи с упразднением Корпуса флотских штурманов уволен от службы с мундиром и пенсией. Награды и поощрения: орден Св. Станислава 3 ст.; Св. Анны 3 ст.; бронзовая медаль в память войны 1853–1856 гг. Был женат на дочери почетного гражданина Архангельска Марии Гавриловне Стрельцовой. Дети: сын Александр (1861) подполковник; дочь Екатерина (1863) с 1883 г. состояла в браке с лейтенантом Архангельской флотской роты Александром Студницким.

Мордовин Иван Александрович (24.01.1841–?).⁴В 1851 г. зачислен кадетом в 1-й Штурманский экипаж. В 1860 г. принимал участие в производстве гидрографических работ на бриге «Фи-

локтет» в Балтийском море, в 1861–1862 гг. в Аландских шхерах, в 1865–1868 гг. в Абосских шхерах, в 1873–1874 гг. у кавказского побережья Черного моря, в 1877–1884 гг. на шхунах «Редут-кале», «Псезуапе», «Абин» в Черном и Азовском морях. Награды: орден Св. Станислава 3 ст.; Св. Анны 3 ст. Состоял в браке с дочерью подпоручика Хионаки Екатериной Николаевной и имел дочь Надежду (1877).

Мордовин Павел Александрович (27.06.1842–06.11.1907).⁵

В 1862 г. окончил штурманское училище в Кронштадте со званием кондуктора Корпуса флотских штурманов. В течение трех лет участвовал в заграничном походе к берегам Америки на клипере «Алмаз» в составе эскадры контр-адмирала С.С. Лесовского. Известно о его связях с А.И. Герценом в этот период⁶. По возвращении из плавания переведен в распоряжение Гидрографического департамента Морского министерства, заведовал его метеорологической частью. Был участником и редактором каталога морского отдела Московской политехнической выставки. Участвовал в гидрографической вы-

ставке в Париже в 1874 г. в качестве делегата Морского ведомства. В 1885 г. капитан 2 ранга Мордовин представил начальству записку «О необходимости учреждения военно-морского агентства в Соединенных штатах Северной Америки», мотивировав предложение в первую очередь необходимостью сбора материалов для разработки планов крейсерской войны.⁷ Далее состоял морским агентом в Англии. В 1894–1899 гг. – редактор журнала «Морской сборник». Автор многих научных трудов по гидрографии и военно-морской тематике, в их числе: «О научных системах предсказаний погоды»; «Закон штормов, рассматриваемый в связи с обыкновенными движениями



Фото 2. 1899 г.

Павел Александрович Мордовин

атмосферы», «Метеорологические наблюдения, производившиеся на русских военных судах во время кругосветных плаваний»; «Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам»; «По поводу сравнений боевых сил английского и французского флотов». В 1899 г. произведен в генерал-майоры и уволен в отставку.

Имел Высочайшие награды, в том числе орден Св. Владимира 3-й ст. Женат дважды. От первой жены – три сына и дочь. Сын Константин служил по Морскому ведомству, двое других (Александр и Владимир) – по Сухопутному.

Мордовин Игнатий Александрович (20.12.1844–после 1890)⁸. Воспитывался в Штурманском училище. В 1860–1865 гг. служил на пароходо-фрегатах «Камчатка», «Гремящий» и «Храбрый», транспорте «Артельщик», винтовой лодке «Кольчуга». В 1865–1867 гг. находился в заграничных плаваниях на фрегатах «Дмитрий Донской» и «Светлана». В 1867–1874 гг. по увольнении с морской службы был на разных должностях в Московском Государственном банке. Вновь определен на службу в Гидрографический департамент Морского министерства для занятий по съемке кавказского берега Черного моря в 1874 г. В 1874–1876 гг. участвовал в съемке кавказского побережья Черного моря на пароходе «Дочка». В сентябре 1877 г. был при бомбардировании турецких броненосных судов в Сулине. В 1878 г. состоял помощником капитана над Сулинским портом. В 1880–1883 гг. плавал на пароходах «Олег» и «Одесса» по портам Архипелага, Сирии, Палестины, Египта. В 1884–1889 гг. в составе Черноморских флотских экипажей плавал на шхуне «Казбек», пароходах «Опыт» и «Пендераклия», крейсере «Память Меркурия», броненосце «Чесма» по Черному морю и за границей старшим штурманом. Награжден светло-бронзовой медалью в память Турецкой войны 1877–1878 гг.; турецким орденом Меджидие 4 ст. Уволен от службы капитаном в 1890 г. по болезни с мундиром и пенсией. Был женат дважды. От первого брака имел дочерей Антонину (1870) и Елену (1878).

Мордовин Георгий Александрович (26.05.1846–26.11.1884)⁹. Выпускник Штурманского училища. В 1861–1883 гг. служил на кораблях «Смелый», «Гремящий», пароходо-фрегатах «Владимир», «Рюрик», «Храбрый», фрегатах «Светлана» и «Дмитрий Донской», императорской яхте «Королева Виктория», командиром роты на фрегате «Петропавловск» и пароходо-фрегате «Олаф», на миноносках «Змея» и «Лебедь» и других военных судах. В 1869–1870 гг.

обучался в Военно-морском гимнастическом заведении в Санкт-Петербурге. Командовал миноносками «Змея» и «Лебедь». В 1878–82 гг. командовал 9-й ротой команды корвета «Варяг», 6-й ротой команды монитора «Латник». В 1882 г. назначен командиром 2-й роты команды клипера «Наездник». Имел награды: ордена Св. Станислава 3-й ст. и Св. Анны 3-й ст. Находясь в 1884 г. на клипере «Наездник» в плавании у японских берегов, скончался и похоронен в городе Нагасаки. О его последних днях известно следующее: «Во время стоянки клипера “Наездник” тяжело заболел старший офицер капитан-лейтенант Г.А. Мордовин. Его поместили в доме Сига. Каждый день его посещали сослуживцы, пока “Наездник” не ушел в Россию. Потом за ним ухаживал судовой врач корвета “Скобелев” Головацкий, а после его ухода наблюдал младший врач Милонас с фрегата “Минин”. Этот корабль должен был сняться на Иокогаму, но не хотелось оставлять офицера одного. Видимо, и он чувствовал, что не переживет разлуки. В ночь с 25 на 26 ноября 1884 г. Г.А. Мордовин скончался. Экипаж достойно проводил моряка в последний путь».¹⁰

Мордовин Михаил Александрович (3.11.1852–1915)¹¹. Выпускник Морского училища. В 1876 г. командовал 6-й ротой команды монитора «Перун». В 1878 г. назначен ревизором на корвет «Боярин». В 1879–1885 гг. – ротный командир команды клипера «Вестник», затем лодки «Чародейка». 1885–1888 гг. прикомандирован к Балтийской таможенной крейсерской флотилии. В 1889 г. – командир парохода «Полезный», в 1890-м – старший офицер корвета «Боярин», затем помощник командира 4-го флотского экипажа. В 1892 г. – командир канонерской лодки «Снег». В 1893–1895 гг. – старший офицер учебных судов «Боян» и «Воин», броненосца береговой обороны «Адмирал Чичагов», командир транспорта «Компас», учебного судна «Моряк». В 1897–1899 гг. – командир минного крейсера «Лейтенант Ильин». В 1900 г. командовал 5-м флотским экипажем. В 1900–1902 гг. – командир крейсера «Генерал-адмирал», затем броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин». В 1903–1904 гг. командовал крейсером «Владимир Мономах». В 1905 г. назначен командующим 9-м флотским экипажем. Уволен со службы в 1906 г. Награды: ордена Св. Станислава 3-й ст. и 2-й ст., Св. Анны 3-й ст. и 2-й ст., Св. Владимира 4-й ст. с бантом.

Состоял в браке с вдовой надворного советника Ираидой Алексеевной Шумиловской и имел сыновей Вячеслава (от первого брака жены) и Бориса.

Мордовин Порфирий Александрович (03.11.1852–1918?).¹²

В 1871–1873 гг. был воспитанником при Адмиралтейском Ижорском заводе и Кронштадтском пароходном заводе. В 1872 г. служил на пароходо-фрегатах «Владимир» и «Смелый», в 1875 г. – на транспорте «Красная Горка», в 1877–1878 гг. – на фрегатах «Князь Пожарский» и «Адмирал Лазарев», миноносках «Змея» и «Лебедь». В 1878–1879 гг. заведовал трюмом на мониторе «Латник» и фрегате «Адмирал Спиридов»; в 1879 г. служил на фрегатах «Светлана» и клипере «Стрелок». В 1880 г. назначен заведующим трюмом и минами Уайтхеда на клипере «Забияка» с переводом в 4-й флотский экипаж. В 1880–1883, 1885–1889, 1891–1898 гг. находился в заграничном плавании на клипере «Забияка». В 1886 г. назначен старшим механиком клипера «Забияка». В 1890 г. проходил службу на миноносце «Виндава». В 1899 г. переведен на Балтийский флот. В 1903–1905 гг. служил на крейсере «Дмитрий Донской» старшим инженером-механиком¹³. То, что старый крейсер прошёл весь путь в составе 2-й Тихоокеанской эскадры без поломок, в бою сохранял ход до последнего снаряда – в том числе и его заслуга. С 15 мая по 16 декабря 1905 г. находился в плену в Японии.¹⁴ 2 февраля 1909 г. произведен в генерал-майоры с увольнением со службы с мундиром и пенсией.

Награды: ордена Св. Святослава 3-й и 2-й ст.; Св. Анны 2-й и 3-й ст.; Св. Владимира 4-й ст. с бантом за 20 шестимесячных кампаний (1894); серебряная медаль в Память царствования императора Александра III; орден Св. Владимира 3-й ст. с мечами; орден Командорского креста. Состоял в браке с дочерью действительного статского советника Карпова Екатериной Петровной. Сын Георгий (1902–27.04.1945) убит под Веной, дочь Нина (1904–1974), гидролог.



*Фото 3. 1913 г.
Порфирий Александрович
Мордовин*



Фото 4. Константин Павлович Мордовин

Мордовин Константин Павлович (01.08.1870–03.10.1914)¹⁵.

В 1889 г. окончил Морское училище первым по выпуску, занесен на мраморную доску, награжден премией в 330 рублей и зачислен в 8-й флотский экипаж. В 1884–1890 гг. служил на пароходо-фрегате «Рюрик», корветах «Боярин», «Баян», «Скобелев», «Витязь», фрегате «Светлана». В 1890–1892 гг. – вахтенный офицер на крейсерах «Адмирал Корнилов» и «Владимир Мономах» в заграничных плаваниях, в том числе на Дальнем Востоке. В 1894 г. окончил по первому разряду гидрографическое отделение Морской академии. В 1894–1895 гг. исполнял долж-

ность ревизора на броненосце береговой обороны «Лава», служил на эскадренном броненосце «Гангут» в практической эскадре. В 1896 г. назначен помощником начальника Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря, служил на парусной барже «Лейтенант Скуратов» и пароходе «Лейтенант Овцын» под руководством подполковника Корпуса флотских штурманов А.И. Вилькицкого. В 1900–1905 гг. служил в Главном гидрографическом управлении и помощником редактора журнала «Морской сборник», преподавал в Морском кадетском корпусе. Возглавлял Редакцию карт Картографической части Главного гидрографического управления, являлся секретарем картографической комиссии Географического общества. Выступал с докладом на XI Международном судоходном конгрессе в Санкт-Петербурге в 1908 г. В 1912 г. возглавил геодезическую часть Главного гидрографического управления. Автор многих научных работ. Основной труд: «Морская опись» (1911). Его именем названы два мыса и остров в Карском море.

Награды: золотой жетон с надписью «Владимир Мономах» в память плавания в эскадре под флагом наследника-цесаревича в 1890–1891 гг.; серебряная медаль в память царствования Алек-

сандра III; ордена Св.Анны 3-й ст. за гидрографические работы; Св.Станислава 2-й ст.; Св.Анны 2-й ст. От первого брака с Белоговой Марией Владимировной имел четверых сыновей: Николай (1895–1937), Константин (1897–1983), Александр (1899–1938), Юрий (1901–1969). Вторым браком женат на дочери горного инженера Надежде Генриховне Вилениус и имел от нее сына Бориса. 3 октября 1914 г. произведен в генерал-майоры Корпуса геодезистов с увольнением от службы по болезни с мундиром и пенсией и в этот же день скончался. Выдержка из некролога¹⁶: «К.П. Мордовин принадлежал к тому разряду людей, которые умеют использовать в пределах возможности, отведенной им судьбою, все свои способности и в то же время остаются такими скромными и тихими людьми, что большинство проходящих и волнующихся около них, даже и не замечают, что эти тихие люди так талантливы и оказываются на месте, куда бы их судьба не поставила».

Мордовин Борис Михайлович (27.07.1898–11.06.1979). Ученый,

специалист в области электроэнергетических систем кораблей, инженер-капитан 1 ранга. Выпускник Морского корпуса (1918), Электромеханического класса при Военно-морской академии (1920). С 1924 г. проходил службу на должностях преподавательского состава флота: начальник электротехнического факультета Военно-морского инженерного училища, начальник кафедры электроэнергетических и распределительных систем кораблей; профессор кафедры электрооборудования в Ленинградском институте водного транспорта.



Борис Михайлович Мордовин

Автор многих научных трудов и учебных пособий. В 1938–1939 гг. репрессирован¹⁷. Борис Михайлович – последний представитель рода Мордовиных, кто служил по Морскому ведомству. Убежденность в необходимости помнить о них помогает не останавливаться в работе, цель которой – научиться строить жизненные перспективы с опорой на опыт предыдущих поколений.

Примечания

- 1 *Огородников С. Ф.* Павел Александрович Мордовин [некролог] // Кронштадтский Вестник. 1907. 15 янв. №134. С. 4.
- 2 РГАВМФ. Ф. 406. Оп.3. Д.238. Л.1046 об.; Д. 459. Л. 416–423.
- 3 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д.1559. Л. 10 об.
- 4 РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д.869. Л.126–138.
- 5 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3783. Л. 5.
- 6 *Петраш В.* // Страж Балтики. 1952. 2 апр.
- 7 *Емелин А. Ю.* Военно-морские агенты России: эволюция института, его задач и методов. 1856–1918 гг. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. СПб. 2007. С. 173.
- 8 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3779.
- 9 РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д.851.Л.733–741.
- 10 *Корнилов А.А.* Русский береговой лазарет в Нагасаки для команд, плавающих в Тихом океане судов: (Извлечение из рапорта командующего отрядом судов в Тихом океане от 26 июля 1886 г.) // Морской сборник. 1887. № 5. неофиц. отд. С. 132.
- 11 РГАВМФ. Ф. 406. Оп.3. Д.1133. Л.1313–1324 об.
- 12 РГАВМФ. Ф. 406. Оп.7. Л.138–148.
- 13 РГАВМФ. Ф. 417. Оп.4. Л.4899. Л. 42 об. – 43 об.
- 14 Циркуляр Главного Морского Штаба № 23 от 23 января 1906 г.
- 15 История гидрографической службы Российского флота. В 4 т. Т. 4. СПб. 1997. С. 228.
- 16 *Ю. Шокальский.* Константин Павлович Мордовин[некролог] // Отдельные оттиски из Записок по Гидрографии. 1915 г. Том XXXVIII,. Вып. 5.
- 17 Материалы дела П-4301//Архив Управления ФСБ РФ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

В.К. Поликарпов

ВКЛАД МОРСКОЙ ДИНАСТИИ РЫКОВЫХ В ИССЛЕДОВАНИЯ И ОБОРОНУ РОССИЙСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ТИХОГО ОКЕАНА

Рыковы – смоленские дворяне, владевшие земельными наделами в Рославльском уезде Смоленской губернии. Первые сведения о них относятся к началу XVI в. При Екатерине II Рыковы были записаны в 6-ю часть Дворянской родословной книги Смоленского наместничества. Многие представители рода долгие годы служили в армии и на флоте, достигли высоких чинов и званий. Родоначальником морской династии Рыковых официально считается Иван Васильевич Рыков, генерал-лейтенант флота (1797–1869). Окончил Морской корпус в 1818 г. и начал свою службу на Балтике в 23-м Флотском экипаже, где проходил службу и П.С. Нахимов, преданный парусному флоту, а Рыков же начал осваивать новую технику – пароходы. В те годы их называли на английский манер «стимботы» или «пироскафы». Не все на флоте верили в будущее парового флота. Лейтенант Рыков верил и последовательно командовал новой техникой того времени: пароходами «Невка» и «Фонтанка». Пароходом «Охта» он командовал, будучи уже в чине капитан-лейтенанта.

Он участвовал в доставке в Петербург гранитного монолита для Александровского столпа. В 1836 г. обеспечивал торжественное шествие по Неве ботика Петра I, за что получил благодарность от Императора. В 1843-м капитан-лейтенант И.В. Рыков был прикомандирован как воспитатель к юным сыновьям Николая I – Николаю и Михаилу, находившимся всё лето в Ревельском порту. За их строгое и правильное воспитание он был награждён «бриллиантовыми перстнями от Великих Князей».

Примечательны характеристики, имеющиеся в деле Ивана Васильевича: «В службе весьма хорош и деятелен», «Поведения благородного». Характеристики были подписаны авторитетнейшим адмиралом того времени Ф. Ф. Беллинсгаузеном, первооткрывателем Антарктиды.

В 1861 г. И.В. Рыков производится в чин генерал-лейтенанта флота. С 1861 года – в отставке. Он был награждён орденами: Св. Георгия 4-й степени, Св. Владимира 4-й степени, Св. Станислава 3-й степени.

Его четыре сына (Василий, Николай, Павел и Сергей) достигли адмиральских званий. Они честно служили России, внося большой вклад в дело освоения Дальнего Востока.

Рыков Василий Иванович (1829–1880) родился в Кронштадте. По окончании Морского корпуса в 1847 г. был произведён в мичманы. Плавал на кораблях Балтийского флота. В 1852-м лейтенантом переведён на Черноморский флот. Участвовал в Синопском сражении. За пленение турецкого адмирала, проявленное мужество и благородство награжден орденом Св. Анны 4-й степени, который получил из рук адмирала П.С. Нахимова. С 1862 г. Василий Рыков служил в Сибирской флотилии.

В.И. Рыков внёс большой вклад в освоение побережья Охотского и Японского морей, в строительство главного русского порта на Тихом океане – Владивостока. Там он командовал шхунами «Восток» и «Гонец», участвовал в гидрографических работах в Японском море. Почти десять лет на различных судах без карт, лоций, не имея постоянного угла проживания на берегу, плавал В.И. Рыков на Тихом океане. Его именем назван мыс в заливе Чихачёва. Шхуна «Восток» на Тихом океане прослужила более 30 лет. Командовать ею довелось двум братьям Рыковым: Василию – в 1863-м и Сергею – в 1882–1883 гг.

В 1868 г. Василия Ивановича в чине капитан-лейтенанта помимо командования судном назначили презусом (председателем) Комиссии Военного суда в портах Тихого океана.

Рыков Николай Иванович (1835–1904) окончил Морской корпус в 1855 г., произведён в мичманы, участвовал в обороне Кронштадта от англо-французской эскадры вместе со своим отцом.

15 июля 1859 г. мичман Николай Рыков отправился из Кронштадта в кругосветное плавание на винтовом фрегате «Светлана» для усиления Дальневосточной эскадры. Командующим эскадры был капитан первого ранга Иван Фёдорович Лихачёв. Это ему принадлежат крылатые слова: «В морском искусстве единствен-

ное средство не быть позади других – стремиться быть впереди всех!». На Дальнем Востоке Николаю Рыкову довелось служить под командованием Алексея Карловича Шефнера. Вместе с капитан-лейтенантом Шефнером Николай Рыков участвовал в строительстве Владивостока.

20 октября 1861 г. фрегат «Светлана» отправился в обратный путь – в Кронштадт. 20 июня 1862 года судно со скачущими по палубе ручными кенгуру и с кричащими на разные голоса попугаями прибыло в Кронштадт. Через несколько дней Император Александр II произвёл смотр «Светлане». Были награждены многие офицеры. Лейтенант Н. Рыков отмечен Императором особо – награждён орденом Св. Станислава 3-й степени, годовым окладом и шестимесячным отпуском. В 1893 г. он вышел в отставку с производством в генерал-майоры по Адмиралтейству. У него родилось шестеро детей. Один из его сыновей, Александр Николаевич (1874), стал героем обороны Порт-Артура, достойно продолжив морские традиции семьи. Жизнь его оборвалась трагически.

Рыков Павел Иванович (1839–1895) – генерал-майор по Адмиралтейству (1894). Окончил Морской корпус в 1857 г. с производством в мичманы, служил на кораблях Балтийского флота. В 1859–1861 гг. находился в заграничном плавании на винтовом фрегате «Генерал-адмирал». 30 сентября 1863 г. приказом по Морскому ведомству переведен в Сибирскую флотилию вместо лейтенанта Николая Рыкова.

Павел Рыков командовал последовательно пароходами «Лена» и «Константин». Три навигации проплавал под командованием основателя Владивостока А.К. Шефнера, занимался промерами бухты Де-Кастри, помог составить её подробную карту. Один из мысов получил имя Павла Рыкова. Когда в 1870-м капитан 1 ранга Шефнер перешел командовать Амурским экипажем, Павел Рыков принял от него командование судном «Манджур». В последующие годы нес службу по охране границы с Китаем иза проявленное воинское мужество при охране порученных ему рубежей П.И. Рыков был удостоен ордена Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом.

Велик вклад моряков Рыковых в дело освоения Дальнего Востока. В тот период год за годом братья Рыковы служили: Василий – на «Японце», Павел – на «Константине», а Сергей – чуть ли не на всех кораблях Сибирской флотилии.

В 1871 г. главный порт Дальнего Востока и Штаб Сибирской флотилии перенесли из Николаевска-на-Амуре во Владивосток.

Павел Иванович становится начальником штаба портов Тихого океана.

К 1872 г. обустройство побережья Дальнего Востока, благодаря усилиям военных моряков, достигло такого развития, что гражданскими перевозками занялось «Товарищество речного пароходства». В ведомство «Товарищества» были переданы некоторые устаревшие военные корабли: одноколёсная «Лена» и двухколёсный «Константин».

В 1874 г. Павел Рыков вслед за братом Василием вернулся на Балтику и был откомандирован в распоряжение министра путей сообщения. Павел Иванович за многолетнюю службу получил «Амурскую пенсию». На Дальнем Востоке из Рыковых остался служить только Сергей Иванович, самый младший брат.

Павел Иванович Рыков служил на Ладожских каналах, которые были открыты 16 июня 1883 г. В 1866 г. был открыт Новоладожский канал. Ему было объявлено благоволение Императора Александра III за порядок на каналах. Затем он назначается старшим помощником директора маяков и лоций Балтийского моря. В звании капитана второго ранга Рыков назначается командиром Ревельского порта. С 1894 г. генерал-майор по Адмиралтейству, старший помощник командира Санкт-Петербургского порта.

16 мая 1895 г. Павел Иванович простудился на церемонии, связанной с восшествием на Престол императора Николая II и заболел воспалением лёгких, в результате которого скоропостижно скончался.

Был похоронен на Митрофаниевском кладбище Петербурга. Сейчас он покоится в семейном захоронении на Новодевичьем кладбище Санкт-Петербурга.

Сергей Иванович Рыков родился 11 сентября 1841 г. После окончания Морского корпуса в 1865 г. произведен в мичманы, служил на кораблях Балтийского флота. С 1869-го в Сибирской флотилии командовал многими кораблями.

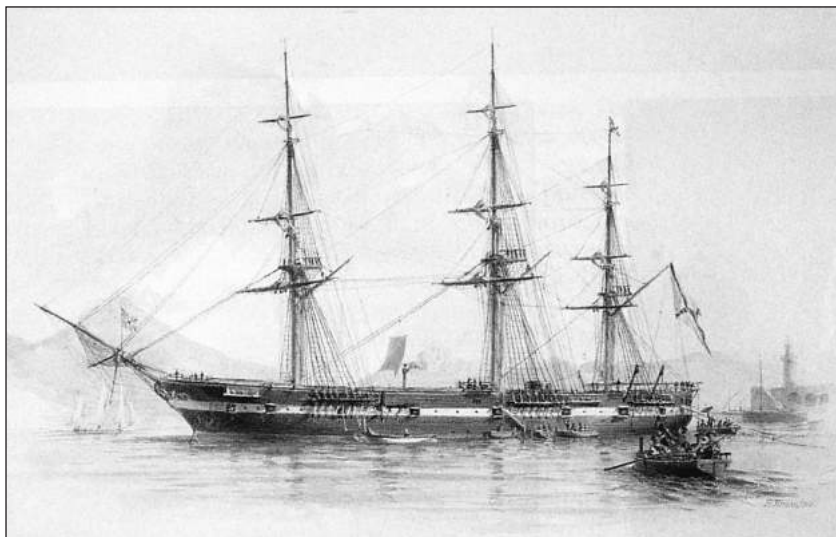
В ту пору корабли Сибирской флотилии не ограничивались выполнением только лишь одной военной функции, они занимались и перевозкой гражданских грузов. Корабли флотилии делились на две категории. Первая из них называлась «Вооружённые для надобностей морского ведомства». Шхуна «Восток», например, обычно занималась описью, промерами, постановкой вех, осмотром маяков и крейсированием у берегов. Транспорт «Японец», пароход «Лена» и некоторые другие перевозили военные грузы.

С 1882 г., командуя винтовой шхуной «Восток», С.И. Рыков занимался гидрографическими работами. Шхуна водоизмещением 210 тонн была построена в Англии в 1851 г. Это был один из первых опытов стального судостроения. Морское министерство приобрело шхуну в 1852-м. В 1855 г. она вошла в состав Сибирской флотилии и 28 лет участвовала в исследовании Японского, Охотского и Берингова морей. Многочисленные географические названия увековечили на Дальнем Востоке название шхуны и имена членов её экипажа. В её честь назван большой залив «Восток», расположенный в восточной части залива Петра Великого. Перед своей гибелью в 1883 г. шхуна «Восток» была самым известным и самым старым судном Военно-Морского флота на Дальнем Востоке.

В роковой 1883 год шхуна как обычно была назначена для гидрографических работ у архипелага островов, лежащих в заливе Петра Великого. Начальником той злополучной гидрографической экспедиции был капитан 2 ранга Стенин, которому подчинялся командир шхуны «Восток» капитан-лейтенант С.И. Рыков как старшему по воинскому званию. Вследствие неосторожности Стенина, что зафиксировано в вахтенном журнале, шхуна наскочила на необозначенный на карте риф и затонула. Благодаря согласованным действиям капитана судна и команды, никто из членов экипажа не погиб.

Как командир судна Рыков был поставлен в чрезвычайно сложное положение. Находясь в распоряжении Стенина, он был обязан выполнить его указание, но, с другой стороны, нес персональную ответственность за вверенную ему шхуну и, естественно, стремился уменьшить грозящую ей опасность. Состоялся суд. На основании смягчающих вину обстоятельств комиссия Военно-Морского суда сочла возможным избрать низшее из наказаний по статье 253 Военно-Морского устава о наказаниях: подвергнуть С.И. Рыкова дисциплинарному взысканию и за его счет отнести убытки казны в размере 39091 рубля и трех копеек. В послужном списке С.И. Рыкова появилась запись «Что же касается убытка происшедшего от гибели шхуны “Восток”, то ввиду весьма продолжительной службы этого судна ходатайствовать перед Его Императорским Величеством о принятии сего убытка за счёт казны». На всеподданнейшем докладе Александр III начертал: «Быть по сему».

Только в 1886 г. после 17-летней дальневосточной службы с одним лишь отпуском в Петербург для женитьбы старший офицер



Фрегат «Светлана»



Эскадренный броненосец «Полтава»

клипера «Опричник», капитан 2 ранга Сергей Иванович Рыков, обойдя «кругом света» сокращенным путём через недавно прорытый Суэцкий канал вместе со всем своим многочисленным семейством вернётся на Балтику. Здесь он принял командование над таможенной шхуной «Страж».

Так же, как и его старшие братья, он заслужил «Амурскую пенсию» за службу на Тихом океане. В 1900 г. С.И. Рыков был назначен командиром порта на Каспийском море. В том же году уволен в отставку в чине генерал-майора флота.

Он был награждён орденами: Св. Станислава 3-й степени, Св. Анны 3-й степени, Св. Владимира 4-й степени. Покоится в семейном захоронении на Новодевичьем кладбище Санкт-Петербурга.

Александр Николаевич Рыков (1874–1918) – сын Николая Ивановича Рыкова, шестой генерал российского флота в роду Смоленских дворян Рыковых (третье поколение моряков). Окончил Морское училище вместе с А.В. Колчаком. 15 сентября 1894 г. произведен в мичманы. Как в начале служебной карьеры, так и в конце жизни схожими оказались их трагические судьбы.

Осенью 1901 г. Александр Николаевич получил назначение на Тихий океан. Во второй половине XIX в. в Китае были сильные антихристианские настроения. Они достигли своего пика в 1899–1901 гг. во время так называемого восстания «боксёров», когда в Китае началось массовое преследование христиан. Во время этих гонений по всему Китаю было убито более 30 тысяч последователей христианской религии. В это время А.Н. Рыков служил на канонерской лодке «Сивуч» в Тихоокеанской эскадре, которая охраняла отбитую у «боксёров» китайскую крепость Таку.

Потом А.Н. Рыков служил на эскадренном броненосце «Полтава» старшим артиллерийским офицером. Вместе с другими кораблями «Полтава» была блокирована во внутренней гавани Порт-Артура. 28 июля 1904 г. в бою с японской эскадрой после попытки прорвать блокаду Порт-Артура «Полтава» в числе немногих кораблей смогла вернуться обратно в гавань.

В бою Рыков был ранен в ногу. Далее был госпиталь – ранение оказалось серьезным и было упущено время оказания ему первой помощи. Пришлось «ввиду появления острогнойного отёка» ампутировать левую ногу выше колена.

После плена в Порт-Артуре А.Н. Рыкова прикомандировали к Главному морскому штабу. Началась Первая мировая война. По

состоянию здоровья А.Н. Рыков не мог рассчитывать на службу в действующем флоте, и он полностью отдался работе в Главном морском штабе, где пригодился его боевой опыт. В декабре 1914 г. Александр Николаевич получил звание генерал-майора флота. Он был награждён 11 боевыми орденами.

6 декабря 1918 г. А.Н. Рыкова как «социально-чуждого элемента» расстреляли. В 1993-м Военная прокуратура Ленинградского военного округа приняла решение о реабилитации А.Н. Рыкова. Через 94 года после трагической гибели Александр Николаевич, наконец, упокоился в семейном захоронении Новодевичьего монастыря Санкт-Петербурга рядом со своими родственниками.

Велик вклад моряков Рыковых в становление и развитие Сибирской флотилии и Дальнего Востока, в составление лоций и карт побережий. Ещё много десятилетий спустя моряки будут использовать гидрографические карты, составленные с участием моряков Рыковых.

Литература

1. *Берх В.Н.* Жизнеописания первых российских адмиралов, или Опыт истории Российского флота. Ч. 1–4. СПб. 1831–1836.

2. *Берх В.Н.* Список всем российским генерал-адмиралам, адмиралам, президентам и вице-президентам Госуд. Адмиралтейств-коллегии от основания флотов по окт.1827 г. Записки, изданные Госуд. Адмиралтейским департаментом, Общійморской список. Т. 1–12. СПб. 1885–1900.

3. *Глезеров С.* Героя Порт-Артура расстреляли свои // Санкт-Петербургские ведомости. № 214. 14.11.2011.

4. *Елагин С.* История русского флота. Период азовский. СПб. 1864.

5. *Коршунов Ю.Л.* Морские династии России. СПб. 2011

6. *Рубцов Ю.В., Лурье В.М.* С нами Бог и Андреевский флаг. О военной династии Рыковых. Новый часовой № 11–12. СПб. 2001.

Д.В. Фруммин

О первоначальном названии острова Высокий

Остров Высокий – самый крупный по площади и наиболее высокий из трех вулканических островов в архипелаге Траверсе (северная группа Южных Сандвичевых островов в Антарктике) был открыт российскими моряками 23 декабря 1819 г. (4 января 1820) во время плавания экспедиции на шлюпах «Восток» и «Мирный» под командованием Ф.Ф. Беллинсгаузена. Упоминания о том, что остров, названный первоначально именем лейтенанта флота Константина Петровича Торсона, был впоследствии, после восстания декабристов, переименован из-за участия К.П. Торсона в деятельности Северного тайного общества, можно найти как в справочной¹ и научной², так и в художественной литературе.³

Это утверждение так давно и прочно вошло в обиход, что воспринимается как само собой разумеющееся и не требующее каких-либо доказательств. И, тем не менее, вопрос о первоначальном названии острова не праздный. Как указывал один из наиболее авторитетных советских военно-морских географов Е.Е. Шведе⁴ в редакторском предисловии ко второму переизданию⁵ книги Ф.Ф. Беллинсгаузена «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов»: «К сожалению, оригинал рукописи Беллинсгаузена и Лазарева, а также все заметки их соплавателей и шханечные журналы шлюпов «Восток» и «Мирный» в архивах разыскать пока не удалось: нужно думать, что они были взяты Беллинсгаузенем при подготовке своего труда к изданию, а впоследствии утрачены. Поэтому при подготовке второго и третьего изданий не представлялось возможности сверить текст первого издания с первоначальным текстом рукописей».

Упомянув далее в тексте вводной статьи о переименовании острова после восстания декабристов⁶, Е.Е. Шведе приводит (в примечании) только одно доказательство того, что остров пер-

воначально носил имя лейтенанта Торсона: «Под таким названием он значится в подлинном альбоме рисунков художника П.Н.Михайлова, хранящемся в Историческом музее в Москве». Этот альбом оригинальных рисунков был обнаружен лишь в 1949 г. профессором А.И. Андреевым в Государственном историческом музее в Москве.⁷ Но достаточно ли обоснованно говорить о переименовании острова, опираясь лишь на подпись к рисунку, сделанную прикомандированным к экспедиции живописцем из Академии художеств?

На наш взгляд, дополнительные доказательства изменения первоначального названия острова предоставляет как сам официально опубликованный текст «Двукратных изысканий...», так и чуть более внимательный взгляд на другие, данные Ф.Ф. Беллинсгаузеном, топонимы.

Прежде всего, процитируем то место в тексте, где говорится об открытии самого острова: «23 декабря. В полночь термометр стоял на 0,8°; от WNW шла большая зыбь, из чего мы заключили, что по сему направлению большой земли быть не может, по крайней мере, в близости от нас. Когда пасмурность и снег прекратились, мы увидели на NO высокий берег, коего вершина скрывалась в облаках; поутру на рассвете открылся остров, совершенно очистившийся от тумана, а на середине сего острова высокая гора; вершина её и скаты покрыты снегом; крутизны, на которых снег и лёд держаться не могут, имеют цвет темный. Остров круглый, в окружности двенадцать миль, по крутому каменному берегу неприступен; прекрасная погода позволила нам сделать полуденное наблюдение, и широта места нашего оказалась 56° 44' 18» южная, долгота 27° 41' 51» западная. По сему наблюдению гора на середине острова в широте 56° 44' 18» южной, долготе 27° 11' 51» западной. Я назвал сие наше обретение остров Высокой, потому что отличается от прочих своею высотой».⁸

Однако несколькими абзацами ниже, в сравнении открытых экспедицией островов Траверсе с уже известными островами Сретения, неожиданно используется совсем другое название: «29 декабря. ... В 3 часа пополудни сквозь мрачность на SSW в семи милях открылся берег острова Сандерса, обретенного и так названного капитаном Куком. Мы стали держать вдоль северо-восточной стороны острова, коего вершина была покрыта облаками, и он казался нам неприступным... С восточной стороны остров высок и отрубом, лежит SO и NW, на пространстве шести с половиною миль; в

окружности семнадцать миль, покрыт льдом и снегом, но не так, как остров Торсона, хотя находится южнее...».⁹

Это разночтение Е.Е. Шведе прокомментировал лаконично: «Здесь Беллинсгаузен, вероятно по недосмотру, сохранил в тексте первоначальное наименование острова Высокого». Возможно, привлекать внимание читателей к этому удивительному для советского времени¹⁰ примеру сохранившегося в тексте «по недосмотру» первоначального наименования не стали, чтобы не снижать обличительный пафос в адрес царского правительства.

Впрочем, если недосмотр и имел место, то вряд ли со стороны автора. Ф.Ф. Беллинсгаузен передал рукопись в Адмиралтейский департамент в 1824 г., задолго до того, как его бывший подчиненный был осужден и сослан на каторгу. Более того, по возвращении из плавания лейтенант Торсон перешел на службу в Морской штаб, где как раз и готовилось издание «Двукратных изысканий...». В этой связи представляется более вероятным, что исправления в авторский текст вносили по указаниям председателя Ученого комитета Морского штаба Л.И. Голенищева-Кутузова.

Помимо обсуждаемого здесь случая переименования, имевшего идеологическую подоплеку, имели место и другие изменения в тексте. Хотя сохранилась обширная переписка Беллинсгаузена по вопросам редактирования, все же его влияние на конечный результат было ограниченным. Большую часть времени, которое заняла подготовка к изданию, Ф.Ф. Беллинсгаузен находился вдалеке от Санкт-Петербурга, обремененный многочисленными служебными обязанностями¹¹ и не имел возможности принимать непосредственное участие в процессе редактирования.

Остался недоволен публикацией командир шлюпа «Мирный» М.П. Лазарев. В письме другу он сетовал: «Всему виноват Логин Иванович Кутузов, взявшийся за издание... отдал в разные руки и наконец, вышло самое дурное повествование весьма любопытного и со многими опасностями сопряженного путешествия. Я не знаю, в каком виде представил оное Беллинсгаузен, но ясно вижу, что слог в донесении моем к Беллинсгаузену после разлучения нашего и по прибытии в Порт-Жаксон изменен совершенно, а кто взял на себя это право, не знаю».¹²

Однако, даже несмотря на внесенные редактором исправления, несложный анализ топонимов позволяет проследить, как тщательно Ф.Ф. Беллинсгаузен руководствовался при выборе названий понятными и четкими принципами.

Прежде всего, обращает на себя внимание то уважение, с которым Ф.Ф. Беллинсгаузен относится к названиям, данным его предшественником в этих отдаленных водах капитаном Джеймсом Куком. В 1775 году капитан Кук «находясь у SW оконечности острова Георгия, видел в 9-ти милях остров, и назвал оный по имени лейтенанта на его судне островом Пикерсгиля».¹³ Так же поступает и Ф.Ф.Беллинсгаузен. Первый остров, открытый экспедицией недалеко от острова Георгия, получил имя Михаила Анненкова, «в честь второго¹⁴ лейтенанта, служившего на шлюпе «Мирном»».¹⁵

Далее, как пишет Беллинсгаузен, «для удобнейшего описания и измерения пространства сего острова некоторые мысы назвал именами офицеров, служащих на шлюпах наших». Ниже приведена таблица, составленная на основе данных из «Двукратных изысканий...»:

дата ¹⁶	шлюп	судовая роль, имя	объект
15/12	«Мирный» «Восток» «Восток»	2-й лейтенант Михаил Анненков штурман Яков Парядин мичман Дмитрий Демидов	остров Анненкова мыс Парядина мыс Демидова
17/12	«Мирный» «Мирный»	мичман Павел Новосильский мичман Иван Куприянов	залив Новосильского мыс Куприянова
22/12	«Восток»	3-й лейтенант Аркадий Лесков	остров Лескова
23/12	«Восток» «Восток»	<u>2-й лейтенант Константин Торсон</u> 1-й лейтенант Иван Завадовский	остров Высокий – ? остров Завадовского

По данным таблицы несложно выявить общий принцип наименований: используются попеременно имена офицеров обоих шлюпов в обратном старшинству порядке, от младших к старшим. Выбивается из общего ряда наименований, которые Ф.Ф. Беллинсгаузен дает мысам, заливам и новооткрытым островам только один географический объект – остров Высокий. Как видно из таблицы, все остальные топонимы – «именные». Распознаваемая схема наименований дает сбой на 2-м лейтенанте шлюпа «Восток» Константине Петровиче Торсоне. Это его имя заменено на нейтральное и описательное название «Высокий».

Но мог ли так поступить Ф.Ф. Беллинсгаузен с одним из лучших своих офицеров, героем Отечественной войны 1812 года, ка-

валером ордена Св. Анны?¹⁷ Да еще сделать это без всякой видимой на то причины, поскольку нигде в «Двукратных изысканиях...» командир экспедиции не выражает своего неудовольствия какими-либо действиями подчиненного. В то же время, зная щепетильность и порядочность Ф.Ф. Беллинсгаузена, невозможно предположить, что какие-либо внеслужебные разногласия или личная неприязнь могли подтолкнуть его к решению отступить от принятого принципа наименования и оскорбить подобным действием К.П. Торсона. Таким образом, проведенный анализ топонимов хорошо согласуется с имеющимися графическими и текстуальными доказательствами.

Подводя итог, мы можем сказать, что, несмотря на отсутствие подлинных корабельных журналов и авторской рукописи, совокупность имеющихся в нашем распоряжении косвенных данных, позволяет утверждать, что первоначально остров был назван островом Торсона и, лишь спустя почти десять лет, переименован в Высокий.

Примечания

1 Большая Советская Энциклопедия, 3-е издание, Москва, 1977. т. 26. С. 336.

2 *Шведе Е.Е.*, предисловие редактора. С. 7 (см. комментарий 6).

3 *Коневский В.В.* Третий лишний.

4 *Шведе Евгений Евгеньевич* (1890–1977) – контр-адмирал, первый доктор военно-морских наук в СССР, профессор Военно-Морской Академии, почетный член Географического Общества; редактор «Морского атласа» (1950–1963), редактор «Атласа океанов» (1974–1977). Автор 45 книг и более 300 статей по различным вопросам военной науки, гидрологии и географии.

5 Текст цитируется по изданию: Двукратные изыскания в южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 гг., совершенные на шлюпах «Восток» и «Мирный» под начальством капитана Беллинсгаузена, командира шлюпа «Востока», шлюпом «Мирный» командовал лейтенант Лазарев. М. Географгиз, 1960.

6 Там же. С. 35.

Шведе Е.Е. Вводная статья ко второму переизданию Открытие Антарктиды русскими мореплавателями в 1819-1821 гг.

7 Там же. С. 50.

8 Там же. С. 135.

9 Там же. Часть 1-я, глава 3-я. С. 139.

10 Советская цензура подобных недосмотров старалась не допускать. В качестве примера можно привести вышедший в том же издательстве Географгизом ранее цитируемого переиздания «Двукратных изысканий...» перевод дневников руководителя Русской полярной экспедиции Эдуарда Васильевича Толля. Несмотря на всю академичность издания, из книги были исключены упоминания об имени лейтенанта А.В. Колчака, выполнявшего обязанности гидролога.

Толль Э. В. Плавание на яхте «Заря». Пер. с нем. М.Географгиз, 1959.

11 В указанный период Ф.Ф. Беллинсгаузен много плавал в Черном и Средиземном морях, командовал кораблем, отрядом судов, Гвардейским экипажем; принимал участие в русско-турецкой войне.

12 Письмо М.П. Лазарева к А.А. Шестакову от 26 января 1834 г. Цитируется по Е.Е. Шведе, предисловие редактора. С. 6-7 (см. комментарий 3).

13 Там же. Часть 1-я, глава 3-я. С. 131.

Следование примеру капитана Кука можно видеть и в выборе название для группы открытых экспедицией островов: Кук назвал архипелаг в честь Джона Монтегю, 4-го графа Сэндвич (John Montagu, 4th Earl of Sandwich), занимавшего в тот момент пост Первого Лорда Адмиралтейства. Ф.Ф. Беллинсгаузен называет группу из трех островов именем маркиза де Траверсе, являвшегося Морским министром России.

14 По старшинству.

15 Там же. Часть 1-я, глава 3-я. Стр. 130.

Сходным образом поступил и О.Е. Коцебу, назвавший во время своего кругосветного плавания на шлюпе «Предприятие» несколько островов именами своих лейтенантов: остров Кордюкова, острова Римского-Корсакова, см. И.Ф. Крузенштерн. Дополнение к изданным в 1826 и 1827 годах «Объяснениям оснований, послуживших для составления Атласа Южного моря совокупно с сим атласом». 1836.

16 По старому стилю.

17 РГАВМФ.Ф.203. Оп.1. Д.461. Л.2-2 об. Ф.227. Оп.1. Д.112. Л.138.

К.Э. Кузнецова

Дальние плавания судов, построенных моими предками

В августе 1828 г. был принят из кандидатов в число воспитанников Учебного Морского Рабочего экипажа (УМРЭ) Юлий Тирнштейн, воспитанник ружейного мастера. 14-летний мальчик был, вероятно, сиротой.¹

Жизнь и учеба воспитанников УМРЭ была трудной. «До выпуска добрести могли только сильные и телом, и духом, и умом», как позже напишет в мемуарах бывший воспитанник, а затем начальник Инженерного училища Морского ведомства генерал-майор А.И. Пароменский.

В 1836 г. после успешного окончания учебы Ю. Тирнштейн был назначен в Главное Адмиралтейство в распоряжение подполковника М.Н. Гринвальда (своего бывшего преподавателя по экипажу и судостроителя). Здесь в то время по его проекту строился первый в России морской колесный боевой корабль парходофрегат «Богатырь». Его достройкой и начал свою службу на благо Российского флота мой прапрадед Юлий Карлович Тирнштейн. Там же под руководством Гринвальда он участвовал в постройке пароходов «Поспешный» и «Быстрый», двух фрегатов – «Цесаревич» и «Цесаревна», а в 1839 г. – учебной яхты для будущего генерал-адмирала 12-летнего великого князя Константина.

С 1840 г. Ю.К. Тирнштейн служит в Кронштадте при достройке, тимберовке, «приделывании» громоотводов, исправлении более 35 судов Балтийского флота, совершенствуя свое мастерство инженера-судостроителя. Первая его самостоятельная постройка – шхуна «Вихрь» в Петровском доке Кронштадта в 1852 г.²

В 1860 г. после важной командировки в Северо-Американские Соединенные Штаты (совместно с генерал-майором М.Н. Гринвальдом и механиком штабс-капитаном А.И. Соколовым, будущим Управляющим парходным заводом в Кронштадте), Ю.К. Тирн-

пштейн строит на Галерном островке первый гидравлический плавающий деревянный составной док, а затем им заведует, а также винтовой фрегат «Дмитрий Донской» и два винтовых клипера «Алмаз» и «Жемчуг» (1861).³ Приказом по флоту 1 января 1862 г. за «полезные труды» по постройке фрегата «Дмитрий Донской» и клиперов «Алмаз» и «Жемчуг» старшему судостроителю С-Петербургского порта, Корпуса корабельных инженеров капитану Тирнштейну объявлена генерал-адмиралом Константином Николаевичем «Совершенная благодарность».⁴ Через три месяца 3 апреля 1862 г. в возрасте 48 лет он скоропостижно скончался... Но по его стопам пошли сыновья Роберт и Владимир. И на постройке винтового клипера «Изумруд» в Новом Адмиралтействе младшим судостроителем уже трудился Роберт Юльевич Тирнштейн, мой прадед.⁵

Об участии в дальних плаваниях именно этих судов: фрегата «Дмитрий Донской», клиперов «Алмаз», «Жемчуг» и «Изумруд», построенных корабельными инженерами Тирнштейнами (отцом и сыном), пойдёт мой рассказ.

Поражение России в Крымской войне (1853–1856) привело к большим ограничениям в развитии флота России. Однако уже к началу 1860-х гг. положение стало меняться. Возобновилась традиция дальних плаваний судов Российского флота с несением крейсерской, стационарной и представительской службы, надежной охраной восточных рубежей страны, достойной подготовкой кадров флота.

50-пушечный винтовой фрегат «Дмитрий Донской» стал первым после Крымской войны учебным судном, на котором с лета 1862 г. проходили ежегодную морскую практику более сотни гардемарин и кондукторов, многие из которых прославили впоследствии Российский флот. 10-месячные дальние плавания проходили до 1869 г. в Атлантике, с 1870-го – в Средиземном, Черном и Азовском морях.

Приняв решение сделать фрегат «Дмитрий Донской» учебным судном, руководство Морского министерства предусмотрело на нем незначительную перепланировку помещений для размещения практикантов (около 120 чел.), уменьшение артиллерии и команды на 100 человек нижних чинов. Были разработаны программы теоретической и практической подготовки гардемарин и кондукторов морскому (парусному), штурманскому, артиллерийскому и машинному делу, которые начинались с «познаний по должностям

рядовых нижних чинов; усерднейшим и способнейшим – перейти к унтер-офицерским, лишь потом – к экзамену в мичмана. Стоять все (4!) вахты!».

Командир фрегата «Дмитрий Донской» капитан-лейтенант Николай Беклешов получил инструкцию от Управляющего Морским министерством Н.К. Краббе. Несколько фраз оттуда: «...многие из этих молодых людей вкусили уже вредные плоды праздности; на «Дмитрии Донском», этом плавучем учебном заведении, можно надеяться усиленною деятельностью и строгим надзором поправить дело...»; о строжайшей дисциплине – «офицеры чтобы могли своим примером настраивать к тому же гардемаринов...». 16 октября 1862 г. из Кронштадта в Петербург была отправлена телеграмма о готовности судов к выходу в море.

На борту – молодые представители славных морских династий: Веселаго, Завалишин, Крузенштерн, Вульф, Чихачев, Неелов, Головин. (В 1867–1968 гг. на фрегате «Дмитрий Донской» проходил практику будущий адмирал С.О. Макаров).

20 октября 1862 г. фрегат вышел в море. Маршрут: «Портсмут – Шербург (чтобы познакомиться с лучшими портами западных морских держав); Гибралтар (чтобы передать по приказу генерал-адмирала на фрегат «Ослябя» 4 пожертвованных колокола для монастыря в Старую Сербию); Азорские о-ва; в тропиках – время для практических занятий; освежиться – на о-вах Зеленого мыса (недели 2); к о-ву Святой Елены; Мыс Доброй Надежды...».

По возвращении фрегата следующим летом в Кронштадт состоялся «смотр ему комиссией под председательством контр-адмирал Беренса в присутствии всех командиров». В отчете от 20 июня 1869 г. значится: «Все упражнения гардемаринов и кондукторов (120 чел.) – выказалось полное знание всех мелочей работ; артиллерийское учение – весьма отчетливо и расторопно. «Общая тревога!» – истинно военный порядок во всех подробностях подготовки к бою и в самом ведении его. Все парусные работы производятся с должною быстротою и порядком... Труды капитана Беклешова и служивших на фрегате офицеров по практическому и научному образованию молодых людей – выше всяких похвал, и могут быть достойно оценены только подробным изучением принятой на фрегате системы».⁶

В начале 1860-х гг. в Европе создалась напряженная обстановка. О поддержке восставших против русского царизма поляков (1863), заявили Англия и Франция, стремившиеся к ослаблению

России. Возникла угроза новой войны. К берегам Америки, в воды оживленного торгового судоходства, Россия, отправила две крейсерские эскадры, по семь кораблей в каждой: Атлантическую под начальством контр-адмирала С.С. Лесовского и Тихоокеанскую под командованием контр-адмирала А.А. Попова. Эта демонстрация силы со стороны России сыграла положительную роль – угроза войны была ликвидирована.

Винтовой клипер «Алмаз» в составе эскадры контр-адмирала С.С. Лесовского совершил свое первое дальнее плавание.

Из депеши: «Клипер «Алмаз» снялся из военной гавани Кронштадта в море 18 июля 1863 г. в 8 час утра благополучно. Командир клипера кап.-лейт. Павел Зеленой». На борту: штаб- и обер-офицеров – 9, гардемарин и кондукторов – 8, унтер-офицеров – 14, рядовых – 149. Всего – 182 человека. Среди гардемарин – Николай Римский-Корсаков, будущий великий композитор.

Через неделю, 25 апреля, клипер вышел из Килия. Далее из депеши командира клипера: «Переход от Килия до Нью-Йорка клипер сделал за 66 дней, а от выхода в океан – за 53 дня. Обстоятельства, сопровождавшие плавание, были самые неблагоприятные: ветры большей частью противные, погоды холодные и сырые, и клипер на переходе выдержал 4 урагана, из которых 2 были чрезвычайно жестоки; однако, несмотря на все эти невзгоды, команда была все время здорова, и клипер не нуждался ни в каких исправлениях по корпусу».

Зазимовав в Балтиморе, клипер «Алмаз», перешел в Нью-Йорк, а оттуда 25 апреля 1864 г, отправился к месту своего нового назначения. Сделав большую «петлю» по Атлантике, 25 июня прибыл в Рио-де-Жанейро. После 2-недельного пребывания там клипер, получив новое назначение – Тихий океан – и, приняв полный запас угля и провизии, вышел 9 июля 1864 г. снова в Атлантический океан.

Из донесения командира клипера «Алмаз» Управляющему Морским министерством: «12 июля...начался жестокий SW шторм, известный в этих местах под именем Пампероса». Командир клипера капитан-лейтенант Зеленой в своем рапорте отмечает, какие меры были им приняты в ожидании шторма (уменьшил парусность и на всякий случай развел пары под двумя котлами). Ветер быстро свежел и превратился в ураганный. «То, что испытал клипер в эту ночь и следующий день, трудно описать, его ломало и гнуло по всем направлениям [...] боковая качка доходила до 38 градусов и

была так стремительна, что я каждую минуту ожидал, что полетят мачты или оторвутся орудия. Я одного боялся, чтобы не вышибло руль, но благодаря Бога он уцелел [...] продолжись шторм еще суток двое, трудно было бы ручаться за последствия...

[...]В ночь с 13 на 14 июля ветер начал стихать и к вечеру 14-го совсем стихло[...] Тогда подробно осмотрелись...» И командир принял решение: вернуться в Рио-де-Жанейро «как единственное место из всех портов Южного Атлантического океана, имеющее док и прямое каждые две недели сообщение с Европой». Командир клипера 26 июля извещает Управляющего Морским министерством о нынешнем состоянии деревянного судна, высказывает свои соображения по повреждениям («во-первых, прежние шторма и полутора годовое плавание не могли не иметь влияние на его скрепления...и во-вторых, те шторма случались в середине или под конец переходов, когда угля и провизии оставалось не более половины и клипер... легко всходил на волнение, в настоящем же случае он... был тяжел и почти нисколько не поднимался на волнение, а, следовательно, должен был выдерживать на себе всю его разрушительную силу...»); далее пишет о намерении обратиться за ремонтом к местным властям и высказывает «свое заключение, что клипер для продолжения настоящего плавания неблагонадежен и идти на нем в Тихий океан решиться сам» не может.

При посредничестве российского посланника в Рио-де-Жанейро в казенном доке были проведены все необходимые клиперу исправления. Командиром приняты также действенные меры по поправке здоровья команды (обнаружились признаки «холерных припадков»).

Капитан-лейтенант П. Зеленой с благодарностью констатирует добросовестный ремонт судна бразильцами, называет его стоимостью, причем, извещает, что бразильское правительство взяло лишь половину суммы, «основываясь на дружеских отношениях с Россией»!

Клипер «Алмаз» покинул Рио-де-Жанейро 24 октября, а 16 ноября пересек экватор. Далее – из депеши – «между 5 и 13 декабря выдержал 3 вращающихся шторма с суточными промежутками штиля..., два первых были не очень сильны., при последнем же – сблизилась с его центром...» И далее – о состоянии судна после ремонта...

По пути домой клипер еще раз изменил маршрут и зашел в Средиземное море, присоединившись к части эскадры контр-ад-

мирала С.С. Лесовского, прибывшей туда в связи с нахождением в Ницце Государыни Императрицы. Вилла Франко, Генуя, Тулон и, наконец, – Высочайшее повеление: «Возвратиться клиперу «Алмаз» в Кронштадт 2 марта 1865 года, к открытию навигации сего года». Что и было выполнено.

Так подробно о штормах и состоянии судна я говорила не случайно, ведь его строил мой прапрадед, причем, к концу постройки, в октябре, он тяжело заболел и достройку обоих клиперов в Кронштадте проводили другие инженеры... Тем ценнее мнение командира судна, совершившего первое дальнее плавание: «...Оно было превосходным испытанием для клипера и дало мне полную возможность узнать его качества и тем положить конец всем сомнениям о недостаточной остойчивости и неблагонадежности его для плавания в океане». Это подтвердили последующие дальние плавания клипера «Алмаз».

Винтовой клипер «Жемчуг», строившийся на Галерном островке в Санкт-Петербурге одновременно с «Алмазом», прослужил Российскому флоту 31 год. Для корабля с деревянным корпусом это – большая жизнь! Клипер командировался «в Прибалтийский край для крейсирования вдоль Курляндского берега с целью борьбы с контрабандой» (оружия), в научные экспедиции, в том числе – на север России (в его честь даже назван остров в архипелаге Новая Земля), в дальние плавания в составе эскадр. Сегодня речь пойдет о плавании клипера в составе отряда судов под командованием контр-адмирала И. Бутакова в Средиземном море в 1871–73 гг.

Из инструкции командиру клипера «Жемчуг» перед отплытием в греческие воды, где уже находился отряд контр-адмирала И. Бутакова:

– «поддерживать строгую воинскую дисциплину... мелочи, действуя в совокупности, создают ту громадную силу, на которой основана ЧЕСТЬ И СЛАВА ФЛОТА;

– совершенствовать команду в боевом отношении (учениями)...

– находясь в иностранных водах, не забывайте, что вверенный Вам клипер будет представлять Россию в среде, ежели не враждебной, то склонной к порицанию наших недостатков и равнодушной к нашим успехам. В таком положении подчиненные Ваши должны быть особенно осторожны в поведении...»

Клипер «Жемчуг» покинул Кронштадтский рейд 4 июня 1871 г. Командир – капитан-лейтенант Федор Геркен, на борту – 213 человек.

Из донесения командира клипера в январе 1872 г.:

«...Во время стоянки в Наварине офицеры клипера посетили могилу русских, убитых в день Наваринского боя (8 октября 1827 года). Найдя могилу в крайне запущенном виде, составили подписку на устройство на ней памятника в форме массивной плиты с высечкой на ней имен похороненных в могиле...» При этом капитан-лейтенант Ф. Геркен просил Инспекторский департамент сообщить имена убитых. С помощью помощника Начальника Архива удалось найти подлинное донесение бывшего Начальника эскадры Средиземного моря в 1827 г. контр-адмирала графа Гейдена, где названы имена двух убитых офицеров: мичмана Василия Никандровича Жадовского с корабля «Иезекиль» и лейтенанта Николая Никифоровича Куприянова-2 с фрегата «Проворный». На убитых нижних чинов именного списка нет. Всего убито нижних чинов – 57 человек.

Пользуясь пребыванием клипера «Жемчуг» в Неаполе летом того же года, пожертвованием командира и всех членов клипера была сделана плита из каррарского мрамора и на ней высечена надпись: «Памяти павших в Наваринском сражении 8/20 октября 1827 г. и погребенных поблизости. Поставлен в 1872 г. Начальником отряда Свиты Его Величества контр-адмиралом И. Бутаковым, командиром, офицерами и командою клипера «Жемчуг».

31 октября клипер прибыл снова в Наварин. Немедленно команда приступила к устройству фундамента для мраморной плиты на месте погребения погибших моряков. На следующий день в торжественной обстановке в 4 ч. пополудни греческими священниками, приглашенными из города, была совершена панихида по убиенным в Наваринском сражении.

В 11 час. вечера того же числа клипер «Жемчуг» покинул Наварин, увозя в душах всех незабываемые волнующие впечатления этого дня...

Мальта, Тунис, Корфу, Триест, Венеция, Бриндизи, Пирей, Гибралтар, Лиссабон, Портсмут, Копенгаген и 7-го октября 1873 г. – Кронштадт.

11 октября Главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Казакевич П.В. произвел инспекторский смотр клипера. Он нашел корабль и команду в отличном боевом порядке. У команды не было ни одной претензии. Главный командир Кронштадтского порта «имел случай убедиться, что команда имеет бодрый и совершенно здоровый вид, грамотных нижних чинов – 95%. Отзыв командира как об офицерах, так и о команде – весьма лестный».

А впереди у клипера «Жемчуг» было еще 19 лет службы Российскому флоту...

Винтовой клипер «Изумруд» строился в Новом Адмиралтействе. Строитель – Корпуса корабельных инженеров капитан А. Иващенко, а младший судостроитель Роберт Ю. Тирнштейн, мой прадед.

Из многочисленных плаваний клипера «Изумруд» рассказать хотелось бы об одном эпизоде – плавании в Тихий океан в 1870–73 гг., когда одной из целей была встреча с российским ученым-натуралистом Н.Н. Миклухо-Маклаем и вывоз его с островов Новой Гвинеи.

Как доносил командир «Изумруда» капитан 2 ранга М.Н. Кумани, 14 ноября 1872 г. клипер направился в Новую Гвинею, где год назад с корвета «Витязь» на берег бухты Астролябии был высажен Н.Н. Миклухо-Маклай для научных изысканий. Стояла задача: найти и вывезти его оттуда. Лоцмана командир клипера нашел без труда, а вот с переводчиком были трудности: соседние племена говорили на совершенно разных наречиях, и вообще «племена самой бухты Астолябии признаются всеми обитателями Молуккских островов... до такой степени зверски-свирепыми, что никогда, никто не покушался входить с ними в отношения. В бухту Астролябии клипер прибыл 7 декабря, и «первое лицо, которое встретили, встав на якорь, был сам Миклухо-Маклай, приехавший на туземном пруа». Все радостно его приветствовали и поздравили с благополучным окончанием его трудного и рискованного предприятия. На что ученый «объявил, что очень колеблется в разрешении вопроса: воспользоваться ли ему прибытием клипера для перемены места или остаться еще на неопределенное время здесь для продолжения своих исследований по части антропологии, сравнительной анатомии, метеорологии и проч.» Однако, на следующий день «Миклухо-Маклай объявил, что решился идти на клипере в один из портов о-ва Явы», и через 3 дня (12 декабря) клипер «Изумруд» с ученым и его багажом на борту снялся с якоря залива Астролябии...

Для команды клипера плавание в водах Новой Гвинеи не прошло бесследно – на борту оказалось до 80 человек больных лихорадкой. Когда количество больных уменьшилось до 30, клипер снялся с рейда о. Тернате и ушел по маршруту Гонконг – Сингапур – Батавия. 8 мая Миклухо-Маклай остался в Батавии (в резиденции генерал-губернатора), предполагая прожить здесь 4–5 месяцев, обрабатывая собранные им материалы.

О дальних плаваниях судов Российского флота регулярно докладывали императору Александру II Управляющий Морским министерством генерал-адъютант Н.К. Краббе, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, генерал-адъютант С.С. Лесовский. На полях докладов остались многоговорящие реплики и собственноручные записи Его Величества о Миклухо-Маклае: «Лишь бы он опять не пропал», «Слава Богу, я очень о нем беспокоился» и «Слава Богу!» – при получении известия о прибытии 16 октября 1873 г. клипера «Изумруд» из кругосветного плавания в Кронштадт.

Заканчивая рассказ об успешных дальних плаваниях клиперов «Алмаз», «Жемчуг» и «Изумруд», хотелось бы привести слова о них управляющего Морским министерством Николая Карловича Краббе: «...по совершенно новому чертежу прекрасно построенные и щегольские крейсера».

В заключение хочу сказать, что как историограф рода я горжусь, что мне удалось вернуть семье и истории имена моих предков – Корпуса корабельных инженеров ТИРНШТЕЙНОВ и рассказать о дальних плаваниях построенных ими судов Российского флота.

Примечания

1 Санкт-Петербургские ведомости №74.1818 г. 13 сентября. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 4. Д. 395.

2 РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 406, 457, 575.

3 Там же. Ф. 283. Оп.2. Д.5939; Ф. 164. Оп. 1. Д. 60; Ф. 158. Оп. 2. Д. 1847, 1881.

4 Там же. Ф. 249. Оп. 1. Д. 33.

5 Там же. Ф. 417. Оп.4. Д.4597

6 Там же, Ф. 921. Оп. 2. Д.89, 119; Ф. 283. Оп.3 Д.1843, 2000,2192

К.А. Шерафетдинова

Исследователь Крайнего Севера Евстафий Алексеевич Тягин

Новая Земля – крупнейший архипелаг в Северном Ледовитом океане, расположенный между Баренцевым и Карским морями – была открыта новгородцами в XI в. Ее западные берега русские поморы изведали задолго до того, как к ним впервые приблизились англичане, а затем – голландцы. В начале XIX в. интерес к далекому арктическому острову усилился и в русских правительственных кругах. Первыми русскими исследователями Новой Земли считаются Ф.П. Литке, П.К. Пахтусов, А.К. Циволько, К.Н. Посыет, В.А. Русанов. Фамилия Тягин в этом списке звучит незаслуженно реже, хотя его деятельность – это яркая, удивительная страница истории изучения края.

Из хранящегося в фондах РГАВМФ послужного списка известно, что Евстафий Алексеевич Тягин, выходец из дворян Херсонской губернии, родился 5 марта 1844 г. В 11 лет был определен кадетом в Черноморскую роту. С 1860 г. состоял в действительной службе сначала кондуктором на Черноморском флоте, затем, с 1862 г., в Каспийской флотилии. К 1869 г. он дослужился до звания подпоручика.¹

В 1871-м Тягина перевели в Архангельскую флотскую роту и направили помощником начальника Гидрографической экспедиции по исследованию бассейнов рек Мезени и Печоры. Это было необходимо, так как сюда «ежегодно приходили иностранные корабли (до 700 в год) за лиственничным лесом, торговля которым может развиваться в громадных размерах, и останавливается единственно по случаю опасности входа с океана в неописанное, непромеренное, и не огражденное предостерегательными знаками устье реки Печоры»², – сообщал в Министерство внутренних дел архангельский губернатор Н.А. Качалов. На Новой Земле так-

же необходимо было установить знаки и нанести их на карты для безопасного подхода к берегам промысловиков. Подпоручику корпуса флотских штурманов Тягину выдали инструкцию, предписывающую подробно расспрашивать местных жителей о наличии ископаемых, в частности, каменного угля; выяснить, возможно ли выращивать хлеб в тех климатических условиях; «расположены ли жители к мореплаванию и судостроению».³ А также, передав местным лоцманам общие правила обозначения фарватера, собрать все сведения о наличии безопасного входа с моря в устье рек Мезени и Печоры. По возвращении из экспедиции 1872 г. Евстафий Алексеевич представил в Морское министерство и командиру Архангельского порта подробный отчет. В отчете он выделил ряд причин, по которым охота и рыбный промысел находились у печорцев в упадке. Во-первых, используемые поморами суда-карбасы были приспособлены только к прибрежному и речному плаваниям. «Постройка хорошего моржепромышленного судна потребовала бы знакомых с этим делом специалистов, которых приходилось бы выписывать, по крайней мере, из Мезени»⁴, – отмечал Тягин. «Затем, – продолжал он, – понадобились бы на постройку судна капиталы, для капиталов – общество, а общества здесь нет, каждый пытается счастье сам по себе, от чего образовалось здесь два класса жителей – бедных и богатых. Богатым, разумеется, не расчет поднимать бедных, как необходимого им рабочего класса».⁵ Отрицательно сказывалось на промыслах и то, что русские поморы отправлялись на охоту в конце июня, когда Печорский залив освобождался ото льда. Иностранцы же, в особенности норвежцы, имея лучшие суда, появлялись здесь раньше. И к приходу русских зверь был если не добыт, то распуган. Ружья поморцев, «даже собственно так называемые моржовки, кремневые, дают осечки, – описывал Тягин, – у иностранцев же новейшие системы, которые не боятся сырости, часто бывающих в северных морях туманов, и самый способ промышленности более улучшен».⁶ Подробно изучил Евстафий Алексеевич и причины частых болезней печорцев, особенно цингой. Промышленники, отправляясь на промыслы, брали с собой минимальный запас мяса, рыбы, хлеба, рассчитанный только на обратный путь. А между тем, Тягин слышал от иностранцев, что «употребление картофеля, чернослива, перца и кофе, в незначительных даже размерах, сберегает от этого серьезного бича».⁷

Столь подробно составленный Тягиным отчет о командировке в район устья рек Печоры и Мезени был тщательно изучен в Мор-

ском министерстве. Из отчета однозначно следовало, что плавания русских промысловиков в северных водах во многом были убыточными, суда и карты уступали норвежским. В целом все это создавало угрозу потери влияния России на этом важном направлении. Остро чувствовалась необходимость проведения новых научных исследований и на Новой Земле. Для этого Общество подаяния (оказания) помощи при кораблекрушениях при содействии Морского министерства открыло на Новой Земле спасательную станцию, переселив туда несколько семей самоедов (ненцев).

25 июня 1877 г. Е.А. Тягин был командирован на Новую Землю для наблюдения за постройкой спасательной станции и проведения гидрографических работ в заливе Моллера. В сентябре, по возвращении в Архангельск, он доложил командиру порта Л. Ухтомскому о проделанной работе, а именно: о промерах южного входа в Мало-Кармакульскую бухту, описании берегов и островов. Обозначив южный фарватер вехами, Тягин поручил наблюдение за ними поселенной в Малых Кармакулах артели промышленников и самоедов. В следующем году Тягина вновь командировали на Новую Землю, чтобы продолжать начатое дело. Принимая во внимание тяжелые условия быта на острове, «так же и ввиду того, что в число поручений от Общества, возлагаемых на г. Тягина, входят также и некоторые гидрографические исследования», ему было выдано «морского содержания, определенного для распорядителей по постановке вех и баканов по заграничному положению»⁸, то есть столовых 540 рублей в год и морского довольствия 120 рублей в месяц.

Командировка была рассчитана на год. «Архангельские Губернские ведомости» и «Известия Русского географического общества» сообщали следующие подробности: «Тягин приехал на Новую Землю в конце лета 1878 года. Русских промышленников, зимовавших при станции, и самоедов, за исключением двух старух с детьми он не застал. Сломав замки приютской избы, Тягин нашел избу крайне грязной; даже постели после умерших в течение зимы двух промышленников не были убраны, что произвело крайне неприятное впечатление в особенности на прислугу Тягина, состоящую их старухи-няни, девушки-кухарки и мальчика 16 лет; баня, которую зимой занимали самоеды, была значительно чище».⁹ Приведя в порядок жилье и завершив ремонтные работы на станции, Евстафий Алексеевич оборудовал помещение для метеорологических наблюдений. «17 сентября, помолвившись в преобразованной из караулки часовне, проводили артель рабочих на

отправившейся обратно в Архангельск шхуне. Возвратившись на берег с грустной мыслью, что с этой минуты порвалась на целый почти год всякая связь со всем, что осталось на материке, семья Тягина долго еще следила за уходившей шхуной, крестясь и призывая себе в помощь и покровительство Бога».¹⁰ Е.А. Тягин, чтобы опровергнуть утвердившуюся за Новой Землей репутацию гибельного края, отправился туда с женой и двухлетним сыном. Все же вместе с промышленниками и самоедами-поселенцами на зимовку осталось 42 человека. Зимовка оказалась тяжелой. Уже с октября не хватало соленого и свежего мяса. Появились первые заболевшие цингой. Несмотря на обработку полов известковой водой и ароматическим уксусом, началась эпидемия. В таких сложных условиях, страдая от ревматизма и простуды, Тягин лично оказывал медицинскую помощь, даже сам принимал роды. 6 декабря его жена Александра Ивановна родила дочь. Первую русскую уроженку архипелага назвали Ниной.

Весной, когда начался массовый прилет птиц, положение с удовольствием наладилось. И в первых числах апреля, Евстафий Алексеевич предпринял попытку пройти Новую Землю с юга на восток. Он хотел установить возможность пересечения гор в глубине острова, и выяснить, где в большем количестве водится морской промысловый зверь. «Двое саней, – писал Тягин, – запряженные пятью собаками, нагружены были так: в одних провизия ..., керосиновая кухня с принадлежностями, шесть поленьев дров и запасные для починки саней колья, топоры и заступ. На других санях – инструменты и моего устройства палатка, состоящая из трех дуговидных деревянных обручей, ...обтянутых полотном».¹¹ Сначала шли на юг вдоль гор, по соединяющимся друг с другом четырем озерам, а затем по долине горной речки Кармакулки. В первый день путешественники прошли пешком 15 верст и остановились на ночлег. «Здесь я испытал как свою палатку, устроенную на санях, так и кухню, очень интересовавшую самоедов», – вспоминал Тягин. «Самоеды ели щи прямо из кастрюли, я же налил щи в металлическую тарелку, что при 15-градусном морозе оказалось не практично»¹², – продолжал он. Ночью спастись от холода в палатке можно было, лишь спрятав голову внутрь малицы, согреваясь собственным дыханием. Самоеды же спали, постелив на снег парус, им же и накрывались. На двадцатой версте Кармакулки путешественники оставили часть своих запасов у подножия гор. Впрягая поочередно всех собак в одни сани, они поднялись на вы-

сокую гору, предполагая, что за ней откроется более удобный, короткий путь к Карскому морю. Подъем был тяжелым. На горе сломались сани, при падении Тягин разбил очки и хронометр, потерял шомпол от ружья. «Горой несчастья» назвал он эту гору. С трудом спустившись в долину, путешественники заночевали у противоположного хребта. На следующий день, 15 апреля, не рискуя сделать вчерашнюю ошибку, оправались в обход горы и заночевали на берегу озера. Утром, поднявшись на вершину водораздела и наблюдая горизонт при ясной погоде, Тягин установил, что пространство между заливами Моллера и Литке представляет собой низменность. «Здесь был замечен более рыхлый снег, и на глубине двух аршин, мы находили под снегом[...] частью сухой мох, но преимущественно мелкий щебень аспида», – записывал он. «Я не могу, объяснить себе следующего явления: ночью туман занимал все низменности, а утром стал подниматься не всей массой, а частями, в виде столбов, быстро удлинявшихся»¹³, – продолжал Евстафий Алексеевич. Еще несколько дней путешественники пробирались на восток, ночевали в ледяной пещере. Не найдя вокруг признаков близкого присутствия оленей, самоеды не советовали идти дальше из-за нехватки продовольствия. Несколько собак выбились из сил, почти у всех стерлась до мяса кожа на лапах. «Самоедские собаки, – заметил Тягин, – не смотря даже на голод, не дотрагиваются до хлеба, да и для нас самих хлеб составлял очень неудобную пищу. Промерзая, хлеб как лед крошился под топором, и нам приходилось свою дневную порцию оттаивать за пазухой, укладывая его туда заблаговременно»¹⁴. По его расчетам и наблюдениям, до восточного берега Новой Земли им оставалось еще 35 верст. Сил и продовольствия не хватало. Решив ограничить путешествие этим пунктом, Тягин, с помощью команды, водрузил здесь в камни шест и отправился обратно. Когда позади осталась последняя гора и открылись берега Малой Кармакулки, путешественники почувствовали себя как дома. Добравшись до продовольственного запаса, они накормили собак, отдохнули и благополучно возвратились в становище. Несмотря на то, что им пришлось вернуться с полпути, Тягин не считал эту попытку неудачной, поскольку были сделаны важные выводы. Он считал вполне возможным пересечение Новой Земли с запада на восток в весеннее время – с середины марта до середины мая. Для этого нужны были сильные собачьи упряжки и достаточный запас провизии и корма для животных. Остров следовало пересекать не через горы, а по долинам рек. Во время похода

вглубь Новой Земли Евстафий Алексеевич сделал ряд интересных наблюдений. «Хотя горы, озера и долины были покрыты сплошной пеленою снега, писал он, – видимый на западном побережье наклон пластов острова имеет такой же характер и внутри[...] и весь остров представляется как бы наклонившимся к востоку. В минералогическом отношении на всем пространстве встречается тот же аспид, черный плитняк, прожиленный кварцем молочного цвета; в руслах рек и под тундрой черного цвета глина и песок, часто попадаются тут и куски какого-то минерала хрустального вида».¹⁵ Проводя все время метеорологические наблюдения, он пришел к выводу, что по мере удаления на восток температура воздуха значительно понижается. Так, в ходе этой поездки вглубь острова он составил новые сведения о рельефе и климате Новой Земли.

Еще более важным вкладом в изучение Новой Земли явилось создание Тягиным метеорологической станции в Малых Кармакулах. Физическая обсерватория снабдила его всеми необходимыми инструментами. Обустроив станцию, он начал вести метеорологические наблюдения и продолжал их до 13 августа 1879 г. Деревянную психометрическую будку соединил с домом с помощью особого мостика, чтобы в непогоду снимать показания приборов через стеклянное окошечко. Приборы были установлены на высоте 5,4 м над землей. На отдельном столбе, на высоте 12,5 м. стоял малый флюгер с указателем силы ветра. Станция также была снабжена двумя приборами – дождемерами и анероидом. Наблюдения велись по среднему местному времени. Опубликованные в Летописи Главной физической обсерватории за 1879 год, они стали достоянием как русской, так и мировой геофизики.

В июле 1879 г. за ними отправили военную шхуну «Бакан». Тягин передал станцию со всеми запасами и принадлежностями самоедскому старосте. «1-го августа, – как сообщали «Известия Русского географического общества», – Тягин с семейством и сиротами: мальчиком и девушкой, оставшимися после умершего зимой самоеда, перебрался на шхуну и после молебна шхуна снялась с якоря, а 5-го августа ошвартовалась в Архангельске».¹⁶

На основании личного опыта Е.А. Тягин пришел к заключению, что проживание на Новой Земле вполне возможно. Его отчет, план становища в Малых Кармакулах и чертеж малокармакульского знака были занесены в архив Гидрографического департамента. В Морской музей была отправлена на хранение модель палатки «лагеря промышленников на Новой Земле, с ее описанием».¹⁷

В чине штабс-капитана Е.А. Тягин еще долго занимался гидрографическими работами на Севере. В 1880 г. его вновь направили на Новую Землю для осмотра знаков в заливе Моллера. С 1881 г. Тягин командовал Северо-Двинским плавучим маяком. Высочайшим приказом по морскому ведомству 24 апреля 1888 г. произведен в подполковники. За доблестную службу Е.А. Тягин был награжден орденами Св. Станислава 2-й и 3-й степени и Св. Владимира 4-й степени с бантом. Имел пожизненный серебряный знак Общества спасения на водах и золотую медаль Географического общества.¹⁸

В 1890 г. Тягин подал рапорт об отставке по болезни. Скончался он в 1898 г. в Лиенае, похоронен на Северном кладбище. На надгробье высечена надпись: «Корпуса флотских штурманов полковник Евстафий Алексеевич Тягин родился 5 марта 1844г. – скончался 6 мая 1898г. Основатель колонии на Новой Земле». Один из островов у Новой Земли был назван именем Тягина.

Примечания

- 1 РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 7. Д. 469. Л. 187-194.
- 2 Там же. Ф. 402. Оп. 2. Д. 2963. Л. 60б.
- 3 Там же. Л. 50.
- 4 Там же. Л. 63.
- 5 Там же. Л. 63об.
- 6 Там же. Л. 64.
- 7 Там же. Л. 65.
- 8 Там же. Д. 3365. Л. 4об. -5.
- 9 Известия Русского географического общества. 1879 г. Т. 15. Вып. 3. С. 225.
- 10 Там же. С. 226.
- 11 Известия Русского географического общества. 1883 г. Т. 19. Вып. 4. С. 266.
- 12 Там же. С. 267.
- 13 Там же. С. 269.
- 14 Там же. С. 270.
- 15 Там же. С. 273.
- 16 Известия Русского географического общества. 1879 г. Т. 15. Вып. 3. С. 230.
- 17 РГАВМФ. Ф. 402. Оп. 2. Д. 3365. Л. 18.
- 18 Там же. Ф. 417. Оп. 4. Д. 4665. Л. 5-6 об.

В.Г. Смирнов

**Плавание на винтовом корабле «Ретвизан»
«по лучшим странам Европы»:
путевые впечатления гардемарина
Михаила Рыкачева (1858–1859)**

Академик Михаил Александрович Рыкачев (1840–1919), выдающийся отечественный метеоролог и полный генерал по Адмиралтейству, получил образование в Морском кадетском корпусе (далее – МКК). В 1858–1859 гг. Михаил Рыкачев совершил плавание из Кронштадта в Средиземное море и обратно на винтовом корабле «Ретвизан», входившем в состав эскадры кораблей Российского флота. О своих впечатлениях Михаил писал своим родителям – Александру Петровичу и Аскитрии Николаевне Рыкачевым, которые жили в усадьбе Николаевское Романово-Борисоглебского уезда Ярославской губернии. Эти письма хранятся в СПФ АРАН. Документы по организации учебной практики воспитанников Морского корпуса в 1858 г. находятся в РГАВМФ. Оба комплекса архивных документов впервые вводятся в научный оборот.

14 мая 1858 г. и.д. директора МКК контр-адмирал С.С. Нахимов направил в Кронштадт группу воспитанников во главе с офицером для прохождения летней практики. В отношении № 649 на имя командира корабля «Ретвизан» капитана 1 ранга В.Ф. Таубе было указано следующее: «Имею честь препроводить при сем к Вашему Высокоблагородию Г. Капитан-Лейтенанта барона Мирбаха и 8^{ми} гардемарин Морского корпуса, в списке у сего поименованных, которые по воле Его Императорского Высочества, Генерал-Адмирала, назначены в кампанию сего лета на вверенный Вам корабль...».¹

В прилагаемом списке кроме Р.А. Мирбаха были указаны гардемарины Сергей Зеленой, Леонтий Иванов, Михаил Рыкачев, Гергард Бистром, Константин Матюшкин, Андрей де Ливрон, Влади-

мир Развозов и Орест Дохтуров, а также рядовой Клим Алексеев, предназначенный «для прислуги им».

Вместе с «Ретвизаном» в заграничное плавание отправлялись корветы «Баян» и «Медведь», на которых должны были находиться шесть гардемаринов вместе с лейтенантом Авсовым.

Гардемарины и их руководители были отправлены в Кронштадт на пароходе «Вронченко» и до убытия судов в море прожигали в Штурманском училище.² Каждый гардемарин имел с собой внушительный набор вещей (полукафтаны с брюками, голландки с брюками, брюки нанковые – по две пары; новую шинель, короткое и клеенчатое пальто; «классную» куртку с брюками и летнюю куртку, сапоги, фуражки, галстуки – по три шт.; два «набрюшника», кивер с султаном, тесак с португеей, по 12 холщовых рубах, подштанников, получулок, носовых платков, полотенец и наволочек, 10 простыней, байковое одеяло, подушку и более мелкие предметы). Все вещи следовало хранить в сундуке, запертом на замок.³

В конце июля 1858 г. В.Ф. Таубе было предписано нанять для воспитанников МКК учителя французского языка. Таким учителем стал «м[есье]. Cottret».⁴ Кроме него на корабле в творческой командировке находился писатель Д.В. Григорович, впоследствии опубликовавший путевые записки «Корабль «Ретвизан» (1873).

5 августа 1858 г. «Ретвизан» покинул Кронштадтский рейд. После захода в Ревель корабль отправился в Данию.

Стоянка в Ниборге, небольшом городе, защищенном крепостью, продолжалась с 13 по 21 августа 1858 г. На «Ретвизан» приезжали датские солдаты, осматривали корабль, а гардемарины выступали в качестве гидов⁵. 20 августа Рыкачев почти целый день пробыл на берегу, где губернатор давал обед в честь русских офицеров, а потом был бал. «Великолепия не было, но зато весь день было видно радушие и гостеприимство; город Нибург не велик, но очень красив», – отмечал в письме Рыкачев.⁶

На следующий день офицеры «Ретвизана» устроили прощальный обед. Рыкачев описал его следующим образом: «Батарейную палубу, где были поставлены столы, украсили флагами, цветами и портретами Государя и Датского Короля... Обед был очень веселый, все время играла музыка. Первый тост был за здоровье Датского Короля, причем палили из пушек. После обеда, когда разъехались все офицеры, мы снялись с якоря и ушли...».⁷

В период стоянки в Ниборге Рыкачев и несколько его товарищей получили порционные деньги и во главе с Р.А. Мирбахом поехали в Гамбург, куда прежде гардемарин не отпускали. Они прибыли в

городок Корсар (на о. Зеландия) на пароходе, где гуляли часа три, а вечером поужинали в «ресторации». Ночью на пароходе, «со всеми удобствами», они отправились в Киль. Утром «ретвизанцы» выехали в Гамбург на поезде и через три часа приехали в Альтону, отделяющуюся от Гамбурга «одним бульваром». В отеле «Европа» они устроились в «чудесном номере» за 4 талера в день.

«Строения и улицы в Гамбурге резко отличаются друг от друга – некоторые прямые довольно широки с высокими великолепными домами. На каждом шагу магазины, каждый дом имеет свою архитектуру, в особенности хороши дома на набережной, где мы остановились. Эти улицы крыты камнем [с] неизвестным для меня именем, но очень ровно и аккуратно, точно стена выложена. Другие улицы обратно кривые, узкие, грязные с высокими острокопечными домами, большей частью кирпичными некрашеными. Во многих местах дома построены прямо на каналах, что составляет очень красивый вид», – сообщал домой Рыкачев.⁸

В Гамбурге гардемарины осмотрели Биржу, некоторые церкви, ходили пешком в Альтону, ездили на дрожках в предместье Blankenese. По дороге они заезжали в сады и оранжереи англичанина Mr. Booth. «Мне особенно понравились цветы Св. Духа, они получили это название от того, что посредине цветка находится голубь чудесного белого цвета, носик, крылья и глаза совершенно как живые в миниатюре. Запах сам[ый] нежный, это цветок привезен из Мексики», – отмечал Рыкачев.⁹

Побывали гардемарины и на горе Sultan-Berg, в 14 верстах от Гамбурга¹⁰, откуда открывался великолепный вид. С двумя товарищами Рыкачев заходил почти во все магазины и везде что-нибудь покупал. За 3 талера (менее 3 рублей) он купил камеру обскуры «для снятия видов». «...мы смотрели на здешний парад (развод войск. – В.С.), нечего и говорить, что он не может сравнит[ь]ся ни в великолепии, ни в многочисленности войск с нашим парадом в Скт. Петербурге», – констатировал Рыкачев¹¹.

Гардемарины дважды побывали в театре: в первый раз там давали комедию и водевиль (он очень понравился Рыкачеву)¹², во второй – они слушали чудные звуки «Волшебной флейты» Моцарта. «Этот театр довольно роскошно отделан. Играли хорошо, голоса есть очень хорошие, музыка великолепная и произвела на меня большое впечатление. Декорация также не уступит Петербургским театрам. Для одной этой оперы я готов был бы приехать из Нибурга», – делился Рыкачев впечатлениями с родителями.¹³

18 августа гардемарины осмотрели обсерваторию в Альтоне. «... Порционные вышли незаметно, но я их не сожалею, время провел очень приятно, познакомился хорошо с Гамбургом и некоторыми его окрестностями, увезу с собою приятные воспоминания о нашем пребывании в этом городе», – писал домой Рыкачев.¹⁴

На переходе морем 24 августа в годовщину Петропавловского сражения состоялось чествование героев Крымской войны. «...после обедни капитан собрал всю команду, и в особенности ту, которая участвовала в сражении на фрегате “Аврора” ипил чарку за их здоровье, потом за здоровье 3-х унтер-офицеров, кавалеров ордена Св. Георгия, и последнюю за здоровье всей команды; при каждом тосте раздавались музыка и крики “ура”, – сообщал родителям Рыкачев.¹⁵

В сентябре 1858 г. «Ретвизан» находился в Бресте. За первую неделю Рыкачев успел хорошо познакомиться с портом, куда также пришел прусский принц с эскадрой из двух фрегатов и парохода. «...Город очень красив, построен на холмах и представляет красивый вид, в особенности, если проехать по гавани. Дома построены в 2 или 3 ряда один над другим и идут в гору. Гавань длинная, но узкая. Она не так удобна и просторна, как Кронштадтская, построена на реке и, следовательно, подвергнута приливам и отливам, так что иногда изменяет свою глубину на 25 ф. Во время отлива можно видеть большие суда, стоящие на мели с открытой подводной частью. Большая часть судов, стоящих в гавани, были некрасивые и неуклюжи. Я думал, что это какие-нибудь древности, но оказалось, что они построены от 48го до 54го года, так что многие есть ровесники нашего «Ретвизана». Меня удивило и обрадовало, что французские корабли хуже нашего, но радость моя прошла, когда я увидел длинный красивый корабль Imperial. Он двухдечный и имеет от 96 до 100 пушек», – сокрушался Рыкачев.¹⁶

Вместе с товарищами и офицерами Михаил побывал на балу, который французский префект давал в честь прихода прусского принца. Рыкачев познакомился со многими прусскими гардемаринами и беседовал с ними. «...Угощеньям не было конца...», – отмечал он в письме.¹⁷

Гардемарины осмотрели порт, и нашли там много интересного. Особенно впечатлила Рыкачева машина для сжимания муки. «... При нас вынули куб муки, сжатой таким образом, она была крепка как камень, и никто не в силах был разбить его кулаком. В таком

виде мука может сохраняться до 20и лет, но занимает мало места», – описывал он французское «ноу-хау».¹⁸

После посещения морского музея русские моряки побывали в арестантском доме, в котором содержалось до 4000 преступников. Они вытаскивали прекрасные вещи из кокосового ореха и из кости. Каждый русский купил что-нибудь себе на память. «Но в общем, Арестантский дом произвел на меня неприятное впечатление. Лица у преступников страшные, в особенности, у одного негра, убившего несколько человек. Ужасно злое выражение, так и кажется, что искушать <...> хочет, но между прочим, видели одного немца, который посажен на 8 лет...», – делился впечатлениями с домашними Рыкачев.¹⁹

В.Ф. Таубе, Р.А. Мирбах, М.А. Рыкачев, К. Матюшкин и один из юнкеров совершили недельную поездку в Париж. Добирались туда в почтовой карете и на поезде. В Париже разместились в доме писателя А. Дюма-отца, который по-приятельски отдал дом (улица Амстердам, 77) в распоряжение Д.В. Григоровича.

Каждый день Рыкачев и Матюшкин ездили по Парижу и осматривали достопримечательности: храмы, площади, дворцы (Лувр²⁰ и Тюильри), слушали оперу Дж. Верди «Травиата», дважды побывали в Булонском лесу, посетили Русскую церковь, видели гробницу Наполеона («как ту, в которой он лежит, так и новую, которая сделана из порфиру, отколотого от скал нашей Финляндии»), побывали в Версале («сад очень хорош, но хуже Петергофского. Но дворец великолепен»), смотрели парад на Марсовом поле, во время которого император Наполеон III прощался с полками, отправляющимися в Марсель, Тулон и другие города Франции. Конечно, они посещали магазины, а обедали в ресторанах. Поэтому, единственное, что не понравилось Рыкачеву за недельное пребывание в «славном городке» Париже, это то, что быстро закончились деньги.²¹

Неделю «Ретвизан» находился в Кадисе. Рыкачев с товарищами поселился в отеле «Бланко», много гулял по городу, собирал раковины на взморье и был в опере (там «довольно хорошо поют и играют, но все актрисы очень дурны»). Гардемарины во главе с Мирбахом ездили в Морской корпус. Вот мнение Рыкачева о нем: «...нашли его гораздо лучше Французского, но все-таки хуже нашего». Вообще, я теперь оцениваю наш корпус и нахожу, что он – дворец в сравнении с французским корпусом. Не знаю, как идут у них науки, но средств к успехам в науках и в образовании у нас гораздо больше. Испанский корпус несравненно лучше француз-

ского во всех отношениях. Нам показывали памятники Испанских Адмиралов, и как водится (у них) много приукрашивали военные подвиги их»²².

Стоянка в Виллафранке была длительной. Оттуда гардемаринны ездили в Ниццу в оперу («Поют очень хорошо, но уступают Петербургской опере») и «на закладку первого камня Русской церкви в Ницце». В этой церемонии участвовали великие князья Константин Николаевич и его сын Николай, великие княгини Александра Иосифовна и Екатерина Михайловна с супругом, команды с «Ретвизана», «Баяна», «Рюрика» и «Полкана».²³

4 декабря 1858 г. русская эскадра под флагом генерал-адмирала пришла в Тулон. Там Рыкачев и его соплаватели осмотрели порт, старый корабль (он поразил своей чистотой), Арестантский дом (его обитатели делали весьма искусные вещи), Арсенал («Перед Арсеналом поставлены наши пушки, отнятые в Севастополе, по середине дворика поставлены пирамиды из пушек. Сверху одноглавый орел и надпись Севастополь») и французские корабли (особенно понравилась «Bretagne»: «чудо что за корабль, чистота неимоверная, все сделано как для модели <...> Просто завидно было видеть такой корабль, не принадлежащий нам»)²⁴.

После недельной стоянки в Виллафранке и кратковременного захода в Геную, где гардемаринны побывали на американском фрегате, который превосходил все французские корабли в Тулоне, «Ретвизан» провел шесть недель в Палермо. Вид на порт оказался превосходным, набережная и собор – красивыми. Но улицы по большей части были «кривые и грязные, Нищих тьма, все воры и знатные плуты. Гостиницы хорошей во всем городе не найти, театр очень плох, но за то и не дорог (первое место 2 фр.)».²⁵

Когда в Палермо случился сильный шторм, лейтенант Н.А. Фесун на глазах Рыкачева, командуя катером, спас в море несколько местных жителей, за что получил в награду от великого князя бриллиантовый перстень²⁶.

Новый год Рыкачев и его товарищи встречали на «Ретвизане». Сделали закуску, пили много шампанского вместе с гардемаринами с «Баяна» и «Громобоя». Констапельская, где они жили, была убрана штандартами и освещена множеством фонарей. Туда приходили и матросы; они пели песни и «представляли разбойников». Новый год все встретили с бокалом в руке. Пили за здоровье родственников, присутствующих, великого князя «и проч., и проч.». В праздновании принимал участие и В.Ф. Таубе. Р.А. Мирбах в

первый день Рождества, в день рождения Рыкачева, подарил ему Евангелие на французском языке.²⁷

Позже Рыкачев с товарищами побывал в катакомбах. «Это здешнее кладбище. Все мертвые в их одеждах здесь повсюду большею частью подвешены на веревках, многие сидят в креслах, другие лежат, у некоторых остались только кости, у других сохранились кожа и волосы», – сообщал родителям Рыкачев.²⁸

В Палермо была «нищих тьма», дома в основном «бедны и неопрятны», виллы за городом великолепные, театр «очень плох», но после приезда новой труппы Рыкачев несколько раз с удовольствием слушал «Севильского цирюльника». В начале февраля на «Ретвизане» состоялся бал с участием генерал-адмирала, его супруги и сына Николая.²⁹

В Мессине Рыкачев побывал в театре, где слушал оперу Дж. Верди «Эрнани» и смотрел балет, а в другие дни гулял по горам, любовался видами и слушал свирель. «Мне этакая музыка и картина лучше нравится, чем все возможные оперы. О таких прогулках мечтал я еще в Петербурге, и они более всего привлекают меня к дальнему походу за границу», – сообщал он родителям.³⁰

В марте, когда «Ретвизан» стоял в Неаполе, Рыкачев совершил путешествие из Чивитавеккьи в Рим, где побывал в Ватикане, Коллизее, соборе Св. Петра и Павла, Капитолии, церкви Иоанна Латеранского, древнем городке Тиволи.³¹ Позже с тремя товарищами Рыкачев совершил поездку в Сорренто, но не нашел там ничего особенного³².

Во время стоянки в Пирее он три раза ездил в Афины, осматривал развалины и гулял по окрестностям, был в русской церкви. «В городе я ничего замечательного не нашел. Улицы грязные, дома низки с выпуклыми крышами. Греки ходят в национальных костюмах – в белых юбках, коротеньких жилетах, красных фесках. Женский пол в особенности красив в своем костюме», – сообщал он родителям.³³

30 апреля 1859 г. Рыкачев вместе с частью экипажа «Ретвизана» в составе конвоя великого князя Константина Николаевича прибыл из Яффы в Иерусалим. «Мы все были одеты в матрос[с]ких рубашках, офицеры – в полотняных. Все – в соломенных шляпах. Караван весь состоял из 1000 человек. Жара была невыносимая. 50 верст мы ехали более суток. 2 раза останавливались, ночевали на открытом воздухе. И на последнем привале, где ночевали, решитель[но] ничего не могли достать поесть. Вообще, путешест-

вие было очень трудное», – писал он родителям из Святой земли.³⁴ В Иерусалиме Рыкачев с попутчиками разместился в гостинице и осмотрел церковь Гроба Господня, побывал в Гефсиманском саду, на Галилейской, Елеанской и Сионской горах, видел храм, где находилась гробница Богородицы, дом Пилата³⁵, побывал в Вифлееме и перед отъездом молился у Гроба Господня.³⁶ Родителям из Иерусалима Рыкачев послал «бутон розона с Гроба Господня и ветку оливок из сада Гевсиманского».³⁷

12 мая «Ретвизан» пришел в Бейрут, где Рыкачев побывал трижды. Здесь улицы были «грязны и узки, хотя немного почище, чем в Яфе, но все же очень неблагоприятны». Но великого князя, как и везде, встречали как царя: «Все турецкие войска поставлены были во фронт, играла музыка. Греческое и Русское духовенство встречало Его с хоругвями и крестами и образами. Он ехал верхом, а В.Княгиня в *porte chaise*».³⁸

Во время коротких заходов на острова Родос и Хиос Рыкачев не был на берегу. В Смирне «Ретвизан» стоял две недели, и музыка его «хора» всегда вызывала аплодисменты местных жителей. Рыкачеву же понравился мост караванов (над рекой Мелес) и пляски дервишей. «Вчера я смотрел на танцы дервишей, которые собираются в мечеть молиться Богу и при этом страшно кривляются, делают разные Гимнастические упражнения по знакам главного дервиша. Под конец они все составляют круг и кружатся с притоптыванием ног до изнеможения и кричат Аллах, аллах. После этого Главный дервиш излечивал больных, наступая ногою на голову, на спину и на ноги. При всех танцах дервиши неистово кричали, издавали самые зверские звуки. Все это они делают с целью распинать свою плоть и когда придут в изнеможение, воображают себя в раю Магомета», – сообщал он родным.³⁹

На обратном пути «Ретвизану» пришлось стоять в карантине в Мессине и Кадисе. В эти дни, по указанию капитана, гардемарины начертили для матросов карту плавания размерами 6 x10 футов.⁴⁰

На переходе в Шербур была начерчена еще одна карта, а по четвергам и воскресеньям гардемаринами «от скуки» издавался журнал «Констапельская». В чистом и красивом Шербуре Рыкачев увидел строящийся броненосец с тараном и посетил хорошие книжные магазины.

Затем «Ретвизан» по приказу генерал-адмирала пришел в Портсмут, где Рыкачев встретился с братом Николаем, находившемся на фрегате «Светлана», и вместе с ним совершил поезд-

ку в Лондон⁴¹. Его «... поразило огромное движение в Лондоне и в его окрестностях, бесчисленное множество железных дорог, <...> идущих даже по самому городу по крышам домов, с одного конца города на другой». Однако улицы «хотя и лучше освещены Невского проспекта, но днем ему уступают и гораздо менее красивы, нежели парижские улицы, которые поражают великолепием своих «Сае»⁴².

После захода в Киль «Ретвизан» взял курс на Кронштадт⁴³.

Примечание

1 РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 4041. Л. 18, 18 об.

2 Там же. Л. 20.

3 Там же. Л. 12, 13.

4 С. З[еленой]. Письма гардемарина с корабля «Ретвизан» // Морской сборник. Т. XXXVIII. 1858. № 11, см. С. 91.

5 Рыкачев М.А. – родителям, 18 (30) августа 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 5, 5 об.

6 Рыкачев М.А. – родителям, 23 августа (4 сентября) 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 8.

7 Там же. Л. 8, 8 об.

8 Там же. Л. 6.

9 Там же. Л. 7 об.

10 С. З[еленой]. Письма гардемарина с корабля «Ретвизан»... С. 94.

11 Рыкачев М.А. – родителям, 18 (30) августа 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 7а.

12 Там же. Л. 7.

13 Там же.

14 Там же. Л. 7, 7а, 7а об.

15 Рыкачев М.А. – родителям, 7 (19) сентября 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 10.

16 Рыкачев М.А. – родителям, 1858 года, 17/29 сентября 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 14.

17 Там же. Л. 15.

18 Там же.

19 Там же. Л. 15–16.

20 Там же. Л. 17–19.

21 Рыкачев М.А. – родителям, 20 сентября/5 октября 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 20–25.

22 Рыкачев М.А. – родителям, 7 ноября 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 26, 31, 31 об.

- 23 Рыкачев М.А. – родителям, 4/16 декабря 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 34–35 об.
- 24 Рыкачев М.А. – родителям, 10 [22] декабря 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 35 об. – 38.
- 25 Рыкачев М.А. – родителям, 4/16 января 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 39–41.
- 26 Там же. Л. 43–45.
- 27 Рыкачев М.А. – родителям, 29 января/10 февраля 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 49.
- 28 Рыкачев М.А. – родителям, 11/23 января 1858 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д. 35. Л. 46 об.–48.
- 29 Рыкачев М.А. – родителям, 4/16 февраля 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 50–50 об.
- 30 Рыкачев М.А. – родителям, 29 января /10 февраля 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 55 – 58 об.
- 31 Римские впечатления гардемарина Михаила Рыкачева (1859 г.). Подготовка текста и комментарии В.Г. Смирнова. В кн.: Русские в Италии. Итальянцы в России: взаимовлияние культур / Отв. ред. и сост. В.Ю. Жуков. СПб.: СПб ГАСУ, 2012. С. 11–19.
- 32 Рыкачев М.А. – родителям, 30 марта 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 63 об.–64.
- 33 Рыкачев М.А. – родителям, 2 мая 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 67–67 об.
- 34 Там же. Л. 67 об., 68.
- 35 Там же. Л. 68 об, 338, 338 об.
- 36 Рыкачев М.А. – родителям, 26 мая/4 июня 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 69–69 об.
- 37 Там же. Л. 338 об.
- 38 Там же. Л. 69 об., 70.
- 39 Там же. Л. 72–72об.
- 40 Рыкачев М.А. – родителям, 29 июня 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 73–73 об.
- 41 Рыкачев М.А. – родителям, 29 июля 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 77–78.
- 42 Рыкачев М.А. – родителям, 11/23 августа 1859 г. // СПФ АРАН. Ф. 38. Оп. 4. Д.35. Л. 79 об.
- 43 Там же. Л. 78.

В чужих морях – по российским законам

Во второй половине XIX – начале XX вв. многие моряки российского военно-морского флота служили вдали от родных берегов. Как правило, на отправлявшийся в дальнее плавание корабль назначали не только подготовленных и здоровых людей, но еще и тех, кто отличался хорошим поведением. Тем не менее, некоторые из них совершали во время плаваний «деяния», за которые по действовавшим в то время законам подлежали преданию суду.

Возникший при Петре I порядок суда во время плавания был кодифицирован в 1851 г. с изданием «Свода морских уголовных постановлений», который содержал раздел, посвященный военному суду во время морских кампаний.¹ В 1863 г. он был существенно дополнен правилами о «власти командира корабля во время плавания».² Изданный в 1867 г. Военно-морской судебный устав (ВМСУ), который распространил на морское ведомство основные начала судебной реформы 1864 г., не содержал раздела, посвященного суду во время плавания, и установленный в 1863 г. порядок продолжал действовать вплоть до издания в 1870 г. «Положения о производстве суда во время плавания»³, которое затем было включено в состав ВМСУ и с незначительными изменениями действовало вплоть до 1917 г.

Для производства суда над нижними чинами, совершившими незначительные преступления во время плавания, учреждались корабельные суды в составе председателя, двух членов и делопроизводителя. Они должны были образовываться на всех кораблях, отправляющихся в заграничное плавание, а так же кораблях 1 и 2 рангов, назначенных во внутреннее плавание. Действовали эти суды на основании правил, которые были установлены ВМСУ для экипажных судов, но с некоторыми дополнениями. В частности, командир находящегося в отдельном плавании корабля имел право, в случае несогласия с приговором суда, изменить его и своей

властью назначить наказание, но не превышающее власти экипажного суда на берегу, т.е. не более заключения в военно-морской тюрьме на четыре месяца. Если же корабль находился в составе отряда или эскадры, он должен был представить дело командующему. Не допускались также жалобы подсудимых на конфирмацию командира, а приговор приводился в исполнение сразу после его оглашения.

Лица, совершившие во время плавания преступные деяния, которые не были подсудны корабельному суду, должны были предаваться военно-морскому суду по возвращении в один из отечественных портов, но «когда для поддержания дисциплины и порядка невозможно отлагать взыскание с виновного», командир отдельно плавающего корабля мог «наряжать» для разбора дела особую комиссию. Фактически нормы, на основании которых действовали особые комиссии, были перенесены в положение 1870 г. из правил 1863 г. и исторически восходили к ст. 55 главы «О капитане» морского устава Петра I. На находящемся в отдельном плавании корабле комиссия составлялась из шести офицеров, под председательством старшего офицера. Если на корабле было менее семи офицеров, то в состав комиссии входили все наличные офицеры, кроме прикосновенных к делу. Если же корабль находился в составе отряда или эскадры, то командующий назначал особую комиссию в составе не менее четырёх офицеров под председательством одного из командиров кораблей или старших офицеров, иона действовала, руководствуясь правилами для корабельных судов.

При конфирмации приговора особой комиссией командир корабля или командующий отрядом (эскадрой) имел право, не стесняясь ее решением, назначить любое предусмотренное законом наказание, вплоть до смертной казни. Если на виновного налагалось наказание более серьезное чем заключение в военно-морской тюрьме на четыре месяца, то по прибытии в ближайший порт следовало отослать дело в Главное военно-морское судное управление для представления его на ревизию в Главный военно-морской суд.

Наконец, в случае измены в виду неприятеля, явного восстания или неповиновения в минуту опасности корабля командир корабля, имел право немедленно налагать на виновных любые предусмотренные законом наказания. Но по возвращении домой он должен был предстать перед следственной комиссией, которая должна была определить законность и обоснованность его действий.⁴Случаи использования этого права командирами кораблей автору, пока, неизвестны.

Общее число морских чинов осужденных корабельными судами и особыми комиссиями было сравнительно невелико. За 1888–1902 гг. первыми было осуждено 732 нижних чина, вторыми – 221 нижний чин, один кондуктор и четыре обер-офицера, что составило всего 7,5% осужденных за этот период военных моряков. Объясняется это тем, что подавляющее большинство преступлений моряки совершали не в плавании, а в отечественных портах – Кронштадте, Санкт-Петербурге, Либаве, Ревеле, Севастополе и Владивостоке. Следует также отметить, что если в 1888–1895 гг. в среднем корабельные суды и особые комиссии приговаривали к наказаниям по 17 человек в год, то в 1897–1902 гг. – по 129.⁵ Столь значительный рост был связан в первую очередь с ростом русской Тихоокеанской эскадры – хотя в 1888 г. во Владивостоке был открыт временный военноморской суд, но офицеров и матросов эскадры по-прежнему судили преимущественно корабельные суды и особые комиссии.

Как на практике осуществлялся суд во время плавания, можно рассмотреть на примере дела о кочегарном квартирмейстере 2 ст. Иване Мартынове и кочегаре 1 ст. Николае Новикове, тем более что оно рассматривалось, как корабельным судом, так и судом особой комиссии.⁶

16 декабря 1902 г. старший судовой механик крейсера «Диана» доложил командиру, что во время вахты младшего инженер-механика Белова в кочегарном отделении произошёл довольно серьёзный инцидент – вахтенный квартирмейстер Мартынов обнаружил, что у одного из котлов Бельвиля нет ни одного человека, и котел этот «предоставлен сам себе». Он бросился к котлу, привел его в порядок и поставил к нему кочегара от соседнего котла. Через 15 минут в кочегарку спустился Новиков, который должен был стоять у этого котла. Взбешенный квартирмейстер выругал его, но тот «начал огрызаться», и Мартынов «для умирения виновного, применил более внушительный способ», после чего Новиков бросил лопату и, сказав, что идет к доктору, ушел. Поскольку «при подобном поступке Новикова сжечь котел можно не в 15 минут, а в 5 минут и менее», то старший судовой механик ходатайствовал о наложении на него «возможно более строгого наказания».

Командир крейсера поручил проведение дознания по этому случаю мичману Максимову. Дознание – в отличие от следствия должно было лишь указать, какое направление необходимо дать делу. Протоколы допросов свидетелей и обвиняемых не составлялись и обыски не производились. Все ограничивалось лишь словес-

ными расспросами, результаты которых доносились начальству в рапортах. Опросив Новикова, Мартынова и семерых кочегаров, бывших во время этого происшествия в кочегарном отделении, мичман в тот же день представил запись их рассказов командиром. Из собранных показаний следовало, что между Новиковым и Мартыновым произошел довольно серьезный конфликт – квартирмейстер дважды ударил кочегара, а тот в ответ замахнулся на него лопатой, но был обезоружен кочегарным квартирмейстером Галишниковым, после чего Новикова выгнали из кочегарки. 17 декабря, приказом командира крейсера 1 ранга «Диана» № 256, кочегар 1 ст. Николай Новиков был предан корабельному суду на основании ст. 155 Военно-морского устава о наказаниях (ВМУН) (самовольная отлучка с поста) за то, что «будучи вахтенным ... у котла, самовольно оставил его без надзора, ушедши с вахты». Судя по всему, командир крейсера капитан 1 ранга Залесский либо не придавал значения обстоятельствам, которые обнаружились при дознании, либо отдал приказ еще до получения рапорта мичмана Максимова.

Корабельный суд в составе председателя лейтенанта Михайлова 2-го и членов – лейтенанта Пилецкого и мичмана Пелля 3-го при делопроизводителе мичмане бароне Унгер-Штернберге рассмотрел это дело 20 декабря. Заслушав показания свидетелей и обвиняемого, он постановил считать Новикова по обвинению в преступлении, предусмотренном ст. 155 ВМУН невиновным, т.к. никто из свидетелей не помнил, как тот ушел из кочегарного отделения. Сам же подсудимый утверждал, что «оставил котел лишь попросив предварительно квартирмейстера Мартынова, присмотреть за котлом, на что Мартынов ничего не ответил». Учитывая обстоятельства дела – весьма странное решение. В то же время, суд усмотрел в действиях Новикова признаки преступления, предусмотренного статьей п. в ст. 100 ВМУН (нанесение унтер-офицеру своего экипажа удара или поднятие на него с таким же намерением руки или оружия), а в действиях Мартынова – признака преступления, предусмотренного ст. 186 ВМУН (нанесение унтер-офицером побоев нижним чинам). Поэтому, не постановляя приговора, суд решил «обратить дело на благоусмотрение командира крейсера». Новое обвинение грозило кочегару отдачей в дисциплинарный батальон на срок от одного года до двух лет, а вменявшаяся квартирмейстеру статья предусматривала «вилку» наказаний от дисциплинарного взыскания до отдачи в дисциплинарный батальон

на срок до двух лет. В тот же день командир крейсера наложил на постановление резолюцию: «дело представить на благоусмотрение командующего отрядом судов следующих в Тихий океан».

14 января 1903 года командующий отдельным отрядом судов идущих в Тихий океан контр-адмирал барон Штакельберг отдал приказ о предании Новикова и Мартынова суду особой комиссии. Председателем её был назначен командир эскадренного броненосца «Ретвизан» капитан 1 ранга Щенснович, членами – лейтенанты Степанов, Скороходов, Ставок и барон Греневиц, а делопроизводителем – мичман Свинын. Никакого нового дознания или следствия не проводилось – в дополнение к имеющимся уже в деле документам были затребованы только выписки на подсудимых из алфавита и из ротного штрафного журнала. Кроме подсудимых на «Ретвизан» с «Дианы» были доставлены свидетели – младший инженер-механик Белов и нижние чины, которые 20 декабря 1902 г. давали показания корабельному суду, но без квартирмейстера Галишника – он был списан по болезни в Россию.

Заседание суда особой комиссии открылось в 2 ч. 45 м. 14 января 1903 г. Подсудимые сразу признали свою вину – Мартынов, что дважды ударил кочегара по лицу, а Новиков, что замахнулся на квартирмейстера лопатой. Правда, показания подсудимых не вполне совпадали. Мартынов утверждал, что когда Новиков явился в кочегарку и он спросил его, куда тот ходил, кочегар обругал его матерными словами, и он, не стерпев, ударил того по лицу. Новиков же утверждал, что когда он вернулся в кочегарку из ватерклозета, и квартирмейстер спросил его, где он был, то он ответил: «ты знаешь сам», а Мартынов его обругал и ударил. Он также сообщил, что прежде в ссоре с квартирмейстером не был. Но когда того перевели на оклад жалования матроса 2 ст. (судя по штрафному журналу это наказание налагалось на него дважды – 15 ноября «за бытность нетчиком» и 17 ноября «за дурное отношение к делу при погрузке угля»), то он «стал нас ругать говоря, что из-за нас это». Когда же другие кочегары захотели дать Мартынову по рублю, он отказался. Свидетели повторили свои прежние показания. Некоторые кочегары из-за шума не слышали матерных слов, а только видели, как Мартынов дважды ударил Новикова, а тот замахнулся лопатой, другие не только все видели, но и слышали, как они ругались. Младший же инженер-механик Белов показал лишь то, что Мартынов доложил ему о происшествии, после того как Новиков вторично ушел из кочегарного отделения.

На основании признаний подсудимых и показаний свидетелей особая комиссия приговорила кочегара 1 ст. Николая Новикова к усиленному аресту на хлебе и воде на две недели переводом в разряд штрафованных, а кочегарного квартирмейстера 2 ст. Ивана Мартынова – к дисциплинарному взысканию. Приговор был подтвержден командующим отдельным отрядом судов и в 16 ч. 30 мин. 16 января был в окончательном виде объявлен подсудимым.

В целом это дело было довольно обычным. Ни особые комиссии, ни тем более, корабельные суды с «преступлениями века» до революции 1905–1907 гг. дела не имели. В основном они рассматривали дела о преступлениях, которые имели, по сути, бытовой характер. Кроме того, вопреки распространенным представлениям вынесенные во время плавания приговоры особой суровостью не отличались.

Из 477 осужденных корабельными судами в 1898–1902 гг. нижних чинов 200 (42%) были признаны виновными в «нарушении воинского благочиния» (это преступление почти всегда было связано с предварительным употреблением алкоголя), 103 (22%) – в краже, 67 (14%) – в побеге и самовольной отлучке, 43 (9%) – в нарушении обязанностей службы в карауле, на вахте или во время дежурства, 31 (6%) – в нарушении воинского чинопочитания и подчиненности, 9 (2%) – в растрате вверенного по службе имущества, пять – в промотании вещей казенного обмундирования, четыре – в нанесении легкой раны, и по одному – в оскорблении чести, присвоении чужого движимого имущества и превышении власти. Из них 294 (62%) были приговорены к заключению в тюрьме морского ведомства, которое в плавании обычно заменялось усиленным арестом на хлебе и воде сроком на несколько недель, 112 (23%) – к переводу в разряд штрафованных и 71 (15%) – к дисциплинарным взысканиям.

За этот же период особыми комиссиями было приговорено к наказаниям 150 человек, в том числе четыре офицера, один кондуктор и 145 нижних чинов. Из них в нарушении воинского чинопочитания и подчиненности были признаны виновными 93 (62%), в нарушении обязанностей службы в карауле или на вахте – 18 (12%), в побеге и самовольной отлучке – десять (7%), в краже – девять (6%), в нарушении воинского благочиния – восемь (5%), в нанесении удара подчиненному – семь (5%), нанесении ран – три (2%) и уклонении от службы два (1%). Из 145 нижних чинов к ссылке на каторжные работы было приговорено три (2%), к отдаче в испра-

вительные арестантские отделения – пять (3%), к заключению в тюрьме гражданского ведомства – один (1%), к отдаче в дисциплинарные части – 86 (59%), к заключению в военно-морской тюрьме – 36 (25%), к переводу в разряд штрафованных – три и к дисциплинарным взысканиям – 11 (8%)⁷.

Даже среди тех, кто был приговорен к каторге, никаких особенных злодеев не было. Так, минный машинист Игнатий Юрьев был признан виновным в том, что 27 сентября 1900 г. он категорически отказался принять участие в спешных работах по починке механизмов миноносца № 203, а когда механик миноносца Евгений Шмидт несколько раз ударил его кулаком по голове – схватил того за грудь и нанес удар по шее. За «оскорбление действием» находившегося при исполнении служебных обязанностей начальника машинисту «по обстоятельствам военного времени» (эскадра участвовала в подавлении «боксерского восстания» в Китае) полагалась смертная казнь «через расстреляние». Но, учитывая смягчающие обстоятельства, особая комиссия приговорила его к ссылке на каторжные работы без срока. При этом она ходатайствовала перед главным начальником и командующим войсками Квантунской области и морскими силами Тихого океана о его смягчении. Вице-адмирал Алексеев при конфирмации приговора понизил наказание до ссылки на каторжные работы на 13 лет. Главный военно-морской суд сократил срок каторги до десяти лет и восьми месяцев. В конечном же итоге, по высочайшему повелению, Юрьев был приговорен к ссылке на каторжные работы всего на четыре года и восемь месяцев.⁸ Двое других приговоренных к каторге моряков были виновны в аналогичных преступлениях – машинист команды крейсера «Дмитрий Донской» Тимофей Логинов получил восемь лет каторги за нанесение удара унтер-офицеру, а матрос команды крейсера «Громобой» Кирилл Ксенофонтов – 20 лет каторги за нанесение удара офицеру.⁹

Дела об офицерах так же особенной оригинальностью не отличались. В 1899 г. за попытку уклонения от службы (ст. 124 ВМУН) к содержанию на гауптвахте на два месяца и две недели был приговорен помощник старшего инженер-механика Игнатий Снарский. В 1900 г. за нанесение ударов нижнему чину (ст. 185 ВМУН) к одному месяцу ареста на гауптвахте был приговорен младший инженер-механик Евгений Шмидт. В 1901 г. за самовольную отлучку с корабля во время компании (ч. 2 ст. 129 ВМУН) к одному месяцу ареста на гауптвахте – лейтенант Константин Киткин. Наконец, в

1902 г., за нарушение правил благочиния в публичном месте (ч. 2 ст. 192 ВМУН) был приговорен к отставлению от службы младший инженер-механик Алексей Копысов, дважды ударивший по лицу мичмана Перковского. Однако Главный военно-морской суд заменил отставку от службы на арест на гауптвахте на один месяц. Все эти офицеры служили на кораблях Тихоокеанской эскадры: Снарский – на крейсере «Россия», Шмидт – на миноносце № 203, Киткин – на броненосце «Севастополь» и Копысов – на крейсере «Рюрик».

Суду особой комиссии подлежали так же и кондукторы, которые хотя и считались нижними чинами, но в отношении подсудности приравнивались к офицерам. В 1902 г. к двум годам и двум месяцам заключения в крепости с исключением из службы и «прочими последствиями» был приговорен старший баталер кондукторского звания броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» Василий Зилотин, за оскорбление начальника при исполнении тем служебных обязанностей (ч. 2 ст. 96 ВМУН). При конфирмации приговора начальник Учебно-артиллерийского отряда ограничил наказание исключением со службы с лишением кондукторского звания, а при ревизии дела в Главном военно-морском суде приговор был исправлен, и старшего баталера было предписано считать уволенным в дисциплинарном порядке.¹⁰

Данные об осужденных корабельными судами и судами особой комиссии в 1903 и 1904 гг. неполны. За 1903 г. Главное военно-морское судное управление не получило сведения о нижних чинах, осужденных корабельными судами эскадры Тихого океана, так как все документы ее штаба погибли вместе с броненосцем «Петропавловск». По полученным же данным корабельными судами было осуждено только 30 человек. Из них 27 приговорено к заключению в военно-морской тюрьме и три – к дисциплинарным взысканиям. В том числе: 11 – за кражу, шесть – за самовольные отлучки и побеги, по четыре – за нарушение воинского чинопочитания и подчиненности и сбыт фальшивых монет и по одному – за нарушение обязанностей службы на вахте, за нарушение обязанностей во время дежурства, за промотание вещей казенного обмундирования, за противозаконное обхождение с подчиненными и за нарушение воинского благочиния.

Очевидно, что общее число осужденных корабельными судами в 1903 г. было значительно больше. Поскольку число осужденных особыми комиссиями в 1903 г. точно известно (53 нижних чина) и,

если предположить, что в 1903 г. отношение числа осужденных корабельными судами к числу осужденных особыми комиссиями было таким же, как в предыдущие пять лет, то количество осужденных корабельными судами должно было бы составить более полутора сотен человек. Следует также отметить, что, судя по описи фонда Квантунского флотского экипажа, хранящейся в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота (РГАВМФ), в нем первоначально находилось по крайней мере 17 дел корабельных судов, датированных 1903 г., но большинство из них сейчас числятся выбывшими.

Из 53 нижних чинов, осужденных особыми комиссиями в 1903 г., к ссылке на каторжные работы было приговорено – три, к отдаче в дисциплинарные части – 46 и к дисциплинарным взысканиям – четыре. 41 нижний чин был наказан за нарушение воинского чинопочитания и подчиненности; восемь – за оскорбление должностных лиц военного или морского ведомств; пять – за противозаконное обхождение с подчиненными; два – за игру в карты на судне и по одному за порчу казенной амуниции, за нанесение тяжкой раны, последствием коей была смерть раненого и за нанесение легкой раны.¹¹

За 1904 г. Главное военно-морское судное управление смогло собрать лишь фрагментарные данные – 12 дел корабельного суда крейсера «Аврора» и два дела корабельного суда крейсера «Россия». Всего по ним было приговорено к наказаниям 16 нижних чинов: 13 – к заключению в военно-морской тюрьме, три к дисциплинарному взысканию, в том числе за самовольную отлучку и побег – семь, за промотание вещей казенного обмундирования – пять, за неисправимо дурное поведение – два и по одному за кражу и буйство в публичном месте.¹¹

Существовавшая в конце XIX – начале XX вв. система суда во время плавания далеко не в полной мере соответствовала представлениям о том, как должен быть устроен современный справедливый суд. Судопроизводство зависело от произвола командиров кораблей и командующих отрядами и эскадрами. Равенство офицеров и нижних чинов перед законом отсутствовало. Эффективная защита обвиняемого была практически невозможна. В то же время до революции 1905–1907 гг. корабельные суды и особые комиссии не имели репрессивного характера. Но на практике они обеспечивали назначение нижним чинам тех наказаний, которые действительно предусматривались действующим законодатель-

ством за совершенные ими проступки и преступления. Наличие же определенного судебного ритуала придавало наложенным по приговору суда наказаниям иной смысл, чем наказаниям, наложенным начальством в дисциплинарном порядке.

Примечания:

1 Свод морских уголовных постановлений. Кн. 2: О военном суде. СПб. 1851. С. 161–172.

2 Об изменении некоторых статей свода морских уголовных постановлений касательно власти командира корабля во время плавания в чрезвычайных случаях, 30 апреля 1863 г.: № 39564 // Полное собрание законов Российской Империи (ПСЗ). Собр. 2. Т. 38: 1863. Отд. I. СПб. 1866. С. 400–402.

3 Высочайше утвержденное положение о производстве суда во время плавания, 6 апреля 1870 г.: № 48227 // ПСЗ. Собр. 2. Т. 45: 1870. Отд. I. СПб. 1874. С. 373–377.

4 Свод морских постановлений. Т. 18: Военно-морской судебный устав. СПб. 1887. С. 245–256.

5 Подсчитано по печатным «Отчетам по военно-морской судной части за 1898–1902 гг.» (СПб. 1890–1905).

6 РГАВМФ Ф. 407. Оп. 1. Д. 3120а. Л. 178–207.

7 Отчет по военно-морской судной части за 1898 год. СПб. 1901. С. 6; ... за 1899 год. 1901. С. 6; ... за 1900 год. 1902. С. 8–9; ... за 1901 год. 1905. С. 8; ... за 1902 год. 1905. С. 8–9.

8 Отчет... за 1900 год. СПб. 1902. С. 9–10.

9 Алабышев В. Сборник решений Главного военно-морского суда за 1901–1912 гг. Пг., 1915. С. 35, 848.

10 Алабышев В. Дополнение к сборнику решений главного военно-морского суда (1894–1900 гг.). Николаев, 1903. С. 904, 944; Отчет по военно-морской судной части за 1900 год. СПб. 1902. С. 9–10; Алашев В. Сборник... С. 28, 42–43, 68, 846.

11 РГАВМФ. Ф. 407. Оп. 2. Д. 5. Л. 3 об.-4.

12 Там же. Л. 48–48 об.

Матросы русского флота в дальних плаваниях во второй половине XIX — начале XX веков

В данной статье рассмотрены некоторые стороны повседневной жизни рядового состава военно-морского флота Российской империи во время дальних плаваний во второй половине XIX – начале XX веков. Основой статьи послужили материалы Российского государственного архива Военно-Морского Флота, материалы «Морского сборника» и воспоминания.

Имеющиеся на эту тему материалы чрезвычайно богаты и разнообразны. Остановимся на нескольких сюжетах.

1. Матросы глазами офицеров. В воспоминаниях и рапортах офицеров, участвовавших в дальних плаваниях во второй половине XIX в., преобладают положительные оценки нижних чинов команд русских судов. К сожалению, развернутых высказываний на этот счет немного. Приведем наиболее, на наш взгляд, интересные. Д.С. Арсеньев, вспоминая в 1903 г. плавание 1860 г. на зафрахтованном русским правительством пароходе «Бренда» с целью доставки в Англию офицеров и команды винтовой лодки «Морж», отправлявшейся из Лондона на Дальний Восток, писал:

«Команда наша (винтовой лодки «Морж». – А.Б.) состояла из 70-ти человек, наполовину новобранцев, но они все были очень хорошие, простые, добрые люди, как все наши команды вообще, и между ними не было ни одного негодяя, как, к сожалению, теперь начинают попадаться между поступающими на военную службу».¹

Положительное мнение офицера о нижних чинах не изменилось и во время длительного плавания «Моржа» из Лондона к берегам Южной Америки, а затем через Магелланов пролив на Дальний Восток. Приведем еще одно высказывание Арсеньева о команде «Моржа», относящееся к 1861 г:

«Вообще команда наша была прекрасная. Благодаря ее немногочисленности, мы скоро освоились со всеми людьми и узнали их.

Никогда у нас не было между людьми ни воровства, ни драк, ни ссор и никаких проступков, кроме того, что когда отпускали людей на берег, после переходов, погулять, некоторые из матросов возвращались пьяные; но это всегда и везде бывает, проступком даже не считается, и только изредка некоторых лишали увольнения на берег; других наказаний во все время нашего плавания не было».²

Еще один участник плавания на «Морже», Н. Фесун, вспоминал: «Нужно удивляться, как они (матросы. – А.Б.) хорошо выдерживают; скажу более, нужны русская неприхотливость и железное здоровье нашего простого народа, чтобы не только пройти через подобные передрыги, но даже сохранить способность развеселиться при первом удобном случае, при малейшем признаке хорошей погоды, при первом луче солнца, при всяком слове участия со стороны начальника».³

2. Быт матросов в дальних плаваниях. Яркие картины матросского быта в дальних плаваниях 1960-х гг. содержит, например, рапорт командира клипера «Разбойник» капитан-лейтенанта Ратькова от 30 июня 1860 г. о плавании клипера от мыса Доброй Надежды на Яву: «Положение команды во время этого плавания было не завидное: на верхней палубе вода редко была менее фута; дурная погода и почти безостановочный дождь продолжались целый месяц; в палубе при заколоченных люках и течи через палубу – духота и сырость; почти не имели времени высушить платья и белья до прихода в тропики; усиленные работы по уборке парусов; огромная качка на гигантском волнении часто не позволяла разводиться огонь в камбузе, так что иногда дня по два команда не имела горячей пищи и должна была довольствоваться сухарями и водкой».⁴

Любопытны наблюдения офицеров за физическим состоянием матросов во время плаваний и их способностью переносить тяжелые климатические условия. Так, в рапорте командира клипера «Наездник» капитан-лейтенанта Селиванова (28 мая 1860 г.) о плавании клипера от мыса Доброй Надежды на Дальний Восток можно прочитать:

«Вообще, чем холоднее, тем наша команда работает бодрее и веселее, а теперь, в знойном климате Китайского моря, к несчастью, уней нередко являются желудочные расстройства и простуды, для сбережения от которых, по примеру военных судов других наций, я приказал надеть им под белые рубашки вязаные».⁵

Моря, омывающие побережья Юго-Восточной Азии и Южного Китая, считались по своим климатическим условиям одними из самых тяжелых для плавания. Яркие свидетельства этого содержат рапорты командиров русских судов: «... сильные жары, удушливый воздух по ночам, и сначала выхода из Сингапура дожди, а вместе с ними неизбежная порча воздуха в палубе, так расстроили здоровье команды, что число больных на клипере возросло до 11 человек, не считая слабых, которые, пользуясь медицинскими пособиями, стояли вахту. Болезни по преимуществу были: расстройство печени, сыпь и простудные лихорадки ...».⁶

Впрочем, тяжелый климат и вызванные им болезни преследовали команды русских судов не только в дальневосточных водах, но и в Средиземном море. Но здесь, насколько можно судить, усилия офицеров по сохранению здоровья нижних чинов имели большие результаты. Например, начальник эскадры Средиземного моря контр-адмирал Нордман в рапорте из Неаполя 18 июня 1860 г. писал: «Здоровье команды вполне удовлетворительно. В 6 часов вечера, после ужина, следуя общему правилу всех рыбаков на рейде, команда надевает фланелевые рубашки. Купленные матросами пестрые бумажные фуфайки, которые носятся постоянно на голом теле всеми матросами всех наций, считаю большим предохранением от простуды. У нас, бывших в Средиземном море в 1828 и 29 годах, их не употребляли, от чего простудам и лихорадкам не было конца».⁷

Одним из средств разнообразить матросский досуг во время дальних плаваний было празднование пересечения экватора (так называемый «Праздник Нептуна»). Приведем выдержки из рассказа о праздновании пересечения экватора корветом «Аскольд» 25 октября 1865 г.

Подготовка к нему началась еще за неделю: будущие участники праздника разучивали роли, подручными средствами изготавливались костюмы. 25 октября в 5 часов, когда корвет перешел экватор, праздничное шествие двинулось. Предоставим слово автору корреспонденции, напечатанной в «Морском сборнике»:

«Впереди шли горнисты и барабанщики – это были кантонисты, облаченные в фантастические костюмы; за ними двигалась колесница; на лафете 4-фунтовой медной пушки, обращенной в колесницу и украшенной различными флагами, восседал Нептун с Амфитридой. Матрос, изображавший бога морей, соответственно своей роли, с трезубцем в руке и с консервной банкой на голо-

ве, представлявшей корону, едва был прикрыт какою-то тканью, сквозь которую сквозило его грешное тело. Костюм Амфитриды, сшитый из флагов, более соответствовал пуританским требованиям; корона на ней была того же достоинства, что и у Нептуна; на руках ее покоился поросенок. [...] Шествие началось от бака на ют, с барабанным боем, свистками и горнами; на юте стояла ванна с забортной водой и были приготовлены помпы. Командир с офицерами были на полуяте. Дойдя до ванны, процессия остановилась, и Нептун, сойдя с колесницы, вошел в ванну; затем он обратился к командиру с следующими вопросами: кто он? Как зовут судно? Обещал при этом попутные ветра и 12 узлов ходу, если получит приличный выкуп; затем обратился с требованием строевого рапорта команды и офицеров. После того всех офицеров поочередно два адъютанта подводили к ванне, где остальные члены процессии их качали над ней; желающих при этом купали. На долю каждого офицера и гардемарина выкупу пришлось по 2 р. 50 коп. и кроме того 50 чарок водки. Очередь дошла и до команды; каждый вызванный подвергался следующей операции: предварительно, вымазав его лицо какою-то дрянью, бородобрей ее сбрасывал, и затем субъекта купали в ванне; многие отказывались от этого обязательного удовольствия, внося за это известный выкуп; дошла наконец очередь до фельдшеров, баталера, писарей и т. п. лиц. Их окатили из всех бранспойтов водою. Тут смеху и брани было вдоволь...».⁸

Наряду с подобными веселыми эпизодами во время дальних плаваний происходили и печальные события. Например, в рапорте командира клипера «Разбойник» капитан-лейтенанта Ратькова от 30 июня 1860 г. сообщалось о гибели матроса Иннокентия Клыкова, утонувшего 27 мая 1860 г. в Индийском океане. Клыков оборвался с фор-брам-вант и упал за борт, «... вероятно ошеломленный падением, он потерялся и продержавшись несколько минут на воде, скрылся».⁹

3. Матросы в иностранных портах. Источники рисуют колоритные картины пребывания матросов в иностранных портах. Огромное физическое и психологическое напряжение, испытываемое ими во время плаваний, естественно, должно было компенсироваться разрядкой на берегу. Наиболее распространенным и легким способом такой разрядки было употребление спиртных напитков. Иностранные порты предлагали различные соблазны в этом отношении. Поведение матросов на берегу определялось как их личной дисциплинированностью и моральными качествами, так и особен-

ностями тех стран и портов, в которые заходили русские суда. Так, судя по рапортам командиров судов, наиболее дисциплинированным поведением матросов было в портах стран северной и западной Европы. Например, командир корвета «Аскольд» капитан-лейтенант Полозов в рапорте от 27 августа 1865 г. отметил: «Стоя в Копенгагене, я отпускал каждого матроса по два раза на берег, и не могу нахвалиться хорошим поведением и нравственностью нижних чинов корвета: пьяных совсем не было, и все являлись на корвет в назначенное время».¹⁰

Несколько иначе дело могло обстоять в южно-европейских, латиноамериканских и азиатских портах. Командир корвета «Варяг» капитан-лейтенант Лунд в рапорте из Монтевидео от 8 августа 1864 г. сообщал о поведении матросов на берегу следующее: «... валившихся по улицам (которых, к стыду сказать, было несколько) забирали в полицию и на другой день выпускали по требованию с корвета, но с платою по 2 золотых доллара = 2 руб. 67 коп. за содержание в полиции, деньги эти выплачивались в счет из ротных денег, но будут после вычтены из содержания провинившихся».¹¹ Вычет производился на основании циркуляра Инспекторского департамента от 31 июля 1863 г. за № 47, в котором было объявлено, что штрафы, налагаемые полицией в иностранных портах на матросов за беспорядки, совершаемые ими на берегу, следует уплачивать из собственных денег виновных. Этот вычет, по мнению офицеров, составлял «хорошее и чувствительное» наказание для нижних чинов.

Пожалуй, одним из немногих исключений на общем фоне тихоокеанских портов был Гонолулу на Гавайских островах, в котором не отмечено каких-либо эксцессов с участием матросов. Рапорт командира транспорта «Гиляк» капитан-лейтенанта Энквиста свидетельствует об одной из причин этого: «Команда часто съезжала на берег, возвращалась всегда исправно, что должно отнести как вообще к хорошей нравственности нижних чинов, так и в некоторой степени к дороговизне спиртных напитков в дробной продаже (до 2 долларов бутылка рому). Последнее обстоятельство есть тоже одно из достоинств порта Гонолулу».¹²

Именно пьянство было главной причиной правонарушений и даже преступлений, совершавшихся матросами в иностранных портах. Одним их самых печальных в этом отношении событий стала массовая драка между русскими матросами с фрегата «Палкан» и английскими матросами в греческом порту Пирей 10 марта 1857 г., во время которой погиб англичанин.¹³

В марте 1896 г. в Нагасаки группа японских матросов напала на находившихся в увольнении матросов с броненосца «Николай I» С. Есаулова и А. Петрова. Пьяная драка, в которой Есаулова ударили ножом, закончилась вмешательством полиции и последующими извинениями командира японского судна. Во время дознания Петров рассказал, что драка произошла на пороге одного из припортовых борделей, а Есаулов утверждал, что был трезв, поскольку «водки мы выпили всего одну бутылку».¹⁴

Но и «культурными», если пользоваться современной терминологией, развлечениями матросы во время пребывания в иностранных портах не были обделены. Например, во время стоянки русских судов во французском Бресте в декабре 1861 г. офицеры и нижние чины были приглашены на матросский бал, организованный командой французского фрегата «Ифигения», возвратившегося из кругосветного плавания. «Так как у нас подобных балов не бывает, то мы охотно воспользовались приглашением, чтобы посмотреть, как это делается у французов; взяв с собой матросов, также желавших ехать на бал (желающими оказались матросы с фрегата «Палкан», уже бывшие в Средиземном море и знавшие немного «парле-франсе»), мы поехали на берег».¹⁵ К сожалению, источник не уточняет, стали ли русские матросы участниками бала или ограничились ролью зрителей.

Нельзя обойти вниманием и «женский вопрос». «Ну, бабы, правда, не то, чтобы очень вальяжные, зато ни дать ни взять наши русские – простые, необидчивые, не то, что в Англии; здесь чуть шаг на берег, так и обступят тебя, так все и кричат в один голос – боно Руссо, боно... знай гуляй душа, чего хочешь, то и просишь», – так рассказывали матросы о своем пребывании в 1861 г. в чилийском порту Сан-Карлос на острове Чилоэ.¹⁶

Спустя несколько лет один из офицеров делился своими впечатлениями о посещении островов Тихого океана и отношении местных жителей к русским морякам: «Наружность таитян более привлекательна, чем нукагивян... Все они почти одеты; женщины совсем не татуируются и, переняв от французов страсть к щегольству одеждой, одеваются хорошо. Свобода нравов служит им средством к этому. Французов, однако, таитянки не любят и предпочитают им англичан, американцев да русских. Пребывание тут “Рынды” в первое кругосветное плавание в 1860 г. оставило по себе добрые воспоминания, и служащие тут рассказывали нам, как весело проводили они время, когда стоял здесь русский отряд».¹⁷

Контакты с женской частью населения иностранных портов не могли не приводить к венерическим заболеваниям, весьма распространенным среди матросов в интересующий нас период. «Больные сифилисом почти неизбежное следствие частого посещения берега командою», – указывал в 1865 г. командир фрегата «Пересвет» капитан-лейтенант Копытов.¹⁸ Наибольшую опасность в этом отношении представляли, пожалуй, порты Японии, где проституция была чрезвычайно развита. Так, во время пребывания в Нагасаки корвета «Аскольд» в конце 1858 – первой половине 1859 г. свыше четверти матросов корвета заразились венерическими болезнями.¹⁹

Во время крейсерства корвета «Аскольд» в 1869 г. в греческих водах были предусмотрительно приняты меры против заражения команды сифилисом, «для чего местные врачи были приглашаемы за особую плату производить, по возможности, частый осмотр проституток в тех публичных домах, которые были посещаемы нашими матросами. Корабельный врач с особенным вниманием следил за таким осмотром, и в течение года из 330 человек команды было не более 17 венерических больных».²⁰

Во время пребывания в иностранных портах матросы нередко принимали участие в мероприятиях по оказанию помощи местным жителям, пострадавшим от стихийных бедствий, пожаров и т.д. Наиболее известна помощь моряков жителям итальянского города Мессина, пострадавшим от землетрясения в 1908 г. Но мессинским событиям уже посвящены многочисленные публикации.²¹ Останавливаться на этом сюжете мы не будем. Расскажем о нескольких случаях пока неизвестных широкому читателю.

Наиболее богатым подобными событиями стало плавание фрегата «Дмитрий Донской» в 1869 г. 26 января 1869 г. вблизи бразильского порта Баия русские моряки спасли двух бразильцев, шлюпка которых опрокинулась. Для этого при сильном ветре и большой зыби пришлось послать катер. «Обратное путешествие катера было чрезвычайно трудное против течения и большой волны[...]. Стихнувший ветер позволил, однакож, выгрести к мысу и в 9 часов катер, порядочно залитый и с промокшими до последней нитки гребцами и офицерами, благополучно достиг берега, где был встречен всеми дачниками и жителями предместья с неподдельными и восторженными ура и самыми горячим заявлениями благодарности».²²

В ночь на 10 февраля 1869 г. во время пребывания «Дмитрия Донского» в Рио-де-Жанейро в городе вспыхнул сильный пожар.

На фрегате ударили пожарную тревогу, и уже через 20 минут от борта отвалили баркасы с четырьмя пожарными дивизионами. Предоставим слово командиру «Дмитрия Донского»:

«Поспев к месту пожара первыми с рейда, мы нашли полное отсутствие распорядительности, никаких мер, принятых к предупреждению дальнейшего огня и, наконец, полный недостаток воды, подвозимой едва ли не силою захваченными бочками и ведрами. Установив по возможности правильное и безостановочное питание некоторых больших брандспойтов, приносивших более пользы, чем наши маленькие ручные брандспойты, я послал людей наших, как единственных снабженных топорами, на крыши незагоревшихся домов и крыши эти, исчезая, не давали огню далее распространяться, так что сгорело всего 5 домов в 4 часа времени, что, конечно, немного при здешней легкой постройке зданий и отсутствии брандмауэров и вообще всяких мер от огня и против пожара. Действия гг. офицеров, гардемарин и команды фрегата с первого же приступа вызвали к себе полное доверие как полицейских и муниципальных властей, так и жителей [...]. Распоряжающимся офицерам постоянно указывались более опасные места и белые чехлы фуражек не медлили показываться на крыше, балконе или в окнах горевших зданий, взбираться куда не останавливало моряков полное отсутствие лестниц; взятые с собою найтовные концы с гаками заменяли им лестницы и трапы. [...] Столь деятельное участие в тушении не обошлось, конечно, без нескольких ушибов и ран, но, к счастью, все они очень легкого свойства и ни один не поступил в лазарет».²³

Наконец, 24 апреля 1869 г. во время стоянки в германском порту Киль моряками «Дмитрия Донского» были спасены двое пассажиры опрокинувшейся парусной лодки.²⁴

Во время пребывания русских судов в портах стран с православным населением матросы иногда становились участниками религиозных церемоний. Так, 13 апреля 1869 г. половина офицеров и одна вахта матросов корвета «Аскольд» приняли участие в торжественном шествии с мощами святого угодника Спиридония на острове Корфу, состоявшемся в день церковного праздника, посвященного этому православному святому, почитаемому на Корфу.²⁵

В конце 1850-х – начале 1860-х годов нередкими были длительные стоянки русских судов в Бейруте. Во время пребывания команд в этом ближневосточном порту матросы во главе с офицерами имели возможность отправиться в качестве паломников в Иерусалим для поклонения Гробу Господню.²⁶

Нередкими были случаи смерти матросов в иностранных портах. Так, материалы РГАВМФ и «Морского сборника» содержат, в частности, сведения о смерти и захоронениях русских матросов в порту Саймонстаун в Южной Африке. Приведем некоторые из них. Сила Балушкин, матрос корвета «Оливуца», умер в Саймонстауне 29 июня 1857 г., а 30 июня его тело было доставлено на берег для погребения.²⁷ Матросы Юрий Яров, Ефим Петухов и мастеровой Иосиф Сидоблаз с клипера «Опричник» утонули в гавани Саймонстауна 5 февраля 1859 г.²⁸ Сведений о том, были ли найдены и похоронены их тела, не обнаружено. Данила Фадеев, матрос корвета «Посадник», 16 февраля 1860 г. погиб, упав с утеса. Афанасий Матвеев, комендор «Опричника», 19 февраля 1860 г. «был выброшен нечаянным выстрелом за борт и прямо пошел на дно; несмотря на все принятые меры, найти его не могли; только через неделю тело его было принесено волнами на морской берег. Оба тела преданы земле по обряду нашей церкви на английском кладбище...».²⁹ Петр Рашев, матрос фрегата «Дмитрий Донской», умер 22 января 1865 г. в судовом лазарете фрегата. 25 января Рашева отпели и свезли на берег в Саймонстауне для погребения.³⁰ Во время стоянки в марте 1869 г. в Саймонстауне клипера «Всадник» после одного из увольнений на берег матрос Юган Имбрау не вернулся на борт клипера. На следующее утро местная полиция сообщила, что он найден утонувшим около пристани. По предположению командира «Всадника», Имбрау, опоздав на катер, шел по пристани в темноте и, вероятно, так как пристань не имела перил и не была освещена, оступившись, упал в воду и утонул.³¹

4. Исчезновения и побег матросов во время дальних плаваний. В большинстве случаев причиной невозвращения матросов на судно после увольнений на берег было пьянство. В некоторых случаях матросы становились героями довольно курьезных историй. В качестве примера приведем эпизод с матросом клипера «Наездник» Теннисом Торфом. Во время пребывания корвета «Новик» в 1860 г. на рейде острова Св. Екатерины, при посещении лейтенантом Карстенсоном бразильской канонерской лодки «Бельмонтэ», матрос Теннис Торф, оставшийся в Рио-де-Жанейро с клипера «Наездник», просил о возвращении на русское судно. Начальник отряда бразильских судов и командир «Бельмонтэ» согласились «вернуть» русского матроса на «Новик», сообщив, что во время 5-месячного пребывания на бразильской службе он отличался хорошим поведением и знанием дела, за что был произведен в матро-

сы 1 класса. Расследование показало, что матрос Торф был послан по службе на берег, где напился «до бесчувственности»; в этом состоянии он пробыл два дня, а на третий, очнувшись, увидел себя уже на бразильской лодке, стоявшей в гавани.³²

В том же 1860 г. во время плавания клипера «Разбойник» от мыса Доброй Надежды на Яву в Анжере на борт клипера был принят матрос Яков Вепрев, оставшийся с корвета «Посадник». Матрос этот сам явился к первому офицеру, сошедшему на берег, вероятно, Вепрев не имел намерения бежать, а был так пьян, что просто не мог найти шлюпку.³³

Вместе с тем, в некоторых случаях можно говорить о сознательных побегах, вызванных теми или иными причинами. Так, во время стоянки винтовой лодки «Морж» в чилийском порту Сан-Карлос в 1861 г. на судно не вернулись младший фельдшер С. Варфоломеев и младший кочегар А. Завистовский. «По дошедшим до меня слухам, – писал командир лодки «Морж» капитан-лейтенант Кроун, – кочегар Завистовский был увлечен поляками, которых на острове Чилоэ довольно много, а фельдшер Варфоломеев остался вследствие убеждения некоторых жителей, считавших его доктором, в которых население острова, в настоящее время уже многочисленное, сильно нуждается».³⁴

Имеются и свидетельства того, что в 1860-х годах причиной побегов машинистов с русских судов был большой спрос на их труд в иностранных торговых флотах.³⁵

Материалы, содержание которых представлено в статье, составляют лишь малую часть источников, рисующих повседневную жизнь русских матросов во время дальних плаваний.

Примечания

1 [Арсеньев Д.С.] Из записок адмирала Д.С. Арсеньева. 1860 и 1862 годы // Русский архив. 1910. Вып. 10. С. 258.

2 Там же. С. 286.

3 Фесун Н. Из записок о кругосветном плавании на лодке «Морж». Ч. II (Приложение к № 4 «Морского сборника» за 1863 г.). СПб.: Типография Морского министерства, 1863. С. 26. «Морж» стал первым русским судном, прошедшим через Магелланов пролив.

4 Рапорт командира клипера «Разбойник» капитан-лейтенанта Ратькова. 30 июня 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 24.

5 Рапорт командира клипера «Наездник» капитан-лейтенанта Селиванова. 28 мая 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 30.

6 Там же. С. 33.

7 Рапорт начальника эскадры в Средиземном море контр-адмирала Нордмана. 18 июня 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 44–45.

8 Морской сборник. 1866, № 3. Современное обозрение. Корреспонденция из портов. С. 2.

9 Рапорт командира клипера «Разбойник» капитан-лейтенанта Ратькова. 30 июня 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 21.

10 Рапорт командира корвета «Аскольд» капитан-лейтенанта Полозова. 27 августа 1865 г. // Морской сборник. 1865, № 11. Официальные статьи и известия. С. 13.

11 Рапорт командира корвета «Варяг» капитан-лейтенанта Лунда. 8 августа 1864 г. // Морской сборник. 1865, № 1. Официальные статьи и известия. С. 39.

12 Рапорт командира транспорта «Гиляк» капитан-лейтенанта Энквиста. 15 апреля 1865 г. // Морской сборник. 1865, № 9. Официальные статьи и известия. С. 101.

13 См.: Рапорт командира фрегата «Палкан» русскому посланнику в Греции. 12 марта 1857 г.: РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1442. Л. 3–3об.

14 Павлов Д.Б. Русский военно-морской лазарет в Нагасаки, 1858–1906 гг. (исторический очерк по российским источникам) // Япония 2010. Ежегодник. М.: АИРО–XXI, 2010. С. 269.

15 Зеленой К. Из записок о кругосветном плавании (1861–1864 гг.) // Морской сборник. 1865, № 5. Часть неофициальная. С. 80

16 Фесун Н. Указ. соч. С. 49.

17 Зеленой К. Указ. соч. С. 75.

18 Рапорт командира фрегата «Пересвет» капитан-лейтенанта Копытова. 4 октября 1865 г. // Морской сборник. 1866, № 1. Официальные статьи и известия. С. 24.

19 Павлов Д.Б. Указ. соч. С. 255.

20 Приказ управляющего Морским министерством. 4 октября 1870 г. // Морской сборник. 1870, № 11. Официальный отдел. С. 15.

21 См., напр., *Рукавишников Е.Н.* Помощь российских моряков пострадавшим от землетрясения в Мессине в 1908 году // Отечественная история. 2008, № 1; *Гребенщикова Г.А.* Плавание, вошедшее в историю // Кортик. Сб. ст. Вып. 8, СПб., 2009; *Любин В.П.* Подвиг русских военных моряков во время мессинского землетрясения 1908 года в Италии // Новая и новейшая история, 2009, № 3.

22 Извлечения из рапортов командира фрегата «Дмитрий Донской» // Морской сборник. 1869, № 4. Морская хроника. С. 7–8.

23 Извлечение из рапорта командира фрегата «Дмитрий Донской». 15 февраля 1869 г. // Морской сборник. 1869, № 5. Морская хроника. С. 14–15.

24 Извлечение из рапорта командира фрегата «Дмитрий Донской». 30 апреля 1869 г. // Морской сборник. 1869, № 7. Морская хроника. С. 3.

25 Извлечение из донесения начальника эскадры в греческих водах контр-адмирала Бутакова // Морской сборник. 1869, № 6. Морская хроника. С. 2.

26 См., напр., рапорт командира фрегата «Илья Муромец» капитан-лейтенанта Пузино // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 52.

27 РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 7630а. Л. 159об., 160.

28 Морской сборник. 1859, № 5. Официальные статьи и известия. С. 242.

29 Морской сборник. 1860, № 6. Официальные статьи и известия. С. 28–29.

30 РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 9070б. Л. 23об., 26.

31 Извлечение из рапорта командира клипера «Всадник». 10 апреля 1869 г. // Морской сборник. 1869, № 7. Морская хроника. С. 10–11.

32 Рапорт командира корвета «Новик» капитан-лейтенанта Федоровского. 11 июня 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 39.

33 Рапорт командира клипера «Разбойник» капитан-лейтенанта Ратькова. 30 июня 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 10. Официальные статьи и известия. С. 27.

34 Рапорт командующего винтовой лодкой «Морж» капитан-лейтенанта Кроуна. 21 августа 1861 г. // Морской сборник. 1861, № 12. Официальные статьи и известия. С. 42–43.

35 См., напр., рапорт начальника отряда судов капитана 1 ранга Попова. 20 июля 1860 г. // Морской сборник. 1860, № 11. Официальные статьи и известия. В нем указано: «... я думаю, что один из оставшихся (в тихоокеанском порту Папеэте – А.Б.), машинный унтер-офицер, был перехвачен каким-нибудь антрепренером, потому что там большая нужда в таких людях» (С. 116).

А. Р. Кудрявский

Эскадренный броненосец «Император Александр III» в составе 2-й эскадры флота Тихого океана

«Император Александр III», как и остальные эскадренные броненосцы типа «Бородино», был заложен по программе «для нужд Дальнего Востока» и на протяжении всей своей короткой истории постоянно ощущал на себе близость Тихого океана. Строительство броненосца укладывалось в незамысловатую схему: Балтийский завод – переход в Кронштадт – отправка в Порт-Артур. Даже 21 июля 1901 г. во время спуска на воду его борта выглядели не черными, традиционно для Балтийского флота, а светло-шаровыми, т.к. ему предстояло войти в состав эскадры Тихого океана, где корабли сияли белизной. По планам Морского министерства в 1903 г. «Александр III» отводилось четыре месяца внутреннего плавания в составе отряда судов, назначенных для испытаний, а затем предполагался переход на Дальний Восток.¹ Однако этим замыслам не суждено было осуществиться.

Здесь стоит немного осветить события, которые коренным образом отразились на судьбе броненосца. В начале мая 1903 г. командир корабля капитан 1 ранга И.И. Петров, ознакомившись с перечнем недоделок, заявил: «Император Александр III» не будет готов к уходу в Порт-Артур осенью текущего года». Действительно предстояло выполнить еще очень много, и отсутствовала всякая уверенность, что все подрядчики справятся со своими обязательствами. Неожиданный вывод командира не остался незамеченным – 3 мая Петров получил выговор от управляющего Морским министерством Ф.К. Авелана.² А 21 мая по ГМШ уже прошла информация, что будущим командиром «Александра III» будет назначен капитан 1 ранга Н.М. Бухвостов. Кроме того, два дня спустя Авелан дал предварительное согласие о переводе броненосца из 5-го флотского экипажа в Гвардейский, распорядившись, правда, приказ о рокировке отложить до осени.

Между тем, в середине июля начальник Балтийского завода К.К. Ратник гарантировал, что при выполнении ряда условий броненосец сможет уйти на Дальний Восток в начале декабря.³ Безусловно, предприятие приложило бы для этого все силы, но далеко не все зависело только от него. Поэтому 8 августа управляющий министерством распорядился все-таки оставить корабль на зимовку в Кронштадте. Теперь отправка в Порт-Артур откладывалась до весны 1904 г., причем и эта дата называлась с сомнением.⁴ Вскоре «Александр III» неожиданно потерпел аварию при постановке в док, что, в свою очередь, дало возможность ГМШ сделать логический вывод: «Устранение повреждений лишило броненосец возможности окончить испытания в нынешнем году, почему приступить к передаче его в Гвардейский экипаж».⁵ Вот такая своеобразная причинно-следственная связь.

В течение осени 1903 г. на «Александр III» личный состав 5-го флотского экипажа сменялся гвардейцами. Так, на корабле кроме командира Н.М. Бухвостова появились новые лица: старший офицер А.П. Мамонов, старший и младший артиллеристы В.А. Эллис и Е.Г. Демидов, минеры К.Ф. Стааль (старший) и С.С. Фабрицкий, старший штурман С.Н. Тимирев, ревизор А.Н. Вейс. Кроме них броненосец обзавелся кондукторами и нижними чинами Гвардейского экипажа.

Начало войны с Японией «Император Александр III» встретил в Средней гавани Кронштадта. На нем ограниченными людскими ресурсами едва поддерживалась жизнь. Хотя к тому времени броненосец и прошел уже цикл официальных испытаний, тем не менее, похвастать окончательной готовностью он пока не мог. Отсутствовали катерные и шлюпочные лебедки, а также несколько водоотливных турбин, поставка которых задерживалась на несколько месяцев. Кроме того, по преступной халатности МТК, прибытие минных катеров ожидалось лишь в середине лета! Ко всему прочему, на корабле приостановилась и сдача в эксплуатацию различных систем и устройств. 21 января Бухвостову даже пришлось просить о назначении комиссии для приема их в казну.

По программе на 1904 год перед отправкой в Порт-Артур «Александр III» отводилось три месяца для внутреннего плавания.⁶ И уже 10 апреля броненосец начал кампанию. Большинство офицеров получили назначение на корабль либо 11 марта, либо несколько дней спустя. В принципе, все ключевые фигуры, такие как командир, старшие специалисты, инженеры-механики остались

на своих местах, что, безусловно, шло на благо окончания испытаний. Среди изменений следует отметить смену старшего офицера, которым теперь являлся капитан 2 ранга В.А. Племянников.

17 апреля было официально объявлено о формировании 2-й Тихоокеанской эскадры, причем с подачи управляющего министерством первоначально возникла идея о комплектовании ее по частям. На это 26 апреля командующий эскадры З.П. Рождественский предложил список кораблей 1-го отряда, в который наряду с броненосцем «Ослябя», крейсерами «Дмитрий Донской», «Аврора», «Алмаз» и транспортом «Иртыш» вошел и «Император Александр III». ⁷ Однако в данном направлении дальше разговоров дело не пошло.

1 августа Бухвостов рапортовал командующему отрядом судов, назначенных для испытаний, контр-адмиралу Паренаго: «На введенном мне броненосце нет нижних чинов еще не переведенных в Гвардейский экипаж, т.к. вся команда укомплектована Гвардейским экипажем». ⁸ Но командир корабля поторопился сделать такое заявление: в сентябре на «Алексахдре» появились матросы-черноморцы (запасная команда миноносцев). Кроме того, на нем числились и прапорщики по морской и механической части, а также и офицеры других флотских соединений, не имевших никакого отношения к морской элите. Таким образом, утверждение, что весь личный состав корабля принадлежал к Гвардейскому экипажу, является не совсем верным.

3 августа «Александр III» был отчислен из отряда судов, назначенных для испытаний, ⁹ и вступил в строй. В конце месяца броненосец удостоился внимания высочайших особ: 25 августа его посетили вдовствующая императрица Мария Федоровна, королева Эллинов Ольга Константиновна и великие княгини, а на следующий день – император Николай II.

29 августа эскадра перебазировалась в Ревель. На момент ухода из Кронштадта на «Алексахдре III» находилось 824 человека. 9–10 сентября корабли отправились в море на эволюции и учебные стрельбы по движущимся щитам. По техническим причинам участие в них не смог принять «Князь Суворов», поэтому Рождественский свой флаг поднял на «Алексахдре III», и тот временно стал флагманом эскадры.

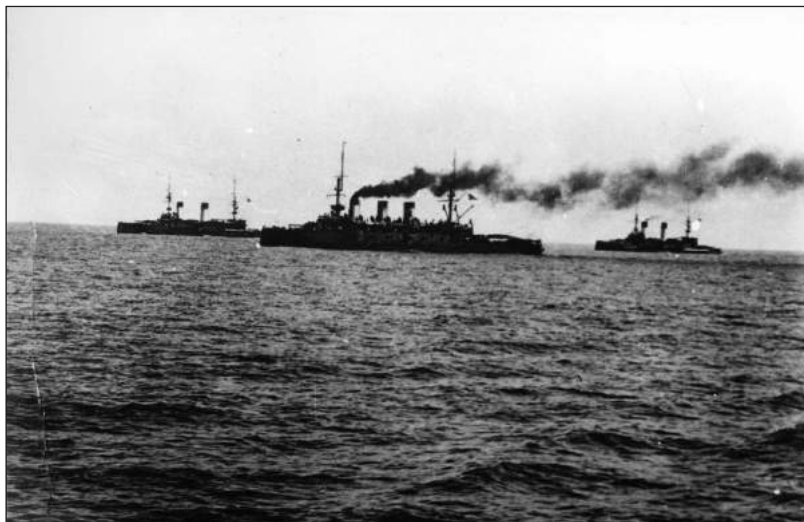
Во время высочайшего смотра 26–27 сентября броненосец дважды посетил Николай II, причем на второй день вместе с императрицей Александрой Федоровной. По свидетельствам очевидцев,



*Командир эскадренного
броненосца «Император
Александр III» капитан
1 ранга Н.М. Бухвостов*



Лейтенант К.К. Случевский



Эскадра на пути из бухты Ван-Фонг к Корейскому проливу

в кают-компании корабля государь сказал офицером: «Помните, что ваш корабль носит имя моего покойного отца».

29 сентября эскадра прибыла в Либаву, где на «Алексадре III» была закрыта последняя вакантная должность – вахтенного офицера, которую занял мичман А.А. Бернов. В тот же день по сигналу адмирала с броненосца на берег отправили баркас за провизией на пять дней, который, однако, вернулся пустым. Старший из группы ездивших – баталер Михеев утверждал, что в экипажах было принято около 170 пудов хлеба, который перевесили и упаковали в 70 судовых мешков, а затем с двумя дневальными матросами – Цвирко и Чабаном – продовольствие отправили на пристань для погрузки на баркас. На пристани к подводам подошел ревизор «Авроры» лейтенант Захаров и приказал отдать хлеб ему. Дневальные доложили ему, что груз принят на «Александр III», перевешен и даже находится в собственных мешках броненосца. На что Захаров обругал их, ударив Цвирко, и приказал своим людям забрать мешки. Дневальные вынуждены были повиноваться.

На основании показаний матросов, ревизор «Алексадра III» лейтенант А.Н. Воеводский подал рапорт командиру корабля, в котором присовокуплял, что на часть взятого хлеба в 123 пуда у него имелась расписка казначея. 30 сентября рапорт оказался в распоряжении штаба командующего эскадрой. Делу дали ход. Захаров не мог внятно объяснить, почему приказал отобрать чужие мешки. «Если я взял хлеб чужой, я признаю за собой вину». Но при этом, ревизор «Авроры» отрицал факт нанесения удара матросу, утверждая о несправедливости рапорта Воеводского. Интересна резолюция Рожественского на этот инцидент, отдавшего распоряжение командующему отрядом крейсеров контр-адмиралу Энквисту наложить дисциплинарное взыскание на лейтенанта Захарова за то, что тот прибегает к кулачной расправе там, где нижние чины исполняют свои обязанности правильно.¹⁰

2 октября 1904 г. 2-я Тихоокеанская эскадра покинула последний русский порт Либаву, но уже накануне нижние чины «Алексадра III» стали получать жалование по заграничному положению.¹¹

Из письма младшего врача броненосца «Император Александр III» Б.Л. Бертенсона к отцу от 10 октября: «Сегодня десять дней, что мы в море. Когда мы в первый раз грузились углем у берегов острова Лангеланд, появились тревожные слухи относительно японских миноносцев...

Обе ночи, проведенные у Лангеланда, команда и офицеры спали, не раздеваясь, комендоры у своих пушек, все огни были потушены».

8 октября эскадра вошла в Немецкое море, причем отряды растягивались. Ночью, приняв за японские миноносцы мирные рыбацьи суда, броненосцы типа «Бородино» открыли по ним огонь. Бертенсон выскочил на верхний мостик, где был оглушен и ослеплен. По его признанию, картина тонущих пароходов, бурного моря, бесчисленного множества огненных снарядов была с непривычки тяжела. «Все это подействовало сильнее после бессонной недели. В первый момент, безусловно, было жутко, но затем ничего».

Далее из его письма:

«... Пароходы продолжали уже подбитые (на одном начался пожар) двигаться на нас. Мы ожидали взрыва, но под ужасным огнем (120 пушек) у нашего борта затонули оба парохода. В лучах прожекторов были видны все мельчайшие подробности, но не было видно ни одного парохода с людьми. На одном только в последнюю минуту заметили одного человека, делавшего какие-то сигналы. Сигнальщики говорят, что всего пароходов было около тридцати».¹²

Ночное происшествие вошло в историю как Гулльский инцидент. По мнению Бухвостова, нападавшими являлись пароходы-брандеры. Бертенсон писал: «На левое ухо почти не слышу, но перепонка цела, только гиперемирована и ушиблена. У командира и 16 матросов она разорвана». Официально же на «Александре III» оказалось пятеро пострадавших. Причем все с одинаковым диагнозом – одностороннее прободение барабанной перепонки со значительным кровоизлиянием. Характерно, что, несмотря на пальбу из всех орудий, медицинская помощь понадобилась только тем, кто находился у 47-мм. пушек. Старший врач броненосца П.П. Юрьев объяснял это в высокой степени резким звуком при выстреле из них.¹³

Впоследствии в Виго для дачи свидетельских показаний в международной комиссии по факту расстрела рыбацких судов с «Александра III» был списан лейтенант Иван Николаевич Эллис.

О походе 2-й эскадры сохранился целый ряд мемуаров, путевых заметок и воспоминаний. Наиболее оригинальным, но практически неизвестным до сих пор широкой публике остается поэтический дневник «С моря», автором которого является внештатный сотрудник «Нового времени» (псевдоним Лейтенант С.) вахтенный начальник «Александра III» Константин Константинович Случев-

ский. Добрый по характеру, он отличался дисциплинированностью и исполнительностью, но при этом был немного рассеян, причиной чему, вероятно, являлась поэзия.

Дневник «С моря» охватывает плавание эскадры от Кронштадта и до последней продолжительной стоянки у Камранга. В произведении нашли свое отражение многие события похода. Например, покидая Дакар, «Александр III» случайно прихватил с собой торговца-негра. У Случевского находим:

*Черна, как ночи здешней тьма, порода негров очень стройных.
В речах их ласково спокойных сквозит присутствие ума.*

6 декабря «Александр III» в составе эскадры обогнул мыс Доброй надежды. У Случевского:

*Придя на вид горы Столовой, мы близко к мысу подошли
Надежды Доброй... Край земли! Будь мысом нам надежды новой!*

После этого корабли сразу попали в эпицентр шторма, где «Александр III» наряду с остальными собратьями продемонстрировал свои прекрасные мореходные качества. Из письма флагманского корабельного инженера Политовского к супруге от 9 декабря: «Иногда, когда волной поднимало “Александра”, был виден его таран. Иногда же нос “Александра” был у подошвы волны, а корма его на вершине, тогда с “Суворова” была видна вся палуба “Александра” от носа до кормы. Когда я увидел это, я сначала даже не поверил – уж не мерещится ли?»

В конце декабря на два месяца эскадра застряла на Мадагаскаре в бухте Носси-бе, где за весь период «Александр III» семь раз выходил в море, четыре из которых – на учебные стрельбы. В течение января 1905 г. в судовом лазарете курс лечения проходило 78 человек, причем среди них отмечалось значительное число острых желудочно-кишечных расстройств. Недомогание, как правило, продолжалось 2–3 дня, а некоторые даже переносили его на ногах. Чаще всего недуг носил групповой характер. И что интересно – одновременно слегло семь офицеров, но все они быстро пошли на поправку.¹⁴ В том же месяце на корабле происходили перебои с питьевой водой. В рационе же всегда присутствовали свежее мясо и хлеб судовой выпечки. Для стирки и мытья применялась забортная вода.

В феврале на «Александре III» в судовом лазарете побывало 50 человек. По-прежнему широко использовалась забортная вода, которой, в том числе, нижние чины пытались промывать засорявшиеся от угольной пыли слуховые проходы, после чего те воспалялись. Недомогание проходило быстро, но сопровождалось значительной болью. Тем не менее, старший врач Юрьев на протяжении всего похода санитарное состояние корабля признавал вполне удовлетворительным.

Многое на броненосце, безусловно, зависело от командира и старшего офицера. Еще со времен службы на «Рынде» были известны хорошие взаимоотношения Бухвостова и команды. Командир считал, если личный состав сыт, чувствует, что о нем заботятся и думают, не оскорбляют человеческого достоинства, то люди и сами не будут нарушать строгий судовой режим. В свою очередь, старший офицер Племянников слыл человеком редкого добродушия и пользовался любовью офицеров и нижних чинов. Если в Гвардейском экипаже у Бухвостова имелось гордое прозвище – «Орел», то у Племянникова – немного нежное – «Племяша».

В Носси-бе долгие нудные вечера кают-компания «Александра III» скрашивал своим музицированием лейтенант Стааль.

1 января 1905 г. целый ряд нижних чинов броненосца за хорошее поведение и усердие к службе был произведен в следующие статьи и звания, но при этом со времени ухода из Ревеля матросы на берег не увольнялись (туда они могли попасть только по служебной необходимости). Продолжительная стоянка в Носси-бе исключением не являлась.

На Мадагаскаре с «Александра III» пришлось списать восемь нижних чинов по болезни, троих вольнонаемных (отпущены с разрешения Рожественского), а также одного кондуктора – за пьянство и дурное поведение.¹⁵ Впоследствии из списков личного состава корабля по состоянию здоровья были исключены лейтенант Кантакузен-Сперанский и кочегар Самусов. Первый скончался на пути в Россию, а второй – на госпитальном судне «Орел».

26 апреля 2-я Тихоокеанская эскадра соединилась с 3-й. Это произошло благодаря... просчету с углем на «Александре III», из-за чего Рожественский отказался от безостановочного движения во Владивосток и принял решение о заходе в бухту Камранг, где и произошла месячная стоянка. Стоит заметить, что за весь период плавания броненосец Гвардейского экипажа зачастую выигрывал соревнования по пополнению запасов топлива. На переходе же

от Мадагаскара до Камранга корабли пять раз грузились углем, и четырежды личный состав «Александра III» был отмечен денежными премиями командующего. В желании быть лучшими, судя по всему, без приписок в количестве принятого угля здесь не обошлось, что затем и вылилось в конфуз. Хотя ранее броненосец постоянно ставился Рождественским в пример, так еще во времена стоянки на Мадагаскаре командирам транспортов было рекомендовано изготовить парусиновый пластырь по образцу того, что применялся при угольных погрузках на «Александре III».¹⁶

За все время Цусимского сражения командиры русских кораблей особой инициативой, к сожалению, не отметились. Как раз одним из проявлений решительных действий, исходя из складывающейся обстановки, стал маневр броненосца «Император Александр III» после выхода из строя «Князя Суворова». Быстро убедившись, что флагман неуправляем, и, не видя распоряжений командующего эскадрой, в соответствии с его приказом № 243 «Александр» возглавил колонну. К этому моменту японцы выдвинулись настолько далеко вперед, что он предпринял попытку прорваться на север у противника за кормой. Кто в тот момент им командовал: командир Бухвостов или уже старший офицер Племянников – неизвестно. На носовом мостике горели перила, и скорее всего часть осколков от снарядов успела залететь в боевую рубку, где наверняка были убитые и раненые.

Но неприятель маневр прочитал и предпринял контрмеры. Теперь уже «Император Александр III» нес на себе всю тяжесть боя. Или, как охарактеризовал происходящее капитан 2 ранга Семенов – бойни. Долго продержаться во главе колонны не удалось, и броненосец вышел из строя. В течение дня на корабле наблюдался крен, с которым до поры до времени ему удавалось справляться. Однако всему есть предел. Незадолго до окончания дневной фазы боя, «Александр III», державшийся в хвосте колонны, перевернулся и затонул. Вместе с кораблем погибло более 840 человек.

Во время Цусимского сражения на госпитальном «Орле» находился кочегар с «Александра III» Василий Некрасов, что и спасло ему жизнь.

После окончания войны пятеро матросов «Александра III» были награждены знаком отличия Военного ордена 4 степени: все за проявленный героизм 28 июня 1905 г. Это представители запасной команды миноносцев, которые по сути никакого отношения к броненосцу на тот момент уже не имели (направлены с него на

английский пароход «Ольдгамия», остановленный эскадрой за несколько дней до боя). Тем не менее, они числятся награжденными именно с «Александра III».

Примечания

- 1 ЦГИА СПб. Ф. 1304. Оп. 1. Д. 1762. Л. 17.
- 2 ЦГИА СПб. Ф. 1304. Оп. 1. Д. 1984. Л. 142.
- 3 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2747. Л. 4-5.
- 4 Там же. Л. 6.
- 5 Там же. Л. 9.
- 6 ЦГИА СПб. Ф. 1304. Оп. 1. Д. 1762. Л. 67.
- 7 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3084. Л. 3.
- 8 Там же. Ф. 499. Оп. 1. Д. 62. Л. 102.
- 9 Там же. Д. 101. Л. 1.
- 10 Там же. Ф. 531. Оп. 1. Д. 27. Л. 196-201.
- 11 Там же. Ф. 935. Оп. 1. Д. 1413. Л. 122 об.
- 12 Там же. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3126. Л. 83.
- 13 Там же. Ф. 452. Оп. 1. Д. 211. Л. 7.
- 14 Там же. Л. 22.
- 15 Там же. Ф. 417. Оп. 4. Д. 5704. Л. 145.
- 16 Там же. Ф. 531. Оп. 1. Д. 95. Л. 87.

Т.И. Пономарёва

Плавание канонерской лодки «Хивинец» вдоль побережья Киренаики в 1908 г.

Триполитания и Киренаика, входящие ныне в состав государства Ливия, на рубеже XIX – XX вв. представляли собой провинции слабеющей Османской империи, ее оплот на африканском континенте. Окруженные со всех сторон колониальными владениями Великобритании и Франции, они были объектом притязаний Италии. Деятельность последней в этом направлении заметно усилилась в начале XX в.

Обосновывая необходимость приобретения Триполитании и Киренаики, итальянцы в качестве одного из аргументов, приводили стратегическое значение их для ее безопасности, близость к Италии и опасность колонизации этой североафриканской страны какой-либо другой державой. Рим, шедший по пути других европейских государств, приступивших к территориальному разделу мира, вознамерился сам захватить эти территории. Вот почему «итальянское военное и морское министерства начали изучение вопроса транспортировки войск и их высадки под прикрытием флота».¹

Летом 1904 г. туристы, посетившие Италию, могли наблюдать за учениями, в которых было задействовано несколько тысяч военно-служащих и военные корабли², а через три года морской министр Италии заявил, что страна может «отправить 79-ти тысячный отряд в отдаленную экспедицию за море и 114 тысяч в короткую поездку, не превышающую двух ночей в море».³ Целью такой «поездки» должна была стать Ливия.

Однако в то же самое время высказывалось мнение, что ее приобретение не усилит, а наоборот ослабит обороноспособность государства. Так, Леоне Каэтани предупреждал, что в результате итальянское государство будет вынуждено «тратить неисчислимые миллионы на военные операции», а затем вкладывать еще боль-

шие суммы денег, поскольку «эта страна не имеет дорог, портов, железных дорог, зданий, ничего, ничего, ничего!»⁴

Насколько Л. Каэтани был прав, в том числе по поводу готовности побережья Киренаики к отражению нападения с моря, помогает оценить рапорт капитана 2 ранга Л.Б. Кербера, командира канонерской лодки «Хивинец». Особое значение при этом имеют сведения, собранные им во время плавания вдоль побережья Киренаики в 1908 г., т. е. в разгар подготовки Италии к военной операции.

Канонерская лодка «Хивинец» на протяжении нескольких лет (с 1907 по 1909 г.) несла службу стационара, т.е. корабля, постоянно находящегося на стоянке в иностранном порту, на Крите. Остров после получения им административной автономии находился под покровительством великих держав. Россия, наряду с тремя другими державами-покровительницами, в соответствии с достигнутым ими соглашением должна была держать на Крите военный корабль. Местом постоянной стоянки была выбрана бухта Суды.

Именно из Суды «Хивинец» отправился к берегам Ливии после того, как в 1908 г. ему разрешили совершить непродолжительное плавание «для освежения команды и для ознакомления офицеров с близлежащими портами»⁵, после чего он должен был вернуться на Крит.

«Пройдя с ХИВИНЦЕМ вдоль африканского берега от бухты Tebruck до Benghasi, т. е. на протяжении более 220 миль, могу сказать, что единственной удобной в стратегическом и навигационном отношениях бухтою является бухта Tebruck»⁶, – такой главный вывод делает Л.Б. Кербер.

Путь от Суды в Тобрук он описывает с военно-морской точки зрения следующим образом: «распознавание берега, благодаря однообразию в его очертаниях и цвете, очень затруднительно.» И далее он продолжает: «в этом отношении бухта Tebruck имеет еще то преимущество, что на полуострове, отделяющем ее от моря, имеется песчаная коса, цвет которой своею белизною резко выделяется среди окружающей почвы буроватого цвета. Нигде по близости Tebruck'a я не нашел такого белая по цвету песчаного пятна фут в 200 длиною и в 30–40 вышиною. Пятно это видно совершенно ясно с расстояния 20 миль».⁷

Став на якорь в бухте Тобрук, командир канонерской лодки тотчас же отправил «офицеров, назначенных для осмотра ея и собирания сведений о ней, на берег». Они засвидетельствовали, что

«в бухте имеется до 20 домов и небольшой каменный полуразрушенный форт средневековой постройки. Гарнизон города состоит из 30–40 человек турецких солдат при одном офицере.

Бухта летом часто посещается греческими парусными лайбами, занимающимися ловлею губок»⁸.

Выяснив все особенности бухты Тобрук, Л.Б. Кербер направился вдоль побережья к гавани в заливе Бомба, называемой им Menelaus-harbour. «В виду сильных испарений нагретой водной поверхности близ берега прозрачность воздуха около 5 часов утра сделалась настолько плохой, что берегов не было видно даже на расстоянии 4–5 миль, хотя было совершенно ясно. Явление это наблюдалось и при дальнейшем следовании вдоль африканского берега, а потому следует рекомендовать вечером подходить к берегу с осторожностью.

Это обстоятельство и было причиною того, что лодке в 9 часов вечера, не имея точного места уже с 5 часов дня, пришлось стать на якорь в открытом море, не дойдя до бухты Menelaus-Harbour».⁹

«Вход в Menelaus-Harbour затруднен отмелями и двумя островами, а потому ночью совершенно немислим. Это обстоятельство совместно с относительным мелководьем бухты, низменными болотистыми берегами и открытостью от всех ветров из восточной половины компаса, делают её мало пригодной в качестве базы.

На берегу имеется небольшое селение и турецкий пикет в 6–8 человек при унтер-офицере».¹⁰

Стоянку в Дерне Л.Б. Кербер оценил как беспокойную: «рейда или гавани... нет и при господствующих в это время года северных ветрах ... волнение довольно большое, а потому приставание к берегу довольно затруднительное...». При этом он заметил, как ценили местные жители страны, большая часть территории которой непригодна для земледелия, плодородную землю: «около Dernah имеется ущелье, прорезанное горным потоком, а у устья речки в море выдается коса. Коса эта покрыта богатою зеленью и каждый её клочек земли тщательно обработан. Имеется селение».¹¹

Особое значение Дерна приобрела после постройки «весьма мощной станции искрового телеграфа, рассчитанной на переговоры с подобной же станцией, расположенною в бухте Kalamaki близ Мармарица на мало-азиатском берегу. Расстояние от Dernah до Kalamaki по воздушной линии 400 миль (700 верст).

[...]

Из Dernah обыкновенный воздушный провод на столбах ведет в Benghazi и далее в Триполис, откуда подводный кабель идет на МАЛЬТУ.

Гарнизон состоит из 150 человек пехоты». ¹²

В своем рапорте Л.Б. Кербер уделил внимание и Бенгази, административному центру Киренаики: «Рейд Benghazi совершенно открыт для всех ветров от SW через W и N до NO. Так как летом по преимуществу дует NW... то стоянка на этом рейде, имея под ветром берег с расположенными перед ним каменными рифами, очень скверная, Есть небольшая гавань, но она обмелела и в настоящее время в нее могут войти только лайбы... К тому же вход в гавань затруднен рифами, имеющимися на пути следования с рейда.

Гарнизон состоит из 100 человек кавалерии, 350 человек пехоты и 150 человек полевых артиллеристов. На старом полуразрушенном форту у входа в гавань орудий нет, кроме трех фитильных салютационных пушек, направленных, однако в сторону города». ¹³

Описания, даваемые Л.Б. Кербером, показывают, насколько неподготовленными были эти населенные пункты, которые должны были первыми принимать на себя удар в случае нападения на Киренаику с моря, как с точки зрения укреплений, так и численности гарнизона.

Османская империя планировала укрепить обороноспособность этой своей африканской провинции. ¹⁴ Одно из свидетельств – «недавно построенная большая казарма, рассчитанная человек на 4000», находившаяся рядом с Бенгази. ¹⁵ Но подобная деятельность и даже ее планирование, в свою очередь, подталкивали Италию к действию.

Россия последней из великих держав дала свое согласие на оккупацию Ливии Италией. В соглашении, подписанном в октябре 1909 г. в Раккониджи, было зафиксировано, что «Италия и Россия обязуются относиться благожелательно, первая – к русским интересам в вопросе о проливах, вторая – к интересам Италии в Триполитании и Киренаики». ¹⁶ Меньше чем через два года после этого началась итало-турецкая война, итогом которой стал переход Ливии под власть Италии.

Примечания

1 *Gibbons H. A.* The new map of Europe (1911–1914). New York, 1918. P. 242.

2 Там же. С. 242 – 243.

3 Там же. С. 243.

4 Цит. по: *Segre C. G.* Fourth shore: the Italian colonization of Libya. Chicago, 1974. P. 26.

5 Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1906–1909 гг. СПб. 1911. С. 185–186.

6 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3772. Л. 91об.

7 Там же. Л. 92.

8 Там же. Л. 92.

9 Там же. Л. 92 – 92об.

10 Там же. Л. 92об.

11 Там же. Л. 92об – 93.

12 Там же. Л. 93 – 93об.

13 Там же. Л. 93об.

14 *Simon R.* Libya between ottomanism and nationalism. The Ottoman involvement in Libya during the war with Italy (1911–1919). Berlin, 1987. P. 85.

15 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3772. Л. 94.

16 Сборник договоров России с другими государствами, 1856–1917. [М.], 1952. С. 403.

А.Ю. Емелин

«Слава» Коломейцова: к вопросу о конфликтах в кают-компаниях во время дальних плаваний

Не секрет, что дальние плавания во все времена являлись тяжёлым испытанием для моряков. Тяжелы они были в различных аспектах, в том числе – в психологическом отношении. Люди, надолго оказавшиеся в тесных коллективах, нередко тяжело переживают необходимость изо дня в день общаться с одними и теми же спутниками, с каждым днём острее ощущают действительные или мнимые недостатки окружающих, всё чаще оказываются на грани конфликта. С этими проблемами постоянно сталкивались морские офицеры, особенно во время дальних плаваний, когда они месяцами находились в тесном мирке кают-компаний. Это была своего рода лотерея – повезёт или нет с соплавателями и старшим офицером, в обязанности которого входило улаживание возникавших конфликтов. Не последнюю роль играла и личность командира, хотя к внутренней жизни кают-компании формально он отношения и не имел. Изучение повседневной жизни кают-компаний представляет собой интересную и практически неизученную тему.

Мне показалось интересным рассмотреть историю, случившуюся на линейном корабле «Слава». Уникальный двойной конфликт – между командиром и кают-компанией, а также между кают-компанией и приближённым к командиру офицером – привёл к серьёзным последствиям: несостоявшейся дуэли между тем самым офицером и всеми (!) членами кают-компании, а также к списанию с корабля двух офицеров. Этот случай интересен не столько своими масштабами, сколько тем, что в результате имевшего место после инцидента разбирательства были собраны многочисленные и подробные свидетельства офицеров. Это даёт возможность «заглянуть» в жизнь кают-компании, обычно освещаемую только мемуаристами. Подчеркнём – к этой истории нет смысла обращаться с точки зрения «кто виноват?», хотя и в этом плане она способна кое-чему научить. Интересно другое – какими были офицеры того

времени, какой была жизнь в кают-компаниях, как она регулировалась, как решались проблемы.

В августе 1910 г. на линейном корабле «Слава» в Атлантическом океане произошла тяжелая авария котлов. Корабль на буксире был приведен в Гибралтар, а затем для ремонта – в Тулон. В связи с этим вместо прежнего командира корабля Э.Э. Кетлера 15 ноября 1910 г. был назначен капитан 1 ранга Николай Николаевич Коломейцов. Из всего состава кают-компании «Славы» ранее с ним плавал только лейтенант В.В. Лютер, который на вопросы других предпочёл лишь многозначительно улыбаться – мол, сами увидите.

Имя Коломейцова на флоте было уже прекрасно известно. Он командовал шхуной «Заря» в экспедиции барона Толля, но, не сойдясь с бароном характером, во время зимовки ушёл со шхуны на Диксон (а это 800 километров по льдам и тундре!). В Цусимском сражении, командуя миноносцем «Буйный», принял активное участие в спасении моряков с погибшего броненосца «Ослябя», а позднее спас с горящего флагманского броненосца «Князь Суворов» команду эскадры вице-адмирала Рожественского, нескольких чинов его штаба и моряков. За боевые отличия в Цусимском сражении Николай Николаевич был удостоен ордена Св. Георгия 4 ст. и золотого оружия с надписью «За храбрость» – уникальный случай!

В написанном в 1964 г. мемуарном очерке бывший мичман «Славы» Владимир Николаевич Янкович давал понять, что, зная о трудном характере Коломейцова и его «истории» на «Заре», ничего хорошего от этого назначения офицеры корабля не ждали.¹ Напротив, тот же Янкович в показаниях по поводу инцидента на «Славе», данных в 1911 г., писал: «...известие это было встречено с удовольствием, так как по слухам у большинства было мнение, что новый командир хороший моряк и храбрый офицер».²

Итак, что же произошло в Тулоне на ремонтирующейся «Славе»? На корабле возникли две параллельных и взаимосвязанных линии напряжения: во-первых, между командиром и кают-компанией, во-вторых, между кают-компанией и новым ревизором.

Рассмотрим кратко возникновение первой. Командир прибыл на «Славу» с установкой – всех «подтянуть», и, действительно, увидел целый ряд отступлений от уставных требований. Офицеры же считали, что служба несётся «по-семейному», вкладывая в это понятие отсутствие лишнего формализма, активное участие

офицеров во всех работах, постановку во главу угла, прежде всего конечного результата – обучения нижних чинов, то есть качественное выполнение кораблём учебных задач. Большинство из офицеров служили на «Славе» уже не один год, гордились своим кораблём и сложившейся на нём атмосферой. Стремление обеспечить своему кораблю первенство, не уронить честь корабля, значили для них очень много.

Уже упомянутый выше В.Н. Янкович в воспоминаниях 1964 г. особо подчёркивал хорошие отношения офицеров и матросов: офицеры наравне с матросами участвовали во всех работах, показывая пример и обучая подчинённых, вели с ними неформальные разговоры о жизни, устраивали чтение книг и обучение грамоте. Далее Владимир Николаевич доказывал, что именно тёплые отношения с матросами не понравились сухому и официальному Коломейцову. Придуманная им работа по отдиранию краски в трюмных помещениях вызвала недовольство как матросов, так и офицеров. Офицеры по существовавшей на корабле традиции вышли на работы вместе с матросами, и это было воспринято командиром как демонстрация против него лично. С этого всё и началось. Документы рисуют несколько другую картину. Как кажется, причина конфликта крылась в разных взглядах на организацию и течение службы.

Авария корабля стала для офицеров настоящей трагедией. Немного придя в себя, они решили в максимально использовать время нахождения в ремонте для обучения нижних чинов. В начале ноября 1910 г. и.д. старшего офицера старший лейтенант М.И. Смирнов провёл совещание офицеров, на котором был составлен обстоятельный план занятий с нижними чинами всех специальностей. «Офицеры не ленились, и решили всех матросов обучить морскому делу по программе учеников строевых унтер-офицеров, комендоры все время должны были практиковаться в стрельбе пулями, общее артиллерийское учение по боевой тревоге было рассматриваемо как главное учение».³ Расписание занятий 16 ноября 1910 г. было утверждено командиром и объявлено приказом по кораблю. И тут пришёл новый командир и начался эффект «новой метлы». Коломейцов потребовал покраски всех трюмных помещений иным сортом сурика, отличным от ранее используемого на «Славе». Для этого в течение трёх недель команда в тяжелых условиях зубилами отдирала старый. Всякие учебные занятия были прерваны. По окончании работы было проведено артиллерийское учение. Ма-

тросы, не тренировавшиеся два месяца в связи с началом ремонта и покраской внутренних помещений, не показали прежнего блеска. Командир в резких выражениях высказал своё мнение и велел заниматься только артиллерийскими учениями. Через несколько дней прошло шлюпочное учение. Результат был уже предсказуем – артиллерийские учения были забыты, все силы брошены на тренировку в гребле. Конечно, такой способ обучения личного состава вызывал обсуждения как между офицерами, так и среди матросов. Дисциплина последних начала падать.

В других действиях Коломейцова просматривается мелочность, склонность к выполнению многих действий в соответствии с буквой Устава, а зачастую – ярко выраженное отсутствие такта. Очень показательным оказался случай с посылкой вахтенного офицера мичмана Е.Ф. Винтера на катере в порт для получения с таможи командирского чемодана. Винтер счёл, что командир мог его лишь попросить о выполнении этого фактически частного поручения, но не приказывать в категорической форме, отрывая при этом от общесудовых работ. Другие офицеры поддержали товарища, и просили старшего офицера М.И. Смирнова частным образом довести до сведения командира просьбу «давать подобные поручения в более деликатной форме». Михаил Иванович, памятуя высказанное Н.Н. Коломейцовым по прибытии на «Славу» приглашение советоваться с ним о трудных ситуациях, поговорил с ним, подчеркнув, что это частный разговор.⁴ Командир поблагодарил его за откровенность и тут же издал громовой приказ по кораблю (от 4 января 1911 г.), ставящий на вид офицерам выражение ему, командиру, неосновательной и недисциплинарной претензии. При этом в приказе содержалась ссылка на статью Морского устава, требующую, чтобы в иностранных портах все шлюпки отправлялись на берег с офицерами, что во время длительных стоянок никогда не выполнялось, и на соблюдении чего командир настаивал ни тогда, ни впредь. Да и приказание командира было иного рода – недаром мичману предписывалось быть в кителе при кортике.⁵ Ситуация, таким образом, намеренно переводилась командиром в другую плоскость, искажалась. Из таких обидных для самолюбия офицеров мелочей и формировалась постепенно основа будущего конфликта.

В январе 1911 г. Коломейцов пришёл к убеждению, что следует сменить ревизора С.М. Кавелина, и по его просьбе из России был прислан знакомый ему по предыдущей службе лейтенант Михаил Константинович Энгельгардт.

Впоследствии Коломейцов писал, что кают-компания сразу же не приняла Энгельгардта, увидев в нём ставленника командира. Напротив, офицеры в своих показаниях настаивали на том, что новичок офицерами был принят хорошо, но очень быстро настроил против себя всех своим бестактным поведением. В чём же оно заключалось?

Во-первых, новый ревизор не имел опыта, и далеко не все его распоряжения пришлись по душе. Так по его представлению командир без объяснения причин сменил прежних артельщиков. Попытки этих матросов через ротных командиров узнать, в чём они провинились и за что были опозорены, успеха не имели. Очевидно, что в данной ситуации команда была на стороне «своих», так как в совокупности с уменьшением выдачи хлеба, назначение командиром «своего» ревизора было воспринято как попытка «окрутить» нижних чинов, об этом прекрасно знали ротные командиры. Конечно, действия М.К. Энгельгардта не редко становились поводом для споров в кают-компании.

Другим камнем преткновения стал уже упоминавшийся вопрос – хорошо ли несётся служба на корабле. Энгельгардт завёл записную книжку, в которой отмечал все недочёты службы – кто-то на его глазах плюнул на палубу, кто-то был не по форме одет и т.д., а затем зачитывал свои наблюдения в кают-компании, стараясь доказать другим – «всё плохо». Офицеры, давно плававшие вместе и сдружившиеся между собой, встречали критику постановки службы на любимом корабле в штыки. Они считали, что по отдельным недостаткам или промахам не следует делать вывода о системе в целом, и задавали контрвопрос: «А что Вы сделали для прекращения беспорядка?». Точка зрения старшего офицера была та же – если офицер видит непорядок, он должен его устранить или доложить старшему офицеру, а не устраивать демарши в кают-компании.

Здесь необходимо обратить внимание на следующее обстоятельство. Офицеры кораблей русского флота по установившейся системе взаимоотношений крайне редко общались непосредственно с командиром. Это официально не возбранялось, но чаще всего делалось через старшего офицера, докладывавшего командиру по всем делам службы. Командир бывал в кают-компании лишь по приглашению, обычно – один раз в неделю, на воскресном обеде. Был, однако, один офицер, которому постоянно требовалось решать многие вопросы непосредственно с командиром – ревизор.

И офицеры кают-компании начали подозревать, что их новый соплаватель злоупотребляет положением, докладывая командиру о разговорах в кают-компании. По некоторым свидетельствам, Энгельгардт неоднократно говорил «мы», имея в виду себя и команду: «мы вам прикажем, мы вас назначим».

Терпение лопнуло вечером 27 февраля. Во время очередной перепалки между лейтенантом В.Е. Крафтом и мичманом В.Н. Янковичем с одной стороны, и ревизором – с другой, были произнесены резкие слова. Энгельгардт, в частности, заявил, что командир ценит 14 офицеров, а других 10 – не ценит, и он знает, кого командир не одобряет, но фамилий не назовёт. На одно из замечаний Крафта последовал совершенно недопустимый в офицерской среде ответ: «Вы лжётё», мичман же Янкович был обвинён в «подлизывании к командиру», на что Владимир Николаевич ответил: «Это наглость». При этом разгоряченный Энгельгардт заявил, что если другие офицеры сочтут его неправым, то он даёт честное слово списаться с корабля.⁶ Свидетелем спора стал доктор А.А. Тетьев.

На другой день офицеры корабля обсудили инцидент (конечно – в отсутствие его участников) и признали виновным как в нём, так и в развязывании других бурных споров, именно ревизора. Воспользовавшись данным Энгельгардтом словом покинуть корабль, если таково будет решение офицеров, члены кают-компании просили старшего офицера М.И.Смирнова довести до лейтенанта просьбу – списаться. Об этом старший офицер и доложил командиру, подчеркнув, что Энгельгардта просят списаться в соответствии с его же словом, а отнюдь не на основании решения суда кают-компании.

Через день по настоянию командира в присутствии всех офицеров Энгельгардт извинился, признав себя виновным в этой ссоре. Однако списать ревизора командир отказался, заявив офицерам, что знает причину всех ссор: оказывается, офицеры в кают-компании критикуют командира, ревизор за любимого начальника заступает, поэтому его травят. Попытки офицеров объясниться были безуспешными.

Из этой ситуации Энгельгардт «вывернулся» элементарно. Он сам потом рассказывал мичману Г.Е. Чаплину, с которым у него были несколько лучшие отношения, что, подавая командиру рапорт о списании, он сказал: «Николай Николаевич, спишите меня, пусть я буду козлом отпущения, зато исправятся Ваши отношения с кают-компанией».⁷ Конечно, командир, бывший на его стороне, рапорт не принял.

Следующий этап отношений Энгельгардта с кают-компанией походил на «вооруженный нейтралитет». Офицеры не общались с лейтенантом иначе, как по службе, выжидая, когда же он покинет корабль. Михаил Константинович пытался вести себя как ни в чём не бывало, иногда продолжая провоцировать споры, от которых все уклонялись. Так бы, наверное, и досуществовали до возвращения в Россию, если бы Энгельгардт, посмотрев, как хорошо на берегу устроилась приехавшая в Тулон жена командира⁸, не решил «выписать» свою супругу.

Согласно обычаю, кают-компания посылала к таким «приезжающим» жёнам одного из офицеров с приветственным визитом. В данном же случае старший офицер испытал затруднение – как поступить? Он понимал, что офицеры, уже не считающие ревизора членом кают-компания, будут против визита. Если бы он своей властью поручил кому-то выполнить эту миссию, то спровоцировал бы офицера на неповиновение. Мало того, в процессе обсуждения этого вопроса могли прозвучать резкие выражения, могущие усугубить конфликт далее. Поэтому Смирнов решил устроить баллотировку данного вопроса – утром за завтраком предложил офицерам проголосовать в письменной форме, не устраивая словесного обсуждения. Как и ожидалось, все, за исключением четырёх, высказались против. Кают-компания предпочла сделать вид, что о пребывании жены ревизора в Тулоне ей ничего не известно. С другой стороны, и Энгельгардт с женой визитов в русские дома в Тулоне не наносил (кроме, разумеется, дома командира и его жены).

И всё бы ничего, не устрой командир на Пасху разговение в командирском помещении с приглашением судовых дам. Энгельгардт понимал, что его жена, если придёт, окажется в ложном положении – офицеры с ней как бы незнакомы, к тому же ей явно будет неловко, так как она увидит, что с мужем никто не общается. Ревизор попросил о помощи старшего офицера. Он заявил, что готов извиниться перед кают-компанией, если и офицеры со своей стороны «выразят сожаление обо всем произошедшем». Члены кают-компания обсудили этот вопрос и, не поверив в искренность Энгельгардта, от примирения уклонились. Они прекрасно понимали, что дело тут не в стремлении ревизора к миру, а в даме. Или даже в двух дамах – явно, жена командира не осталась в стороне от данной ситуации.

Кульминация наступила в субботу, 9 апреля. Незадолго до пасхальной заутрени Энгельгардт вошёл в кают-компанию и передал

одному из офицеров лист бумаги, после чего сразу вышел. На листе клетчатой тетрадной бумаги мелким нервным почерком был написан вызов на дуэль всех, кто голосовал против нанесения визита его жене.

На заутреней и разговении у командира М.К. Энгельгардт присутствовал без жены, хотя, формально, привести её мог – в помещении командира офицеры ведь были такими же гостями, как и она. На следующее утро Энгельгард как ни в чём не бывало сидел в кают-компании. Увидевший его старший артиллерист Г.Л. Дорн немедленно доложил командиру, после чего Энгельгардт был арестован при каюте без несения вахтенной службы, но с правом съезда на берег.

В воскресенье офицеры собрались и, обсудив необычную ситуацию, единогласно приняли вызов. Беспрецедентный вызов приняли: старшие лейтенанты В.К. Леонтьев и Г.Л. Дорн, лейтенанты барон О.Б. Фитинов, П.Г. фон Витт, Г.Н. Лордкипанидзе, Л.М. фон Галлер, Н.Н. Крыжановский, В.Е. Крафт, С.М. Кавелин, Б.Э. фон Гебгард, мичманы Г.Е. Чаплин, С.В. Вяткин, В.Н. Янкович, Е.В. Винтер, штабс-капитаны В.П. Сатин, Г.Г. Иерхо, поручик И.Ф. Берг, подпоручик О.Х. Рейн, даже судовые врачи коллежский советник Е.В. Емельянов и титулярный советник А.А. Тетьев. Старший инженер-механик подполковник М.И. Невейнов и лейтенант В.В. Лютер, находившиеся в отпуске, приняли вызов по возвращении на корабль 15 и 17 апреля соответственно.⁹ Старший судовой врач Емельянов, отсутствовавший на корабле несколько месяцев и вернувшийся лишь в Страстную пятницу, а потому, естественно, против визита жене Энгельгардта не голосовавший, также поддержал общее настроение.

Вечером того же дня старший офицер просил у командира его катер для нанесения визитов. Во время разговора Н.Н. Коломейцов задал вопрос: «а мадам Энгельгардт будут делать визит?», и, получив неизбежный отрицательный ответ, сказал: «Ну, смотрите!».¹⁰

13 апреля 1911 г. на стол морского министра вице-адмирала И.К. Григоровича легла расшифрованная секретная телеграмма из Тулона от 11 апреля, явно выведшая его из состояния душевного равновесия:

«Для поддержания дисциплины и прекращения интриг среди офицеров и скрытого противодействия моим распоряжениям старший офицер и еще четыре должны быть списаны. ... Коломейцов».

За все годы службы Иван Константинович о таком даже не слышал – командир в заграничии просит списать пятерых офи-

церов! Его решение было «средним», половинчатым: «Старшего офицера списать по болезни, одного офицера передать на “Океан”, остальных списать в разное время на усмотрение командира. Дальнейшее списание не допускаю. И.К.Г. 13.IV» При этом начальник Главного морского штаба Н.М. Яковлев недвусмысленно сообщил командиру «Славы» о недовольстве министра и запросил фамилии.

Пожалуй, нет смысла пересказывать всю телеграфную переписку с Петербургом. Важно другое. Пока она продолжалась, все находились в ожидании. Будет дуэль или нет? В том, что командир, занимающий сторону ревизора, не допустит дуэли (по крайней мере до возвращения в Россию) – практически не сомневались. Ожидали другого – что он спишет кого-то из офицеров «с протестом», чем фактически поломает им карьеру. Ситуацию попробовали разрядить врачи: они сделали то, чего не могли строевые офицеры – написали письма с описанием ситуации своему медицинскому начальству. Письма, конечно, ходили медленнее телеграмм, но сама по себе идея, возникшая от безысходности, в известной степени сработала – медицинский инспектор Кронштадтского порта передал копию письма Е.В. Емельянова главному командиру порта вице-адмиралу Р.Н. Вирену, а тот уже 20 апреля переслал её в Главный морской штаб. Мы не знаем, когда на стол министру лёг рапорт Н.Н. Коломейцова от 12 апреля, но, вероятно, выписка из письма врача отстала от него не на много. 28 апреля Григорович пометил рапорт Вирена: «Хранить до прибытия “Славы”, когда произвести следствие...».

В итоге старший офицер Михаил Иванович Смирнов был списан, но в служебном отношении не пострадал – его сразу же назначили на аналогичную должность на черноморский линейный корабль «Пантелеймон».

С точки зрения Коломейцова, вся история выглядела так: прибыв на корабль, он сразу начал подтягивать дисциплину, чем вызвал недовольство офицеров и их обсуждение действий командира; после прибытия ревизора члены кают-компании перенесли на него своё раздражение командиром. Старший же офицер не смог навести порядок в кают-компании. «Энгельгардт лично не причём, это козёл отпущения. Интрига же идёт с целью сломить упрямого командира, забрать его в руки и служить так как нравится и приятно офицерам». Заканчивался рапорт Коломейцова примечательными словами: «...это не кают-компания, а какая-то республика».¹¹

Вскоре командир провел очередную «беседу» с кают-компанией. Он получил от офицеров заверение, что бойкот Энгельгардта относился только лично к ревизору, и не носил характера скрытой демонстрации недоброжелательности к командиру. Успокоившись, он решил других офицеров не списывать. «Дуэльную историю» Коломейцов фактически «замял», не дав ей никакого формального решения в законном порядке, просто сочтя, что по возвращении в Россию в деле разберётся Суд посредников. Но он понимал, что существование рядом офицеров, которые, возможно, вскоре сойдутся на дуэли – недопустимо. Поэтому вынужден был дать согласие на списание Энгельгардта.

Дальнейшая судьба М.К. Энгельгардта незавидна. 2 января 1912 г. он был зачислен в запас флота, а 21 числа того же месяца застрелился в имении Ступино Ельнинского уезда¹².

Между тем ремонт наконец-то был закончен, и 10 июля «Слава» вернулась в Россию. Все материалы по «тулонской истории» в июле 1911 г. были переданы Главным морским штабом командующему Морскими силами Балтийского моря вице-адмиралу Н.О. фон Эссену для проведения «подробного формального расследования». Николай Оттович 12 июля поручил эту не очень приятную процедуру начальнику 1-й Минной дивизии контр-адмиралу светлейшему князю А.А. Ливену.¹³

Александр Александрович собрал показания большей части офицеров «Славы», а также в письменном виде задал ряд вопросов Коломейцову. Не опросил он лишь находившегося в Кронштадте М.К. Энгельгардта – «по недостатку времени» (на получение письменных показаний М.И. Смирнова из Севастополя время нашлось). Бросается в глаза, что ответы Коломейцова испещрены на полях пометами князя, большинство из которых – «неправда». Заключение Ливена было однозначным – по его убеждению, инциденты «были вызваны исключительно неумелым и бестактным поведением самого командира». И далее: «Этот офицер очевидно мало знаком с организацией службы на корабле, и, прибыв на “Славу”, своими бестолковыми распоряжениями и приказами не только не водворял порядка на судне, но нарушал его на каждом шагу; рядом бестактностей он деморализовал как офицеров, так и команду. Видя, что вследствие собственного неумения у него дело не ладится, он это приписывал противодействию офицеров, существовавшему на самом деле лишь в его воображении. Наконец, он совершенно подпал под влияние лейтенанта Энгельгардта,

который ловко сумел воспользоваться слабостями командира для сведения личных счетов со старшим офицером и другими членами кают-компаний».¹⁴

Главный военно-морской прокурор Н.Г. Матвеевко фактически согласился с Ливеном. Вопрос о дуэли прокурор счёл нужным «замять», так как Суду посредников невольно пришлось бы оценивать действия не только офицеров, но и командира корабля, чего не хотелось.¹⁵

Прочтя заключение, министр приказал подобрать кандидата на назначение командиром «Славы» вместо Коломейцова. Как ни странно, каких-либо последствий для Н.Н. Коломейцова расследование данного дела не имело – он командовал «Славой» до ноября 1913 г. Можно лишь предположить, что против его удаления высказался командующий флотом адмирал Эссен.

При обсуждении «тулонской истории» невольно возникает вопрос: а удалось ли Н.Н. Коломейцову добиться повышения боевой готовности линейного корабля «Слава», усовершенствовать несение на нём службы? Однозначного ответа мы, конечно, не найдём. Сохранилась, однако, аттестация, данная Коломейцову в августе 1912 г. его начальником вице-адмиралом Н.С. Маньковским. Указав на тяжелый и неровный характер Коломейцова, из-за которого попадающие на корабль офицеры часто стараются уходить под различными предлогами, адмирал сделал вывод: «Всё это, конечно, отражается и на самом корабле, который при нём, как по чистоте и порядку, так и по службе, далеко не тот, каким он был при его предшественниках-командирах»¹⁶.

Вместе с тем ещё раз подчеркнём: для нас сейчас не так важно, кто был прав, а кто – нет. Интересно другое. Мы смогли посмотреть на жизнь кают-компаний «изнутри», увидеть её традиции, варианты обсуждения и решения спорных проблем, способы выходов из острых ситуаций. Важно отметить, что у кают-компаний начала XX в. не было реально действующих механизмов для «выпуска пара» в том случае, если командир оказывался не на стороне большинства. Особенно остро это проявлялось в обстановке дальнего плавания, оторванности от Суда посредников. В таких случаях приходилось либо терпеть неприятную ситуацию, либо подавать рапорт о списании. Конечно, оставалась возможность изобретать что-то нестандартное, вроде писем врачей своему медицинскому начальству, как в истории со «Славой».

Примечания

1 РГАЭ. Ф. 231. Оп. 1. Д. 48. Л. 43–45.

2 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 60 об.

3 Там же.

4 Там же. Л. 54.

5 Там же. Л. 64.

6 Там же. Л. 55.

7 Там же. Л. 72.

8 Жена Николая Николаевича Коломейцова (с 12.07.1909): Нина Дмитриевна, ур. Набокова (14.10.1860, СПб. – 28.09.1944, Париж). Дочь министра юстиции, действительного тайного советника Дмитрия Николаевича Н. (1826–1904) и Марии Фердинандовны, ур. баронессы фон Корф (1842–1926). В первом браке (22.02.1880, СПб.; развод – 11.06.1909, СПб.) за генерал-лейтенантом Евгением Александровичем Рауш фон Траубенбергом (11.06.1855–14.02.1923), командиром л.-гв. Кирасирского Ея И.В. полка (1894–1899), Минским генерал-губернатором, генералом от кавалерии (10.4.1911). Её братья: Набоков Владимир Дмитриевич (1869–1922), конституционный демократ; Набоков Константин Дмитриевич (1872–1927), дипломат, член русской делегации в Портсмуте. Её племянник: Набоков Владимир Владимирович (1899–1977), известный писатель.

9 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 29–29 об., 30.

10 Там же. Л. 106.

11 Там же. Л. 20.

12 *Тихонова А.В.* Род Энгельгардтов в истории России XVII–XX веков. Смоленск, 2001. С. 472.

13 РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1471. Л. 5.

14 Там же. Л. 37.

15 Там же. Ф. 407. Оп. 1. Д. 5696. Л. 5–6 об.

16 Там же. Ф. 873. Оп. 10. Д. 380. Л. 1 об, 2.

В.Н. Василенко

Первая парусная кругосветка XXI века

25 января 2013 г.в день открытия 6-х Елагинских чтений исполнилось десять лет сначала парусного кругосветного плавания фрегата «Надежда». Время неумолимо бежит вперед, ни на секунду не прекращая свой бег. В Морской государственной университет им. Адмирала Г.И. Невельского, «хозяина» фрегата «Надежда»,приходят новые поколения курсантов, для которых эти события уже история. Но для тех, кто принимал в них участие, на всю жизнь – реальность, забыть которую невозможно.

Первое российское кругосветное плавание XXI в.парусного фрегата «Надежда» началось в погожий субботний день 25 января 2003 г. и продолжалось 429 дней. За это время за кормой фрегата осталось 44618 миль пути в водах трех океанов. Судно посетило 30 портов в 20 странах мира. Около половиныпути было пройдено под парусами. Для сравнения барк «Крузенштерн» в 2005–2006 гг. за 418 дней кругосветного плавания прошел 44823 мили, из которых,из которых под парусами – лишь 33%, а наша систершип«Паллада» в 2007–2008 гг.за 284 дня своего кругосветного плавания прошла 34956 миль, только под парусами – 23 %.

Если учесть, что уходили мы из Владивостока в морозном январе после ремонта на Владивостокском заводе, то привязывать паруса по-настоящему мы начали только в Пусане. Тоже повторилось и на втором этапе. Из Гданьска после ремонта мы ушли с одним привязанным парусом – верхним грот-марселем, чтобы иметь возможность показать министру транспорта России С.О.Франку нашу гордость – герб России,изображенный на нем. Заканчивали привязку парусов уже на подходе к Канарским островам. Без сомнения, если бы весь рейс наши паруса были на реях, то общий итог намного превзошел бы 50 %. Личный рекорд фрегата «Надежда» за дневной переход составил 330,2 мили (средняя скорость 13,75 узла). Наилучший переход за ходовую вахту – 59,6 мили (сред-

ная скорость 14,9 узла). Наибольшая скорость, зафиксированная в рейсе – 17,6 узла. Все эти рекорды самоцелью кругосветки не являлись и были установлены, как бы сами собой.

За 14 месяцев в кругосветном плавании приняли участие 63 члена экипажа, 23 преподавателя, 17 ученых, 13 журналистов (из них пятиностранных), два юнги, 11 польских кадетов, 90 курсантов-судоводителей, 94 курсанта-судомеханика, пять курсантов ТОВМИ им. адмирала С.О.Макарова, два специалиста по радиооборудованию, представитель оргкомитета гонки «CattySark» Янина Бьелаки, художник Ю.И.Волков. Всего 322 человека и только 34 из них были в плавании от первого до последнего дня. Все они заслуживают добрых слов уже только за то, что 14 месяцев без замен трудились, обеспечивая нормальную, бесперебойную работу фрегата. Большинство из них долгие годы работали на «Надежде», мечтая и готовя ее к кругосветному плаванию. Это и старший механик А.Ф. Вакурин, и электромеханик Н.Ю. Лубнин, и рефмеханик Р.В. Кондратюк. Судовой врач Т.А. Рыжева, усилиями которой все вернулись домой здоровыми. Старший повар В.И. Копыл, руководивший ежедневной работой поваров в любых погодных условиях. Но больше всего, пожалуй, заслуживает внимания «палубная» составляющая экипажа и в первую очередь боцмана, обеспечивавшего работу главного «движителя» фрегата – парусов. Это главный боцман С.М. Андросов, бесконечно влюбленный в паруса и проработавший на «Надежде» с момента ее приемки. Уникальный в своей редкой профессии парусный мастер Н.А. Абрамов. Боцманы мачт В.В. Ярош, А.П. Тройнич и А.В. Дюков. Похвалы заслуживает и штурманский состав во главе со старшим штурманом А.Г. Садовым, в свое время принимавшего фрегат в Польше. Это и помощники капитана Т.П. Радченко, А.Н. Цыганков и В.В. Левин, которые, отстояв свои положенные восемь часов вахты, в любое время суток выходили на парусные авралы, а ведь у каждого из них были еще и свои обязанности по заведованию.

Наивысшая точка на земном шаре, на которую «взбиралась» «Надежда» – 60°26' северной широты – порт Турку в Финляндии. В Южном полушарии фрегат «опускался» до 56°21',2 южной широты, огибая мыс Горн.

Задуманное в честь 200-летия первого российского кругосветного плавания под руководством И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского на «Надежде» и «Неве» кругосветное плавание фрегата

совпало еще и с празднованием 300-летия Санкт-Петербурга. Поэтому рейс получился очень насыщенным на события и встречи.

После торжественных проводов на причале № 1 Владивостокского морского вокзала с участием руководства края, города, морской общественности Владивостока и, конечно же, родных и близких начались, что называется, трудовые будни. Первые порты Пусан (Южная Корея), Сингапур и Коломбо (Шри Ланка) – первые встречи и впечатления. Все переходы были заполнены работой, учебой курсантов, научными исследованиями ученых. На подходе к Сингапуру, как полагается, получили благословение Нептуна на дальнейшее плавание в водах повелителя морей. А все, кто впервые пересекал экватор, а таких было большинство, были крещены по всем правилам морских традиций.

На подходе к Адену началась война США с Ираком, поэтому стоянка в Адене и переход Красным морем до выхода из Суэцкого канала проходил в определенной напряженности прифронтальной зоны. А переход из Гибралтара до Гданьска вокруг Англии в конце апреля проходил в штормовых условиях, когда крен судна доходил до 35° на оба борта и при «мысгорновских» температурах, что дало возможность проверить готовность самого фрегата и экипажа к покорению парусного «Эвереста» – мыса Горн.

Десятидневная стоянка в порту Гданьск, городе, где был построен фрегат, была использована для отдыха после океанского плавания, ознакомления с местом предполагаемого ремонта и размещения заказа на пошив новых парусов, что для «Надежды» было очень важно, так как на фрегате использовались еще построенные паруса, которым было более десяти лет.

40 дней стоянки в Санкт-Петербурге во время празднования 300-летия северной столицы остались ярким воспоминанием у членов экипажа и курсантов. Здесь произошла смена курсантского состава и командованием морского университета была дана возможность познакомиться с праздничным Санкт-Петербургом как улетающим во Владивосток курсантам-судоводителям, так и прилетевшим им на смену курсантам-судомеханикам.

С первого и до последнего дня пребывания в Санкт-Петербурге фрегат дружески опекало командование Государственной морской академии им. адмирала С.О.Макарова в лице ее начальника И.И. Костылева и его заместителя А.Б. Каракаева. Тысячи петербуржцев и гостей города посетили фрегат, являвшийся своеобразным украшением праздника. Не обошли своим вниманием «Надежду»

и официальные лица. В гостях у моряков побывали все губернаторы Дальневосточного федерального округа во главе с Полномочным представителем Президента РФ К.Б. Пуликовским, Председатель Совета Федерации С.М.Миронов, министр транспорта РФ С.О. Франк, руководитель Госслужбы морского флота В.В. Рукша, мэр города Владивосток Ю.И. Копылов, зам.главнокомандующего ВМФ РФ адмирал М.Г. Захаренко, начальник Морского корпуса Петра Великого контр-адмирал О.Д. Демьяненко. Большую помощь в снабжении фрегата картами и навигационными пособиями на вторую половину плавания оказал начальник главного управления навигации и океанографии адмирал А.А. Комарицын. Всю стоянку над «Надеждой» шефствовал Алексей Крузенштерн из рода И.Ф. Крузенштерна.

Во время стоянки фрегата на Английской набережной напротив Санкт-Петербургского морского собрания завязались дружеские отношения с его председателем Н.В. Орловым. Позднее восемь членов экипажа, за большой личный вклад в осуществление кругосветного плавания были награждены памятными медалями Санкт-Петербургского морского собрания: «Адмирал П.С.Нахимов» и «Адмирал М.П. Лазарев». 1 июля 2003 г. фрегат покинул гостеприимный праздничный Санкт-Петербург, чтобы продолжить свое плавание.

Не меньше впечатлений осталось от участия «Надежды» в парусной гонке «Катти Сарк». Больше сотни участвующих больших и малых парусных судов со всего света собралось для участия в гонке. Посещение портов Делфзейл (Голландия), Гдыня (Польша), Турку и Мариехамн (Финляндия), Вентспилс и Рига (Латвия) и Травермюнде (Германия), где десятки тысяч жителей и гостей этих незабываемых парусных фестивалей побывали на борту «Надежды», восхищаясь ухоженностью корабля и доброжелательностью экипажа и курсантов.

После месячного ремонта в родной «колыбели» – на заводе в Гданьске фрегат прибыл в Калининград, где 28 сентября состоялись торжественные проводы во вторую часть кругосветного плавания. Впереди у «Надежды» были два океана, мыс Горн и шесть месяцев пути.

Лондон, Санта-Круз-де-Тенерифе на Канарских островах, Рио-де-Жанейро, переход через Атлантический океан, празднование дня Нептуна – все это откладывалось незабываемыми воспоминаниями в сердцах моряков.

Последним заходом перед «прыжком» к мысу Горн были Фолклендские острова, где фрегат оказался фактически гостем на военно-морской базе Мари Харбор у командующего вооруженными силами Великобритании на островах бригадного генерала Джеймса Гордона.

Переход до мыса Горн хоть и занял менее трех суток, но проходил в штормовых условиях. Наивысшего напряжения плавание достигло на подходе к мысу Горн, но к вечеру 30 ноября погода прояснилась, и 1 декабря 2003 г. фрегат «Надежда» под всеми парусами, менее чем в 5 милях прошел мимо заветного мыса. Это явилось эмоциональной кульминацией всего рейса. Чувства радости и гордости переполняли сердца всех участников экспедиции. Факт прохода мыса Горн был зафиксирован чилийской службой наблюдения на острове и внесен в анналы истории. Корреспондент НТВ Борис Кольцов и оператор Вячеслав Уткин через спутниковую связь провели прямой телевизионный репортаж о прохождении мыса Горн.

После стоянки в солнечном и теплом Вальпараисо (Чили) «Надежде» предстояло в течение 24 суток проделать самый большой переход по безбрежным и довольно пустынным водам Тихого океана длиной в 4500 миль до порта Папа эти, что на о. Таити. Плавание по водной пустыне могло бы угнетающе подействовать на моряков, особенно на курсантов. Но все получилось по-другому. Благодаря преобладающим попутным ветрам переход получился не таким уж и тяжелым. Хотя «Надежда» и несла все парусное вооружение, но команда порой сутками практически не притрагивалась к парусам. Да и курс был проложен с таким расчетом, чтобы проходить мимо немногочисленных, разбросанных в безбрежном океане островов. Но зато, какие это были острова! Сначала это были острова архипелага Хуан-Фернандес, где в свое время нашли прототипа Робинзона Круза – матроса Селькирка, в честь которого и его литературного героя названы два самых больших острова архипелага – о. Александра Селькирка и о. Робинзона Крузо. Затем на пути «Надежды» был остров Пасхи, вокруг которого фрегат обошел на предельно допустимом малом расстоянии, и команда с восхищением могла рассмотреть знаменитых каменных истуканов. В предновогодний день под всеми парусами прошли мимо не менее знаменитого в парусном мире о. Питкэрн, где в конце XVIII века нашли свое последнее пристанище моряки с мятежного «Баунти» и чьими потомками он заселен. А какой восхитительной

была встреча Нового года под звездами Южного полушария. Все эти впечатления дали возможность легче перенести столь длительный переход в условиях жаркого климата и жесткого водного режима, ввиду отсутствия на борту опреснительной установки.

Острова Таити, Фиджи, Соломоновы – все это как вехи на дороге «Надежды», райские уголки, всемирно известные туристические изюминки, побывать на которых мечтают миллионы людей. На Таити посетили обсерваторию Д.Кука, откуда знаменитый мореплаватель вел свои наблюдения за Венерой, а также дом-музей писателя Джеймса Нормана, знаменитого летчика Первой мировой войны, впоследствии ставшего писателем и мастерски описавшего события на мятежном «Баунти». На Фиджи состоялась интересная встреча с трехмачтовым барком индийских ВМС «Таранжини», также совершавшим кругосветное плавание под командованием капитана 3 ранга П.К. Гарга. В Хониаре борт судна почти в полном составе посетил кабинет министров Соломоновых островов.

Последний большой переход в 3672 мили «Надежда», подгоняемая попутными ветрами, проскочила за неполных 19 дней со средней скоростью 8 узлов. Именно на этом переходе был установлен суточный рекорд в 330,2 мили. А днем 16 февраля фрегат прошел над Марианской впадиной в 30 милях от самого глубокого места на Земле, равного 11022 метрам.

Не менее интересной получилась стоянка в Гонконге. Стоя на рейде в самом центре города, парусник привлек внимание тысяч горожан, которые посетили борт судна.

Кульминацией стоянки в Гонконге явилось посещение борта знаменитым киноактером Джеки Чаном, организованное генеральным консульством РФ. Было такое впечатление, что на борту не осталось ни одного человека, которому Джеки Чан не пожал руки или не сфотографировался. Он был приятно удивлен, что в России знают и любят его творчество.

Заключительный этап кругосветного плавания проходил в родных дальневосточных водах в характерных для марта условиях пасмурной погоды и частых штормов. Переход из Гонконга вокруг о. Тайвань под сильным встречным ветром в шторм, и к концу дня 8 Марта фрегат прибыл в гостеприимный Шанхай – культурную столицу Китая. Всю стоянку экипаж «Надежды» был под покровительством Генерального консульства РФ во главе с А.В. Кривцовым и «Русского клуба в Шанхае» с его председателем М.В. Дроздовым.

Знаковая стоянка в Нагасаки, месте шестимесячной пребывания «Надежды» И.Ф. Крузенштерна с дипломатической миссией Н.П. Резанова, пролетела быстро и не заметно. В Японии наступила весна и зацвела сакура, как бы приветствуя экипаж «Надежды».

После выхода из Нагасаки счет времени до окончания кругосветки пошел на дни, и даже нелепый арест на несколько часов в порту Пусан за мифические долги не испортил радостного настроения возвращения домой из столь длительного рейса.

Воскресным днем 28 марта 2004 г. весь город вышел встречать прославленный фрегат. Четкая швартовка под приветственные гудки, стоящих в порту судов, на причал № 1 Морского вокзала, откуда четырнадцать месяцев назад «Надежда» уходила в рейс, торжественная встреча на берегу. Все вернулись домой живыми и здоровыми, показав всему миру отменную морскую выучку дальневосточных моряков, гордо пронеся через все моря и страны флаг Родины и своего родного Приморского края. А как возмужали курсанты, превратившись из зеленых юнцов в настоящих морских волков. Особенно курсанты-судомеханики, на долю которых выпал 9-месячный отрезок кругосветки. Если учесть, что это была у них первая морская практика, то справились они с ней достойно. Такой длительный период работы на парусном корабле даже не всем профессионалам под силу. За время плавания научной группой кругосветной экспедиции под руководством доктора физико-математических наук профессора О.А. Букина была проделана огромная научная работа по комплексному исследованию Мирового океана с использованием самых современных методов мониторинга.

Я не могу утверждать, что это было первое парусное кругосветное плавание в новом веке в мировом масштабе, но то, что в России оно было первым, нет никаких сомнений. Меня много раз спрашивали: «А зачем нужно было затевать это кругосветное плавание? Ведь оно стоит немалых денег, тем более что в дальнейшей жизни этим курсантам не придется работать на парусниках?». И непросто порой объяснить людям, в большинстве случаев далеким от моря, что нынешним курсантам так необходима океанская практика. Чтобы глаза мальчишек горели, чтобы они возвращались домой возмужавшими и окрепшими, чтобы любили, гордились своей страной, краем и городом, чтобы осознанно постигали премудрости своей такой не простой и трудной профессии и никогда не жалели о своем выборе – это и есть то главное, ради чего и надо осуществлять подобные кругосветные плавания.

П.А. Головнин

К 200-летию «Инцидента Головнина» Российско-Японские отношения в начале XIX века

После окончания Второй мировой войны прошло уже более 60 лет, а мирный договор между Россией и Японией до сих пор не подписан. Темы «дипломатической миссии вице-адмирала Е.В. Путятина в 1854–1855 гг.» и «инцидент капитана В.М. Головнина в 1811–1813 гг.» актуальны и сегодня. Для решения этой проблемы был составлен и подписан в Москве президентом России В.В. Путиным и премьер-министром Японии г. Коидзуми 10 января 2003 г. «План действий» или «Маршрутная карта», ставящая своей целью создание возможностей для решения территориальной проблемы и подписания мирного договора.

Территориальные проблемы между Россией и Японией начались 200 лет назад, когда в 1811 г. японским гарнизоном крепости Томари на о. Кунашир был взят в плен командир шлюпа «Диана» капитан-лейтенант В.М. Головнин.

Будущий исследователь Курильских островов, вице-адмирал, дважды совершивший кругосветные плавания Василий Михайлович Головнин родился 8 апреля 1776 г. в имении Гулынки Рязанской губернии. Будущий адмирал Петр Иванович Рикорд родился 29 января 1776 г. в г.Торопце Псковской губернии. В 1786 г. по просьбе отца, Ивана Игнатьевича, служившего премьер-майором в Ингерманландском карабинерном полку. Петр со своим младшим братом Константином, был определен в Морской Кадетский Корпус в Санкт-Петербурге. В корпусе Петр Рикорд познакомился с кадетом Василием Головниным, который был определен сюда после смерти родителей в 1785 г. опекуном и дальним родственником Дмитрием Николаевичем Масловым. В дальнейшем жизненные пути Петра Рикорда и Василия Головнина неоднократно пересекались, и их дружба была пронесена через всю жизнь.

Боевое крещение друзья получили 16 августа 1799 г., когда мичманы Петр Рикорд и Василий Головнин участвовали в высадке десанта г. Гельдер на побережье Голландии, Рикорд был на-

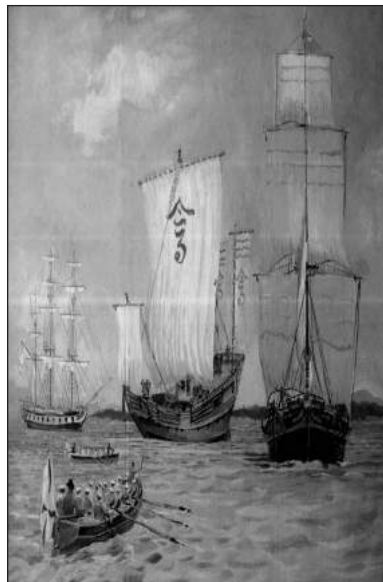
гражден орденом Св.Анны 4-й степени, а Головнин произведен в лейтенанты. В конце 1802 г. Головнин и Рикорд, в числе 12 лучших морских офицеров, были направлены на три года волонтерами в английский флот для усовершенствования в морском деле.

В 1806 г. Головнина назначили командиром отправляющегося в Охотск шлюпа «Диана». Своим старшим офицером Головнин избрал лейтенанта Рикорда. 20 апреля 1808 г. «Диана» вошла в бухту Саймонстаун в Капской колонии, принадлежавшей англичанам. Здесь экипаж узнал о начале войны между Россией и Англией. Несмотря на то, что имелось специальное разрешение английского правительства на проведение русским кораблем научных исследований, британский адмирал задержал «Диану» до получения соответствующих инструкций из Лондона. Прошло несколько месяцев, а ответа из Лондона все не было, и Головнин решился на побег. 16 мая 1809 г., поставив штормовые паруса, ночью, когда все офицеры и матросы работали на марсах и реях, «Диана», обрубив якорный канат, вышла в открытое море и взяла курс на Камчатку. В Петропавловске-Камчатском В.М. Головнин получил известие о награждении его сразу двумя орденами: Св. Георгия и Св. Владимира, а П.И. Рикорд был произведен в капитан-лейтенанты и награжден орденом Св.Владимира 4-й степени. Перезимовав в Петропавловске-Камчатском, 24 апреля 1810 г. шлюп «Диана» вышел в Авачинскую бухту. Головнину было поручено произвести опись Алеутских и Курильских островов, Татарского берега (Приморья) до реки Уды и Шантарские острова. 4 июля 1811 г. шлюп бросил якорь у острова Кунашир. Капитан Головнин, мичман Мур, штурман Хлебников с четырьмя матросами и курильцем Алексеем в качестве переводчика отправились на встречу с начальником японского гарнизона крепости в Томари (японское название поселка Головнино).

Здесь русские моряки и были захвачены в плен японским гарнизоном. Лейтенанту П.И. Рикорду, как старшему офицеру, пришлось принять на себя командование шлюпом «Диана». Сделав несколько тщетных попыток освободить товарищей, он отправился в Охотск, а затем решился, не выжидая зимнего пути, отправиться в Петербург хлопотать об освобождении Головнина, но уже в Иркутске получил приказание вернуться в Охотск.

А 22 июля 1812 г. Рикорд, получив разрешение, на шлюпе «Диана» и бриге «Зотик» из Охотска отправился в берегам Кунашира чтобы узнать о судьбе пленных русских моряков. Рикорд взял с собой семерых японцев, один из которых – Леонзаймо – был вывезен в Россию

еще Хвостовым в 1804 г., а шесть других были спасены русскими моряками в 1811 г. 28 августа 1812 г. корабли прибыли к крепости Томари на Кунашире. Японские власти отказались вступить в переговоры. Рикорд приказал высадить привезенных японцев с письмом на берег, и на другой день один из них возвратился с известием, что Головнин убит. Лейтенанту П.И. Рикорду необходимо было получить официальное подтверждение от японских властей о судьбе русских моряков, несколько дней «Диана» и «Зотик» держались вблизи острова, и 8 сентября было замечено японское коммерческое судно, которое входило в залив острова Кунашир. В рапорте начальника Охотского порта Миницкого Иркутскому губернатору отмечается: «Рикорд, не упуская времени, послал с шлюпа «Диана» и брига «Зотик» гребные суда, для остановки того японского судна. Японское судно было приведено



В.В. Овченков. Захват торгового японского судна «Консэ-мару» Такатая Кахэй у берегов Кунашира в 1812 году экипажами шлюпа «Диана» и брига «Зотик» (публикуется впервые)

к «Диане» и хозяин того судна (Такатая Кахэй. – Авт.) привезен на шлюп, где по расспросам его о пленниках Российских капитан-лейтенанта с прочими, утвердил он без запинания, что все пленные живы, здоровы и находятся в городе Матсмае., сверх того он описал все отличительные черты Головнина и мичмана Мура., и Рикорд признал необходимость взять сего японца в Россию, полагая чрез него доставить начальству вернейшие известия о точном положении Головнина с прочими, и случай к получению других необходимых о Японском правительстве сведений, по которым можно впредь располагать в действовании к освобождению наших пленников., Рикорд дал ему при всем экипаже японского судна, честное слово, что как скоро отберется от него несомненное доказательство в точном существовании наших пленных Головнина с прочими, то он неотлагательно, и не позже 1813 г., будет доставлен обратно в свое отечество».



Вице-адмирал В.М. Головнин

отношении оной к соседним землям, религии, торговле, промышленности, нравах и прочее сего малоизвестного Государства. Сей случай должно считать самым удобным к доставлению нашему государству вернейшего о Японии понятия, нежели все известные до сего времени сведения потому более, что японский чиновник, взятый Рикордом с японского судна, как из всего видно, и как сам г. Рикорд удостоверяет, человек образованный и сведущий, а г. Геденштром имеет к исполнению поручаемого ему все потребные способности».

В Петропавловске Рикорд поселил Такатая Кахэй в своем доме, долгими зимними вечерами они беседовали о философии, обычаях своих стран, государственном устройстве, старались как можно лучше понять друг друга. В своих воспоминаниях Рикорд пишет: «...одною из главнейших причин, которые имели влияние на успех предприятия для освобождения Головнина и других, была решимость моя выдать себя в глазах японцев за военного губернатора Камчатки, что подействовало на уши их и польстило честолюбию. К такой решимости побудила меня счастливая мысль, родившаяся в последствии бесед моих с умным Такатая-Кахи, и без этой решимости нельзя было бы питать себя какой-либо надеждою на успех, потому что, по неимению у японцев военных судов они не имеют ни малейшего понятия о важности звания начальника военного судна, а шхипера торговых судов, в глазах их ничего не значат... Такатая-Кахи отвечал на мои

Рикорд прибыл в Петропавловскую гавань 2 октября. Получив рапорт Миницкого из Охотска, Иркутская канцелярия отписывает в Петербург: «...для разговора с японцами будут посланы из Иркутска в Охотск, а оттуда отправятся с Рикордом, японский переводчик коллежский регистратор Киселев и в помощь ему ученик Миронов, а также губернский секретарь Геденштром, коему предписано будет отобрать от привезенных Рикордом японцев, с помощью переводчиков, ближайшие и основательные сведения не только о наших пленны, но и обо всем принадлежащем до настоящего предмета, и вообще о настоящем образе управления Японии,

вопросы: «всего этого мало, а вот если бы приехал сюда Иркутский губернатор, тогда требования его были бы, по важности его сана, немедленно удовлетворены без малейшего замедления. Но и с тобой, как с губернатором Камчатки, непременно вступят в сношения».

Наступила весна 1813 г., пришла пора действовать. 13 февраля Камчатский комендант и Правитель области генерал-майор Петровский подписывает два документа: первое – министру коммерции Н.П. Румянцеву, и второе – Такатая Кахэй как представителю Японии.

В апреле 1813 г. Рикорд получил от Иркутского Губернатора предписание снова отправиться к японским берегам и на пути зайти в Охотск, куда будут высланы для него инструкции и свидетельство на японском языке, в том, что правительство не принимало никакого участия в поступках Хвостова. В июне 1813 г. Такатая Кахэй с письмом высадился на берег Кунашира, и в результате его бесед с должностными лицами, было решено «передать Головнина в обмен на извинительное письмо наместника Охотска». Но дело остановилось на том, что японцы сомневались в свидетельстве иркутского губернатора Трескина, так как оно было подписано одним только человеком и не имело печати. Это обстоятельство заставило Рикорда опять отправиться в Охотск, куда он и прибыл через 15 дней. Здесь он получил от начальника порта Миницкого требуемое японским правительством свидетельство, и кроме того, присланное от иркутского губернатора дружественное письмо Матсмайскому губернатору. С этими письмами Рикорд отправился из Охотска и 27 сентября 1813 г. вошел в порт Хакодате. Кахэй встретил его в море, вместе с Рикордом сошел на берег и представил его должностному лицу княжества Мацумаэ Такахаси Сампей, который занимался расследованием этого дела. 6 октября губернатор Мацумаэ принял Головнина, зачитал ему предписание правительства Бакуфу об освобождении арестованных моряков и вручил ему свое письменное поздравление и пожелание счастливого пути, а Головнин выразил свою благодарность губернатору. 7 октября 1813 г. русские моряки были официально освобождены и переодетые в лучшее платье, смогли возвратиться на «Диану». Утром 10 октября шлюп, подняв паруса, стала выходить из гавани Хакодате, Такатая Кахэй и переводчик Мураками Тэйсукэ на шлюпке провожали русских, и 3 ноября 1813 г. «Диана» прибыла в Петропавловск. Головнин писал в своих «Записках»: «...теперь да позволено мне будет рассказать мнение мое на замечания некоторых господ, которые обхождение с нами японцев и согласие их нас освободить приписывают их трусости и говорят, будто они боялись

мщения России. Я, с моей стороны приписываю все поступки японцев в рассуждении нас их человеколюбию...».

После своего освобождения в 1816 г. В.М. Головнин издал книгу «Записки флота капитана Головнина о приключениях его в плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 гг. С приобщением замечаний его о Японском государстве и народе. ч. 1–9, СПб, 1816 г.». Эта книга сразу была переведена на все европейские языки, и японцы, несмотря на политику «закрытых дверей», узнали о ней. Баба Садзюро – один из переводчиков, общавшийся с Головниным в Мацумаэ в 1811–1813 гг., начал переводить её с голландского на японский через восемь лет после того, как он расстался с автором. Завершен перевод был другим человеком в 1825 г. и издан под названием «Рассказы о несчастьях во время нахождения в Японии».

В 1816 г. и П.И. Рикорд опубликовал свои «Записки флота капитана Рикорда о плавании его к японским берегам в 1812 и 1813 гг. и сношениях с японцами». Такая Кахэй, после возвращения в Японию, написал свою книгу: «Записки о Русском Государстве», которая была опубликована в 2003 г. его потомком г. Такада Касити, а русский перевод сделала научный сотрудник Восточного факультета Санкт-Петербургского Университета Ю.А. Шугаева в 2004 г.

Впоследствии, капитан В.М. Головнин совершает еще одно кругосветное путешествие на шлюпе «Камчатка» (1817–1819), в 1821 г. произведен в капитан-командоры с назначением помощником директора Морского Кадетского Корпуса, переводит сочинение А. Дункана «Описание достопримечательных кораблекрушений», прибавляя к ним «Описание достопримечательных кораблекрушений, в разные времена претерпленных российскими мореплавателями», в 1823 г. назначается генерал-интендантом флота, в 1826-м произведен в генерал-майоры. В 1827 г. в преобразованном Морском Ведомстве возглавляет управление генерал-интенданта флота, в 1830-м произведен в вице-адмиралы. 29 июня 1831 г. Головнин скончался от холеры в Санкт-Петербурге и был похоронен на Митрофаниевском кладбище. Семейный склеп, где похоронена и его супруга Евдокия Степановна, урожденная Лутковская, его сын – министр народного просвещения при Александре II, А.В. Головнин (1821–1886), дочери вице-адмирала, был уничтожен в 1930-е гг., и сейчас на месте кладбища находятся развалины промышленной зоны. В 2010 г. по инициативе Руководителя Общественной организации «Помним всех поименно» А.Н. Несмеянова на стене Митрофаниевского кладбища была открыта памятная доска В.М. Головнину на русском и японском языках по проекту Г.С. Савельевой.

Содержание

Предисловие научного редактора.....	3
<i>Г. А. Гребенщикова.</i> Первые дальние плавания российских моряков (1770–1780-е годы).....	5
<i>О.Н. Беллер.</i> Мордовины. Служба по морскому ведомству.....	15
<i>В.К. Поликарпов.</i> Вклад морской династии рыковых в исследования и оборону российского побережья тихого океана	25
<i>Д.В. Фрумин.</i> О первоначальном названии острова Высокий.....	33
<i>К.Э. Кузнецова.</i> Дальние плавания судов, построенных моими предками	39
<i>К.А. Шерафетдинова.</i> Исследователь Крайнего Севера Евстафий Алексеевич Тягин.....	48
<i>В.Г. Смирнов.</i> Плавание на винтовом корабле «Ретвизан» «по лучшим странам Европы»: путевые впечатления гардемарина Михаила Рыкачева (1858–1859).....	55
<i>А.Н. Пилипенко.</i> В чужих морях – по российским законам	65
<i>А. А. Бочаров.</i> Матросы русского флота в дальних плаваниях во второй половине XIX — начале XX веков.....	75
<i>А. Р. Кудрявский.</i> Эскадренный броненосец «Император Александр III» в составе 2-й эскадры флота Тихого океана	87
<i>Т.И. Пономарёва.</i> Плавание канонерской лодки «Хивинец» вдоль побережья Киренаики в 1908 г.....	97
<i>А.Ю. Емелин.</i> «Слава» Коломейцова: к вопросу о конфликтах в кают-компаниях во время дальних плаваний.....	102
<i>В.Н. Василенко.</i> Первая парусная кругосветка XXI века.....	114
<i>П.А. Головнин.</i> К 200-летию «Инцидента Головнина» Российско-Японские отношения в начале XIX века.....	121

На обложке:

Стр. 1. Эскадренный броненосец «Император Александр III»

Стр. 2. Верх. Высочайшие гости на эскадренном броненосце «Император Александр III». 25 августа 1904 года

Низ. 2-я эскадра флота Тихого океана выходит Ревельского рейда на Дальний Восток

Стр. 3. Верх. Маневры эскадры в Носси-бе. В центре эскадренный броненосец «Император Александр III».

Низ. Кают-компания эскадренного броненосца «Император Александр III». Крайний справа младший судовой врач Борис Львович Бертенсон

Стр. 4. Канонерская лодка «Хивинец»

Книги по истории Военно-Морского Флота
и приморских крепостей можно заказать по адресу:
199034, Санкт-Петербург, а/я 1, Амирханову Л.И.
zitadel@bk.ru

Елагинские чтения. Выпуск 6
Российский государственный архив Военно-Морского Флота
Издательско-Торговый Дом «ОСТРОВ»

Составители *М.Е. Малевинская, Ю.Т. Вартамян*
Редакторы *М.Е. Малевинская, Л.И. Амирханов*
Научный редактор *С.В. Черняский*
Дизайн и верстка *Е.Г. Фортиной*
Иллюстрации из собраний авторов

Формат 60×90/16. Бумага офсетная.
Гарнитура Журнальная. Тираж 500 экз.

Отпечатано в типографии
Издательско-Полиграфического комплекса «Гангут»
Санкт-Петербург, Большая Монетная ул., 16
Тел. 325-28-21