

Манвелов Н. В. Обычаи и традиции Российского Императорского флота. — М.: Яуза, Эксмо, 2008. — 384 с. — (Андреевский флаг). / Тираж 4000 экз. ISBN 978-5-699-26282-3.

Аннотация издательства: Долгие годы мы представляли себе жизнь моряков Российского Императорского флота по романам Пикуля и Новикова-Прибоя: пьянство и казнокрадство, мордобой и унижения. Офицеры изображались бездарными сатрапами, а матросы — пламенными революционерами. На самом деле русские моряки были особым, практически закрытым сословием, за многие десятилетия выработавшим свои особые законы, традиции и обычаи. Эта книга — первый обстоятельный рассказ о том, чем на самом деле жили российские матросы и флотские офицеры. Но автор не только разоблачает пропагандистские штампы советских времен. Вы узнаете, откуда произошли флаги Русского флота, как возникла система наименования кораблей, каким образом складывались взаимоотношения моряков с сухопутными военными и штатскими, каковы были правила общения офицеров с матросами, как на самом деле относились моряки к алкоголю, откуда взялся морской жаргон и что же такое «Адмиральский час». Фактически перед вами первая полноценная энциклопедия обычаев и традиций Российского Императорского флота, которая должна стоять на книжной полке каждого уважающего себя любителя истории!

Содержание

Глава 1. Происхождение обычаев и традиций в русском военно-морском флоте [5]

Глава 2. «На флаг и гюйс!» [23]

Глава 3. Что в имени тебе моем? Названия кораблей русского флота [41]

Глава 4. «Моряки — народ гостеприимный и любят угостить» [89]

Глава 5. Определяло ли питье сознание? [125]

Глава 6. Флот и политика [145]

Глава 7. Морские династии [161]

Глава 8. «Морская риторика» и флотские жаргонизмы [183]

Глава 9. Баковый вестник и баковая аристократия [209]

Глава 10. «Воруют, государь!» [219]

Глава 11. Офицер vs офицер [237]

Глава 12. От рассвета до заката [252]

Приложения [285]

Офицерские чины в Российском Императорском флоте (середина XIX — начало XX века)

Некоторые типы боевых кораблей и судов

Предисловие к морскому уставу императора Петра Великого

Общие правила этикета для кадетских корпусов, которыми должны руководствоваться кадеты и гардемарины

Личный состав мореходной канонерской лодки «Кубанец» на начало 1904 года. Личный состав эскадренного броненосца «Ослябя» на 1903 год. Личный состав миноносца «Бедовый» на 1904 год

Спуск броненосного корабля «Наварин»

Приказ по главному морскому штабу о спуске крейсера «Адмирал Нахимов». Рапорт корабельного инженера Николая Самойлова в Морской технический комитет о спуске на воду крейсера «Адмирал Нахимов»

Из рапортов командира крейсера «Адмирал Нахимов» капитана 1-го ранга Дмитрия Всеволожского

Извлечения из отчета директора морского кадетского корпуса. Личный состав морского кадетского корпуса на 1 января 1855 года

Автобиография Ф. Ф. Ильина-Раскольниковца, опубликованная в энциклопедическом словаре института «Гранат»

Из отчетов директора инспекторского департамента морского министерства за 1860 год

Морское довольствие на 1858 год

Из статьи газеты «Одесский листок» от 3 сентября 1890 года. Из статьи газеты «Южанин» от 2 сентября 1890 года

Краткие биографические сведения о некоторых морских офицерах, упомянутых в книге [348]

Список сокращений [377]

Библиография [378]

Примечания

Список иллюстраций

Глава 1.

Происхождение обычаев и традиций в русском военно-морском флоте

Петр Великий, создавая в конце XVII — начале XVIII века военно-морской флот, пригласил в Россию немалое количество моряков-иностранцев. Военные советники и эксперты (выражаясь языком современности) — англичане, голландцы, испанцы, датчане, норвежцы, представители других морских держав того времени — везли в Россию не только свой боевой опыт. Вместе с ними на первые корабли царя Московского пришли и многочисленные традиции, много лет существовавшие в море. Многие из этих традиций не забыты и до наших дней. [6]

Количество заимствований из иностранных флотов на кораблях под Андреевским флагом было огромным. И это неудивительно. Ведь своих военно-морских традиций Россия не имела. А иностранцы, приходившие служить под русский флаг и за русское золото, старались обустроить свою службу так, чтобы она не отличалась от того уклада, что им был привычен на протяжении многих лет. И если обратиться к военно-морской терминологии петровского времени, то легко заметить, что русский язык занимал в ней не самое почетное место — впрочем, это было характерно для всех отраслей тогдашней повседневной жизни. Обратимся к Морскому уставу Петра Великого (к этому интереснейшему документу мы будем возвращаться еще неоднократно). Нетрудно заметить, что практически вся морская терминология существует в нем как калька с иностранных языков. Впрочем, такое «неравноправие» сохранилось и до наших времен, а некое объяснение тому также содержится в Морском уставе, действовавшем, с изменениями, до октября 1917 года.

«Флот» слово есть французское. Сим словом разумеется множество судов водных, вместе идущих, или стоящих, как воинских, так и купецких», — писал Петр. Несколько ниже указывается, «сколько каких чинов людей надлежит быть на корабле какого ранга». Из 43 «чинов» иностранные названия носят 25. [7]

Но жизнь моряков на суше и на море складывалась не только из иностранных, но и чисто российских деталей. Неслучайно же Морской устав Петра ни разу не упоминает о первенстве «старшего класса» перед молодым Русским флотом.

Говоря о традициях российского происхождения, чаще всего упоминают «питие, определяющее сознание», а также страсть отечественных морских офицеров к сквернословью. Достаточно почитать книги А. С. Новикова-Прибоя, где моряки показаны в далеко не лучшем свете. Но не секрет, что в иностранных флотах пили ничуть не меньше, да и ругались вовсе не хуже. Ниже мы попробуем понять, какое значение

«окончания, не имеющие отношения к службе», а также алкоголь имели для русских моряков.

Не стоит забывать о таких, безусловно, положительных традициях, как коллективность в принятии важных решений, взаимная выручка. Они ведь тоже чисто российские, выстраданные сотнями лет.

Морской устав, например, давал право опытным офицерам высказывать свое мнение о предстоящей боевой операции:

«Если от вышних офицеров указами что повелено будет; а против того кто имеет припомнить нечто, через которое он часть ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА интересу более вспомощи, или спасаемое как несчастие и вред отвратить тогда он должен сие честно своему [8] командиру донести, или, когда он во время к тому иметь будет, мнение свое и Генералу Адмиралу, или вышнему начальнику самому с покорностью объявить, буде же его доношение не за благо изобретено будет, тогда долженствует он то чинить, что ему повелено будет».

Некоторые традиции ведут свою историю и от самого Петра либо связываются с ним. Например, все тот же пресловутый «адмиральный час», благодаря которому за моряками прочно закрепилась слава людей, начинающих «закладывать за воротник» еще задолго до обеда.

Для начала отметим, что точной информации о времени возникновения данного понятия, по сути, не существует. Более того, вполне возможно, что к основателю Русского флота оно вовсе не имеет никакого отношения.

Как писал в своей книге «Русские в своих пословицах» профессор Московского университета археолог Иван Михайлович Снегирев (1793–1868), выражение «адмиральный час» напоминает нам об обычае «основателя Российского флота в одиннадцать часов после трудов пить водку с сотрудниками своими».

Итак, изначально «адмиральный час» — это 11 утра. Но почему тогда время «часа» обычно ассоциируется с полуднем и именно с флотом? Ведь «сотрудники» вовсе не обязательно должны быть моряками и тем более — адмиралами.

Все очень просто. Как утверждают Санкт-Петербургские краеведы, полуденное время стало именоваться «адмиральским часом» с 6 февраля 1865 года. Именно в этот день орудие на территории Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге стало отмечать наступление 12 часов дня. Заметим, что данная традиция возникла спустя 30 лет после выхода книги Снегирева. [9]

Но вернемся к Петру Великому. Привычка выпивать рюмку тминной, полынной или анисовой водки в 11 часов выработалась у царя вовсе не из-за горячей любви к алкогольным напиткам. Причина была в режиме дня Петра Алексеевича. Как известно, он относился к числу «жаворонков» — ложился в 9 часов вечера и вставал в пятом часу утра. Так что «прием рюмки» через девять часов после начала бодрствования уже не покажется нам ранним.

Раз уж мы упомянули распорядок дня Петра, то напомним и о его кулинарных пристрастиях. Меню обеда было обычно довольно однообразным. Щи, каши, жареное

мясо с солеными огурцами или лимонами, студень, солонина и ветчина. Рыба и сладкие блюда исключались. Примечательная деталь — согласно запискам современников, Петру обедать было «все равно где и у кого, но охотнее всего у министров, генералов или посланников»... Как известно, первый российский император в быту был довольно-таки скуп.

Существует, впрочем, и другая версия происхождения выражения «адмиральский час». Согласно ей речь идет о двух часах отдыха после трудов праведных, которые следовали после традиционного полуденного обеда. Кстати, на судах Российского императорского флота послеобеденный сон блюли свято, особенно если речь шла об отдыхе нижних чинов.

Как известно, на кораблях Русского флота вставали очень рано. Рано и обедали. А после обеда команде полагался сон, причем отношение к отдыху экипажа было более чем почтительное. Вот что пишет об этом известнейший российский писатель-маринист Константин Станюкович (1843–1904):

«От двенадцати до двух часов по полудни команда отдыхает, расположившись на верхней палубе. На корвете тишина, прерываемая храпом. Отдых матросов [10] бережется свято. В это время нельзя без особой крайности беспокоить людей. И вахтенный офицер отдает приказания вполголоса, и боцман не ругается.

Не все, впрочем, спят. Улучив свободное время, несколько человек, забравшись в укромные уголки, под баркас или в тень пушки, занимаются своими работами: кто шьет себе рубашку, кто тачает сапоги из отпущенного казенного товара».

Но все-таки главной традицией, привитой Петром Великим, было отношение к морю. Вот что писали современники в этой связи о пристрастиях первого российского императора:

«Карточной игры, охоты и тому подобного он не жалуется, и единственную его потеху, которою он резко отличается от всех других монархов, составляет плавание по воде. Вода, кажется, настоящая его стихия, и он нередко катается по целым дням на буере [11] или шлюпке... Эта страсть доходит в царе до того, что его от прогулок по реке не удерживает никакая погода: ни дождь, ни снег, ни ветер. Однажды, когда река Нева уже стала и только перед дворцом оставалась еще полынья, окружностью не более сотни шагов, он и по ней катался взад и вперед на крошечной гичке»{1}.

Особое отношение у Петра было к его первому кораблю — знаменитому ботику, до сих пор сохраняемому в Центральном военно-морском музее Санкт-Петербурга как старейшая российская военно-морская реликвия.

Достоверной информации о происхождении этого небольшого суденышка (по некоторым данным, оно именовалось «Святой Николай») нет, но исследователи сходятся на том, что он прибыл в Россию приблизительно в 1640 годах, а затем долгое время лежал в одном из сараев дворцового села Измайлово. В мае 1688 года ботик отремонтировали, после чего Петр катался на нем по Яузе и в Просянном пруду, причем как на веслах, так и под парусом.

Последний раз на плаву ботик был в августе 1723 года, когда он встречал молодой Балтийский флот. На руле был Петр Великий, в роли квартирмейстера и под именем Петра Михайлова. На веслах сидели вице-адмиралы Петр Сиверс (умер в 1742 году) и Томас Гордон (умер в 1741 году), контр-адмиралы Наум Сенявин (умер в 1738 году) и

Томас Сандерс (умер в 1743 году). Вице-адмирал Александр Меншиков (1673–1729) исполнял обязанности лотового{2}. Фельдцейхмейстер{3} флота Кристиан Отто (умер в [12] 1725 году) был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Апраксин (1661–1728). Ботик на буксире торжественно прошел вдоль колонны боевых кораблей; ему салютовало более полутора тысяч орудий, на что суденышко отвечало выстрелами из своих мелкокалиберных пушечек.

Учитывая роль ботика в создании флота, который, одержав ряд блистательных побед над шведами, прочно утвердился на Балтийском море и способствовал достижению победы в Северной войне, Петр I отдал указ, обязывающий все торжества на воде в день заключения Ништадтского мира{4} начинать смотрами кораблей и участием в нем ботика. Однако после смерти Петра I этот указ был предан забвению. Лишь в 1761 году в Петропавловской крепости по проекту архитектора Александра Виста был сооружен павильон «Ботный дом».

Ботик всего лишь несколько раз покидал свой «дом». При праздновании столетия Санкт-Петербурга 16 мая 1803 года «Дедушка русского флота» находился на шкафуте{5} стоявшего в Неве 110-пушечного корабля «Гавриил». Почетными стражами ботика были четыре столетних моряка Петровского времени, [13] доставленные в Санкт-Петербург специальным императорским распоряжением.

В 1872 году ботик проделал в железнодорожном вагоне длительное путешествие в Москву, где открывалась Политехническая выставка, посвященная двухсотлетию со дня рождения Петра Великого. Морской отдел выставки начинался, естественно, осмотром знаменитого кораблика.

В 1928 году ботик из Петропавловской крепости перевезли в Петергоф и поместили в бывшем Птичьем вольере. В августе 1940 года исполком Ленсовета постановил передать судно на вечное хранение в Центральный военно-морской музей, который с тех пор он покидал только с июля 1941 года по март 1946 года, для эвакуации в Ульяновск.

И, наконец, расскажем о том, что собой представляет ботик Это дубовое парусно-гребное судно, отделанное декоративной резьбой. Днище кораблика обито медными листами для предотвращения гниения. Водоизмещение [14] его составляет 1,28 т, длина — 6,1 м, ширина — 1,97 м, осадка — 0,3 м, высота мачты — 6,61 м. Ботик нес четыре небольших орудия.

Ботик, хранящийся в Санкт-Петербурге, — не единственное сохранившееся до наших дней судно, на котором ходил Петр. В старинном русском городе Переяславле-Залесском, расположенном в Ярославской области на берегу Плещеева озера, до сих пор можно видеть транспортный бот конца XVII века «Фортуна» — судно потешной флотилии Петра Алексеевича. Ботик хранится в специальной усадьбе-музее, открытой еще в 1803 году.

«Фортуна» несколько больше «Дедушки Русского флота». Длина ее составляет 7,3 м, а ширина — почти 2,9 м. Парусно-весельное судно (оно имело 10 уключин для весел и мачту) предназначалось для перевозки людей и грузов. Построено оно из мореного дуба и сосны. «Фортуна» — последнее сохранившееся судно флотилии из числа строившихся зимой 1691–1692 года и ходивших по некогда глубокому озеру в навигацию 1692 года. Всего в потешных баталиях участвовало более сотни судов различных классов: три яхты, карбасы{6}, галеры и боты. Было даже два настоящих [15] парусных корабля о 30 пушках каждый — «Марс» и «Анна». Флотилия сберегалась царским указом, однако сгорела во время сильнейшего пожара 1783 года.

Впрочем, сейчас флотилии было бы трудно бороздить воды озера. За последние 300 лет уровень воды в озере понизился более чем на 2 метра.

В дальнем плавании к морской глади всегда относились как к чему-то тайному и неизведанному, что человек до конца познать никогда не сможет. Неслучайно торговые моряки (включая убеленных сединами капитанов) старались задобрить океаны, бросая в воду золотые монеты. Особенно дурной славой пользовались Индийский и Тихий (Великий) океаны.

Простым матросам такая роскошь была не по карману. Они предпочитали молебны, которые командиры кораблей считали необходимым отслужить перед началом длинного и тяжелого перехода. Причем участие в нем принимали не только нижние [16] чины, но и командный состав. «...Море с его опасностями не особенно по душе сухопутному русскому человеку», — писал Станюкович. Кроме того, каждый матрос считал своим долгом на прощание перекреститься на шпили соборов Кронштадта, Севастополя, Ревеля или иного порта.

Теперь самое время перейти к суевериям — моряки всегда обращали внимание на приметы разного рода.

«Дело в том, что моряки, как и охотники, не вполне свободны от суеверий, и в частности верят в приметы. Как легко... несчастье могло быть сочтено за дурное предзнаменование, и тогда прощай хорошее настроение, столь необходимое в плавании, подобном нашему. Известно, что дело уже наполовину загублено, если потеряна вера в его счастливое окончание. Ведь команда, считающая себя обреченной, не станет с должным рвением выполнять приказания командира, а будет на свою же погибель затруднять ему командование», — писал почти 180 лет назад российский кругосветный мореплаватель Отто Коцебу{7}.

В большинстве своем моряки крайне неодобрительно относятся к выходу в море 13-го числа, особенно если оно выпадает на понедельник либо на пятницу. Число «чертовой дюжины» действовало на мореплавателей просто удручающе и нередко приводило к тому, что капитаны предпочитали пересидеть лишний день в порту, нежели выбирать якорь в «неприятный» день.

Другое суеверие напрямую связано с прекрасным полом (справедливости ради отметим, что характерно оно для моряков всего мира). В этой связи интересно [17] обратиться к воспоминаниям советского наркома военно-морского флота Николая Кузнецова (1904–1975), описывающего в своих воспоминаниях то, как к этому суеверию относились в «старшем классе» — среди офицеров британского флота (история относится к периоду Великой Отечественной войны).

«На... крейсере «Кент»... из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация.... В составе делегации была и известная общественная деятельница К. Н. Николаева.

Значительно позже Майский{8} рассказал мне о неожиданных трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться на этом крейсере... Командир «Кента» не [18] хотел брать на корабль нашу делегацию, во-первых, потому, что в ней было 13 человек, а во-вторых, из-за того, что в ее составе была женщина...

Опытный и находчивый дипломат, Майский быстро вышел из положения. Он попросил включить его в состав делегации, и пассажиров стало четырнадцать. А о Николаевой сказал, что она борется за общие интересы Советского Союза и Англии, поэтому для нее должно быть сделано исключение. На том и порешили.

На обратном пути из Англии в СССР нашу делегацию взяли на борт крейсера «Адвенчер» с неменьшим трудом: к тринадцати ее членам пришлось срочно присоединить одного журналиста.

И все же крейсер не миновал беды: он столкнулся в море с танкером и, получив повреждение, вынужден был вернуться в свою базу. Англичане, конечно, не замедлили объяснить случившееся тем, что на корабле была женщина. Так Клавдия Ивановна Николаева стала «виновницей» ущерба, понесенного британским флотом.

Отдельно стоит сказать о суеверных штурманах парусной эпохи. Особенно они не любили вопросов о сроках прихода в порт назначения. Типичным примером такого штурмана могут служить слова персонажа повести Станюковича «Вокруг света на «Коршуне». Степан Ильич Овчинников: «В море не очень-то можно рассчитывать. Придем, когда придем!» Именно поэтому в вахтенном журнале никогда не обозначается порт назначения корабля.

Указывать с берега пальцем на выходящий из гавани корабль — значит обречь судно и всех моряков на его борту на неминуемую гибель. А палец, направленный в небо, приносит шторм.

Если же молодые офицеры начинали иронизировать относительно даже самой возможности урагана [19] и шторма, то старики-судоводители приходили в состояние тихой ярости:

«Типун вам на язык... Встретим, так встретим, а нечего о нем говорить!» — резко отвечает Степан Ильич на «бестактный» вопрос мичмана Лопатина.

Более того, в сильный шторм среди многих моряков было принято надевать, как перед гибелью, свежее белье.

Не стоило и ругать только что закончившуюся бурю. «Прошла, и слава Богу», — говорили штурмана.

С парусных времен сохранилось другое суеверие — не стоит начинать собирать вещи, пока не отдан якорь и не закреплены швартовы. Кроме того, на палубу нельзя ступать правой ногой, на ней нельзя свистеть и плевать, а также выходить на нее без головного убора. Нехорошо, если на стоянке на клотик мачты сядет ворона.

Крайне дурная примета — случайно уронить за борт ведро или швабру. Будет шторм. И это при том, что швабра помогает бороться со штилем. Для того чтобы появился попутный ветер, ею надо поболтать за бортом. Неплохо помогает в этом случае и выбрасывание за борт старой швабры. Но как только потянуло ветерком, швабру надо срочно убрать в трюм.

Ветер также призывали царапаньем мачты со стороны, откуда он ожидался. А вот свистеть, вопреки расхожему мнению, вообще в плавании не рекомендовалось. Тот звук был крайне не по душе морским божествам.

Даже безобидное постукивание в море по стеклянному стакану означает смерть в морской воде. Что же касается легендарных крыс, покидающих корабль перед его гибелью, то для такого поведения есть веские причины. Неприятные хвостатые животные не выносят сырости, и их бегство означает, что на судне открылась течь. Поэтому старые моряки [20] точно знали — если с корабля побежали крысы, стоит проверить, нет ли в трюме течи.

Есть, конечно, и хорошие приметы. Удачу приносит подкова над дверью капитанской каюты — кораблю будет всегда сопутствовать удача. У русских моряков подкову принято вешать «рогами» вниз. Как утверждают, подкова была прибита на одной из мачт «Виктори» — флагманского корабля адмирала Горацио Нельсона. Хотя пользу лично Нельсону она принесла относительную — адмирал хотя и разбил соединенный франко-испанский флот у мыса Трафальгар, но и сам погиб в сражении. Сама «Виктори», жестоко пострадавшая в бою, до сих пор находится в строю Британского флота. Более того, именно она официально является флагманским кораблем флота, действующего в водах метрополии.

Для женщин считалось очень хорошим предзнаменованием прикоснуться к воротнику морского офицера — видимо, расшитые золотом вороты притягивали к представительницам прекрасного пола «золотых» кавалеров. И если про опасности пребывания на борту женщины мы уже говорили, то наличие на корабле ребенка — примета более чем хорошая.

Самое удивительное, что моряки прекрасно относятся к котам на борту, особенно — к черным. Этот зверь, крайне опасный на берегу, приносит удачу. Хорошей приметой считается чихание на правом борту, хотя щекотание в носу человека, стоящего у левого борта, может привести к кораблекрушению.

Чрезвычайно хорошая примета — встреча в открытом море с китом. Но встреча с ним в тех местах, где этих морских гигантов раньше не видели, сулит мало хорошего. Китобои, само собой, не в счет.

Особое место в сердцах моряков занимают чайки. Во многих странах существует поверье, что [21] именно в них переселяются души погибших в море. Однако те, кому приходилось плыть в одиночку в открытом море, относятся к чайкам крайне настороженно — налетая голодной стаей, эти с виду безобидные крикливые птицы могут наброситься и заклевать до смерти.

Суеверия очень часто возникали даже на самой безобидной почве.

В октябре 1904 года при выходе из Кронштадтской гавани в составе 2-й эскадры Тихого океана под командованием контр-адмирала Зиновия Рожественского{9} эскадренный броненосец «Орел» сел на мель — сильный восточный ветер резко понизил глубину воды. Был вызван землечерпательный караван, и корабль продолжил путь, однако моряки — как матросы, так и офицеры — еще долго шептались о том, что «Кронштадт не пускает нас на войну». [22]

«Эти два дня, пока землечерпалки рыли для нас канал, офицеры нашего броненосца ходили с хмурыми лицами и ворчали на все и вся», — писал позже в своих воспоминаниях мичман с «Орла» князь Язон Туманов{10}.

Существовали и традиции, принятые на том или ином корабле.

Так, на погибшей в 1915 году подлодке «Акула» было принято пить чай из настоящего самовара, причем не только на берегу, но и в плавании. Двухведерный тульский агрегат в сопровождении мешка березовых чурок и сосновых шишек брали в каждое плавание. Первая кружка подносилась командиру, затем оделяли офицеров и нижних чинов. Такого рода чаепития сплачивали экипаж, превращая его в единый организм. [23]

Глава 2. **«На флаг и гюйс!»{11}**

Сразу скажем, что флагов корабль несет несколько.

Самым главным знаменем корабля являлся кормовой Андреевский флаг — прямоугольное белое полотнище с голубым диагональным крестом. Такой крест был принят в честь небесного покровителя России — Святого апостола Андрея Первозванного. Как говорил Петр Великий, «флаг белый, через который синий крест Святого Андрея, того ради, что от сего апостола приняла Россия святое крещение». [24]

Согласно легендам, зафиксированным анналами Русской православной церкви, Святой Андрей бывал на территории Российской империи с миссионерской миссией.

Дело было так.

После Сошествия Святого Духа на апостолов апостол Андрей отправился с проповедью Слова Божия в восточные страны. Он прошел Малую Азию, Фракию, Македонию, дошел до Дуная. Затем Андрей посетил побережье Черного моря, Крым, Причерноморье и по Днепру поднялся до места, где стоит теперь город Киев. Здесь он останавливался у Киевских гор на ночлег. Встав утром, он сказал бывшим с ним ученикам: «Видите ли горы эти? На этих горах воссияет благодать Божия, будет великий город, и Бог воздвигнет много церквей». Апостол поднялся на горы, благословил их и водрузил крест. Помолившись, он поднялся еще выше по Днепру и дошел до поселений славян, где был основан Новгород.

Примечательно, что похожий флаг имеет Шотландия. Правда, у шотландцев диагональный белый крест лежит на синем фоне. И это не случайно — Святой Андрей Первозванный является небесным покровителем шотландцев.

В знакомом нам ныне виде Андреевский флаг появился не сразу. Согласно ряду источников, корабли потешной петровской флотилии, бороздившие воду Плещеева озера, несли Андреевский крест, наложенный на полотнище нашего современного государственного трехцветного флага, именовавшегося в те времена «флагом царя Московского».

В 1668–1697 годах российский кормовой военно-морской флаг представлял собой красное полотнище с синим прямым крестом, лучи которого немного не доходили до краев знамени. В левом верхнем и правом нижнем углах располагались белые [25] прямоугольники. Бушпритный флаг (будущий кайзер-флаг){12} был точно таким же, только без красного фона.

Впрочем, первый документ, где упоминается крест Андрея Первозванного, относится лишь к 1699 году. Это черновик инструкции Петра Первого российскому

посланнику в Турцию дьяку Емельяну Ивановичу Украинцеву, отправленному на корабле «Крепость» из Азова в Константинополь (в Московском государстве и позже в Российской империи принципиально не использовали название «Стамбул»). В документе рукой Петра нарисован русский триколор с косым крестом.

Но официально российским военно-морским флагом крест Святого Андрея стал только в 1703 году после занятия русскими острова Котлин, где позже был построен Кронштадт. Четыре луча креста символизировали для царя закрепление российского владения берегами морей Балтийского, Каспийского, Азовского и Белого. «Слава, слава Богу за исправление нашего стандарта, который во образе креста Святого Андрея исправить благоволил», — писал Петр после того, как Россия закрепились и на берегах Балтийского моря. Заметим, что моря Дальнего Востока в расчет не шли.

Перед началом боя Андреевский флаг поднимался также на стеньгах^{13} мачт либо ноках^{14} реев.

Беговые части флота — флотские экипажи — носили флаг на древках. Если в походе кораблем командовал командир флотского экипажа, то Андреевский экипажный флаг путешествовал в его каюте. [26]

В разное время существовали белый, синий и красный флаги, в крыжах (верхний правый угол) располагались Андреевские кресты. Их несли корабли авангарда, кордебатали (главные силы) и арьергарда. Однако в 1865 году эти флаги были окончательно отменены.

Кормовой флаг корабля мог иметь в центре изображение «чуда Святого Георгия о змие». Георгиевский флаг впервые получил в 1827 году за героизм экипажа в Наваринском морском сражении линейный корабль «Азов» Балтийского флота. В 1829 году Георгиевский флаг был присвоен брига Черноморского флота «Меркурий», заставившему отступить два турецких линейных корабля. Георгиевские знамена передавались со временем кораблям, носившим названия «Память Азова» и «Память Меркурия».

Имя «Память Азова» последний раз в русском флоте носил полуброненосный фрегат, в 1892 году перекалиброванный в крейсер 1-го ранга. Именно на этом корабле будущий император Николай Второй путешествовал в Японию, где едва не был зарублен полицейским офицером.

В 1906 году его, после матросского мятежа, переименовали в «Двину», а в 1917 году вернули старое название. В 1919 году корабль погиб в результате атаки Кронштадта британскими торпедными катерами. В 1925 году корабль подняли и преобразовали [27] в склад, в качестве которого он служил до 1927 года. Спустя два года старый фрегат был окончательно разобран.

Последним кораблем, носившим имя «Память Меркурия», был бронепалубный крейсер, однотипный со знаменитым «Очаковым». В 1922 году он был переименован в «Коминтерн», а еще спустя 20 лет тяжело поврежден германской авиацией в черноморском порту Потти (ныне — Грузия). Несколько позже корпус крейсера был затоплен в качестве волнолома в устье грузинской реки Хоби (в 1946 году на корпусе старого корабля была смонтирована противокатерная артиллерийская батарея), где он, возможно, находится и по сей день, если еще не сдан на металлолом.

Отметим, что крейсер «Память Меркурия» первоначально носил название «Кагул». Но после мятежа под руководством революционного лейтенанта Петра Шмидта (1867–1906)

восставший крейсер «Очаков» [28] был переименован в «Кагул», после чего и последовало переименование однотипного корабля.

Знамена флотских экипажей, комплектовавших эти корабли, также были Георгиевскими. К примеру — флаг 12-го Балтийского экипажа, к которому был приписан линкор «Азов».

После героической обороны Севастополя в 1854–1855 годах Георгиевские знаменные флаги были присвоены флотским экипажам Черноморского флота (с 29-го экипажа по 45-й). Это было сделано Высочайшим приказом по Морскому ведомству от 30 августа 1856 года.

Гораздо раньше — 5 июня 1819 года — указом императора Александра Первого Георгиевские Андреевские флаги были присвоены Гвардейскому флотскому экипажу и всем кораблям, комплектовавшимся моряками экипажа. Текст документа гласит: «В память сражения при Кульме{15} в прошлую французскую войну, пожаловав за отличие Гвардейскому экипажу Георгиевское знамя, повелеваю: сей знак отличия поместить во флаг, брейд-вымпел и вымпел и употреблять оные на брам-стенгах по чинам вместо обыкновенных на кораблях и прочих судах, также и на шляпах, которые будут укомплектованы из сего экипажа».

Кормовой флаг на корабле охранял специальный часовой, который оставался на своем посту даже во время боя. Воспоминания современников сохранили для нас имена матросов, охранявших флаг и не покидавших свои посты до прихода нового часового даже после тяжелейших ранений. Стоявшие на открытом пространстве рядом с боевым флагом моряки нередко погибали.

Так, в ходе боя у Порт-Артура 27 января 1904 года часовой у кормового флага броненосного крейсера [29] «Баян» Никифор Печерица получил осколочные ранения в обе ноги, однако пост не покинул. Сменили его только после боя — офицеры заметили, что унтер стоит в крайне неестественной позе.

Одним из последних покинул свой корабль в корейском порту Чемульпо (современный Ичхон) и часовой у знамени крейсера «Варяг». Боцманмат{16} Петр Оленин не сменялся на протяжении всего боя и не погиб чудом — осколками посеколо голландку и брюки, разбило приклад винтовки и разорвало сапог. При этом сам унтер получил лишь легкое ранение в ногу.

Часовой у флага на грот-мачте броненосного крейсера «Россия» в бою с японскими кораблями в Корейском проливе 1 августа 1904 года временно покинул пост только по требованию старшего офицера крейсера. К тому моменту он был неоднократно ранен и истекал кровью. Нетрудно догадаться, что на свое место он вернулся сразу после перевязки.

Существовали и Андреевские флаги особого образца. Так, знамя Морского кадетского корпуса в середине полотнища поверх креста имело в желтом круге изображение государственного герба Российской империи (двуглавый орел). На концах каждого из четырех лучей креста располагались гербы самого корпуса и императорские вензеля.

Что же касается современного трехцветного государственного флага России (полотнище с бело-сине-красными горизонтальными полосами), то оно как минимум на 30 лет старше полотнища с крестом Святого Андрея Первозванного. Согласно некоторым данным, он поднимался над российским кораблем «Орел», вступившим в строй в 1668 году. В связи с

этим не слишком обоснованной представляется [30] версия о том, что российский национальный флаг был придуман Петром Первым после пребывания в Голландии — как известно, Петр родился в 1672 году. Другое дело, что в 1705 году Петр объявил бело-сине-красный триколор «торговых, коммерческих и промышленных судов флагом».

11 июня 1858 года был подписан указ императора Александра II о государственном флаге гербовых цветов (горизонтальные черная, желтая и белая полосы), однако и после этого все суда российского коммерческого флота вне зависимости от формы собственности продолжали ходить под флагом 1705 года. Упорство российских моряков привело к появлению 7 мая 1883 года указа следующего императора Александра III. Монаршая воля предусматривала, «чтобы в торжественных случаях, когда признается возможным дозволить украшение зданий флагами, был употребляем исключительно русский флаг, состоящий из трех полос: верхней — белого, средней — синего и нижней — красного цветов».

Что же касается черно-желто-белого знамени, то оно стало флагом императорской фамилии. В случае присутствия на корабле императора поднимался его штандарт — государственный орел на золотом фоне.

Андреевский флаг, бело-сине-красный триколор и все остальные символы старой России были отменены только после Октябрьской революции. Исключение составили лишь флаги императорской фамилии и ее членов — они прекратили свое существование осенью 1917 года, после того, как страна стала республикой. До середины 1920-х годов Андреевские флаги реяли над кораблями Бизертской эскадры, составленной из уведенных из Крыма в ноябре 1920 года кораблей Черноморского флота.

В отличие от флага, который поднимался на любом [31] корабле ежедневно в 8 утра и спускался обычно с наступлением темноты, гюйс^{17} (его еще называли крепостным флагом) полагался только боевым судам 1-го и 2-го ранга. Он представлял собой красное прямоугольное полотнище, на которое были наложены прямой и крестом белые кресты, а также Андреевский флаг. Получалось нечто, отдаленно напоминающее британский государственный флаг.

Отметим, что гюйс Российского императорского флота сохранялся в ВМФ СССР до 28 августа 1924 года.

Гюйс поднимали на носовом флагштоке (именуемом гюйс-шток) при стоянке на якоре, на бочке, на швартовах, либо в доке. Кроме того, такой флаг поднимался на береговой батарее, выделенной для производства [32] артиллерийского салюта в ответ на приветствие иностранного корабля.

Впрочем, гюйс мог подниматься не только на своем «штатном» гюйс-штоке, но и на бизань-мачте. Правом поднимать флаг на ней обладали великие князья и великие княгини, причем по персональному разрешению императора (флаги великих княгинь имели боковой вырез и напоминали флюгер). Все великокняжеские кайзер-флаги несли в центре круг с изображением императорского штандарта на желтом фоне.

По воле императора кайзер-флаг мог быть присвоен и неавгустейшей особе. Так, право поднимать гюйс было предоставлено графу Алексею Орлову (будущий Орлов-Чесменский, 1735–1807), командовавшему российской эскадрой в ходе 1-й Архипелагской экспедиции. Это было сделано Екатериной II для того, чтобы подчиненные никогда ранее не вступавшему на палубу корабля Орлову адмиралы чтили его как командующего всеми

морскими и сухопутными силами на театре боевых действий, а также «полномочного представителя» императрицы.

Граф Орлов-Чесменский, возможно, является единственным имеющим отношение к флоту человеком, чей герб украшает изображение кайзер-флага. А получил он его 13 сентября 1773 года в память победы русского флота в Чесменском сражении, происшедшем 24–26 июня 1770 года. Кстати, право поднимать кайзер-флаг на судах Русского военно-морского флота он сохранил пожизненно.

Как мы заметили, и флаг, и гюйс корабли несли преимущественно лишь в светлое время суток. Круглосуточно был поднят вымпел на грот-мачте — длинный узкий флаг, оканчивающийся раздвоенной косицей. Это означало, что судно находится в кампании, то есть активно несет службу. [33]

Особый вымпел (брейд-вымпел) был присвоен командиру соединения кораблей, поднимавшему его на своем флагмане. В царском флоте такой вымпел поднимали офицеры, не имевшие адмиральского чина. Поэтому в послужном списке обычно писалось — «командующий под брейд-вымпелом». Слово «командующий» означало, что чин офицера не соответствовал должности.

В Российском императорском флоте существовала торжественная церемония подъема флага. Команда строилась во фронт; место на левой стороне шканцев^{18} занимал вооруженный ружьями караул. Появление на фалах Андреевского стяга офицеры под барабанный сигнал «поход» встречали отданием чести, а матросы — снимали головные уборы. [34]

Слово гардемарину Леониду Соболеву (1898–1971), описавшему спустя много лет подъем флага на линейном корабле «Генералиссимус Суворов» (под этим названием скрывались однотипные «Император Павел Первый» и «Андрей Первозванный») следующим образом:

«Колокольный звон склянок Резкие фанфары горнов, подобранных нарочно чуть не в тон. Стук весел, взлетающих над шлюпками вертикально вверх. Свист всех дудок унтер-офицеров. Трепетание ленточек фуражек, сорванных одновременно с тысяч голов. Двойной сухой треск винтовок, взятых на караул: ать, два! Флаг медленно поднимается к клотику, играя складками. Флаг доходит «до места» в тишине.

После подъема флага следовал доклад командиру старшего офицера, старших специалистов и судового врача.

Примечательно, что первый подъем флага на боевом корабле Российского Императорского флота сопровождался [35] артиллерийским салютом, после которого шел торжественный молебен. Спуск флага перед неприятелем считался одним из самых тяжких преступлений, возможных во флоте.

«Все воинские корабли Российские не должны ни перед кем спускать флаги, вымпелы и марсели, под штрафом лишения живота», — гласит Морской устав Петра Великого.

Наказание за спуск флага перед неприятелем было неминуемо. К примеру, командиру фрегата «Рафаил» капитану 2-го ранга Семену Стройникову, сдавшему корабль в 1828 году перед лицом превосходящих сил турок, Николай I даже запретил жениться, дабы в

последующем трусов для русского флота не плодить. Кроме того, в 1830 году, после возвращения из турецкого плена, он был по суду лишен чинов и орденов, а также разжалован в матросы.

Впрочем, с женитьбой император, как позже выяснилось, опоздал. У Стройникова было уже двое детей, [36] причем мужского пола — Николай и Александр, родившихся, соответственно, в 1813 и 1824 годах. Оба они стали морскими офицерами, причем разжалование отца на их карьеру не повлияло. И Николай, и Александр стали контр-адмиралами, причем старшего из них произвели в офицеры спустя несколько месяцев после сдачи «Рафаила» в возрасте неполных 16 лет за боевое отличие. Возможно, в качестве дополнительного укора отцу.

Но Николай I даже и представить себе не мог, что в царствование его правнука, императора Николая II, Андреевские флаги спустят сразу целых пять русских кораблей. Речь идет о завершающей фазе Цусимского сражения 14–15 мая 1905 года. Тогда японскому флоту под командованием адмирала Хэйхатиро Того сдались два эскадренных броненосца, два броненосца береговой обороны и миноносец, на борту которого находился тяжело раненный командующий 2-й эскадрой флота Тихого океана вице-адмирал Зиновий Рожественский. [37]

На удивление современников, с адмиралами сдавшихся боевых судов поступили весьма мягко.

Командующий 3-м боевым отрядом эскадры контр-адмирал Николай Небогатов (1849–1922) был сначала лишен чинов и наград, а затем, в 1906 году, приговорен к смертной казни, сразу же замененной 10 годами заключения в крепости. Впрочем, отсидел он лишь 3 года и был досрочно освобожден. Флот, впрочем, ему спуск флага не простил — сыну Небогатова, обучавшемуся в Морском кадетском корпусе, была устроена такая обструкция, что ему пришлось покинуть корпус и оставить все надежды стать морским офицером.

Командиры сдавшихся с Небогатовым кораблей — капитаны 1-го ранга Николай Лишин (родился в 1856 году, командир броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин»), Сергей Григорьев (родился в 1855 году, командир броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин») и Владимир Смирнов (родился в 1856 году, командир флагманского эскадренного броненосца «Император Николай Первый») — как и их флагман, были приговорены к смертной казни, замененной заключением в крепости. То же наказание ожидало капитана 2-го ранга Николая Баранова (1856...), сдавшего японцам миноносец «Бедовый» вместе с вице-адмиралом Рожественским.

Отметим, что сыну Лишина — Николаю (родился в 1893 году) — все-таки удалось стать офицером [38] флота. Сам же бывший капитан 1-го ранга участвовал в Первой мировой войне, причем простым солдатом, несмотря на довольно преклонный возраст — в 1914 году ему было уже около 58 лет.

Начальник штаба Небогатова, капитан 1-го ранга Василий Кросс (родился в 1863 году) отделался четырьмя месяцами заключения в крепости.

Наказание ожидало и офицеров эскадренного броненосца «Орел» во главе со старшим офицером капитаном 2-го ранга Константином Шведе (1863–1933, командир корабля капитан 1-го ранга Николай Юнг{19} был смертельно ранен в ходе сражения). Все они были полностью оправданы по суду в связи с катастрофическим положением броненосца

— он был совершенно неспособен сопротивляться противнику и мог в любой момент перевернуться.

Обычный, ежевечерний, спуск флага происходил также не без определенных церемоний.

Для стороннего зрителя на рейде о предстоящем спуске флага говорил, прежде всего, спуск за пять минут до захода солнца брам-рей и брам-стенг, которые возвращались на свои места перед утренним построением. Эта операция производилась для того, чтобы мачты имели меньшую парусность, а корабль не имел склонности к неожиданному дрейфу.

Когда солнце достигало горизонта, начинали спускать кормовые и стенговые флаги, а также гюйсы. Корабельные духовые оркестры между тем играли «Боже, царя храни!» и старинный гимн «Коль славен наш господь в Сионе». На палубах в полной тишине стояли во фронт офицеры и матросы со снятыми фуражками и бескозырками. Звучала команда «Накройсь!», и экипаж начинал готовиться ко сну.

Церемонии подъема и спуска флага имели для [39] личного состава флота настолько большое значение, что действовали даже в чрезвычайных обстоятельствах. Например, как показало следствие, о них не забывали даже восставшие на «Князе Потемкине Таврическом».

В русском флоте существовала традиция передачи старых, заслуженных флагов экипажам хорошо зарекомендовавших себя кораблей. Например, 25 октября 1911 года на хранение команде крейсера «Адмирал Макаров» был передан Георгиевский флаг бывшего 12-го Балтийского Королевы Эллинов флотского экипажа. Знамя было вменено морякам 12-го флотского экипажа далеко не случайно — как мы помним, именно его моряками был укомплектован линейный корабль «Азов», героически сражавшийся в Наваринском сражении.

Напоследок скажем о красном флаге, ставшем с 1917 года военно-морским знаменем России, а затем и СССР. Впервые он был поднят на мачте эскадренного броненосца «Князь Потемкин Таврический» в ходе мятежа на корабле в 1905 году. И произошло это вовсе не из-за намерения матросов подчеркнуть свою революционность — как известно, восстание имело прежде всего экономические причины. Обратимся к флажным таблицам.

Красный флаг (по русскому военно-морскому своду — «Наш») означает «стреляю», «грузу боеприпасы». Поэтому потемкинцы подняли его перед возможным столкновением с правительственной эскадрой совершенно не случайно, в знак серьезности своих намерений.

Добавим, что красный флаг в начале XX века принадлежал восточноафриканскому султанату Занзибар. Что давало повод русским офицерам между Февральской и Октябрьской революциями 1917 года грустно острить: «Интернационал — это когда на [40] русских кораблях под занзибарским флагом в финляндских водах на немецкие деньги играют французский гимн {20}».

В своде есть и другие цветные флаги.

Треугольный синий флаг «Глаголь» означает «обнаружен противник», а по международному своду — требование прислать лоцмана. Если же этот флаг поднимает рыболовецкое судно, то оно намерено выбирать сети.

Прямоугольный флаг желтый — «Добро» означает чаще всего согласие. Зато в международном флажном своде его подъем означает «держитесь в стороне от меня, я управляюсь с трудом». [41]

Глава 3.

Что в имени тебе моем? Названия кораблей русского флота

Как и в военно-морских силах других стран, в Российском императорском флоте существовала достаточно сложная система наречения кораблей.

Первое известное нам название крупного корабля русского флота — «Фредерик». Оно было дано в 1636 году судну, построенному в Голштинии^{21} в царствование царя Михаила Федоровича (деда Петра Великого). «Крестным отцом» его стал герцог Фридрих III, правивший в 1616–1659 годах. [42]

Что же касается первого крупного боевого судна русской постройки — «Орла», то его имя было избрано отцом Петра, царем Алексеем Михайловичем. В изданном по случаю завершения постройки корабля царском указе было приказано «нашить» (прикрепить) по орлу на носу и на корме. С тех пор до 1917 года существовала традиция украшать позолоченными геральдическими птицами оконечности кораблей 1-го и 2-го ранга. Потерять корону считалось дурным предзнаменованием (как минимум разнос от начальства).

Первый фрегат Балтийского флота, заложенный в 1703 году на Олонецкой верфи (современная Карелия), получил название «Штандарт». Название, по словам Петра Великого, было дано «в образ, понеже тогда четвертое море присовокуплено»^{22}. Последней это имя носила императорская яхта, позже после коренной перестройки служившая в советском военно-морском флоте в качестве минного заградителя «18 марта»^{23}, «Марти»^{24} и «Ока».

А самый первый линейный корабль русского флота — 58-пушечный «Гото Предестинация» («Божье предзнаменование») был заложен 29 ноября 1698 года в Воронеже по чертежам Петра Великого. Отметим, что больше такого корабля в списках флота не было.

В эпоху парового и броненосного флотов (то есть с середины XIX века) броненосцы и линейные корабли обычно наименовывались в честь линейных [43] кораблей парусной эпохи. Так, флагман Черноморского флота дредноут «Императрица Мария», погибший 7 октября 1916 года в Севастополе при до конца еще не выясненных обстоятельствах, носил имя флагманского корабля вице-адмирала Павла Нахимова (1803–1855), на борту которого знаменитый русский флотоводец выиграл Синопское сражение с турецкой эскадрой.

С флагманом Нахимова связана еще одна история, также имеющая прямое отношение к преемственности названий кораблей Российского императорского флота. На его предшественнике император Николай I в октябре 1828 года пережил сильнейший шторм на пути из Варны в Одессу — корабль чудом не был выброшен на турецкий берег. Добавим, что плавание происходило во время очередной войны с Османской империей. В память об этом путешествии император приказал при строительстве новой «Императрицы

Марии» вделать кусок форштевня (носовой оконечности) старого корабля в форштевень новой «Марии».

Другая большая группа названий — по местам известных сражений, выигранных российскими вооруженными силами на суше и на море. Примерами могут служить такие корабли, как «Гангут», «Синоп», «Бородино», «Севастополь», «Измаил», «Кинбурн», «Наварин» и «Петропавловск». Были также корабли, названные в честь сражений против «врагов внутренних» [44] — например, «Вола» (в память победы над польскими повстанцами при одноименном местечке).

Особняком стоят парусные и паровые линейные корабли, носившие имя августейших особ — императоров и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича. Причем эту традицию не смогло нарушить даже катастрофическое для русского флота Цусимское сражение. Напомним, что в его ходе погиб эскадренный броненосец «Император Александр Третий», а эскадренный броненосец «Император Николай Первый» был сдан противнику. Оба эти названия возродились накануне Первой мировой войны.

Спущенный в феврале 1914 года дредноут «Император Александр Третий» вступил в строй в июне 1917 года, причем уже под именем «Воля». В конце 1919 года он попал под контроль белых и был снова переименован, на сей раз — в «Генерала Алексеева» (в честь одного из организаторов Белого движения). В 1920 году корабль был уведен в Бизерту (Северный Тунис), где был интернирован французскими властями. В 1936 году «Император Александр Третий» был разделан на металл во французском порту Брест, а его 305-мм орудия главного калибра установили на французских же береговых батареях.

Что же касается линейного корабля-дредноута «Император Николай Первый», то он был лишь спущен на воду в 1916 году. После Октября 1917 года недостроенный корабль (в апреле 1917 года его переименовали в «Демократию») был надолго поставлен на прикол, а в 1927 году, после длительных споров о необходимости достройки, передан на разборку одному из заводов в Николаеве.

Но бывали и исключения. Так, облегченные броненосцы-крейсера «Ослябя» и «Пересвет» были названы в память мощных винтовых фрегатов середины [45] XIX века. А те, в свою очередь, напоминали о подвигах героев Куликовской битвы 1380 года. Отметим, что «Пересвет» в конце 1904 года был захвачен японцами при капитуляции Порт-Артура. Более 10 лет броненосец служил под флагом Страны восходящего солнца и именовался «Сагами» (Сагами — озеро близ Токио). В 1916 году его выкупило правительство Российской империи, после чего корабль-ветеран зачислили в состав Российского императорского флота под тем же названием, но с понижением в классе — из эскадренных броненосцев (по новой классификации — линейного корабля) «Пересвет» был переформирован в крейсер.

Фрегаты и корветы, а также клиперы (до 1892 года так весьма условно называли по старой памяти крейсера, технически уже сильно отличавшиеся от былых парусников) обычно именовали в честь их предшественников.

В мае 1888 года на воду на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге спустили полуброненосный фрегат «Память Азова». Его прямым предшественником был парусный линейный корабль, сошедший со стапелей в Архангельске на 40 лет раньше, в апреле 1848 года. В 1860 году линкор перестроили в блокшив [25], а еще через три года исключили из списков флота.

Был среди фрегатов и корабль с романтическим названием «Светлана».

...3 мая 1859 года вряд ли кто-то из встречавших новый фрегат в Кронштадте {26} людей мог предположить, что командир корабля с 1874 года, великий [46] князь Алексей Александрович (1848–1907) свяжет свою судьбу не только с парусно-винтовой «Светланой», но и с семьей автора одноименной баллады, великого русского поэта Василия Андреевича Жуковского.

Поэт умер в 1852 году, а его десятилетняя дочь Александра стала фрейлиной императрицы Марии Александровны, супруги императора Николая I. Вдова Жуковского страдала психическим расстройством и не могла заботиться о своих детях (помимо Александры в семье был еще сын Павел). Роман Александры Жуковской и великого князя был недолгим — царственный отец, император Александр II, отправил Алексея в плавание.

Сын Александры Жуковской и будущего последнего генерал-адмирала русского флота вначале носил титул барон Седжиано — Александра вышла замуж и уехала в Германию. В 1892 году она умерла в Дрездене в возрасте 50 лет.

Ребенок был полностью обеспечен отцом, а впоследствии получил и российское дворянство. Указом брата Алексея, императора Александра III, от 21 августа 1884 года барон Алексей Седжиано был возведен, с нисходящим его потомством, в графское Российской империи достоинство, с присвоением ему фамилии Белевский и отчества Алексеевич. Добавим, [47] что графом Белевским Александр Седжиано стал неслучайно — из города Белёва происходил Василий Жуковский.

«Светлана» была списана в 1892 году. Пришедший ей на смену крейсер-яхта генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича (как видим, он отличался постоянством) погиб в Цусимском сражении.

Последняя «Светлана» была спущена на воду в 1915 году. Через 10 лет крейсер, достраивавшийся уже при Советской власти, переименовали в «Профинтерн» (в честь Красного интернационала профсоюзов), а в 1939 году — в «Красный Крым» (за два года до того Профинтерн прекратил свое существование). В 1942 году корабль был удостоен гвардейского звания, а спустя 17 лет сдан на слом.

Парусный фрегат «Аврора», совершивший в 1853–1857 годах кругосветное плавание, передал свое имя бронепалубному крейсеру 1-го ранга, известному [48] почти всем. В крайнем случае — представителям старшего поколения россиян. Гораздо меньше известно о том, что от угрозы разборки на металл «крейсер Революции» спасло, возможно, лишь начало Великой Отечественной войны.

С сентября 1940 года по 16 июня 1941 года «Авророй» именовался одновременно и легкий крейсер «Адмирал Бутаков» {27}, спущенный на воду Путиловским заводом еще в июле 1916 года, а с 1917 года стоявший на приколе в законсервированном состоянии. В 1926–1935 годах он носил название «Ворошилов». В конце 1930-х годов «Бутакова» планировалось превратить в учебный крейсер, однако достроить корабль не успели. В апреле 1942 года он погиб в результате [49] попадания тяжелого артиллерийского снаряда на стоянке в Ленинградском торговом порту.

Но вернемся к 16 июня 1941 года. В этот день под названием «Аврора» в списки Военно-морского флота СССР был зачислен легкий крейсер типа «Чапаев». Однако в связи с

началом Великой Отечественной войны ни «Аврору», ни однотипные «Ленин», «Дзержинский» и «Лазо» так и не начали постройкой.

Пароходофрегаты {28} передавали свои названия либо канонеркам («Отважный», «Храбрый», «Грозный» и «Гремящий»), либо крейсерам («Богатырь» и «Рюрик»).

Теперь перейдем к корветам, например — к «Памяти Меркурия». С последним носителем этого имени — бронепалубным крейсером — мы уже знакомы, [50] но во второй половине XIX — начале XX века было еще два корабля, носивших такое название.

В 1865 году в Николаевском Адмиралтействе на воду спустили парусно-винтовой корвет, который прослужил до 1883 года. В 1883–1907 годах Черное море бороздил крейсер «Память Меркурия», первоначально, в 1882–1883 годах, носивший название «Ярославль».

Поклонники творчества Константина Станюковича наверняка помнят повесть «Вокруг света на «Коршуне», посвященную кругосветному путешествию юного моряка на одноименном корвете в начале 1860-х годов. Действительно, в списках русского флота во второй половине XIX века числилось три корвета с «птичьими» названиями. Это были «Сокол», «Ястреб» и «Кречет». Все они были построены в Николаевском Адмиралтействе и все годы своей службы провели в Черном море. Однако, как видим, «Коршуна» среди них не было.

Между тем «прототипом» «Коршуна» был корвет «Калевала», спущенный в 1858 году в финском городе Або (ныне Турку). Именно на нем будущий писатель совершил кругосветное путешествие, впечатления от которого впоследствии описал во многих своих книгах. Корвет был списан в 1872 году и является редким (наряду со «Светланой») примером присвоения боевому кораблю литературного названия. Как известно, «Калевала» — карело-финский народный эпос, свод эпических, свадебных, заклинательных текстов.

Еще более легким типом крейсеров были клиперы, строившиеся как быстроходные (по меркам последней четверти XIX века) разведчики. Строительство клиперов производилось с середины 1850-х до середины 1880-х годов четырьмя сериями (два корабля были единичной постройки), причем наиболее часто названия кораблей вызвали ассоциации... с кавалерией.

Среди родственников обычных гражданских «хлопчатобумажников» [51] и чайных клиперов (типичным представителем этого класса, правда — чисто парусным, является знаменитая «Катти Сарк») можно обнаружить «Джигита», «Наездника», «Всадника», «Вестника». Неудивительно, что эти корабли очень часто путали.

Среди клиперов попадались и «лихие люди» — «Разбойник», «Опричник», «Абрек», «Гайдамак» и «Забияка». Несколько кораблей этого класса были названы в честь солдат различных частей, участвовавших в Крымской войне 1853–1856 годов, — «Пластун» и «Стрелок».

Четыре клипера получили свои имена по названиям драгоценных и полудрагоценных камней. Так появились «Алмаз», «Жемчуг», «Изумруд» и «Яхонт». Все они (кроме «Яхонта») позже передадут свои названия крейсерам 2-го ранга начала XX века.

Отдельно скажем о клипере «Крейсер», названном в честь фрегата, на котором в 1821–1825 годах совершил кругосветное плавание будущий адмирал Михаил Лазарев (1788–

1851). В 1909 году клипер (к тому времени уже переформированный в крейсер 2-го ранга) был переформирован в транспорт и стал «Волховом». Еще через 8 лет ни в чем не повинный и совершенно аполитичный «Волхов» снова сменил название, став — внимание! — «Новорусским»! Особенно пикантно это название звучит еще и потому, что корабль в тот момент использовался как плавучая тюрьма.

Вспомогательные крейсера (вооруженные торговые суда) чаще всего получали имена в честь русских рек. Андреевские флаги несли «Кубань», «Дон», «Урал», «Терек», «Днепр», «Рион» и «Индигирка».

Первый русский малый миноносец, внешне скорее напоминавший паровую яхту, носил символическое название «Взрыв». А последующие носители торпед в Балтийском и Черном морях поначалу назывались в честь портовых городов. Потом перешли [52] к островам и рекам. Вот и плавали корабли, носившие имена типа «Нарген», «Уссури» и «Батум».

Последним «именным» малым миноносцем Российского императорского флота стал заложенный в июле 1893 года «Пакерорт», названный в честь мыса у входа в Балтийский порт (ныне эстонский город Палдиски). 8 апреля 1895 года, одновременно с другими своими собратьями, он получил вместо имени номер. Теперь он именовался «Миноносцем №120».

Более крупные миноносцы, будущие эсминцы — их еще именовали истребителями миноносцев или просто истребителями, либо «дестроерами»{29} — сначала получали опять же «птичьи» и «рыбьи» названия («Пеликан», «Альбатрос», «Сом», «Кит» и так далее). Затем часть из них переименовали, дав имена по первым буквам серий. Так появились серии на «Б», «В», «Г», [53] «Д», «Ж», «З», «И», «Р», «С», «Т» (например, «Буйный», «Видный», «Громкий», «Достойный», «Живой», «Заветный», «Исполнительный», «Разящий», «Скорый», «Точный»). Отдельная серия, строившаяся для Черноморского флота, неофициально именовалась «ушаковской» — входившие в нее корабли были названы в честь побед адмирала Федора Ушакова. В именах 8 эскадренных миноносцев серии были отражены такие победы русского флота в Черном и Средиземном морях, как Корфу{30}, Фидониси{31}, Керчь{32} и так далее. Некоторые минные крейсера носили имена бывших [54] клиперов. Андреевские флаги носили такие представители этого класса, как «Абрек», «Всадник» и «Гайдамак». Напоминал о старых клиперах и эсминец типа «новик» времен Первой мировой войны — «Забияка».

Особняком стоят минные крейсера (будущие эскадренные миноносцы), построенные после Русско-японской войны. Среди них был «Донской казак» (Все великое войско донское собрало 900 тыс. рублей), «Эмир Бухарский» и «Москвитянин» (вассальный монарх императора всероссийского и москвичи передали в фонд постройки кораблей по 1 млн рублей) и «Казанец» (Казанское земство собрало 300 тыс. рублей).

Служили в русском флоте и корабли, напоминавшие о трофеях моряков Российского императорского флота. Так, названия «Ретвизан» («Справедливость») и «Азарт» напоминают о пленных шведских боевых судах.

Особо стоит сказать о кораблях массовой постройки — винтовых канонерских лодках периода [55] Крымской войны (строились в 1854–1856 годах) и миноносках 1877–1878 годов.

Среди канонерок были «рыбы» (от благородной «Стерляди» до «Ерша») и «погодные явления» (от «Молнии» до «Тумана»). В списках можно обнаружить «Хвата», «Балагура» и «Щеголя». Кроме того, имелаась целая коллекция «лиц дурного поведения» (от «Шалуна» до «Забияки»), насекомых (от «Комара» до «Пчелы»). Достоинство была представлена даже нечистая сила — «Русалка», «Баба Яга», «Ведьма», «Леший», «Домовой», «Оборотень».

Впрочем, такие названия не были чем-то экстраординарным. В списках русского флота числились броненосные башенные лодки (мониторы) «Вещун» и «Колдун», а также вполне себе языческий «Перун».

Были также канонерки, названные в честь народов Дальнего Востока (достаточно вспомнить знаменитый «Кореец»), казачьих войск («Донец», «Кубанец» и другие), а также ластиногих («Сивуч», «Бобр», «Тюлень»).

Что же касается миноносок, то они, главным образом, назывались именами птиц, рыб и других животных.

Подводные лодки российского флота практически все носили названия, связанные с животным миром. Первая лодка — «Дельфин» — первое время в [56] целях секретности именовалась «Миноносцем № 150», а законные права класс подводных лодок получил лишь 6 марта 1906 года. До этого все корабли по привычке классифицировались как миноносцы.

Естественно, большая часть кораблей морских глубин носила «рыбьи» названия. В русском флоте были представлены «Акула», «Бычок», «Ерш», «Камбала», «Карась», «Карп», «Кета», «Кефаль», «Лосось», «Макрель», «Минога», «Налим», «Окунь», «Осетр», «Палтус», «Плотва», «Пескарь», «Сиг», «Скат», «Сом», «Стерлядь», «Судак», «Угорь», «Форель», «Щука» и «Язь». Выбрасывали [57] воду из балластных цистерн китообразные и ластиногие — «Кашалот», «Кит», «Морж», «Нарвал», «Нерпа» и «Тюлень». Не были забыты также морские и водоплавающие птицы — «Гагара», «Лебедь», «Орлан», «Пеликан» и «Утка».

Большой группой выступали хищники семейства кошачьих — «Барс», «Гепард», «Кугуар», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр» и «Ягуар». Прочее зверье делегировало в подводный флот «Вепрь» и «Волк». Моря бороздили даже пресноводные пресмыкающиеся — «Аллигатор», «Змея», «Кайман» и «Крокодил». Не обошлось и без наводящих страх мифологических существ — «Дракона» и «Единорога» (такое название в XIX веке носила броненосная башенная канонерка, позже переформированная в броненосец береговой обороны)..

Примечательно, что часть подлодок переняла имена винтовых корветов середины XIX века. В те годы также были «Вепрь», «Волк» и «Рысь». Все они были [58] построены в Охтенском Адмиралтействе (Санкт-Петербург), а летом — осенью 1857 года переведены в Черное море, где и прошла вся их служба.

Носили подводные лодки и названия, выпадавшие из общей системы. Корабль под названием «Фельдмаршал граф Шереметев» (в 1917 году переименованный в «Кету») получил свое название в честь полководца эпохи Петра Великого. Первый российский подводный минный заградитель стал «Крабом».

Серии подлодок, строившихся из деталей американской компании «Голланд» («Holland»), не мудрствуя лукаво, дали вместо «собственных имен» индексы «АГ», за которыми следовали порядковые номера. Отметим, что подлодка, названная «АГ-13», спустя восемь месяцев после спуска на воду была, видимо, на всякий случай, переименована в «АГ-16».

Но наиболее экзотическое название имела одна из подлодок, построенных на добровольные пожертвования после Русско-японской войны. Какие ассоциации может вызывать у непосвященного человека [59] служивший в составе военно-морского флота корабль под именем «Почтовый»?

А объяснялось все просто — лодка была построена на средства, собранные почтовыми служащими Российской империи. «Почтовый» вписал свое имя в историю российского подводного флота и по другой причине — это было первое подводное судно, оснащенное так называемым «единым» двигателем, под которым подлодка могла идти как на поверхности, так и под водой.

На корабле было два двигателя внутреннего сгорания (дизеля тогда еще были слишком капризными), каждый мощностью 130 лошадиных сил. Под водой работал лишь один из них, позволявший кораблю идти со скоростью 6,2 узла^{33}. Сжатый до 200 атмосфер воздух для двигателя хранился в 500 баллонах общей емкостью 12 кубических метров, чего хватало на пять часов работы двигателя. К сожалению, первый опыт оказался неудачным — подлодку сильно демаскировал след из мельчайших пузырьков выхлопных газов, тянувшийся за кораблем.

Немало кораблей во второй половине XIX — начале XX века было названо в честь российских флотоводцев и офицеров. Из адмиралов этого удостоились основоположник парусной тактики Григорий Бутаков, кругосветный мореплаватель и командующий Черноморским флотом Михаил Лазарев (1788–1851), герои обороны Севастополя в 1854–1855 годах Владимир Корнилов (1806–1854) и Павел Нахимов, исследователь Дальнего Востока Геннадий Невельской (1813–1876), флотоводцы Дмитрий Сенявин (1763–1831), Григорий Спиридов (1713–1790), Федор Ушаков (1743–1817), Степан Макаров (1848–1904), и Василий Чичагов (1726–1809). [60]

Имя вице-адмирала Андрея Попова (1821–1898) было увековечено еще при его жизни. Его получил круглый броненосец береговой обороны, причем все круглые суда было высочайше повелено именовать «поповками». По иронии судьбы корабль пережил своего «крестного» — он был списан спустя лишь 5 лет после его смерти, а еще через восемь лет — сдан на слом.

Особняком стоит адмирал Василий Завойко (1809–1898), руководитель обороны Петропавловска-Камчатского в 1854 году против англо-французской эскадры. В его честь было [61] названо судно, состоявшее в Военном ведомстве в качестве яхты камчатского губернатора.

Семь кораблей получили свои имена в честь офицеров, находившихся в момент совершения своих подвигов в чине капитана 1-го и 2-го рангов либо в чине капитан-лейтенанта. Так чтит память сподвижника Петра Великого Конона Зотова (1690–1742); взявшего в 1799 году с небольшим отрядом моряков Неаполь Григория (Генриха) Белли (умер в 1826 году, англичанин на русской службе); героя русско-турецкой войны 1828–1829 годов Александра Казарского (1797–1833); героя русско-турецкой войны 1787–1791 годов Рейнгольда Сакена (1753–1788); кругосветного мореплавателя Ивана Изылметьева (1813–1870); героя русско-турецкой войны 1877–1878 годов Николая Баранова (1836–

1901); героев Русско-японской войны Владимира Миклухи (1853–1905, брата знаменитого путешественника); Георгия Керна (1864–1905) и Константина Юрасовского (1864–1904). Имена их носили минные суда флота (минные крейсера и эскадренные миноносцы). [62]

На бортах были отмечены и подвиги офицеров, состоявших в лейтенантском чине. Речь идет о герое русско-турецкой войны 1787–1791 годов Ломбарде (даты рождения и смерти неизвестны), о создателе проекта подводной лодки Александре Боткине (родился в 1866 году, кстати, еще один редкий случай — корабль получил имя при жизни офицера), Евгении Буракове (1874–1901, погиб при подавлении «Боксерского восстания» в Китае), герое Чесмы Дмитрие Ильине (1738–1903), героях русско-турецкой войны 1877–1878 годов Измаиле Зацаренном (1850–1887){34}, Федоре Дубасове (1845–1912) и Александре Шестакове (1848–1903), героях Русско-японской войны Николае Кроуне (1857–1904), Еремее (Ермии) Малееве (1877–1904) и Александре Сергееве (1863–1904), полярных исследователях Петре Пахтусове (1800–1835), Дмитрие Овцыне (даты рождения [63] и смерти неизвестны), Степане Малыгине (умер в 1764 году) и Алексее Скуратове (даты рождения и смерти неизвестны).

Три эсминца были названы в честь героев инженеров-механиков Русско-японской войны — Владимира Анастасова (1877–1904), Павла Дмитриева (1872–1904) и Василия Зверева (погиб в 1904 году). До этого традиции увековечения памяти офицеров-специалистов флота в России попросту не существовало.

Справедливости ради заметим, что в честь «нижних чинов» корабли в царском флоте не называли. Исключение — построенная в Порт-Артуре подлодка «Матрос Кошка»{35}, но она официально в списки флота не зачислялась.

Вспомогательные суда нарекали обычно по названиям припортовых местностей либо больших рек. Так, при Архангельском порте «работал» баркас «Кузнечиха», была серия «речных» транспортов, а в Черном море ходили шхуны «Ингул», «Псезуапе», «Туабсе», «Новороссийск» и другие. Ледоколы и буксиры могли носить имя «Силач» либо «Надежный». А суда, предназначенные для доставки питьевой и котельной воды на рейд, назвались, естественно, «Водолей».

Кстати, о ледоколах. Известнейшее детище вице-адмирала Степана Макарова — ледокол «Ермак» никогда не состоял в списках Российского императорского флота. Его владельцем было Министерство финансов, хотя во время похода под руководством Макарова к Северному полюсу судно и было укомплектовано главным образом морскими офицерами. В этой связи не лишним будет вспомнить одно не слишком известное высказывание Степана Осиповича:

«Дело командира составить имя своему судну и заставить [64] всех офицеров полюбить его и считать несравненно выше других судов, даже и по качествам».

Выбор названий для боевых судов 1-го и 2-го ранга был исключительно прерогативой императора.

Впрочем, и цари принимали, решение о названиях кораблей вовсе не на пустом месте. С давних пор существовала традиция подготовки для монарха материалов, на основе которых он и выносил свой вердикт.

К примеру, 21 декабря 1898 года императору Николаю II было предложено выбрать названия для пяти новых крейсеров и четырех эскадренных броненосцев, которые предстояло построить для Российского императорского флота. Названия «Северный

Орел» (это имя носил, в частности, линейный корабль 1-й Архипелагской экспедиции русского флота в XVIII веке), «Илья Муромец» (это название носил парусно-винтовой фрегат, спущенный в 1856 году и списанный в 1863 году), «Кастор» (это название носил парусный фрегат, спущенный в 1831 году и списанный в 1863 году), «Полкан»{36} (это название носил парусно-винтовой фрегат, спущенный в 1853 году и списанный в 1863 году), «Олаф» (это название носил колесный пароходофрегат, спущенный в 1852 году и списанный в 1892 году) и «Оливуца»{37} (это название носил парусный корвет, спущенный в 1841 году и списанный в 1874 году) внимания царя не привлекли. Сразу скажем, что корабли с такими именами в царском флоте так впоследствии и не появились.

Своей рукой он вписал имена Суворова (позже в русском флоте появится эскадренный броненосец [65] «Князь Суворов»), Кутузова, Румянцева и Мстислава Удалого (таких кораблей русского флота построено не будет). Затем, простым карандашом, выбрал названия: для броненосцев — «Цесаревич», «Победа», «Бородино» и «Ретвизан»; для крейсеров — «Баян», «Аскольд», «Богатырь», «Варяг» и «Новик».

Заметим, что последний на тот момент «Цесаревич» был парусно-винтовым линейным кораблем (спущен в 1857 году, списан в 1863 году), «Победа» — парусным линейным кораблем (служил в Черноморском флоте в начале XIX века), «Бородино» — парусным линейным кораблем, позже переделанным во фрегат (спущен в 1850 году, списан в 1863 году), «Ретвизан» — парусно-винтовым линкором (спущен в 1855 году, списан в 1880 году), «Баян» — парусно-винтовым корветом (спущен в 1857 году, списан в 1893 году), «Аскольд» — парусно-винтовым корветом (спущен в 1863 году, списан в 1893 году), «Богатырь» — парусно-винтовым корветом (спущен в 1859 году, списан в 1888 году), «Варяг» — парусно-винтовым корветом (спущен в 1862 году, списан в 1886 году), «Новик» — парусно-винтовым корветом (спущен в 1856 году, погиб в 1863 году).

А за более чем полтора года до описываемых событий — в апреле 1897 года — точно так же получил название будущий крейсер «Аврора». Императору было предложено 11 вариантов, из которых шесть — «Наяда», «Гелиона», «Юнона», «Психея», «Полкан» (как видим, Морское ведомство отличалось настойчивостью) и «Нептун» — так и не появились в списках флота. Помимо будущего «крейсера революции», Андреевского флага были удостоены такие названия из числа предложенных императору, как «Аскольд», «Варяг», «Богатырь» и «Боярин».

Выбор названия корабля зачастую требовал от [66] Морского министерства и серьезных лингвистических усилий.

Так, при наименовании крейсера «Баян» в 1898 году возникла проблема — предыдущие суда писались как через «а», так и через «о» («Боян»). В Морском ведомстве, на всякий случай, составили специальную справку (возможно — единственную в своем роде), в которой писали, что «баян» происходит от древнерусского «баяти» (рассказывать). «Боян» же происходит от слова «бояться», что для военного судна было абсолютно неприемлемо. В итоге в Главном морском штабе приняли соломоново решение — «не вдаваясь в ученые изыскания, сохранить то же название и с тем же правописанием, которое носил его предшественник». А предшественник как раз был «Баяном».

Переименования кораблей (если не говорить о массовой смене названий судов флота после Февральской революции 1917 года) случались чаще всего в трех случаях. Так, номера вместо первоначальных [67] названий присваивались миноноскам и небольшим миноносцам. Причем зачастую дело доходило до абсурда — некоторые кораблики меняли название по несколько раз.

Так, 23-тонная миноноска «Жаворонок» постройки 1878 года в 1885 году стала «Миноноской №76», спустя год — «Миноноской №143», а в 1895 году — «Миноноской №98».

100-тонный малый мореходный миноносец «Даго» в 1895 году превратился в «Миноносец №118», а в 1909 году — в посыльное судно «Перископ». В следующий, и уже последний, раз его переименоуют в 1921 году, уже при Советской власти — на этот раз в «Тральщик №15». [68]

Другая возможная причина для смены имени корабля — переименование в честь некоей высокопоставленной особы. Про вице-адмирала Попова (в его честь был «перекрещен» круглый броненосец «Киев») мы уже говорили. Но Андрей Александрович был не одинок (отметим, между прочим, наличие поверий, в соответствии с которыми судно, сменившее название, будут преследовать неудачи).

В январе 1874 года в списках Российского императорского флота появился броненосный фрегат «Герцог Эдинбургский». Его назвали в честь британского принца, сына Королевы Виктории Альфреда Эдинбургского, мужа дочери императора Александра II Марии. В 1893–1900 годах Альфред был герцогом Саксен-Кобург-Готским. Стоит заметить, что первоначальное название фрегата было... «Александр Невский» (заложен он был, кстати, как броненосный корвет). Чего не сделаешь ради дружбы между монархиями! Тем более что корабля с названием «Александр Невский» больше в списках Российского императорского флота не было.

Отметим, что «конъюнктурные» переименования [69] корабля на этом не закончились. В 1918 году давно стоявший на приколе бывший «Герцог» — «Блокшив №9» (успевший побывать минным заградителем «Онега») был переименован в «Баррикаду». А еще через 13 лет ветеран снова сменит название — на сей раз на «Блокшив №5». На слом он пойдет только в середине 1930-х годов.

Естественно, бывали случаи, когда корабль менял название по итогам бунта на его борту. Наиболее знамениты в этом отношении броненосец «Потемкин» и крейсер «Очаков».

Эскадренный броненосец «Князь Потемкин Таврический», названный в честь фаворита императрицы Екатерины II, в октябре 1905 года был переименован в «Пантелеймон». Название было глубоко символичным для русского флота — именно в день почитания Святого целителя Пантелеймона (27 августа) произошли первые победы русских моряков над шведами — при Гангуте (1714 год) и Гренгаме (1719).

31 марта 1917 года корабль был переименован в «Потемкина Таврического», однако название не прижилось — возможно, сыграло роль свержение [70] монархии в России. Уже 28 апреля 1917 года в списках появился «Борец за свободу», после чего бывший броненосец, переквалифицированный в 1907 году в линейный корабль, более не переименовывался. Разобрали его в 1920-х годах.

Похожая судьба ждала и крейсер «Очаков». В 1905 году его переименовали в «Кагул» (в честь победы русских войск под командованием фельдмаршала Румянцева в 1770 году над турками). В 1917 году крейсер снова стал «Очаковым», однако в 1918 году был переименован в «Генерала Корнилова» (в честь одного из основателей Белого движения генерала Лавра Корнилова).

И снова ирония судьбы — легендарный революционный крейсер в 1920 году был уведён белыми за границу, где и был разобран в 1933 году.

Куда менее известно восстание на учебном крейсере «Память Азова», после которого в 1906 году корабль [71] был переименован в «Двину». В 1917 году ему вернули старое название. Спустя два года старый фрегат был потоплен в Кронштадте британскими торпедными катерами.

Но случилось, что по итогам бунта «оргвыводов» и не следовало. Так, после мятежа 1915 года сохранил свое имя линкор «Гангут». Возможно, сыграл роль тот факт, что выступление было нейтрализовано уже через 2 часа. Впрочем, в 1925 году «Гангут» все равно был переименован — в «Октябрьскую революцию».

Не было забыто и название «Пластун», несмотря на то, что 18 августа 1860 года клипер с таким названием погиб в результате диверсии экипажа. Взбунтовавшаяся команда взорвала крьюйт-камеру{38}, и корабль затонул у шведского острова Готланд на обратном пути с Дальнего Востока в Кронштадт. В апреле 1878 года в списках флота появился новый [72] клипер «Пластун», благополучно списанный в 1907 году (с 1892 года — крейсер 2-го ранга).

В том случае, если корабль сдавали неприятелю (что до Русско-японской войны было делом экстраординарным), его имя обычно навсегда пропадало из списков Российского флота. Примером может служить история фрегата «Рафаил». Дело было во время русско-турецкой войны 1828–1829 годов, в ходе которой корабль стал печально известен в отечественной военно-морской истории как первое российское боевое судно, спустившее свой флаг перед неприятелем.

11 мая 1829 года фрегат в тумане попал в самый центр турецкой эскадры, состоявшей из 6 линейных кораблей, 2 фрегатов, 5 корветов и 2 бригов.

Командир корабля капитан 2-го ранга Семен Стройников (по иронии судьбы ранее он командовал легендарным бригом «Меркурий») был лично храбрым человеком, кавалером ордена Святого Георгия 4-й степени за выслугу лет и Золотого оружия. Как и требовал Морской устав, он собрал офицеров на военный совет, где было принято решение драться до последнего. Однако команда, по словам старшего офицера, погибать не хотела и попросила сдать фрегат. Каково было решение команды на самом деле — нам неизвестно. И снова ирония судьбы — офицеры фрегата были временно помещены на линейный корабль «Реал-бей» — один из преследователей все того же «Меркурия».

Реакция императора Николая II на сдачу «Рафаила» была крайне жесткой. В указе, изданном по данному печальному поводу, были следующие слова: «Уповаю на помощь Всевышнего, пребывая в надежде, что неустрашимый Флот Черноморский, горя желанием смыть бесславие фрегата «Рафаил», не оставит его в руках неприятеля. Но когда он будет возвращен во власть нашу, [73] то, почитая фрегат сей впредь недостойным носить Флаг России и служить наряду с прочими судами нашего флота, повелеваю вам предать оный огню».

В турецком флоте «Рафаил» служил под именем «Фазли-Аллах»{39} и был сожжен русской эскадрой 18 ноября 1853 года в Синопской бухте. Рапорт вице-адмирала Павла Нахимова императору Николаю начинался со следующих слов: «Воля Вашего Императорского Величества исполнена — фрегат «Рафаил» не существует».

Как и в любом другом флоте, имелись и корабли со странными, казалось бы, названиями. Например, подводная лодка «Почтовый» была построена на добровольные пожертвования российских почтовых работников, что и обусловило ее название. Портовое судно «Копанец» было приписано к пристрелочной торпедной станции Ижорского завода на Копанском озере. Была, например, шхуна «Крейсерок», имя которой происходило от захватившего ее с грузом контрабанды клипера «Крейсер». [74]

Название могло быть и двусмысленным. Например, «Иваном Сусаниным» был назван бывший канадский ледокол «Минто», превращенный во вспомогательный крейсер на Северном Ледовитом океане. По некоторым данным, «Сусанин» затонул в результате гидрографической ошибки.

Закладка корабля и его спуск на воду обычно обставлялись весьма торжественно. Специально к каждому случаю разрабатывалась программа, приглашались августейшие и высокопоставленные особы — при закладке кораблей 1-го и 2-го рангов очень часто присутствовал император, генерал-адмирал, а также управляющие Морским министерством. Обычно при подготовке торжеств опирались на положения циркуляра Инспекторского департамента Морского министерства от 19 мая 1855 года, в котором четко определялись даже такие детали церемонии, как вознаграждение священника, служившего молебен. Батюшке, в частности, полагалось заплатить два золотых полумпериала (15 рублей). [75]

Сразу скажем, что закладка — то есть прикрепление специальной памятной доски в междудонном пространстве судна — вовсе не означала официального начала постройки корабля. К примеру, крейсер «Очаков» заложили спустя 5 месяцев после начала работ по корпусу. Бывали даже случаи, когда церемонию закладки совмещали со спуском судна на воду{40}.

Приведем еще несколько примеров.

Броненосный фрегат (позже броненосный крейсер) «Адмирал Нахимов» фактически заложили 7 декабря 1883 года, а официально — 12 июля 1884 года. Судя по всему, высокопоставленных гостей хотели уберечь от русских морозов.

Броненосный крейсер «Россия» был заложен спустя полтора года после своего включения в списки флота.

Старейшая доска из хранящихся в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге относится к 1809 году. Изготовлена она была для брига «Феникс». Примечательно, что, в отличие от большинства своих «потомков», она не прямоугольная, а круглая. Это связано с тем, что первоначально в киль традиционно прятали монеты свежей чеканки. Такую монету нашли, например, в 1877 году при разборке парохода «Курьер», заложенного в 1856 году.

Первоначально доски были железными, медными или латунными. Несколько позже появились серебряные (для высокопоставленных особ), однако до золотых или платиновых все-таки дело не доходило.

Строителю и дирекции верфи приходилось думать о массе вещей — заказе комплектов закладных досок, постройке мостков и трапов для высокопоставленных [76] гостей и «простой» публики, украшении места торжества, а также благоустройстве территории предприятия до того блеска, который так ласкает глаз проверяющих. На штаб командира

порта или даже командующего флотом ложилась обязанность разработать детальный церемониал спуска, а также отработать действия караула, включая его торжественное шествие.

К примеру, закладку броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» приурочили к 22 октября 1892 года — дате спуска на воду броненосного крейсера «Рюрик». Строителю обоих кораблей — Балтийскому судостроительному и механическому заводу в Санкт-Петербурге — а также Главному морскому штабу и столичной конторе над портом пришлось временно забыть о «текучке» и заниматься почти исключительно подготовкой торжества. Печатались пригласительные билеты, сооружалась парадная императорская палатка. Составлялась диспозиция для салютующих кораблей — императорских яхт «Александрия», «Марево» и «Стрела», а также пароходов «Нева» и «Онега». [77]

По требованию завода «от казны» были предоставлены необходимые материалы. Согласно заявке дотошного управляющего Михаила Кази (1839–1896) Морское ведомство выделило кормовой флаг и гюйс, 600 флагов расцвечивания для украшения эллинга, на котором строили броненосец, 550 аршин (391 метр) красного сукна, 600 аршин (427 метров) серого сукна. Не было забыто даже блюдо для закладной доски, кисть и молоток.

Для чего же при закладке боевого корабля требовалась кисть, а также ваза с суриком? Главный участник церемонии — император, генерал-адмирал или иное лицо соответствующего ранга — сначала промазывал краской углубление, куда следовало встать закладной доске. Затем укладывалась сама доска, которую для верности закрепляли в сурике ударами молотка. После этого углубление закрывали металлическим листом и ставили заклепки.

Как мы помним, закладные доски очень часто изготавливались из драгоценных металлов. Вот и в вертикальный киль на 41-м шпангоуте «Адмирала Ушакова» была заложена серебряная пластина размером 125 на 97 мм. Такие же «сувениры» полагались Морскому музею, а также высокопоставленным участникам церемонии. Гости попроще чаще всего получали дощечки из меди.

Текст на лицевой стороне закладной доски «Ушакова» гласил:

«Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков». Заложен в С.-Петербурге на Балтийском заводе 22-го Октября 1892 г. в присутствии: Их Императорских Величеств Государя Императора и Государыни Императрицы».

На оборотной стороне упоминались участники закладки рангом ниже — генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, управляющий [78] Морским министерством адмирал Николай Чихачев (1830–1917), исполняющий должность командира Санкт-Петербургского порта контр-адмирал Владимир Верховский{41}, главный инспектор кораблестроения Николай Самойлов{42}, главный корабельный инженер Санкт-Петербургского порта старший [79] судостроитель Николай Субботин{43} и наблюдающий корабельный инженер старший судостроитель Дмитрий Скворцов{44}.

Первоначально на досках писали и количество орудий будущего корабля. Одна эта традиция постепенно сошла на нет. Ведь трудно было сравнивать мощь броненосца с многопушечным линейным кораблем парусной эпохи.

К закладке 15 августа 1901 года крейсера «Очаков» садовника Севастопольского адмиралтейства командировали в казенные сады Морского ведомства{45}. Цель командировки — украшение гирляндами палатки для титулованных особ, а также

строительных лесов стапеля, где собирали будущий крейсер. Садам пришлось пожертвовать двумя возами дубовых веток и дикого плюща. А для высокопоставленных дам в цветочном магазине Виганда заказали букеты белых роз диаметром 19 дюймов {46}.

Одновременно с закладкой корабля начинали строить его модель.

«Когда зачнут который корабль строить, то надлежит заказать тому мастеру, кто корабль строит, сделать половинчатую модель на доске и оную, купно с чертежом при спуске корабля отдать в коллегию Адмиралтейскую», — указывал по этому поводу еще Петр Великий. Причем вначале назначение таких моделей было весьма утилитарным — в случае [80] фатальной ошибки строителя всегда можно было найти ее причину.

Спуск на воду крупного корабля обычно также становился важным событием для верфи. Заранее составлялись списки приглашенных; печатались билеты для тех, кто захочет принять участие в церемонии. Очень часто пригласительных билетов не хватало. Так, к спуску на воду броненосца «Двенадцать Апостолов» в августе 1890 года было заготовлено около 8 тыс. билетов, которых в итоге хватило с трудом. Естественно, принимались и меры на случай чрезвычайной ситуации — подводились портовые катера, готовились водолазы.

Павильон для высокопоставленных особ тщательно украшался — если позволяла погода, то доставляли даже экзотические растения из ботанических садов (если таковых не было, то пальмы и прочие фикусы брали напрокат в цветочных магазинах).

Присутствующим при спуске было положено [81] быть в вицмундирах {47}, но при лентах и орденах. В холодное время поверх вицмундира надевали форменное пальто (так во флоте традиционно именовали сухопутную шинель).

К началу церемонии прибывал почетный караул, занимали места «оркестр музыки» и хор. Приезжали высокопоставленные офицеры флота — на спуск корабля 1-го ранга (броненосцы и крейсера) прибывали руководители Морского ведомства (генерал-адмирал или управляющий Морским министерством), а иногда — и сам император с семьей. Затем вышибались стопора, «оркестр музыки» играл «Боже, царя храни!», почетный караул брал винтовки на изготовку и корабль, под всеобщие крики «Ура!», начинал свое первое плавание.

Отметим, что все корабли, спускаемые со стапелей продольно, сходят в воду кормой вперед. Делается так потому, что кормовая часть имеет более полные обводы (очертания) и большую плавучесть, нежели нос. А это обеспечивает меньшее зарывание в воду.

Случалось, впрочем, что не все происходило так, как полагали устроители. Эскадренный броненосец «Двенадцать Апостолов», например, 30 августа 1890 года так и не смог сойти в воду — «...сало, которым за несколько дней до спуска полозья были смазаны, успело за это время затвердеть и удерживало салазки», — писала газета «Одесский листок». Пришлось все повторять 1 сентября. На этот раз после традиционного молебна в присутствии управляющего Морским министерством, начальника Главного Морского штаба, николаевского губернатора и начальника Штаба Черноморского флота, а также под [82] радостные крики многочисленной публики корабль все-таки сошел на воды реки Ингул.

Отдельно стоит сказать о так называемой «насалке», которой смазывали полозья стапеля. Какого-либо утвержденного рецепта смеси не существовало, и каждый строитель

составлял ее исходя из собственного усмотрения. Так, при спуске в Николаеве эскадренного броненосца «Ростислав»{48} было употреблено 470 пудов (около 7,7 тонны) насалки, состоявшей из говяжьего сала (57%), слойкового сала{49} (16%), зеленого мыла (14%) и конопляного масла (13%). Расход смазки составил 3,52 фунта{50} на квадратный фут{51}.

По традиции инженеры и рабочие, строившие броненосец, поднесли его экипажу подарок — икону «Собор Святых апостолов». Образ был приобретен в Москве и обошелся в 750 рублей — весьма немалые деньги для того времени. Икона была «серебряная, довольно больших размеров, с киотом из кипарисового дерева».

Попробуем проследить церемонию спуска на воду первого мореходного броненосца «Петр Великий» (первоначально он назывался «Крейсер» и был переименован к 200-летию со дня рождения императора), происходившую 15 августа 1872 года на Галерном острове в Санкт-Петербурге.

Около 11 часов утра у стапеля стал собираться народ, а к полудню на паровой яхте «Голубка» прибыл генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич (1827–1892), руководивший «флотом и Морским ведомством». В его честь на пяти флагштоках, установленных на новом броненосце, подняли [83] Андреевские флаги, гюйс, генерал-адмиральный и императорский штандарты. «Оркестр музыки» заиграл старинный Петровский марш.

Сойдя с трапа «Голубки», Великий князь поздоровался с моряками караула 8-го Балтийского флотского экипажа (из его состава комплектовалась команда «Петра Великого»), обошел строй и поднялся на борт нового корабля. После приветствия команды, стоявшей во фронт по бортам, генерал-адмирал осмотрел броненосец, на палубе которого был заранее установлен бюст основателя русского флота, украшенный цветами. Вслед за этим Константин Николаевич перешел на специальную трибуну-помост, украшенную цветами и флагами.

Теперь дадим слово очевидцам события: [84]

«...Загремели топоры, начали выколачивать блоки, подпоры и задержники, после чего громадный броненосец тронулся плавно, при криках команды, всей публики и громе двух оркестров музыки, и без малейшей задержки сошел первый раз на воду и остановился близ эллинга на двух якорях. Картина спуска была эффектна и торжественна. Его Высочество благодарил генерал-адъютанта Попова{52} и строителя Окунева{53}, пробыл после спуска еще с четверть часа, причем по чертежам спущенного монитора{54} изволил объяснить гостям международного конгресса{55} подробности постройки этого крайне замечательного броненосца, после чего в два часа пополудни отправился на своей яхточке вокруг нового монитора и затем направился к Елагину фарватеру на взморье».

В случае если корабль сходил на воду из закрытого эллинга, в церемонию вносились небольшие коррективы — флаги поднимались над ним в момент выхода его корпуса из здания.

Успешный спуск судна на воду был законным поводом для представления к наградам строителей. Причем не только орденами, но и деньгами. Так, корабельным инженерам, работавшим над крейсером «Очаков», [85] было выдано 5400 рублей — от 2500 рублей до 500 рублей каждому из пяти кораблестроителей.

Если корабль строился на иностранной верфи, то его спуск на воду обставлялся достаточно скромно. Дело в том, что судно спускалось не под русским военным знаменем, а под коммерческим флагом страны-строителя. Так, при спуске в Киле в 1899 году крейсера «Аскольд» Морское министерство и МИД России предприняли совместные меры и тщательно согласовали свои действия — на церемонии мог появиться германский император Вильгельм II, который, согласно германским военно-морским традициям, мог сам присвоить имя русскому кораблю. Инструкция Морведа в этом случае приказывала офицерам корабля быть в парадной форме (естественно, «как можно более чистой»), а на корабле в обязательном порядке поднять Андреевский флаг. Если же кайзера не будет, то быть в вицмундирах, а флаг поднять русский трехцветный, коммерческий.

Крайне редки были случаи, когда спуск корабля на воду не обставлялся различными торжественными церемониями. Например, без помпы спускали на воду подводный минный заградитель «Краб» — по официальным данным, из соображений секретности.

До последней четверти XIX века существовала традиция установки на носу корабля специального украшения (чаще всего — деревянного), зачастую покрытого позолотой. Фигуры вели свою историю из глубокой древности — изображения мифических чудовищ несли еще древнеримские галеры и дракары викингов — и служили для первичной «психологической обработки» противника.

На парусниках носовая фигура, помимо эстетического и военно-психологического назначения, играла и весьма утилитарную роль. Именно за ней находились командные галюны (уборные) — офицеры по этой причине издавна жили на корме. [86]

Случалось, что галюны прикрывались работами выдающихся скульпторов. Для флота творили Бартоломео Растрелли, Николай Пименов, Матвей Чижов, Михаил Микешин и Петр фон Клодт-Югенсбург (более известный нам как просто Клодт). Тем более что работы было много не только в районе галюнов — на парусных линейных кораблях пышный декор украшал также корму, верхний пояс бортов и галереи.

Последним кораблем, для которого было изготовлено носовое украшение, стал эскадренный броненосец «Император Николай Первый»{56}. Причем первоначально на нем собирались водрузить бюст императора, ранее установленный на одноименном [87] парусно-винтовом линейном корабле, проданном на слом в начале 1874 года. Скульптура, впрочем, оказалась слишком велика и не подошла к форме форштевня броненосца. Тогда казной был выдан заказ скульптору-любителю капитану 2-го ранга Пущину, однако бюст его работы достаточно быстро демонтировали из-за повреждений, вызванных постоянными ударами волн и брызгами.

Весьма пышно было принято украшать корму, хотя к началу XX века осталась лишь традиция установки вызолоченного орла, да балконы на кораблях 1-го ранга — больших крейсерах и броненосцах. Балкон соединялся с адмиральским (командирским) помещением. Здесь морское начальство могло прогуливаться либо просто посидеть в кресле в редкую минуту отдыха. Другое дело, что балконы зачастую крайне затрудняли ремонтные работы с винтами, чего в чисто парусную эпоху никто даже и предположить не мог. [88]

Любопытно, что традиция размещения командного состава на корме сохранилась и с приходом века пара. И если в период главенства колесных пароходов она еще имела смысл, то появление винтовых кораблей сразу выказало массу неудобств. Сильнейшая

вибрация от работы валов и винтов, необходимость создания специального колодца для подъема двигателя (на первых паровых судах винт поднимали, чтобы он не мешал ходу под парусами) заставляли заслуженных марсофлотов{57} грустно вздыхать под закопченными парусами о былых временах. [89]

Глава 4.

«Моряки — народ гостеприимный и любят угостить». Гости на кораблях

Вполне естественно, что наиболее желанными гостями на боевых кораблях были родственники офицеров. К уходу в дальнее плавание (как говорили раньше — «в дальнюю») кают-компания и офицерские каюты бывали заполнены членами семей моряков, готовившихся к долгой разлуке. Не менее желанными гостями они были по приходе корабля в базу. Чаще всего такие проводы видел Кронштадт. Из Севастополя в дальние плаванья за границу ходили редко. [90]

Перед уходом на корабле устраивался небольшой банкет в кают-компании для родственников офицеров. Съезжались отцы, матери, братья, сестры, а также невесты. За несколько дней до грустного торжества расставания составлялось меню, начищалось столовое серебро, протирались хрусталь и стекло. «Моряки — народ гостеприимный и любят угостить», — описывал такие проводы Константин Станюкович в повести «Вокруг света на «Коршуне».

Корабли «в дальнюю» уходили чаще всего из Кронштадта. Значительная часть семей проживала в Санкт-Петербурге либо приезжала по такому случаю в столицу. Для доставки в главную базу флота многочисленных гостей казной изредка даже арендовались небольшие рейсовые пароходы, однако чаще всего для этого пользовались судами, осуществлявшими регулярные пассажирские перевозки. Понятия «закрытый город» в Российской империи не существовало, поэтому добраться до Кронштадта было совсем несложно.

Естественно, ни одно прощальное застолье не обходилось без традиционных тостов в честь моряков, уходивших в плавание. Любопытная деталь — за русский флот присутствующие всегда кричали «ура» гораздо громче, чем за государя императора. Тем не менее за царя всегда пили стоя. В отличие от англичан, где на приглашенный тост «Джентльмены, король!» всегда вскакивали и вскакивают только офицеры морской пехоты. Право пить сидя было даровано офицерам Флота Его Величества уже много веков назад.

Возвращение корабля в родной порт обставлялось куда менее торжественно. Вновь прибывшее судно проверялось на предмет ввоза запрещенной литературы, а также партий товаров, подлежащих таможенному обложению. Исключение составляли [91] вина, которые закупались по дороге в Италии, Испании и Португалии для морских собраний{58}, а также по заказам государственных учреждений. С усилением в России революционного движения — особенно после покушений на императора Александра II — каждый прибывший корабль дотошно проверялся полицией и жандармами. Без этого сообщение с берегом было невозможно. Кроме того, многие корабли ждал императорский смотр, а перед ним спецслужбы должны были попытаться обнаружить и пресечь возможную крамолу.

Высшим проявлением уважения к гостю на корабле, а также к берегу был артиллерийский салют. Его производство жестко регламентировалось и зависело от множества условий. Главное из них — число выстрелов всегда нечетное (как мы увидим ниже, это стало правилом не сразу).

Согласно Морскому уставу Петра Великого, генерал-адмиралу надлежало салютовать из 13 орудий, другим адмиралам — из 11 орудий, вице-адмиралу — из 9 орудий, а шаубенахту (этот чин был позже заменен контр-адмиральским) — из 7 орудий. В более поздние времена все обладатели адмиральского чина получили право на 11 выстрелов. «Сие же число» [92] полагалось «употреблять при подымании и спускании флага аншеф-командующего{59} по рангам, как выше писано». Флагман флагману отвечал равным числом выстрелов. «Партикулярному» (обычному) капитану (то есть командиру корабля) генерал-адмирал салютовал на приветственный салют четырьмя залпами, а прочие флагманы — двумя.

Русскому военно-морскому флагу салютовали 9 орудийными залпами; русской крепости предназначалось 7 пушечных выстрелов от обычного корабля и 5 пушечных выстрелов — от флагманского.

Кстати, многие русские адмиралы предпочитали приходить на рейд раньше кораблей своего отряда. «...Чтобы не быть обязанным салютовать первому, но чтобы получить салют от других», — разъяснял в своем рапорте начальник Эскадры Атлантического океана Николай Казнаков (1834–1906).

Категорически запрещалось Морским уставом Петра принуждать к салютации торговые суда, а также «палить напрасно» «под штрафом по червонному за каждый выстрел».

Впоследствии в дальнем походе наиболее распространенным был так называемый «салют нации» из 21 залпа. Его производили по прибытии в порт в честь флага дружественной державы, а также встречая на борту и провожая с него августейших особ дружественных держав. Если корабль собирался посетить иностранный генерал-губернатор либо вице-король, то его приветствовали 17 залпами. Мэру города полагалось 13 залпов.

Столько же орудийных выстрелов давали по случаю дня рождения или именин греческой королевы корабли русской Средиземноморской эскадры в случае, если эти дни они проводили на греческих же [93] рейдах. Как известно, королевой эллинов была дочь генерал-адмирала Константина Николаевича, великая княгиня Ольга Константиновна (1851–1926).

В день коронации и тезоименитства{60} государя императора полагалось давать 31 залп. 101 залп производили в случае рождения наследника престола. Последующие дни рождения цесаревича отмечали 25 залпами, а также «молебствием с провозглашением многолетия». 31 залп полагался также при прибытии императора на борт судна и при его отбытии с оного.

В случае смерти императора либо члена императорской фамилии корабль (парусный) должен был обрасопить реи, то есть поставить их к мачте под углом в 45 градусов. Офицерам в этом случае было положено [94] закрыть кокарды на фуражках и треуголках крепом, а также надеть траурные повязки на рукава. После отказа от парусов остались только крепы на кокардах и траурные повязки на рукавах мундиров, кителей и форменных пальто (так в русском флоте офицеры традиционно именовали сухопутную шинель).

Случалось, что русскому кораблю в заграничном плавании приходилось участвовать в специальных салютах, посвященных рождению либо кончине какого-либо иностранного государственного деятеля.

Так, 20 января 1901 года стоявшие на рейде Пирея (Греция) русские корабли приняли участие во впечатляющем салюте, посвященном памяти умершей королевы Великобритании Виктории. На 81 минуту — по числу лет, проведенных Викторией на троне — были приспущены флаги. Каждую минуту все боевые суда на рейде делали по выстрелу. При этом салют уходящей эпохе производился на всех рейдах, где были британские корабли.

С салютами бывали связаны и весьма курьезные истории, веселые и не очень.

Существует, например, легенда-байка об инструкции Петра Великого, посвященной салютам. Дескать, первый российский император повелел вязать к ядрам, которые для салютации в пушки закатывались, прочные веревки. Этим якобы предотвращалась потеря дорогостоящих снарядов, также уберегались дружественные корабли от попаданий. Но в каждой шутке (стреляли-то, естественно, холостыми зарядами), как известно, есть доля правды.

В воспоминаниях знаменитого российского ученого, академика Алексея Крылова (1861–1945) приводится почти анекдотический случай салютации боевыми снарядами в мирное время (потом эту историю в несколько измененном виде приведет Валентин [95] Пикуль). Причем стреляли пушки совсем не по воробьям.

В 1882 году император Александр III проводил с борта яхты «Забава» смотр Учебного отряда судов Морского училища (так в тот момент назывался в очередной раз переименованный Морской кадетский корпус) на рейде города Аренсбург{61}. В то время при артиллерийском учении орудие заряжали боевым зарядом, однако вместо снаряда вкладывали специально обточенное полено, соответствовавшее снаряду по размеру. При салюте, естественно, полагалось делать холостой выстрел, а снаряды и поленья из канала ствола вынимали.

Во время салюта корвета «Варяг» произошло следующее. Предоставляем слово академику Крылову, имевшему, кстати, чин генерала флота:

«Артиллерийский офицер... командует левому борту... и по рейду понеслась граната, рикошетируя по воде». На следующем орудии воспитанник Морского училища, к счастью, успел остановить артиллериста. В противном случае могло произойти прямое попадание в императорскую яхту.

Естественно, после стрельбы по императорской яхте последовали «организационные выводы». Старший артиллерийский офицер корвета был посажен на неделю под арест при каюте с приставлением часового. На флотском жаргоне того времени — «с пикой». Что же касается вышестоящих начальников, то они вообще избежали наказания.

Крылов (который не мог даже в преклонные годы пожаловаться на плохую память) писал так: «Брылкин (начальник Учебного отряда судов Морского ведомства. — М. Н.) не был произведен в контр-адмиралы, на что имел право, а в генерал-майоры с назначением [96] комендантом Кронштадтской крепости». Как видим, налицо ущемление заслуженного офицера в правах за допущенную подчиненными халатность. Но, как мы увидим дальше,

бывшего генерала флота либо все-таки подвела память, либо он намеренно допустил неточность.

Дело в том, что капитан 1-го ранга Владимир Брылкин (1832–1899) был произведен в следующий чин не в 1882 году, а в 1886 году, причем как раз в контр-адмиралы. И только после двух кампаний в должности младшего флагмана Балтийского флота он стал комендантом Кронштадта. Службу он окончил генерал-лейтенантом флота.

Что же касается человека, непосредственно отвечавшего за салют — старшего офицера корабля лейтенанта Петра Пущина, то он в том же 1882 году получил явное повышение по службе и был назначен старшим офицером броненосного фрегата «Минин».

Добавим, стрельба каким-либо снарядом во время салютов не была в русском флоте чем-либо из ряда вон выходящим. Правда, чаще всего из дула орудия [97] при холостом выстреле забывали вынуть пробку.

Еще один пример, но уже из Русско-японской войны.

После Цусимского сражения отряд из трех русских крейсеров под флагом контр-адмирала Оскара Энквиста {62} (флагманский крейсер 1-го ранга «Олег», а также крейсер 1-го ранга «Аврора» и крейсер 2-го ранга «Жемчуг») прорвался к Филиппинам. Уже на подходе к Маниле на крейсерах заметили на горизонте подозрительные дымы, которые офицерами отряда вполне логично были приняты за преследующую русских японскую эскадру. Орудия были заряжены и наведены на противника. Когда же корабли сблизились, стало ясно, что на подходе... американская эскадра. В связи с этим с русских кораблей дали, возможно, единственный в своем роде артиллерийский салют — боевыми снарядами в воду.

Бывали и куда более «безобидные» случаи. Так, бывший главком советского ВМФ Николай Кузнецов приводит в своих воспоминаниях рассказ, показывающий значение пышных церемоний на Востоке (дело происходило в 1928 году, но легко могло иметь место и гораздо раньше).

Вечером 27 мая среди других высокопоставленных [98] лиц крейсер «Червона Украина» (бывший «Адмирал Нахимов») посетил стамбульский губернатор. Вот что произошло дальше:

«Он провел у нас положенные пятнадцать минут, отведал русской икры и русской водки, затем попрощался и под звуки оркестра сошел на свой катер. Едва катер отвалил от трапа, на нашей мачте, как положено, взвился турецкий флаг, а носовые пушки открыли пальбу. Губернатору по его чину полагалось, кажется, девять выстрелов, но после целого дня почти непрерывной стрельбы артиллеристы устали и сбились со счета. Они дали только восемь выстрелов. И никто не заметил ошибки. Никто, кроме самого губернатора. Через несколько минут турецкий катер снова подошел к «Червонной Украине». Адьютант губернатора заявил, что его начальник не удовлетворен и требует сатисфакции. Наш командир попросил передать губернатору извинение:

— Мы с удовольствием вновь бы салютовали в его честь, но сейчас, к сожалению, уже поздно, солнце зашло, флаг спущен, а после спуска флага давать салют не полагается.

Но турецкий офицер настаивал: губернатор все равно должен получить удовлетворение. Нельзя сейчас — пусть пропущенный выстрел будет дан утром.

Пришлось согласиться. Рано утром снова подняли турецкий флаг и дали единственный выстрел. Никто, кроме стамбульского генерал-губернатора и его свиты, наверно, так и не понял, что сие значит».

Следует, правда, сказать, что холостой пушечный выстрел не всегда означал почтение по отношению к тому, кому он предназначался. Подъем на мачте флагмана позывного того или иного корабля с одновременным выстрелом означал особое неудовольствие адмирала его действиями — чаще всего, невниманием к ранее поднятым сигналам либо совершенным [99] маневром. О провинившемся так и говорили — «получил выговор с пушкой».

Большое внимание уделялось тому, как и в каком виде офицеры представляются императорской фамилии. Так, строителя крейсера «Аскольд» заставили давать объяснения, почему он не был на приеме у Николая II 9 сентября 1899 года в Киле, куда с августейшей фамилией зашла императорская яхта «Полярная Звезда». Причина оказалась весьма прозаичной — Эдуард Де-Гроффе, проживавший в Штеттине (современный Щецин), приехал в Киль по делам, причем в штатском платье. А для того, чтобы «иметь счастье представиться государю-императору», была необходима парадная форма.

Особый ритуал сопровождал визит на борт корабля августейших особ и начальствующих лиц. Если же речь шла об императоре, генерал-адмирале либо командире соединения кораблей, то обязательным пунктом программы предусматривался смотр.

Подготовка к инспекции начальством превращала жизнь офицеров и команды в сущий ад. Корабль драили, снасти приводили в должествующее состояние, матросов переодевали в новенькое обмундирование первого срока. Скот, использовавшийся в качестве «живых консервов», снабжали свежими подстилками и тщательно чистили. Если же на корабле имелись более мелкие животные (а судов без какого-либо зверья — крысы и тараканы не в счет — практически не существовало), то их загоняли в одну из офицерских кают.

За борт выставлялся парадный трап, свои места занимали фалрепные {63} (по два человека на каждой [100] площадке трапа) и часовые почетного караула. Если площадок трапа было несколько, то существовала неписаная традиция расстановки на них офицеров. На самой нижней площадке стояли самые низкорослые офицеры, а на палубе гостей встречали самые высокие мичманы.

Инспектирующее лицо поднималось по парадному трапу на борт, принимало рапорт командира и обходило фронт команды, придирчиво проверяя внешний вид. Нижним чинам в этот момент полагалось смотреть бодро и весело, «поедая» глазами начальство. Затем, под звуки боцманских дудок, матросы разбежались по боевым постам; при входе проверяющего в то или иное помещение старший по званию подавал команду «Смирно!». Обращалось особое внимание на четкость доклада и «молодцеватость» вида нижних чинов. Кроме того, по положению о смотрах обязательно должны были быть открытыми [101] все двери, люки, а также дверцы матросских чемоданов, рундуков {64} и шкафчиков.

Естественно, не обходилось и без показательных учений. Игралась «боевая тревога», причем инспектор следил за тем, насколько быстро корабль приходил в состояние полной боевой готовности. Учения обычно включали артиллерийские упражнения с ручной и механической подачей снарядов, пожарную и водную тревогу, спуск плавучих средств и вооружение их артиллерией, постановку мин, сетевого противоторпедного заграждения и своз на берег десанта. Кроме того, с конца XIX в. смотры стали включать и проверку

грамотности нижних чинов — матросу, [102] не умевшему читать и писать, было опасно доверять современную технику.

Особое место занимали артиллерийские учения. Прежде всего инспектирующему лицу демонстрировали автоматизм в зарядании орудий — на этот раз не с помощью уже знакомого нам полена, а с начищенным до ядерного блеска снарядом. Затем дело доходило до практических занятий. Тяжелые орудия палили по специальным парусиновым конусам, которые тащили за собой суда-буксировщики (очень часто эта роль поручалась миноносцам). Иногда в роли цели выступали и старые пароходы либо списанные бывшие боевые корабли с минимальной командой, которую перед стрельбами свозили на берег. О том, что ощущали моряки судов-целей, о которых перед сигналом об открытии огня по какой-то причине забыли, можно прочесть в рассказе Леонида Соболева «Две яичницы».

В эпоху парусного флота и в начале эпохи флота парового стреляли обычно по неподвижной мишени. Для тренировок комендоров {65} на берегу часто возводили целые городки, которые потом сокрушались огнем корабельной артиллерии.

Во времена начала эпохи пара любой адмирал считал своим долгом посетить и машинное отделение. Там рука в светлой адмиральской перчатке придиричиво водила по открытым частям машины, причем следы масла (даже на трущихся частях) немедленно объявлялись «грязью», после чего «драили» уже «не доглядевшего за беспорядком» старшего инженер-механика.

Проверяющие лица обязательно заглядывали в корабельный лазарет. Здесь обращалось внимание на число больных, чистоту в помещении, а также [103] быстроту действий санитаров. Кстати, к лазарету на время боя прикомандировывались судовые священники.

К приезду инспектирующих лиц обычно готовилось небольшое угощение, а если ожидалась дама, то для нее припасались букеты цветов.

Частью смотра был так называемый «опрос претензий». Адмирал шел вдоль строя и опрашивал команду на предмет недовольства командованием. Командиру в этой ситуации следовало стоять поодаль, чтобы не влиять на волеизъявление нижних чинов. Но чаще всего претензий не было.

«Опросами» регулярно занимался и командир корабля. Ему обычно жаловались на плохое питание, а также на другие недосмотры по административно-хозяйственной части. Наиболее яркий пример в этой связи — мятеж на эскадренном броненосце «Князь Потемкин Таврический». Экипаж, недовольный качеством мяса для борща, потребовал командира. Прибывший на место капитан 1-го ранга Евгений Голиков (1854–1905) вызвал караул для ареста зачинщиков смуты, однако в ходе стихийно возникшей перестрелки был убит.

Матросы могли заявить командиру и о своем недовольстве некоторыми офицерами — чаще всего речь шла о действиях старших офицеров, которым по должности полагалось поддерживать на корабле дисциплину и порядок, а также ревизоров, отвечавших за финансово-хозяйственную составляющую. Впрочем, обычно командование держало ситуацию под контролем; любителям излишне туго закручивать гайки вежливо предлагали перевестись на берег либо на другой корабль {66}. [104]

После инспекторского посещения адмирал писал подробный отчет, зачастую — на десятках страниц. Не оставался без внимания даже «дурной запах»{67}.

В поисках неприятных ароматов проверяющие нюхали трюмную воду (на предмет затхлости), а также тщательно изучали атмосферу в помещениях команды. Причем последней придавалось немалое значение. Как пример можем привести статью морского врача Ф. Вредена «Состав воздуха на клипере «Гайдамак». Опубликована она была в «Медицинских прибавлениях» к журналу «Морской сборник» в начале 1870 года. Главной причиной «дурного» состава в публикациях называлось отсутствие на кораблях системы принудительной вентиляции — на большинстве судов циркуляция воздушных потоков поддерживалась исключительно виндзейлями{68}.

Если император был доволен посещением, то экипаж ожидала награда — командиру и офицерам объявлялась «высочайшая благодарность» и «монаршее благоволение» (сведения о них заносились в личное дело и учитывались в дальнейшей карьере). Могли наградить и орденом либо преподнести «подарок по чину». Нижние чины награждались деньгами: кондукторы{69} — 10 рублями, боцманы (в унтер-офицерском звании) — 5 рублями, унтер-офицеры — 3 рублями, рядовые — 2 рублями. В том случае, если император посещал лишь один из кораблей эскадры [105] или отряда, награда зачастую полагалась экипажам всех входивших в нее судов.

Менее торжественно встречали командиров судов 1-го и 2-го рангов, вознамерившихся посетить корабль. Для отдачи им почестей вызывался судовой караул во главе с караульным начальником. Горнисты играли «захождение». Что же касается фалрепных, то обер-офицеру их полагалось двое (они вставали друг напротив друга лицом к лицу), а штаб-офицеру — четверо. Сразу скажем, что офицеров фалрепными ставили только к приезду членов императорской фамилии.

Заметим, что командир корабля имел право на торжественную встречу даже в критической ситуации. В повести Константина Станюковича «Вокруг света на «Коршуне», например, описывается случай, когда все положенные по уставу почести оказывались командиру клипера, выброшенного ветром на камни у побережья острова Сахалин. [106]

При приеме гостей случались и курьезы. Так, во время визита на эскадренный броненосец «Орел» императора Николая II на царском катере захотел уйти в плавание приبلудный пес, невесть как оказавшийся на корабле. Произошло это в момент, когда царь прощался с экипажем броненосца, входившего в состав 2-й эскадры Тихого океана, направлявшейся на Дальний Восток.

«Очевидно, увидев откуда-то подходивший к трапу катер, пес решил не без основания, что дело пахнет берегом, и, верный своей привычке, направился [107] на нижнюю площадку трапа, причем сделал это так стремительно, что его не успели остановить; сильный же пинок, полученный от одного из верхних фалрепных, только усилил его прыть», — писал спустя много лет офицер «Орла» князь Язон Туманов.

Вопреки самым печальным ожиданиям офицеров корабля катастрофы не произошло. Царь улыбнулся. Погладил собаку и направился вверх по трапу. Естественно, после государя императора псину приласкали все члены свиты (часть — с опаской), включая командующего эскадрой, Зиновия Рожественского. Как только люди с тяжелыми эполетами отошли подальше, фалрепные мичмана схватили барбоса за уши и заперли в одной из кают.

После отъезда императора кают-компания приняла единогласное решение — пса, обласканного самим государем, оставить на корабле. Назвали его Вторником — именно в этот день животное появилось на «Орле».

В иностранном порту командиру, офицерам и команде предстояло представлять Российскую империю. Тем более что на кораблях часто возлагались серьезные дипломатические поручения. Перед уходом в дальнее плавание командир получал инструкцию от непосредственного начальства, согласованную с Министерством иностранных дел.

В «дипломатических походах» большое значение имел выбор кандидатуры для командира корабля, а тем более — командующего соединением боевых судов. Учитывались всевозможные факторы, зачастую — совершенно курьезные. В качестве примера можно привести историю назначения контр-адмирала Федора Авелана^{70} на пост начальника эскадры, [108] направленной в 1893 году в Тулон в ответ на приход французских кораблей в Кронштадт.

Рассказывали, что император Александр III затребовал список всех контр-адмиралов с указанием пояснить, кто из них знает хуже всех французский язык. Выбор пал на Федора Карловича, занимавшего в тот момент пост начальника штаба Кронштадтского порта. Именно этот офицер оказался самым безнадежным с точки зрения лингвистики.

Малоразговорчивый (это, впрочем, касалось только иностранного языка) Авелан стал кумиром французов. Российский посол в Париже барон Артур Моренгейм телеграфировал в Санкт-Петербург: «Прием эскадры в Тулоне самый блестящий и восторженный... Прием, оказанный нашим морякам в Париже, не поддается описанию.... Адмирал Авелан великолепен. Большой личный успех».

Поход в Тулон стал началом блестящей карьеры Авелана: в 1903–1905 годах он был управляющим Морским министерством — пост, соответствовавший рангу министра, а в 1905 году был произведен в адмиралы — высший морской чин для человека, не относившегося к династии Романовых.

Учитывая сложные взаимоотношения России с Британской империей в последней четверти XIX века, от флота «владычицы морей» всегда можно было [109] ожидать провокаций. Примером может служить история, происшедшая в Иокогаме с фрегатом «Владимир Мономах»^{71} в 1884 году.

Русская эскадра в Тихом океане была слабее английской. Однако ее начальник контр-адмирал Александр Кроун^{72} сразу заявил, что «не потерпит выслеживания со стороны английских судов, не потерпит подобного унижения русского флага, а всеми средствами постойт за честь последнего». После долгого перехода крейсера, на котором поднял флаг Кроун, требовалось докование, которое решено было провести в Иокогаме. 24 апреля в 5 часов утра на корабле пробили боевую тревогу — на рейд входили наконец-то догнавшие своего неуловимого «поднадзорного» куда более мощный броненосец «Агамемнон»^{73}, корвет «Сапфир»^{74} и канонерка «Свифт»^{75}.

Английский корабль (по утверждениям англичан) плохо слушался руля, его бросало из стороны в сторону, причем мощный форштевень то и дело направлялся на борт русского флагмана. На «Мономахе» пробили боевую тревогу; орудия и торпедные аппараты были направлены на английский броненосец. Из-за сильного ветра корабли были вынуждены

поддерживать [110] пары, поэтому давление в котлах удалось поднять до полного в считанные минуты. Фрегат готов был дать ход, чтобы избежать столкновения, но «Агамемнон», также направивший на цель все орудия, прошел в нескольких десятках метров и вскоре отдал якорь. Прибывший с визитом командир броненосца имел с Кроуном очень резкий разговор. Русский адмирал потребовал немедленно покинуть рейд, угрожая открыть огонь. И тут произошло почти невозможное — англичане убрались из Иокोगамы.

Отметим, что визит англичанина на «Мономах» был нарушением морских традиций — именно командир «Мономаха» должен был нанести визит вежливости. Более того, он должен был предложить новоприбывшему свои услуги.

Сразу же после прихода военного корабля на рейд его собраты, появившиеся раньше, обязательно посылали к вновь пришедшему командиру шлюпку с офицером. Его задачей было предложить услуги вновь прибывшим, а также рассказать о каких-либо важных особенностях портовых порядков. [111] Естественно, первые ответные визиты наносились командирам стоящих на рейде кораблей.

Если командир корабля, стоявшего на рейде, либо флагман эскадры не могли в силу каких-то причин принять ответный визит, об этом сразу же сообщали вновь прибывшему.

«Установившись на бочку, произвел салюты, на которые с «Беллерофона» получил немедленно равные ответы. Вместе с тем адмирал прислал офицера поздравить меня с приходом, благодарить за национальный салют и просить меня не беспокоиться делать ему визит, так как эскадра сейчас же снимается и уходит на Барбадос. Действительно, ближайшие к выходу суда уже начали сниматься, и офицер, мною посланный благодарить за поздравление, застал у фрегата трап наполовину убраным», — докладывал 19 января 1890 года о встрече с британской эскадрой на рейде острова Санта-Лючия командир фрегата «Минин» капитан 1-го ранга Федор Энгельм{76}.

Зачастую командиры кораблей оказывались в ситуации, когда на российские знаменательные даты накладывались траурные события в дружественных иностранных державах. Обратимся к рапорту командира броненосного крейсера «Адмирал Нахимов» капитана 1-го ранга Дмитрия Всеволожского{77} с рейда Сингапура. На дворе 1 августа 1900 года:

«...К 22 июля собрались военные суда четырех наций, носящих траур вследствие родственных отношений царствующих домов{78}. При таком положении [112] дел не считал удобным приглашать суда к празднованию дня тезоименитства Ее Величества Государыни Императрицы Марии Федоровны, а только объявил командирам всех судов, что в 8 часов утра подниму флаг, гюйс и вымпел до места, а по окончании торжественного молебства все опять спущу. Утром 22-го приехал английский офицер и заявил, что по случаю погребения Его Высочества герцога Альфреда Кобургского в 11 часов утра они произведут погребальный салют в 55 выстрелов через минуту{79} и просил принять участие.

Считая долгом исполнить эту вежливость относительно памяти почившего, я, окончив молебства к тому времени и поздравив всех сослуживцев с радостным днем тезоименитства нашего Августейшего Шефа{80}, в 11 часов по второй пушке с английского станционера произвел вышеуказанный салют, [113] что было сделано и остальными судами, и затем все оставил приспущенным, так как итальянский командир ждал известий о дне погребения своего короля».

Иногда вошедшему на рейд кораблю разрешалось обойтись без традиционных церемоний.

30 июня 1904 года на рейде Шанхая появился русский крейсер «Аскольд», прорвавшийся через кольцо японских кораблей в ходе сражения в Желтом море. Принимая визиты, командир корабля капитан 1-го ранга Николай Рейценштейн^{81} извинялся, что на борту корабля отсутствуют холостые заряды. Не мог Рейценштейн нанести и ответные визиты иностранным командирам — во время боя были выведены из строя все катера и шлюпки.

Но здесь в который раз сработали законы морского братства. Раненые были перевезены на французский крейсер «Монкальм», причем, когда их поднимали на носилках на борт, экипаж был выстроен на палубе, а караул отдавал воинские почести. Судовой оркестр тем временем играл русский гимн.

Бывали и другие случаи, но они скорее были исключением из правил. Так, после боя крейсера «Варяг» и канонерки «Кореец» в Чемульпо (современный Ичхон в Южной Корее) помощь экипажу оказали все иностранные корабли, стоявшие на рейде, за исключением американской канонерки «Виксбург»^{82}. Все остальные — французский крейсер «Паскаль», итальянский крейсер «Эльба» и британский крейсер «Тэлбот» — оказали посильную помощь. [114]

В частности, иностранные крейсера доставили русских моряков в ближайший нейтральный порт.

Военное время заставляло командира корабля, намеревавшегося посетить нейтральный порт, задумываться и о возможности интернирования. Обычно срок пребывания ограничивался сутками — по мнению международных экспертов того времени, этого было вполне достаточно для приема запасов топлива, а также продовольствия и воды.

Другое дело, если корабль прибывал в гавань после сражения.

«Аскольду», например, комиссия местных властей разрешила встать в ремонт, причем окрестности дока были взяты под охрану. Японский консул между тем потребовал, чтобы работы не касались повреждений надводной части крейсера, особенно труб (из-за их повреждений резко упала тяга в котлах корабля). Кроме того, представитель микадо настаивал на том, чтобы срок ремонта не превышал 48 часов. [115]

Экипаж крейсера был настроен на прорыв из заблокированного японцами Шанхая, однако об этом пришлось забыть — телеграмма из Адмиралтейства приказывала немедленно разоружиться. Правительство Российской империи посчитало, что нейтралитет Китая важнее одного крейсера, причем серьезно поврежденного противником.

11 августа «Аскольд» и пришедший вслед за ним миноносец «Грозовой» спустили флаги. 17 августа с крейсера свезли замки орудий, прицелы, артиллерийский боезапас и боевые отделения торпед. 29 августа с вышедшего из дока корабля передали на берег некоторые важные детали машин.

Но обычно заграничные походы были куда более спокойными. Вот какие задачи, например, выполнял в конце 1902 года в Персидском заливе новейший бронепалубный крейсер «Аскольд».

Как известно, к началу XX века страны Персидского залива еще были официально не поделены между ведущими державами, среди которых Россия занимала далеко не последнее место. Более того, именно к ней обратился тогдашний эмир Кувейта Мубарак ас-Сабах (правил в 1896–1915 годах) с просьбой взять государство под покровительство империи. Санкт-Петербург ничего не отвечал официально, [116] боясь связываться с Великобританией, но и от своего влияния на регион не собирался отказываться. С целью лишний раз продемонстрировать российский флаг в конце 1902 года в залив и был отправлен «Аскольд». До него в водах залива с начала века успели «отметиться» канонерская лодка «Гиляк» да крейсер «Варяг».

Официальная цель похода заключалась в том, чтобы «появлением русского флага в этих водах показать местным и иностранным властям, что мы считаем эти воды вполне доступными плаванию всех наций в противоположность стремлениям Великобритании обратить Персидский залив в закрытое море, входящее в его сферу исключительных интересов». Для того чтобы российские устремления показались разумными и местным властителям, командиру корабля капитану 1-го ранга Николаю Рейценштейну было разрешено потратить весьма солидную по тем временам сумму (500 рублей золотом) для закупки подобающих подарков. Наиболее удачными дарами в российском Главном Морском штабе сочли «хорошие лампы», оружие, кофейные и чайные сервизы, а также самовары.

Что же представляли собой нынешние нефтяные державы? Султанат Оман существовал за счет пошлин на ввоз товаров, а также на ренту, которую выплачивала Великобритания. Впрочем, [117] британского золота правителю хронически не хватало подчас даже на жалованье телохранителям, которым случалось закладывать оружие, дабы не умереть с голоду. Что же касается ввозимых товаров, то их перечень также звучит необычно для наших дней. Так, в 1901 году русский пароход «Корнилов» доставил в оманскую столицу Маскат золотой галун, сахарный песок, хлопчатобумажные ткани, а также... керосин!

О тогдашнем «богатстве» Кувейта говорит тот факт, что его эмир был счастлив такому подарку, как револьвер и охотничье ружье. В знак благодарности за столь необходимые в хозяйстве монарха предметы экипаж «Аскольда» получил трех телят и 10 баранов.

Результат похода русского пятитрубного корабля (ничего подобного здесь раньше не видели, почему и распускался слух, что две трубы на самом деле фальшивые, из-за чего гостям показывали фотографии корабля на полном ходу) превзошел все ожидания. Как доносил в феврале 1903 года российский консул в иранском городе Бушир, мнение о мощи русского флота не было поколеблено даже после визита в залив недавно модернизированного британского броненосца «Ринаун»{83}.

«Смело можно утверждать, что главная цель посылки — парализовать впечатление, оставленное здесь «Варягом»{84} и «Аскольдом»{85}, — осталась на сей раз недостигнутой. Броненосец мало времени стоял [118] в заливе, и у местных жителей не было возможности познакомиться с ним. В Бушире он простоял на рейде 3–4 часа так далеко, что его было плохо видно с берега. Главное же — он имел всего две трубы», — говорилось в консульском отчете.

Любопытная деталь — если командир входившего на иностранный рейд русского корабля знал о наличии в порту адмирала, то он обязательно должен был выполнить при постановке на якорь маневр, именовавшийся «срезанием кормы». Речь шла о проходе на повороте на полном ходу у самого адмиральского балкона. Особым шиком было не только не задеть флагманский корабль (а такие случаи бывали), но и ударить своим носом

(окончанием) рейс окончен начальственным судном. Чем ближе корабль проскакивал от балкона — тем выше уважение и выучка команды.

Если же подчиненный флагманской кормы «не резал», то следовало оправдательное объяснение причин столь возмутительного проступка. Наиболее веским оправданием была теснота, при которой опасный маневр мог привести к катастрофе с участием чужих судов.

Отработка маневра по резанию кормы, случалось, приводила и к серьезным авариям. Слово адмиралу Генриху Цывинскому (1856–1938), послужившему, кстати, одним из прототипов героя романа Валентина Пикуля «Три возраста Окини-сан» Владимира Коковцева. Дело происходит в водах Тихого океана.

«Адмиралу{86} вздумалось поучить «Разбойника» морскому делу, приказав ему в океане на полном ходу резать себе (т.е. «Азии») корму, при этом требовалось [119] резать «тонко», т.е. как можно ближе пройти с шиком к адмиральской корме... «Разбойник» обрезал раз, обрезал второй раз. «Береговой» адмирал каждый раз поднимал сигнал «ближе». В третий раз «Разбойник» угодил ему в корму: снес катер, отрезал кормовой планшир и снес гафель с флагом; себе снес бушприт со всей оснасткой и обломал форштевень. Забава адмирала (по прозвищу «Бум-бум эфенди») обошлась не дешево».

Напоследок стоит сказать про праздники и другие торжественные мероприятия, которые русские корабли согласно международным правилам хорошего тона должны были проводить в иностранных портах и в которых должны были участвовать офицеры и команда.

Так, в ходе кругосветного плавания на парусно-винтовом корвете «Витязь» капитан 1-го ранга Степан Макаров устроил «гуляние» для вождя и жителей острова Нукагава (Маркизские острова). Жене Капитолине Петровне Макаров об этом событии писал следующее:

«...Здесь мы наделали большого шума. Я устроил народное гулянье, на которое пригласил весь народ. «Благородных», то есть таких, которые ходят в галстуках, угощали на стульях, а остальных — на разостланном парусе. Все это в тени пальмового сада. Дам различали так: которые намазаны пальмовым [120] маслом, тех сажал на парус, а которые напомажены, тех на стулья... Гулянье вышло прекрасное. Наши матросы отличались в танцах, каначки тоже танцевали. Вчера была охота, причем все жители поднесли мне подарки, куски какой-то материи... Сегодня на корвете танцы, после чего мы уходим в море...»

В более цивилизованных местах для отцов городов и верхушки населения устраивались балы и банкеты прямо на борту. Особенно подходили для этого парусники, с их не занятыми надстройками палубами. Их прикрывали тентами, а орудия перевозили в нос, драпируя флагами.

Матросы, за исключением вахтенных и вестовых{87}, все празднество находились в жилой палубе. Что же касается офицеров и гардемарин, то им снова надлежало быть в парадной форме. Часть кают превращалась в дамские будуары, где представительницы прекрасного пола могли переодеться и привести себя в порядок, а также освежиться прохладительными напитками.

В случае прихода русского корабля в столицу дружественной державы офицеров, случалось, звали на высочайшие приемы к местным монархам, и приглашенным следовало быть опять-таки в парадной форме. Августейшая особа, в свою очередь, могла пожаловать мореплавателей орденами, соответствующими их чинам. К примеру, гавайским орденом Капиолани — довольно распространенным среди российских офицеров третьей четверти XIX века.

Случалось, что приход кораблей русского флота в тот или иной порт был связан с необходимостью помочь местному населению. Так, после катастрофического [121] землетрясения 28 декабря 1908 года в итальянском портовом городе Мессина первым в гавань прибыл русский Гардемаринский отряд под командованием контр-адмирала Владимира Литвинова{88}. То, что творилось в городе при полном попустительстве властей, трудно себе представить.

«Один итальянец нам рассказывал, что он был засыпан, у него погибли отец, мать и сестра. Проходивший мимо итальянский офицер предложил его отрыть (он был засыпан по шее), но предложил отдать за это свои кольца с рук. К счастью для него, проходил русский офицер, который откопал его, напоил и дал три франка. Главный архитектор города рассказывал командиру еще более ужасные вещи: итальянские солдаты только и делали, что грабили город. Он рассказывал про несколько случаев, когда солдаты живым людям отрубали пальцы, чтобы снять кольца», — писал в дневнике будущий контр-адмирал Георгий Старк (1878–1950).

В итоге контр-адмирал Литвинов ввел своей властью в городе чрезвычайное положение, которое было несколько позже подтверждено итальянским королем Виктором Эммануилом.

Благодарные мессинцы выбили в честь русских моряков специальную медаль, забрать которую было поручено крейсеру «Аврора». В первую же ночь аварийной партии крейсера пришлось участвовать в тушении большого пожара на берегу — городская пожарная команда приехала с большим опозданием. Наградой русским морякам стали также 1800 апельсинов и столько же лимонов.

По иронии судьбы экипаж «Авроры» спустя всего [122] восемь дней снова должен был бороться с огнем — на сей раз в испанском порту Малага. «Положительно мы превращаемся в пожарную часть, а я в брандмайора», — иронизировал Старк.

Как известно, Российская империя входила в число великих держав планеты. В связи с этим часть кораблей, как тогда говорили, «находилась на станции» в портах, где было необходимо постоянно демонстрировать русский флаг. Так что суда несли не только представительские, но и дипломатические функции. Именно пребыванием на станции объяснялось то, что в момент начала Русско-японской войны в чужом и контролируемом, по сути, японцами порту Чемульпо{89} оказались крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец».

Обычно службу стационара можно было отнести к разряду «непыльных». Например, офицеры такой боевой единицы, как черноморский пароход [123] «Колхида», практически ежегодно получали от турецкого султана ордена «Османие» и «Меджидие». Дело в том, что пароход являлся стационаром в Стамбуле и, по совместительству, яхтой посла Российской империи в Турции.

При этом практически никакого боевого значения «Колхида» уже давно не имела. Это была шхуна постройки 1866 года, вооруженная двумя мелкими пушчонками для производства салютов. Экипаж судна на 1904 год составляли 7 офицеров и 35 матросов (отметим, что на момент вступления корабля в строй удавалось обходиться лишь пятью офицерами).

Бывали и случаи, когда командир станционера старался провести время своего командования с максимальной пользой для флота.

Так, в 1881–1882 году русским военным пароходом «Тамань», находившимся на станции в том же [124] Стамбуле, командовал капитан 1-го ранга Степан Макаров, будущий знаменитый российский флотоводец. За недолгое время командования кораблем ему удалось опытным путем доказать наличие в проливе Босфор двух течений, противоположных друг другу. [125]

Глава 5.

Определяло ли питье сознание?

После прочтения в детском возрасте знаменитого романа Алексея Новикова-Прибоя «Цусима» я, как помнится, впал в состояние полного ступора. Получалось, что свой беспримерный кругосветный переход русская эскадра совершила, ведомая офицерами, любившими при первой возможности «заложить за воротник». Причем матросы не сильно отставали от офицеров.

Но попробуем посмотреть на ситуацию с питием в русском флоте как можно более непредвзято. Для начала обратимся к знакомому нам уже Морскому уставу императора Петра Великого. Царь, как известно, [126] любивший в свободное время активно поучаствовать в «баталиях с Ивашкой Хмельницким», в часы служебные к пьяницам был просто беспощаден.

Тем, «кто придет на вахту пьян», полагалось крайне суровое наказание. У офицера, на первый раз, вычитали месячное жалованье. При повторении проступка следовало лишение чина на время либо навсегда. Матроса ожидало «биение у машты». Исключений не делалось.

Жестокая кара ожидала и тех моряков, «кто во время бою на карауле, в ходу на парусах, или всегда пьян и непотребен будет». В бою или в виду неприятеля их полагалось «лишать живота», вне зависимости от чина. Если же проступок обнаруживался при нахождении в карауле, то «лишение живота» могло быть заменено вечной или длительной ссылкой на галеры, «по важности вины». Пьянство в момент плаванья под парусами гарантировало офицеру потерю месячного жалованья, а рядовому — наказание «кошками»{90} у мачты.

Особо оговаривалась и ответственность начальства.

«...Командиру корабля надлежит за подчиненными своими обер и ундер офицерами и рядовыми смотреть, дабы в трезвости были, и наказывать оных по обстоятельству дела; а ежели которой офицер часто будет употреблять или в прочих непотребностях явится, то перьво вычетом жалованья наказывать; а ежели не уймется, то о том

донести командующему флотом. И тогда, ежели иноземец, без апииду{91} выбит будет, а если подданной{92}, лишением [127] чина или прочим названием наказан будет», — гласит Устав.

Не были забыты и те, «кто в пьянстве зло учинит или дело свое пренебрежет». В этом случае требовалось не только «извинением прощение получить». Преступник «по вине вящщею жестокостью наказан имеет быть, яко пренебрегатель своей должности».

Не изменились традиции и в XIX веке.

«...У большинства людей, незнакомых с бытом моряков на море, почему-то существует странное и решительно ни на чем не основанное мнение, будто морские офицеры в плавании злоупотребляют в кают-компаниях крепкими напитками или «заливают морскую скуку». Это величайший вздор из всех вздоров. Даже тени чего-либо подобного нет в действительности», — писал в 80-х годах XIX века литератор и военный публицист Всеволод Крестовский. Для моряка в море «нет скуки», так как скучать ему попросту некогда. «В море моряки пьют менее, чем где-либо. Рюмка водки перед закуской, рюмка марсалы{93} за обедом, вот и все, да и эту-то дозу принимает далеко не каждый».

Откровенно говоря, морскому офицеру на корабле выпивать было особо и некогда. Начнем с того, что он ежедневно четыре часа проводил на вахте. Были у него и другие обязанности. Например, исполнявший обязанности (как тогда говорили — «исполнявший должность») младшего офицера кадет Морского корпуса Владимир Ашанин (за этим именем скрывается в повести Константина Станюковича «Вокруг света на «Коршуне» сам автор книги) сразу же по прибытии на корабль получил от старшего офицера массу обязанностей и задач. [128]

Вместе с четырьмя уже окончившими курс Морского корпуса гардемаринами{94} еще несовершеннолетний кадет должен исполнять обязанности подвахтенного — то есть помощника вахтенного начальника (в конце XIX — начале XX века эта должность именовалась «вахтенный офицер»). Володе необходимо было постоянно находиться на баке{95} корабля и следить за выполнением приказаний вахтенного начальника. В его обязанности входило наблюдение за парусами на фок-мачте (минимум три — фок, фор-марсель и фор-брамсель), кливерами, часовыми на носу (впередсмотрящими) и за исправностью носовых огней{96}.

Вне вахт юному моряку предстояло помогать офицеру, который заведовал одним из матросских кубриков{97}, самостоятельно заведовать и отвечать за исправность командирского вельбота (шестивесельной разъездной шлюпки). Кроме того, согласно судовому расписанию во время авралов{98} он должен был неотлучно находиться при командире корвета.

Ашанину также настоятельно рекомендовалось познакомиться с паровой машиной корвета (ему [129] предстояло гардемаринном нести и машинные вахты), а также «наостриться» по штурманской части. Как видим, в плавании свободного времени оставалось довольно мало.

Добавим, что после производства в гардемарины в круг обязанностей молодого моряка вошло и заведование двумя артиллерийскими орудиями корвета.

Не стоит забывать и о том, что подавляющее большинство офицеров во время Станюковича были «строевыми», а не специалистами — исключение составляли артиллеристы, штурманы и инженер-механики. Ситуация коренным образом изменилась к началу XX века.

Возьмем, к примеру, офицерский список эскадренного броненосца «Ослябя» на начало 1904 года. На корабле числятся 26 человек командного состава. Отметим двух врачей и священника, а также командира со старшим офицером. Остается 21 офицер, из которых лишь семеро — вахтенные начальники и вахтенные офицеры, отвечающие (теоретически) лишь за несение вахт. [130]

Получается, что 14 офицеров были специалистами в какой-либо области. В списках корабля числится ревизор (ответственный за финансово-хозяйственную часть «Осляби»), два минных офицера (отвечали также за электроснабжение корабля и работу всех электроприборов), три артиллериста, два штурмана и инженеры-механики.

Но вернемся к вахтенным начальникам и вахтенным офицерам. Каждый из них вне вахты выполнял обязанности типа тех, что были возложены на кадета Ашанина, а также командовал плутонгом (группой) артиллерийских орудий своего корабля. Часть офицеров стояла во главе рот, на которые делились матросы боевых кораблей (эскадренных броненосцев, броненосцев береговой обороны и крейсеров).

Еще большей была концентрация офицеров-специалистов на кораблях размером поменьше — канонерках и миноносцах.

Командный состав мореходной канонерской лодки «Кубанец» состоял из 11 человек, включая врача (священника кораблям 2-го ранга, к которым относились мореходные канонерки, не полагалось). Помимо командира и старшего офицера, а также уже лишь двух вахтенных начальников (вахтенных офицеров не было), канонерка имела на борту ревизора, минного офицера, артиллериста, штурмана и двух инженер-механиков.

В списках миноносца «Бедовый» (именно на нем спустя год будет сдан японцам при Цусиме вице-адмирал Зиновий Рожественский) было лишь 5 офицеров. Среди них — командир (старшего офицера, так же как и врача, священника, штурмана и ревизора на корабле не было), два вахтенных начальника, командовавшие в бою артиллерией и минными аппаратами, минер и старший судовой механик. Впрочем, и численность нижних чинов на «Бедовом» была [131] невелика — всего 58 человек против 169 на «Кубанце» и 754 — на «Осляби».

Было бы неправдой, однако, сказать, что офицеры флота были поголовно трезвенниками.

Начнем с того, что для обитателей кают-компаний существовало понятие «казенного вина». Речь шла, правда, не о водке, а о мадере, которую полагалось предлагать каждому офицеру за обедом и за ужином.

Вполне возможно, что немалую роль в репутации моряков как беспробудных пьяниц сыграли люди типа лейтенанта Ивана Нелидова (1865–1904), изобретателя знаменитой в свое время «нелидовской настойки» и известного флоту под прозвищем «дядя Ваня». Это была обычная «казенная» водка, настоящая на красном стручковом перце до темно-вишневого оттенка. Обычно ее добавляли в рюмки по несколько капель, и только сам «изобретатель» рисковал употреблять ее в чистом виде. Флоту была известна жутковатая [132] история о том, как две дамы-иностранки во время приема на корабле, где служил

«дядя Ваня», как-то спутали «нелидовку» с «вишневкой». Дегустация чуть было не обернулась летальным исходом.

Но все-таки, несмотря на наличие в списках Российского императорского флота людей типа «дяди Вани», о гомерическом пьянстве говорить не приходилось. Свидетельством тому могут быть воспоминания как моряков, так и людей, не имевших к флоту прямого отношения. К примеру, адмирал Николай фон Эссен (1860–1915), герой Русско-японской войны, командовавший в первые годы Первой мировой войны Балтийским флотом, по свидетельству современников, «был беспощаден», если причиной посадки кораблей на мель оказывался алкоголь.

Случалось, что командиры кораблей требовали списания пьяниц на берег. Слово уже знакомому нам контр-адмиралу Старку:

«...С моим старшим офицером я вопрос ликвидировал. В прошлом году{99} осенью, перед выходом в море с крейсерами, я обратил внимание, что старшего офицера нет, говорят, что у него немного болит голова, мне тогда это показалось странным. На этих днях произошел аналогичный случай, наутро серьезный поход, с вечера у него обед с приятелями, а при съёмке с якоря его нет. При возвращении с моря позвал его к себе и сказал: «То, что вы делаете, есть преступление. Мы идем в серьезную операцию, мы можем нарваться на мину или быть атакованы подводной лодкой, я могу быть ранен или убит, вам придется принять командование, в таком виде вы командовать не можете. Вы говорите, что у вас были старые заслуги, в память их я предоставляю вам самому [133] искать себе другое место, и мой совет — идите на берег; но я с вами плавать не хочу».

Иногда, впрочем, начальство закрывало глаза на пьянство офицеров. Так, в походе 2-й эскадры Тихого океана к Цусиме на транспорт «Иртыш» было назначено два новых офицера из запасных чинов флота, оказавшихся на поверку большими любителями спиртного.

«...Оба слишком много пили. Один, исполнявший к тому же обязанности старшего офицера, имел пренебрежительный характер; от него всегда можно было ожидать грубость, надменность и невыдержанность, и оттого офицеры и команда его невзлюбили. Не менее неприятные отношения создались у него и с командиром, и часто доходило до столкновений. Вскоре от пьянства у него обнаружились признаки белой горячки, и однажды мы оказались свидетелями очень печального случая: проведя всю ночь за бутылкой, он к утру пришел в совершенно невменяемое состояние, вышел наверх без кителя с обнаженной саблей и, сев на палубу, стал ее рубить», — пишет в своих воспоминаниях контр-адмирал Гарольд Граф (1885–1866).

Буяна удалось утихомирить только с помощью вооруженного караула, однако реакция командующего эскадрой вице-адмирала Зиновия Рожественского была на удивление мягкой. Лейтенанта отрешили от должности и арестовали при каюте с приставлением часового. Ему было запрещено давать алкоголь. По приходе в Россию офицера было решено отдать под суд. Как полагали его коллеги, причина столь легкого наказания была в том, что адмирал готовился к бою с японским флотом и ему было попросту не до дебошира.

Отдельно скажем о питейных подвигах, на которые зачастую шли молодые офицеры. В воспоминаниях [134] известного русского художника-мариниста и офицера флота Алексея

Боголюбова{100} есть немало любопытных эпизодов, повествующих о развлечениях флотской молодежи в 1840-х годах.

Например, живописец в своей книге «Записки моряка-художника» приводит случай с лейтенантом Владимиром Мицкевичем, выпившим на спор... гитару водки. Не залпом, правда, а в течение суток. Такие несерьезные меры емкости, как полуштоф{101}, штоф и даже два штофа, были признаны молодыми офицерами недостаточными (заметим, что емкость гитары Боголюбов в своей книге так и не указал). «Долго [135] не думали, послали за водкой — и точно, к утру гитара была уже суха, а Мицкевич только завалился спать на целые сутки».

«Рассадником пьянства» того времени художник считал 16-й Балтийский флотский экипаж, которым командовал Яков Шихманов{102}.

«Командир наш{103} отыгрывал гуманного! А потому самых горьких пьяниц, как лейтенанты Карпов, Разводов, Есаулов и мичман Шульгин (разжалованный в матросы за пьянство и буйство и после дослужившийся опять до первого чина), он брал к себе, говоря начальству: «У меня всё будет хорошо» — и тем губил этих господ, которые постоянно лежали в белой горячке». Впоследствии, отмечал Боголюбов, Карпов сгорел, Разводов умер от инсульта, а Шульгин повесился.

В романе Валентина «Пикуля «Из тупика» приводится еще один пример подвига «на ниве питья». Согласно одной флотской легенде, brave морские офицеры, умиравшие от скуки на зимовке в Кронштадте, как-то за холодный сезон выпили ВЕСЬ запас вина, имевшийся в погребах крепости. Участники данного героического мероприятия были произведены в «кавалеры ордена пробки», которую носили на красной ленте ордена Святого Владимира.

Что же касается нижних чинов, то их взаимоотношения с алкоголем строились, естественно, на другой основе.

Начнем с того, что в русском флоте существовало понятие «казенной чарки». Она полагалась в плавании каждому нижнему чину (матросу, унтер-офицеру и кондуктору) ежедневно, причем дважды. Исключение составляли моряки, находившиеся «в разряде штрафованных». [136]

К числу «штрафованных» относились матросы и унтер-офицеры, ограниченные в правах и подлежащие за проступки телесным наказаниям. Перевод в данный «разряд» в мирное время был возможен только по суду, а в военное — и в дисциплинарном порядке. Штрафованные матросы (унтер-офицеры лишались своего чина) не имели также права на получение прибавочного жалованья и знаков отличия. Кроме того, в дисциплинарном порядке их могли подвергнуть наказанию розгами до 50 ударов. Если же нижнего чина присуждали к тюремному заключению, то количество возможных ударов доходило до двухсот.

Какие же «поражения в правах» ожидали осужденных за воинские преступления? Их не производили в унтер-офицеры, не отряжали в состав почетного караула и не назначали вестовыми и посыльными. Штрафованным матросам не полагались временные отпуска.

Для получения прощения штрафованному требовалось беспорочно прослужить не менее года (решение принимал обычно командир флотского экипажа). Раньше стать обычным матросом можно было в качестве награды за храбрость или «иные отличные подвиги». В этом случае окончательное решение было уже за командующим соединением кораблей.

Но вернемся к раздаче «винной порции».

Каждый день в определенное время — перед обедом и в шесть часов вечера — на палубу выносилась огромная луженая ендова^{104} с водкой (в российских водах) или ромом (в заграничном плавании). Сосуд устанавливался на шканцах. Затем появлялся баталер^{105} с мерной получаркой, в которую влезало около 60 мл живительной влаги (половина современного [137] граненого стакана). В ведении баталера была и так называемая «форменная книга», где отмечались пьющие и трезвенники.

Сразу отметим, что разбиение винной порции на два приема было обусловлено требованиями морских врачей, которые считали, что прием одновременно более 100 граммов алкоголя не приносит матросу ничего, кроме вреда. Кстати, нормативы Морского ведомства требовали делить «чарку» не ровно пополам, а из расчета 2/3 к обеду и 1/3 — к ужину. Но чаще всего требования циркуляров не соблюдались и матросы получали каждый раз равную дозу.

Ключ от корабельного «винного погреба» хранился в каюте старшего офицера судна. Баталер — обязательно в присутствии вахтенного офицера — открывал кран цистерны с ромом или другим подходящим случаю напитком, сцеживал необходимое количество в ендову, после чего разводил «живительную влагу» до необходимой пропорции. [138]

Затем начинали свистеть боцманские дудки, причем их призыв к водке матросы называли не иначе, как «соловьиным пением». Первым к ендове подходил хозяин палубы — старший боцман, за которым следовали унтер-офицеры, именовавшиеся в те времена «баковой аристократией». Затем — матросы по списку. Перед приемом чарки было положено снять шапку и перекреститься. После чарки — поклониться и передать емкость следующему.

Если же на корабле имелись люди, приравненные к нижним чинам — мастеровые, жертвы кораблекрушения и так далее, то они также подходили к ендове. Более того, в случае особого почтения со стороны членов экипажа к гостям их могли пригласить первыми.

Последним водку «кушал» сам баталер, после чего ендова снова убиралась под замок.

«Чаркой» могли и наградить — такое право было предоставлено адмиралам, командовавшим соединениями кораблей, командиру и старшему офицеру. Другие офицеры в случае необходимости обладали правом ходатайствовать о выдаче дополнительной порции перед вышестоящим начальством.

Примечательно, что матрос мог отказаться от чарки и при этом не остаться внакладе. В этом случае он получал денежную компенсацию («заслугу»), которую выдавали также за отказ от потребления других продуктов — например, сливочного масла и табака. За длительное плавание некоторые нижние чины скапливали за счет «заслуг» немалые для них суммы. Так, в начале 80-х годов XIX века за каждую не выпитую чарку матросу начисляли 5 копеек. Помножим на минимум два года кругосветного плавания — уже 36 с половиной целковых [139] прибавки к жалованию нижнего чина. И это ведь без учета возможных наградных. На тот момент — деньги немалые.

Знакомство с баталером было для любителей спиртного счастьем (на это намекает и сам Новиков-Прибой). Отметим в этой связи, что будущий писатель служил на шедшей к

Цусиме 2-й эскадре флота Тихого океана, как раз будучи баталером. Похоже, что он знал, о чем писал...

Но наиболее серьезно карали за пьянство не матросов, а унтер-офицеров. Так, 5 марта 1905 года был понижен в должности из боцманматов-фельдфебелей в матросы 1-й статьи Алексей Новиков, шедший в составе 2-й эскадры Тихого океана к Цусимскому проливу на борту броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков». Формулировка — за пьянство «в сообществе подчиненных ему нижних чинов». Справедливости ради отметим, что по итогам сражения Новиков среди весьма немногих матросов разгромленной эскадры получил Знак отличия Военного ордена (более известный как солдатский Георгиевский крест), причем 3-й степени.

Практиковалась выдача спиртного и в лечебно-профилактических целях. Чарка или даже две полагалась шлюпочным гребцам и другим матросам после выполнения тяжелой работы в штормовых условиях. Кроме того, столовое красное вино (*vinum rubis*) рекомендовалось добавлять в питьевую воду для нижних чинов в тропиках — это способствовало ее обеззараживанию.

Споры о необходимости сохранения либо отмены казенной чарки за все время ее существования не затихали.

Вот мнение из дневника врача крейсеров «Изумруд» и «Аврора» Владимира Кравченко: [140]

«На флоте до сих пор{106} все еще существует обычай выдавать в плавании команде полчарки водки два раза в день (чему, между прочим, ужасно завидуют солдаты). Несмотря на научно доказанный вред подобных ежедневных приемов алкоголя, с наступлением кампании команда начинает на судне систематически приучаться к нему. Молодые парни, только что пришедшие из деревни, первое время боязливо удерживаются от чарки, а потом впиваются и без нее уже страдают отсутствием аппетита; лишь очень немногие из них к концу службы бросают пить, чтобы скопить домой малую толику денег. Поплававши достаточно на своем веку и в мирное, и в военное время, я превратился в конце концов в заклятого врага чарки».

Согласно официальным документам российских вооруженных сил, пьянство среди нижних чинов флота в начале XX века уже представляло серьезную проблему. Как утверждала ведомственная статистика, значительная часть преступлений моряков приходилась на долю пьяных.

Между 1897 и 1910 годами «Медицинские прибавления» к журналу «Морской сборник» и сам «Морской сборник» напечатали целую серию полемических [141] статей, в которых военно-морские медики обсуждали вопрос необходимости отмены «чарки». Открыл дискуссию главный санитарный инспектор флота Александр Зуев{107}, предлагавший выдавать алкоголь только в походе или «в экстренных случаях». Однако добиться отмены чарки Зуеву удалось далеко не сразу.

Теперь сойдем с палубы корабля на берег. Здесь никто моряку запретить пить уже не мог. Наступала долгожданная разрядка после тяжелого и длительного морского перехода, и критерии потребления алкоголя определял лишь здравый смысл каждого конкретного человека.

Чаще всего на берегу отличались матросы. Случалось, что некоторых из них поднимали со шлюпок на борт корабля на так называемых горденях. Данное приспособление представляло собой неподвижный одношківный блок с пропущенным через него тросом. На корабле была и другая снасть, имевшая название гордень, — снасть бегучего такелажа, которой к рею подтягивался парус.

Методы определения, пьяный матрос или нет, были у каждого старшего офицера свои. Писатель Леонид Соболев, например, приводит следующий: если матрос к отходящей шлюпке своими ногами из города дошел, по трапу поднялся и хоть кой-как, но фамилию и номер увольнительной жестянки доложил — он беспрепятственно мог идти в кубрик.

Что же касается наказаний за пьянство на берегу, то любопытно познакомиться с решением, принятым персонажем книги Константина Станюковича [142] «Вокруг света на «Коршуне» — командиром корвета Василием Федоровичем. Этот персонаж срисован с командира корвета «Калевала» (на нем Станюкович совершил кругосветку) Василия Федоровича Давыдова {108}.

Василий Федорович (как и его прототип) был решительным противником телесных наказаний, в тот момент во флоте официально еще не отмененных. Поэтому ему пришлось придумать наказание, которое воздействовало не на тело матросов-пьяниц, а на их психологию.

Судовому плотнику было приказано соорудить нечто вроде загона, куда как свиней посадили четырех проштрафившихся матросов. Перед ними поставили ендову с водкой и чарку. Результат поразил всех.

«Все четверо матросов были, видимо, сконфужены неожиданным положением, в котором они очутились. Никто из них не дотрагивался до чарки...»

...Расчет капитана на стыд наказанных оправдался: ни один из них не прикоснулся к водке; все они чувствовали какую-то неловкость и подавленность и были очень рады, когда им приказали выйти из загородки и когда убрали водку».

Напоследок отметим, что пьянство, в ряде случаев, играло не только разрушительную, но и созидательную роль. Более того, без чрезмерного употребления алкоголя не было бы знаменитой Графской пристани в Севастополе. Трудно поверить, не правда ли?

А дело было так.

Как известно, считавший себя военным инженером император Николай I любил лично утверждать проекты общественных зданий, особенно если дело касалось строительства для армии и флота. И, будучи [143] человеком довольно скупым, долго отказывался подписать смету на постройку портика на Графской пристани, поэтому первоначальный проект пристани предполагал только постройку двух боковых павильонов. Их закончили к 1840 году.

Командовавшему в то время Черноморским флотом адмиралу Михаилу Лазареву пришлось припомнить случай, когда пьяный извозчик из отставных матросов скатился в своем экипаже с высокой лестницы и рухнул в воду. Как утверждают, именно после этого случая Николай I утвердил проект. И в 1844 году начали постройку галереи-портика, которая была закончена в 1846 году.

Есть и еще один, несколько сомнительный и довольно косвенный, но вклад российского флотского питания в мировую культуру. Речь идет о всем известном граненом стакане. По крайней мере, в своей книге «Откуда и что на флоте пошло» известный историк отечественного военно-морского флота Виктор [144] Дыгало пишет о том, что сей культовый в нашей стране предмет посуды является изобретением основателя флота Российского.

На кораблях во все времена боролись с боем стеклянной и керамической посуды, который доходил до своего максимума во время штормов. Не всегда помогали ни мокрые скатерти, ни крупноячеистые сетки на столах, ни специальные подвесные столешницы. И тут одному из мастеров-стекольщиков пришла в голову идея создания граненого стакана. Петр лично попробовал новый сосуд в руке, откушал полынной водки и велел запускать стакан «в серию». Емкость делалась из темноватого зеленого стекла и якобы редко билась от удара о палубу.

Впрочем, другие источники говорят о том, что автором идеи граненого стакана является знаменитый скульптор Вера Мухина либо даже легендарный автор «черного квадрата» Казимир Малевич.

Но, согласитесь, байка красивая! [145]

Глава 6.

Флот и политика

В Российском императорском флоте существовал строжайший запрет на политическую деятельность. Причем «табу» это было скорее неформальным. Это, возможно, и обеспечивало его соблюдение.

Более того, даже те морские офицеры, что считались во флоте либералами, установленных неписаных правил, в большинстве своем, не нарушали. К примеру, выходец из более чем простой семьи вице-адмирал Степан Макаров {109} всегда прямо говорил [146] о том, что армия и флот должны находиться вне политики. Дело вооруженных сил — стоять на страже своего Отечества, которое необходимо защищать вне зависимости от формы существующего строя. Более того, Макаров, считающийся в ряде книг советского периода чуть ли не «другом матросов», был убежденным монархистом и изрядным консерватором. К революционерам и революционной деятельности он относился без малейшей тени одобрения.

Не приветствовалось и то, что во все времена называлось «критикой системы». И если морской офицер все-таки, вольно или невольно, но срывался, то позже бывал крайне недоволен собой.

«...Не все офицеры были достаточно сдержанны и позволяли себе критику, которая на военном корабле, тем более в военное время{110}, недопустима. К этим офицерам я причисляю и себя; так, раз под горячую руку на вопрос одного из офицеров, что из меня выработается, я ответил, что если систему не изменят, то я буду таким же никчемным офицером, как и остальные. Мне было потом досадно о сказанной фразе, потому что, в частности, ни к командиру, ни к старшему офицеру это не относилось», — писал позже в своих воспоминаниях контр-адмирал Георгий Старк.

Начнем с того, что офицер приносил присягу. В Морском уставе Петра она звучала следующим образом:

«Я (имярек) обещаюся всемогущим Богом служить всепресветлейшему царю государю верно и послушно, что в сих постановленных, також и впредь постановляемых воинских артикулах, что иные в себе содержат будут, все исполнять исправно. Его царского величества государства и земель его врагов телом и [147] кровию, в поле и крепостях, водою и сухим путем, в баталиях, партиях, осадах и штурмах и в прочих воинских случаях, какого оные звания ни есть, храброе и сильное чинить противление, и всякими образы оных повреждать отицусь. И ежели что вражеское и предосудительное против персоны его величества или его войск, такожде его государства людей или интересу государственного, что услышу или увижу, то обещаюсь об оном по лучшей моей совести, и сколько мне известно будет, извещать и ничего не утаить; но толь паче во всем пользу его и лучшие охранять и исполнять. А командирам моим, поставленным надо мною, во всем, где его царского величества войск, государства и людей благополучию и приращению касается, в караулах, в работах и прочих случаях должное чинить послушание и весьма повелению их не противиться. От роты и знамя, где надлежу, хотя в поле, обозе и гарнизоне, никогда не отлучаться, но за оным, пока жив, непременно и верно, так как мне приятна честь моя и живот, следовать буду. И во всем так поступать, как честному, верному, послушному, храброму и неторопливому солдату надлежит. В чем да поможет мне Господь Всемогущий».

Несмотря на архаичность языка, все понятно.

Кто же были те офицеры, что начинали заниматься политикой? Попробуем понять это на примере трех совершенно разных людей — ставшего уже легендарным лейтенанта Шмидта, мичмана Ильина (больше известного как Раскольников) и вице-адмирала Максимова, скромно именовавшего себя «первым революционным адмиралом».

Начнем, естественно, в хронологическом порядке. То есть с Петра Петровича Шмидта.

Будущий «красный лейтенант» родился в семье потомственного офицера. Отец его — также Петр [148] Петрович (1828–1889) — получил при отставке чин контр-адмирала. Дядя, Владимир Петрович (1827–1909), имел чин адмирала. Именно дядя (к моменту смерти отца Петру Петровичу Шмидту-младшему было лишь 22 года) стал главным помощником в карьере молодого офицера.

Служба молодого выпускника Морского училища изначально протекала достаточно нестандартно. Уже в 1888 году, спустя два года после производства в офицеры, он женился (случай более чем экстраординарный для царского флота) и вышел в отставку в чине лейтенанта{111}.

Жена Шмидта, мягко говоря, выделялась из общей массы. Дочь мещанина Доминикия Гавриловна Павлова была профессиональной проституткой. Шмидт желал ее «нравственно перевоспитать», однако о действительных результатах этого эксперимента нам доподлинно ничего не известно. В феврале 1889 года у супругов родился сын. Назвали мальчика Евгением (Остап Бендер, как мы видим, на этот раз ошибся). Больше детей в семье не было.

Любопытная деталь. В годы отставки Петр Шмидт жил в Париже, где всерьез увлекся воздухоплаванием. Он приобрел все необходимое оборудование и намеревался на Родине заработать денег полетами. Однако, вернувшись в Россию для показательных

выступлений, отставной лейтенант потерпел аварию на собственном воздушном шаре. В результате весь остаток жизни он страдал от болезни почек, вызванной жестким ударом аэростата о землю.

В 1892 году Шмидт возвращается во флот с прежним чином мичмана, а спустя два года его переводят [149] на Дальний Восток, в Сибирскую флотилию (таково было название будущего Тихоокеанского флота). Здесь он служит до 1898 года на миноносце «Янчихе», транспорте «Алеут», портовом судне «Силач» и канонерке «Бобр». Затем 31-летний лейтенант зачисляется в запас и переходит служить на торговые (или как тогда говорили — на «коммерческие») суда.

За шесть лет плавания на судах торгового флота Петр успел прослужить на пароходах «Игорь», «Диана» и «Кострома» (на первых двух — капитаном). С началом Русско-японской войны лейтенанта призвали на действительную службу и назначили старшим офицером огромного по тем временам транспорта «Иртыш» водоизмещением 15 тыс. тонн. Корабль предназначался для снабжения эскадры адмирала Рожественского необходимыми материалами и припасами. Недавний второй помощник капитана парохода «Кострома» прошел на транспорте лишь до египетского порта Суэц, где был списан на берег из-за обострения болезни почек.

Несколько последующих месяцев Шмидт провел в составе Черноморского флота, командуя миноносцем №253. В октябре 1905 года он, неожиданно для своих друзей и знакомых, принял участие в политической демонстрации в Севастополе, после чего попал под арест. В ходе последовавшей за этим событием ревизии кассы миноносца выяснилось, что его командир растратил 2000 рублей казенных денег, а на корабле уже некоторое время не появлялся.

Так или иначе, но 7 ноября 1905 года (не правда ли, символическая дата, хоть и по старому стилю) терпение морского начальства лопнуло, и Петр был уволен в отставку. Естественно, в чине лейтенанта — его производство в следующий чин было невозможно по многим причинам. Более того, практически [150] все офицеры были уверены, что избежать суда экс-командиру миноносца №253 удалось исключительно благодаря извечной протекции дядюшки-адмирала.

Вскоре после отставки Шмидт встал во главе «Союза офицеров — друзей народа», действовавшего в Севастополе. А дальше будет октябрьский мятеж на крейсере «Очаков», ход которого описан во множестве книг.

Отметим только некоторые детали восстания, которые могут поставить исследователя в тупик при попытке его осмысления. Начнем с того, что отставной лейтенант явился на крейсер при погонах капитана 2-го ранга, на ношение которых он не имел никакого права. Восставшие не использовали артиллерию корабля (по двенадцать 152-мм и 75-мм орудий), в результате [151] чего все свелось к расстрелу «Очакова» правительственными силами.

И напоследок самое интересное. Как свидетельствовали очевидцы, Шмидт первым покинул борт обстреливаемого крейсера, спустившись с сыном на стоявший у борта корабля небольшой миноносец №270. Позже его найдут под палубным настилом, переодетым в робу кочегара. Как свидетельствовала команда миноносца, человек, поднявший в начале восстания сигнал «Командую флотом, Шмидт», был намерен бежать в Турцию.

Возможно, ключевой причиной резкого перехода вполне лояльного режиму морского офицера на сторону революции, а также его дальнейших действий сыграл факт, который исследователи советского периода старательно обходили стороной. Дело в том, что «красный лейтенант» уже во время учебы был подвержен серьезным нервным припадкам. По этой причине Шмидт неоднократно списывался на берег в связи с плохим психическим состоянием.

Напоследок приведем пример человека, который несколько месяцев был соплавателем Петра Петровича, — мичмана Гарольда Графа, офицера военного транспорта «Иртыш»:

По словам Графа, его старший офицер «происходил из хорошей дворянской семьи, умел красиво говорить, великолепно играл на виолончели, но при этом был мечтателем и фантазером». Лейтенант был склонен работать не систематически, а порывами. «Когда он по вечерам имел настроение, то садился у дверей каюты и начинал играть (на виолончели. — М. Н.)».

Нельзя сказать и то, что Шмидт подходил под категорию «Друзей матросов». «Я сам видел, как он несколько раз, выведенный из терпения недисциплинированностью и грубыми ответами матросов, их [152] тут же бил. Вообще, Шмидт никогда не заискивал у команды и относился к ней так же, как относились другие офицеры, но всегда старался быть справедливым», — пишет Граф.

Заканчивает свои воспоминания морской офицер-мемуарист довольно-таки неожиданно:

«Зная хорошо Шмидта по времени совместной службы, я убежден, что, удайся его замысел в 1905 году и восторжествуй во всей России революция... он первый бы ужаснулся результатов им содеянного и стал бы заклятым врагом большевизма».

В этой связи стоит упомянуть судьбу лейтенанта Михаила Ставраки (1866–1923), командовавшего на острове Березань расстрелом Шмидта и его соратников по мятежу. Однокашник Шмидта, он был подвергнут морскими офицерами обструкции за участие в «полицейской акции» и достаточно рано ушел в отставку. Ставраки, по сути, исчез для большинства людей, но в начале 1920-х годов он был обнаружен чекистами в должности смотрителя одного из маяков близ Батуми (как утверждают, его инкогнито поддерживалось еще и крайней нелюдимостью и неуживчивостью). В 1923 году он был расстрелян.

Безусловно, среди флотских политиков (или политиканов?) были и люди, которых можно смело назвать борцами за идею. Возможно, наиболее знаменитый из них — мичман Федор Ильин (1892–1938), более известный под псевдонимом Раскольников. Тот самый Раскольников, который 17 августа 1939 года опубликовал ставшее широко известным в годы Перестройки открытое письмо Сталину. Отметим, что родной брат Федора полностью от старой фамилии отказываться не стал и писался в документах как Александр Ильин-Женевский (1896–1941).

Очень любопытна автобиография Раскольникова, [153] опубликованная в энциклопедическом словаре «Гранат». В ней, например, нет ни слова о том, что отец будущего революционера был священником. «Забыл» мичман упомянуть и о том, что он был офицером (произведен в 1917 году, уже после Февральской революции). Кроме того, попадаются строки, заставляющие усомниться в «кровавости» царского режима. Например, такие:

«...Я... отправился обратно в Россию в целях подпольной работы, но на границе в Вержболове{112} был арестован и по этапу отправлен в Архангельскую губ. Но в Мариамполе{113} я заболел и слег. К этому времени дало себя знать нервное потрясение, вызванное тюремным заключением. Вскоре мне было дано разрешение на пользование санаторным лечением в окрестностях Питера».

Весьма кратко описывает Ильин и историю провала спланированной им набеговой операции на Ревель (Таллин). В ходе этой операции два советских эсминца попали в плен.

«В конце декабря 1918 г. на миноносце «Спартак» я отправился в разведку к Ревелю и наткнулся на значительно превосходящую нас английскую эскадру, состоящую из пяти легких крейсеров, вооруженных шестидюймовой артиллерией{114}. С боем отступая по направлению к Кронштадту, наш миноносец потерпел неожиданную аварию, врезавшись в каменную банку и сломав все лопасти винтов».

С 1923 года бывший мичман (в конце 1917 года [154] съезд «Центробалта» постановил произвести его в лейтенанты) находился на дипломатической работе, а в перерывах между командировками руководил культурными организациями. В частности, журналами «Молодая Гвардия» и «Красная Новь», а также издательством «Московский Рабочий». В 1938 году он отказался вернуться в СССР с поста посла в Болгарии, после чего был объявлен врагом народа. Умер он в Ницце, чуть менее месяца спустя после опубликования своего открытого письма Сталину.

Были и люди, оказавшиеся способными резко перестроиться при смене политической конъюнктуры. Так, вице-адмирал Андрей Максимов (1866–1950) был избран матросами командующим Черноморским флотом в начале марта 1917 года после серии убийств морских офицеров в Кронштадте, Ревеле и Гельсингфорсе{115}. Предшественник Максимова [155] — вице-адмирал Адриан Непенин (1871–1917) был убит в Гельсингфорсе выстрелом в спину.

К тому времени новый командующий был известным боевым офицером, имевшим пять орденов с мечами — признак награды за боевые заслуги. Среди них была весьма почитаемая 4-я степень ордена Святого Владимира с мечами и бантом. На момент назначения вице-адмирал Андрей Максимов 1-й{116} руководил минной обороной Балтийского флота.

Новый командующий — скромно объявивший себя «первым революционным адмиралом» — продержался на своем посту лишь три месяца, после чего был переведен на довольно формальную должность начальника Морского штаба при ставке Верховного главнокомандующего в Могилеве.

После Октябрьской революции вице-адмирал Максимов перешел на сторону Советской власти, сначала он служил старшим инспектором Народного комиссариата по военным и морским делам, а затем — в 1920–1921 годах — руководил Черноморским флотом. Последней его должностью в действующем флоте было командование сторожевым кораблем «Воровский»{117} при переходе в 1924 году из Архангельска на Дальний Восток. В 1927 году он вышел в отставку. В годы НЭПа бывший командующий Балтийским флотом содержал молочную ферму на подмосковной станции Лосиноостровской.

Примечательно, что сами моряки — как матросы, так и офицеры — относились к «перестроившемуся» [156] герою Порт-Артура без особого пиетета. Именовали его

«матросским подлизой» либо «пойга». И если с первым титулом все понятно, то со вторым — не очень.

Что же такое «пойга»? Слово это, скорее всего, чудского происхождения и переводится как «мальчишка». Распространено оно было в северных губерниях Российской империи, в том числе и в Санкт-Петербургской, к которой относился и Кронштадт. Какое отношение имеет это выражение к вице-адмиралу Максиму — неясно. Возможно, имелось в виду то, что в глазах большинства офицеров русского флота «первый революционный адмирал» был выскочкой...

Между тем военные моряки в большинстве своем были более чем лояльны режиму. Например, во время вооруженного восстания в Москве в конце 1905 — начале 1906 года на пост генерал-губернатора старой столицы был назначен герой русско-турецкой войны 1877–1878 годов вице-адмирал Федор Дубасов (1845–1912){118}, которому крайне жесткими методами удалось достаточно быстро восстановить порядок в мятежной старой столице{119}.

Но, несмотря на крайнюю строгость по службе, назвать Дубасова «кровавым сатрапом», как он именовался в листовках того времени, видимо, все-таки нельзя. Приведем простой пример.

23 апреля 1906 года в московского генерал-губернатора была брошена бомба, начиненная гвоздями (как видим, современные террористы ушли не слишком далеко от своих предшественников времен [157] первой русской революции), в результате чего вице-адмирал был легко ранен в левую ногу. Покушавшегося захватили на месте преступления, после чего Дубасов в письме к императору Николаю II попросил царя не предавать преступника{120} военному суду — в то время это автоматически означало смертную казнь для обвиняемого.

И напоследок нелишне будет привести отзыв о Дубасове знаменитого российского политика Сергея Витте:

«Человек прямой, честный и мужественный. Он был не только мужественно и политически честен, но был и остался истинно благородным человеком.... Дубасов — человек очень твердого и решительного характера. Он не орел, — для того, чтобы что-нибудь усвоить, ему требуется довольно много времени, но раз он усвоил, сообразил, — тогда он крайне тверд в своих решениях. Вообще, Дубасов человек в высшей степени порядочный и представляет собой тип военного».

На наш взгляд, весьма лестные слова, учитывая крайнюю скупость Витте на положительные характеристики.

Были в русском флоте и люди, которые стали заниматься политикой волею случая либо не зависящих от них обстоятельств — уже упоминавшийся адмирал Федор Авелан был далеко не одинок.

Настоящий приключенческий роман можно написать лишь по одному эпизоду из жизни офицера Корпуса инженер-механиков флота Павла Кузьминского (1840–1900), создателя газовой турбины.

В 1885 году император Александр III в знак недовольства [158] действиями болгарского князя Александра Баттенбергского, объявившего Болгарию независимым государством

без согласования с великими державами{121}, приказал покинуть ряды болгарской армии и военно-морских сил всем подданным Российской империи. Офицеров таких было немало — по сути, Россия с нуля создавала болгарские вооруженные силы. Подчинились все, кроме Кузьминского.

Справедливости ради надо сказать, что для такого демарша у дававшего присягу русского морского офицера была как минимум одна веская причина. Дело в том, что Кузьминский, состоявший в должности главного инженер-механика болгарского флота, не имел о монаршей воле ни малейшего представления, поскольку на момент прихода в русское посольство в Софии соответствующего императорского указа находился в плавании.

Но, как известно, незнание закона не освобождает человека от ответственности за его невыполнение. На берег инженер-механик вступил человеком без гражданства — российского он был автоматически лишен, а болгарского, естественно, не имел. Пришлось, как говорится, жить между небом и землей. Вернее, на нейтральной полосе между двумя государствами.

Между тем русский инженер-механик на болгарской службе оказался человеком весьма изобретательным. Не без изрядной доли самоиронии он объявил себя ни много, ни мало, а «самостоятельной державой». Именовалось сия держава — «Павел Первый-Единственный».

«Человек-государство» решил обосноваться на небольшом острове, расположенном в течении реки [159] Дунай между территориями Румынии и Болгарии. Восемь месяцев подряд Кузьминский вел весьма активный образ жизни. При появлении румынских пограничников он перебежал на болгарскую часть острова, а когда прибывал болгарский патруль — на румынскую. Он уже успел стать чем-то вроде местной достопримечательности, как вдруг получил разрешение вернуться на Родину.

Последние годы жизни бывший главный инженер-механик болгарских военно-морских сил работал библиотекарем Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге. Возможно, большинство его сослуживцев даже не подозревали о столь богатом приключениями периоде его жизни.

Случалось, что инициатива офицера ставила Россию на грань вооруженного конфликта с одной из великих держав.

Так, в 1860 году начальник отряда русских кораблей в Тихом океане (официально он именовался «Экспедицией в китайские и японские воды») капитан 1-го ранга Иван Лихачев{122} договорился с властителем нескольких островов к северу от Японии о переходе под российский протекторат. Это, впрочем, очень не понравилось британскому МИДу, и российским судам пришлось покинуть архипелаг. Возможно, прояви российское внешнеполитическое ведомство больше настойчивости, последующая история Российской империи и ее флота могла бы сложиться несколько по-другому. Ведь злосчастные острова носят название Цусимских...

И напоследок вспомним о человеке, который действительно мог именовать себя «первым революционным [160] адмиралом». Речь пойдет о капитане 1-го ранга Модесте Иванове (1875–1942). Этот морской офицер, также принимавший участие в обороне Порт-Артура в 1904 году, был не менее заслуженным человеком, чем вице-адмирал Андрей Максимов. О его личных качествах может говорить полученная в 1907 году Золотая сабля с надписью «За храбрость» (более распространенное название — «Золотое оружие»).

К моменту Октябрьской революции Иванов командовал 2-й бригадой крейсеров Балтийского моря, состоявшей из устаревших кораблей (включая и легендарный крейсер 1-го ранга «Аврора»). Дальнейшей его карьере способствовал матрос с крейсера «Диана», который находился под началом капитана 1-го ранга в 1915–1917 годах.

Кстати, по прихоти судьбы выбор будущего коменданта Московского Кремля Павла Малькова{123} пал на правнука декабриста Павла Пестеля (1793–1826).

Некоторое время с 4 ноября 1917 года Модест Иванов, по сути, руководил Морским ведомством — видимо, новая власть нуждалась в опытных администраторах. 21 ноября его произвели в контр-адмиралы. В дальнейшем Иванов работал в Пограничной охране и в торговом флоте. В 1936 году ему было присвоено звание «Герой Труда». Умер бывший капитан 1-го ранга в блокадном Ленинграде. [161]

Глава 7.

Морские династии

В Российском флоте офицеры часто служили на протяжении нескольких поколений. Более того, были семьи, где единственно возможной профессией для мужчины была исключительно морская служба. Если проанализировать списки морских офицеров, служивших в период между окончанием Крымской войны 1853–1856 годов и Февральской революцией 1917 года, то можно вычленить свыше 200 морских династий либо семей, не менее 5 представителей которых потомственно служили как на боевых кораблях, так и в береговых учреждениях флота. [162]

Какие же из русских морских родов были наиболее «плодовиты» на адмиралов и генералов, а также высокопоставленных флотских чиновников? Сразу отметим, что наш анализ исключает столь распространенные во все времена в России фамилии, как Ивановы, Петровы, Васильевы и так далее. Сделано это исключительно потому, что зачастую очень сложно понять, кто из носителей этих фамилий родственник, а кто — однофамилец.

Итак, обратимся к фактам.

Абсолютным рекордсменом по числу вышедших из него высших офицеров является род Зеленых — 10 человек.

Так, адмирал Александр Зеленой (представителей этой фамилий также именовали «Зелеными») (1809–1892) руководил в 1872–1879 годах Техническим училищем Морского ведомства, а ранее — в 1851–1860 годах — служил инспектором классов Морского кадетского корпуса. Он считался современниками не только крупным историком отечественного Военно-морского флота, но и выдающимся педагогом.

Вот что писал о нем в воспоминаниях Константин Станюкович:

«...Он сразу расположил к себе — этот невысокого роста, плотный, с большими баками человек лет пятидесяти, немного заикающийся, с скрипучим голосом и мягким, ласковым взглядом маленьких и умных темных глаз, блестящих из-под густых взъерошенных бровей, придававших его лицу обманчивый вид суровости.

Меня... необыкновенно приятно тогда поразила ласковая простота инспектора, без всякой примеси казармы и внешнего авторитета грозной власти. Александр Ильич был добр и гуманен и не видел в отроках, хотя бы и испорченных, неисправимых [163] преступников... Он понимал детскую натуру и умел прощать, не боясь этим поколебать свой авторитет, и на совести этого доброго человека не было ни одного загубленного существа...»

Заметим, что еще три брата Александра Зеленого носили адмиральские и генеральские чины. Иван (1811–1877) и Никандр (1829–1888) были генерал-майорами флота, а Семен (1812–1892) — адмиралом. Иван Зеленой, например, считался большим знатоком парусных судов и всю жизнь вел нечто вроде картотеки служебного движения морских офицеров. Семен Зеленой в 1881–1891 годах был председателем Главного военно-морского суда, а в 1859–1874 годах руководил Гидрографическим департаментом Морского министерства. Он является изобретателем нового метода рисования карт тушью и их литографии.

Весьма оригинальной личностью считался современниками полный генерал по Адмиралтейству Павел Зеленой (1833–1909), известный тем, что его обхамил в Одессе знаменитый дрессировщик Владимир Дуров.

А дело было так. Дуров демонстративно отказался поздороваться с Одесским градоначальником (этот пост Зеленой занимал в 1885–1892 годах). Когда же генерал представился, будущий основатель «уголка Дурова» сказал, что будет с ним разговаривать только тогда, когда тот «созреет», а вечером вывел на арену Одесского цирка свинью, окрашенную в зеленый цвет. Впрочем, сразу же после этого демарша Дурова выслали из Одессы.

О Павле Зеленом один из современников вспоминал так:

«...Градоначальником Одессы... был известный ругатель и преследователь евреев... Зеленый. Но, несмотря на то, что он на приемах и часто на улицах [164] города ругался площадными словами и отправлял в кутузку без особого разбора и правых и виноватых, его все любили, и когда он ушел со своего поста, это вызвало всеобщее сожаление. Объясняется это тем, что он был безупречно порядочным человеком, преследовал взяточников и, в конце концов, справедливо, «по-отечески» разрешал самые запутанные дела; до суда он не любил доводить дела. Его любили и евреи, так как хотя он их и ругал трехэтажными словами и засаживал в кутузку, но их он не давал в обиду чинам местной администрации».

Фамилию Давыдов носило 8 адмиралов и генералов. Лишь на одну ступеньку отстали Бутаковы — 7 человек с «орлами» на погонах. Кстати, Бутаковы дали флоту более 120 морских офицеров.

Среди них — один из основателей тактики паровых и броненосных флотов адмирал Григорий Бутаков (1820–1882) и его братья — друг Тараса Шевченко и эскадр-майор императора Александра II контр-адмирал Алексей Бутаков (1816–1869), а также эскадр-майор императоров Александра II и Александра III вице-адмирал Иван Бутаков (1822–1882).

Добавим, что о Григории Бутакове в Российском биографическом словаре был написан следующий отзыв:

«По виду угрюмый и молчаливый, он умел ободрить в критическую минуту, сказать несколько теплых слов, которые запоминали навсегда. Характера он был невозмутимого, спокойного и серьезного. Он обладал замечательной способностью к изучению языков».

По шесть адмиралов и генералов дали Воеводские, Левицкие, Никоновы, Римские-Корсаковы (ударение во второй части их фамилии делалось на второй слог), Рыковы и Тыртовы. Учитывая тот факт, что история [165] русского флота к 1917 году насчитывала лишь чуть более 200 лет — более чем завидный результат.

Например, первый известный моряк с фамилией Римский-Корсаков — вице-адмирал Воин Яковлевич поступил в Морскую академию еще в 1715 году, а окончил жизнь членом Адмиралтейств-Совета. Примечательно, что трое его потомков впоследствии командовали Морским кадетским корпусом — Николай Римский-Корсаков (1793–1848), Воин (Иван) Римский-Корсаков (1822–1871) и Николай Римский-Корсаков (1852–1907). Более того, первые двое из них умерли на посту директора корпуса.

Про реформатора Морского корпуса Воина (Ивана) Римского-Корсакова (он руководил корпусом в 1861–1871 годах) в воспоминаниях его кадета Константина Станюковича можно прочесть следующее:

«...Это был человек не из корпусных заматерелых «крыс», а настоящий, много плававший моряк, превосходный капитан и потом адмирал, образованный, с широкими взглядами, человек необычайно правдивый и проникнутый истинно морским духом и не зараженный плесенью предрассудков и рутины присяжных корпусных педагогов. Он горячо и круто принялся за «очистку» корпуса: обновил персонал учителей и корпусных офицеров, призвал свежие силы, отменил всякие телесные наказания и вообще наказания, унижающие человеческую [166] натуру, внес здоровый, живой дух в дело воспитания и не побоялся дать кадетам известные права на самостоятельность... одним словом, не побоялся развивать в будущих офицерах самостоятельность и дух инициативы, то есть именно те качества, развития которых и требовала морская служба. Сам безупречный рыцарь чести и долга, гнушавшийся компромиссов, не боявшийся... защищать свои взгляды, такой же неустрашимый на «скользком» сухом пути, каким неустрашимым был в море, он неизменно учил кадет не бояться правды, не криводушничать, не заискивать в начальстве, служить делу, а не лицам, и не поступаться убеждениями, хотя бы из-за них пришлось терпеть. При нем ни маменькины сынки, ни адмиральские дети не могли рассчитывать на протекцию. При нем, разумеется, не могло быть того, что, говорят, стало обычным явлением впоследствии: покровительство богатым и знатным, обращения особенного внимания на манеры, поощрения «похвальной откровенности» и ханжества... При этом директоре справедливость была во всем и всегда, оказывая благополучное влияние на кадет. Он был строг при всем этом, но кадеты его обожали, и бывшие в его время в корпусе с особым чувством вспоминают о нем. Всегда доступный, он не изображал из себя «бонзы», как изображали многие директора, и кадеты всегда могли приходить к нему с объяснениями и со всякими заявлениями. Высокий, худощавый, несколько сутулый с виду, он серьезно и внимательно выслушивал кадета и сообщал свое решение ясно, точно и кратко. При нем Морской корпус, как кажется, переживал свое самое лучшее время своего существования после николаевского времени».

Впрочем, куда больше, чем Воин (Иван) Римский-Корсаков, известен его брат — Николай Римский-Корсаков [167] (1844–1908), выдающийся русский композитор, ушедший из строевого состава флота в чине лейтенанта. Кстати, он некоторое время занимал должность инспектора духовых оркестров Морского ведомства. Вполне естественно, что

морская тематика занимала в произведениях отставного лейтенанта более чем достойное место.

Про последнего руководившего Морским кадетским корпусом — контр-адмирала Николая Римского-Корсакова (1904–1906 годы) — воспитанники отзывались уже без особого пиетета. Будущий контр-адмирал советского военно-морского флота Владимир Белли (1887–1981){124} писал, что он «был похож скорее на доброго папашу и меньше всего на адмирала-начальника». Другой кадет прямо говорил, что «адмирал ни во что не входит».

Не менее чем Римские-Корсаковы был известен в Российском императорском флоте и род морских офицеров Тыртовых. Наибольших высот достиг адмирал Павел Тыртов (1836–1903), в 1896–1903 годах занимавший пост управляющего Морским министерством (по сути — Морского министра).

Тыртов, вернее, его старик-швейцар из отставных матросов, в начале XX века стал героем истории, которую из уст в уста передавали высокопоставленные обитатели Санкт-Петербурга. В конце жизни адмирал сильно болел, и его как-то решил навестить на дому сам император Николай II. Надел полковничий мундир и направился из Зимнего дворца в Адмиралтейство, где в казенной квартире жил занемогший министр. Однако на порог самодержца Всероссийского не пустили. «Не велено, не принимают», — сказал швейцар. [168]

Император настаивал, но отставной матрос тоже упорствовал. Тогда Николай попросил передать домашним Тыртова, что, мол, пришел царь. Швейцар слегка опешил от такой наглости «полковника», но пошел в комнаты.

Естественно, домочадцы Тыртова государя императора «признали», и, перейдя через порог, он пожурил швейцара, за то, что заставил его мерзнуть на лестнице по зимнему времени. «Сами виноваты, Ваше императорское величество, заходите редко», — браво парировал привратник. Николай II, как говорят, только рассмеялся и руками развел.

В вице-адмиралы вышел и брат министра — Сергей Тыртов (1839–1903), командовавший эскадрами в Балтийском и Черном морях, а также в Тихом океане. Последним генералом, носившим фамилию Тыртов, был Петр Тыртов (1856 —), стоявший во главе Технического училища Морского ведомства.

По пять адмиралов и генералов дали Баженовы, Пилкины и Свешниковы. По четыре — Вёйсы, Веселаго, Гreve, Епанчины, Завалишины, Можайские, Путятины, Скаловские и Шульцы.

Двое братьев — Николай (1787–1872) и Иван (1788–1875) Епанчины — участвовали 8 октября 1827 года в Наваринском морском сражении, в ходе которого союзная англо-франко-русская эскадра разгромила турецко-египетский флот. Оба они вышли в адмиралы. [169]

Старший брат умер членом Адмиралтейств-Совета. Когда морские врачи сообщили адмиралу, что он умирает от старости, старик отказался принимать лекарства, озабочился о войсках, которые будут наряжены для его погребения, приказал в этот день для офицеров приготовить обед, а нижним чинам выдать денежные награды. Более того, Епанчин лично набросал рисунок надгробного памятника, который предстояло поставить на его могиле.

Иван Епанчин был известен не только тем, что получил за годы службы (он дослужился до должности председателя Высшего военно-морского суда) 40 монарших благоволений, но и довольно оригинальной привычкой. Всякий раз, когда он проходил остров Котлин, на котором расположен Кронштадт, адмирал выливал в море чарку водки со словами: «На тебе, Борей, заткни глотку!»

Адмиралом стал и племянник братьев — Алексей Епанчин (1823–1913), в 1871–1882 годах возглавлявший Морское училище.

Со школьной скамьи мы знаем об отставном контр-адмирале Александре Можайском (1825–1890), который 3 ноября 1881 года получил патент на паровой «воздухоплавательный снаряд», который можно считать одним из прообразов самолета. Куда меньше известно о том, что этот офицер является [170] автором первого гидрографического описания вод Аральского моря и реки Амударья.

Младший брат Александра — Тимофей Можайский (1830–1891) — контр-адмиральские «орлы» получил также при отставке. Звезд с неба он не хватал, а в последние годы служил в аппарате Морского ведомства.

Добавим, что отец братьев — адмирал Федор Можайский (умер после 1876 года) — занимал целый ряд важных постов, включая капитана над Архангельским и Свеаборгским портами, а также начальника морской части в Финляндии.

Немало родов дали флоту по три высших офицера. Среди них — Барташевичи, Беклемишевы, Бровцыны, Бурачки, Вальронды (Вальронты), Врангели, Гадцы, Григораши, Житковы, Ивковы, Ильины, Клокачевы, Колчаки, Кумани, Лазаревы, Линдены, Назимовы, Небольсины, Нордманы, Остелецкие, Повалишины, Подушкины, Рудневы, Рыкачевы, Старки, Стеценко, Стронские, Федоровичи, Хомутовы, Чайковские, Шведе, Шмидты и Штакельберги.

Так, среди представителей семьи Бурачков (или, как их также писали — Бурачеков) были не только моряки, но и судостроители.

Степан (Стефан) Бурачок (1800–1876) в 15-летнем возрасте окончил Санкт-Петербургское училище корабельной архитектуры. Всю последующую жизнь он занимался постройкой судов и преподавательской деятельностью, хотя злые языки утверждали, что сей генерал корпуса корабельных инженеров за всю свою долгую службу построил только лишь два боевых корабля — пароходофрегат «Храбрый» и шхуну «Александрия». Бурачок был также известен как литературный критик, именовавший русскую литературу от Карамзина до Лермонтова не иначе как «растлением». Например, по его словам, [171] «Пушкин — великий поэт по малым стихам... Мы сами его захвалили и убили его дарование». Кроме того, генерал увлекался гомеопатией.

В адмиралы вышли и два его сына — Евгений (1836–1911) и Павел (1837–1916). Евгений знаменит тем, что в 1861–1863 годах командовал сначала постом, а затем и портом Владивосток — в 1908 году его прах был перенесен из Ленинграда в столицу Приморья.

Павел вышел в вице-адмиралы, несмотря на то что считался одним из косвенных виновников гибели броненосца береговой обороны «Русалка» на переходе из Ревеля в Гельсингфорс 7 сентября 1893 года. В тот момент контр-адмирал Бурачок командовал Учебно-артиллерийским отрядом Балтийского флота. 30 января 1894 года ему был даже

объявлен выговор в приказе «за недостаточную осторожность в выборе погоды для отправления броненосца «Русалка» и лодки «Туча» в море, противозаконное бездействие власти и слабый надзор за подчиненными».

Впрочем, на его дальнейшей карьере гибель «Русалки» не особенно отразилась. В том же году он был назначен председателем Комиссии для производства морских артиллерийских опытов, а в 1899 году даже получил знак «За безупречную службу» (впрочем, в том же году его уволили в отставку).

Династию Бурачков продолжили три сына Павла Бурачка{125} и два сына Евгения Бурачка{126}.

Представителем морской династии был «Верховный правитель Российского государства» адмирал Александр Колчак (1874–1920), один из крупнейших [172] гидрографов и полярных исследователей своего времени.

Кстати, слово «колчак» имеет турецкое происхождение и переводится как «белая рукавица». Соединенная со стальной пластиной, такая рукавица защищала правую руку воина, будучи частью боевого доспеха. Дело в том, что основателем рода был комендант турецкой крепости Хотин Илиас-паша, сдавший твердыню русским войскам 20 августа 1739 года.

Еще одна любопытная деталь — Колчак был одноклассником сына профессора Римско-католической духовной академии (в энциклопедиях советского периода скромно писали «преподавателя») Вячеслава Менжинского (1874–1934). Правда, в отличие от своего однокашника, Менжинский пошел по «революционной линии», занимая в 1923–1934 годах пост председателя Объединенного государственного политического управления, более известного как ОГПУ.

Крестным отцом будущего «верховного правителя» был офицер Корпуса морской артиллерии, а родной отец — Василий Колчак (1837–1913) — в 1889 году вышел в отставку генерал-майором этого корпуса. Колчак-старший участвовал в обороне Севастополя, причем в апреле — августе 1855 года был помощником командира [173] батареи на Малаховом кургане. В ходе последнего штурма кургана он был ранен и попал в плен. В воспоминаниях, вышедших в 1904 году, бывший севастополец писал:

«Наблюдение за правильностью стрельбы и исправностью земляного бруствера у амбразур; снабжение каждого орудия потребным количеством зарядов и снарядов; ежедневный отчет в убыли прислуги да требование новой и размещение ее по орудиям — вот, изо дня в день, мои занятия на батарее... Как я остался цел — до сих пор понять не могу».

Более чем морским был и род Чайковских, причем многие из его представителей были родственниками великого русского композитора. Например, отставной генерал-майор по Адмиралтейству Ипполит Чайковский (1843–1927) приходился автору «Щелкунчика» и «Лебединого озера» младшим братом. О том, что братья были близки друг другу, говорит тот факт, что на свадьбе Ипполита Петр был шафером. Уже под конец жизни Ипполит Чайковский работал в подмосковном Клину в музее, посвященном жизни и деятельности старшего брата — сначала заведующим хозяйственной частью, а позднее — ученым секретарем.

Добавим, что Ипполит увлекался скульптурой и резьбой по дереву; отличался раздражительностью и мнительностью. Его сын, лейтенант флота Борис Чайковский (1874–1905), погиб в ходе Цусимского сражения на посту старшего штурманского офицера эскадренного броненосца «Наварин».

По два офицера и генерала на счету более чем 60 семей!

Одного адмирала дали второй половине XIX века Станюковичи. Речь идет об отце писателя — Михаиле Станюковиче (1786–1869). Ставший прообразом для многих персонажей своего сына, «грозный адмирал» [174] прошел всю оборону Севастополя, будучи в 1852–1855 годах главным командиром Севастопольского порта и исполняющим должность Севастопольского военного губернатора.

Его младший сын — известный русский писатель-маринист Константин Станюкович (1843–1904) уже в 1864 году, к крайнему недовольству отца, вышел в отставку в чине лейтенанта. Умер он в Неаполе, где и был похоронен на кладбище Поджореале.

Последний Станюкович в списках Российского императорского флота — лейтенант Кирилл Станюкович (1885 — ?) служил на подводных лодках, командуя сначала «Кайманом», а затем — «Крокодилом», подводной лодкой №2 и «Ягуаром». В 1918 году он вышел в отставку.

Случалось, что выходцы из одного рода носили разные фамилии. И чаще всего причина была, как мы бы сказали, политическая. Например, в 1905 году родной брат лейтенанта Петра Шмидта Владимир Шмидт (1883–1965) сменил фамилию на «Шмитт». Причина: желание «отмежеваться» от поступка брата-мятежника. Заметим, однако, что через некоторое время Шмитт снова стал Шмидтом.

Мало кто знает, но к числу «морских» фамилий, внесших большой вклад в русскую и мировую культуру, относятся не только хрестоматийные Римские-Корсаковы и Чайковские. В русском флоте служили дальние родственники великого русского поэта Михаила Лермонтова — генерал-майор Дмитрий Лермантов (1802–1854) и адмирал Михаил Лермантов (1792–1866) — именно так в XIX веке писалась в списках офицеров их фамилия. Наиболее известным флоту был старший брат, несколько лет командовавший Свеаборгским портом, а позже состоявший в Морском генерал-аудиторе (главном военно-морском суде). [175]

Как и во флотах любой другой монархии, служба в рядах Российского императорского флота была весьма престижна для представителей аристократии. Автору удалось обнаружить в списках личного состава около 50 выходцев из баронских родов. Морскими офицерами были также представители более чем 20 графских и более чем 30 княжеских родов. Кроме того, обнаружился один маркиз — уже известный нам де Траверсе — и герцог Лейхтенбергский, родственник дома Романовых.

Это, впрочем, не означало, что аристократы служили исключительно на «теплых» местах. Обратимся к морскому мартирологу участников обороны Севастополя. В этом печальном списке можно обнаружить лейтенанта князя Алексея Кекуатова{127} (1825–1855), убитого на 3-м бастионе лейтенанта князя Николая Ширинского-Шихматова (1828–1854) и умершего от ран капитана 2-го ранга князя Ивана Ширинского-Шихматова (1819–1855).

Безусловно, в списках офицеров Российского флота можно было обнаружить немало потомков знаменитых адмиралов и мореплавателей.

В 1879 году вышел в отставку в чине контр-адмирала Федор Ушаков (1829–1903) — внучатый племянник своего полного тезки и знаменитого русского флотоводца адмирала Федора Ушакова (1744–1817). Правда, в отличие от своего именитого родственника он дослужился лишь до должности временного члена Кронштадтского военного морского суда.

Внук русского адмирала английского происхождения, участника Чесменского сражения 26 июня 1770 года и победителя шведов при Готланде в 1788 году Самуила Грейга (1736–1788) — также Самуил [176] Грейг (1827–1887) — поначалу служил в конной гвардии. Именно он был послан к императору Николаю I с донесением о неудачном для русской армии сражении на реке Альма, открывшем англо-французским войскам в 1854 году путь на Севастополь. Позже он был зачислен в состав Морского ведомства, причем в 1864–1866 годах даже исполнял должность управляющего Морским министерством. В 1874 году Грейг стал полным генералом флота, в 1878–1880 годах был министром финансов.

Самуил Грейг-младший — в молодости он считался одним из первых санкт-петербургских красавцев и записным театралом — был героем множества исторических анекдотов. Рассказывали, например, что морской мундир на него надел лично император Александр II, сказав следующие слова: «Грейг, этот мундир ты должен носить по наследству».

При этом деловые его качества современниками оценивались весьма низко. Согласно авторам Русского биографического словаря, «без всяких выдающихся сторон ума и характера, он, благодаря уменью жить с людьми, а главное, не задевать ничьего самолюбия, достиг влиятельных положений».

Что же касается бывшего премьера Сергея Витте, то он, по своему обыкновению, был куда более резок: «нужно, признать, что в финансах он был чрезвычайно слаб; вообще это был один из наиболее слабых министров финансов России».

Сын командующего русской эскадрой в Наваринском сражении Логгина (Людвига Сигизмунда Иакова) Гейдена (1772–1850), также Логгин Гейден (1806–1901), в 1827 году вместе с отцом принял участие в Наваринском сражении. В 36 лет он стал за отличие контр-адмиралом, а спустя 10 лет — вице-адмиралом. О степени его близости к императорской фамилии может говорить подарок, полученный к 50-летию, — [177] фотографический портрет императора Александра II с надписью «Старому товарищу и сослуживцу графу Логгину Логтиновичу Гейдену». В 1866 году Гейдена командировали в Копенгаген с почетной миссией сопроводить в Россию будущую императрицу Марию Федоровну (датскую принцессу Дагмару). В 1883 и 1896 годах он нес императорскую корону в ходе коронации императоров Александра III и Николая II.

В числе наград Гейдена помимо высшей награды Российской империи — алмазных знаков ордена Святого Андрея Первозванного — был и такой редкий знак отличия, как портреты императоров Александра I, Николая I, Александра II, Александра III и Николая II с бриллиантами, полученные в 1899 году в память 50-летнего юбилея пребывания в должности генерал-адъютанта. Ничем другим адмирала в тот момент наградить уже было нельзя.

Последний морской офицер с фамилией Гейден в Списках русского флота — мичман граф Георгий Гейден (1893–1920) был расстрелян в Холмогорах после того, как был взят в плен красными.

Сын руководителя первой российской кругосветки Ивана (Адама) Крузенштерна (1770–1846) — Павел Крузенштерн (1808–1881) — в 1826–1829 году также совершил плавание вокруг земного шара на шлюпе «Сенявин» под командованием Федора (Фридриха) Литке (1797–1882).

В 1849–1850 годах он на собственной шхуне «Ермак» ходил к Новой Земле. В 1861–1862 годах капитан 1-го ранга Павел Крузенштерн на собственные средства снарядил полярную экспедицию в составе «Ермака» и норвежского бота «Эмбрио». Шхуна погибла, затертая льдами, у берегов полуострова Ямал, однако экспедиции (в ее состав входил штурман, 13 нижних чинов 3-го Балтийского ластового экипажа, 2 юнги и 5 человек экипажа бота) удалось [178] вернуться на родину. Суда были сжаты льдами и с большим трудом смогли вернуться.

Примечательно, что командовал отрядом сын Павла Крузенштерна. Тезка своего отца, капитан-лейтенант Павел Крузенштерн (1824–1871) умер, командуя военным пароходом в Аральском море.

Двое правнуков Ивана Крузенштерна умерли в эмиграции — капитан 2-го ранга Николай Крузенштерн (1884–1945) — в Германии, а лейтенант Владимир Крузенштерн (1888–1937) — в Тегеране.

Сын кругосветного путешественника капитана 1-го ранга Юрия Лисянского (1873–1837) — полный адмирал Платон Лисянский (1820–1900) — уже в 16 лет был произведен в мичмана, а в 36 лет уже стал капитаном 1-го ранга. Он пользовался постоянным благоволением генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, а также был известен как основатель детского приюта в Санкт-Петербурге.

Граф Константин Литке (1837–1892) приходился родным сыном кругосветному мореплавателю и адмиралу Федору (Фридриху) Литке, одному из воспитателей генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича. Мичманом он стал в 17 лет, успев к тому моменту принять участие в героическом отражении союзной англо-французской эскадры от Петропавловска-Камчатского в 1854 году. Умер он в чине контр-адмирала. Кстати, Литке был одним из немногих русских адмиралов, награжденных предназначенным для нижних чинов Знаком отличия Военного ордена (Георгиевским крестом). Награду он получил за Петропавловск.

Во флоте (в Гвардейском флотском экипаже) служил и племянник Федора Литке — названный, по всей видимости, в честь дяди также Федором (1866 — ?).

Со времен создания Российского флота Петром Великим большое количество офицеров русского флота [179] носило, признаем, нерусские фамилии. И это было неслучайно — значительное количество кадет Морского корпуса происходило из прибалтийских губерний Российской империи. Кроме того, немало было и потомков разного рода эмигрантов, нашедших в России свое новое отечество.

Чаще всего таковых инородцев именовали по старинной российской привычке «немцами». Пошло это оттого, что иностранцев большая часть населения не понимала, следовательно, они были попросту немыми (отсюда и «немцы»). В старинных документах можно даже найти указание на то, что тот или иной офицер происходит из «голландских» или «французских немцев».

Впрочем, и немцев как таковых было действительно немало. Из почти 50 служивших в царском флоте баронских родов львиная доля приходилась на все тех же остзейских немцев. Из остзейцев происходили, например, кругосветные мореплаватели Иван Крузенштерн и Отто Коцебу (1788–1846).

Задолго до уже известного нам Ивана Ивановича маркиза де Траверсе в Списках флота появилось и значительное количество выходцев из Франции. Часть их потомков позже перешла в Красный флот, в результате чего над их красивыми аристократическими фамилиями вдоволь иронизировал выпускник Морского корпуса и один из зачинателей джаза в СССР писатель-маринист Сергей Колбасьев (1898–1937): [180]

«На флотилии{128} был огромным процент французов. Предки их в свое время бежали из Франции, чтобы не стать синими{129}, но потомки загладили их вину, став красными, а не белыми. Кровь в их жилах текла голубая. Патони-Фантон, де Веррайон, Дандре, Гизи, Бернард де Граве. Самого флаг-секретаря звали Василий Фуше де ля Дюбуазель, а называли Васенька-писсуар а ля Мадемуазель».

Сразу скажем, что однофамильцев флаг-секретаря, а также Гизи в Российском Императорском флоте не было. А вот братья Паттон-Фаттон де Верайоны — имелись. Контр-адмирал Петр Паттон-Фаттон де Верайон (? — 1941) командовал отрядами кораблей в Черном море, а умер в эмиграции в Германии. Николай Паттон-Фаттон де Верайон (1868–1941) служил в Балтийском море, а в 1918-м перешел в Красный флот, будучи начальником 2-й бригады линейных кораблей (бывшие эскадренные броненосцы-додредноуты) Балтийского моря.

Борис Дандре (1889–1965) был артиллерийским офицером на кораблях Балтийского флота. Служил во флоте и человек по имени Михаил Граве (1882 — ?), а также несколько обладателей фамилии Гreve.

Николай Гreve (1853–1913) вышел в отставку вице-адмиралом, успев покомандовать портом Артур и Владивостокским портом. Что же касается его сына Григория (1892–1937), то он после 1917 года служил в военном и торговом флотах СССР. Григорий Гreve был расстрелян в Ленинграде — судя по характеристикам, владевший тремя иностранными языками бывший офицер не вызывал у новой власти никакого доверия.

Например, советская аттестация 1928 года говорила [181] о том, что имярек был «дворянского происхождения, из коего не выйдет красного командира, и политически неблагонадежен».

Более поздняя характеристика расставляла акценты более жестко:

«В нем видно отвращение к коммунистам, что явствует из его отношения к членам коллектива Соединенных классов{130}. Часто очень едко отзываясь о Советской власти и находит, что она ничего не в состоянии сделать. Пропитан традициями старого офицерства».

Большинство офицеров флота царствования императора Николая I, Александра II, Александра III и Николая II были православного вероисповедания. Так, из 128 выпускников Морского кадетского корпуса 1904 года (так называемый «Царский выпуск») православных было 117 человек. На втором месте с огромным отрывом шли

лютеране — 7 человек. Кроме того, было два католика, а также по одному армяно-григорианцу и евангелисту-реформисту.

Приверженцев иудаизма в списках Российского императорского флота не было, а вот мусульмане — были. Вернее, был — речь идет о генерал-майоре флота Исхаке (Исааке) Ислямове (1865–1929). В 1899 году он участвовал в знаменитом походе ледокола «Ермак» в Арктику; отвечал за проведение гидрографических работ. Причина, по которой мусульманин проник в офицерский корпус Российского императорского флота, была проста — Ислямов поступал не в Морское училище, куда принимали только христиан, а в Морское инженерное училище.

Сын генерала, мичман Яков Ислямов, погиб в 1926 году во время одного из первых авиационных перелетов через Атлантику. [182]

Караим вице-адмирал Алексей Сапсай (1860–1922) числился между тем православным. И это несмотря на то, что религия караимов считается учеными ветвью иудаизма.

Сослуживцами по царскому флоту вице-адмирал характеризовался как малоэнергичный и замкнутый человек, что, однако, не мешало ему после перехода в Красный флот аттестовываться в качестве «политически благонадежного, хорошего и добросовестного работника». В последние годы жизни он занимал посты начальника Учебного отдела Управления военно-морских учебных заведений Рабоче-крестьянского Красного флота и члена Учебного комитета при помощнике командующего Морскими силами Республики.

Адептами Русской православной церкви писались и другие Сапсай.

Напоследок расскажем об одной традиции, существовавшей в семьях русских морских офицеров. Речь идет о «выжигании погон».

Издавна в России работали так называемые «выжиги», деятельность которых заключалась в том, что они добывали в специальных печках серебро и золото из старых галунов, мундиров, эполет, аксельбантов и так далее. Но мало кто знает, что такого рода «металлургией» занимались и многие семьи моряков.

Как известно, у каждого морского офицера существовало несколько форм одежды — зачастую до двух десятков на разные случаи жизни. И на каждом кителе, шинели и мундире были погоны. После производства в следующий чин все погоны и эполеты «демонтировались», после чего сжигались. А из полученного металла делались серебряные столовые приборы — ложки, лопаточки для пирожных и так далее. Причем про каждый предмет хозяйка могла точно сказать, из каких погон он сделан. [183]

Глава 8.

«Морская риторика» и флотские жаргонизмы

Всем нам с детства знакомы «морские» слова. Но всегда ли мы точно представляем себе, что они означают и откуда появились в русском языке?

Например, в детском фильме «Отдать швартовы!» попавший на судно мальчик пугается фразы, сказанной юным моряком постарше: «Запомни, салага, моряки в туалет не ходят!» И действительно, морякам положено ходить в галюн. Само же слово «галюн» имеет голландское происхождение — выражение *galjoen* первоначально означало носовую

оконечность корабля, вернее — специальный свес, к которому крепились носовое украшение. [184]

Но возникает справедливый вопрос — какое отношение всякие там свесы имеют к уборной (или, как говорили в старину, к «ретираде»)? Все очень просто — именно за носовым украшением находились отхожие места для команды. Позже, естественно, уборные для нижних чинов располагались уже не за носовыми украшениями, однако слово осталось.

Добавим, что матрос, приставленный к галюну для поддержания его в соответствии с санитарно-гигиеническими нормами, именовался «галюнщиком». Назначали на эту «должность» обычно самых никчемных, чаще всего переведенных в разряд штрафованных. Более того, назвать кого-либо галюнщиком было серьезным оскорблением.

Всем известный термин «аврал» происходит от английских слов «over» и «all» — то есть «все наверх [185]». Авралом называют общую работу экипажа (пассажиры и не занятые в аврале лица должны не мешать работам). Чаще всего такая команда (кстати, звучала она «аврал, все наверх») произносилась при съёмке с якоря и постановке на него, постановке парусов, входе в док, а также при приборке корабля.

Еще одно английское слово — alarm (в переводе на русский язык — «тревога») бытовало до начала XX века. Моряками оно было трансформировано в «алярм», а потом было заменено все той же «тревогой».

Выражение «салага» с давних пор означает, как известно, молодого и неопытного моряка. А происходит оно от рыбы салаки (мелкой сельди). Дескать, как салака еще не настоящая рыба, так и обладатель этого прозвища — пока не настоящий моряк. Другое дело, что других «рыбьих» прозваний во флоте не было.

Поморы в старину называли таких новичков не «салагами», а «зуйками» (зук — мелкая птичка). Отметим, впрочем: у поморов «зук» был существом, говоря современным языком, не только «второго сорта», но и «двойного назначения». Как вспоминают старики, в дальних плаваниях чаще всего мальчишки выполняли роль поваров, а также заменяли женщин.

Что же касается слова «юнга»{131}, то оно обозначало корабельных учеников, причем чаще всего — на торговом флоте. В Российском Императорском флоте периода парового и броненосного флотов институт юнг был воссоздан лишь в 1910 году с открытием в Кронштадте специальной школы для юных моряков. Причем готовила она младших унтер-офицеров для флота. [186]

Камбуз — кухня на корабле. Но изначально так называли именно кирпичную либо чугунную печь в носовой части судна. В петровские времена камбуз именовался «поварней». Само же слово «камбуз» происходит от голландского kombuis и означает «судовая кухня».

Любопытно, что словарь Владимира Даля производит от камбуза такое каспийское выражение, как «конфуз». Означает оно «носовая часть кусовой лодки, где хранятся съестные припасы и где место кашевара, кока».

Кстати, в петровские времена слово «конфуз» никакого отношения к кухне не имело. «Оконфузить» означало заставить кого-то признать свою ошибку или даже преступление. Напомним, что именно слово «конфузия» употреблял в книге Юрия Германа «Россия молодая» таможенник Афанасий Крыков в случае обнаружения контрабанды.

«Банка» на флоте не имеет никакого отношения к жестяному или стеклянному сосуду. В современном языке это либо возвышенная часть морского дна, [187] либо сиденье на шлюпке. В старину было еще два значения — койка в корабельном лазарете и место между двумя соседними бортовыми орудиями на парусном корабле. Происходит этот термин от английского слова bank, среди значений которого — отмель, насыпь и скамья. Кстати, в сухопутной жизни прямой родственницей морской банки является всем известная банкетка.

Широко известно слово «клотик» — нашлапка на верхнем конце мачты или стеньги {132} в виде приплюснутого сверху и снизу шара. Первоначальным его назначением было предохранение мачты от гниения изнутри. Теперь чаще под клотиком, а еще чаще — внутри его, размещаются шкивы, через которые проходят фалы для подъема и спуска флагов. А само слово klot в переводе с голландского как раз и означает «шар» либо «набалдашник».

О том, что на кораблях каждые полчаса отбивают склянки — известно почти всем. Выражение это происходит от традиции ударять особым образом в колокол после того, как из склянки часов вниз пересыплется последняя крупица песка. После отказа от песочных часов и перехода к более точным системам хронометража традиция сохранилась.

Кстати, отбивание склянок часто именовалось и «битьем рынды». При этом слово «рында» не имело никакого отношения к средневековым рындам — царским телохранителям знатного происхождения, чинно стоявшим с серебряными топориками по бокам трона русских самодержцев. Как выяснили историки языка, это выражение происходит от английского ring the bell, что в переводе на русский означает «бить в колокол». Со временем английское [188] ring превратилось в куда более понятную русскому человеку «рынду».

Бывает, что морской термин может вообще поставить в тупик. Например, что может скрываться под словом «беседка»? А означает оно приспособление, предназначенное для подъема человека на мачту либо по наружному борту корабля. Зачастую это просто бревно либо вообще доска, с которой красят или ремонтируют что-либо. И никакого отношения к садово-парковому инвентарю!

Не всегда можно сразу понять и то, что имеет в виду моряк под словом «выстрел». Вполне возможно, что речь идет о рангоутном древе или даже металлической балке, которая крепится к борту корабля шарнирным соединением. На ходу выстрел «заваливается» (крепится) к борту, а на стоянке его используют для постановки шлюпок и катеров. По выстрелу также добираются до борта корабля. [189]

Или, например, «утка». Не всякий сразу поймет, что под этим названием скрывается вовсе не водоплавающая птица, а двурогая металлическая планка (литая или сварная) для укрепления не слишком толстых свободных концов снастей. Снасть укладывается на утку восьмеркой, а удерживается за счет силы трения.

Имелись, естественно, и выражения для «внутреннего пользования». Шутливые и не очень. Например, консервы во флоте называли «мощами бригадира, павшего геройски от почечушной болезни». Напомним, что почечуем раньше именовали геморрой.

«Чистяками» именовали вестовых, в обязанность которых входило поддержание корабля и офицеров в холе и порядке. Вестовой мог быть прикомандирован к кают-компании либо к одному или нескольким офицерам. В вестовые чаще всего назначали первогодков, еще не имевших морских профессий. [190]

Для моряков существовало два вида чая — «Кронштадт» и «Адвокат». «Кронштадт» (в память о сидениях на половинном береговом жалованье) был жиденьким, но с казенным сахаром. «Адвокат» же был гораздо крепче и с лимоном. Такой напиток заваривали в плавании вестовые в кают-компании.

«Черносливом» именовали уголь — чаще всего жирные сорта, типа валлийского «кардифа». Если же кто-то выполнял опасную задачу тихо и незаметно, то о нем говорили, что имярек «не разбудил ни кота, ни врача, ни попа».

Офицера, сторонившегося женщин, обычно называли «хомяком» — как известно, это животное ведет довольно замкнутый образ жизни, далекий от мирских удовольствий. Впрочем, новоиспеченный «хомяк» всегда имел право назвать такое титулование «гаффом». Таковым термином определяли глупые и неуместные шутки, а также бестактные заявления. Добавим, что guff в переводе с английского языка означает что-то вроде «пустой болтовни».

Высокие стоячие воротники офицерских сорочек называли лиселями, в честь сходных по форме парусов.

Членов экипажа того или иного корабля обычно именовали по его названию. Вот и появлялись «разбойники», «орлы» и прочие «драконы».

Отдельно скажем об ударениях. Ряд знакомых нам слов на флоте — например, рапорт, и компас, и так далее — исторически произносятся с ударением не на первый слог, как на берегу, а на второй. С чем это связано — трудно сказать, но некоторые лингвисты предполагают, что речь идет о влиянии французского языка, где ударение ставится как раз на второй слог. К правильной расстановке ударений относились крайне ревниво, причем тех, кто не понимал [191] их смысла, считали неспособными понять всю сложность и специфичность морской жизни.

Есть и выражения, которые происходят из недр флота, но давно уже стали иметь «общегражданское значение». И речь идет не только о знакомом нам «адмиральском часе» либо «авральном» выполнении той или иной работы.

Уже почти 200 лет пространство Финского залива между устьем Невы и Кронштадтом именуется местными жителями «Маркизовой лужей». «Крестным отцом» этого топонима стал французский эмигрант Жан-Батист Прево де Сансака, маркиз де Траверсе, получивший на новой родине имя-отчество Иван Иванович. Он родился в 1753 году на острове Мартиника, служил во французском флоте, а в 1791 году был принят во флот российский контр-адмиралом гребного флота на Балтике. В 1809–1811 годах де Траверсе был управляющим Морским министерством, а в 1811–1828 годах — Морским министром.

Своим возвышением, как говорили злые языки, маркиз был обязан красавице-гувернантке, служившей в одном из его имений — Романщине. «Император{133}, проезжая на запад России или за границу, будто невзначай всегда останавливался в поместье маркиза, [192] Романщине, и проводил у него несколько дней в рыцарских подвигах», — писал публицист Николай Греч.

Но почему же и когда у участка Финского залива появилось такое странное название — «Маркизова лужа»?

Дело в том, что маркиз считал своей главной задачей сохранение линейного флота от различных напастей, в связи с чем якобы отдал приказ дальше Кронштадта не плавать. Вот Балтийский флот и толкся на небольшом мелком пятачке между морской крепостью и Санкт-Петербургом, названном «в честь» де Траверсе.

И напоследок снова слово Гречу, на этот раз оценивающему хозяйственные таланты «Ивана Ивановича»:

«Министр хлопотал только о построении большого числа кораблей и, спустив их на воду, не заботился о них. Линейный корабль «Лейпциг», спущенный на воду на Неве, почему-то запоздал быть отправленным в Кронштадт до наступления зимы, простоял два года перед самым домом министра и сгнил совершенно».

Не правда ли, чем-то подозрительно напоминает и куда более близкие к нам времена?

Интересно и происхождение популярного выражения «полундра» (его иногда произносили и как «палундра»). Несмотря на то что словарь Владимира Даля (1801–1872, кстати, мичмана Российского флота) приписывает ему голландское происхождение{134}, истоки его следует искать в английском языке. Речь идет о кальке выражения *fall under*, что в переводе на русский язык означает «падать вниз». В качестве примера к данному выражению Даль приводит следующую [193] фразу: «Полундра, сам лечу! — закричал матрос, падая с марсу».

Оказывал флот и влияние на моду. Например, всем известные «клеши»{135} имеют морское происхождение и более чем прикладное значение. Дело в том, что широкие штанины помогали быстро сбросить намокшие форменные брюки при падении в воду — ботинки в этой ситуации можно было снять уже позже. Для этой цели был нужен и боковой клапан на штанах, пуговицы которого можно было оторвать одним резким движением.

Во времена Гражданской войны «клеши» стали признаком «настоящего моряка». Для того чтобы они лучше «парусили», в нижней части штанин делали разрезы, на которые нашивались кусочки свинца. Края разрезов соединялись цепочками. Личностей в таких брюках обычно полупрезрительно называли «клешниками».

Не стоит забывать и о словах, которые выражали последствия губительной даже для многих моряков морской болезни. Для замены пошлого слова «рвота» употреблялось либо нейтральное «ехать в Ригу», либо выражение «травить». Отметим, впрочем, что «стравить» означало еще и ослабить натяжение снасти, а также рассказывать всяческие небылицы.

Естественно, бывали и жаргонизмы регионального значения.

Например, в Кронштадте имелся трактир «Мыс Доброй Надежды». Поэтому любому было понятно, почему избитый по пьянке матрос объяснял свои повреждения «крушением у мыса Доброй Надежды». Правда, «неморские» обыватели презрительно называли заведение более коротко — «Мыска».

В том же Кронштадте был неписаный закон — по [194] главной Николаевской улице матросы могли ходить лишь по теневой стороне, которую именовали «ситцевой». Для офицеров предназначалась, естественно, солнечная сторона, по-кронштадтски — «бархатная».

Более того, во многих военных портах России очень часто вместо слов «что Бог даст» говорили «что Флот даст». И это было далеко не случайно. Например, такие города, как Кронштадт, Владивосток, Николаев и Севастополь, выросли практически исключительно благодаря присутствию на их стапелях и рейдах кораблей под Андреевским флагом.

Присутствие флота напрямую влияло и на топонимику морских городов. Например, главная улица Владивостока носила название «Светлановской». И названа была в честь винтового фрегата «Светлана», посетившего эти места еще в середине 60-х годов XIX века.

Кстати, на гербе Владивостока изображение уссурийского тигра далеко не случайно лежит на двух якорях. Ведь первыми на месте будущего города побывали члены экипажа винтового транспорта «Манчжур», доставившие солдат для будущего поста и рубившие вместе с ними первые просеки-улицы в тайге.

Не обходилось и без обидных определений, которые моряки придумывали сами для себя либо которые давали им самим.

Например, выражение «крестовый поход» означало плавание с высочайшими особами за границу, включая посещение дружественных столиц. Естественно, в ходе таких походов офицерам перепадали иностранные награды. Так, Георгий Старк получил в феврале 1912 года Мекленбург-Шверинский орден Грифа 4-й степени за вовремя произнесенный тост. «Очень лестно, а главное — заслуженно», — иронично записал офицер в своем дневнике. [195]

Впрочем, иностранные награды Старка (помимо ордена Грифа, будущий контр-адмирал был в 1909 году награжден Командорским крестом тунисского ордена «Нишан Ифтикар») не идут ни в какое сравнение с орденскими «иконостасами» других русских адмиралов.

Возьмем, например, первого (после длительного перерыва) Морского министра Российской империи адмирала Алексея Бирилева (1844–1916). За годы командования восемью кораблями и несколькими соединениями флота он получил 15 иностранных орденов различных степеней.

Бывали, впрочем, и «дворцовые флотоводцы». Так, состоявший с 1859-го по 1907 год при великом князе (с 1882 года — генерал-адмирале) Алексее Александровиче адмирал Николай Шиллинг (1828–1910) никогда в жизни не руководил даже самым маленьким соединением кораблей, ограничившись в [196] молодости командованием небольшой винтовой канонеркой «Снег». Это, впрочем, не помешало ему получить 13 иностранных орденов.

Было и такое, крайне обидное для моряка выражение, как «моряк с Невского проспекта». Таковыми называли флотских офицеров, редко бывавших в море и носивших форму исключительно «для форцу». Чаще всего «моряками с Невского проспекта» именовали тех, кто состоял в Гвардейском флотском экипаже.

Как утверждает князь Алексей Чегодаев-Саконский, морское происхождение имеет и выражение «поднабодаться», что на суше означает «напиться». «Выражение крайне употребительно среди моряков», — добавляет князь, участвовавший на крейсере-яхте «Алмаз» в Цусимском сражении.

Не все понятно с происхождением такого прозвища моряков, как «самотопы». Например, так изначально шутливо называли подводников, которые по доброй воле погружались в морские пучины.

Есть другая, куда более неприятная причина для возникновения понятия «самотоп». И связана она с Русско-японской войной, в результате которой львиная доля кораблей 1-й и 2-й эскадр Тихого океана была либо потоплена противником, либо пущена на дно собственными экипажами, дабы предотвратить захват врагом.

Вот как описывает одну из версий появления этого термина очевидец обороны Порт-Артура, писатель Анатолий Степанов (речь идет о весне 1904 года):

«В качалке развалился высокий, широкоплечий, бородатый артиллерийский генерал Никитин{136}, с типичным [197] лицом алкоголика, начальник артиллерии формирующегося в Артуре Третьего Сибирского корпуса. Он был слегка навеселе и потому особенно многословен.

— Наши самотопы продолжают отличаться, — проговорил он громко, чуть хрипловатым басом.

— Какие такие самотопы? — удивилась Вера Алексеевна{137}.

— Да наши герои-морячки! Пока они ни одного японца еще не утопили, зато потопили в Чемульпо «Варяга»{138} и «Корейца»{139}, а под Артуром — «Енисея»{140} и «Боярина»{141}. Япошкам никогда и не снились такие успехи, если бы не помощь наших самотопов. Погодите, они еще своими руками весь флот перетопят, а сами в Питер укатят.

Стессель громко расхохотался:

— Это ты здорово сказал, Владимир Николаевич. Самотопы! Что правда, то правда, — самые настоящие [198] самотопы! Завтра же всем расскажу, как ты ловко их окрестил».

Другая неприятная характеристика русских флотоводцев — «пещерные адмиралы» — происходит уже из недр самого флота. Ее автор — главный командир Черноморского флота и портов Черного моря вице-адмирал Григорий Чухнин. Чухнин намекал на то, что четыре порт-артурских «флотоводца» — контр-адмиралы князь Павел Ухтомский (1848–1911), Иван Григорович (1853–1930), Михаил Лощинский (1849–1917) и Роберт Вирен (1856–1917) — предпочитали отсиживаться в крепких блиндажах, нежели атаковать неприятеля.

Отметим, что двое из «пещерных адмиралов» после Русско-японской войны достигли более чем высоких постов в российской военно-морской иерархии и вышли в «полные» адмиралы. Григорович в 1911–1917 годах был последним Морским министром Российской империи, а Вирен в 1909–1917 годах занимал пост главного командира Кронштадтского порта и военного губернатора Кронштадта. [199]

Что же касается друга адмирала Степана Макарова, князя Ухтомского, то он в 1906 году по болезни вышел в отставку в чине вице-адмирала. Лещинский же в 1906–1908 годах исполнял должность главного инспектора минного дела, а затем также вышел в отставку вице-адмиралом.

Теперь самое время перейти к морскому фольклору — знакомому и не очень.

Например, мало кто знает, что одна из старейших песен русских моряков написана, возможно, Петром Великим. Речь идет о напеве «Как на матушке на Неве молодой матрос корабли снастил». Эта песня была в постоянном репертуаре военных хоров Российской империи и входила в число наиболее любимых императором Николаем I.

Самым морским танцем, вероятно, следует признать «Яблочко». О его происхождении до сих пор спорят исследователи. Так, одни музыковеды видят его истоки в веселом старинном кельтском танце «джига», популярном до сих пор в Англии, Шотландии и Ирландии. Его название происходит от английского слова *jig*, что в переводе на русский язык означает «шутка».

Джига была танцем не только моряков, но и бедняков, бродяг и преступников. Виртуозом считался тот, кто мог за несколько секунд ударить по деревянному полу или палубе десятки раз (были умельцы, делавшие за 15 секунд до 80 ударов).

Надо заметить, что собственно «Яблочком» танец стали называть гораздо позже его появления на кораблях русского флота. Дело в том, что именовали его «хорнайп», а у русских «матлот».

Что же касается варианта танца со словами, то его связывают с украинской припевкой, где есть такие слова:

*Ой, яблучко, куды ж котится?
Пусти, маты, на вулицю,
Гулять хочеться! [200]*

Особенно популярным «Яблочко» было на Черном море, откуда и разошлось позже по флотам и фронтам Гражданской войны.

Теперь попробуем проследить историю нескольких морских песен, которые уже давно стали народными, несмотря на наличие авторов.

Множеством легенд обросла знаменитая песня «Раскинулось море широко». Некоторые утверждают, что это народная песня, написанная кочегаром Зубаревым еще в 1900 году (сам Зубарев позже погиб в Цусимском сражении). Естественно, что песня называлась «Кочегар».

Долгое время ее приписывали и Федору Предтече — матросу парохода «Одесса». Он якобы написал ее в 1906 году в длительном тяжелом переходе под впечатлением смерти молодого кочегара-земляка.

На самом же деле эти стихи написаны еще в XIX веке. И, вполне возможно, либо Зубарев, либо Предтеча, скажем так, «отредактировали» первоначальный текст под современные им события.

Автором знаменитой песни (стихотворения «Моряк») является уроженец окрестностей Мариуполя [201] Николай Федорович Щербина. На музыку слова (их существует несколько вариантов) были положены композитором Александром Гурилевым. В романсе «Не слышно на палубе песен» (первоначальное название — «После битвы») были следующие слова:

*Раскинулось небо широко,
Теряются волны вдали,
Отсюда уйдем мы далеко,
Подальше от грешной земли.*

Произведение Александра Гурилева было чрезвычайно популярно во время героической обороны Севастополя в 1854–1855 годах, однако петь его стали немного по-другому — моряк стал русским, а Эгейское море превратилось в Черное. В последующих вариантах оно стало вообще Красным. И теперь чаще всего романс поют следующим образом:

«Не слышно на палубе песен, и Красное море шумит...»

Долгое время авторство было неизвестно и даже в сборнике работ Гурилева от 1944 года указывалось, что это «популярный русский романс конца XIX века неизвестного автора». Рукопись со стихами была обнаружена только в 1953 году в Москве, библиотеке имени В. И. Ленина. И только тогда стало окончательно ясно, что написаны они в Таганроге Николаем Щербиной.

В хранящемся в Российской государственной библиотеке украинском литературном альманахе «Молодик» (он вышел в Санкт-Петербурге в 1844 году) есть стихотворение «Моряк». Начинается оно следующим образом:

*Не слышно на палубах песен:
Эгейские волны шумят.
Нам берег и душен и тесен;
Суровые стражи не снят. [202]*

Добавим, что «канонического» варианта песни, видимо, и не существует. Более того, есть варианты и про Ладожское озеро, и даже — про Подмосковье. Если же верить Леониду Утесову, который, по его словам, записал полный текст у старого железнодорожника, то куплетов в ней было «бессчетное количество». И действительно — вариант Зубарева состоит из 21 строфы, а записанный в середине 1990-х годов вариант в исполнении Андрея Макаревича (альбом «Песни, которые я люблю») насчитывает 10 куплетов.

Теперь самое время перейти к песням про «Варяг», вернее, — к двум наиболее известным из них.

Наиболее популярная до сих пор знаменитая «Наверх вы, товарищи, все по местам» опубликована в санкт-петербургском «Новом журнале литературы, искусства и науки» в апреле 1904 года. Отметим, что опубликованные стихи представляли собой довольно точный перевод, сделанный поэтессой Евгенией Студенской (1874–1906). Оригинал же появился в германском журнале «Jugend» за несколько недель до того. Автором стихов является австрийский писатель Рудольф Грейнци (1866–1942).

Стоит отметить, что текст слов песни с 1904 года неоднократно подвергался редактированию в соответствии с политической конъюнктурой. В частности, в моменты потепления взаимоотношений с Японией убирался куплет, где упоминались «желтолицые черти». Впрочем, такая же участь позже постигла песню «На границе тучи ходят хмуро» — после нормализации взаимоотношений с Японией слова «и летели наземь самураи» заменяли при исполнении на слова «и летела наземь вражья стая». Как видим, история имеет тенденцию повторяться.

Что же касается музыки к песне «Наверх вы, товарищи, все по местам», то она существовала задолго [203] до появления стихотворения Студенской (отметим, что есть и другие, менее известные переложения на русский язык). Правда, на ее мотив пели совершенно иные слова. Дело в том, что военный музыкант Алексей Турищев (1888–1962) использовал музыку так называемой «Патриотической песни», переложения на музыку пушкинской «Песни о вещем Олеге». И многие годы «Песнь» была своего рода неофициальным гимном русской армии. Начало ее, например, звучало так:

*Как ныне собирается вещей Олег
Отмстить неразумным хазарам:
Их села и нивы за буйный набег
Обрек он мечам и пожарам.*

Далее следовал припев, хорошо известный нам по фильмам про Гражданскую войну в России:

*Так громче, музыка, играй победу!
Мы победили, и враг бежит, бежит, бежит.
Так за Царя, за Родину, за Веру
Мы грянем громкое «ура!», «ура», ура!».*

И так далее — строфы из Пушкина перемежались припевом.

Другая известная песня про крейсер «Варяг» — «Плещут холодные волны» — была написана также в 1904 году. Автором ее слов был банковский служащий и поэт-любитель Я. Репнинский (к сожалению, его имени нам установить не удалось). Впервые текст будущей песни был опубликован в газете «Русь».

Отметим, что автор музыки этого произведения до сих пор точно не установлен. В качестве авторов упоминаются студент Юрьевского (Тартуского) университета Федор Богородицкий (1883–1954) и регент кафедрального собора города Ставрополя Василий Бенецкий (1864–1930). Впрочем, о том, кто был автором музыки, а кто — хорового варианта, источники [204] расходятся. Более того, у ряда исследователей музыки вызывает сомнение авторство их обоих.

Есть и другая версия происхождения слов — в соответствии с ней мы снова имеем дело с переводом, причем вновь с немецкого языка.

А вот кажущаяся очень старой песня «По морям, по волнам, нынче здесь — завтра там» написана в 20-х годах XX века, причем автором ее был одессит Михаил Байтальский (1903–1978), позже осужденный как троцкист.

В 1939 году была создана и известная песня «Они вспоминают Цусиму».

Рассказ о морской риторике будет неполным, если мы не упомянем об «окончаниях, не имеющих отношения к службе» — иначе говоря, о ругательствах, использование которых всегда являлось признаком настоящего «морского волка». Тем более, как писал великий русский сатирик Михаил Салтыков-Щедрин, первым словом опытного русского администратора во всех случаях должно быть слово матерное. Категорически [205] не сквернословивший знаменитый флотоводец вице-адмирал Степан Макаров был, пожалуй, редким и приятным исключением.

Не забыты «окончания» и в Морском уставе. Вернее те, которые воспринимались как «адресная» ругань.

В том случае, если брань следовала «не одумавши с сердца или не опаматовась», то виновный предстал перед судом, где просил у обиженного «христианского прощения». Когда же брань была «гораздо жестокой», то налагался и денежный штраф в пользу потерпевшего. Примечательно, что если истец был недоволен размером присужденного штрафа, то виновник от уплаты освобождался вообще.

В случае если кто «против бранных слов» лез в драку или выражал недовольство «иным своевољствием», то он терял право на сатисфакцию и получал то же наказание, что и его обидчик.

Впрочем, Петр Великий является и одним из легендарных российских матерщинников. Именно ему приписывается авторство так называемых «Большого загиба» и «Малого загиба», состоящих из отборной ругани. Справедливости ради отметим, что авторство Петра в области «загибов» никак не подтверждено, но легенды — вещь упрямая.

Канонического текста «загибов» не существует, а количество слов в них может варьироваться от 30 до 300. Так, вариант «Большого Петровского загиба», впервые опубликованный в книге «Крепкое русское слово», состоит из 366 слов. Наиболее приличными выражениями в нем являются «подхвостие дьяволие», «Зевесова жердина» и «обезьянья шишка зело раздутая». «Малый загиб» отличается от «большого» только объемом, да и упоминаний «кровной родни» в нем поменьше. Любопытная деталь — при произнесении «загиба» в наказание провинившийся вставал [206] к мачте и не смел сойти с места до завершения речи наказывающего.

«Если на минуту поверить, что все всерьез касается матери и отца, и братьев, и сестер, и так от прапрадеда до праправнуков, всей родни, и двоюродных, и снох, и золовок, и зятьев, словом, всех родственников, то станет дурно», — говорят моряки.

И действительно, — попробуйте представить себе воплощение в жизнь такого, например, яркого пожелания: «чтоб тебе провалиться через семь гробов в мутный глаз твоей бабушки»!

От соприкосновения с матерщиной не был застрахован никто, включая членов императорской фамилии. Слово великому князю Кириллу Владимировичу (1876–1938),

носившему чин контр-адмирала Российского императорского флота (воспоминания относятся к периоду его обучения на учебном судне «Моряк»):

«Любому действию, совершаемому на судне, официально именуемом трехмачтовым фрегатом{142}, предшествовал шквал неистовых оскорблений, без которых ни одна рея не могла быть развернута и ни один парус — поднят. Тогда это казалось мне своего рода ритуалом.

Поток непристойностей извергался с утра до ночи. Человеку, не знающему русский язык, трудно представить себе, что такое русский мат. В своей изощренной грубости ему нет равных».

Для настоящего моряка было правилом не только материться, но и «резать правду-матку». Наиболее знаменит в этой области был уже упоминавшийся нами академик и генерал флота Алексей Крылов. [207]

Одним из венцов его деятельности вполне можно считать историю со строительством канализации для аэрологической обсерватории в Онтолове{143} — обсерватория входила в состав Главной физической обсерватории, руководить которой Крылов был назначен в мае 1916 года. На тот момент ученые безуспешно пытались решить «сантехническую» проблемы уже целых два года. Цена вопроса составляла 600 тыс. рублей в ценах того времени.

Через некоторое время генерал флота направил курирующему министру — главе ведомства народного просвещения графу Павлу Игнатьеву (1870–1945) — официальный рапорт, гласивший следующее: [208]

«Мой предшественник князь Б. Б. Голицын{144} неоднократно ходатайствовал перед Министерством народного просвещения об экстренном ассигновании на устройство канализации для аэрологической обсерватории в Онтолово. Здесь находится 60 человек служащих, и экскременты жидкие и твердые из всех отхожих мест спускаются открытой канавой к источникам, питающим дворцовый водопровод Царского Села. Докладывая о сем вашему сиятельству, обращаю ваше внимание, что указанный беспорядок требует немедленного устранения, как угрожающий здоровью государя императора и его августейшей семьи. По предварительному исчислению, потребное ассигнование не превышает 60 000 рублей».

В устном разговоре с министром Крылов пригрозил, что в случае отказа в выделении средств рапорт на имя императора подаст уже Морской министр Иван Григорович, ибо он, как генерал-адъютант, должен стоять на страже здоровья императорской фамилии.

Как вы, наверное, догадываетесь, средства были отпущены немедленно. [209]

Глава 9.

Баковый вестник и баковая аристократия

Бак на корабле — часть верхней палубы от форштевня до первой мачты (фок-мачты). Здесь размещаются устройства для работы с якорями. В старину баковые матросы выполняли роль вперёдсмотрящих, предотвращая в темное время суток и в условиях плохой видимости столкновения с другими судами. Кроме того, они сигнализировали о появлении берега либо иной опасности.

Для рядовых матросов бак играл роль своеобразного клуба — здесь у бочки с водой стоял постоянно горевший фитиль, около которого нижние [210] чины могли курить. Расположение места для курения именно на баке корабля имело достаточно веские причины, для объяснения которых следует вспомнить историю деревянных парусных флотов.

Как известно, на деревянных кораблях прошлого одним из главных (если не самым главным) врагов был огонь. Именно поэтому курильщики и загоняли на бак, где постоянно находились бодрствующие часовые, готовые в любой момент погасить возникшее пламя. Кроме того, неподалеку находилась фок-мачта, около которой постоянно должен был находиться либо офицер, либо унтер-офицер, присматривавшие за порядком.

Для офицеров, само собой, правила были куда менее жесткими.

Никак не регламентировалось курение в каютах, однако в кают-компании смолить можно было только [211] с разрешения ее главы — старшего офицера. Что же касается верхней палубы, то здесь предпочтителен был все тот же бак, хотя курение в других местах не особенно возбранялось. Исключение составляли торжественные случаи да часы, когда корабль грузил боезапас.

Исключением были шканцы. Здесь позволить портить себе легкие мог либо командир, либо адмирал.

Что же и как курили во флоте?

Матросы в основном курили небольшие трубочки — выточенные из дерева либо металлические, медные с крышечкой. Чашечки трубок были маленькими — времени на перекур у нижних чинов всегда было очень мало. В качестве курева использовалась махорка, которую дешево покупали в родном порту у знакомых продавцов, подмешивавших в самосад различные добавки.

У офицеров все было гораздо сложнее.

Те, кто не делал из курения культа, ограничивались папиросами, причем наиболее высоко котиrowались турецкие и египетские табаки. Предшественницей папиросы была пахитоса, в которой мундштуком служила соломинка.

В большом ходу были сигары — кубинские и филиппинские. На первом месте стояли гаванские сигары, курение которых было показателем достатка и положения в обществе.

Что же касается офицеров-англоманов (а все, что связано с британским флотом, было в моде), то для них лучшим вариантом была вишневая либо вересковая трубка с настоящим английским «кепстеном». Кстати, английское слово *capstan* переводится как «кабестан» либо «ворот».

Заметим, завоевавшие мир американские смеси [212] табаков к началу XX века в России практически не были известны.

На баке также функционировало такое своеобразное соседство массовой информации, как «баковый вестник». Это был прямой аналог беспроводного солдатского телеграфа, а также неформальный «клуб по интересам».

Матросы, собиравшиеся в свободное время на баке, чаще всего обменивались новостями внутрикорабельной жизни. Обсуждались действия офицеров и унтер-офицеров, сравнивались современность и былые походы под флагами известных адмиралов.

Когда новости заканчивались, начиналась традиционная морская травля. Люди делились опытом выпивок на берегу, подначивали друг друга на бахвальство, рассказывали всякого рода небылицы.

Долгими ночными вахтами матросы обычно рассказывали друг другу сказки. Обычные сказки, которые издавна рассказывали и рассказывают в России детям на ночь бабушки. Только на кораблях, находившихся зачастую очень и очень далеко от родных мест, эти народные фольклорные произведения играли роль дополнительного и очень сильного средства психологической релаксации, помогавшей людям переносить все тяготы морской службы.

Значительной была роль «бакового вестника» в воспитании молодого матроса. Стоя у фиделя рядом со старослужащими, новички впитывали огромное количество информации, касающейся выживания на корабле. Более того, опытные и много чего повидавшие на своем веку матросы по итогам обсуждения насущных проблем корабля могли кого-то взять [213] под охрану от излишне ретивых унтер-офицеров или даже боцманов, а другого наставить на путь истинный в случае лености, бросавшей тень на других моряков.

На баке существовала и своя «баковая аристократия», в парусную эпоху состоявшая из боцманов и унтер-офицеров-специалистов. К ним же примыкал баталер, содержатели, писари и фельдшеры, а также подшкипер{145} и артиллерийский вахтер{146}. [214]

Вся группа обычно держалась особняком, без нужды не контактируя с простыми матросами. Те, впрочем, «аристократов» также недолюбливали, как людей, чужающихся настоящего труда и лишь «отрачивающих брюхо».

В начале XX века число представителей «баковой аристократии» серьезно расширилось за счет так называемых кондукторов (ударение в этом слове по флотской традиции делалось на последний слог). К железной дороге эти люди, естественно, отношения не имели и представляли собой высококвалифицированных специалистов, верхушку унтер-офицерского сословия.

Первоначально кондукторами в России именовали старших воспитанников либо выпускников училищ Морского ведомства, готовивших штурманов, артиллеристов, инженер-механиков и судостроителей. Иначе говоря, речь шла о «чине», соответствующем гардемаринскому. После прохождения практики молодые люди получали чины прапорщика соответствующего корпуса (Корпуса инженер-механиков флота, Корпуса флотских штурманов и Корпуса корабельных инженеров).

С 1903 года чин кондуктора стали присваивать сверхсрочным унтер-офицерам флота, превращая их в подобие полуофицеров. В сухопутных войсках чину кондуктора соответствовал чин подпрапорщика (чаще всего присваивался в военное время отличившимся унтер-офицерам).

Количество кондукторов на корабле могло превышать два десятка.

Например, на линейном корабле «Император Павел Первый», вступившем в строй в 1912 году, их было по боевому расписанию 24 человека. В это число, естественно, входил старший боцман линкора (ему [215] обычно полагалась на корабле и отдельная каюта). Старшему артиллерийскому офицеру «Павла» подчинялись 4 артиллерийских кондуктора и сигнально-дальномерный кондуктор. За электротехнику отвечали кондуктор-гальванер и 2 электрика. Кроме того, кондукторское звание носили ролевой и сигнальный сверхсрочники, а также баталер и старший фельдшер.

Под броневой палубой находились посты еще 8 кондукторов — четырех машинных сверхсрочников, двух — кочегарных, а также трюмного и минно-машинного специалистов.

Отметим, что ряд кондукторов занимали должности, на которых в начале эпохи пара и брони состояли либо офицеры по Адмиралтейству, либо так называемые «чиновники» (приравненные к офицерам носители «классных чинов»). Это был шкипер, минно-артиллерийский содержатель и машинный содержатель.

Одной из главных привилегий «баковой аристократии» было право первоочередного подхода к чарке.

«Как только «соловьи» пропели, на шканцы высыпает из жилой палубы толпа матросов, и баталер передает чарку старшему боцману. Тот зачерпывает ею до верха из ендовы и, выпив, передает по старшинству второму себе по чину. Таким образом, сначала «кушает» начальство, господа боцманы и прочие боцманского ранга люди, а затем уже приходит очередь матросов...» — писал Крестовский.

Раз мы заговорили о табаке, то стоит упомянуть о продукте, без которого русский человек жил с большим трудом. И речь у нас пойдет не о водке, а о чае. [216]

Иностранцев удивляла способность русских матросов пить чай в гомерических количествах, причем не только в умеренном климате, но и в тропиках. А первую кружку команда парусных судов пила вскоре после пяти часов утра, перед приборкой корабля. Для этого матросским кокам надо было глубокой ночью (часов около трех ночи или утра — как кому больше нравится) проснуться и поставить на огонь камбуза огромный котел для кипятка.

Чай пили до изнеможения, причем огромное количество воды в желудке не только согревало, но и позволяло дотянуть до обеда, который надо было ждать до полудня. А завтрак был довольно скудным. Чаще всего в меню была жидкая каша с луком либо так называемая размазня (жидкая каша, само собой — на воде). Кашу было принято заедать размоченными в воде или в каше же черными сухарями. На всякий случай перед употреблением матросы стучали сухарем по палубе — таким образом можно было выбить заведшихся червяков.

Отметим, что выпуском сухарей занимались специальные сухарные фабрики, причем первая начала давать продукцию в 1712 году и находилась в Главном Адмиралтействе в Санкт-Петербурге. [217]

Кстати, здание одной из сухарных фабрик Кронштадта в 1795–1797 годах строил сам Василий Баженов.

Не отставали в вопросе чаепития от матросов и офицеры. Многие из них предпочитали заваривать напиток сами, не доверяя вестовым. Более того, в мемуарах есть немало свидетельств того, что русские моряки даже в плаваниях на Восток брали изрядный запас чая из России, поскольку местные чаи их не устраивали как по качеству, так и по вкусу.

Вот как относился к чаю старший офицер уже знакомого нам корвета «Коршун», за которым скрывается корабль юности Константина Станюковича — корвет «Калевала»:

«Андрей Николаевич был большой любитель чая и пил собственный, большой запас которого был взят им из Петербурга. Он сам заваривал и как-то особенно настаивал чай и любил угаживать им.

— Ну, что, каков чаек-то? — спрашивал он, когда Ашанин отпил несколько глотков.

— Ничего себе...

— Ничего себе! — с укором заметил Андрей Николаевич. — Это, батюшка, нектар, а не чай... Вы, значит — извините, батенька, толку не знаете в чае.

— Признаться — мало, Андрей Николаевич.

— Тот-то и видно... А вы внюхайтесь... Аромат-то каков...»

Особое негодование у ценителей русского чая вызывали иностранные методы заварки, особенно английский.

Как известно, в Англии также существует культ чая. Но метод его приготовления несколько отличается от российского.

Начало процесса ничем не отличается. Для начала нагревают сухой чайник, в который засыпают чай [218] (чайная ложка на чашку воды плюс чайная ложка на чайник). Тотчас же заливают кипятком и настаивают 5 мин.

Далее начинаются отличия. Пока чай настаивается, в сильно разогретые чашки добавляют по 2–3 столовые ложки согретого (но не кипяченого) молока. Как утверждают настоящие англофилы, доливание молока в чай портит аромат и вкус напитка, потому подобная ошибка рассматривается как невежество. [219]

Глава 10. «Воруют, государь!»

Эта знаменитая фраза великого русского историка Николая Карамзина — ответ на вопрос императора Александра I о положении в стране — могла быть полностью отнесена и к Российскому флоту. Воровали настолько активно и талантливо, что можно только диву даваться изворотливости наших предков, а также запасу прочности самого Морского ведомства.

Более того, воровством зачастую даже гордились. Так, на неоднократные доклады о злоупотреблениях по казенной части матушка Екатерина Великая как-то заметила: «Меня

обворовывают точно так же, как [220] и других; но это хороший знак и показывает, что есть, что воровать».

Воровать и вправду было что. Согласно официальным статистическим данным Министерства финансов Российской империи, бюджет Морского ведомства в 1900 году был определен в размере 78,7 млн рублей, что составляло 5,5% от общего объема расходной части имперского бюджета. Для справки — это было больше, чем расходы Министерства императорского двора (12,9 млн рублей), Синода (22,3 млн рублей), Министерства юстиции (44,5 млн рублей), Министерства иностранных дел (5,4 млн рублей), Главного Управления землеустройства и земледелия (39 млн рублей), Главного Управления государственного коннозаводства (4,8 млн рублей) и государственного контроля (7,7 млн рублей).

В 1913 году, в период активной подготовки Вооруженных сил Российской империи к Первой мировой войне, доля Морского ведомства в расходной части имперского бюджета выросла уже до 7,9%, что означало выделение 311 млн рублей. Больше шло только, что удивительно для нашего времени, на нужды Министерства народного просвещения (475,4 млн рублей) и Главного Управления землеустройства и земледелия (348,2 млн рублей).

Темпы роста русского военно-морского бюджета в 1913/1914 годах в сравнении с 1907/1908 годами были самыми высокими в мире. Российский показатель составил 173,9% против 143% — у Австро-Венгрии, 79% — у Италии, 67% — у Франции, 61,9% — у Германии, 50% — у Великобритании и 33,7% — у Японии. К примеру, в денежном выражении бюджет британского Адмиралтейства вырос на 15,06 млн фунтов стерлингов против 15,4 млн фунтов стерлингов у Морского ведомства Российской империи. Более того, по объемам затрат на флот Россию обходили [221] только Великобритания и США. В материковой Европе конкурентов не было.

Справедливости ради отметим, что отрыв Великобритании от России был огромным — в 1912/1913 годах 414,5 млн рублей против 159,2 млн рублей. Правда, Германия могла похвастаться лишь 105,7 млн рублей, Италия — приблизительно 80 млн рублей, а Франция — 52,7 млн рублей.

Казнокрадству уделено внимание уже в Морском уставе Петра Великого. Одна из статей прямо говорит о том, что «интендант во флоте воинском» должен смотреть за корабельными комиссарами{147}, «дабы должность свою право исполняли, без корысти и утайки в деньгах, провианте и мундире; дабы люди на кораблях никакой нужды не терпели. Чего для должен ездить по кораблям и спрашивать у служителей корабельных{148}, нет ли от комиссаров какой им обиды».

Комиссару посвящена в Уставе отдельная глава, состоящая из всего одного, но очень емкого абзаца, который мы приведем почти полностью:

«Он повинен из магазина на определенной ему корабль принять, когда корабль готовится к походу, на всех людей, на всю кампанию, на сколько от Адмиралтейской Коллегии определено будет, при присутствии корабельного секретаря, денежное жалованье, запасной мундир, провиант. Которое все должен раздавать и записывать по учрежденной табели, определенной для раздачи провианта, и иметь весы и меры справедливые. Также смотреть накрепко, чтоб принимать доброй провиант, под наказанием смертным; разве какой нужды разной письменной указ из Коллегии Адмиралтейской о том дан будет, [222] чтоб, каков есть, принять. И при возвращении паки в порт, повинен в том, во всем отчет дать верной, что изошло и что осталось».

Также во время кампании, повинен рапортовать командиру корабельного и Интенданта, или кто во место его будет дело его отправлять по вся недели. А ежели каким умыслом или корыстью согрешит, будет живота лишен».

Объемы воровства были настолько вопиющими, что еще в отчете по Морскому ведомству за 1853–1854 годы генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич прямо писал, что в результате ревизий департаментов министерства были «открыты явные злоупотребления к ущербу выгод казны».

Спустя пять лет заведующий морской частью в Николаеве, военный губернатор Севастополя и Николаева контр-адмирал Григорий Бутаков писал великому князю Константину Николаевичу, что злоупотребления во флоте еще до Крымской войны 1853–1856 годов приняли столь громадные размеры, что «почти весь Николаев{149} со своими огромными домами, большей частью выставляющими втихомолку на улицу только три, а много пять окон, выстроился от них. Множество окрестных деревень выросли из того же источника».

Не отставала от черноморцев и Балтика, где в 1853–1854 годах в ходе ревизии было вскрыто немало вопиющих фактов казнокрадства. Так, проверяющий Михаил Рейтерн{150} (1820–1890) дипломатично отмечал, что целый ряд убытков происходил от попустительства начальства, которое «налагает взыскания за арифметические ошибки и описки и [223] не замечает, когда число печей, на которые отпускаются дрова, превышает число действительно существующих».

Та же проверка включает еще один весьма оригинальный факт казнокрадства. Флот проводил гляциологические исследования. На колку льда в канавке площадью 117 квадратных аршин{151} и поддержание ее свободной ото льда в течение зимы по смете было исчислено ежедневно 24 человека рабочих, 3 кузнеца на починку инструмента и один подносчик инструмента от кузницы к месту работы. На одного рабочего, таким образом, 5 квадратных аршин льда, причем расчет кузнецов и подносчика был сделан как при работах при обтесывании гранита.

Среди балтийских портов худшей славой пользовался Свеаборг (пригород Гельсингфорса, современного [224] Хельсинки). И снова слово художнику Алексею Боголюбову:

«...Свеаборг был какой-то отпетый порт. Рассказывали, что во времена Александра Благословенного было здесь такое воровство, что в делах портового архива находится показание одного смотрителя экипажеских магазинов, где столь множество крыс развелось в оных, и эти бестии даже съели медную пушку 8-дюймового калибра. Были также сказания и такие: раз крысы съели живьем часового с ружьём и амуницией, возвращаясь с водопоя. А что крыс бывало много и в наше время, то и я о том свидетельствую, ибо, стоя в карауле у Морских ворот, видел, как целая серая масса плотно двигалась из одной подворотни магазина в другую, но часовых не трогала».

Не отставали и подрядчики.

На вопрос, «какие причины дают подрядчику возможность при производстве работ достичь по некоторым статьям расходов сокращения и дешевизны сравнительно с издержками, делаемыми по тем же статьям казной», известный санкт-петербургский купец, коммерции советник Сергей Кудрявцев (1823–1865) ответил в середине XIX века следующее:

«...Я стараюсь пользоваться всеми различными, однако же неопределенными, но законными обстоятельствами по своим коммерческим сношениям, какие только благоприятствуют выгодному для меня исполнению обязательств с казною».

И это при том, что Кудрявцев именовался современниками «кристально честным человеком». Как говорится, комментарии излишни.

В борьбе с казнокрадством не помогали и решительные меры — из-за невозможности их всегда применять.

Как известно, Петр Великий обратился как-то к [225] генерал-прокурору Сената Павлу Ягужинскому с требованием написать указ, по которому виселица угрожала любому, кто украдет хотя бы лишь на стоимость веревки. «Мы все ворует, только один более и приметнее, чем другой», — остудил пыл монарха рассудительный Ягужинский.

Боролись с воровством по-разному.

Например, адмирал Владимир Верховский (1837–1917), занимавший долгое время пост командира Санкт-Петербургского порта, прибегал к весьма оригинальным методам пресечения злоупотреблений.

Вот что писал в своих воспоминаниях академик Российской Академии и генерал флота Алексей Крылов:

«Верховский... имел тот взгляд, что всякий подрядчик — мошенник, что цену надо сбивать как можно ниже, что все чиновники — взяточники, поэтому все постройки, при нем возведенные, были чисты и красивы снаружи и весьма непрочны по сути дела. Чиновники и инженеры его боялись, правду от него скрывали и во всем ему поддакивали, и получалось недорого, да мило, а дешево, да гнило.

...Он не терпел неправды, не выносил желания его обмануть или поддакивать ему; он впадал тогда в бешенство, становился резок и груб, а на этом основано многое, что ставилось ему в упрек».

«Новации» Верховского вносили в процесс постройки боевых кораблей полный разлад. Так, сразу же после спуска на воду в октябре 1890 года броненосца «Гангут» адмирал приказал уволить всех тех указателей и мастеровых, по которым строитель Иван Леонтьев (1845–1897) не мог предоставить детальной информации относительно их занятости. Расчеты должны были включать данные о трудоемкости каждого технологического процесса, включая [226] количество забиваемых гвоздей и закрученных болтов.

Сам Леонтьев в рапорте жаловался, что адмирал «преследовал только уменьшение траты денег, не признавая ни в ком ни специального знания, ни достоинства некоторых рабочих людей, которыми нужно дорожить».

Командование порта взяло под свой контроль и заказы на необходимое оборудование, в результате чего строитель получал изделия хоть и дешевые, но невысокого качества. Результатом был частый переказ, что приводило к удорожанию постройки и отодвиганию срока вступления корабля в строй.

Затем «крайне раздутый» штат помощников строителя был ограничен всего четырьмя сотрудниками, что привело к серьезным убыткам. Чертежники не успевали выполнять работы, из-за чего простаивали мастера — зачастую их приходилось даже увольнять.

При этом адмирал не стеснялся «заимствовать» для нужд порта «излишки» леса и других материалов, заранее заготовленных строителем.

Но если Верховский доверял просителю, то деньги отпускались безоговорочно. Так было, например, при ремонте Опытового бассейна, предназначенного для испытаний моделей проектируемых и строящихся судов. В 1900 году было решено провести реконструкцию бассейна (он был открыт в 1894 году), причем в ее ходе было выявлена масса нарушений первоначального проекта — кто-то положил в карман [227] немалую сумму денег, «удешевив» первоначально запланированные работы.

Работы было поручено провести Крылову, который детально описал качество казенной постройки.

«Я приказал раскопать брус, на коем рельсы закреплены; оказалось, что нижняя его грань сгнила и что этот брус лежит не на сплошной стенке, а на тумбочках высотой около 60 см, возведенных на насыпном грунте.

Я донес об этом командиру порта и потребовал назначения комиссии для освидетельствования станка и надлежащего устройства рельсов...

...Оказалось, что насыпного грунта со сгнившей щепой около трех метров толщины, и неизвестно, брусья ли покоились на тумбочках, или тумбочки висели на брусьях, когда щепы сгнила».

Верховский не возражал простив затребованных на реконструкцию сумм, что вызвало большое удивление в портовой конторе. Между тем, как писал Крылов, все было очень просто:

«О мелочной придирчивости и доходящей до нелепости требовательности В. П. Верховского ходило множество самых разнообразных, видимо, сильно преувеличенных рассказов, но я лично всегда встречал разумное отношение; но зато и я в своих докладах об исполнении поручений адмирала не позволял себе ни на йоту уклоняться от правды или прибегать к малейшей уловке».

И напоследок приведем отзыв, автором которого был последний Морской министр Российской империи адмирал Иван Григорович. По его словам, Верховский «был вне упреков в этом отношении (в получении взяток. — М. Н.) и хотя имел много недостатков, но был честным человеком».

Стоит, правда, признать, что усилия Верховского далеко не всегда давали результат. Достаточно привести [228] два примера, наиболее типичных для постройки боевых кораблей на столичных казенных верфях — эскадренного броненосца «Сисой Великий» и канонерки «Храбрый»{152}.

3 марта 1897 года на служившем в Средиземном море «Сисое Великом» произошел сильнейший взрыв в кормовой башне. (305-миллиметровое орудие главного калибра выстрелило при открытом замке орудия.) Крыша башни была сброшена на носовой мостик, разбиты все механизмы и приборы, сдвинуто с места 15 броневых плит, сброшена

с тумбы 37-мм пушка, поврежден паровой катер, стеньга и световые люки. Погибло 15 человек, 15 человек тяжело ранено (позже скончались еще шестеро, включая командира башни); еще четверо были легко ранены. В числе погибших был французский подданный.

Корабль был поставлен в ремонт во французский военный порт Тулон, причем при осмотре французскими инженерами были выявлены вопиющие факты из ряда вон плохой работы отечественных верфей. «Чрезвычайно тяжелое для русского сердца впечатление», — рапортовал в Санкт-Петербург командир строившегося в Тулоне крейсера «Светлана» капитан 1-го ранга Алексей Абаза (1856–1915). Французы «покачивали головами и переглядывались».

По верхней кромке брони вдоль всего борта шла 30–40-миллиметровая щель. Ее «прикрывала» замазка. Вываливались заклепки трапов, палубный настил был изготовлен из гнилого дерева. Более того, не были заклепаны даже отверстия в переборках погребов боеприпасов. [229]

В 1900 году в док Тулона попала мореходная канонерская лодка «Храбрый». Корабль, официально вступивший в строй всего два года назад, уже требовал серьезного ремонта. При осмотре судна выяснилось, что построено оно не лучше «Сисоя». Так, переборки не доходили до палубы, щели забиты клиньями и суриком. На броневой палубе зазоры между плитами составляли больше 5 мм, а магистральная водоотливная труба по фланцам давала сильные течи. Более всего изумил французов иллюминатор, выполненный из дерева, покрытого сверху латунью. Ремонт обошелся казне в дополнительные 172 239 рублей.

Примечательно, что, в отличие от погибшего в мае 1905 года в Цусимском сражении «Сисоя Великого», «Храбрый» отличился изрядным «долголетием». Из боевого состава уже Советского флота канонерка была выведена лишь в 1956 году.

Впрочем, борец за казенную копейку адмирал Владимир Верховский умер своей смертью. Куда печальнее окончил свои дни другой известный борец с воровством — командир легендарного брига «Меркурий» капитан 1-го ранга Александр Казарский (1798–1833).

Казарский был произведен в мичманы уже в 16 лет, а в 21 год он стал лейтенантом. До назначения командиром брига «Меркурий» в 1829 году он успел покомандовать бригам «Соперник», а затем и одноименным транспортом. За успешное руководство боем с двумя турецкими линейными кораблями его наградили орденом Святого Георгия 4-й степени, досрочно произвели в капитаны 2-го ранга и назначили флигель-адъютантом императора Николая I. Как и всем офицерам — членам экипажа «Меркурия», командиру брига была назначена пожизненная пенсия в размере двойного оклада жалованья. [230]

Затем Казарский командовал фрегатом «Поспешный» и линкором «Тенедос». С 1831 года он исполнял особые поручения императора и в том же году был произведен в капитаны 1-го ранга.

Умер Казарский в 35 лет во время ревизии Черноморского флота. Утверждали, что он был отравлен. Ревизия Черноморского флота была проведена в основном в 1832 году. Специальная комиссия Адмиралтейств-Совета обнаружила в финансовых отчетах за два предыдущих года массу «нестыковок», однако главный командир Черноморского флота и портов Черного моря адмирал Алексей Грейг отказался менять что-либо в отчете. На напоминание императора Николая I о том, кто несет личную ответственность за финансовые недочеты, главный командир ответил: «К проверке таковых сведений по

обширности и многосложности их главный командир не имел и не имеет никаких средств».

2 августа 1833 года в Черноморском флоте началась эпоха Михаила Лазарева (1788–1851).

Обратимся к номеру журнала «Русская старина» за июль 1886 года. В нем были опубликованы воспоминания некоей Елизаветы Фаренниковой, описавшей последние часы моряка:

«Много было потом толков о загадочной кончине Казарского, вероятных и невероятных, правдоподобных и неправдоподобных. Говорили, что когда он приехал в Николаев, то остановился [231] у одной немки, которая имела чистенькие комнатки для приезжих. Гостиниц тогда еще не было в Николаеве. Когда случалось ей подавать обед или ужин, он всегда просил ее попробовать каждое блюдо и тогда уже решался есть. Казарский был предупрежден раньше, что посягают на его жизнь; оно и понятно: молодой капитан 1-го ранга, флигель-адъютант был назначен ревизовать, а во флоте были тогда страшные беспорядки и злоупотребления. Делая по приезду визиты, кому следует, Казарский нигде ничего не ел и не пил, но в одном генеральском доме дочь хозяина поднесла ему чашку кофе. Казарский, рыцарски любезный с дамами, не в состоянии был отказать красавице и принял от нее чашку; в приятном разговоре он незаметно выпил весь кофе и через несколько минут почувствовал дурноту. Приехав домой, Александр Иванович послал тотчас за доктором, но, как была молва, и доктор оказался в заговоре. Вместо того чтобы дать сейчас противоядие, тем более что сам больной кричал: «Доктор, спасайте: я отравлен!», эскулап посадил больного в горячую ванну. Из ванны его вынули уже полумертвым».

По другой версии, капитану 1-го ранга поднесли бокал шампанского, куда была добавлена отравка.

Судя по всему, использованный убийцами яд относился к категории сильнодействующих — «голова, лицо распухли до невозможности, как уголь; руки опухли, почернели, аксельбанты, эполеты — все почернело».

Ничего не изменилось даже после катастрофической для русского флота Русско-японской войны. Вот что писал в 1908 году один иностранный публицист:

«Производит почти анекдотическое впечатление, что японский флот требует 29 млн иен по обыкновенному [232] бюджету, тогда как русский, даже и после его уничтожения, обходится в 104 млн рублей, а в 1905 году он стоил даже 117 млн рублей».

Для справки — 29 млн иен в 1908 году соответствовали 28,13 млн рублей.

Помимо «сильных мира сего», казнокрадством не гнушались и офицеры чином пониже.

Командир миноносца «Бедовый» Николай Баранов (1856 — ?), сдавший в Цусимском сражении вместе со своим кораблем также и командующего русской эскадрой вице-адмирала Зиновия Рожественского (1848–1909). Когда русская команда покидала 350-тонный миноносец, пожитки командира уместились лишь в 14 чемоданах. Кроме того, как утверждали злые языки, имел собственный каменный дом в центре Санкт-Петербурга, а также дачу в Сестрорецке. [233]

За «непополненную растрату» в размере 22 054 рубля и 76,5 копейки «к отдаче в исправительное арестантское отделение на два года и четыре месяца с исключением из

службы и лишением воинского звания, чинов, ордена Святого Станислава 3-й степени, дворянских и иных особенных прав и преимуществ» был приговорен в начале 1915 года бывший лейтенант Михаил Домершиков (1882–1942). Офицер (он служил ревизором бронепалубного крейсера 2-го ранга «Жемчуг») передал эту весьма значительную сумму денег в 1906 году «в пользу жертв революции», а в январе 1907 года исчез в неизвестном направлении. В эмиграции он жил в Нагасаки (работал наборщиком в русской революционной типографии), Сиднее и Новой Зеландии.

Примечательно, что в том же 1915 году Домершиков получил полный бант Знака отличия Военного ордена и уже в сентябре был восстановлен в чине.

В 1916 году в собственной каюте смертельно ранил себя из браунинга командир линкора «Полтава» барон Владимир Гревениц (1872–1916). Причиной называли растрату казенных средств в размере 6554 рубля и 32 копейки. Деньги предназначались на проведение «покарасочных работ» на дредноуте.

Интересна и судьба участника Бородинского [234] сражения 1812 года адмирала Павла Колзакова (1774–1864). В 1863 году он был вынужден уйти в отставку за упущение, давшее возможность его сотруднику (кстати, в генеральском чине тайного советника) допустить растрату более миллиона рублей. Адмирал был предан суду «за бездействие власти» и лишен звания генерал-адъютанта. Впрочем, уже в 1855 году он был возвращен на службу и вновь стал генерал-адъютантом, а еще через год был награжден алмазными знаками ордена Святого Александра Невского.

Не забывали морские офицеры и о необходимости дачи взяток, как тогда говорили — «Иван Иванычам». Борзых щенков, возможно, из дальних плаваний не привозили, но дорогими сигарами портовых чиновников угощали часто. Например, для того, чтобы «доставить к борту баржу» для вывоза нечистот.

Естественно, взятки приходилось давать не только «своим», но и представителям, скажем так, «смежных» ведомств. В качестве примера приведем историю, связанную с подготовкой академиком Алексеем Крыловым экспедиции, которой предстояло изучить системы успокоения качки для российских линкоров-дредноутов.

Для ускорения работ потребовалось снабдить членов экспедиции дипломатическими паспортами, а груз маркировать как дипломатическую почту. Выяснилось, причем, что дипломатический (его еще называли «командировочный») паспорт для чинов Морского ведомства делается исключительно с «высочайшего соизволения»^{153}, причем волокита продлится не менее двух недель. В МИДе же Крылова лишь зря посылали из кабинета в кабинет.

Пришлось пойти на «военную хитрость». [235]

«Выхожу в коридор, стоит курьер, нос луковицей, ярко-красный. Подхожу, сую в руку пятирублевый золотой:

— Скажите, голубчик, мне надо получить командировочный паспорт и пропуска на 15 мест разных вещей, чтобы их в немецких таможнях не досматривали. Ваши генералы меня от одного к другому гоняют, никакого толка не добьюсь, проводите меня к тому делопроизводителю, который этими делами ведает.

— Пожалуйте, ваше превосходительство, это Иван Петрович Васильев.

Вводит меня в комнату, где сидели чиновники и машинистка, и начинает ему объяснять техническим языком, что мне надо:

— Вот, Иван Петрович, его превосходительство изволит ехать в Гамбург. Им надо командировочный паспорт и открытый лист на 15 мест вещей.

Подходит Васильев к конторке, открывает ее, и я вижу в ней кипу паспортов, вынимает один из них:

— Фамилия, имя, отчество вашего превосходительства?

Вписывает и вручает мне паспорт, выдаваемый только с «высочайшего соизволения».

— Вещи у вас с собой?

— Нет, их 45 пудов, они на заводе.

Обращается к курьеру:

— Петров, возьмите 15 ярлыков, вот этот открытый лист, печать, сургуч, шпагат, одним словом, все, что надо, поезжайте к 10 часам утра по адресу, указанному его превосходительством, и опечатайте все, как полагается.

Поблагодарил я Васильева самыми лестными словами.

На следующий день в 10 часов утра является Петров со всем своим снаряжением, опечатывает все [236] ящики, как полагается, вручает мне открытый лист, получает пяти — и десятирублевый золотой, величает меня «ваше сиятельство»{154} и, видимо, вполне довольный, уезжает.

Когда я рассказал это членам моей комиссии и показал наш багаж, они ни глазам своим, ни ушам верить не хотели». [237]

Глава 11. **Офицер vs офицер**

Для начала — цитата из Морского устава Петра Великого:

«Офицеры, и прочие, которые в ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА флоте служат, да любят друг друга верно, как христианину надлежит, без расности, какой они веры или народа не будет».

В реальной жизни взаимоотношения офицеров флота строились на многолетних писаных и неписаных традициях. Причем для тех из них, кто служил на одном корабле, даже система чинопочитания зачастую разительно отличалась от того, что требовали уставы. Обратимся к уже знакомой нам повести Станюковича «Вокруг света на «Коршуне»: [238]

«Володя двинулся на сходню и вошел на корвет, разыскивая глазами вахтенного офицера. На мостике его не было.

Наконец, заметив молодого лейтенанта, показавшегося из-за грот-мачты, он подошел к нему и, вытягиваясь во фронт и отдавая по форме честь, спросил:

— Можно ли видеть капитана?

— Опустите руку, пожалуйста, и стойте вольно. Я не корпусная крыса! — проговорил, смеясь, лейтенант и в ответ не приложил руку к козырьку, а, по обычаю моряков, снял фуражку и раскланялся. — Капитан только что был наверху. Он, верно, у себя в каюте. Идите туда! — любезно сказал моряк».

Раз уж мы упомянули офицера в чине лейтенанта, самое время рассказать о системе воинских званий Российского императорского флота.

К середине XIX века низшим обер-офицерским чином флота был чин мичмана, соответствовавший поручику армии (напомним, армейцы выпускались в войска после окончания военных училищ подпоручиками). Примечательно, что в английском флоте чин midshipman (именно от него и происходит слово «мичман») соответствовал российскому гардемарину.

Необходимо сказать, что столь знакомый нам по художественным фильмам чин гардемарина ничего общего с кинематографической вольницей и романтикой не имел. Гардемарины, по сути, являлись стажерами-практикантами, служившими на кораблях либо в береговых учреждениях Морского ведомства перед производством в офицеры. На суше этому чину соответствовали подпрапорщик (по сути, переходный чин от унтер-офицера к офицеру) либо юнкер. Более того, строевая дисциплина в XVIII веке была более чем суровой, поэтому ни о каких [239] длительных отлучках из стен не могло быть никакой речи.

И еще одна деталь, характеризующая качество «гардемаринского эпоса». Молодым людям не было никакого смысла втайне перемещаться из Москвы в Санкт-Петербург, поскольку навигаторские классы Навигацкой школы были переведены в Санкт-Петербург еще в 1716 году — то есть почти за 30 лет до начала событий, описываемых в первом фильме. Что же касается старой столицы, то здесь оставались лишь «цыфирные» и «русские» классы, которые являлись, по сути, подготовительными для старших, где обучались гардемарины.

Чин лейтенанта в 1701–1907 годах соответствовал сухопутному капитану, а в 1907–1917 годах — штабс-капитану. Лейтенанты командовали вахтами, а также небольшими судами — тендерами и бригантинами, а позже — миноносцами и бригами. В 1907–1912 годах армейскому чину капитана соответствовал старший лейтенант.

В 1713–1885 годах и 1907–1911 годах во флоте существовал чин капитан-лейтенанта (аналог сухопутного майора). Примечательно, что в 1885–1907 годах лейтенанты флота могли получать «содержание капитан-лейтенанта» — несмотря на то что такового чина не существовало. Речь шла, по сути, о высшем должностном окладе лейтенанта.

Штаб-офицерские чины капитана 2-го ранга и капитана 1-го ранга присваивались в 1713–1732 годах и в 1751–1917 годах. На суше им соответствовали подполковник и полковник. В промежутке между 1732 и 1751 годами существовал чин «капитан корабля», который заменял капитанов обоих рангов.

Теперь перейдем к адмиральским чинам.

С 1699 года в Российском военно-морском флоте [240] существовали чины контр-адмирала, вице-адмирала и адмирала (полного адмирала), которые соответствовали генерал-майору, генерал-лейтенанту и генералу рода войск (например генералу от инфантерии или генералу от кавалерии). Добавим также, что высшие офицеры флота, перечисленные в береговой состав, а также числившиеся по корпусам Морского ведомства, носили сухопутные чины. Исключения в разные годы составляли Корпус инженер-механиков флота, Корпус корабельных инженеров и Корпус инженеров морской строительной части.

Особый разговор о чине и должности генерал-адмирала — мы не оговорились, между чином и должностью была большая разница. Чин генерал-адмирала соответствовал генерал-фельдмаршалу, а должность присваивалась в этот период главным начальникам флота и Морского ведомства императорской крови.

Во второй половине XIX — начале XX века генерал-адмиралами русского императорского флота были великие князья Константин Николаевич (брат императора Александра II, 1827–1892) и Алексей Александрович (брат императора Александра III, 1849–1907).

В официальных случаях при обращении к офицеру использовались общегражданские выражения — «ваше благородие» (к обер-офицеру), «ваше высокоблагородие» (к штаб-офицерам) и «ваше превосходительство» (к контр-адмиралу, вице-адмиралу, а также к генералам соответствующих чинов). Полный адмирал или генерал, а также генерал-адмирал величались «ваше высокопревосходительство». Добавим, что титуловали обычно только старших по званию — лица, находившиеся в равных чинах, обращались [241] друг к другу либо по чину, либо по имени-отчеству (в случае знакомства).

Корпуса инженер-механиков флота и корабельных инженеров имели свои звания (в остальных корпусах офицерам присваивались армейские чины). В каждом корпусе было лишь по пять чинов.

В Корпусе инженер-механиков флота (КИМФ) службу начинали с младшего инженер-механика (соответствовал чину армейского поручика или мичмана), за которым следовали помощник старшего инженер-механика (штабс-капитан или лейтенант), старший инженер-механик (подполковник или капитан 2-го ранга), флагманский инженер-механик (полковник или капитан 1-го ранга) и инспектор по механической части (генерал-майор или контр-адмирал). В военное время вводился чин прапорщика по механической части.

Низшим офицерским чином в Корпусе корабельных инженеров (ККИ) был младший помощник судостроителя, соответствовавший сухопутному поручику или флотскому мичману. За ним шли старший помощник судостроителя (штабс-капитан или лейтенант), младший судостроитель (подполковник или капитан 2-го ранга), старший судостроитель (полковник или капитан 1-го ранга) и инспектор судостроения (генерал-майор или контр-адмирал).

В 1905 году офицеры КИМФ и ККИ получили общевоинские звания с добавлением слов «корабельный инженер» или «инженер-механик». В 1913 году последовала новая реформа — механикам были присвоены морские чины: инженер-механик капитан 1-го ранга, инженер-механик капитан 2-го ранга, инженер-механик старший лейтенант, инженер-механик лейтенант и инженер-механик мичман. Что же касается высших чинов, то они остались армейскими [242] (генерал-майор, генерал-лейтенант и генерал).

Если же офицер был титулованной особой, то его именовали в соответствии с титулом. К графам и князьям обращались «ваше сиятельство», но если князь был светлейшим либо императорской крови, то «Ваша светлость». Впрочем, предикат титула «Ваша светлость» мог быть дарован императором и «рядовому» княжескому роду. К генерал-адмиралу (в нашем случае — брату либо дяде царствующего монарха) обращались «Ваше императорское высочество». Единственными представителями титулованных семей, к которым обращались без предиката, были бароны. Их так и именовали — «господин барон».

Между офицерами, служившими на одном корабле либо в одном флотском экипаже, титулы и чины обычно отбрасывались. Друг к другу соплаватели и сослуживцы обращались по имени-отчеству, причем это правило распространялось не только на штаб-офицеров и обер-офицеров, но и зачастую на высший командный состав в ряде неформальных случаев.

Случались, впрочем, и казусы. Например, офицеры, призванные из запаса либо произведенные в чин прапорщика по морской или по механической части в военное время из моряков коммерческого флота, часто порывались именовать других офицеров «ваше

благородие». Таковым обычно объясняли, [243] что они уже сами «благородия», и такое обращение в кругу коллег звучит более чем дико.

Другое дело, что офицеры различных специальностей часто относились друг к другу по-разному. Но для начала стоит немного рассказать о системе корпусов, существовавших в царском флоте помимо строевых офицеров. Чинами корпусов очень часто бывали выходцы из недворянских сословий.

В середине XIX — начале XX века помимо уже названных корпусов существовал Корпус морской артиллерии (КМА), Корпус флотских штурманов (КФШ), Корпус инженеров морской строительной части (КИМСЧ).

Создание корпусов имело весьма прозаическую причину. Строевые офицеры периода парусного флота не могли одновременно совмещать контроль за общим прохождением службы подчиненными с получением навыков по различным морским специальностям. Отметим, что, за редким исключением, офицеры корпусов имели общеармейские звания.

Корпус морской артиллерии был образован в 1734 году, и его офицеры имели армейские воинские звания (с 1830 года морские артиллеристы имели преимущество в 1 чин). Чины КМА следили за исправностью материальной части, отвечали за сохранность боеприпасов, а также обучали артиллерийской стрельбе личный состав. Кроме того, офицеры корпуса работали в арсеналах и лабораториях, где начинались разрывные снаряды и проверялись пороха.

В 1827 году был официально создан КФШ. В обязанности штурмана входило ведение шканечного журнала, прокладка курса и его счисление. Кроме того, офицеры корпуса проводили гидрографические работы, командовали лоцманскими судами, были смотрителями маяков и станций телеграфов. [244]

Корпус инженеров морской строительной части появился в 1838 году для руководства и надзора за строительными работами в портах — речь шла о возведении, доков, арсеналов и других «казенных зданий».

Немного в стороне стояли офицеры ластовых{155} экипажей (упразднены в 60-х годах XIX века). Они командовали портовыми и каботажными судами, а также служили в нестроевых частях флота. Нестроевые ластовые роты могли быть портовыми, служительскими, госпитальными, конюшенными, комиссариатскими, маячными и по надзору за зданиями.

После упразднения ластовых экипажей их офицеры были переведены в различные хозяйственные подразделения Морского ведомства, однако «ластовое клеймо» продолжало их тяготить в общении со строевыми офицерами флота. В глазах большинства корабельных офицеров «ластовые» почти поголовно были малообразованными любителями спиртного.

Вот что писал об отставном ластовом подполковнике и такелажмейстере{156} Санкт-Петербургского порта Поздееве (имя сего офицера, нам, увы, неизвестно) князь Язон Туманов:

«Ластовые офицеры уже отошли в область прошлого, и поэтому следует сказать о них несколько слов. Корпус ластовых офицеров состоял из произведенных в офицеры унтер-офицеров и боцманов флота и предназначался исключительно для службы в порту и

экипажах. Это были достойнейшие люди, [245] прошедшие суровую школу морской жизни, тончайшие знатоки своего подчас довольно сложного дела, но вне узкой сферы своей специальности они не знали ничего. Большинство из них были бывшие баталеры, подкиперы и боцмана и занимали должности заведующих портовыми складами, служили на плавучих средствах порта, заведовали такелажными и парусными мастерскими, плавучими кранами и т.п., чины имели они сухопутные, причем доходили лишь до чина капитана, на котором застревали до предельного возраста, после чего производились в подполковники с увольнением в отставку с мундиром и пенсией, но обычно оставались на своих насиженных местах, продолжая службу по вольному найму.

Таковым был... подполковник в отставке Поздеев. Сколько ему было лет — я думаю, он и сам этого в точности не знал: может быть, 55, может быть, 65, а может, и больше. Сухой кряжистый старик, с лицом цвета мореного дуба, со щетинистыми седыми усами, хриплым голосом и большим носом-дулей, цвет которого предательски указывал на пристрастие его хозяина к напиткам крепостью не ниже 40°. Спрошенный однажды за обедом... какое вино он предпочитает, с полной откровенностью и чувством собственного достоинства Поздеев ответил, что из легких виноградных вин он предпочитает коньяк.

Большой знаток своего дела, он выполнял очень тонкую работу, манипулируя такими грубыми предметами, как 100-тонный неуклюжий кран и броневые плиты. Работа, без сомнения, тонкая: подвести плиту вплотную к борту таким образом, чтобы броневые болты пришлись бы как раз против просверленных для них в борту дыр, — манипуляция в трех [246] плоскостях, причем малейшее отклонение в одной из них сводило на нет всю работу».

Прямо скажем, что разница в положении офицеров различных специальностей была зафиксирована еще в Морском уставе. Вот, например, что написано в нем о морских артиллеристах:

«Офицеры артиллерийские на бомбардирских кораблях имеют в своей команде мартыры, гоубицы и прочи артиллерийские вещи и не должны мешаться в команду морского Офицера; разве по их искуству от Анишеф командующаго в том приказано будет».

В период зарождения парового флота ко второму сорту можно было отнести, например, штурманов. Многие источники говорят даже о «снисходительно-барском» отношении строевых офицеров к навигаторам, которые зачастую происходили не из дворян, а из разночинцев.

Несмотря на запрещение Морского устава, естественно, бывали и конфликты между офицерами. Кстати, «регламент» предусматривал суровое наказание, в том числе за драки:

«Ежели офицер товарища своего дерзнет бить руками, или попросту на берегу, тот будет лишен чина на время, и повинен будет заплатить тому обидимому, против его жалованья на пол года, больше или меньше, по рассмотрению воинского суда: А ежели кто на корабле сие учинит, тот лишен будет чина, и написан в матрозы на такое время, как в суде определено будет и столькож повинен будет, тому обидимому заплатить, как выше писано».

Но драки продолжали иметь место.

Так, уже знакомый нам старший офицер транспорта «Иртыш» лейтенант Петр Шмидт однажды встретил в Либаве{157} другого лейтенанта, «который в [247] дни их молодости был причиной его семейной драмы». Встреча закончилась пощечиной.

«Иртыш» входил в состав 2-й эскадры флота Тихого океана, время было военное, и все ожидали от крайне вспыльчивого начальника эскадры крутых мер. Но резолюция Зиновия Рождественского была более чем сдержанной: «Во время войны никаких дуэлей не допускать, а лейтенанта Шмидта арестовать на десять суток в каюте с приставлением часового».

Помимо офицеров на кораблях русского флота служили так называемые «чиновники», исполнявшие, главным образом, административно-хозяйственные обязанности. Это были люди, которые носили так называемые «классные» гражданские чины, но пользовались правами офицеров. Впрочем, большинство «настоящих» офицеров, включая молодежь, считали их людьми «второго сорта».

Вот что писал на этот счет Гарольд Граф (рассказ относится к его кадетским годам):

«Было на «Пожарском»{158} и еще несколько достопримечательных личностей. Среди них два чиновника, выслужившиеся из матросов, — шкипер и артиллерийский содержатель. Еще в давно прошедшие времена такие чиновники получали на флоте прозвище «петухов» и жили в особой кают-компани, которая соответственно и называлась «петушиной ямой». На «Пожарском» она помещалась под офицерской кают-компанией и, так как была уже за броневым поясом, не имела бортовых иллюминаторов, и свет попадал через узкий и глубокий, как колодец, световой люк. Конечно, среди нас находились озорники, которые не забывали поддразнивать ее обитателей, [248] крича «Петухи, хорошо ли вам там», или подражая петушину «ку-ка-ре-ку». Этих двух чиновников никогда не было видно на палубе, и только по праздничным дням, после обедни, во время торжественного поздравления командиром всего экипажа они вылезали на шканцы и становились на левый фланг офицерского фронта. Причем одевались они в очень короткие сюртучки и какие-то удивительной формы треуголки, на которые мы всегда заглядывались и находили, что как они, так и сами их обладатели поросли мохом».

Ничуть не меньше доставалось и механикам. И снова слово Графу (речь снова идет о крейсере 1-го ранга «Князь Пожарский»):

«Последней достопримечательностью был старший судовой механик, тоже старого закала, сохранившийся с тех пор, когда механики еще только вводились на флот с переходом на паровые суда. Офицеры-парусники встречали их недружелюбно, как первых вестников исчезновения парусного флота. В довершение к этому, механикам не дали офицерских чинов, и они имели чиновничьи погоны. Кроме того, они были не дворянского сословия, как строевые офицеры, и все это ставило их даже ниже другой «черной кости» на флоте — офицеров корпуса штурманов и корпуса артиллерии. Механиков прозвали «сапогами» и «вельзевулами», и эти прозвища дошли и до нас. Мы сейчас же стали изодраться в этом направлении, спуская на веревке в машинный люк сапог или крича туда «Вельзевул».

Старший механик был человек раздражительный, по-видимому, очень обидчивый и не любивший строевых офицеров, оттого он болезненно реагировал на наши издевательства, а это только подзадоривало. Его тронковая машина, с горизонтальными цилиндрами, нам казалась таким курьезным [249] сооружением, что

мы не могли не подтрунивать над ее ходом. Еще бы, раньше, чем начать работать, она забавно скрипела и как-то особенно пыхла. Вся кадетская палуба наполнялась паром противного запаха, и мы начинали ругать «Вельзевула», «портящего» воздух».

Пренебрежительное отношение к инженер-механикам сохранилось до 1917 года. В повести Сергея Колбасьева «На «Джигите»» описывается весьма характерный случай, когда одного инженер-механика попросили приструнить сильно пьяного мичмана — сухопутный адъютант не смог отличить «механические» погоны от «флотских». Естественно, мичман не подчинился. Итак, мичман Лука Пустошкин

«под сильным влиянием винных паров вообразил себя макакой, кувыркнулся в ветвях, издавал дикие вопли и вообще развлекал публику.

...Услышал, что за столиками смеются, и решил на смех этот реагировать в точности так же, как реагируют обезьяны. Одним словом, показал местному населению города Владивостока свою голую задницу на фоне густой зелени.

Этого было вполне достаточно, чтобы смутить присутствовавшего адъютанта коменданта крепости. Будучи юношей осторожным, он сам не принял никаких мер, но сразу же позвонил по телефону своему начальству.

Начальство тоже было толковое. Точно учитывая психологию мичмана, вообразившего себя макакой, оно приказало адъютанту разыскать старшего из присутствующих морских офицеров и поручить ему одного мичмана убраться.

Вот тут-то адъютант и совершил ошибку. Выбрал какого-то дяденьку с двумя просветами на погонах^{159}, [250] но не обратил внимания на то, что погоны эти были не строевые, а механические. Механиков же в те времена юные мичманы по свойственной им дурачности не уважали...

...Адъютант передал ему приказание начальства, и он спорить не стал, — он был человеком военным. Вытер губы салфеткой, встал из-за стола, подошел к дереву и внушительно произнес:

— Молодой человек, извольте спуститься вниз!

Лука, естественно, не послушался. Продолжал скалить зубы и выделять неприличное.

— Ах так! — сказал почтенный инженер-механик и, круто повернувшись на каблуках, ушел на кухню, откуда через минуту вернулся с небольшой пилой.

Снял тужурку, аккуратно повесил ее на спинку стула и начал пилить дерево, которое шесть рабочих могли бы спилить примерно в недельный срок.

Адъютант еще раз ошибся: солидный механик оказался не менее пьяным, чем юный мичман».

Отдельный разговор о взаимоотношениях флотских офицеров с офицерами армии — «армейцами». Они всегда были крайне сложными — моряков считали «белой костью», которые только и делают, что плавают по морям-океанам, пьют дорогие напитки и шикуют в портовых городах.

Отметим, что негативное отношение к флоту было характерно и для нижних чинов. Поэтому начальство всегда направляло на подавление выступлений матросов армейские части, не беспокоясь о том, что они перейдут на сторону восставших. Так было во время кронштадтских восстаний, а также подавления мятежа на «Очакове» во время севастопольских событий 1905 года.

Напротив, моряков очень часто привлекали для того, чтобы призвать к порядку солдат сухопутных частей. [251]

Но вернемся к взаимоотношениям офицеров.

Безусловно, все люди — разные, но многие моряки смотрели на своих сухопутных коллег свысока. Ведь кадеты Морского корпуса комплектовались почти исключительно из потомственных дворян, в то время как армейцы (или «армеуты») очень часто могли быть выходцами из семей разночинцев.

Косо смотрели и на офицеров, перешедших в Морское ведомство из сухопутных частей, — гвардия не исключение. [252]

Глава 12.

От рассвета до заката

Обучение будущих офицеров русского флота — тема настолько обширная, что ей стоит посвятить целую книгу. Здесь же мы попробуем рассказать о том, кто и как мог стать «вашим благородием», то есть мичманом либо младшим офицером одного из корпусов Морского ведомства.

В первый на море офицерский чин — в мичмана — кадет производили чаще всего либо по экзамену, либо по итогам обучения в Морском корпусе^{160}. В разные времена — по-разному. [253]

Если экзаменовались гардемарины, находившиеся в дальнем плавании, то в роли экзаменаторов выступали старшие специалисты судов — штурмана, инженер-механики, артиллеристы, а также командиры и старшие офицеры кораблей. По традиции одновременно с телеграммой в Санкт-Петербург с результатами испытания посылалась и другая депеша. В ней адмирал, председательствовавший в экзаменационной комиссии, просил переслать ему должное количество мичманских эполет. Ими предполагалось, как тогда говорили, «поздравить» свежееиспеченных офицеров флота.

Скажем прямо — для поступления в Морской корпус наличие потомственного дворянства было, по сути, обязательным. Случаи исключений были крайне редкими. Примером может быть история производства в офицеры будущего вице-адмирала Степана Макарова, которого недоброжелатели из столбовых дворян именовали не иначе как «боцманским сыном».

Осип (Иосиф) Макаров был произведен в первый офицерский чин прапорщика в 1848 году, за полгода до рождения сына. Но потомственным дворянином он стал только в 1857 году, после получения чина поручика. Следовательно, обладателем потомственного дворянства стал и его сын, однако в глазах «кадровиков» Морского ведомства все было не так просто.

В 1865 году Степан Макаров окончил Морское училище в Николаевске-на-Амуре, получив чин кондуктора. Он мог так и остаться на Дальнем Востоке, тянув лямку штурманского офицера, но в конце 1866 года на корвете «Аскольд» был переведен на Балтику. Пока корвет шел на запад, огибая Азию и Европу, между Николаевском и Санкт-Петербургом шла напряженная переписка. Дальневосточное [254] морское и сухопутное начальство считало молодого кондуктора достойным продолжения учебы в Морском корпусе с производством его в гардемарины. Тем более что и экзаменационные оценки у Макарова были весьма высокими — не ниже 9 баллов по 12-балльной шкале при 15 учебных дисциплинах.

Тут-то как раз и выяснилось, что на момент рождения соискатель не имел потомственного дворянства. Высшее военно-морское начальство, не желая лишний раз рисковать, нашло «крайнего», причем таковым стал... император Александр II. Управляющий Морским министерством подал царю особую записку, в которой дипломатично написал, что Макаров «происходит из потомственных дворян». После этой «ударной» фразы следовала информация о том, что имярек «экзамен выдержал весьма удовлетворительно». Император «высочайше разрешил». 14 июля 1867 года штурманский кондуктор Степан Макаров был произведен в гардемарины.

При выпуске молодых мичманов с конца XIX века существовала традиция тянуть жребий — кому и на каком флоте предстоит служить. При этом первые несколько обладателей лучших оценок получали право самостоятельно выбрать, на каком театре начать службу.

Вот как описывает жеребьевку Гарольд Граф, мичман выпуска 1904 года{161}:

«...Выяснилось, что вытягивание жребия, кто в какой флот выйдет, произойдет за два дня до принесения присяги. Это был серьезный момент для тех, кто имел определенное желание служить в том или ином флоте. [255]

В назначенный день все собрались в роте. Завернутые в трубочку билетки были брошены в фуражку, и в присутствии теперь уже бывшего ротного командира полковника М. началось «вытягивание судьбы». На каждой билетке стояли буквы: «Б» — Балтийский флот или «Ч» — Черноморский флот и, наконец, «К» — Каспийский. Билетиков для Дальнего Востока не было, так как вакансии были уже разобраны окончившими в первом десятке. Больше всего вакансий предоставлялось в Балтийский флот, и именно туда я мечтал получить назначение. Особенно я боялся попасть в Черноморский, к которому имел какое-то предубеждение из-за того, что в нем офицеры редко попадали в зарубежные плавания и вообще редко плавали. Теперь же это обстоятельство еще усугублялось тем, что, пожалуй, из Черного моря никак не выберешься на войну{162}, а я во что бы то ни стало решил воевать. [256]

Я с замиранием сердца подошел к шапке, протянул руку и взял подвернувшийся билетик. При этом так волновался, что с трудом мог его развернуть. Судьба была милостива: на билетке стояла желанная буква «Б». Я был в восторге».

Данные о территориях происхождения офицеров постоянно менялись. Интересно в этой связи посмотреть, из каких местностей Российской империи происходили, например, офицеры флота, погибшие на бастионах Севастополя.

Абсолютным лидером оказалась Херсонская губерния — 34 человека. На втором месте — Таврическая губерния с 16 офицерами. И это было совсем не удивительно. На территории Херсонской губернии находился Николаев — место, где размещался штаб Главного командира Черноморского флота и портов Черного моря, а также многочисленные верфи. Что же касается Таврической губернии, то крупнейшим ее городом был Севастополь. Иначе говоря, в значительном числе случаев мы имеем дело с потомственными моряками.

На третьем — Санкт-Петербургская губерния с восемью офицерами. Здесь тоже ничего нет странного — в столице всегда проживало немало семей моряков, не желавших оседать в провинциальном Кронштадте.

Из сугубо сухопутных Костромской, Смоленской и Тверской губерний происходило по шесть офицеров. Из Новгородской губернии — четыре. Трое были выходцами из Эстляндской губернии.

Два офицера на счету Воронежской, Казанской, Киевской, Орловской, Полтавской, Псковской, Рязанской и Тамбовской губерний. По одному офицеру дали Архангельская, Вологодская, Калужская, Курляндская и Лифляндская губернии, Молдавия, [257] Московская, Саратовская, Тифлисская, Тульская и Ярославская губернии.

Корабельных инженеров и инженер-механиков выпускало Техническое училище Морского ведомства, переименованное в 1898 году в Морское инженерное училище (МИУ). Отметим, что, в отличие от «гражданских» технических вузов, в МИУ принимались только выходцы из дворянских семей — всесословным прием стал только начиная с 1905 года.

С 1877 года по 1904 год полный курс училища окончили 122 корабельных инженера и 495 инженер-механиков флота, из которых более 10 лет (при обязательных 4,5 года) прослужили 98 корабельных инженеров и 370 инженер-механиков (80 процентов и 75 процентов соответственно). В 1905–1910 годах на корабли в военно-морские учреждения было выпущено 27 корабельных инженеров и 141 инженер-механик. Из них более пяти лет служили 100 процентов выпускников-кораблестроителей и 86 процентов инженер-механиков (122 человека).

Качество образования в училище котирировалось достаточно высоко, в связи с чем значительное количество выпускников (до 70 процентов в зависимости от выпуска) бросали службу после обязательного 4,5-годового срока. В морской среде такое положение считали крайне вредным. «Какое-то недоразумение в том смысле, что поступающие в училище располагают иметь совсем иную карьеру против той, которую они потом действительно получают», — писал в своей вышедшей посмертно книге «Очерк управления флотом в России и иностранных государствах» погибший в Цусимском сражении капитан 2-го ранга Александр фон Витте (1859–1905). [258]

Как строевые офицеры флота, так и офицеры корпусов имели возможность продолжить свое образование по различным отраслям военно-морского искусства и техники. Ниже мы попробуем рассказать о них вкратце.

Начнем с Николаевской Морской академии, которая являлась главным учебным заведением флота, дававшим второе образование. С 1827-го по 1862 год академия существовала как Высший офицерский класс при Морском кадетском корпусе, куда направлялись после окончания корпуса лучшие выпускники. Затем — до 1877 года — действовал Академический курс морских наук.

Учебное заведение первоначально имело три отделения (или отдела, как говорили в те времена) — гидрографический, механический и кораблестроительный. В 1895 году появился Курс военно-морских наук, преобразованный в 1910 году в полноправное отделение.

Стандартный курс обучения в академии длился два года, после чего слушателям, выказавшим наиболее серьезные успехи в науках, могли предложить прослушать дополнительный курс. Отметим, что, в отличие от сухопутной Академии Генерального штаба, выпускники академии морской не получали преимущества по сравнению с другими флотскими офицерами. Правда, выпускники гидрографического отделения часто

получали звание штурманских офицеров 1-го разряда — по совокупности прежних и «академических» заслуг.

Теперь перейдем к так называемым офицерским классам — по сути, углубленным курсам повышения квалификации — Минному офицерскому классу (МОК), Артиллерийскому офицерскому классу (АОК), Штурманскому офицерскому классу (ШОК), Водолазному офицерскому классу, а также [259] Офицерскому классу подводного плавания (ОКПП, организационно входил в состав Учебного отряда подводного плавания, действовавшего в Либаве).

МОК был основан в 1874 году и давал знания не только в области минно-торпедного вооружения, но также электротехники (минные офицеры на судах Российского флота отвечали и за это). По окончании курса класса выпускникам присваивалось звание минного офицера 1-го или 2-го разряда. Офицерам Корпуса инженер-механиков флота по окончании курса МОК присваивалось звание минного механика (разрядов в данном случае не было).

Артиллеристов готовил, естественно, АОК. Он ведет свою историю с 1878 года и первоначально предназначен был для того, чтобы знакомить офицеров-артиллеристов с аппаратами автоматической стрельбы системы полковника Давыдова. Данные аппараты позволяли вести сосредоточенную [260] стрельбу даже в условиях качки, а также производить одновременный залп из всех орудий корабля. В 1883 году АОК был включен в состав Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота. Срок обучения в классе составлял в разные годы от одного до двух лет, а выпускникам присваивались звания артиллерийского офицера 1-го и 2-го разряда. К началу Первой мировой войны класс подготовил около 550 специалистов.

Постоянного штурманского офицерского класса в России не было — долгое время в структуре Морского ведомства существовало отдельное Штурманское училище в Кронштадте, а также несколько региональных училищ (одно из них — в Николаевске-на-Амуре — окончил вице-адмирал Степан Макаров). В начале XX века был создан Временный Штурманский офицерский класс, причем прием слушателей для него производился при необходимости пополнения грамотных штурманских кадров. Слушатели ШОКа получали звание штурманского офицера 2-го разряда после стажировки на учебных судах, а впоследствии могли быть переведены в штурманские офицеры 1-го разряда. На регулярной основе класс работал только с 1911 года и до начала Первой мировой войны.

В Кронштадте с 1897 года размещался и Водолазный офицерский класс, организационно находившийся в составе Водолазной школы. В будущем многие выпускники класса стали одними из первых российских подводников. Им присваивалось звание водолазного офицера (разрядов в данном случае не было). До Первой мировой войны удалось подготовить около 50 человек.

ОКПП был создан в 1909 году (сам Учебный отряд подводного плавания появился в 1906 году), хотя первый офицерский выпуск из семи человек [261] произвели еще в 1907 году (кроме офицеров, обучение прошли и 20 нижних чинов). В дальнейшем в «обучаемый состав» класса принимались офицеры, прослужившие на кораблях более трех лет и пригодные к подводной службе по состоянию здоровья. Добавим, что в ОКПП, как, впрочем, и большинство других классов, принимались не только строевые офицеры, но и офицеры корпусов Морского ведомства.

Окончательно класс сформировался к 1909 г., тогда же определены программы и порядок обучения, составлены учебные пособия. Принимались офицеры, прослужившие на надводных кораблях три года и пригодные по состоянию здоровья служить на подводных лодках. Обучение включало как теоретические занятия, так и практику на первых русских подлодках. До Первой мировой войны класс дал флоту 48 подготовленных строевых морских офицеров (включая трех офицеров по Адмиралтейству), четырех инженер-механиков, пятерых корабельных инженеров и двух врачей. Все они получили звание офицеров подводного плавания (разрядов не было).

Теперь перейдем к учебным заведениям, которые давали офицерам флота дополнительное образование, напрямую с морем не связанное.

Навыки стрельбы из винтовок и револьверов развивала в морских офицерах Порская учебно-стрелковая команда, созданная в 1884 году и существовавшая до 1917 года. Команда базировалась в Ораниенбауме и тесно сотрудничала со стрелковыми школами и подразделениями гвардейских и иных частей, входивших в состав Санкт-Петербургского гарнизона.

Предшественницей военно-воздушных учебных заведений была сформированная Военным ведомством [262] в 1885 году Воздухоплавательная команда, в 1887 году переименованная в Учебный кадровый воздухоплавательный парк, а еще спустя три года — в Учебный воздухоплавательный парк. Парк размещался в Гатчине и готовил для флота офицеров-корректировщиков.

Морские артиллеристы могли также продолжить обучение в Михайловской Артиллерийской академии, готовившей кадры для сухопутных войск. Академия была создана в 1855 году на базе офицерских классов Михайловского артиллерийского училища (до 1863 года входила в состав Императорской военной академии наряду с Николаевской инженерной академией и Николаевской Академией Генерального штаба). Слушателями принимались офицеры, прослужившие в артиллерии не менее 3 лет. Курс обучения 2-го или 3-го класса был рассчитан на два-три года.

Александровская Военно-юридическая академия (ВЮА) готовила офицеров для Военно-морского судного ведомства. Она появилась в 1866 году как офицерские классы при Аудиторском училище, созданном в 1832 году. В 1867-м классы были переформированы в Военно-юридическую академию. В ВЮА принимали офицеров в чине до капитана (флотских — до лейтенанта включительно), прослуживших в строю не менее 4 лет. Срок обучения в академии первоначально составлял два года, а с 1878 года увеличился до трех лет.

В Российском императорском флоте не возбранялось получать и, говоря современным языком, непрофильное образование.

О художниках и композиторах мы уже говорили, но среди морских офицеров было, например, немало профессиональных археологов. Служил под Андреевским флагом в офицерских чинах и один доктор [263] медицинских наук — не в качестве морского врача, а строевым офицером.

Александр Боткин (1866 — ?) окончил Военно-медицинскую академию и в 1892 году стал доктором медицины. Его отец — Сергей Боткин (1829–1889) был известным в России терапевтом, именно в его честь названа московская Боткинская больница. На следующий

год он сдал экзамен на чин мичмана. В дальнейшем он стал известен как конструктор подводных лодок.

Главным источником пополнения флота нижними чинами в начале XX была воинская повинность. Все достигшие 20-летнего возраста жители империи (за исключением тех, о ком пойдет речь ниже) бросали жребий, в результате чего приблизительно каждый третий становился новобранцем. В среднем это было около 450 тыс. человек в год. Призыв происходил раз в год и зависел от сроков уборки урожая. Время «Ч» — с 15 сентября по 1 октября либо с 1 по 15 ноября. Призывали вначале на 7 лет, позже — на 5 (не считая пребывания в запасе).

Кого в России не призывали? Жителей отдаленных районов, включая Камчатку и Сахалин, а также ряд местностей в Якутии, Енисейской, Томской и Тобольской губерний и Финляндии.

Не служили в армии «сибирские инородцы» (исключая корейцев и «бухтарминцев»^{163}), а также инородцы Астраханской губернии, Кавказа, Закаспийской области и Туркестана. Часть «инородцев», впрочем, вносила денежный налог. К числу таковых относились курды, абхазы, калмыки, ногайцы и ряд других. 12 млн марок ежегодно вносила Финляндия. [264]

Категорически не допускались во флот евреи.

Существовали и льготы по семейному положению. Так, вообще не подлежали призыву единственные сыновья в семье, единственные трудоспособные сыновья при недееспособных родителях, единственные братья при круглых сиротах в возрасте до 16 лет, а также одинокие вдовцы с детьми. Более того, не допускался призыв внебрачных детей (при условии, что на их попечении находились матери), а также единственные внуки при недееспособных бабушках и дедушках (при условии отсутствия взрослых сыновей).

Ряд подданных Российской империи подлежал призыву лишь при нехватке годных призывников. Речь в данном случае шла о единственном трудоспособном сыне престарелого отца (престарелым считался 50-летний мужчина), молодом человеке, следующем за братом, погибшим либо пропавшим без вести на воинской службе, а также о том, чей брат к тому моменту находился «под знаменами».

Теперь перейдем к отсрочкам и льготам по образованию.

До 30 лет могли забыть о воинской службе казенные стипендиаты, которые готовились занять ученые и учебные должности (после их занятия освобождение было полным). До 28 лет не грозила армия и флот студентам вузов, имевших пятилетний срок обучения (если срок обучения составлял четыре года, то отсрочка длилась до двух лет). До 24 лет могли спокойно учиться воспитанники средних учебных заведений. Кроме того, отсрочку получали учащиеся всех школ по ходатайству и соглашению министров народного просвещения, военного и морского. К числу получателей послаблений также относились кандидаты в проповедники лютеран-евангелистов, [265] однако для них отсрочка действовала лишь 5 лет.

Добавим, что в военное время все указанные льготники могли быть взяты на службу только решением императора.

Три категории призывников имели право на сокращение срока действительной службы.

Люди с низшим образованием служили лишь два года, после чего семь лет числились в запасе. Столько же лет проводили под знаменами лица, выдержавшие экзамен на прапорщика запаса. Доктора и провизоры служили в строю лишь 4 месяца, после чего год и восемь месяцев дослуживали по своей специальности.

Напоследок скажем о льготах по профессиональной прилежности.

От воинской повинности освобождались представители христианского и мусульманского духовенства (правда, муэдзины должны были быть старше 22 лет); академики, адъюнкты, профессора, прозекторы{164} с помощниками, лекторы восточных языков, доценты и приват-доценты{165}; художники Академии художеств, посланные за границу для усовершенствования своего искусства. Кроме того, освобождение могли получить некоторые должностные лица по ученой и учебной части.

Учителя и должностные лица по ученой и учебной части служили два года, а с 1912 года — всего год. Фельдшера, окончившие специальные морские школы, — полтора года. Что же касается выпускников [266] гвардейских школ солдатских детей, то они служили пять лет, причем призыву подлежали уже с 18-летнего возраста.

Техники и пиротехники Артиллерийского ведомства служили после окончания учебного заведения четыре года, а вольнонаемным морякам давалась отсрочка до окончания срока действия контракта (но не более года).

Скажем немного и о добровольно поступавших на воинскую службу.

Вольноопределяющимися во флот принимались лишь молодые люди с высшим образованием. Что же касается тех, кто сдавал экзамен на офицерский чин запаса, то они служили полтора года.

Были среди матросов и так называемые «охотники» — люди, пришедшие под знамена по собственной воле. Впрочем, служили они на общих основаниях.

Для примера приведем данные призыва осени 1912 года.

К 1 января 1913 года флот получил 11 713 новобранцев, из которых лишь 10251 человек был зачислен для службы (остальные оказались отсеянными медицинскими комиссиями по различным причинам). Неграмотными из них были 1676 человек, а малограмотными — 1647 человек.

Теперь обратим внимание на национальный состав призывников. Русских (к ним в то время относили также украинцев и белорусов) было 9654 человека, поляков — 215 человек, эстонцев, латышей и молдаван — по 178 человек, немцев — 16 человек, татар — 14 человек.

Любопытная деталь — признаком опытного офицера, постоянно имевшего дело с новобранцами, была способность по выговору определить родную для первогодка губернию. Таким талантом, например, [267] обладал дядя гардемарина Владимира Ашанина, за образом которого, как мы помним, скрывался отец писателя Константина Станюковича адмирал Михаил Станюкович.

Завершая разговор о призыве матросов во флот, обратим внимание на список погибших на броненосном крейсере «Адмирал Нахимов», затонувшем в ходе Цусимского морского сражения в мае 1905 года. Среди нижних чинов, по которым имеются сведения о регионе рождения, было четверо выходцев из Вятской губернии, по трое — из Астраханской, Нижегородской, Симбирской и Пермской губерний, по двое — из Вологодской, Архангелогородской, Псковской, Подольской, Калужской, Черниговской, Казанской и Костромской. По одному матросу приходится на Рязанскую, Тверскую, Московскую, Лифляндскую, Могилевскую, Полтавскую, Харьковскую, Владимирскую, Санкт-Петербургскую и Владимирскую губернии.

Обращает на себя внимание тот факт, что большинство призывников пришло на флот из внутренних губерний России. На долю прибрежных областей пришлось лишь 7 новобранцев.

Молодые люди, отобранные для службы в гвардии, проходили завершающую стадию отбора в Михайловском манеже Санкт-Петербурга. В огромный зал приезжали представители всех полков, где были вакансии. Для того чтобы попасть в тот или иной полк, нужно было иметь определенные детали внешности. В Преображенский полк набирались высокие шатены с правильными носами, в Измайловский — высокие блондины, которых называли в столице «хлебопеками». Лейб-гвардии Московский полк комплектовался рыжими («жареными раками»), кирасирские полки — высокими стройными брюнетами, гусарские — усачами. В Гвардейский [268] флотский экипаж попадали высокие новобранцы с широкой грудью.

О присяге мы уже говорили, но сейчас самое время сказать о том, что рядовые матросы расценивали ее как рубеж между старой жизнью и службой под знаменами. Вот как характеризовал эту церемонию один из персонажей незаконченного романа Алексея Новикова-Прибоя «Капитан первого ранга», инструктор новобранцев Храпов:

«На присяге{166} несколько человек срезались. Инструктор выругался, но, к удивлению всех, никого не ударил. Он прочитал нам вслух несколько параграфов из устава и начал объяснять их своими словами:

— Примерно присяга.... Вот вы не ответили насчет ее, а ведь она — это главное на службе. Раз дал присягу, значит — баста: человек с головой и потрохами уже принадлежит царю-батюшке. Не ропщи, стало быть, ни на что. Голод и холод переноси. Потому что это — военная служба, а не свадьба».

Особо стоит отметить церемонии, которыми обставлялось пересечение экватора. Тем более — на парусниках, где палуба была, по сути, ничем не загромождена и позволяла проводить театрализованные представления.

Как известно, при пересечении линии, делящей Земной шар на северное и южное полушария, корабль посещает владыка вод Нептун. Для исполнения его роли выбирали наиболее видного матроса — праздник организовывался, прежде всего, для нижних чинов, которые благодаря этому гасили стрессы, возникавшие в длинном плавании под парусами. [269]

Станюкович пересечение экватора описывает следующим образом:

«В половине четвертого с бака медленно двигалась процессия: на пушечном станке, везомом вымазанными в черную краску полунагими, изображавшими, вероятно, морских коней, матросами важно восседал марсовый Ковшиков, игравший роль Нептуна. Он был в вывороченном тулупе, с картонной короной на голове, с длинной седой бородой из белой пакли и с трезубцем в руках. Лицо его было раскрашено настолько, насколько нужно было, чтобы придать лицу владыки морей строгий и даже устрашающий вид. Сбоку шла супруга его Амфитрида, которая в лице рябого баталера, хотя и изрядно вымазанном суриком, тем не менее не представляла привлекательности и не свидетельствовала о хорошем вкусе Нептуна. По бокам и сзади шла свита, изображавшая наяд, тритонов, nereид. Это все были молодые матросы в «экваториальном» костюме, то есть в простынях, опоясывающих чресла, и с венками из цветной бумаги на головах. Ни охры, ни сурика, ни черной краски подшипер, видимо, не пожалел, и вся свита Нептуна вымазалась даже более, чем следовало бы в интересах хотя бы отдаленного правдоподобия».

Колесница владыки морского останавливалась возле мостика, где Нептуну было положено выслушать рапорт командира корабля. Необходимо было назвать имя судна, зачитать список офицеров, а также рассказать о порте назначения. Затем божество делало команде предложение, отказаться от которого было попросту невозможно: попутный ветер без штормов до пункта назначения в обмен на выкуп — изрядное количество спиртного и окачивание забортной водой. Естественно, следовало соглашение — командир предлагал минимум ведро водки [270] или рома, а остальные офицеры откупались меньшими дозами. Затем на палубе появлялся брандспойт, из которого обливались все офицеры, исключая командира корабля.

Впрочем, бывали случаи, когда купания не избегали даже высочайшие особы.

6 декабря 1911 года экватор пересекал крейсер 1-го ранга «Аврора», на борту которого шел с официальным визитом в Сиа́м (ныне — Таи́ланд) двоюродный брат императора Николая II великий князь Борис Владимирович. В специально устроенную большую ванну он попал первым, а закончили церемонию... живым поросенком.

Праздник пересечения экватора не был отменен даже на кораблях, шедших в составе 2-й эскадры флота Тихого океана, которой суждено было принять бой при Цусиме.

Слово вахтенному офицеру крейсера 2-го ранга «Алмаз» князю Алексею Чегодаеву-Саконскому:

«..Действующие лица — Нептун и жена его Амфитрида (хотя у Нептуна не было жены по мифологии, но зато была у Посейдона, того же Нептуна), сын их Тритон, а затем нянька, свита и прочие. Коренастый толстый матрос Рома́шин, служивший до призыва кухонным мужиком или кем-то вроде помощника повара, казался нам подходящим для роли Нептуна. Его жену надо было выбрать из наиболее похожих на женичину матросов. Унтер-офицер Неведомский, благодаря писклявому голосу и безусому лицу, должен был прекрасно сыграть Амфитриду; на нем и остановились. Остальных набрать среди желающих не представляло никакого труда...

В 14 ч. раздались звуки барабана. Из люка на полубаке вышел Нептун под руку с женой. Длинная по колено борода, сделанная из ворсы, прикрывала до некоторой степени его наготу. На голове красовалась [271] железная корона, выкрашенная в желтый цвет. На шее крахмальный воротничок, на руках и на щиколотках — манжеты, через плечо — лента и трезубец в руке — вот и весь костюм морского царя.

Амфитрида была также в короне, из-под которой спадали длинные пряди волос из распущенного троса. Вся одежда царицы заключалась в одной юбке — повязанного вокруг талии сигнального флага «М»{167}.

Свита состояла из почти совершенно нагих тел, разрисованных углем...»

Около мостика царь произнес речь:

Третий месяц шатаетесь вы по моим владениям,
Деньги сорите по кабакам да по заведениям,
Забрались без малого к самому моему дому,
А дани не платите мне — царю морскому.
Ну, да на вашу ораву найду я управу!
Рассуждать с вами долго не стану.
Ведите меня к капитану.
Карету мне, карету!

Процессия двинулась к трапу, где стоял автомобиль, сделанный из бухт, тюфяков и досок.

Спереди сидел шофер...
...Ромашин начал:
Здравствуй, отец командир,
Я надел свой парадный мундир
И с супругой, детьми на «Алмаз»
Вышел к вам сообщить, что обидел ты нас.
Ты с кораблем своим вошел без разрешения
В мои владения.
Детей и мамок напугал,
А дани мне не присылал.
Коль не хочешь гневить меня дольше,
Дай мне выкуп — вина, да побольше. [272]

Командир и заведующий{168} дали в выкуп не по чарке, как ожидал Ромашин, а по золотому. Лицо у Нептуна приняло радостное выражение...»

Нижние чины, увольнявшиеся в запас, сдавали койки, замки от своих шкафчиков и рундуков, а взамен получали причитавшиеся им деньги. Списанные нижние чины грузились на шлюпки, причем если дело происходило вечером, то гребные суда провожались до пристани корабельными прожекторами.

Матросы, служившие на Дальнем Востоке, обычно писали на своих чемоданах гордую надпись: «Моряк Тихого океана». Причем законное право на это имели лишь те, кто действительно выходил в океан, а не бороздил исключительно моря этого театра. Случалось, дело доходило до стычек между матросами.

«В Артуре{169} в старое доброе время между матросами «Разбойника»{170} и «Забияки»{171} произошла однажды целая драка из-за того, что последние, уходя в запас, по традиции написали на своих чемоданах: «Моряк Тихого океана». Разбойничьи же стали травить их: «Какие, мол, вы моряки Тихого океана, когда вы его и в глаза не видали. Только и плавали, что по Желтому, Китайскому да по Японскому морям», — писал в воспоминаниях морской врач Владимир Кравченко.

Причин для отставки у морского офицера было [273] несколько. Например — по болезни или, как говорили в те времена, «за ранами». Отставка могла быть и «по домашним обстоятельствам», причем под эту категорию подходили даже нелады с начальством.

В качестве примера приведем адмирала Федора Дубасова, ушедшего в 1880 году в отставку именно с такой формулировкой. Дело в том, что за месяц до того капитан-лейтенанту Дубасову был объявлен строгий выговор «за произвол, колеблющий в подчиненных понятие о долге»{172}. И офицер ушел с флота в знак протеста против начальственной несправедливости.

В отставку могли уволить и по предельному возрасту.

В 1885 году Положением о Морском цензе для каждого строевого чина Морского ведомства установили «особый возрастной срок, по достижении которого нельзя более оставаться на действительной службе». Иначе говоря, если офицер в течение определенного времени не производился в следующий чин, его положено было отправить в отставку — например, в чине мичмана нельзя было пребывать более 10 лет. Для лейтенанта предельный возраст равнялся 47 годам от роду, капитана 2-го ранга — 51 году, капитана 1-го ранга — 55 годам, контр-адмирала — 60 годам, вице-адмирала — 65 годам.

Если офицер полностью выплачивал необходимый ценз, однако не был произведен в следующий чин из-за отсутствия вакансий, то он зачислялся, как тогда говорили, «по флоту». По сути, речь шла о пребывании в некоем роде «кадрового резерва». Адмиралы [274] зачислялись по флоту бессрочно (то есть чаще всего до смерти), а остальные офицеры — «впредь до достижения предельного возраста следующего высшего чина».

Штаб-офицеры и обер-офицеры, не выполнившие положений Морского ценза, достигнув предельного возраста, увольнялись в отставку «силою самого закона, без всяких прошений и представлений».

Первоначально правила предельного возраста в рамках Морского ценза были установлены лишь для строевых офицеров флота. Но несколько позже их распространили на офицеров Корпуса морской артиллерии, Корпуса флотских штурманов, Корпуса инженер-механиков флота, Корпуса корабельных инженеров, Корпуса инженеров морской строительной части, а также офицеров, состоявших по Адмиралтейству, по Военно-морскому судному ведомству, а также морских медиков.

При выходе в отставку офицер обычно (за редким исключением) получал право носить мундир и производился в следующий чин — пенсия шла, естественно, именно по этому чину. Первым признаком отставника был так называемый «басон» — перпендикулярная полоса на погоне. Об офицерах, которые остались в прежнем чине, мы уже говорили — напомним, таковым являлся лейтенант Петр Шмидт.

В качестве примера отставника, которому было запрещено носить мундир, расскажем о капитане 1-го ранга Леониде Добротворском (1850–1915), в Цусимском сражении командовавшем бронепалубным крейсером 1-го ранга «Олег». В 1908 году он был уволен в отставку, а спустя шесть лет Высочайшим указом лишен права на ношение мундира «за подвержение в публичных собраниях и в отдельных [275] брошюрах в высшей степени неприличной критике флота и Морского ведомства». Впрочем, сведений о лишении его пенсии нет.

Напоследок отметим, что часто офицер имел возможность вернуться из отставки на действительную службу. Чаще всего — при уходе по домашним обстоятельствам. Например, Федор Дубасов вернулся на действительную службу меньше через девять месяцев — естественно, уже не капитаном 2-го ранга, а капитан-лейтенантом. Спустя месяц, согласно высочайшему приказу по Морскому ведомству, Дубасову было «высочайше разрешено время бытности в отставке зачислить в действительную службу со всеми правами и преимуществами». Как-никак, будущий адмирал к тому времени имел три награды за боевые заслуги, не считая изрядного количества обычных русских и иностранных орденов и медалей.

Пенсии для моряков и чинов Морского ведомства складывались из нескольких составляющих.

Прежде всего, существовал «пенсион» по чинам. Полному адмиралу (генералу) в начале XX века в год полагалось 1430 рублей, вице-адмиралу (генерал-лейтенанту) — 1145 рублей, контр-адмиралу (генерал-майору, а также инспектору кораблестроения, инспектору по механической части и инспектору морской строительной части) — по 860 рублей.

Штаб-офицерам полагалось существенно меньше — капитану 1-го ранга (полковнику) при условии получения столовых денег в год платили 575 рублей, а при отсутствии столовых денег — 515 рублей. Особняком стояли офицеры по Адмиралтейству — полковнику, не получавшему столовых денег, причиталось 460 рублей в год. Капитан 2-го ранга (подполковник) довольствовался 430 рублями. [276]

Обер-офицерам оставалось только завидовать. Капитан-лейтенант (капитан) мог рассчитывать на 345 рублей, лейтенант (штабс-капитан корпусов и капитан по Адмиралтейству) — на 315 рублей, мичман (поручик корпусов либо штабс-капитан по Адмиралтейству) — на 290 рублей, а подпоручик и поручик по Адмиралтейству — на 245 рублей.

Добавим, впрочем, что 2 процента от этих сумм удерживалось в пользу общего пенсионного капитала.

Любопытно сравнить пенсии начала XX века с пенсиями, утвержденными генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем в конце 1859 года (речь идет о выплатах серебром из расчета пенсионера за год).

С учетом вычета 1 копейки с рубля на госпитали и полутора копеек на медикаменты адмиралу причиталось 1430 рублей, вице-адмиралу — 1145 рублей, контр-адмиралу — 860 рублей, капитану 1-го ранга — 571 рубль 80 копеек, капитану 2-го ранга — 430 рублей, капитан-лейтенанту — 345 рублей, лейтенанту — 315 рублей, мичману — 245 рублей.

Впрочем, реально «на руки» получали меньше, поскольку еще 6 процентов уходило в Эмеритальную кассу морского ведомства. В результате годовой пенсион адмирала составлял 1325 рублей, вице-адмирала 1116 рублей 30 копеек, контр-адмирала — 838 рублей 50 копеек, капитана 1-го ранга — 502 рубля, капитана 2-го ранга — 419 рублей 25 копеек, капитан-лейтенанта — 336 рублей 30 копеек, лейтенанта — 307 рублей 5 копеек, мичмана — 238 рублей 80 копеек.

Что такое «Эмеритальная касса»? Из офицерских отчислений (главным образом, из жалованья) формировался [277] особый фонд, из которого впоследствии выплачивалась дополнительная пенсия.

Размеры пенсии из Эмеритальной кассы зависели от чина и срока выплаты денег, а также зачастую от ряда других, не известных нам факторов.

Например, в 1907 году отставной адмирал Павел Андреев получил от Эмеритальной кассы 2206 рублей 20 копеек. Заметим, что в офицерских чинах он уже пребывал 44 года.

Вице-адмиралу Павлу Аболешеву в 1872 году при отставке назначили за 25 службы 901 рубль 24 копейки. Спустя пару лет в отставку в том же чине вышел его брат Александр, которому за 35 лет службы и 18 платных лет начислили уже 963 рубля 40 копеек.

Контр-адмирал Иван Антипа в 1876 году располагал от Эмеритальной кассы 746 рублями 91 копеей (в офицерских чинах к тому моменту он был уже 39 лет). А контр-адмирал Александр Арбузов в 1866 году получил лишь 215 рублей 35 копеек. Судя по всему, количество платных лет у него было невелико, поскольку в офицерских чинах он находился на момент отставки 35 лет. А вот контр-адмирал Константин Бертъе-Делагард в 1876 стал обладателем пенсии в размере 1143 рубля 80 копеек. И это при том, что пенсия рассчитывалась «по сокращенному сроку»!

Пенсия из Эмеритальной кассы могла быть назначена не только офицеру, но и его вдове, а также детям. Так, в 1907 году круглая сирота Мария Андреева (ее отец умер в чине подпоручика портовых экипажей в отставке) получила из кассы пенсион в размере 42 рублей 61 копейки. А после смерти в 1893 году генерал-майора по Адмиралтейству Евгения Арцыбашева его матери и сыну были назначены [278] пенсии в размере 194 рублей 80 копеек каждому.

Помимо пенсий по чинам, существовали и так называемые «специальные».

В том случае, если офицер находился в плавании длительностью от 120 до 180 суток, при выходе в отставку ему причиталось «вознаграждение за плавание» — половина оклада жалованья за этот период. Если же он был в море более 180 суток, то размер пенсии увеличивался до двух третей от оклада за период нахождения в дальнем вояже. Примечательно, что данный вид пенсии выдавался единовременно при выходе в отставку и не зависел от пенсий, выдаваемых на общем основании. Если же офицер умирал до выхода в отставку, она выдавалась его наследникам.

Существовало и вознаграждение за длительное командование кораблями 1-го и 2-го рангов, которое выплачивалось на службе, а также в случае увольнения в отставку по сокращению штатов. Размер данного вознаграждения варьировался от половины до полного оклада жалованья по последнему чину командования и зависел также от срока командования и ранга судна.

Корабельный инженер мог рассчитывать на прибавку к жалованью и пенсион за «постройку, перестройку и капитальное исправление» судов. За каждые 3000 тонн водоизмещения полагалось 450 рублей в год, однако не свыше 1350 рублей. В случае смерти кораблестроителя пенсион полагался его ближайшим родственникам.

Офицерам Корпуса инженер-механиков флота за долговременное управление судовыми машинами могли начислить прибавку и пенсию в размере до 900 рублей в год, а старшим

техникам Корпуса инженеров морской строительной части — до 120 рублей [279] в год прибавки за каждый год службы свыше пяти. В случае выхода в отставку они получали пятую часть данного вознаграждения.

В качестве примера «региональной пенсии» расскажем о пенсии Амурской (она же — Приморская). Она причиталась чинам Морского ведомства, служившим в Приморской области Восточной Сибири, на Сахалине и в Квантунской области, на территории которой находился Порт-Артур. Тем, кто прослужил в указанных местностях десять лет, полагалась одна восьмая часть получаемого в год на момент выслуги пенсии содержания, а прослужившим 15 лет — четверть содержания. Исключение составляли прибавки к жалованью за выслугу пятилетий, а также суммы морского довольствия. Примечательно, что в срок службы не включалось время, которое требовалось офицеру на то, чтобы добраться к новому месту службы после официального приказа о его назначении на Дальний Восток, а также отпуска сроком более двух месяцев.

Бывали и дополнительные пенсии.

Так, многолетний (1857–1872 годы) инспектор классов Инженерного и артиллерийского училища Морского ведомства генерал-майор Корпуса инженер-механиков флота Николай Божерянов (Божерянинов) получил пенсию в размере 1961 рубля, из которой 280 рублей были добавлены за 40-летний преподавательский стаж. А генерал-майор по Адмиралтейству Александр Бригер в 1914 году получал в качестве пенсии за 25 лет учебной деятельности 743 рубля 43 копейки.

Фигура отставного высокопоставленного моряка знакома нам по рассказу Антона Чехова «Свадьба с генералом», опубликованному в журнале «Осколки» 15 декабря 1884 года. На семейное торжество в купеческую семью приглашается отставной контр-адмирал [280] Филипп Ермилыч Ревунов-Караулов, на котором родной племянник заработал 25 рублей. Контр-адмирал сыпет морской терминологией и уходит после того, как выясняет, что его пригласили не из уважения, а для престижа.

В 1889 году Чехов на основе своего рассказа 5-летней давности написал водевиль «Свадьба», по мотивам которого в 40-х годах прошлого века был снят одноименный фильм. В водевиле Ревунов-Караулов именуется уже Федором Яковлевичем и находится в чине капитана 2-го ранга в отставке. Естественно, никаким «генералом» он не является, и на этом строится одна из сюжетных линий.

«Будете всю жизнь мне благодарны. Не генерал, а малина, Буланже! Не пехота какая-нибудь, не инфантерия, а флотский! По чину он капитан второго ранга, а по-ихнему, морскому, это все равно что генерал-майор, или в гражданской — действительный статский советник. Решиительно все равно. Даже выше», — рекомендует хозяевам своего протеже агент страхового общества Андрей Андреевич Нюнин.

Сюжет водевиля был более чем знаком современникам. Каждая богатая и не очень купеческая или мещанская семья была горда, если могла похвастаться приглашенным генералом. Генерал (или лицо, его заменяющее) обязательно должен был быть при орденах и всегда рассчитывал на неплохой гонорар, о чем честный Ревунов-Караулов, видимо, не подозревал.

Кстати, о фамилии «Ревунов-Караулов». В рассказе «Свадьба с генералом» упоминается не только его чин, но и срок пребывания в отставке — 16 лет. Из этого мы можем сделать вывод, что действительную службу Филипп Ермилыч покинул в 1868 году, когда в

результате снижения объема ассигнований на [281] флот происходило сокращение численности личного состава.

Естественно, человека с такой фамилией в списках русского флота не было. Но были офицеры с весьма похожими. Например — с фамилией Реунов, а также носители двойной фамилии Ратьков-Рожнов.

Бывали и случаи, когда офицеру в отставке предписывалось вести себя как можно тише и не привлекать дополнительного внимания властей. Причем речь могла идти о широко известных людях. Примером может служить последний командир крейсера «Варяг» Всеволод Руднев (1855–1913).

После знаменитого боя «Варяга» и канонерки «Кореец» в корейском порту Чемульпо Руднев в одночасье стал знаменит не только в России, но и в мире, став флигель-адъютантом императора и получив крайне престижный среди офицеров орден Святого Георгия 4-й степени. Впрочем, как утверждают, капитан 1-го ранга был не слишком доволен своей судьбой, ибо претендовал, в качестве командира соединения кораблей, на 3-ю степень ордена (прецеденты представления, минуя 4-ю степень сразу к 3-й, в истории есть).

По возвращении с экипажами кораблей в Россию Руднев в июне 1904 года был назначен командиром строившегося эскадренного броненосца «Андрей Первозванный» 14-го балтийского флотского экипажа, из состава которого помимо «Андрея» формировались команды ряда других кораблей. На этих постах он пробыл до октября 1905 года, когда неожиданно для многих был снят с должности. В октябре того же года бывший командир «Варяга» был отправлен в отставку с чином контр-адмирала.

Мало кто знал, что боевой офицер был, по сути, [282] изгнан с флота с формулировкой «за непринятие должных мер по установлению порядка и дисциплины». А дело было вот как.

На верфи Галерного островка в Санкт-Петербурге, где велись стапельные работы по «Андрею Первозванному», возникли волнения мастеровых и рабочих. Брожение грозило перекинуться на матросов броненосца, поэтому Рудневу было предписано ограничить их контакты. Но по неясным для нас до конца причинам герой Чемульпо прибегнуть к таким мерам не захотел, что, естественно, вызвало негодование военно-морского начальства.

В 1905–1907 годах отставной контр-адмирал проживал в столице, где выступал с обличительными речами и статьями. Последней каплей для Морского ведомства стало его награждение японским орденом Восходящего Солнца 2-й степени, которое подозрительным образом совпало с вступлением «Варяга» в строй японского флота под именем «Сойя». Результатом стал отъезд Руднева на родину, в Тульскую губернию, по требованию Морского министра.

До своей смерти 7 июля 1913 года отставной контр-адмирал Всеволод Руднев 1-й жил почти безвыездно в деревне Мышенки Алексинского уезда Тульской губернии. Моряк писал две книги воспоминаний — «Кругосветное плавание на крейсере «Африка» и «Записки моряка». Рукопись этих двух воспоминаний после смерти была сдана в музей Севастополя, где была утеряна во время Гражданской войны.

Но чаще всего адмиралы и генералы в отставке вели достаточно активный образ жизни. Они входили в советы директоров и правления крупных заводов, оказывали различные консультационные [283] услуги, а также служили в различных судоходных компаниях.

Некоторые, естественно, занимались на профессиональной основе делом, которое не понравилось их коллеге Ревунову-Караулову.

Отметим, что право на пенсию имели не только офицеры, но и представители высшей «баковой аристократии». Так, старшим боцманам и кондукторам флота за 25 лет сверхсрочной службы назначали пенсию в размере 315 рублей в год (то есть как лейтенанту), а за 20 лет — 157 рублей 60 копеек.

Понятие «матрос в отставке» было характерно для периода до начала военных реформ 1860-х годов. Нижних чинов увольняли либо в бессрочный отпуск (теоретически их оттуда могли вернуть на службу), либо, как тогда говорили, в «чистую отставку».

Отставной матрос, как и отставной солдат, не имел права побираться, должен был брить бороду и вообще иметь достойный вид. С нищенством отставных нижних чинов старались бороться, поскольку считалось, что просящие подаяние ветераны позорят русский военный мундир.

Наиболее удачным вариантом для отставника из нижних чинов было устроиться в портовом городе, заведя некое дело — чаще всего — торговое. Очень часто на первое обзаведение шла «заслуга» (напомним, так назывались [284] деньги, сэкономленные при отказе от водки, масла и других товаров в дальнем походе). Альтернативой было устроиться швейцаром либо какой-либо другой прислугой в Морское собрание либо в семью моряка — отставные матросы пользовались большой популярностью из-за своей честности, а также высокой выносливости. [285]

Приложения
Офицерские чины в Российском Императорском флоте (середина XIX — начало XX века)

Офицерский чин (звание)	Годы существования	Соответствие армейским (пехотным) чинам	Примечания
Гардемарин (1860–1882 — гардемарин флота, 1906–1907 — корабельный гардемарин)	1716–1917	Юнкер(173), прапорщик	Гардемарины, по сути, являлись стажерами-практикантами, служившими на кораблях перед производством в офицеры
Мичман(174)	1713–1917	Подпоручик, поручик	В 1713–1732 гг. ив 1751–1758 гг. — унтер-офицерский чин. В остальные периоды — первый офицерский чин
Лейтенант	1701–1917	Капитан (1701–1907), штабс-капитан (1907–1917)	
Старший лейтенант	1907–1917	Капитан	
Капитан-лейтенант	1713–1855, 1907–1911	Майор	[286]
Капитан 2-го ранга	1713–1732, 1751–1917	Подполковник	1732–1751 — заменялся званием «капитан корабля»
Капитан 1-го ранга	1713–1732, 1751–1917	Полковник	1732–1751 — заменялся званием «капитан корабля»
Контрадмирал	1699–1917	Генерал-майор	Офицеры флота, перечисленные в береговой состав, а также числившиеся по корпусам Морского ведомства, носили сухопутные чины
Вице-адмирал	1699–1917	Генерал-лейтенант	Офицеры флота, перечисленные в береговой состав, а также числившиеся по корпусам Морского ведомства, носили сухопутные чины
Адмирал	1699–1917	Генерал рода войск	
Генерал-адмирал	1708–1908	Генерал-фельдмаршал	Первоначально чин, позже — почетное звание главного начальника флота и Морского ведомства

Некоторые типы боевых кораблей и судов

Бриг (от английского brig — сокращение от итальянского brigantino — бригантина) — класс двухмачтовых боевых судов XVIII — XIX веков с прямыми парусами на [287] обеих мачтах. Имели одну открытую орудийную палубу (дек) с 10–24 орудиями. Предназначались для разведывательной, крейсерской, дозорной, посыльной служб, а также конвоирования торговых судов.

Броненосец — основной класс боевого корабля во 2-й половине XIX — начале XX века с башенной артиллерией крупного калибра и сильной броневой защитой. Броненосцы были самыми крупными и сильными кораблями флота своего времени и предназначались для ведения морского боя с броненосными кораблями противника и действий против приморских крепостей. В русском флоте различали эскадренные броненосцы (для боя в открытом море) и броненосцы береговой обороны (для действий в прибрежных районах). Опыт Русско-японской войны 1904–1905 годов выявил недостаточность числа орудий главного калибра, большую разнокалиберность вспомогательной артиллерии, слабость бронирования броненосцев и их низкую живучесть.

Клипер (от английского clipper или голландского klipper — резать) — трехмачтовый парусный или парусно-винтовой быстроходный военный корабль XIX века для разведывательной, дозорной и посыльной служб. Клипер имел до 24 орудий на открытой орудийной палубе (деке).

Корвет (от французского corvette) — в парусном военном флоте XVIII — XIX веков легкий трехмачтовый артиллерийский корабль, предназначавшийся для разведки, посыльной службы и выполнения различных вспомогательных задач. Во 2-й половине XIX века клипер — парусно-паровой корабль с 12–32 орудиями на открытой орудийной палубе (деке). В середине XIX века появились также паровые колесные (пароходокорветы), затем винтовые корветы.

Крейсер (от голландского kruisen — плавать морем, крейсировать), боевой надводный корабль, предназначенный для борьбы с легкими силами флота противника, обороны соединений боевых кораблей и конвоев, обеспечения высадки морских десантов, огневой поддержки приморских флангов сухопутных войск, постановки минных [288] заграждений и выполнения других боевых задач. Как класс боевых кораблей появился в Великобритании в 1860–1870-х гг. В России крейсера подразделялись с 1892 года на крейсера 1-го ранга (броненосные и бронепалубные) и крейсера 2-го ранга (легкие крейсера). Минными крейсерами во флотах ряда стран мира называли большие миноносцы.

Линейный корабль, линкор — в парусном военном флоте XVII — XIX веков — самый крупный по размерам трехмачтовый боевой корабль с 2–3 закрытыми артиллерийскими палубами (деками); имел от 60 до 135 орудий, устанавливавшихся побортно. Вел бой, находясь в кильватерной колонне (линии баталии), отчего и получил свое название, перешедшее по традиции к кораблям парового флота. В паровом броненосном флоте — один из основных классов самых крупных по размерам артиллерийских надводных кораблей, предназначенных для уничтожения в морском бою кораблей всех классов, а также нанесения мощных артиллерийских ударов по береговым объектам. Линкоры (дредноуты) появились во многих флотах мира после Русско-японской войны 1904–1905

гг. взамен броненосцев. В России название класса линейных кораблей установлено в 1907 году.

Монитор (от английского *monitor* — инструктор, советчик) — класс броненосцев береговой обороны, предназначавшихся для борьбы с береговыми укреплениями, кораблями противника в прибрежных районах и на реках. Название произошло от наименования американского броненосца «Монитор».

Тендер — в XIX веке одномачтовый парусный корабль для посыльной, разведывательной и дозорной служб, вооруженный 6–12 орудиями на открытой батарейной палубе (деке).

Фрегат (от голландского *fregat*, французского *fregate* и итальянского *fregata*) — трехмачтовый военный корабль, второй по величине после линейного корабля. Фрегаты имели 1–2 закрытые батарейные палубы (дека), на которых располагалось до 60 орудий, обладали большой остойчивостью, а по скорости хода превосходили [289] линейные корабли. Предназначались главным образом для крейсерства и разведки. В середине XIX века появились паровые колесные (пароходофрегаты), затем винтовые фрегаты. Некоторые фрегаты имели бронирование (броненосные фрегаты). Пароходофрегаты применялись воюющими сторонами во время Крымской (Восточной) войны 1853–1856 гг., а также в Гражданской войне в США (1861–1865).

Шлюп (от голландского *sluipen* — скользить) — трехмачтовое парусное военно-транспортное судно XVIII — XIX веков с прямыми парусами, промежуточное по размерам между корветом и бригом. Шлюп имел открытую орудийную палубу (дек) и предназначался для разведывательной, дозорной и посыльной служб.

Предисловие к морскому уставу императора Петра Великого

Божиею милостию мы, Петр Первый, Царь и Самодержец Всероссийский. И прочая, И прочая, И прочая.

Учиняя устав воинской сухопутной, ныне с помощью Божиею приступаем к морскому, которое такоже прежде сего начинаемо было: а имянно, при блаженной и вседостойной памяти ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Государя Отца Нашего, для мореплавания на Каспийском море; но тогда чего ради тому не исполнишися, и на НАС сие бремя воля всевышнего Правителя возложить изволила, оное оставляем непостижимым судьбам его. И понеже [290] сие дело необходимо нужное есть Государству (по оной присловице, что всякой Потентант, которой едино войско имеет, одну руку имеет, а которой и флот имеет, обе руки имеет), того ради сей воинской устав учинили, дабы всякой знал свою должность и неведением никто б не отговаривался. Которое выбрано из пяти морских регламентов и к тому довольную часть прибавили, что потребно, еже все через собственный Наш труд учинено и совершено в Санкт-Петербурге, 1720 году, Генваря в 13 день.

Спешащего тебе любезнейший читателю к осмотрению дела в книге сей заключенного о флоте Российском Регламента молим остановиться на время в преддверии и услышать от нас, как долго Россия, толе пространное, сильное и во всем изобильное Государство, не имело кораблей и искуснаго морского плавания, и не допускало оной к получению дела сего, толь полезнаго и славнаго, и каковыми судьбами премилостивый Бог в наши время через Петра Перваго, благополучно нами царствующего, как многие иные, так и сей недостаток, прещедро исполнил. Тако бо читателю доброжелательный, познаоом прежнее наше несчастье со своими причинами и наставшее по нем благополучие с дивным Божиим

смотрением, большую зажгут в тебе охоту и лучше предуготовят дух твой к познанию преизрядных правил к доброму флота управлению, в книге сей написанных.

В древнейшыя времена, в лета Великого Князя Российского Рурика имела ли Россия большие и ветрилами ходящие на некоем море водные суда воинския или поне купеческия, о сем изыскать трудно, понеже чуждые историки о народе нашем не с прилежным любопытством писали; а у нас тогда не только историков, но и писмен не было. А каковая есть история Российская от славенских летописцев нам оставленная, начинается она от лет Руриковых, который княжение с житием скончал в лето от Рождества Христова 879.

Мало ниже лет Руриковых является нам некий флот Российский, на понте Эвксине, или на Черном море. Пишет Иоанн Ключерий в сокращенной истории своей, на странице 441 ссылаясь на историков греческих, что Игорь [291] Великий Князь Российский ходил под Константинополь Черным морем с флотом в пятнадцать тысящах судов. Но то не корабли, или иные какие воинские великие суда, но струги чаю казацкие, каковы и ныне на море употребляют, из одного дерева выдолбленные; что подтверждает и греческая история, где называет оные суда моносиклы по-гречески, то есть единодеревянные; что и от самого толь великаго числа можно знать.

И по сему известно, что древний оной флот Российской не такой был, о каковом ныне беседуем, не из великих кораблей, но из малых лодок составлен, и не ведаем каковую корысть делал Государству, а славу последним векам не иную оставил, разве жестокой и малоразсудной отваги и дерзости.

Была убо Россия в древние оные времена довольно мужественна и храбра, но недовольно вооружена, ниже правильно распоряджена. И как политическая пословица сказует, о Государех морского флота не имущих, что те токмо одну руку имеют, а имеющие флот обе, что и наша Россия одну токмо руку имела тогда.

Что же по том сделалось? явилась добрая окказия к получению архитектуры корабельной и ко обучению навигации, когда Владимир Великий дивным божиим руководством приведе с собой Российский народ ко Христу, тогда и книжное учение ввелось в Россию, и вернейшее с греческим народом дружество и сообщение стало; и по тому могли бы по времени Государи Российския от соседей своих веры союзом в безопасную к себе любовь привлеченных, как многая иная искусства, так и дело корабельное перенять. Но Владимир Святый наставлен был в богословии, не наставлен оказался в политике. И как приведением России из тьмы неверия в познание истинны вечных похвал явился достоин, так Российския монархии разделением немалый славы своей урон зделал: понеже превеликий вред народу русскому принес.

Разделил державу свою дванадцати сыном своим, от чего тот час явился недобрый плод такового погрешения. Еще при животе своем познал Владимир (как то в разсеченном [292] теле не может быть один дух). Когда Святополк, определением своим не довольящийся, не сумнился пролить единокровную кровь, убив братию свою и детей его Бориса и Глеба; и от того времени все у нас пошло на худшее. Ибо Россия и разделением на дванадцать княжеств довольно ослабевшая, но еще от Князей тех областей детям своим разделяющих на малейшие частицы разорвалась, от чего по всюду многия раздоры и междоусобия произошли, и вместо того, чтобы всем единокровно оборонять пределы отечества своего от нашествия инородных, сами на утробу свою обратились и взаиме себе непрестанно разоряли. Гдеж и у кого могло быть и помышление, не то что попечение, чтобы к силе земной присовокупить и морскую? когда и тая вся почица погибла?

И что горшее еще тому злу последовало. Татары, варварский народ, в наше отечество подобием наводнения пролившийся усмотрев толикое России изнеможение, не с великим трудом напали на оную, на нюже, ежели в союзе своем пребывала, не могли бы и приступить, шую аки размешанную махину (стыдно вспоминать), Тиранским владением топтать начали и едва отечество наше насильством этих варваров к предней не возвратилось идололatriи или к босурманскому их зловерию не совратилось и не пришло в крайнюю гибель и в забвение имени Российскаго Божиим гневом.

Но тогда милостивый Господь, сердца Царская держащий в руке своей, по оном гневе своем воздвигл великого Князя Иоанна Васильевича и управил сердце его к уврачеванию вреда Владимиром соделанного. Той познав истинную вину смертоносныя болезни твоея Россие, разсечение тела твоего на многие немощные и в займе себе вредящие части, попщался соединить оные и тебе в едину монархию, аки в единое тело паки составить. И тако с помощью вышняго освободил нас от ига вышереченных варвар, и насилие их нашим разделением укрепленное, сломил совокуплением нашим и от ближняго соседства отгнал, купно же и прежнюю силу Российскую раздором умерщвленную, союзом воскресил и оживил, которую [293] внук его Царскою Короною утвердил и прославил и от варвар оных весьма безопасну сочинил.

Но когда тако ожившая Россия некое время здравием своим обвеселилась, паки не испытанный в судьбах своих Бог или искушая благодарствие наше, или неблагодарствие наказуя, явился к нам с отвращенным лицом испущением Его, а злодейством Бориса Годунова пресеклась линия прежних Царей и паки Государство Российское через многая смятения (о которых изволяй да чтет в истории Российской) едва не пришло паки к падению.

Сия вся вспоминаем тебе любезнейший читателю в известие, чего ради столь многие времена Российское Государство, хотя не к единому морю пределами своими прележащее, ни единого себе флота морскаго промыслить и построить возмогло вышеупомянутых вин ради и великого недостатка. И добре сие знали иностранные народы, которые когда смотрели на Россию растерзанием своим весьма изнемогшую, не опасались от нея походов морских, яко отнюдь неудобных. Когда же они оную увидели сильно возмогающую в Царство Иоанна Васильевича, объявили боязнь и опасение свое изданным на сейме Любекском запрещением, дабы никто от них не ходил в землю нашу с учением дела корабельнаго и морскаго плаванья.

Но уже по объявлению прежде бывшего несчастья время приступить к Богоданному нам благополучию. Болезновавшую долго (якоже выше речеся) Россию и по восприятном здравии, аки бы в рецидиву впадшую на исцеление ея вручил вышний сию Монархию Блаженныя и Вечнодостойныя памяти Царю Михаилу Феодоровичу, Монарха нашего Петра Перваго, благословенно ныне Царствующега деда. Той всякое попечение возымел како бы Государство свое многими бедствиями, а наипаче внутренними смятении изнуренное уврачевать и к доброму состоянию привести. А хотя делались некия от соседей пакости и вреды, однакож ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, как мудрый Архиеатер, упражняясь весь во исправлении внутренния силы, понудил себе терпеть внешняя и оных врачевания, [294] то есть нанесенных обид отмщение, и похищенных пределов взыскание оставил сыну своему, в котором намерении благословил ему Бог.

Ибо сын его и наследник Блаженныя и Вечнодостойныя памяти Царь АЛЕКСИЙ Михайлович исправленную отцем своим внутреннюю силу не только утвердил, но употребил оную к отомстительной войне. И какое прилагал тщание, а особливо к

воинским делам, о том всем есть известно. Но что в нем явилось собственной похвалы достойное и Российского сего, о котором сие слово, благополучия виновное, о сем вкратце уже услышим.

Корабельное дело доселе у нас так странное, что едва о нем и слыхали. Сему доброхотному монарху пришло на память, восприял он намерение делать корабли и навигацию на Каспийском море. И по неотменному желанию ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА вывезен был из Голландии Капитан Давид Бутлер с компаниею мастеров и матрозов, которые зделали корабль именем Орел и Яхту или Галиот на Волге в Дединове и сплыли в Астрахань. Но непостижимыми судьбами Божиими пресеколось дело оное таковым случаем: забунтовал в то время Разин и в нашествии своем на Астрахань, как иные многие вреды зделал, так и суда оные раззорил, и Капитана убил; а прочие ушли в Перейду и от толь в Индийскую компанию. А двое из них, лекарь Иван Термунт да корабельной плотник и конштапель Карштен Брант по усмирении бунта возвратились к Москве. И лекарь пристал к доктору Симону Зомеру, а Карштен Брант кормился столярною работою даже до времени Царствования ныне владычествующаго Монарха, до котораго смотрение Божие, вин ради себе единому ведомых, совершенному сию флота Российскаго славу отлагало.

И воистинну подобный zde видим промысел Божий таковой видеть было в созидании перваго в Иерусалиме храма Господня. Намерен был с великим желанием Давид создать Церковь оную, но отрекл ему дело тое Бог и отложил сыну его Соломону. Тако и у нас намеренное и начатое корабельное строение от Царя АЛЕКСИИ не допустил к совершению неведомый нам Божий совет, но Сыну ЕГО [295] ВЕЛИЧЕСТВА ПЕТРУ Первому судил быти АВТОРОМ дела того.

И хотя намерение отеческое не получило конца своего, однакож достойное оно есть вечнаго прославления; понеже и довольно нам являет, каковаго духа был оной Монарх, и от начинания того, аки от доброго семени произошло нынешнее дело морское.

Переходим уже к самому сущаго блаженства нашего сказанию и зри читателю, как странным образом и дивным смотрением началось тое и в совершенный поспех возрасло.

Сей ныне царствующий Монарх наш Милостивейший в начале царствования своего, в малом еще лет возрасте великий дух и толикаго Государя достойный на себе показуя, се же и природным ему любопытством к показанию достопохвальных дел и непреклонную охоту к искусству и действию возымел вину, намерение и начало к великому сего флота морскаго дела, не от зрения арсеналов и флотов дивных, но от так малаго случая, что ни кто бы не надеялся, произошло, яко следует.

В некоторое время случилось ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ быть в Измайлове на льняном дворе, и гуляя по анбарам, где лежали остатки вещей дому Деда ЕГО Никиты Ивановича Романова, увидел между оными судно некое иностранное, и не стерпела любопытная природа миновать оное без испытанья, тот час спросил Франца Тимермана (которой тогда при ЕГО ВЕЛИЧЕСТВЕ для учения Геометрии и Фортификации жил) что то за Судно? Он сказал, что то бот английской. Спросил паки Государь, где его употребляют? Сказал Франц: что употребляется при кораблях для езды и возски. Еще спросил ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, какое преимущество имеет перед нашими Судами? понеже видел его образом и крепостию лучше наших. Франц ответствовал, что оное ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру. Которое слово в великое ЕГО привело удивление и яко бы непременно принудило возжелать экспериенции дела того. Спросил монарх тогож Тимермана, есть ли такой человек, который судно то починил и сей ход ему

показал? и услышав, что есть, великой радости исполнен, велел сыскать [296] человека того; а Франц сыскал вышереченного Карштен Бранта (которой при отце ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА призван был из Голландии для делания морских Судов на Каспийское море, как выше сказано).

Ожило тогда семя Царя АЛЕКСИЯ Михайловича. Карштен Брант, во отчании звания своего долгое время пребыв и иным уже промыслом жив доселе, над чаяние свое позван к первому искусства своего дела, любохотно починил бот оной, сделал машт и парусы и на реке Яузе при ЕГО ВЕЛИЧЕСТВЕ лавировал, что ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ паче удивительно и зело любо стало.

Кто бы тогда подумал, что охота сия Государева к большому делу произойдет, а не в игрании только юношеском останется; но так собственно от прочих удивителен оказался Государь сей, что и юношеская ЕГО игранья вменилася в дела важныя и в историях написывать достойны явились. Таковых потех употреблял ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО в детстве своем, которые его и многих при нем благородных сверстников обучали к великим действиям впредь будущим. Потехи ЕГО были строить забавочные крепости, сочинять бои наподобие прямого бою с неприятельми, наступательно и оборонительно, как и помянутой ботик не к детскому только гулянию послужил ему, но и подал вину к великому флота строению, каковое уже видим ныне со удивлением.

Но обратимся к начатой повести. Не удовольился ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО смотреть на ход бота онаго, но Сам ездить на нем и управлять его потщался. А понеже увидел, что не всегда бот хорошо ворочается, но более упирается в берега, спросил вышереченного Карштен Бранта, для чего так. Он сказал вину того, что узска вода. И тогда велел ГОСУДАРЬ перевести судно на Просяной пруд, но и там не много авантажу сыскал, а охота как жажда час от часу умножалась. Того ради стал проводывать, где больше воды, и объявлено ЕМУ Переславское озеро яко наиблизнее. Стало желание полететь бы туда. Но зри, что к походу тому трудность делало. Мать ЕГО приснопамятная, Августейшая Царица Российская, преусердно пекущаяся о здравии Сыновнем, так наблюдала обращения его, что аки не радела о его [297] Царской власти: подобнее и Сын так поддавал Себя воле Матерней, что аки бы забывал о Царской власти своей. Тут стала трудность: отставить поход к озеру не преклонная охота не попускала; а ехать без воли Матерней, Сыновье благосердие не велено: а сумнительство было в соизволении ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА на дело, по мнению не безопасное. Чтож было делать, охота, вещь сия очень глубоко умствующая? Под образом обещания в Троицкой монастырь выпросил себе поход у Матери Державнейший Сын; от чего является, как горячее в Монархе Сем к общей пользе сердце устроил Бог.

Когда же увидел Государь довольное озера того пространство, тогда уже и явно попросил Матери, чтобы там двор и суда сделать. И тако вышереченной Карштен Брант построил два малые фрегата, да три яхты, на которых ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО несколько лет охоту свою исполнял. Но потом и то показалось мало; и изволил ездить на Кубинское озеро. Там пространство большее, но ради мелкости не удобное. Того ради уже положил свое намерение видеть воду своей охоте равную, то есть прямое море. А сему желанию паки препятие делала Матерняя любовь. Многократно возбраняла ему путь сей, яко опасный и многотрудный. Но не такое духа Сыновняго было устремление, чтоб его можно удержать и остановить, и не хотя позволила, что видела быть не пременное. И тако в 1694 году прибыл ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО к Городу Архангельскому, и оттуду на яхте своей именуемой Святой Петр ходил до Поноя с Алтайскими и Голландскими купеческими кораблями, и с одним Голландским конвоем, которым командовал Капитан Иол Иолсен.

Таковым довольным плаванием обрадован был, но не доволен Государь наш; того ради всю мысль свою уклонил для строения флота. И когда за обиды Татарские учинилась осада Азова, и по том оной счастливо взят, тогда по не изменному своему желанию не стерпел долго думать о том: скоро к делу принялся. Усмотрено место к корабельному строению удобное на реке Воронеже, под городом тогож имени. Призваны из Голландии мастера, и в 1696 году началось новое в России дело, строение [298] великим иждивением кораблей, галер и прочих судов. И дабы то вечно утвердилось в России, умыслил искусство дела того внедрить в свой народ; и того ради большое число людей благородных послал в Голландию и иные Государства учиться архитектуры и управления корабельного.

И что дивнейшее: аки бы устыдился МОНАРХ остаться от подданных своих во оном искусстве, и сам восприял марш в Голландию, и в Амстердаме на Остиндской верьфи вдав себя с другими волонтирами своими в научение корабельной Архитектуры, в краткое время во оном совершился, что подобало доброму плотнику знать. По том просил тоя Верьфи баса Яна Пола, чтобы его учил пропорции корабельной, которую ему через четыре дни показал. Но понеже в Голландии нет на сие мастерство совершенства геометрическим образом, но точию некоторые принципы, прочее же с долговременной практики, о чем и вышереченной бас сказал, и что всего на чертеже показать не умеют. Тогда зело ему стало противно, что такой дальней путь для сего восприял, а желаемого конца не достиг. И по нескольких днях случилось быть ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ на загородном дворе купца Яна Тесинга в компании, где сидел гораздо невесел, ради вышеописанной причины. Но когда между разговоров спрошен был, для чего так печален? тогда оную причину объявил. В той компании был един Англичанин, который, слыша сие, сказал, что у них в Англии сия Архитектура так в совершенстве, как и другие, и что кратким временем научиться можно. Сие слово ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО зело обрадовало; по которому немедленно в Англию поехал и там через четыре месяца оную науку окончил, и при возвращении своем вывез с собою двух корабельных мастеров Яна Дена, да Осипа Ная.

И уже не суетная явилась надежда быть совершенному флоту морскому в России, когда сам Российский Монарх стал корабельным Архитектором, как то вскоре и делом самым показалось. Другое место к строению тому в новосозидаемом Царствующем Граде сем определено, где коликое уже зделано множество кораблей великих и [299] галер, и всякого рода регулярных судов, и как преизрядным мастерством, о сем сказывать не потреба, видим вси, радемся и удивляемся. А понеже флот морской к полезным походам и действиям своим требует Регламента, или устава, без котораго и ветры и кормчие всеу; того ради премудрейший МОНАРХ и к сему делу приложил труды свои, ово от своего разсуждения, ово от иностранных Регламентов собрал лучшие в этой книзе регулы. И тако вещественному созданию своему, аки бы живошный дух влиял, от того видим с помощью Божию изрядные действия во всем Балтическом море, где многие коробли неприятельские похитил, Шаутбейнахта Шведского не обычным счастьем с его Эшквadroю пленил, и великое Княжество Финляндское завоевал, без которагоб сухим путем для неудобности пути, оное всеконечно достать было не возможно. Также и прошлаго 1719 году транспортом своим в землю Шведскую, великое ей сокрушение зделав, с корыстями и торжеством возвратился.

Смотри, читателю доброхотный, какую с нами сотворил милость и как дивное о нас явил смотрение премилосердный Бог. Во времена древния, в которыхя доходит память историческая, не имела Россия флота морскаго, хотя и могла иметь, если бы мысль о том и попечение было. Настали же лютейшие времена, когда о том ниже мыслить было возможно; а во днех наших преславное сие дело, нам ниже слышанное из малой

вышеупомянутой причины; вину и начало приемши, неусыпным тщанием и не исомленным трудолюбием МОНАРХА сего премудрого, толикий получило успех. И так дивным и странным образом, что и война сия долгая не сделала остановки ему, и многие иные, как гражданских, так и воинских нужд трудности не учинили препяття.

Прославим Бога тако нас прославившего; и понеже толикую свою милость устроил нам через Христа своего, толико его же благодатию умудренного Монарха Нашего Петра, молися с нами Премилосердому ВЕЛИЧЕСТВУ БОЖИЮ всяк, кто о благополучии Российском не печалует. Да укрепит Господь се, еже сотворил есть нам: то есть Самодержца [300] Нашего Петра Первого сохранит цела и невредна, побеждающего, и торжествующего во многая лета Его бо долгоденствием, и сие zde описанное, и иная многае дарования Божия чрез него нам явленная, утвердятся и запечатлеются. Аминь.

Тако с нами аки в преддверии беседовав, иди уже любезнейший читателю во внутренняя, видети Регламент флота Российскаго. В преддверии видел еси тело, а внутрь узриши душу его.

Общие правила этикета для кадетских корпусов, которыми должны руководствоваться кадеты и гардемарины{175}

О пристойном положении корпуса

Держи корпус прямо, когда стоишь или сидишь, голову наклонивши немного вперед. Не верти ею часто, но ежели надобно, то с важностию и благопристойностию обороти.

Не морщи лба и носа.

Глазами не повертывай по сторонам, но держи их обыкновенно немного потупя. Не смотри ни на кого гордо или презрительно.

Когда руками ничего не делаешь, держи их около себя, только не за спиной или в карманах. Не потирай руку об руку, не щупай без нужды волос и лица.

Когда сидишь, то ноги держи ровно на земле, не подгибай их и не очень отстанавливай, также не протягивай далеко от стула.

Утирайся тихонько и для того имей всегда при себе платок. Так же и сморкать должно, а высморкнувши, не смотри в платок.

Разговаривая или слушая кого, не делай неприличных телодвижений: между прочим, не махай головою, изъясняя [301] твои мысли, делая знак каждому сказанному или слышанному слову.

Воздерживайся от неблагопристойных телодвижений руками; не щупай без нужды портупей, перчаток, платка или другого чего, не хрустай руками, потягивая их. Также не стучи ногами наподобие барабанного боя.

Наблюдай чистоту и опрятность в форме без всякого пристрастия и знака суетности.

О походе

Не ходи очень споро, и не очень тихо, без фигур и верхопрашества, но размеренно и с благопристойною важностию. Идучи, не переваливайся и не трясись корпусом. Также рук не распускай без нужды. Не бей ногами по земле крепко и не волочи их. А всходя по лестнице, более одной ступени не переступай.

Прогуливаясь с почтительной особой, надобно наблюдать, что когда она остановится, тогда и ты остановись. Не оборачивайся прежде ее, а ежели должно оборотиться, то оборотись лицом к ней, а не плечами.

Противно благопристойности с человеком высшего достоинства идти равным шагом, но должно за ним следовать несколько подале от него, как на половину шага, чтоб можно слышать удобно его разговор.

Ежели идешь между двумя равными, коих ты достойнее, тогда оборачивайся то к тому, то к другому, а ежели неравными, то к старшему.

Разговаривая с почетной особой, не опирайся на что-нибудь и не очень близко подходи к ней, но стой в некотором расстоянии.

Противно благопристойности скинуть сапоги или башмаки в присутствии почетных гостей.

О речах и разговорах

Рачительно старайся в обращении быть скромным и умеренным без суровости, непринужденным и вольным без легкомыслия и задумчивости, тихим и приятным без пристрастия ласкательства, откровенным и чистосердечным с благоразумием и скромностью, приятным и полезным обращающемуся с тобою.

Говорить должно умеренным голосом, не очень медлительно [302] и не весьма скоро, ни грубо, слабо и громко, да и не так тихо, чтоб другой не мог слышать явственно.

Не смейся без причины, а когда надобно, то не хохочи громко.

В дружеских разговорах непристойно употреблять длинные периоды и ученые знаменования. Также в таких собраниях неприлично оказывать свое учение.

Не разговаривай ни с кем спесиво и презрительно, но всегда покорным и почтительным образом, чрез чтоб оказывал почтение разговаривающему с тобою, а наипаче с людьми почтенными, при которых из почтения удерживайся от слов, изъявляющих твой гнев подчиненным.

Благопристойность требует говорить редко о том, что служит к похвалению самого себя, а ежели необходимо надобно что-нибудь сказать, то должно изъяснить немногими словами, с кротостию, умеренностию, не унижая других и не возвышая себя перед прочими. Весьма неприлично предлагать собранию о том, что не согласуется со временем и особами. Например, о печальном в веселостях, о подлых и маловажных вещах собранию разумных и ученых, пред незнающими и простыми людьми рассказывать о высоких и важных материях. Не прерывай разговора других, хотя бы и знал, что твои речи не будут им

противны, но дай время окончить, слушая его порядочно и благопристойно, не отвращаясь.

Когда взойдешь в обращение, то не говори на таком языке с одним из присутствующих, которого прочие не разумеют. Также не шепчись ни с кем, а пошептавшись, не смейся, чтоб через сие не озлобить других.

Весьма неучтиво, сидя за столом, класть руки на оный. Но не менее грубо по стулу протягиваться непочтительным образом.

Неприлично за столом обращать глаза по сторонам или устремлять свой взор на одного из присутствующих или на кушанье, поставленное против тебя.

Не наклоняйся над кушаньем, но немного уклонись, когда хлебаешь, и тотчас опять сядь прямо, остерегаясь, чтоб [303] не капнуть на себя или на скатерть. Не пей из тарелки, но употребляй к тому ложку, которую не всегда зачерпывай полную, также не скобли ею по дну тарелки.

Когда кушаешь, то не чавкай. Кости, также косточки из плодов должно класть на край тарелки.

Рюмку не переливай. Не пей, имея во рту кусок. Также, пьючи, глаз не взбрасывай.

Салфеткой не утирай поту и носа.

За столом не чисть в зубах и не полощи рта, также и после стола при других.

Личный состав мореходной канонерской лодки «Кубанец» на начало 1904 года

Командир капитан 2-го ранга Николай Матюхин

Старший офицер лейтенант Владимир Весловский

Вахтенные начальники мичман Александр Варенов,

мичман Константин Львов

Ревизор мичман Евграф Акимов 4-й {176}

Минный офицер — вакансия

Артиллерийский офицер — вакансия

Штурманский офицер капитан Корпуса флотских штурманов Иван Секк

Судовой механик помощник старшего инженер-механика (чин помощника старшего инженер-механика соответствовал чину капитана армии или лейтенанта флота) Михаил Козьмин

Младший судовой механик младший инженер-механик (чин младшего инженер-механика соответствовал чину поручика армии или мичмана флота) Федор Масалов

Судовой врач коллежский ассессор {177} Воцлав Шредер

Нижних чинов 169 человек [304]

Личный состав эскадренного броненосца «Ослябя» на 1903 год

Командир капитан 1-го ранга Константин Михеев

Старший офицер лейтенант Константин Шумейко

Вахтенные начальники лейтенант Иван Нелидов 1-й

лейтенант Леонид Козлянинов

мичман Николай Щелгачев

И.д. {178} ревизора мичман Борис Иваков

Старший минный офицер — вакансия

Младший минный офицер лейтенант Дмитрий Макаров 2-й

Старший артиллерийский офицер лейтенант Сергей Генке

Младший артиллерийский офицер мичман Петр Басманов

Старший штурманский офицер лейтенант Иван Дьяченко

Младший штурманский офицер штабс-капитан Корпуса флотских штурманов Евгений Беркалов

Младший штурманский офицер мичман Вячеслав Палецкий

Вахтенные офицеры мичман Владимир Трувеллер

мичман Борис Казмичев

мичман Готфрид Дорн

мичман Владимир Казакевич

Старший судовой механик старший инженер-механик (чин старшего инженер-механика соответствовал подполковнику армии и капитану 2-го ранга флота) Николай Тиханов

Помощник старшего судового механика младший инженер-механик Петр Успенский

Помощник старшего судового механика младший инженер-механик Александр Кипарисов [305]

Младший судовой механик младший инженер-механик Алексей Быков

Младший судовой механик младший инженер-механик Борис Кошевой

Младший судовой механик младший инженер-механик Анатолий Шевелев

Старший врач надворный советник Григорий Васильев

Младший врач лекарь{179} Георгий Буницин

Нижних чинов 754 человека

Личный состав миноносца «Бедовый» на 1904 год

Командир капитан 2-го ранга Николай Баранов 1-й Вахтенные начальники мичман Терентий О'Бриен-де-Ласси

мичман Георгий Лемишевский

Минный офицер лейтенант Николай Вечеслов 2-й

И.д. старшего судовой механика помощник старшего инженер-механика Александр Иллютович Нижних чинов 58 человек

Спуск броненосного корабля «Наварин»{180}

8 октября, в день годовщины Наваринского сражения (1827 г.), в Петербурге был спущен броненосец «Наварин», выстроенный на верфи Галерного островка Обществом Франко-Русских заводов, под руководством заведовавшего постройкой П. А. Титова{181} и под наблюдением корабельного инженера, младшего судостроителя В. В. [306]

Максимова{182}. Стоимость корпуса вновь спущенного корабля «Наварин» без брони и артиллерии определена, по контракту, в сумме 2900 тыс. руб., а стоимость машины — 1 551 610 р. К постройке было приступлено 1 июля 1889 года, и до спуска корабля на воду употреблено в постройку стали: собственно на корпус — до 192 000 пуд. и на штевни и рулевую раму — 2474 пуда.

По сравнению с броненосным кораблем «Император Николай I», который выстроен тем же Обществом Франко-Русских заводов и он совершает в нынешнем году свое первое плавание, новый корабль «Наварин» отличается тем, что его вспомогательная артиллерия, состоящая из восьми 6-дюйм.{183} дальнобойных орудий, расположена в каземате, защищенном 5-дюймовой{184} броней.

Историческое имя корабля напоминает, как известно, морскую победу над турецким флотом соединенных эскадр: русской, французской и английской под общим началом вице-адмирала сэра Эдварда Кондрингтона. Русская эскадра, под начальством контр-адмирала графа Логина Петровича Гейдена, состояла из кораблей{185}: «Азов», «Гангут», «Иезекиль» и «Александр Невский»; фрегатов: «Константин», «Проворный», «Елена» и «Кастор». Французская эскадра состояла из трех кораблей, двух фрегатов и двух мелких судов; английская — из трех кораблей, трех фрегатов и пяти мелких судов.

Всего в союзной эскадре находилось 26 судов. Неприятельская турецко-египетская эскадра состояла, по некоторым сведениям, из 65 боевых судов, а по другим — из 110 судов, в числе которых находилось три линейных корабля и до двадцати больших фрегатов. Сражение окончилось полным разгромом турецко-египетской эскадры. Потери союзников ограничились [307] сильным повреждением такелажа и рангоута, а равно около 650 человек убитыми и ранеными. В том числе на русской эскадре насчитывалось убитых 59 и раненых 135 человек.

Из числа участников в Наваринском бою, судя по списку, помещенному в № 9 «Морского Сборника» за 1877 г., в настоящее время состоят на службе во флоте только два офицера, а именно: член комитета о раненых адмирал граф Логин Логинович Гейден, служивший в чине лейтенанта на фрегате «Константин», и состоящий по Морскому министерству адмирал Василий Степанович Завойко, бывший на корабле «Александр Невский» в чине мичмана.

Приказ по главному морскому штабу о спуске крейсера «Адмирал Нахимов»

В понедельник, 21-го сего октября, в 11 час. 30 мин. утра, на Балтийском механическом судостроительном заводе, что в Чекушах, в Высочайшем присутствии имеют быть: спуск на воду броненосного крейсера 1-го ранга «Адмирал Нахимов» и закладка минного крейсера «Ильин»{186}.

Участвующим в этих церемониях следует быть в парадной форме, а присутствующим — в обыкновенной (вицмундир), но адмиралам и генералам — в лентах{187}. При ненастной погоде всем участвующим и присутствующим быть в плащах (пальто).

Для отправления на завод присутствующих адмиралов, генералов и гражданских чинов первых четырех классов у казенной пристани Главного адмиралтейства будут два речных парохода, которые отправятся на завод от пристани ровно в 10 час. 30 мин. утра.

Броненосный крейсер 1-го ранга «Адмирал Нахимов». [308]

К постройке приступлено 7 декабря 1883 г. Приготовлен к спуску 21 октября 1885 г.

Главные размеры:	
Длина по грузовой ватерлинии	333 ф. 0 д.
Наибольшая ширина с обшивкой	61 ф. 0 д.
Углубление с килем: актерштевнем	25 ф. 9 д.
форштевнем	24 ф. 9 д.
среднее	25 ф. 3 д.
Водоизмещение	7781,7 тонны.

Постройка корпуса крейсера производилась в С.-Петербурге на Балтийском железосудостроительном и механическом заводе, за исключением брони, которая изготавливается на Адмиралтейских Ижорских заводах.

В постройку корпуса крейсера, до спуска его на воду, употреблено стали до 132800 пудов, круглого железа на заклепки до 8600 пудов, медного сплава на штевни и руль, а также на трубы, кронштейны и кожухи для гребных валов до 6600 пудов и листов красной меди для обшивки подводной части до 1350 пудов. На подкладку под броню и наружную обшивку в подводной части, отделяющую стальной корпус от медной обшивки, употреблена

лиственница, сосна на внутренний слой той же обшивки и на настилку палуб, тик на ватервейс и красное дерево на комингсы люков{188}.

Крейсер будет вооружен 18 нарезными орудиями и минными пушками. Наблюдающий за постройкой крейсера — корабельный инженер полковник Самойлов{189}.

Паровой механизм смешанной (compound) системы изготавливается на том же заводе; индикаторная сила механизма должна быть в 8000 сил. [309]

Рапорт корабельного инженера Николая Самойлова в Морской технический комитет о спуске на воду крейсера «Адмирал Нахимов»

В Кораблестроительное отделение Морского Технического комитета

Рапорт

От 21 октября 1885 г.

Сего числа в 12 часов пополудни со стапеля Балтийского завода в присутствии Его Императорского Высочества Государя императора спущен благополучно на воду броненосный крейсер «Адмирал Нахимов».

При спуске углубился с полозьями: форштевнем 10 ф. 6 д.; ахтерштевнем 16 ф. 9 д. Воды в трюме не оказалось. Перегиб на 321 ф. длины 3/16 д. До спуска на воду в корпус крейсера вошло: стали и железа 2295 тонн; дерева 359 тонн; медной обшивки в подводной части 22 тонны; медного сплава на штевни руля, наружные кожухи дейдвудных труб и кронштейны гребных винтов 106 тонн; винтов с гребными валами и кингстонами 80 тонн; дельных вещей 92 тонны; якорей с цепями 45 тонн; команды 12 тонн. Итого 3011 тонн.

О чем в Кораблестроительное отделение МТК имею честь донести.

Корабельный инженер полковник Самойлов

Из рапортов командира крейсера «Адмирал Нахимов» капитана 1-го ранга Дмитрия Всеволожского

От 27 февраля 1900 г.

В дополнение донесения моего, посланного при рапорте из Киля, имею счастье донести Вашему Императорскому Высочеству, что при входе в Кильскую бухту у крепости Фридрихс-Орт я произвел национальный салют, на который немедленно получил ответ. От присланного [310] ко мне офицера для указаний якорной стоянки я узнал, что мне необходимо будет салютовать флагу принцессы Ирены, поднятому на замке, а затем флагу адмирала Kolter, поднятому на броненосце. Означенные салюты произвел по постановке на бочку и на последний получил ответ равным числом выстрелов...

...На другой же день по приходе на рейд, кроме рейдовых визитов, мной, по соглашению с консулом, сделаны визиты на берегу, причем я расписался у Ее Императорского Королевского Высочества Принцессы Ирены.

3 февраля возвратился в Киль Его Королевское Высочество Принц Генрих Прусский, и я узнал, что, помимо всех встреч на берегу, суда, стоящие на рейде, готовят иллюминацию

для чествования прибытия Его Высочества. Поэтому я считал своим долгом принять участие и, насколько позволяли имеемые на крейсере запасы, устроил электрический вензель Его Высочества и жег фейерверк, за невозможностью осветить борта электрическими лампами. На другой день я расписывался у Его Высочества, а на следующий получил извещение, что Его Высочество примет меня в замке в 10 час. 30 мин. утра.

Получив от Его Высочества благодарность за участие в чествовании его прибытия, я был ошарашен просьбой назначить день, когда он может приехать на крейсер. Таким днем я считал 10 февраля, когда починка левого борта будет окончена и крейсер выпрямится. Его Высочество прибыл ко мне в назначенный день в сопровождении адъютанта в 11 часов и, поздоровавшись с офицерами, которых я представил, и командой, спустился ко мне в каюту и милостиво принял завтрак, оставаясь на крейсере до 1 часа дня, когда отбыл, прося не салютовать.

Как я, так и офицеры пользовались неоднократно гостеприимством властей и судов, а 15 февраля я получил приглашение в замок к завтраку, перед которым имел счастье быть представленным Ее Королевскому Высочеству Принцессе Ирене, и завтракал скорее в семейной обстановке, [311] так как приглашенных более не было. После завтрака там же, во дворце Их Высочества, изволили слушать хор балалаечников с крейсера. Нижние чины увольнялись на берег ежедневно группами до 40 человек и вели себя прекрасно, о чем мне приходилось читать в местной газете.

Здоровье гг. офицеров и команды удовлетворительное, так как вследствие разных перемен погоды случались заболевания лихорадкой, но после двух дней опять поправлялись...

От 13 марта 1900 г.

В дополнение донесению, посланному мной по приходе в Шербург, имею счастье донести Вашему Императорскому Высочеству, что на другой же день по приходе крейсера я сделал все официальные визиты местным властям, причем со стороны морского префекта, вице-адмирала Diculuar встретил самую изысканную любезность, выразившуюся также в предложении всех портовых средств для нужд крейсера.

Не имея никаких потребностей, я просил его только дать возможность моим офицерам осмотреть порт, на что адмирал изъявил свое полное согласие, и через два дня офицеры осматривали порт и вновь спущенный броненосец «Henri IV»{190}. К сожалению, не удалось осмотреть две подводные лодки «Нарвал»{191} и «Морж»{192}, которые почти каждый день проходили мимо крейсера, то ныряя, то опять всплывая на поверхность воды, но, по наведенным справкам, означенные лодки составляют еще секрет для офицеров французского флота. [312]

Отсутствие военных судов на Шербургском рейде сделало мою стоянку весьма спокойной в смысле тонкости обмена любезностями, и только адмирал Diculuar пригласил меня и двух офицеров к завтраку, причем извинился, что не может сделать большого приема по случаю траура, так как накануне прихода крейсера были похороны его брата — мэра города...

...Весь Английский канал прошел с крепким попутным ветром, имевшим характер шторма и стихнувшим 10 марта.... Несмотря на случайно неблагоприятные условия начала моего перехода, я был вполне удовлетворен возможностью проверить те предположения, которые у меня явились еще в г. Кронштадте, после ремонта крейсера...

...Новая стальная батарейная палуба настолько плохо зачеканена и склепана, что вся вода, получаемая из-за борта, через вышеуказанные отверстия проникает в офицерские каюты и кают-компанию дождем через заклепки и стыки, так что офицерские помещения при большой качке утрачивают свой жилой характер, а в батарейной палубе образуется невообразимый хаос, вследствие всплывающего линолеума. Для успешного выбирания воды в этих палубах требовалась непрерывная работа целой вахты, которая ловила моменты крена, чтобы отливать воду, перебежавшую с борта на борт при размахах крейсера.

Благодаря разрешению Его Превосходительства Управляющего Морским министерством, на крейсере плавает младший помощник судостроителя Беляев{193}, на долю которого пришлось много работы по исправлению погрешностей ремонта.

Состояв помощником инженера, производившего ремонт в Кронштадте, ему ни разу не пришлось быть участником живой стороны дела, а только заниматься отчетами по сметам, представляемым в Главное Управление Кораблестроения [313] и снабжений. По уходе инженера Вешкурцева{194} на другую постройку в самый разгар работы на «Нахимове» Беляеву пришлось выправлять все недочеты и недостатки по работам и оканчивать изготовление крейсера к плаванию в Ревель{195}.

Я весьма счастлив, что имею случайно в распоряжении своем инженера, который, благодаря своей ретивости, обходится судовыми средствами и исправляет погрешности ремонта постепенно и, вероятно, с большой пользой будет служить при работах на крейсере в доке в Специи...

... 13-го числа в 7 час. 30 мин. утра пришел в Кадикс, где встал на рейде фертоингом{196}...

...Оставшиеся следы сурового плавания принудили меня поместить в Шербургский госпиталь двух нижних чинов, сильно ослабевших после перенесенной лихорадки, которая, вероятно, была отражением эпидемической инфекции, свирепствовавшей в Киле.

От 19 марта 1900 г.

Имею счастье донести Вашему Императорскому Высочеству, что 16 марта утром, выждав приливное течение, чтобы сняться с фертоинга, поднял якорь и пошел в Гибралтарский пролив, чтобы следовать в Средиземное море. В Гибралтарском проливе шел серединой, чтобы пользоваться попутным течением, и прошел его в тот же день в 6 часов пополудни. При входе в Гибралтарский пролив встретил английский крейсер, идущий в океан, [314] но надписи прочесть не мог. Крейсер был типа «Гиацинт»{197}. В Гибралтаре заметил стоящими два крейсера и броненосец...

От 25 марта 1900 г.

В дополнение донесению моему, посланному из Порт-Махона (ныне город Маон на острове Менорка (Балеарские острова, Испания), имею счастье донести, что с прибытием в вышеназванный порт вторая половина офицеров и команды крейсера приступила к говению и в среду 22 марта причащалась.

Пользуясь стоянкой, при содействии нашего вице-консула Дон-Хуана Тальтакула Галенса, устроена была поездка вовнутрь острова для осмотра достопримечательностей,

где нашли надгробную плиту, гласящую своей надписью, что под плитой погребен сын адмирала Спиридова Андрей, 19 лет, служивший во флоте и бывший при отце, погребен в 1769 году. Я просил консула снять точную копию надписи на плите и выслать ее в Специю.

Не могу пройти молчанием предупредительность нашего консула, который положительно заслуживает поощрения, так как, помимо самой изысканной любезности и готовности ко всякой услуге, он питает самую искреннюю симпатию к России и с гордостью носит наш мундир...

...25 марта в 8 часов утра вошел на рейд Специи, где, по указанию присланного итальянского офицера, встал на бочку. На рейде застал итальянские суда: «Дуилио»{198} под флагом вице-адмирала Morin, [315] «Сардиния»{199}, под флагом вице-адмирала Mirabello, «Лепанто»{200}, «Сан-Мартино»{201}, «Мария-Пия»{202} и крейсер «Капариоло»{203}.

Приступая с приходом в Специю к исправлению повреждений, явившихся следствием плавания в суровое время года, я должен оглянуться назад и донести о превосходном исполнении долга моими сослуживцами, как офицерами, так и командой, и, выбрав из числа офицеров имеющих по закону право на поощрение, я могу свидетельствовать об отличном исполнении службы старшим штурманом подполковником Филипповским, лейтенантом Гизе и помощником старшего инженер-механика Шемановым, о награждении которых вместе с сим представлены наградные листы. За все время плавания здоровье офицеров и команды вполне удовлетворительно. Механизмы, как главные, так и вспомогательные, работали хорошо.

От 27 июня 1900 г.

С прибытием в Порт-Саид я предполагал в тот же день выйти в канал для дальнейшего следования, но администрация канала потребовала от меня изменить углубление [316] крейсера, дабы дать ему осадку кормой в 25,7 фута. Значительная задача потребовала безостановочной работы в продолжение суток, так как пришлось переносить с кормы на нос все возможное, включая снаряды и патроны. В 1 час 55 мин. пополудни 20-го числа я вошел в канал и следовал безостановочно до 8 час. утра 21-го числа, когда и стал на якорь на Суэцком рейде...

...В Суэце, сейчас же по прибытии, я нашел все необходимое для дальнейшего плавания готовым, и, дополнив запас угля, я бы мог выйти в море. Но, к сожалению, еще на переходе каналом при 30–35 оборотах машин слышен был сильный скрип в золотнике кормового цилиндра низкого давления правой машины, что заставило меня по постановке на якорь в Суэце вскрыть цилиндр, вынуть золотник для осмотра, и так как результатом осмотра оказалось, что медные пружины сработались более чем на 14 процентов, вследствие большой упругости чугунного плавающего кольца, то для замены этих частей запасенными мне пришлось остаться на рейде до 6 часов утра 23 июня.

Пользуясь этим временем, уложили на места все предметы, снаряды, перенесенные с кормы для прохода каналом, принято 8 быков для предстоящих переходов до Коломбо, и пополнены запасы сухарей. Имея в виду идти в Перим, я просил консула г-на Коста телеграфировать туда, чтобы мне был приготовлен уголь, для следования в Коломбо. На переходе Красным морем был взят запас красного вина для питья команды вместе с водой, ввиду очень больших жаров. Вольнонаемных кочегаров не нанимал, а кочегары вверенного мне крейсера вполне удовлетворительно вынесли переход до Перима.

За все время плавания состояние здоровья как офицеров, так и команды было весьма удовлетворительно. Механизмы как главные, так и вспомогательные работали хорошо. Все плавание, начиная от Суэца, совершенно безостановочно до 1 час. 30 мин. пополудни 27 июня, когда пришлось застопорить машину, так как нашел сильный туман, закрывший весь горизонт и не давший возможности увидеть остров Джебель-Теир. [317]

В 5 час. 30 мин. туман рассеялся, увидел острова и продолжил плавание благополучно до Перима, о чем Вашему Императорскому Высочеству доношу.

От 1 августа 1900 г.

По приходе 20 июля в Сингапур я застал такой наплыв судов в гавани, что пришлось бы ждать очереди для входа и погрузки угля; при этом единственное удобное место по углублению для крейсера было занято германским крейсером «Furst Bismark»{204}. Приняв эти обстоятельства во внимание, чтобы не затягивать погрузку угля, я сделал распоряжение о доставлении его на шаландах к борту, и, хотя этот способ оказался много медленнее, нисколько не помешал своевременному выходу, так как пришлось сделать запасы мокрой провизии{205}.

Становясь на якорь почти одновременно с итальянским крейсером «Vittor Pisani»{206}, который я нагнал в пути и затем шел совместно, я увидал, что он приспустил флаг, гюйс и вымпел, и вслед за сим приехал офицер и объявил, что все это сделано по случаю кончины Его Величества короля Гумберта{207}, о чем они сейчас же по постановке на якорь получили известие. Вслед за ним приехал английский офицер со станционера «Brisk»{208} и объявил о кончине Его Высочества Герцога Альфреда Кобургского. Распорядившись [318] приспустить флаг, гюйс и вымпел на крейсере, я послал офицера выразить итальянскому командиру полное сочувствие горю, постигшему нацию, а делая визиты на берегу, я передал местному губернатору лично чувства соболезнования по поводу кончины герцога.

21-го числа, т.е. на другой день, вышел крейсер «Бисмарк», и, таким образом, к 22 июля собрались военные суда четырех наций, носящих траур вследствие родственных отношений царствующих домов. При таком положении дел не считал удобным приглашать суда к участию в праздновании дня тезоименитства Ее Величества Государыни Императрицы Марии Федоровны, а только объявил командирам всех судов, что в 8 часов утра подниму флаг, гюйс и вымпел до места, а по окончании торжественного молебства все опять приспущу. Утром 22-го приехал английский офицер и заявил, что по случаю погребения Его Высочества герцога Альфреда Кобургского в 11 час. утра они произведут погребальный салют в 55 выстрелов через минуту, и просил принять участие.

Считая долгом исполнить эту вежливость относительно памяти почившего, я, окончив молебства к этому времени и поздравив всех сослуживцев с радостным днем тезоименитства нашего Августейшего Шефа{209}, в 11 часов по второй пушке с английского станционера произвел вышеуказанный салют, что было сделано и остальными судами, и затем все оставил приспущенным, так как итальянский командир ждал известий о дне погребения своего короля.

23-го числа крейсер «Furst Bismark» ушел в море, а на рейд пришел итальянский крейсер «Stromboli»{210}, на другой день ушел в море итальянский крейсер «Vittor Pisani», а 25-го, окончив все расчеты с берегом, в 5 часов пополудни с вверенным мне крейсером

вышел в Гонк-Конг, так как [319] накануне получил предписание начальника соединенных сил в Китае вице-адмирала Алексева {211}...

...В 2 часа ночи 31 июля подошел к Гонк-Конгу и шел малым ходом до рассвета. В 5 часов утра, пользуясь створами маяка «Vaglan» и оконечностью острова «Putoi», начал работы по уничтожению девиации компасов, так как после переходов оказывалась необходимость сделать эту проверку. В 7 час. 30 мин. утра, окончив работу с компасами, дал полный ход и в 10 час. утра стал фертоинг на Гонк-Конгском рейде. При входе салютовал нации и флагу командора, поднятому на блокшиве «Thea», на каковой и получил ответ равным числом выстрелов. Из военных судов на рейде застал: блокшив «Thea» под флагом командора; крейсер 2-го класса «Iris» {212}, транспорт «Humber»; минный истребитель «Nandy»; итальянский крейсер 2-го класса «Vittor Pisani»: американский броненосец береговой обороны «Monteray» {213} и французскую канонерскую лодку «Alouette».

За все время плаванья механизмы, как главные, так и вспомогательные, работали хорошо. Здоровье офицеров и команды вполне удовлетворительно. Упомянув выше, что я делал визит губернатору города Сингапура, считаю своим нравственным долгом донести Вашему Императорскому Высочеству, что при сношении с представителями английской нации дела все же не обходятся без инцидентов. В Коломбо, за отъездом губернатора во внутрь острова, единственным представителем местной власти остался начальник гарнизона генерал-майор Hobson, который в день моего прихода прислал своего адъютанта сказать, что генерал теперь занят инспекторским [320] смотром и может меня принять только через два дня в полдень.

Предполагая, что генерал Hobson действительно желает меня видеть, я согласился только потому, что число дней стоянки превосходило назначенный день. В назначенный день и час, сопровождаемый замещающим нашего консула г-ном Щербачевым, я был у генерала Hobson на его вилле, но, не застав его дома, оставил карточки ему и его супруге и расписался по местным обычаям в раскрытых уже визитных книгах, а затем просил г-на Щербачева выяснить этот вопрос. Г-н Щербачев сейчас же отправился к колониальному секретарю для объяснений, а я уехал на крейсер. На другой день утром прибыл ко мне адъютант генерала с его визитной карточкой взамен личного визита и передал мне, что генерал ждал моего визита не у себя дома, а в Office.

На следующий день я был на берегу и, возвращаясь на пристань на свой вельбот, у консульства был настигнут консульским чиновником с письмом от г-на Щербачева, который пишет, что генерал Hobson сидит в консульстве и просит меня зайти для объяснений, и при этом Щербачев сообщает, что генерал, кажется, намерен отделаться визитом мне в консульстве. Так как я был одет в штатское платье, то я написал г-ну Щербачеву, чтобы он передал генералу, что мой костюм мешает мне при официальных объяснениях и что я уехал на крейсер. Через десять минут после моего возвращения на крейсер прибыл генерал Hobson с адъютантом для официального визита и при съезде получил подобающие чину почести и салют.

В Сингапуре я делал визит местному губернатору Sir Alexis Swetenhem в его губернаторском доме в приемный час и был принят. Был назначен день и час, когда губернатор меня посетит для ответного визита, но в назначенный день прибыл только один его секретарь и со смущенным видом передал мне, что по случаю почтового дня губернатор быть не может и присылает карточки мне в кают-компанию.

Случилось это на крейсере в присутствии нашего консула [321] барона Кистера, а потому, пригласив секретаря к себе в каюту, мы начали объяснения. Я заявил, что почтовые дни

все известны заранее и что если губернатор забыл, то мог визит отложить, прислав меня предупредить, а что получение карточки взамен визита меня не удовлетворяет, так как я на рейде единственный представитель Русского Императорского флота, и, командуя кораблем 1-го ранга, могу рассчитывать на личный визит, тем более что за время плавания мне приходилось получать эту любезность даже от высочайших особ, как, например, Его Высочества принца Генриха Прусского, сделавшего мне в Киле ответный визит лично, и просил секретаря передать это губернатору.

В тот же день вечером я получил письмо от нашего консула барона Кистера, который сообщал мне, что губернатор с удовольствием приедет ко мне на следующий день, т.е. 27 июля в 3 часа дня, но просит ему при съезде не салютовать. При этом секретарь, писавший консулу, ясно пояснил, что губернатор не хочет, чтобы в городе знали о его визите на крейсер, так как он никому и никогда не отвечает лично, особенно на военные суда.

В назначенный день и час Sir Alexis Swetenhem один прибыл ко мне, долго сидел, и, так как при съезде с крейсера не просил меня лично о салюте, я, согласно местным обычаям, отсалютовал ему 17 выстрелами. Как в первом, так и во втором случае наши представители Щербачев и барон Кистер оказались на высоте своего положения и заставили позабыть то старое, но недоброе время, когда при подобных вопросах наши представители боялись всяких недоразумений и приходилось слышать только слова успокоения и просьбы не горячиться из-за пустяков. О чем Вашему Императорскому Высочеству доношу.

От 21 апреля 1901 г.

Кончая недельный срок пребывания в Шанхай-Гуане, сего 21 апреля в 4 часа пополудни, с вверенным мне крейсером ухожу в Таку, дабы прибыть на рейд заблаговременно ко дню тезоименитства Ее Императорского Величества Государыни Императрицы Александры Феодоровны [322] и тем самым иметь достаточное время для приглашения к празднованию дня 23 апреля иностранных судов, которых, по слухам, в Таку стоит достаточно большое число.

В продолжение всей истекшей недели к услугам и содействию крейсера никто не обращался, а пароходов не приходило, так что мне представилась полная возможность заниматься учениями, обращая главным образом внимание на боевую подготовку крейсера, не оставляя других занятий и учений без внимания.

Весьма беспокойное состояние моря за все эти дни не дало возможности заняться шлюпкой, но и этот пробел до некоторой степени был восполнен поддержкой сообщения с берегом два раза в сутки на катерах, при исключительном пользовании парусами. Как гребцы, так и старшины менялись каждый рейс, вследствие чего почти все прошли школу управления парусами и рулем, при обстоятельствах довольно серьезных. В настоящее время шлюпки пристают к пристани, но она весьма мала и, в данном случае, английская гораздо удовлетворительнее.

16 апреля ушел с рейда французский крейсер. 19-го числа мной был командирован в Цин-Ван-дао лейтенант Мальцев, который вернулся в тот же день. По сведениям, полученным от лиц военно-сухопутного ведомства, замечается весьма неблагоприятное отношение китайцев к англичанам. Основанием к такому явному неприязненному отношению послужили чрезмерные вымогательства последних у мирных жителей. Под угрозой смерти англичане прямо собирают с них деньги, назначая сумму по своему усмотрению, и, если таковой суммы не найдется, то под дулом заставляют писать обязательства

дополнить сумму в ближайшем будущем. Вследствие таких порядков все китайцы: рабочие, кочегары и машинисты с английской линии железной дороги переходят на нашу линию.

Из важных событий последнего времени должен донести Вашему Превосходительству, что 7 апреля около ста сипаев отправились в Фунин, где, по сведениям от китайцев, [323] находилась партия хунхузов. Когда отряд сипаев, встретив ее, вступил в перестрелку, то потерял убитыми: одного майора Browning, одного сипая и несколько сипаев ранеными. В тот же вечер из Шанхай-Гуана было отправлено подкрепление: 300 сипаев 4-го Пенджабского полка, утром еще 100 человек пеших, 75 конных и рота японцев.

Этот отряд преследовал китайцев до Тай-Инга, где имел с ними перестрелку, но китайцы, подпустив их до 800 шагов, начали отступать и ушли в горы. К этой стычке, 11 апреля, успели подойти и французы, рота зуавов, которая была в экспедиции в деревне Скиендзе и, услышав через китайцев о деле у Фунин, двинулись туда.

В наказание англичане выжгли часть Тай-Инга, причем погибло некоторое число и мирных жителей. Сколько, англичане не говорят, со стороны же союзников потери были: еще два убитых сипая, 3 сипая раненых, 2 японца раненых и легко раненный француз. Англичане оставили в Фунине небольшой гарнизон. 18 апреля из Шанхай-Гуана отправлена рота японцев в Юн-кун-фу...

...В 2 часа 30 мин. пополудни на рейд пришел из Таку японский крейсер «Naniva»{214}, заходивший в Цин-Ван-Дао. О чем Вашему Превосходительству доношу.

От 25 апреля 1901 г.

14 апреля в 2 часа пополудни, получив приказание Вашего Превосходительства следовать по назначению, снялся с якоря и пошел в Шанхай-Гуам. Обстоятельства погоды были благоприятны, и я предполагал к 9 утра начать 2-ю подготовительную стрельбу из орудий. Но, так как к этому времени посвежел ветер и развел значительную зыбь, я отложил производство стрельбы до полдня, потому что к этому времени находился в 20 милях от берега и был укрыт от ветра. В 11 час. 30 мин. спустил щит и начал производить [324] стрельбу, руководствуясь инструкцией, приложенной к предписанию.

В 2 час. 30 мин. пополудни, окончив стрельбу, подобрал щиты, кроме одного, которого не мог найти, т.к. его разломало и унесло, продолжал следовать в Шанхай-Гуан, куда и прибыл в 5 часов пополудни. На рейде, кроме эскадренного броненосца «Петропавловск», застал французский и английский крейсера.

Явившись к командиру эскадренного броненосца «Петропавловск», я получил от него дела станционера и, узнав, что он выйдет в 8 часов утра, с вечера перевел на броненосец флагманского артиллериста лейтенанта Малышева и лейтенанта барона Черкасова. О чем Вашему Превосходительству доношу.

Извлечения из отчета директора морского кадетского корпуса{215}

В Морской кадетский корпус принимаются:

а. Дети флотских офицеров и офицеров Морской Артиллерии, состоящих в службе, а преимущественно убитых или раненых в сражениях или погибших на службе в море.

б. Дети чиновников, воспитывавшихся в Корпусе, служивших во флоте офицерами и вышедших в отставку или перешедших на другую службу.

в. Дети природных дворян, внесенных в 4, 5 и 6-ю части дворянской родословной книги.

г. Дети дворян Великого Княжества Финляндского и губерний Эстляндской, Лифляндской и Курляндской, имеющих доказательство на дворянство за 100 лет и более.

д. Дети дворян Царства Польского, имеющих доказательство, как выше.

е. Вообще дети особ, не ниже чем в 4-м классе состоящих (то есть канцлер, действительный тайный советник, [325] тайный советник, действительный статский советник).

Правила приема.

Недоросли зачисляются общими кандидатами по достижении 6-летнего возраста, хотя бы прошения были поданы и ранее {216}.

Кандидаты подразделяются на:

а. Экстренных кандидатов, которые зачисляются по особым Высочайшим повелениям на первую вакансию {217}.

б. Общих кандидатов, которые зачисляются по очереди после годовых выпусков.

На 1855 год в Морском кадетском корпусе был 441 кандидат.

В Морской кадетский корпус постоянно принимаются 2 эстляндских и 4 финляндских уроженца в год.

При зачислении в кандидаты с родителей (родственников) оного взимается плата 35 рублей серебром «на обмундирование при постановке в комплект».

Кандидатами в комплект {218} могут быть недоросли не младше 10 лет и не старше 15 лет.

Обучение.

Курс обучения в Морском кадетском корпусе состоит из следующих классов:

1-й класс — Приготовительный.

2-й класс — Младший кадетский.

3-й класс — Средний кадетский.

4-й класс — Старший кадетский.

5-й класс — Младший гардемаринский.

6-й класс — Средний гардемаринский.

7-й класс — Старший гардемаринский.

Продолжительность обучения в одном классе — 1 год.

После окончания Морского кадетского корпуса поступают во флот мичманом (то есть 10-м классом), слабого [326] сложения выпускаются в гражданскую службу 12-м классом {219}.

При болезни, если воспитанник достиг гардемаринского класса, выпускается 14-м классом {220}.

Воспитанники-пенсионеры.

Воспитанники бывают казеннокоштные и своекоштные (пенсионеры).

а. Пенсионерами поступают недоросли из числа тех, кои числятся по Морскому кадетскому корпусу кандидатами.

б. За содержание взимается 300 рублей серебром в год плюс 35 рублей на первоначальное обмундирование.

в. Пенсионер не выключается из списка кандидатов и удерживает очередь к поступлению в комплект.

г. При достижении очереди пенсионер-кандидат становится казеннокоштным воспитанником, и плата прекращается.

В настоящее время в Морском кадетском корпусе 45 человек пенсионеров, в том числе:

1 — на иждивении Ея императорского Высочества Государыни Великой Княгини Александры Иосифовны {221}.

2 — от эстляндского дворянства.

5 — от имени покойного Адмирала Нахимова {222}.

1 — на проценты от капитала, завещанного Надворным Советником Дмитриевым.

Пенсионерами определяются недоросли только после зачисления в кандидаты, после чего пишется письмо на имя Директора Морского кадетского корпуса. [327]

Личный состав морского кадетского корпуса на 1 января 1855 года

Гардемарин на казенном содержании — 116 человек. Пенсионеров — 4 человека.

Кадет на казенном содержании — 378 человек, пенсионеров — 46 человек.

В течение года на казенное содержание из 4-й роты Александровского кадетского корпуса {223} прибыло 27 человек Принято в комплект по особому распоряжению:

Его Императорского Величества — 3 человека.

Его Императорского Высочества Генерал-адмирала — 23 человека.

Поступило на вакансии:

Финляндских уроженцев — 2 человека {224}.

Из кандидатов по очереди — 39 человек {225}.

На капитал финляндского дворянства — 2 человека.

Пенсионерами — 17 человек.

Всего поступило — 109 человек.

Выбыло:

Из старшего отделения гардемаринского произведено в мичмана {226}:

Фельдфебелей — 5 человек.

Унтер-офицеров — 16 человек.

Гардемарин — 43 человека.

По неспособности к морской службе из младшего отделения гардемаринского курса выбыло: [328]

Выпущен чином Коллежского Регистратора — 1 человек.

Переведены юнкерами в различные полки — 24 человека.

Переведены унтер-офицерами в различные полки — 1 человек.

Уволены на попечение родителей — 7 человек.

1 кадет переведен в Николаевскую Юнкерскую школу юнкером, 1 кадет переведен в Институт Корпуса Путей Сообщения, 2 умерло.

**Автобиография Ф. Ф. Ильина-Раскольников, опубликованная в
энциклопедическом словаре института «Гранат»**

Я родился 28 января (ст. стиля) 1892 г. на окраине Петербурга, на большой Охте. До 1900 г. я воспитывался у матери, а осенью этого года был отдан в ученье в приют принца Ольденбургского, обладавший правами реального училища. В этом кошмарном училище, где еще не перевелись бурсацкие нравы, где за плохие успехи учеников ставили перед всем классом на колени, а поп Лисицын публично драл за уши, мне пришлось пробыть пансионером в течение восьми лет. В 1908 г. я окончил училище. К этому времени мне было шестнадцать лет. В седьмом классе я сделался атеистом. В том же году я

познакомился с новейшей литературой, т. е. с произведениями Максима Горького, Леонида Андреева и других.

Эта литература способствовала укреплению моего атеизма. В 1909 г. я поступил на экономич. отделение СПб. Политехнич. института.

Здесь необходимо вкратце остановиться на формировании моих политических взглядов. Еще в 1905–1906 гг., в 5 и 6-м классах реального училища, я дважды принимал участие в забастовках, причем один раз был даже избран в состав ученической делегации и ходил к директору училища с требованием улучшения быта, за что едва не был исключен из училища. Революция 1905 г. впервые пробудила [329] во мне политический интерес и сочувствие к революционному движению, но так как мне было тогда всего 13 лет, то в разногласиях отдельных партий я совершенно не разбирался, а по настроению называл себя вообще социалистом. Сочувствие к угнетенным и эксплуатируемым поддерживалось чтением произведений Шеллера-Михайлова, из которых особенно сильное впечатление на меня произвел роман «Лес рубят — щепки летят». Таким обр., политические переживания во время революции 1905 г. и острое сознание социальной несправедливости стихийно влекли меня к социализму. Эти настроения тем более находили во мне горячий сочувственный отклик, что материальные условия жизни нашей семьи были довольно тяжелыми.

В 1901 г. умер отец, и мать моя осталась с двумя сыновьями. Получавшееся ею жалованье в размере 60 руб. в месяц целиком уходило на текущие жизненные расходы, а между тем нужно было давать образование мне и моему младшему брату, Александру (работает в партии под фамилией Ильина-Женевского). Последнего за недостатком средств пришлось перевести из реального училища, где он был пансионером, в Введенскую гимназию.

Залезая в долги, матери удалось, однако, дать мне окончить среднюю школу. Точно так же первое время ей приходилось платить за меня в Политехнич. институте. В последующие семестры, ввиду тяжелого материального положения, совет профессоров иногда освобождал меня от платы за ученье. В общем наша семья в это время нуждалась.

На первом курсе мне довелось познакомиться с литературными работами Г. В. Плеханова, которые сделали меня марксистом. Летом 1910 г. я проштудировал «Капитал». В декабре того же года я вступил в партию. После выхода первого номера легальной большевистской газеты «Звезда» я отправился в редакцию и, заявив свою полную солидарность с направлением газеты, отдал себя в распоряжение редакционной коллегии. Восприимчиком у моей партийно-литературной купели был К. С. Еремеев. С этого [330] момента я стал ближайшим сотрудником «Звезды» и «Правды». Начав с хроники, я постепенно перешел к статьям, причем первая моя статья была напечатана весной 1911 г. В эпоху «Звезды» и «Правды» я, кроме того, вместе с В. М. Молотовым работал в большевистск. фракции Политехнич. института и по ее поручению поддерживал связь с ПК.

Когда 22 апреля 1912 г. возникла рабочая газета «Правда», то я занял место секретаря редакции. Но на этом посту мне пришлось пробыть всего только месяц, так как в ночь с 21 на 22 мая я был арестован и отвезен в «предварилку». Мне было предъявлено обвинение по 102 ст. в принадлежности к РСДРП. После 4 месяцев одиночного заключения я был приговорен к административной высылке на три года в Архангельскую губ. Но ссылка была заменена выездом за границу. 9 октября я выехал в Германию, но недалеко от границы, в Инстербурге, где я решил остановиться для отдыха на одни сутки, меня арестовали немецкие жандармы по обвинению в шпионаже в пользу России. Главной

уликой служил схематический план эмигрантского квартала в Париже, нарисованный перед моим отъездом из Питера К. С. Еремеевым. Через несколько дней я был освобожден и отправился обратно в Россию в целях подпольной работы, но на границе в Вержболове был арестован и по этапу отправлен в Архангельскую губ. Но в Мариамполе я заболел и слег. К этому времени дало себя знать нервное потрясение, вызванное тюремным заключением. Вскоре мне было дано разрешение на пользование санаторным лечением в окрестностях Питера.

21 февраля 1913 г. я, как студент, подпал под амнистию и благодаря этому снова приобрел право жительства в Петербурге. Разумеется, я тотчас возобновил свое сотрудничество в «Правде», в силу цензурных преследований выходившей тогда под разными, часто менявшимися именами. Мое участие в газете усилилось весной 1914 г., со времени приезда из-за границы Л. Б. Каменева. К этому времени стали появляться мои большие статьи, написанные по заказу редакции и обычно пускавшиеся фельетонами в подвальном этаже газеты. Почти [331] ежедневно я посещал «Правду» и от времени до времени редакцию «Просвещения», где также помещались мои статьи. С наступлением войны «Правда» была разгромлена. Только случайно я не был арестован, так как в день разгрома, успев закончить свои дела раньше обыкновения, я ушел домой, как впоследствии оказалось — незадолго до прихода полиции.

С первых дней империалистической бойни я занял интернационалистскую, ленинскую позицию. Принимал участие в коллективном составлении ответа Вандервельде. Война превратила меня, подобно другим современникам, в военного человека. Издавна тяготея к морской стихии, в качестве рода оружия я избрал флот и, несмотря на отсутствие свидетельства о политической благонадежности, поступил в отдельные гардемаринские классы. За эти годы мне удалось побывать в двух плаваниях на Дальнем Востоке и посетить Японию, Корею и отдаленную Камчатку. Февральская революция застала меня в гардемаринских классах, где в это время происходили выпускные экзамены.

Я тотчас связался с ПК и со вновь возникшей, как феникс из пепла, газетой «Правда». Здесь я поместил целый ряд статей, пока, наконец, в середине марта не был командирован редакцией «Правды» в Кронштадт для руководства местным партийным органом «Голос Правды». В красном Кронштадте мне пришлось, не ограничиваясь редактир. газеты, окунуться в самую гущу партийной и советской работы. В Кронштадте составила дружная, сплоченная группа руководителей, куда входили: С. Г. Рошаль, Кирилл (Орлов), П. И. Смирнов и я, а несколько позже к нам присоединились: Смилга, Дешевой, Брегман и Флеровский.

Вскоре я был избран тов. председ. кронштадтского совета (председ. состоял беспартийный Ламанов, впоследствии, в 1921 г., в кронштадтском мятеже, открывший свое белогвардейское лицо). После июльского выступления, в котором вместе с другими кронштадтцами мне пришлось принять активное участие, я был арестован, посажен в «Кресты» и привлечен по «делу большевиков». 13 октября [332] был освобожден и через несколько дней получил от Центр. Комитета партии командировку в Новгород и Лугу для подготовки пролетарской революции.

В Октябрьской революции принимал непосредственное участие в боях под Пулковом. После разгрома банд Керенского и Краснова был отправлен во главе отряда моряков на помощь красной Москве. Вскоре был вызван из Москвы и назначен комиссаром морского генер. штаба, затем членом коллегии морского комиссариата и в 1918 г. заместит. наркома по морским делам. В июне 1918 г. ездил с секретным поручением Совнаркома в Новороссийск для потопления Черноморского флота, чтобы не допустить его стать

добычей империалист. держав. В июле 1918 г. я был направлен на чехословацкий фронт в качестве члена Реввоенсовета Восточного фронта, а 22 августа состоялось мое назначение командующим Волжской военной флотилии, которая 10 сентября принимала непосредственное участие во взятии Казани, а затем, с ежедневными боями преследуя белогвард. флотилию, совершила поход по Каме, причем ей удалось загнать неприятельские суда в реку Белую и заставить их укрыться в Уфе.

Освобождение Камы от белогвардейских банд удалось довести выше Сарапула до Гальян, где нас застал начавшийся ледоход, ввиду чего Красной Волжской флотилии пришлось срочно идти на зимовку в Нижний Новгород. После окончания кампании я вернулся в Москву, где в качестве члена Реввоенсовета республики принимал участие в его заседаниях и вместе с покойным Василием Михайловичем Альтфатером руководил морским комиссариатом.

В конце декабря 1918 г. на миноносце «Спартак» я отправился в разведку к Ревелю и наткнулся на значительно превосходившую нас английскую эскадру, состоявшую из пяти легких крейсеров, вооруженных шестидюймовой артиллерией. С боем отступая по направлению к Кронштадту, наш миноносец потерпел неожиданную аварию, врезавшись в каменную банку и сломав все лопасти винтов. Таким образом оказавшись в плену у англичан, я был отвезен ими в Лондон и посажен в Брикстонскую тюрьму. После [333] пятимесячного плена я был освобожден в обмен на 19 английских офицеров, в свое время задержанных в Советской России. Обмен происходил в Белоострове 27 мая 1919 г. Тотчас после возвращения из Англии я был назначен командующим Каспийской флотилии. Вскоре к ней была присоединена вернувшаяся с Камы Волжская флотилия, и объединенные речные и морские силы получили наименование Волжско-Каспийской военной флотилии. Нашим судам приходилось действовать отдельными отрядами на огромном пространстве от Саратова на Волге до Лагани и Ганюшкина — на Каспии. Наиболее горячие бои флотилии пришлось вынести под Царицыном и под Черным Яром. В обоих случаях суда флотилии подвергались почти ежедневным налетам аэропланов. Однако соединенными действиями Красной армии и Красной флотилии нам удалось отстоять советскую Астрахань, которая, находясь в белогвардейском окружении, висела на одной тонкой нитке железной дороги, соединявшей ее с Саратовом. Наконец в 1920 г. занятие форта Александровского с захватом в плен остатков белого уральского казачества и изгнание англичан из Энзели завершили боевую кампанию флотилии.

Во время Гражданской войны я был награжден двумя орденами Красного Знамени. В июне 1920 г. я был назначен командующим Балтийским флотом. В связи с нашим наступлением на Варшаву Красный Кронштадт во всеоружии готовился принять английских гостей. Но, к огромному разочарованию моряков-балтийцев, Ллойд-Джордж не прислал в кронштадтские воды ни одного английского корабля.

В марте 1921 г., ввиду окончания гражданской войны и перехода к мирному строительству, я демобилизовался и был назначен полпредом в Афганистан. В декабре 1923 г. я вернулся в Москву. Состоял ответств. редактором «Молодой Гвардии», «Краен. Нови» и издат-ва «Моск. Рабочий». Весной 1926 г. вторично ездил в Афганистан в качестве председателя нашей делегации в смешанной союзно-афганской комиссии. [334]

**Из отчетов директора инспекторского департамента морского министерства за 1860
год**

Численность личного состава на 1 января 1860 года

Адмиралов и генералов	114 человек
Штаб-офицеров и обер-офицеров	3569 человек
Классных чинов	1319 человек
Нижних чинов	53054 человека

Движение личного состава в течение года

	Прибыло	Убыло
Адмиралов и генералов {227}	7	26
Штаб офицеров и обер-офицеров	136	460
Классных чинов	156	509
Гардемарининов и кондукторов	172	3
Нижних чинов	18355	16193

Численность личного состава на 1 января 1861 года

Адмиралов и генералов	95 человек
Штаб-офицеров и обер-офицеров	3245 человек
Классных чинов	966 человек
Гардемарининов и кондукторов	169 человек
Классных чинов	55216 человек

Распределение командного состава по действительной службе, пребыванию в запасе и отставке

В резерве флота {228}	В бессрочном отпуске	На коммерческих судах {229}	На действительной службе
-----------------------	----------------------	-----------------------------	--------------------------

Адмиралы и генералы	18	0	0	77
Штаб-офицеры и обер-офицеры	573	37	188	2447 [335]

На действительной службе

Адмиралы и генералы	Штаб-офицеры и обер-офицеры	
На штабных должностях в Морском министерстве и в портовых управлениях		41
501		
В учебных заведениях	3	158
В других ведомствах	19	35
Во флоте и на береговых должностях	14	1753

Во флоте

Адмиралы и генералы		Штаб-офицеры		Обер-офицеры	
Во флотских экипажах	13	216	726		
Корпус морской артиллерии		0	2	77	
Корпус флотских штурманов		1	11	322	
Корпус корабельных инженеров и механиков			0	0	142
Корпус шкиперов	0	0	36		

В береговых командах

Адмиралы и генералы		Штаб-офицеры		Обер-офицеры	
В рабочих экипажах	0	12	84		
В ластовых экипажах	0	12	73		
В арсенальных и лабораторных ротах		0	26	195	[336]

Морское довольствие на 1858 год{230}

Довольствие нижних чинов на судах, находящихся во внутреннем плавании в российских водах (на 1 человека в месяц)

Мясо	14 фунтов{231}
Крупа	18 фунтов
Горох	10 фунтов
Сухари	45 фунтов
Масло	6 фунтов
Соль	1,5 фунта
Квашеная капуста	20 чарок{232}
Водка	28 чарок
Уксус	41/6 чарки
Солод	2 гранула
Табак	0,5 фунта
Мыло (парусные суда)	0,25 фунта
Мыло (паровые суда)	Машинисты и кочегары — 1 фунт Прочие нижние чины — 0,5 фунта

Довольствие нижних чинов на судах, отправленных в заграничное плавание

Заграничные плавания бывают трех категорий:

а. Дальние, то есть кругосветные.

б. Ближние, то есть годовые плавания в Средиземном море и зимовки в иностранных портах.

в. Временные посылки — длительностью менее года, например, из Черного моря на Дунай или в Константинополь, из Кронштадта во Францию и так далее.

Довольствие бывает трех родов:

а. По части провиантской, общее и особое.

б. По части комиссариатской (обмундирование).

в. Денежное довольствие. [337]

А. Провиантское довольствие

а. Добавочное общее. Выдается при всех трех видах плавания на 1 нижнего чина на морской месяц.

Мясо	14 фунтов
Крупа	18 фунтов
Горох	10 фунтов
Сухари	45 фунтов
Масло	6 фунтов
Соль	1,5 фунта
Капуста квашеная	20 чарок
Водка или ром	28 чарок
Уксус	41/6 чарки
Табак	0,5 фунта
Перец стручковый	2 золотника{233}
Чай	48/15 золотника
Сахарный песок	1 фунт 60 золотников
Мыло (парусные суда)	0,25 фунта
Мыло (паровые суда)	Машинисты и кочегары — 1 фунт. Прочие нижние чины — 0,5 фунта

б. Добавочное особое. При дальних и ближних плаваниях на 1 нижнего чина в месяц.

Говяжий бульон	2,5 фунта
Патока	9 фунтов
Спрюсовая эссенция {234}	0,5 банки
Лимонный сок	56 золотников
Виноградное вино для замены лимонного сока	28 чарок [338]

При даче команде поутру горячего завтрака из кашицы, чарку водки разделять на две части — одну треть чарки давать перед завтраком и две трети чарки давать перед обедом. Ром или коньяк (вместо водки) всегда разбавить наполовину и отпускать по две дачи к обеду и завтраку. Одна чарка рома отпускается в виде 2 чарок грога.

Табак выдавать только курящим, и заслуги за него не полагается {235}...

Из статьи газеты «Одесский листок» от 3 сентября 1890 года{236}

Спуск на воду броненосца «Двенадцать Апостолов» был назначен на 30 августа, а за несколько дней до того контора Николаевского военного порта начала осаждаться публикой, которой выдавались билеты на вход в адмиралтейство. Портовой конторой было роздано до 8000 билетов на вход и въезд в адмиралтейство.

Настал день, в который назначен был спуск. Около 2 часов пополудни в адмиралтейство стала съезжаться и сходиться публика со всех концов города. Несметная масса народу, не видя возможности проникнуть в адмиралтейство за неимением входных билетов, усеяла гористый берег Ингула между адмиралтейством и зданием морского госпиталя, откуда все хорошо можно было видеть.

К трем часам дня сюда собрались все начальствующие лица, представители города, приезжие гости. На площади возле берега Ингула был устроен особый павильон, убранный зеленью. В павильоне находилась модель броненосного корабля «Двенадцать Апостолов», на столе были разложены чертежи корабля, а на стене развешены рисунки, изображавшие корабль в различных видах — в [339] профиль, с кормы и с носа. Сюда прибыл почетный караул от 1-го Черноморского экипажа и два хора военной музыки.

Его высокопревосходительство г-н Управляющий Морским министерством генерал-адъютант Н. М. Чихачев{237} и прочие начальствующие лица посетили корабль и осмотрели его.

Время перевалило за 3 часа, и начались приготовления к спуску корабля. Командир, офицеры и команда заняли на корабле свои места. На корме поместился часовой; на кормовом флагштоке уже развевался военный флаг. По приказанию строителя корабля, лично руководившего всеми приготовительными работами, рабочие стали отбивать подпорки, удерживавшие корабль с салазками на полозьях.

Как только застучали молотки, заскрипели подпорки, среди многочисленной публики началась суeta; каждый старался встать поудобнее, чтобы лучше видеть, как этот великан ринется со стапеля по наклонной плоскости в воду. Но вот подпорки отбиты, стук молотков утих, и все на мгновение замерли в трепетном ожидании движения корабля! Раздалась команда, солдаты взяли ружья «на караул», музыка приготовилась играть. Несколько сот рабочих стали натягивать в разных местах блоки и давать салазкам толчки, чтобы сдвинуть их с места и пустить по обильно смазанному салом полозьям; но салазки не тронулись с места.

Прибавили рабочую силу, но и это не помогло, и пришлось отложить спуск корабля. Причиной первой неудачи спуска, как затем выяснилось, было то, что сало, которым за несколько дней до спуска полозья были смазаны, успело за это время затвердеть, что и удерживало салазки. Эта причина была, разумеется, скоро устранена, и 1 сентября в 10 ч. 30 мин. утра корабль был вполне удачно спущен на воду. В этот день, несмотря на то что он не был праздничный, с самого утра вереницы экипажей с публикой потянулись к адмиралтейству. В начале 10 ч. утра прибыли: [340] г. Управляющий Морским министерством генерал-адъютант адмирал Н. М. Чихачев, член Государственного совета вице-адмирал А. А. Пещуров{238}, начальник Черноморской практической эскадры генерал-адмирал О. К. Кремер{239}, и.д. николаевского военного губернатора Р. А. Гренквист{240}, начальник штаба флота и портов вице-адмирал С. П. Тыртов и другие адмиралы, а также много морских офицеров.

Опять застучали молотки, закрипели подпорки; рабочие, которых было свыше 1000 человек, разместились по своим местам у блоков, держа на руках канаты, чтобы при первом сигнале судостроителя г-на Ратника{241} повернуть упорки и дать толчок кораблю. Командир корабля капитан 1-го ранга Григораш{242}, все офицеры и матросы заняли на корабле свои места, все приготовились к наступлению торжественной минуты спуска!

И вот раздалось громкое «ура», и дружным усилием сотен рабочих гигантский корабль был сдвинут с места и сначала тихо, а потом быстрее и быстрее стал скользить по наклонной плоскости, выдвигая вперед своей кормой и гигантскими двумя винтами громадную волну воды!

В воздухе раздавалось долго несмолкаемое «ура»! Музыка играла народный гимн «Боже Царя храни». Корабль сошел на воду спокойно, плавно, имея на корме военный флаг, на одной небольшой мачте адмиралтейский флаг, на другой императорский штандарт, на третьей адмиральский флаг.

Долго ликовала публика на берегу, долго любовалась она кораблем, остановившимся посередине реки и занимавшим почти всю ее ширину. По случаю спуска корабля [341] все военные суда, стоявшие на рейде, были разукрашены флагами и приветствовали своего нового товарища пушечными салютами...

Участники постройки корабля подарили на корабль дорогую икону «Собор святых апостолов», приобретенную в Москве и на днях доставленную в Николаев. Икона обошлась в 750 р. и принесена в подарок кораблю, в лице его команды. Икона серебряная, довольно больших размеров, с киотом из кипарисового дерева и имеет около 3 аршин в высоту. Внизу сделана надпись славянским письмом: «От мастеровых и участников строения броненосного корабля «Двенадцать Апостолов», экипажу его — братское благословение».

Корабль сейчас представляет собой один только корпус без машины, без мачт, без какого бы то ни было такелажа и вооружения. Все это будет уже сделано на воде. Конструкция корабля та же самая, что и конструкция прежде построенных черноморских броненосных кораблей, но как действие огнестрельных орудий, так и приспособления для подачи к ним зарядов значительно упрощены, благодаря применению к этому делу гидравлических аппаратов системы Креля, изготовленных на заводах в Петербурге.

По числу команды корабль представляет собой средней величины деревушку в 501 человек! Кроме командира капитана 1-го ранга П. М. Григораша, на корабль намечено: 30 офицеров и 470 чел. команды матросов и кочегаров. Корабль имеет наибольшую длину, с тараном, 342 фута, а между перпендикулярами — 320 футов, углубление, с деревянным килем — 25 футов 8 дм, водоизмещение 8418 тонн. Корабль по типу принадлежит к барбетным башенным броненосцам. Он будет иметь две башни на вращающихся платформах с шарообразной верхушкой.

Машина корабля, при форсированной тяге, сможет развивать 11 500 сил, причем ход корабля будет 17,3 узла. Угольные ящики могут вмещать в себя запас угля на полный трехдневный ход. К постройке корабля приступлено было 24 февраля 1888 года в Николаевском адмиралтействе [342] казенными средствами. Строитель корабельного корпуса корабельных инженеров — младший судостроитель С. К. Ратник.

До спуска корабля на воду поставлено на место в окончательно отделанном виде: листовой стали и угловой Брянского завода для постройки корпуса — 148686 пудов; заклепок, болтов и винтов — 15633 пуда, поковок в дейдвудные кольца, фланцы, киллерсы, поручники и стойки и шлюпбалки — 2054 пуда, литой стали на штевни, руль и кронштейны — 3053 пуда, чугуна на козлы, кнехты и прочее — 1165 пудов, меди на разные клапаны — 134 пуда, листовенницы на наружную обшивку бортов и траверзов под броневые плиты — 11 400 пудов, тикового дерева на деревянный киль, подушки, ватервейсы и местные настилки — 2334 пуда, сосны на палубную настилку, внутреннюю обшивку бортов, щиты в каютах и прочее — 2872 пуда, дуба на фальшкиль, пороги, подушки и прочее — 528 пудов, магистральных водоотливных труб с принадлежностями — 623 пуда, шпилей и брашпилей с паровой машиной — 2084 пуда, траверзных броневых плит нижнего каземата и пояса по ватерлинии 10523 пуда, принадлежностей судового механизма (валов, винтов и кингстонов) — 4470 пудов, цепных канатов и якорей Мартина — 3671 пуд.

Вся сталь для корпуса была поставлена Брянским обществом механических заводов. Судовые механизмы с паровыми котлами строятся на Балтийском заводе в Петербурге. Корабль будет иметь 10 паровых котлов, из коих 2 запасных. Он имеет два четырехлопастных винта из желтой меди. Башенные установки для 12 дюймовых орудий с механизмами изготавливаются в Петербурге Металлическим заводом. Сталежелезные броневые плиты изготовлены заводом Каммеля в Шеффилде (в Англии), минные спусковые аппараты — заводом Беллино-Фендерих в Одессе, канаты и якоря на Ижорских Адмиралтейских заводах в с. Колпине. Остальные все принадлежности вооружения и снабжения корабля, кроме орудий, рулевых и якорных механизмов, изготовлены средствами николаевского адмиралтейства. [343]

Корабль будет иметь две трубы и две стальные трубчатые мачты с электрическим освещением. Вооружение, т. е. артиллерия, будет иметь следующее: в двух башнях будут помещаться четыре 12-дюймовых дальнобойных орудия весом 3470 пудов каждое; четыре 6-дюймовых орудия будут помещаться в бронированном каземате. Кроме того, скорострельных одноствольных орудий в закрытых батареях — 12, скорострельных митральез Готchkисса на мостике и на боевом марсе (на передней мачте) — 7, 2,5-дюймовых орудий Барановского на мостике — 2. Минных подводных аппаратов — 6. Гребных судов на корабле будет: 8 весельных и четыре паровых, из коих 2 рабочих и 2 минных.

Поясная броня корабля «Двенадцать Апостолов» толщиной в 12 и 14 дюймов по ватерлинии прикрывает $\frac{2}{3}$ длины всего судна. Вне поясной брони оконечности защищены подводной 2 $\frac{1}{2}$ -дюйм. броневой палубой на глубине 4 футов от ватерлинии и броневыми подводными траверзами. Нижний каземат, охватывающий основание башен, машинные и котельные люки, бронирован по борту 12-дюймовыми, а по траверзам — 10 и 9-дюймовыми плитами. Верхний каземат с 5-дюймовой броней прикрывает батарею из 4 дальнобойных 6-дюймовых орудий и котельные люки в батарейной палубе. Башни, стоящие на батарейной палубе, бронированы 12-дюймовыми гнутыми плитами и прикрыты вращающимися броневыми куполами.

До спуска на воду, судя по количеству употребленного материала на постройку корабля, этот гигант должен весить около 220 000 пудов. Стоимость его теперь, при спуске, определяется в 1 658 000 руб. Полная осадка корабля в воде, при полном его вооружении, как сказано выше, 25 футов 8 дм. Но когда корабль сошел со стапеля, то погрузился в воду всего лишь: кормой на 16, а носом на 12 футов, так что весь почти был на поверхности воды. Таков корабль «Двенадцать Апостолов» — внук первого выстроенного в

никалаевском адмиралтействе 100 лет назад корабля «Св. Николай», дедушки Черноморского флота.

Я. Г-ч [344]

Из статьи газеты «Южанин» от 2 сентября 1890 года{243}

Вчера, 1 сентября, в 10 час. 30 мин. утра спущен на воду броненосный корабль «Двенадцать Апостолов». Спуск корабля, назначенный на 30 августа, не состоялся в тот день вследствие причин, обнаружившихся только вчера, а именно просто вследствие недостаточности рабочей силы, которая должна была дать первоначальное движение полозьям корабля.

На вчерашний день для этой цели было увеличено число ваг, и, кроме того, поставлены были два шпиля для гиней.

В 6 часов утра 30 августа на корабле было отслужено молебствие с освящением корабля и иконы с изображением двенадцати апостолов, сооруженной усердием мастеровых и всех участвовавших в постройке корабля. Икона больших размеров, в серебряной вызолоченной ризе работы Хлебниковых в Москве. Стоимость ее 750 рублей. Внизу иконы надпись славянским письмом: «От мастеровых и участников строения корабля «Двенадцать Апостолов», 8100 тонн, экипажу его братское благословение».

Вчера, около 9 часов утра, при совершенно ясной погоде в адмиралтейство стали съезжаться начальствующие лица и массы николаевских жителей, спешивших хотя и не на редкое в последние годы, тем не менее в высшей степени интересное, эффектное торжественное зрелище. Начиная с 1886 и по нынешний год николаевская публика присутствовала на спусках: броненосного корабля «Екатерина II», канонерских лодок: «Запорожец», «Донец» и «Черноморец» и минного крейсера «Капитан Сакен» — этих первенцев, внушительных по своим боевым силам, возродившегося Черноморского флота. Ранее же николаевцы видели спуски двух поповок.

Прибывшая в адмиралтейство публика размещалась по обе стороны реки: генералитет, почетные лица и гости с [345] их семьями располагались на северной стороне Ингула, вблизи эллинга на стульях и скамейках, устроенных к этому дню, а большинство публики — на южной стороне адмиралтейства, на дворе артиллерийской мастерской и по всему склону горы, идущему от модельного павильона, где также были устроены скамьи.

Павильон, находившийся у эллинга, сам эллинг, прилегающие к нему пристани были иллюминированы флагами. По восточную сторону моста были расположены паровые портовые катера, пожарный барказ и катера с водолазными аппаратами, приготовленные на случай надобности при спуске.

Сзади эллинга, на котором строился корабль, для уменьшения быстроты, с которой такая громадная тяжесть, как корабль, катится на насаженных полозьях по наклонной плоскости на воду, были установлены четыре так называемых задержника, состоявших из четырех пеньковых 18-дюймовых кабельтовых, на каждом из которых было положено по 35 стопоров (всего 140), рвавшихся по мере спуска корабля без малейшего напряжения, хотя толщина стопоров была 8 дюймов, а толщина бензелей (скреплений), положенных на стопора и кабельтовы, равнялась 1 3/4 дюйма, при 38—40 шлагах (рядов) у каждого стопора. Неразорванных сторон после спуска оказалось 28 штук.

Одними концами эти задержники были закреплены на четыре больших якоря, глубоко врытых в землю на некотором расстоянии от корабля, а другими поданы через клюзы на корабль и там обнесены вокруг носовой башни.

Предосторожность эта принимается для того, что в таком узком месте, какое представляет Ингул против эллинга, корабль может развить при спуске такую громадную инерцию, задержать которую два якоря (на корабле по 30 пудов), отдаваемые со спущенного на воду судна, не в состоянии, и он в таком случае мог бы врезаться в противоположный берег. Кроме того, для той же цели, т. е. для уменьшения стремительности спуска, в корме корабля, у самых винтов с каждой стороны были укреплены [346] по одному деревянному щиту, представлявшему своей площадкой большое сопротивление при его движении на воду.

Приводим некоторые данные относительно корабля. К постройке его приступили 24 февраля 1888 года; следовательно, от начала работ до спуска протекло два с половиной года, — срок для создания такого броненосца весьма незначительный, в особенности, если сравнить такие же сроки, употребленные на постройку других судов, подходящих размеров и выстроенных ранее. Размерения его следующие: длина с тараном — 342 футов, наибольшая ширина — 60 футов, углубление — 25 футов 8 дм., водоизмещение 8118 т, или 490 000 пудов.

Число индикаторных сил машины при обыкновенной тяге 8500, а при усиленной 11 500; ход корабля предполагается 15,5 узла, а при форсированной тяге 17 с лишком узлов. Число всех орудий, которые будут поставлены на корабле, 29. По минной части корабль будет вооружен 6-ю подводными аппаратами для выбрасывания мин Уайтхеда.

Толщина брони корабля в разных местах неодинакова: у пояса, прикрывая две трети длины корабля, она достигает 14 дюймов; на оконечностях корабль защищен броневой палубой в 2,5 дюйма, находящейся на глубине 4 фут от грузовой ватерлинии, и, кроме того, еще поперечными броневыми плитами. До спуска корабля поставлено на место в окончательно отделанном виде около 200000 пудов разного металла и около 20 000 пудов разного дерева.

Строитель корабля — Корпуса корабельных инженеров младший судостроитель С. К. Ратник. Стоимость корабля по настоящее время достигает до 1 700 000 рублей.

По внешнему виду корабль в полном вооружении, судя по эскизам и моделям, несмотря на грандиозность и массивность, будет производить впечатление судна легкой постройки вследствие полного согласия линий обводов и строгого соответствия в размерениях.

В 10 часов утра в экипаже прибыл в адмиралтейство его превосходительство Управляющий Морским министерством. [347] Выйдя из экипажа, его превосходительство, поздоровавшись, направился к кораблю, который был им осмотрен во всех подробностях еще 29 августа, а затем в павильон, украшенный флагами и цветами. Эскадра, военные суда, стоявшие в Ингуле, и яхты с утра иллюминировались флагами.

В 10 час. 25 минут при торжественных звуках народного гимна и громовом «ура!», раскатывавшемся по обеим сторонам реки, величественно, чрезвычайно плавно сошел на воду броненосный корабль «Двенадцать Апостолов» — одиннадцатое по счету судно вновь возродившегося Черноморского флота, носителя неувядаемой славы и лучших традиций и заветов блиставшего в былые времена деревянного флота, сильного не

пушками, брандерами, а духом героев-деятелей его. Да живет же этот героический дух, эта невидимая сила и в теперешнем флоте!

Вчера, после полудня, эскадра под флагом генерал-адъютанта вице-адмирала О. К. Кремера снялась с якоря и отправилась в Севастополь, а управляющий Морским министерством вице-адмирал Н. М. Чихачев на пароходе «Эриклик» отправился в Одессу. [348]

Краткие биографические сведения о некоторых морских офицерах, упомянутых в книге

Авелан Федор Карлович (1839–1916). Адмирал (1905). Генерал-адъютант (1903). 1878–1879 — командир КР «Азия», 1879–1884 — командир КЛП «Вестник», 1884 — командир КРВ «Рында», 1885 — командир ФР «Светлана», 1885–1890 — командир КРВ «Рында», 1891–1893 — начальник штаба Кронштадтского порта, 1893–1894 — командующий Средиземноморской эскадрой, 1896–1903 — начальник Главного морского штаба, 1903–1905 — управляющий Морским министерством, 1914–17.1.1916 — член Государственного совета. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, алмазные знаки ордена Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1, награды Италии, Дании, Гавайев, Греции, Мекленбург-Шверина, Бразилии, Франции, Турции, Бухары. Австро-Венгрии, Сиам, Пруссии, Болгарии, Румынии, Японии, Персии, Испании, Италии, Швеции.

Алексей Александрович, великий князь (1850–1908). Генерал-адмирал (1883). Адмирал (1888). Генерал-адъютант (1880). 1874–1877 — командир ФР «Светлана», 1881–1908 — член Государственного совета, 1881–1905 — главный начальник флота и Морского ведомства, 1892–1905 — член Комитета министров. 1905 — в отставке со всех постов с сохранением чина генерал-адмирала. Награды: орден Св. Апостола Андрея Первозванного, орден Св. Александра Невского, орден Белого Орла, орден [349] Св. Анны-1, орден Св. Станислава-1, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Георгия-4, орден Св. Владимира-1, портрет императоров Александра Третьего и Николая Второго, осыпанный бриллиантами, награды Гессен-Дармштадта, Пруссии, Ольденбурга, Вюртемберга, Дании, Франции, Черногории, Сербии, Румынии, Мекленбург-Шверина, Японии.

Асланбегов Авраамий Богданович (1820–1901). Вице-адмирал (1887). 1853 — командир ТНД «Поспешный», 1854–1855 — командир ПФР «Эльбрус», 1855 — начальник участка сухопутной обороны Севастополя и командир подвижной батареи из десантных корабельных орудий, 1863–1864 — командир КРВ «Сокол», 1865–1871 — командир ЛК «Ретвизан», 1871–1876 — командир 3-го Балтийского флотского экипажа, 1876–1879 — командир 8-го Балтийского флотского экипажа, 1879–1882 — начальник Отряда судов в Тихом океане, 1884–1898 — младший флагман Балтийского флота. Награды: орден Св. Анны-2 с мечами, орден Св. Станислава-2 с мечами и императорской короной, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, награды Японии.

Бирилев Алексей Алексеевич (1844–1916). Адмирал (1907). 1880–1886 — командир М «Взрыв», 1886–1888 — командир МК «Лейтенант Ильин», 1888 — командир КЛП «Пластун», 1890–1892 — командир ФР «Минин», 1893 — командир ЭБ «Сисой Великий», 1893 — командир БрБО «Адмирал Ушаков», 1893–1894 — командир ЭБ «Гангут», 1897 — начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, 1900 — начальник

Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, 1900–1901 — командующий Отдельным отрядом судов в Средиземном море, 1903 — командующий Соединенным практическим отрядом обороны, побережья Балтийского моря, 1904 — [350] 1905 — главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта, 1904–1905 — Главный командир флота и портов, начальник морской обороны Балтийского моря, 1905–1916 — член Государственного совета, 1905–1907 — Морской министр. Награды: орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского, награды Турции, Египта, Греции, Португалии, Италии, Черногории, Туниса, Испании, Франции, Сербии, Болгарии, Иерусалимского Патриархата, Пруссии, Бухары.

Брылкин Владимир Николаевич (1832–1899). Генерал-лейтенант по Адмиралтейству (1892). 1855 — командир КЛ №5, 1865 — командир КЛП «Яхонт», 1865–1869 — командир КЛП «Изумруд», 1869 — командир МН «Смерч», 1869–1873 — командир КЛП «Алмаз», 1873–1876 — командир ФР «Генерал-Адмирал», 1876–1883 — начальник отряда судов Морского училища, 1886–1887 — младший флагман Балтийского флота. Награды: орден Св. Станислава-3 с мечами, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Станислава-2 с императорской короной, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, Св. Анны-1, награды Неаполитанского королевства, Черногории, Греции, Швеции, Франции.

Бутаков Григорий Иванович (1820–1882). Адмирал (1878). Генерал-адъютант (1869). 1846–1850 — командир ТНД «Поспешный», 1852 — командир БРГ «Аргонавт», 1852 — командир ПХ «Дунай», 1852–1855 — командир ПФР «Владимир», 1856–1860 — заведующий морской частью в Николаеве, 1860–1863 — начальник Практической эскадры Балтийского моря, 1863–1867 — морской агент в Лондоне, Риме и Париже, 1867–1877 — начальник Практической эскадры Балтийского флота, 1868–1881 — [351] старший флагман Балтийского флота, 1878–1881 — начальник береговой и морской обороны Свеаборгской крепости, 1881–1882 — главный командир Санкт-Петербургского порта, 1882 — член Государственного совета. Награды: орден Св. Анны-4 с надписью «За храбрость», орден Св. Станислава-3 с мечами, бриллиантовый перстень, орден Св. Георгия-4, орден Св. Анны-2 с мечами, орден Св. Владимира-4 с бантом, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Владимира-3 с мечами, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского, награды Пруссии и Швеции.

Верховский Владимир Павлович (1837–1917). Адмирал (1905). 1870–1871 — командир КРВ «Память Меркурия», 1873 — командир КЛП «Алмаз», 1873–1874 — командир ББЛ «Чародейка», 1874–1885 — заведующий Минным офицерским классом и минной школой в Кронштадте, 1885–1887 — командир БР «Петр Великий», 1887–1889 — начальник Отряда судов Морского училища, 1890–1896 — командир над Санкт-Петербургским портом, 1896–1902 — начальник Главного управления кораблестроения и снабжения, 1902–1908 — член Адмиралтейств-Совета. Награды: орден Св. Станислава-2 с императорской короной, 1883 — перстень с рубинами и бриллиантами, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского, награды Португалии, Швеции, Пруссии, Франции.

Вирен Роберт Николаевич (1856–1917). Адмирал (1915). 1896–1897 — командир МК «Посадник», 1898–1899 — командир УС «Верный», 1900 — командир БРБО «Стрелец», 1902–1904 — командир КР «Баян», 1904 — командующий Отдельным отрядом броненосцев и крейсеров, [352] находящихся в Порт-Артуре, 1906 — младший флагман Черноморской флотской дивизии, 1906 — командующий Учебно-артиллерийским

отрядом Балтийского флота, 1906–1907 — младший флагман Балтийского флота, 1906–1907 — начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, 1907–1908 — и.д. главного командира Черноморского флота и портов Черного моря, временный генерал-губернатор и начальник гарнизона Севастополя, 1908–1909 — член Адмиралтейств-Совета, 1909–1917 — главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1 с мечами, орден Св. Анны-1, орден Белого Орла, орден Св. Владимира-2, награды Турции, Франции, Мекленбург-Шверина, Пруссии, Японии, Великобритании.

Всеволожский Дмитрий Дмитриевич (1854–1909). Вице-адмирал (1908). 1889 — командир ИЯ «Марево», 1890–1893 — командир ИЯ «Полярная Звезда», 1894 — командир БрБО «Перун», 1895–1896 — командир КР «Стрелок», 1896–1898 — командир КР «Рында», 1898–1899 — командир БрБО «Генерал-Адмирал Апраксин», 1899–1901 — командир БрКр «Адмирал Нахимов», 1902–1904 — командир ИЯ «Александрия», 1908 — командир Свеаборгского порта. Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Анны-2, награды Дании, Пруссии, Франции, Болгарии, Италии, Ольденбурга.

Гейден Логин Логинович, граф (1806–1901). Адмирал (1861). Генерал-адъютант (1849). 1827–1829 — командир ШХ «Опыт», 1829–1830 — командир КРВ «Львица», 1831–1833 — командир ФР «Беллона», 1836–1838 — управляющий Военно-походной по флоту канцелярией, 1856–1859 — главный командир Ревельского порта и Ревельский [353] военный губернатор, 1895–1901 — член Адмиралтейств-Совета, 1895–1901 — член Государственного совета. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-1, орден Белого Орла, фотографический портрет императора Александра Второго с собственноручной подписью «Старому товарищу и сослуживцу графу Логину Логиновичу Гейдену», алмазные знаки ордена Св. Александра Невского, бриллиантовые знаки ордена Св. Апостола Андрея Первозванного, портрет императора Николая Первого, украшенный бриллиантами, для ношения в петлице, портреты императоров Александра Первого, Николая Первого, Александра Второго, Александра Третьего и Николая Второго с бриллиантами.

Голиков Евгений Николаевич (1854–1905). Капитан 1-го ранга (1899). 1893 — командир ТР «Псезуап», 1893–1894 — командир ТР «Гонец», 1894–1895 — командир БрБО «Новгород», 1895–1897 — командир ПХ «Эриклик», 1897–1899 — командир КЛ «Уралец», 1901–1903 — командир УС «Березань», 1903–1905 — командир ЭБ «Князь Потемкин Таврический». Награды: орден Св. Станислава-3 с мечами и бантом, орден Св. Анны-4 с надписью «За храбрость», орден Св. Станислава-2, орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, награды Румынии, Греции, Черногории.

Греве Николай Романович (1853–1913). Вице-адмирал (1907). 1884–1887 — командир ШХ «Ермак», 1887–1890 — командир ШХ «Тунгуз», 1892–1893 — командир БрБО «Единорог», 1895 — командир КЛ «Сивуч», 1895–1896 — командир МК «Всадник», 1898–1901 — командир ЭБ «Петропавловск», 1902–1904 — командир порта Артур, директор маяков и лоции Желтого моря, 1904–1906 — командир Владивостокского порта, 1905 — [354] 1906 — начальник Отдельного отряда судов, назначенных для обороны Уссурийского края, 1906–1907 — командир Санкт-Петербургского порта, 1907 — командир Отдельного отряда судов Балтийского флота, назначенных для испытаний. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1 с мечами, орден Св. Анны-1, награды Японии, Греции, Франции, Бухары.

Гревениц Владимир Евгеньевич, барон (1872–1916). Капитан 1-го ранга (1912). 1908–1910 — командир ЭМ «Охотник», 1910–1911 — командир ЯХ «Алмаз», 1911–1916 — командир ЛК «Полтава». Награды: орден Св. Анны-3 с мечами и бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-2 с мечами, орден Св. Владимира-4 с бантом, награды Греции, Португалии, Дании, Туниса, Франции.

Грейг Самуил Алексеевич (1827–1887). Генерал флота (1874). Генерал-адъютант (1867). 1855–1860 — адъютант генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, 1856–1859 — и. д. вице-директора Комиссариатского департамента Морского министерства, 1858–1859 — и. д. вице-директора Канцелярии Морского министерства, 1859–1860 — управляющий Канцелярией Морского министерства, 1860–1864 — директор Канцелярии Морского министерства, 1864–1866 — и. д. Управляющего Морским министерством, 1866–1887 — сенатор, 1866–1874 — товарищ министра финансов, 1874–1878 — государственный контролер, 1874–1887 — член Государственного совета, 1878–1880 — министр финансов. Награды: Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Белого Орла, алмазные знаки ордена Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1, награды Швеции, Дании. [355]

Григорович Иван Константинович (1853–1930). Адмирал (1911). Генерал-адъютант (1912). 1883 — командир ПХ «Колдунчик», 1884–1886 — командир ПХ «Рыбка», 1890–1891 — командир ПХ «Петербург», 1895 — командир КР «Разбойник», 1895–1896 — командир БрБО «Броненосец», 1896 — командир МК «Всадник», 1896–1898 — морской агент в Лондоне, 1899–1904 — командир ЭБ «Цесаревич», 1904 — командир порта Артур, 1905–1906 — начальник штаба Черноморского флота и портов Черного моря, 1906–1908 — командир порта Императора Александра Третьего {244}, 1908–1909 — врид главного командира Балтийского флота и портов, начальника Морской обороны Балтийского моря, командира Кронштадтского порта и военного губернатора Кронштадта, 1909–1911 — товарищ Морского министра, 1911–1917 — Морской министр, председатель Адмиралтейств-Совета, 1914–1917 — член Государственного совета. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, мечи к ордену Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1 с мечами, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского, награды Швеции, Японии, Дании, Великобритании, Франции, Мекленбург-Шверина, Дагомеи.

Григорьев Сергей Иванович (1855 — ?). Капитан 1-го ранга (1902). 1899 — командир МК «Посадник», 1899–1901 — командир БрБО «Адмирал Лазарев», 1901–1902 — командир УС «Моряк», 1903–1904 — командир ЭБ «Орел», 1904–1905 — командир БрБО «Адмирал Сенявин», 1905 — лишен чинов и орденов и уволен со службы, 1906 — приговорен к смертной казни, замененной 10 годами в крепости. Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, награды Гавайев и Франции. [356]

Давыдов Василий Федорович (1831–1897). Контрадмирал (1881). 1860–1862 — командир КРВ «Калевала», 1862–1864 — и. д. начальника штаба, начальник штаба командира Сибирской флотилии и портов Восточного океана, 1868–1873 — и. д. флаг-капитана при начальнике Броненосной эскадры Балтийского моря. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Анны-3 с мечами, орден Св. Станислава-2, орден Св. Анны-2 с императорской короной, орден Св. Владимира-3.

Дубасов Федор Васильевич (1845–1912). Адмирал (1906). Генерал-адъютант (1905). 1877 — командир минного катера «Ксения», 1877 — командир минного катера «Цесаревич», 1877–1878 — командир КЛ «Великий Князь Николай», 1878 — командир КР «Россия», 1883–1885 — командир КР «Африка», 1888–1889 — командир ФР «Светлана», 1889–1891

— командир ФР «Владимир Мономах», 1891 — командир БР «Петр Великий», 1891–1892 — командир ББ «Не тронь меня», 1892–1895 — морской агент в Германии, 1897–1899 — командующий Эскадрой Тихого океана, 1901–1905 — председатель Морского технического комитета, 1905–1906 — Московский генерал-губернатор. Награды: орден Св. Георгия-4, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского, награды Мекленбург-Шверина, Черногории, Румынии, Пруссии, Сиам, Японии, Греции, Дании, Швеции, Люксембурга, Болгарии, Франции.

Епанчин Алексей Павлович (1823–1913). Адмирал (1909). 1860–1871 — инспектор классов Морского корпуса, 1871–1873 — и. д. начальника Морского училища, 1873–1882 — начальник Морского училища, 1877–1882 — начальник Морской академии. Награды: орден Св. [357] Станислава-2 с императорской короной, орден Св. Анны-2 с императорской короной, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Александра Невского, орден Белого Орла, орден Св. Владимира-2.

Епанчин Иван Петрович (1788–1875). Адмирал (1856). 1827–1828 — командир ФР «Проворный», 1828–1830 — командир ЛК «Александр Невский», 1850 — командующий русской эскадрой в датских водах, 1853–1855 — Ревельский военный губернатор и главный командир Ревельского порта, 1854–1855 — начальник Шхерной флотилии, 1855–1867 — председатель Морского Генерал-аудитора, 1867–1875 — председатель Главного военно-морского суда. Награды: орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, орден Св. Георгия-4, Золотая табакерка с императорским портретом и алмазами, орден Белого Орла, алмазные знаки ордена Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1, орден Св. Анны-1, награды Франции, Великобритании.

Завойко Василий Степанович (1809–1898). Адмирал (1874). 1840–1846 — начальник Охотской фактории и правитель конторы Русско-американской компании, 1846–1850 — командир порта Аян, 1850–1856 — Камчатский военный губернатор и командир Петропавловского порта, 1855–1856 — начальник морских и сухопутных сил в устье Амура, 1857–1898 — член Морского Генерал-аудитора (Высшего военно-морского суда). Награды: орден Св. Анны-3 с бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Анны-2 с императорской короной, орден Св. Станислава-1, орден Св. Георгия-3, орден Святого Владимира-2, орден Св. Анны-1 с императорской короной и мечами, орден Св. Александра Невского.

Зацаренный Измаил Максимович (1850–1887). Капитан 2-го ранга (1885). 1878 — командир МКи «Чижик», [358] 1878–1879 — командир МКи «Ящерица», 1880–1881 — командир М «Батум», 1886–1887 — командир МН «Броненосец». Награды: орден Св. Владимира-4 с мечами, орден Св. Георгия-4, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Станислава-2.

Зеленый Александр Ильич (1809–1892). Адмирал (1880). 1827–1835 — адъютант Морского кадетского корпуса, 1830–1835 — преподаватель навигации, астрономии и морской практики Морского кадетского корпуса, 1835–1851 — и. д. инспектора классов Морского кадетского корпуса, 1851–1860 — инспектор классов Морского кадетского корпуса, 1860–1872 — начальник Штурманского училища Морского ведомства, 1872–1879 — начальник Технического училища Морского ведомства, 1879–1892 — член Адмиралтейств-Совета. Награды: орден Св. Георгия-4, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Анны-1 с императорской короной, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского.

Зеленый Павел Алексеевич (1833–1909). Генерал-лейтенант по Адмиралтейству (1891). 1860–1865 — командир КЛП «Алмаз», 1868–1870 — командир КРВ «Витязь», 1870 — командир ФР «Светлана», 1882–1885 — таганрогский градоначальник, 1885–1897 — одесский градоначальник. Награды: орден Св. Анны-2 с императорской короной, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, награды Гессен-Дармштадта, Дании, Греции, Португалии, Персии, Сербии, Бухары, Сербии, Абиссинии.

Зеленый Семен Ильич (1812–1892). Адмирал (1877). 1837–1850 — заведующий астрономической обсерваторией при Морском корпусе, 1850–1855 — директор Лазаревского института восточных языков, 1855 — [359] 1859 — вице-директор Гидрографического департамента Морского министерства, 1859–1874 — директор Гидрографического департамента Морского министерства, 1861–1866 — председатель Морского ученого комитета, 1874–1881 — член Главного военно-морского суда, 1881–1891 — председатель Главного морского суда. Награды: бриллиантовый перстень, орден Св. Станислава-1, 1863 — орден Св. Анны-1 с императорской короной, орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1.

Изылметьев Иван Николаевич (1813–1871). Контр-адмирал (1864). 1845–1849 — командир ТР «Волга», 1849 — командир ТР «Або», 1849–1853 — командир КРВ «Князь Варшавский», 1853–1856 — командир ФР «Аврора», 1855 — командир отряда судов в устье Амура, 1856–1857 — командир ЛК «Императрица Александра», 1857–1860 — командир ФР «Громобой», 1860–1862 — командир ЛК «Император Николай Первый», 1865–1866 — и. д. начальника штаба Главного командира Кронштадтского порта, 1866–1870 — начальник штаба Главного командира Кронштадтского порта. Награды: орден Святого Георгия-4, орден Св. Владимира-3, орден Св. Георгия-3, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1.

Казнаков Николай Иванович (1834–1906). Адмирал (1901). Генерал-адъютант (1902). 1863 — командир ПХ «Фонтанка», 1863–1865 — командир ББЛ «Вещун», 1865–1866 — командир ББЛ «Русалка», 1866–1868 — командир КЛП «Яхонт», 1868–1870 — командир КРВ «Аскольд», 1870 — командир ПФР «Рюрик», 1870–1871 — морской агент в Лондоне, 1871 — начальник штаба Главного командира Николаевского порта, 1871–1880 — начальник штаба Главного командира Черноморского флота и портов Черного моря, 1877–1879 — командир [360] Нижне-Дунайской флотилии и сухих доков против Сулина, 1880–1883 — директор Канцелярии Морского министерства, 1882–1883 — начальник штаба Главного командира Кронштадтского порта, 1883–1884 — и.д. директора Инспекторского департамента Морского министерства, 1884–1886 — начальник отряда судов в Греческих водах, 1886–1889 — и. д. главного инспектора морской артиллерии, 1889–1891 — главный инспектор морской артиллерии, 1891–1893 — старший флагман 1-й флотской дивизии Балтийского флота, 1891–1892 — командующий Практической эскадрой Балтийского моря, 1892 — начальник русской эскадры в США на праздновании 400-летнего юбилея открытия Америки Колумбом, 1893–1899 — главный командир Кронштадтского порта и Кронштадтский военный губернатор, 1899–1906 — член Адмиралтейств-Совета, 1904–1905 — председатель Высшего призового суда. Награды: орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского, награды Швеции, Дании, Греции, Саксен-Альтенбурга, Румынии, Мекленбург-Шверина, Греции, Турции, Франции, Бадена, Сиама, Пруссии.

Кирилл Владимирович, великий князь (1876–1938). Контр-адмирал свиты императора (1915). 1902–1903 — временно командующий КР «Адмирал Нахимов», 1904 — начальник Морского отдела Штаба командующего Эскадрой Тихого океана, 1910–1912 — командир

КР «Олег», 1915–1917 — командир Гвардейского флотского экипажа, начальник Морских батальонов и речных флотилий в действующей армии. 1924 — провозгласил себя императором Кириллом Первым. Награды: орден Св. Андрея Первозванного, орден Св. Александра Невского, орден Белого Орла, орден Св. Анны-1, орден Св. Станислава-1, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Владимира-2 с мечами, а также награды Мекленбурга, Ольденбурга, Пруссии, Саксен-Кобург-Готы, [361] Болгарии, Саксен-Веймарна, Бухары, Японии, Гессена, Австро-Венгрии, Греции, Китая, Кореи, Португалии, Франции, Румынии, Брауншвейга, Швеции.

Колзаков Павел Андреевич (1779–1864). Адмирал (1843). Генерал-адъютант (1831). 1809 — командир ЯХ «Нева», 1834–1846 — дежурный генерал Главного Морского штаба, 1837–1845 — директор Инспекторского департамента Морского министерства, 1845 — управляющий Морским министерством, 1846–1853 — член Адмиралтейств-Совета. Награды: Золотая сабля с надписью «За храбрость» (1813), орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского.

Колчак Александр Васильевич (1874–1920). Адмирал (1918). 1904 — командир М «Сердитый», 1908–1910 — командир ТР «Вайгач», 1910 — руководитель Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, 1912–1913 — командир ЭМ «Уссуриец», 1913–1914 — командир ЭМ «Пограничник», 1915–1916 — начальник Минной дивизии Балтийского флота, 1916–1917 — командующий Черноморским флотом, 1917 — начальник морской миссии в США, 1918 — в Белом движении, 1918–1920 — верховный правитель Российского государства и верховный главнокомандующий. Награды: орден Св. Анны-4 с надписью «За храбрость», Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Анны-3 с мечами, орден Св. Станислава-2 с мечами, орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 с мечами, орден Св. Георгия-3.

Константин Николаевич, великий князь (1827–1892). Адмирал (1855). Генерал-адмирал (1831). Генерал-адъютант (1852). 1846–1848 — командир ФР «Паллада», 1850–1892 — член Государственного совета, 1853 — [362] 1855 — и.д. начальника Главного Морского штаба, 1855–1881 — главноначальствующий над флотом и Морским ведомством, 1860–1861 — председатель Главного комитета по крестьянскому делу, 1862–1863 — наместник Царства Польского и главнокомандующий войсками в Царстве Польском, 1861–1881 — председатель Комитета финансов, 1865–1881 — председатель Государственного совета. Награды: орден Св. Апостола Андрея Первозванного, орден Св. Александра Невского, орден Белого Орла, орден Святого Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Георгия-4, орден Св. Владимира-1.

Кроун Александр Егорович (1823–1900). Вице-адмирал (1888). 1860–1862 — командир КЛ «Морж», 1862–1864 — морской агент в США, 1870–1871 — военный губернатор Приморской обл. Восточной Сибири, начальник Сибирской флотилии и портов Восточного океана, 1871–1875 — главный командир портов Восточного океана и военный губернатор Приморской области Восточной Сибири, 1884–1885 — начальник отряда судов в Тихом океане. Награды: орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Св. Иоанна Иерусалимского, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, награды Франции.

Кроун Николай Александрович (1857–1904). Капитан 2-го ранга (1896). 1894–1896 — командир ИЯ «Марево», 1901–1902 — командир ПХ «Онега», 1902 — командир М «Стерлядь», 1902–1903 — командир КЛ «Бобр», 1903–1904 — командир КЛ «Манджур». Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Анны-2, награды Пруссии, Сиам, Японии, Франции, Греции.

Крузенштерн Павел Павлович (1834–1871). Капитан-лейтенант (1871). 1860–1862 — командир собственной ШХ «Ермак» в Карском море, 1862 — командир КЛ [363] «Хват», 1863 — командир КЛ «Треск», 1864 — командир КЛ «Хват», 1870–1871 — командующий ПХ «Арал», 1871 — командир ПХ «Арал». Награды: орден Святого Станислава-3, орден Святой Анны-3.

Крылов Алексей Николаевич (1863–1945). Генерал флота (1916). Академик (1916). 1900–1908 — заведующий Опытным бассейном, 1908–1910 — и. д. главного инспектора кораблестроения, 1908–1910 — и.д. председателя Морского технического комитета, 1911–1917 — генерал для поручений при Морском министре, 1916–1917 — директор Главной физической обсерватории и начальник Главного военно-метеорологического управления. Награды: орден Св. Станислава-1, орден Ленина. Герой Социалистического Труда.

Лермантов (Лермонтов) Михаил Николаевич (1792–1866). Адмирал (1860). 1816–1818 — командир ФР «Россия», 1829–1831 — командир Флотского образцового экипажа в Санкт-Петербурге, 1848–1854 — главный командир Свеаборгского порта и военный губернатор Свеаборга, 1854–1857 — член Морского Генерал-аудитора. Награды: знак отличия Военного ордена, орден Св. Анны-4 с надписью «За храбрость», орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Владимира-2, награды Пруссии.

Литвинов Владимир Иванович (1857–1919). Адмирал (1916). 1891–1892 — командир ПХ «Петербург», 1892–1893 — командир М «Гогланд», 1895–1899 — командир КР «Джигит», 1899 — командир БрБО «Лава», 1899–1901 — командир КР «Боярин», 1901–1905 — командир ИЯ «Штандарт», 1905–1906 — командир ЭБ «Ростислав», 1906–1908 — командир Свеаборгского порта, 1908–1910 — начальник Балтийского отряда, 1911 — [364] 1917 — член Адмиралтейств-Совета. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, награды Франции, Аннама, Дании, Пруссии, Дагомеи, Турции, Италии.

Литке Константин Федорович, граф (1837–1892). Контр-адмирал (1888). 1865–1867 — командир КЛ «Горностай», 1868–1873 — командир КЛП «Яхонт», 1873–1877 — командир ФР «Александр Невский» («Герцог Эдинбургский»), 1877–1879 — командир ББ «Кремль», 1879 — командир ИЯ «Держава», 1879–1880 — командир ФР «Светлана», 1880–1883 — вице-директор Инспекторского департамента Морского министерства. Награды: Знак отличия Военного ордена, орден Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-3, награды Португалии, Греции, Саксен-Альтенбурга, Вюртемберга, Пруссии, Швеции, Дании, Черногории.

Литке Федор Петрович (Фридрих Бенджамен), граф (1797–1882). Адмирал (1855). Генерал-адъютант (1842). 1821–1825 — руководитель полярной экспедиции на БРГ «Новая Земля», 1826–1829 — начальник кругосветной экспедиции в составе ШЛ «Сенявин» и ШЛ «Моллер», 1832–1847 — воспитатель генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, 1847–1853 — попечитель генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, 1850–1854 — главный командир Ревельского порта и военный губернатор Ревеля, 1854–1855 — главный командир Кронштадтского порта и Кронштадтский военный губернатор, 1855–1882 — член Государственного совета, 1864–1882 — президент Санкт-Петербургской Академии наук. Награды: Знак отличия Военного ордена, орден Св. Анны-4 с надписью «За храбрость», орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден [365] Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена

Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1, алмазные знаки ордена Св. Апостола Андрея Первозванного.

Лишин Николай Григорьевич (1856 — ?). Капитан 1-го ранга (1902). 1897–1898 — командир КЛ «Дождь», 1898–1899 — командир КЛ «Гроза», 1899–1901 — командир МК «Воевода», 1901–1902 — командир БрБО «Адмирал Грейг», 1897 — командир КЛ «Снег», 1903–1905 — командир БрБО «Генерал-адмирал Апраксин». 1905 — лишен чинов и орденов. 1906 — приговорен к смертной казни, замененной 10 годами заключения в крепости. Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, награды Пруссии.

Лихачев Иван Федорович (1826–1907). Вице-адмирал (1883). 1851–1853 — командир КРВ «Оливуца», 1860–1861 — начальник экспедиции в китайские и японские воды, 1864–1866 — начальник Практической эскадры броненосных судов Балтийского флота, 1867–1883 — морской агент в Лондоне и Париже. Награды: орден Св. Станислава-2 с императорской короной и мечами, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 с мечами, орден Св. Владимира-2, орден Белого Орла, алмазные знаки ордена Св. Александра Невского, награды Турции.

Лощинский Михаил Федорович (1849–1917). Вице-адмирал (1908). 1893–1894 — командир КЛ «Терец», 1896 — командир УС «Березань», 1897–1900 — командир ЭБ «Двенадцать Апостолов», 1900–1901 — и.д. капитана над Севастопольским портом, 1901–1903 — капитан над Севастопольским портом, 1903–1904 — младший флагман Балтийского флота, 1904 — заведующий морской и минной обороной, помощник по морским делам коменданта [366] крепости Порт-Артур, младший флагман эскадры Тихого океана, 1906–1908 — и. д. Главного инспектора минного дела. Награды: орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Анны-1 с мечами, награды Франции, Греции, Турции, Болгарии, Румынии.

Макаров Степан Осипович (1848–1904). Вице-адмирал (1896). 1876–1879 — командир ПХ «Великий Князь Константин», 1880–1881 — заведующий морской частью при войсках, действующих в Закаспийском крае, 1881–1882 — командир ПХ «Тамань», 1883–1885 — командир ФР «Князь Пожарский», 1885–1889 — командир КРВ «Витязь», 1891–1894 — и.д. Главного инспектора морской артиллерии, 1894–1895 — командующий эскадрой Средиземного моря, 1896–1898 — старший флагман Практической эскадры Балтийского моря, 1899–1904 — главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта, 1904 — командующий флотом Тихого океана. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Георгия-4, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, Св.Владимира-2, Белого Орла, награды Персии, Греции, Японии, Китая, Пруссии, Испании и Италии.

Максимов Андрей Семенович (1866–1950). Вице-адмирал (1916). 1904–1905 — командир М «Бесшумный», 1906–1908 — командир МК (ЭМ) «Москвитянин», 1910–1913 — командир КР «Громобой», 1913–1914 — начальник Бригады КР Балтийского флота, 1914–1915 — начальник 2-й бригады ЛК Балтийского флота, 1915 — начальник 1-й бригады ЛК Балтийского флота, 1915–1917 — начальник минной обороны Балтийского моря, 1917 — командующий Балтийским флотом, 1917 — начальник Морского штаба при ставке Верховного главнокомандующего [367] в Могилеве, 1918 — в Красном флоте, 1920–1921 — начальник Морских сил Черного моря, 1924 — командир СК «Воровский». Награды: орден Св. Станислава-2 с мечами, орден Св. Анны-2 с мечами, орден Св. Владимира-4 с

мечами и бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 с мечами, мечи к ордену Св. Владимира-3, награды Франции.

Миклуха Владимир Николаевич (1853–1905). Капитан 1-го ранга (1898). 1895 — командир БрБО «Новгород», 1895–1898 — командир КЛ «Кубанец», 1901 — командир БрБО «Не тронь меня», 1901–1902 — командир БрБО «Первенец», 1902–1905 — командир БрБО «Адмирал Ушаков». Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, награды Пруссии.

Небогатов Николай Иванович (1849–1922). Контр-адмирал (1901). 1888–1889 — командир КЛ «Гроза», 1889–1891 — командир КЛ «Град», 1891–1895 — командир КЛП (КР) «Крейсер», 1896–1898 — командир КР «Адмирал Нахимов», 1898–1900 — командир БрБО «Первенец», 1900–1901 — командир КР «Минин», 1903–1904 — начальник Учебного отряда Черноморского флота, 1905 — командующий 1-м отдельным отрядом 2-й эскадры флота Тихого океана, 1905 — командующий 3-м броненосным отрядом 2-й эскадры Тихого океана. 1905 — уволен со службы и лишен чинов и наград. 1906 — приговорен к смертной казни, замененной 10 годами заключения в крепости. 1909 — досрочно освобожден. Награды: орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, награды Гавайев.

Невельской Геннадий Иванович (1813–1876). Адмирал (1874). 1848–1849 — командир ТР «Байкал», 1850–1855 — начальник Амурской экспедиции, 1854–1856 — начальник штаба при главнокомандующем всеми морскими [368] сухопутными силами в Приамурском крае, 1866–1876 — член Ученого отдела Морского технического комитета. Награды: орден Св. Владимира-2, Орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 с императорской короной.

Непенин Адриан Иванович (1871–1917). Вице-адмирал (1916). 1904 — командир М «Выносливый», 1904 — командир М «Сторожевой», 1907–1908 — командир М «Прозорливый», 1909–1911 — командир КЛ «Хивинец», 1911–1916 — начальник Службы связи Штаба начальника Командующего морскими силами Балтийского моря, 1914–1915 — начальник обороны Приморского фронта Крепости Петра Великого, 1916–1917 — командующий Балтийским флотом. Награды: орден Св. Анны-3 с мечами и бантом, орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Владимира-3, орден Св. Анны-1 с мечами, орден Св. Станислава-1 с мечами, награды Бухары, Японии.

Окунев Михаил Михайлович (1810–1873). Генерал-майор Корпуса корабельных инженеров (1872). 1842 — строитель ПХ «Скромный», 1842–1844 — строитель ПХ «Страшный», 1843 — строитель ШХ «Астролябия», 1849–1850 — старший корабельный инженер Николаевского порта, 1849–1851 — строитель ТР «Прут», «Килия», «Арагва», «Рении» и ПХ «Ординарец», 1856 — строитель ТР «Калмык», 1858–1860 — старший корабельный инженер Астраханского порта, 1860–1862 — старший судостроитель Кронштадтского порта, 1868–1869 — старший судостроитель Санкт-Петербургского порта, 1869–1873 — член Кораблестроительного отделения Морского технического комитета, 1872–1873 — строитель МН (БР) «Крейсер» («Петр Великий»). Награды: золотая табакерка, орден Св. Владимира-4. [369]

Попов Андрей Александрович (1821–1898). Адмирал (1891). Генерал-адъютант (1871). 1854 — командир ПХ «Эльборус», 1854 — командир ПХ «Турок», 1854 — командир ПХ «Андия», 1856–1858 — и. д. начальника штаба Кронштадтского порта, 1861–1864 — начальник Отряда судов в Тихом океане, 1861–1866 — член Кораблестроительного Технического комитета, 1866–1880 — член Кораблестроительного отдела Морского

технического комитета, 1880–1881 — председатель Кораблестроительного отдела Морского технического комитета. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Анны-2 с императорской короной и мечами, орден Св. Владимира-3 с мечами, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 с мечами, орден Св. Владимира-2 с мечами, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского с алмазами, орден Св. Владимира-1, награды Греции, Персии, Саксонии, Нидерландов и Сербии.

Рейценштейн Николай Карлович (1854–1916). Адмирал (1913). 1882 — командир Мки «Чайка», 1883 — командир Мки «Ракета», 1889 — командир М «Нарва», 1891 — командир КЛ «Ерш», 1895 — командир КЛ «Ерш», 1895–1908 — командир ТР «Европа», 1899–1904 — командир КР «Аскольд», 1904 — начальник отряда КР Эскадры Тихого океана, 1907–1909 — начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, 1909–1916 — член Адмиралтейств-Совета, 1912–1916 — председатель Особого комитета по организации прибрежной обороны. Награды: орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3 с мечами, орден Св. Станислава-1, орден Св. Владимира-2, награды Гавайев, Пруссии, Франции.

Римский-Корсаков Воин (Иван) Андреевич (1822–1871). Контр-адмирал (1865). 1853–1855 — командир ШХ «Восток», 1856–1857 — командир КРВ «Оливуца», 1857 — [370] 1858 — командир ФР «Илья Муромец», 1858–1860 — командир учебно-артиллерийского ЛК «Прохор», 1860–1861 — начальник штаба Главного командира Кронштадтского порта, 1861–1865 — и. д. директора Морского кадетского корпуса, 1865–1867 — директор Морского кадетского корпуса, 1867–1871 — директор Морского училища. Награды: орден Св. Анны-2 с императорской короной, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1.

Римский-Корсаков Николай Александрович (1852–1907). Контр-адмирал (1900). 1888–1891 — морской агент в Париже, 1891–1894 — командир ИЯ «Стрела», 1894 — командир БрБО «Адмирал Чичагов», 1894–1896 — командир КР «Рында», 1896–1898 — командир БрБО «Генерал-адмирал Апраксин», 1898–1901 — командир ИЯ «Штандарт», 1901–1904 — Архангелогородский губернатор, 1904–1906 — директор Морского корпуса и начальник Николаевской морской академии, 1906–1907 — товарищ Морского министра. Награды: орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1, награды Саксонии, Греции, Франции, Австро-Венгрии, Дании.

Рожественский Зиновий Петрович (1848–1909). Вице-адмирал (1904). Генерал-адъютант (1904). 1883–1885 — и.д. начальника Болгарской флотилии и морской части княжества, 1890 — командир КЛП «Наездник», 1890–1891 — командир КЛП «Крейсер», 1891 — командир КЛ «Грозный», 1891–1894 — морской агент в Лондоне, 1894–1896 — командир КР «Владимир Мономах», 1900–1902 — начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, 1903–1904 — и.д. начальника Главного морского штаба, 1904–1905 — начальник Главного морского штаба, 1904–1905 — командующий 2-й Эскадрой флота Тихого океана. Награды: орден Св. Владимира [371] -4 с мечами и бантом, орден Св. Георгия-4, орден Св. Владимира-3, орден Св. Анны-1, награды Болгарии, Швеции, Австро-Венгрии, Румынии, Дании, Франции, Пруссии.

Скворцов Дмитрий Васильевич (1859–1910). Генерал-майор Корпуса корабельных инженеров (1907). 1891–1894 — наблюдающий за постройкой БрБО «Адмирал Ушаков», 1893–1894 — наблюдающий за постройкой КЛ «Отважный», 1894–1896 — строитель БрБО «Генерал-адмирал Апраксин», 1896–1900 — и.д. главного корабельного инженера Санкт-Петербургского военного порта, 1898–1900 — строитель ЭБ «Бородино», 1900–

1908 — главный корабельный инженер Санкт-Петербургского порта, 1908 — старший помощник Главного инспектора судостроения. Награды: орден Св. Владимира-3.

Смирнов Владимир Васильевич (1856 — ?). Капитан 1-го ранга (1902). 1892–1895 — командир КЛ «Мина», 1895–1896 — командир ПХ «Нева», 1896–1898 — командир КЛ «Гремящий», 1898 — командир КЛ «Бурун», 1898–1899 — командир М «Сокол», 1899–1900 — командир ПХ «Нева», 1901–1902 — командир КЛ «Гремящий», 1904–15.05.1905 — командир ЭБ «Император Николай Первый». 1906 — приговорен к смертной казни, замененной 10 годами заключения в крепости. Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Анны-2, награды Бадена, Черногории, Персии, Японии.

Станюкович Михаил Николаевич (1786–1869). Адмирал (1856). 1813 — командир БГ «Соболь», 1826–1829 — командир ШЛ «Моллер», 1852–1855 — командир Севастопольского порта и исполняющий должность Севастопольского военного губернатора, 1855–1869 — член Адмиралтейств-Совета. Награды: орден Св. Владимира-4 с [372] надписью «За храбрость», орден Св. Георгия-4, орден Белого Орла, Св. Владимира-2, Св. Анны-1, Св. Станислава-1, Св. Александра Невского.

Старк Георгий (Юрий) Карлович (1878–1950). Контр-адмирал (1917). 1912–1914 — командир ЭМ «Сильный», 1914–1916 — командир ЭМ «Страшный», 1916 — командир ЭМ «Донской казак», 1917 — начальник Минной дивизии Балтийского флота, 1918 — в Белом движении, 1918–1919 — начальник Волжской флотилии, 1919–1920 — начальник Бригады морских стрелков, 1921–1922 — командующий Сибирской флотилией, 1922 — командующий всеми вооруженными силами Приморской области, начальник Тылового района, 1946–1949 — председатель Всезарубежного объединения русских морских офицеров. Награды: орден Св. Анны-3 с мечами и бантом, мечи к ордену Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, награды Туниса, Мекленбург-Шверина.

Стройников Александр Семенович (1824–1886). Контр-адмирал (1882). 1855 — командир ЯХ «Орианда», 1860–1862 — командир ТР «Килия», 1862 — командир КРВ «Волк». Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Станислава-2 с императорской короной, орден Св. Владимира-3.

Стройников Николай Семенович (1813–1872). Контр-адмирал (1868). 1848 — командир ТР «Березань», 1849 — командир ТР «Рион», 1850 — командир БРГ «Орфей», 1853 — командир КРВ «Андромаха», 1854 — командир ФР «Кагул», 1854–1855 — в гарнизоне Севастополя, 1856–1859 — командир ТР «Феодосия». Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Анны-2 с императорской короной и мечами. [373]

Туманов Язон Константинович, князь (1883–1955). Капитан 1-го ранга (1920). Капитан 2-го ранга ВМС Парагвая (1936). 1915 — командир ЭМ «Живучий», 1917 — командир ВскР «Император Троян». Награды: орден Св. Станислава-3 с мечами и бантом, мечи и бант к ордену Св. Анны-3, орден Св. Станислава-2 с мечами и бантом, орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом.

Тыртов Павел Петрович (1836–1903). Адмирал (1901). 1869 — командир КЛП «Алмаз», 1869–1872 — командир ББЛ «Смерч», 1872–1880 — командир КРВ «Аскольд», 1880–1881 — командир ФР «Князь Пожарский», 1881–1884 — командир ФР «Владимир Мономах», 1886–1887 — помощник начальника Главного морского штаба, 1891–1893 — начальник эскадры Тихого океана, 1896 — председатель Морского технического комитета, 1896–1903 — управляющий Морским министерством. Награды: орден Св. Анны-2 с

императорской короной, орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, орден Святого Александра Невского, орден Белого Орла, орден Св. Владимира-2, награды Японии.

Ухтомский Павел Петрович, князь (1848–1911). Вице-адмирал (1906). 1889–1890 — командир КЛ «Бурун», 1890–1894 — командир КЛП (КР) «Разбойник», 1894–1896 — морской агент в Великобритании, 1896–1900 — командир КР «Владимир Мономах», 1900–1901 — командир ЭБ «Петр Великий», 1901–1903 — начальник штаба Кронштадтского порта, 1903–1904 — младший флагман эскадры Тихого океана, 1904 — и. д. начальника эскадры Тихого океана. Награды: орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3, орден Св. Станислава-1 с мечами, а также награды Японии, Пруссии, Франции, Ольденбурга. [374]

Цывинский Генрих Фаддеевич (1856–1938). Вице-адмирал (1910). 1882 — командир Мки «Ракета», 1883 — командир Мки «Самопал», 1895–1899 — командир КР «Крейсер», 1901–1903 — командир КР «Герцог Эдинбургский», 1904–1905 — командир КР «Генерал-Адмирал», 1906–1908 — командующий Отдельным практическим отрядом Черноморского флота, 1910–1911 — главный инспектор минного дела. Награды: золотая чарка, усыпанная драгоценными камнями, орден Св. Анны-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Станислава-1, награды Японии, Франции, Болгарии.

Чихачев Николай Матвеевич (1830–1917). Адмирал (1892). 1854 — капитан над Петропавловским портом, 1854–1855 — командир ТР «Иртыш», 1855 — командир ТР «Двина», 1855 — командир КРВ «Оливуца», 1856–1857 — и. д. начальника штаба начальника Сибирской флотилии и главного командира портов Тихого океана, 1857–1858 — командир ПХ «Америка», 1858–1860 — командир КРВ «Вол», 1860–1862 — командир ФР «Светлана», 1862–1876 — директор-распорядитель Российского общества пароходства и торговли, 1877–1878 — начальник морской обороны Одессы, 1884 — начальник Практической эскадры Балтийского моря, 1884–1888 — начальник Главного морского штаба, 1888 — начальник Практической эскадры Балтийского моря, 1888–1896 — управляющий Морским министерством, 1896–1917 — член Государственного совета, 1898–1904 — член комитета Сибирской железной дороги, 1900–1906 — председательствующий в Департаменте промышленности, наук и торговли Государственного совета. Награды: орден Св. Станислава 1, орден Св. Анны-1, орден Св. Владимира-2 с мечами, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского с бриллиантами, орден Св. Владимира-1, награды Греции, Вюртемберга, Турции, Черногории, Пруссии, Франции, Дании, Сербии, Бухары. [375]

Шиллинг Николай Густавович, барон (1828–1910). Адмирал (1898). 1855 — командир КЛ «Снег», 1859–1907 — при генерал-адмирале великом князе Алексее Александровиче. Награды: орден Св. Анны-2 с императорской короной, бриллиантовый перстень с императорским вензелем, Золотая сабля с надписью «За храбрость», орден Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1 (1883), орден Белого Орла, бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского, орден Св. Владимира-1, награды Португалии, Турции, Греции, Италии, Вюртемберга, Пруссии, Саксен-Веймарна, Бразилии, Египта.

Шмидт Владимир Петрович (1827–1909). Адмирал (1898). 1856 — командир КЛ «Домовой», 1856 — командир ПХ «Скромный», 1857–1862 — командир ШХ «Псеузапе», 1862–1872 — командир ИЯ «Тигр», 1872–1877 — командир ФР «Севастополь», 1879–1880 — начальник 2-го отряда миноносков Балтийского флота, 1883 — командующий Практической эскадрой Балтийского флота, 1887–1889 — начальник Эскадры Тихого океана. Награды: орден Св. Анны-3 с мечами и бантом, орден Св. Владимира-4 с мечами и бантом, орден Св. Анны-2 с мечами, орден Св. Георгия-4, Золотая сабля с надписью «За

храбрость», орден Св. Анны-2 с императорской короной и мечами, орден Св. Станислава-1, орден Св. Владимира-2, орден Св. Анны-1, орден Белого Орла, орден Св. Александра Невского с бриллиантами, награды Швеции, Румынии, Японии.

Энквист Оскар Ахдольфович (1849–1911). Вице-адмирал (1907). 1891–1893 — командир КЛ «Бобр», 1895–1897 — заведующий учебной командой строевых квартирмейстеров, 1895–1899 — командир КР «Герцог Эдинбургский», 1902–1904 — командир Николаевского порта и николаевский градоначальник, 1904–1905 — младший флагман 2-й эскадры Тихого океана, 1906–1907 — младший [376] флагман Балтийского флота. Награды: орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Владимира-3, Св. Станислава-1, орден Св. Анны-1, награды Греции, Японии, Саксен-Кобург-Готы, Франции, Пруссии, Италии.

Юнг Николай Викторович (1855–1905). Капитан 1-го ранга (1901). 1895–1896 — командир ПХ «Славянка», 1896–1897 — командир УС «Воин», 1897–1898 — командир КР «Вестник», 1898–1899 — командир УС «Моряк», 1899–1901 — командир УС «Верный», 1902–1904 — командир КР «Генерал-Адмирал», 1904–1905 — командир ЭБ «Орел». Награды: орден Св. Станислава-2, орден Св. Владимира-4 с бантом, орден Св. Анны-2, награды Гавайев, Франции и Туниса. [377]

Список сокращений

ББЛ — броненосная башенная лодка,

БР — броненосец,

БрБО — броненосец береговой обороны,

БРГ — бриг,

врид — временно исполняющий должность,

ВсКР — вспомогательный крейсер,

и. д. — исполняющий должность,

ИЯ — императорская яхта,

КЛ — канонерка,

КЛП — клипер,

КР — крейсер,

КРВ — корвет,

ЛК — линкор,

М — миноносец,

МК — минный крейсер,

Мка — миноноска,
МН — монитор,
ПФР — пароходофрегат,
ТНД — тендер,
УС — учебное судно,
ФР — фрегат,
ШХ — шхуна,
ЭБ — эскадренный броненосец,
ЭМ эсминец,
ЯХ — яхта. [378]

Библиография

- Арбузов В. В. Броненосец «Петр Великий». СПб. 1993.
- Арбузов В. В. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб., 2000.
- Бережной С. С. Крейсера и миноносцы. М., 2002.
- Бережной С. С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки. Справочник. М., 1997.
- Березовский Н. Ю., Доценко ВД., Тюрин Б. П. Российский Императорский флот. 1896–1917. Военно-исторический справочник. М., 1993.
- Боголюбов А. П. Записки моряка-художника/ «Волга», 1996, № 2–3.
- Бочаров А. А. Броненосные фрегаты «Минин» и «Пожарский». СПб., 1999.
- Военно-морской словарь. М., 1990.
- Высочков Л. В. Николай I. М., 2003.
- Граф Г. К. Моряки. СПб., 1997.
- Грибовский В. Ю., Черников И. И. Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996.
- Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696–1917. СПб, 1994.
- Дыгало В. А. Откуда и что на флоте пошло. М, 2000.

Залесский Н. А. «Краб» — первый в мире подводный минный заградитель. Л., 1988.

Засосов Д. А., Пызин В. И. Из жизни Петербурга 1890–1910 годов. Записки очевидцев. Л., 1991.

Застольные песни. М., 2005.

Золотарев В. А., Козлов И. А. Российский военный [379] флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988.

История отечественного судостроения. Том 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. СПб., 1996.

Кирилл Владимирович, Великий князь. Моя жизнь на службе России. М., 1996.

Книга Устав Морской. О всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море. СПб., 1720.

Ковалев Э. А. Рыцари глубин: Хроника зари российского подплава. М., 2005.

Колбасьев С. А. Поворот все вдруг. Л., 1978.

Коршунов Ю. Л. Генерал-адмиралы Российского императорского флота. М., 2003.

Коцебу О. Е. Новое путешествие вокруг света в 1823–1826 гг. М., 1986.

Кравченко В. В. Через три океана. СПб., 2002.

Крепкое русское слово. М., 2005.

Крестовский В. В. В дальних водах и странах. В двух книгах. М., 1997.

Крестьянинов В. Я., Молодцов С. В. Броненосные крейсера типа «Баян». М., 1997.

Крестьянинов В. Я., Молодцов С. В. Крейсер «Аскольд». СПб., 1993.

Кузнецов Н. Г. Курсом к победе. М., 1989.

Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1969.

Любимов С. В. Титулованные роды Российской империи. М., 2004.

Лящук М. П. Офицеры Черноморского флота, погибшие при защите Севастополя в 1854–1855 годах. Симферополь, 2005.

Мазур Т. П. Римские-Корсаковы — директора Морского корпуса/Елагинские чтения. Выпуск 1. СПб., 2003.

Мельников Р. М. Крейсер «Очаков». Л., 1986.

Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. Л., 1989. [380]

- Мельников Р. М. Эскадренные миноносцы класса «Доброволец». СПб., 1999.
- Павленко Н. И. Петр I. М., 2000.
- Поленов Л. Л. Крейсер «Аврора». Л., 1987.
- Российские адмиралы. Биографический словарь. М., 2004.
- Савинков Б. В. Воспоминания террориста. М., 1928.
- Семанов С. Н. Макаров. М., 1972.
- Снегирев М. И. Русские в своих пословицах. М., 1831–1834.
- Станюкович КМ. Вокруг света на «Коршуне» / Собрание сочинений в 10 томах. Том 6. М., 1977.
- Сухоруков В. Наш земляк поэт Николай Щербина — автор песни «Раскинулось море широко»/»Приазовский рабочий» (Мариуполь). 25.06.2005.
- Сычев Н. В. Книга династий. М., 2006.
- Туманов Я. К. Мичмана на войне. СПб., 2002.
- Фадеева Т. М., Шапошников А. К., Дидуленко А. И. Старый добрый Коктебель. Симферополь, 2004.
- Чегодаев-Саконский А. П. На «Алмазе». (От Либавы через Цусиму во Владивосток). СПб., 2004.
- Шевырев А. П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.
- Шевяков Т. Н. Знамена и штандарты Российской императорской армии конца XIX — начала XX в. М., 2002.
- Шерр С. А. Корабли морских глубин. М., 1964.

Примечания

- {1} Легкая разъездная шлюпка, в более поздние времена — 6–8-весельная.
- {2} Матрос, занимающийся измерением глубины специальным ручным устройством — лотом.
- {3} Заведующий артиллерийской частью флота.
- {4} Ништадтский мир (30 августа 1721 года) — знаменовал победу России в Северной войне 1700–1721 годов со Швецией.
- {5} Шкафут — широкие доски, горизонтально уложенные вдоль бортов парусных кораблей.
- {6} Карбас — небольшое парусное и гребное судно поморов. Наличие полозьев на днище позволяло мореходам вытаскивать корабль на лед для зимовки.
- {7} Ютто Коцебу (1778–1846) — окончил службу в чине капитана 1-го ранга.

- {8} Майский Иван Михайлович (1884–1975) — в 1932–1943 гг. посол СССР в Лондоне.
- {9} Зиновий Рожественский (1848–1909) — окончил службу в чине вице-адмирала.
- {10} Язон Туманов (1883–1955) — окончил службу в чине капитана 1-го ранга.
- {11} Команда, подаваемая перед церемониями подъема и спуска флага.
- {12} Флаг, поднимаемый на носу корабля на стоянке, а также в морских крепостях.
- {13} Стеньга — продолжение мачты.
- {14} Нок — окончечность.
- {15} Сражение при Кульме произошло 17–18 августа 1813 года.
- {16} Боцманмат — звание унтер-офицера флота, обычно соответствовавшее судовой должности младшего боцмана.
- {17} От голландского слова *gues* — флаг.
- {18} Шканцы — почетное место на корабле, расположенное между грот-мачтой и бизань-мачтой.
- {19} Николай Юнг — родился в 1855 году.
- {20} Речь шла о «Марсельезе», которая в тот момент использовалась в качестве гимна свергнувшей монархию России.
- {21} Область на границе Германии и Дании.
- {22} Речь идет о Балтийском море. Первые три моря — Белое, Азовское и Каспийское. Орел на императорском штандарте держал в лапах изображения этих морей.
- {23} 18 марта — день Парижской коммуны.
- {24} Андрэ Марти — руководитель волнений французских моряков на линкорах «Жан Бар» и «Франс» (Одесса, 1919 год).
- {25} Блокшив — старое судно, чаще всего используемое для хранения имущества либо проживания личного состава. Иначе говоря, плавучий склад либо плавучая казарма.
- {26} «Светлану» строили в Бордо (Франция).
- {27} Адмирал Григорий Бутаков (1820–1882) — один из основоположников тактики паровых и броненосных флотов. В 1867–1877 годах командовал первой на Балтике броненосной эскадрой.
- {28} Пароходофрегат — паровой фрегат, имевший колесный движитель.
- {29} От английского слова *destroyer* — истребитель (так называли большие миноносцы, предназначенные для «охоты» за малыми миноносцами).
- {30} Союзная русско-турецкая эскадра адмирала Федора Ушакова овладела укреплениями острова Корфу (Ионическое море) в феврале 1799 года, заставив капитулировать французский гарнизон.
- {31} У острова Фидониси (ныне — Змеиный, Черное море) русская эскадра под командованием Марко Войновича разбила в июле 1788 года турецкую эскадру, обладавшую 2,5-кратным превосходством.
- {32} В июле 1790 года эскадра адмирала Федора Ушакова разбила в Керченском проливе турецкую эскадру.
- {33} Около 11,5 километра в час.
- {34} Единственный известный автору случай наречения корабля в честь человека, покончившего с собой.
- {35} Петр Кошка (умер в 1882 году) — матрос Черноморского флота, герой обороны Севастополя в 1854–1855 годах.
- {36} В некоторых источниках название этого корабля звучит как «Палкан».
- {37} «Оливуца» знаменита тем, что это был первый корабль из построенных в Черном море и совершивший кругосветное плавание. До 1846 года носил название «Менелай».
- {38} Крюйт-камера — специально оборудованное помещение парусного военного корабля, где хранился порох. Допуск в нее разрешался только лицам в мягкой обуви либо босым.
- {39} «Данный Богом».

- {40} Например, крейсер «Адмирал Корнилов» (Франция, 1887 год), а также эсминцы «Беспокойный» и «Гневный» (1913 год, Николаев).
- {41} Владимир Верховский (1837–1917) — умер в чине адмирала.
- {42} Николай Самойлов — родился в 1836 году.
- {43} Николай Субботин (1838–1901) — умер в чине инспектора судостроения.
- {44} Дмитрий Скворцов (1859–1910), умер в чине генерал-майора Корпуса корабельных инженеров
- {45} Находились на Мичманском (ныне — Матросском) бульваре Севастополя.
- {46} Около 50 сантиметров.
- {47} Вицмундир — форменный фрак (чаще всего — для классных чинов).
- {48} 20 августа 1896 года.
- {49} Сырье для производства свечей.
- {50} 1,44 кг
- {51} 0,0929 кв.м.
- {52} Андрей Попов (1821–1898) — окончил службу в чине адмирала.
- {53} Михаил Окунев (1810–1873) — умер в чине генерал-майора Корпуса корабельных инженеров.
- {54} Монитор — тип корабля, названный по броненосцу, построенному в 1862 году во время Гражданской войны в США. Корабли данного типа имели низкий, сильно бронированный борт и небольшую осадку.
- {55} Возможно, имеется в виду 8-й международный статистический конгресс, проходивший в Санкт-Петербурге под председательством знаменитого путешественника Петра Семенова (с 1906 года — Семенов Тянь-Шанский).
- {56} Уступил в строй в 1891 году.
- {57} Марсофлот — знаток традиций парусного флота. Во времена пара это понятие носило уже иронический оттенок и означало моряка-ретрограда. Выражение происходит от слова «марсовый» — опытный матрос, работающий с парусами на марсе мачты.
- {58} Аналог современных домов офицеров.
- {59} Аншеф-командующий — главнокомандующий.
- {60} Тезоименитство — день именин высочайшей особы.
- {61} С 1917 года — город Курессааре (Эстония).
- {62} Оскар Энквист (1849–1911) — окончил службу вице-адмиралом.
- {63} Фалрепные — матросы, встречающие гостя на трапе и подающие ему фалрепы — концы, ограждающие трап. При царских смотрах фалрепными ставились офицеры. Фалрепы часто обшивались бархатом либо дорогим сукном.
- {64} Рундуки — закрытые металлические ящики и лари, предназначенные для хранения личных вещей экипажа.
- {65} Комендоры — морские артиллеристы.
- {66} Пример подобного списания можно найти в рассказе Константина Станюковича «Куцый».
- {67} Из одного из инспекторских отчетов С. О. Макарова.
- {68} Виндзейль — парусиновый рукав с деревянными или металлическими обручами. Воздухозаборник виндзейля устанавливался против ветра, а другой конец пропускался в палубу либо кубрик.
- {69} Кондуктор — воинское звание, промежуточное между офицером и унтер-офицером. Обычно присваивалось наиболее опытным специалистам из нижних чинов.
- {70} Федор Авелан (1839–1916) — окончил службу адмиралом.
- {71} «Владимир Мономах» имел на вооружении четыре 203-мм орудия, двенадцать 152-мм, четыре 87-мм, две — 64 мм десантные пушки, девять 37-мм пятиствольных скорострельных пушек и три торпедных аппарата.
- {72} Александр Кроун (1823–1900) — окончил службу в чине адмирала.

- {73} «Агамемнон» имел на вооружении четыре 318-мм орудия, два 152-мм, шесть 57-мм скорострельных пушек и два торпедных аппарата.
- {74} «Сапфир» имел на вооружении четырнадцать 64-фунтовых орудий.
- {75} «Свифт» имела на вооружении два 178-мм орудия и три 20-фунтовых орудия.
- {76} Федор Энгельм (1838–1897) — умер в чине контр-адмирала.
- {77} Дмитрий Всеволожский (1854–1909) — окончил службу в чине вице-адмирала.
- {78} Речь идет о смерти итальянского короля Умберто I (правил с 1878 года) и герцога Альфреда Кобургского, второго сына королевы Виктории.
- {79} То есть после каждого выстрела делалась минутная пауза.
- {80} Мария Федоровна была шефом корабля.
- {81} Николай Рейценштейн (1854–1916) — окончил службу в чине адмирала.
- {82} Командир канонерки сослался на «отсутствие инструкций из Вашингтона».
- {83} «Ринаун» имел на вооружении четыре 254-мм орудия, десять 152-мм, двенадцать 75-мм, восемь 47-мм и пять торпедных аппаратов.
- {84} «Варяг» имел на вооружении двенадцать 152-мм орудий, двенадцать 75-мм, восемь 47-мм, два 37-мм и 6 торпедных аппаратов.
- {85} «Аскольд» имел вооружение, идентичное «Варягу».
- {86} Контр-адмирал Авраамий Асланбегов (1822–1901), окончил службу адмиралом.
- {87} Вестовой — матрос, назначенный для поручений офицеру либо состоящий при кают-компании.
- {88} Владимир Литвинов (1857–1919) — окончил службу в чине адмирала.
- {89} В настоящее время Ичхон, Южная Корея.
- {90} «Кошка» — ременная плетъ с несколькими концами. Бывали даже «кошки о двенадцати «хвостах».
- {91} Отставки.
- {92} Имеется в виду — российский подданный.
- {93} Крепленое испанское вино.
- {94} Для производства в офицеры гардемарину в те годы необходимо было провести два-три года в практическом (обычно — кругосветном) плавании и сдать экзамен на чин.
- {95} Бак на парусных кораблях — пространство верхней палубы между форштевнем (носовой оконечностью) и фок-мачтой (первая мачта судна).
- {96} Огней на носу «Коршун» нес не менее трех — белый на фок-мачте, красный на левом борту и зеленый на правом борту.
- {97} Во времена действия повести — жилая палуба парусного корабля, где на ночь подвешивались матросские койки. В более поздние периоды — жилое помещение для матросов и унтер-офицеров.
- {98} Аврал — общекорабельная работа, требующая участия всего экипажа.
- {99} 1915 году.
- {100} Алексей Боголюбов (1824–1896) — приходился родным внуком Александру Радищеву.
- {101} Полуштоф — 0,615 литра. Штоф — 1,239 литра.
- {102} Яков Шихманов (1796–1877) — умер в чине адмирала.
- {103} Боголюбов сам состоял в этом экипаже.
- {104} Ендова — приземистый сосуд с широким горлом.
- {105} Баталер — матрос, ведающий запасами пищи и алкоголя.
- {106} Запись относится к концу 1904 года.
- {107} Александр Зуев (1856–1924) — окончил службу в чине тайного советника. Продолжал оставаться главой медицинской службы флота и после Октябрьской революции; заведовал Венерологической секцией Наркомздрава.
- {108} Василий Давыдов (1831–1897) — вышел в отставку в чине контр-адмирала.
- {109} Его отец начал службу рядовым, но позже выслужился в офицеры, что дало сыну возможность также стать офицером.

- {110} Речь идет о периоде Русско-японской войны.
- {111} При выходе в отставку офицера обычно производили в следующий чин. Если же он возвращался на службу, то получал чин, который носил до отставки.
- {112} Заселенный пункт на германско-российской границе. Ныне литовский город Вирбалис.
- {113} Уездный город Сувалкской губернии. Ныне литовский город Мариямполь.
- {114} 6 дюймов — 152 мм. Советские эсминцы имели на вооружении 4-дюймовые (102-мм) орудия.
- {115} Ныне — Хельсинки.
- {116} Порядковый номер после фамилии офицера означал его старшинство в производстве в первый офицерский чин среди других однофамильцев, а также братьев или иных родственников.
- {117} Бывшее посыльное судно «Ярославна» флотилии Северного Ледовитого океана, использовавшееся как вспомогательный крейсер-заградитель (первоначально — американская паровая яхта «Лисистрата»). В 1961 году исключено из списков флота.
- {118} В 1906 году ему был присвоен чин адмирала.
- {119} Дубасов состоял московским генерал-губернатором с ноября 1905 года по июль 1906 года и был уволен от должности по болезни.
- {120} Адмирал на тот момент еще не знал, что террорист — эсер Борис Вноровский — был смертельно ранен при взрыве «адской машины».
- {121} После Берлинского конгресса 1878 года Болгария считалась автономным княжеством в составе Османской империи.
- {122} Иван Лихачев (1826–1907) — в 1883 году вышел в отставку в чине вице-адмирала.
- {123} Павел Мальков (1887–1965) — в октябре 1917 — марте 1918 года был комендантом Смольного, а в 1918–1920 годах — комендантом Московского Кремля.
- {124} Прямой потомок уже упоминавшегося Григория (Генриха) Белли.
- {125} Степан (1880–1958), Аполлон (1882 — ?) и Павел (1844–1904), погибший при взрыве броненосца «Петропавловск» 31 марта 1904 года.
- {126} Всеволод (1884 — ?) и Владимир (1887–1943).
- {127} Погиб при взрыве баркаса со 100 пудами пороха у Графской пристани.
- {128} Речь идет о Красной Азовской флотилии.
- {129} То есть республиканцами, войска которых носили форму синего цвета.
- {130} Речь идет о Соединенных классах усовершенствования командного состава РККФ (СКУКС).
- {131} От немецкого слова Junge — молодой человек.
- {132} Рангоутное дерево, продолжающее мачту вверх.
- {133} Александр I.
- {134} Правда, примера из голландского языка Даль не приводит.
- {135} От французского слова cloche — «колокол».
- {136} Генерал от артиллерии Владимир Никитин (1848 — ?) после Русско-японской войны служил командующим войсками Одесского военного округа.
- {137} Супруга начальника Квантунского укрепленного района генерал-лейтенанта Анатолия Стесселя (1848–1915).
- {138} Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Варяг» был затоплен экипажем на рейде корейского города Чемульпо (ныне Ичхон) 27 февраля 1904 года после боя с японской эскадрой.
- {139} Канонерская лодка «Кореец» была взорвана экипажем на рейде корейского города Чемульпо (ныне Ичхон) 27 февраля 1904 года после боя с японской эскадрой.
- {140} Минный транспорт «Енисей» погиб 29 января 1904 года при постановке минного заграждения близ города Дальний (ныне Далянь).
- {141} Бронепалубный крейсер 2-го ранга «Боярин» 29 января 1904 года подорвался на mine у острова Южный Саншантао и покинут экипажем. Миноносцы сопровождения не

смогли добить крейсер из-за неисправностей торпед и торпедных аппаратов. На следующий день русские миноносцы сняли крейсер с мели и поставили на якоря, однако в ночь с 31 января на 1 февраля 1904 года корабль снесло на мины, после чего он взорвался и затонул.

{142} В списках Российского императорского флота «Моряк» числился учебным судном, а заложен был как корвет. Это было чисто парусное судно, имевшее парусное вооружение корвета.

{143} Пригород Царского Села, ныне — Пушкин.

{144} Академик князь Борис Голицын (1862–1916) — русский физик и геофизик, один из основоположников сейсмологии.

{145} Подшкипер — унтер-офицер, помощник шкипера — лица, отвечавшего за хранение и сохранность запасного рангоута, такелажа и другого корабельного имущества.

{146} Вахтер — нижний чин интендантского ведомства либо другого ведомства, на котором лежала обязанность сохранения в целостности и порядке припасов и вещей.

{147} Комиссар заведовал на корабле припасами.

{148} «Корабельными служителями» называли матросов.

{149} Николаев считался местом пребывания командования флота.

{150} В 1862–1878 году занимал пост министра финансов, а в 1881–1886 годах — председателя Комитета министров.

{151} 1 аршин равняется приблизительно 71 сантиметру.

{152} Оба корабля строили в Новом Адмиралтействе в Санкт-Петербурге.

{153} То есть по личному указанию императора.

{154} Обращение к лицу, имеющему право на графский либо даже княжеский титул.

{155} Ласт — в старой России вес груза приблизительно в 2 тонны. Числом ластов измерялась вместительность купеческих судов (военных — в тоннах).

{156} Такелажмейстер — служащий, отвечающий за погрузочно-разгрузочные работы в порту.

{157} Современная Лиепая (Литва).

{158} Крейсер 1-го ранга, бывший броненосный фрегат «Князь Пожарский».

{159} Два просвета на погонах имели штаб-офицеры.

{160} Существовал также и вариант производства в мичманы из юнкеров флота.

{161} Этот выпуск также именовали «царским», поскольку о производстве в офицеры гардемаринам объявил лично император.

{162} Жеребьевка происходила через несколько дней после начала Русско-японской войны 1904–1905 годов.

{163} То есть считавшихся раскольниками горных алтайцев, живших в долине Бухтарма.

{164} Прозектор — заведующий патолого-анатомическим вскрытием трупов в клиниках либо помощник профессора анатомии и оперативной хирургии.

{165} Приват-доцентами в старой России называли преподавателей, не состоявших в штате учебного заведения.

{166} Речь идет о заучивании текста присяги и объяснении того, как ее приносят.

{167} Флаг «М» («мыслете») — представляет собой прямоугольное полотнище в красно-белую шахматную клетку.

{168} Заведующий отрядом транспортов 2-й эскадры флота Тихого океана капитан 1-го ранга Отто Радлов (1849–1916) умер в чине генерала флота.

{169} Порт-Артуре.

{170} Крейсер 2-го ранга, первоначально — клипер.

{171} Крейсер 2-го ранга, первоначально — клипер.

{172} Дубасов во главе отряда матросов заставил интендантов выдать со складов необходимые его отряду запасы.

{173} Юнкер — кадет военного училища либо просто дворянин, исполняющий обязанности унтер-офицера в армии или во флоте.

- {174} В 1701–1732 гг. первым офицерским чином был чин унтер-лейтенанта (младшего лейтенанта).
- {175} Даны в сокращении. Составлены в 1879 году подпрапорщиком лейб-гвардии Преображенского полка Петром Калягиным. Носили рекомендательный характер, однако выполнялись довольно строго.
- {176} Порядковый номер после фамилии офицера означает его старшинство в сравнении с другими однофамильцами (или родственниками).
- {177} Морские медики имели гражданские чины.
- {178} Исполняющий должность.
- {179} Лекарями в Российских вооруженных силах именовали дипломированных врачей, не имевших классного чина.
- {180} Из журнала «Нива» за ноябрь 1891 года.
- {181} Петр Титов (1843–1894) — известный русский кораблестроитель, инженер-самоучка.
- {182} Василий Максимов (1851 — ?) — окончил службу в чине генерал-лейтенанта Корпуса корабельных инженеров.
- {183} 152 мм.
- {184} 127 мм.
- {185} Имеются в виду линейные корабли.
- {186} Позже был переименован в «Лейтенант Ильин».
- {187} Имеются в виду ленты орденов.
- {188} Ограждение.
- {189} Корабельный инженер Николай Самойлов (1836 —) скончался в должности главного инспектора кораблестроения.
- {190} Линейный корабль «Henry IV» вступил в строй в 1903 г. Водоизмещение 8900 т. Вооружение: два 274-мм орудия, семь 140-мм, двенадцать 47-мм, три 37-мм, два торпедных аппарата.
- {191} Подводная лодка «Narval» вступила в строй в 1900 г. Водоизмещение 106/200 т. Вооружение: 4 торпедных аппарата.
- {192} Подводная лодка «Morse» вступила в строй в 1902 году. Водоизмещение 146 т. Вооружение: 1 торпедный аппарат.
- {193} Петр Беляев (1874–1927) — в 1914 году был произведен в генерал-лейтенанты Корпуса корабельных инженеров.
- {194} Петр Вешкурцов (1858–1932) — в 1913 году был произведен в генерал-лейтенанты Корпуса корабельных инженеров.
- {195} Ныне — Таллин.
- {196} Фертоинг — способ стоянки на двух якорях, при котором судно в любом положении при разворачивании находится между якорями. Применяется в условиях сильных приливов и отливов, меняющихся ветров, а также в узкостях, где стоящее на якоре судно не должно описывать большой циркуляции.
- {197} Бронепалубный крейсер «Hyacinth» вступил в строй в 1900 г. Водоизмещение 5600 т. Вооружение: одиннадцать 152-мм орудий, восемь 75-мм, шесть 47-мм, два пулемета, два торпедных аппарата.
- {198} Броненосец «Caio Duilio» вступил в строй в 1880 г. Водоизмещение 12 300 т. Вооружение: четыре 450-мм орудий, три 120 мм, два 75-мм, восемь 57-мм, двадцать два 37-мм, три торпедных аппарата.
- {199} Броненосец «Sardegna» вступил в строй в 1895 г. Водоизмещение 15 600 т. Вооружение: четыре 343-мм орудия, восемь 152-мм, шестнадцать 120-мм, двадцать 57-мм, десять 37-мм, 2 пулемета, пять торпедных аппаратов.
- {200} Броненосец «Lepanto» вступил в строй в 1887 г. Водоизмещение 16000 т. Вооружение: четыре 431-мм орудия, восемь 152-мм, четыре 120-мм, два 75-мм, двенадцать 57-мм, двенадцать 37-мм, два пулемета, четыре торпедных аппарата.

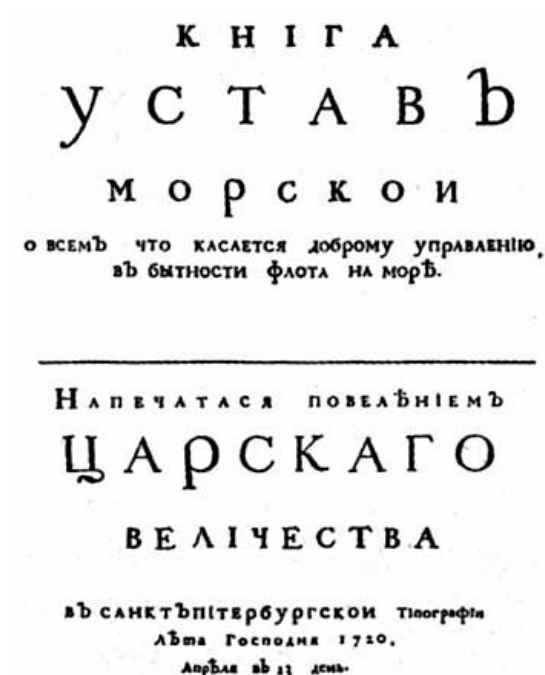
- {201} Броненосный фрегат «San Martino» вступил в строй в 1864 г. Водоизмещение 4600 т. Вооружение: четыре 203-мм гладкоствольных орудия, двадцать два 160-мм нарезных орудий.
- {202} Броненосный фрегат «Regina Maria Pia» вступил в строй в 1864 г. Водоизмещение 4600 т. Вооружение: четыре 203-мм гладкоствольных орудия, двадцать два 160-мм нарезных орудий.
- {203} Вооруженная шхуна «Capriolo» была захвачена у аравийских пиратов. Водоизмещение 35 т. Вооружение: два 75-мм орудия.
- {204} Крейсер «Furst Bismark» вступил в строй в 1900 г. Водоизмещение 13 600 т. Вооружение: четыре 240-мм орудий, двенадцать 150-мм, десять 88-мм, четырнадцать 37-мм, 4 пулемета, шесть торпедных аппаратов.
- {205} К «мокрой провизии» в царском флоте относилось вино, масло, уксус, мясо, рыба и ряд других продуктов.
- {206} Броненосный крейсер «Vittor Pisani» вступил в строй в 1899 г. Водоизмещение 74 500 т. Вооружение: двенадцать 152-мм орудий, четыре 120-мм, два 75-мм, десять 57-мм, десять 37-мм, 2 пулемета, пять торпедных аппаратов.
- {207} Имеется в виду король Италии Умберто I (1844–1900), правивший с 1879 года.
- {208} Крейсер «Brisk» вступил в строй в 1888 г. Водоизмещение 1950 т. Вооружение: шесть 152-мм орудий, восемь 47-мм.
- {209} Вдовствующей императрицы Марии Федоровны.
- {210} Крейсер «Stromboli» вступил в строй в 1888 г. Водоизмещение 3800 т. Вооружение: два 254-мм орудия, шесть 152-мм, пять 57-мм, пять 37-мм, две митральезы, четыре торпедных аппарата.
- {211} Евгений Алексеев (1843–1918) — ушел в отставку в чине адмирала.
- {212} Крейсер «Iris» вступил в строй в 1878 г. Водоизмещение 3800 т. Вооружение: двенадцать 127-мм орудий, пять скорострельных орудий, семь митральез, четыре торпедных аппарата.
- {213} Монитор «Monterey» вступил в строй в 1893 г. Водоизмещение 4100 т. Вооружение: два 305-мм орудия, два 254-мм, шесть 57-мм, четыре 37-мм, две митральезы.
- {214} Крейсер «Naniva» вступил в строй в 1886 г. Водоизмещение 3700 т. Вооружение: восемь 152-мм орудий, шесть 47-мм, десять митральез, четыре торпедных аппарата.
- {215} «Морской сборник», 1856. №4.
- {216} С момента поступления кандидатом Морского кадетского корпуса до «зачисления в комплект» проходило около 5 лет.
- {217} То есть вне очереди.
- {218} То есть в кадеты.
- {219} То есть в чине губернского секретаря.
- {220} То есть обладателем низшего в табели о рангах чина коллежского регистратора.
- {221} Великая княгиня Александра Иосифовна (1830–1911) — супруга генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича.
- {222} Имеется в виду русский флотоводец адмирал Павел Нахимов (1800–1855), погибший при обороне Севастополя.
- {223} 4-я (Морская) рота Александровского Кадетского корпуса представляла собой нечто вроде подготовительного класса Морского кадетского корпуса.
- {224} Оба — кадеты Александровского Кадетского корпуса.
- {225} Из них 11 человек — пенсионеры.
- {226} 10 лучших мичманов продолжили обучение в Офицерском классе.
- {227} Здесь ниже в таблице уменьшение количества офицеров связано с сокращением штатов Морского ведомства.
- {228} Аналог современного запаса.
- {229} То есть на судах судоходных компаний, патронируемых правительством, например Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ).

- {230} «Морской сборник», 1858, №8.
- {231} Русский фунт равнялся 409,51 грамма.
- {232} Чарка равнялась 0,12 литра.
- {233} Золотник равнялся приблизительно 1,3 грамма.
- {234} Эссенция из спруса (черной или канадской ели). Из эссенции варилось пиво, которое считалось противочинготным средством.
- {235} Заслуга — денежная компенсация нижним чинам за отказ от пользования рядом позиций довольствия (чаще всего — водки и масла).
- {236} 15 сентября по новому стилю.
- {237} Николай Чихачев (1830–1917) — умер в чине адмирала.
- {238} Алексей Пещуров (1834–1891) — умер в чине адмирала.
- {239} Оскар Кремер (1829–1910) — умер в чине адмирала.
- {240} Рейнгольд Гренквист (? — 1891) — умер в чине контрадмирала.
- {241} Саверий Ратник (1852–1924) — окончил службу в чине генерал-лейтенанта по Адмиралтейству.
- {242} Павел Григораш (1837 — ?) — окончил службу в чине контр-адмирала.
- {243} 14 сентября по новому стилю.
- {244} Либавского.

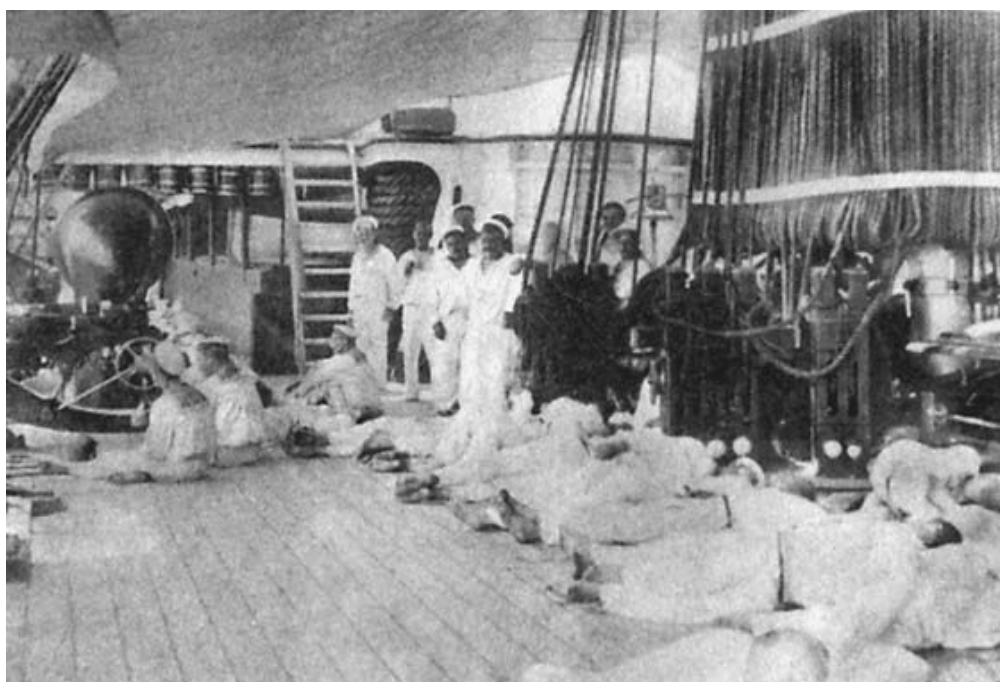
Список иллюстраций



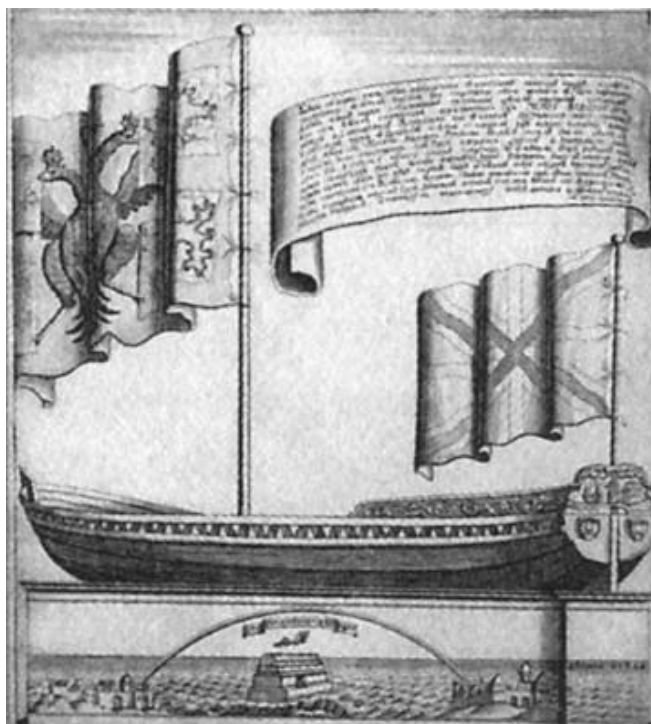
Петр Великий (стр. 6)



Титульный лист Морского устава Петра Великого (стр. 7)



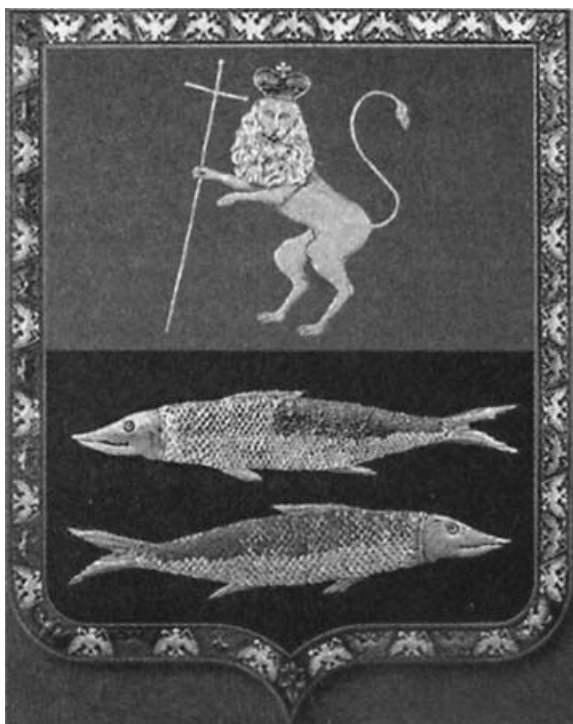
Послеобеденный отдых нижних чинов на броненосном крейсере «Адмирал Нахимов»
(стр. 10)



Ботик Петра Великого (стр. 12)



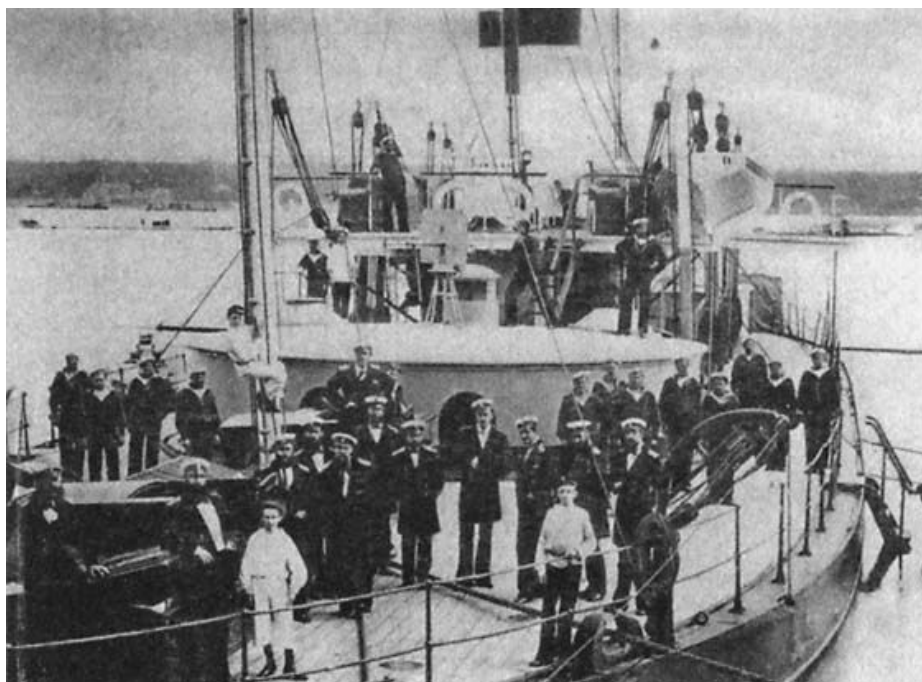
Усадьба «Ботик» близ Переяславля-Залесского (стр. 13)



Герб Переяславля-Залесского (стр. 14)



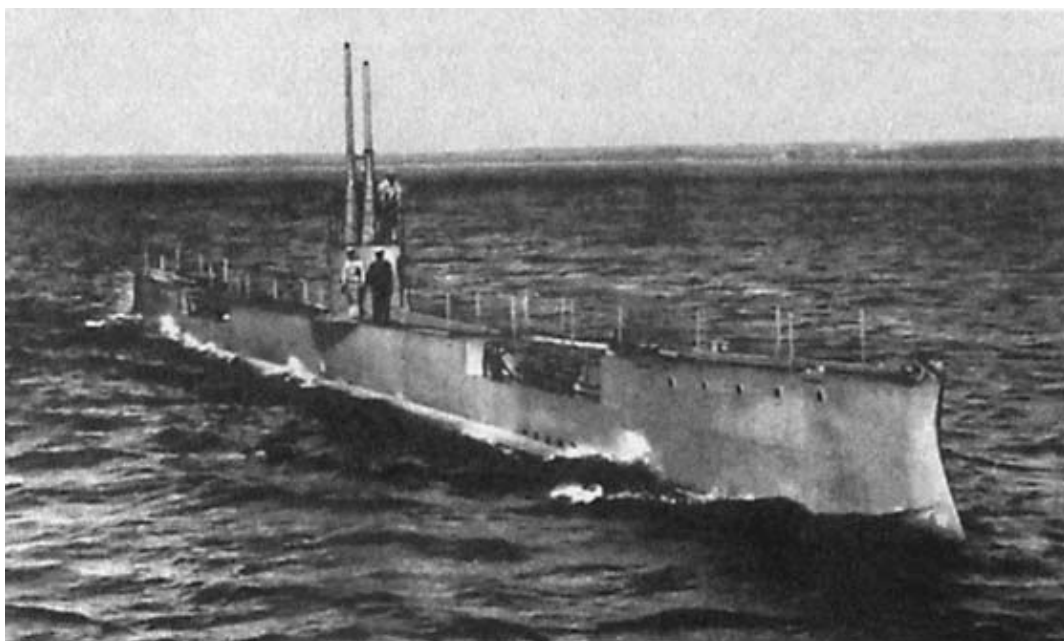
Бот «Фортуна» (стр. 15)



Офицеры и команда броненосца береговой обороны «Русалка» (стр. 17)



Броненосец «Орел» (стр. 21)



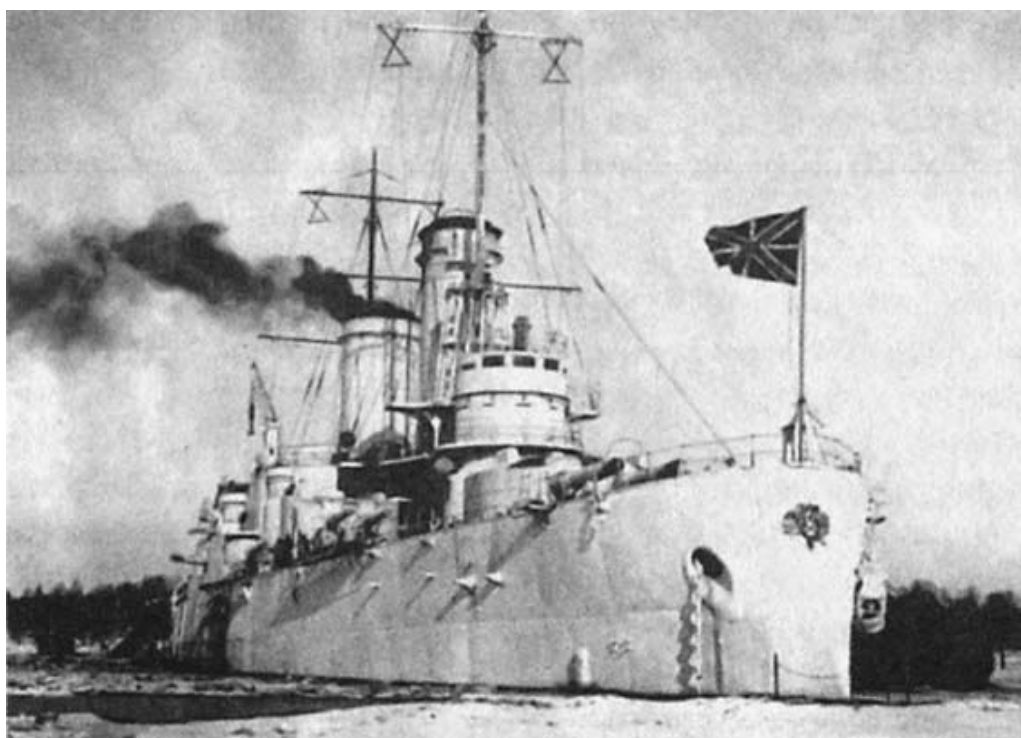
Подводная лодка «Акула» (стр. 22)



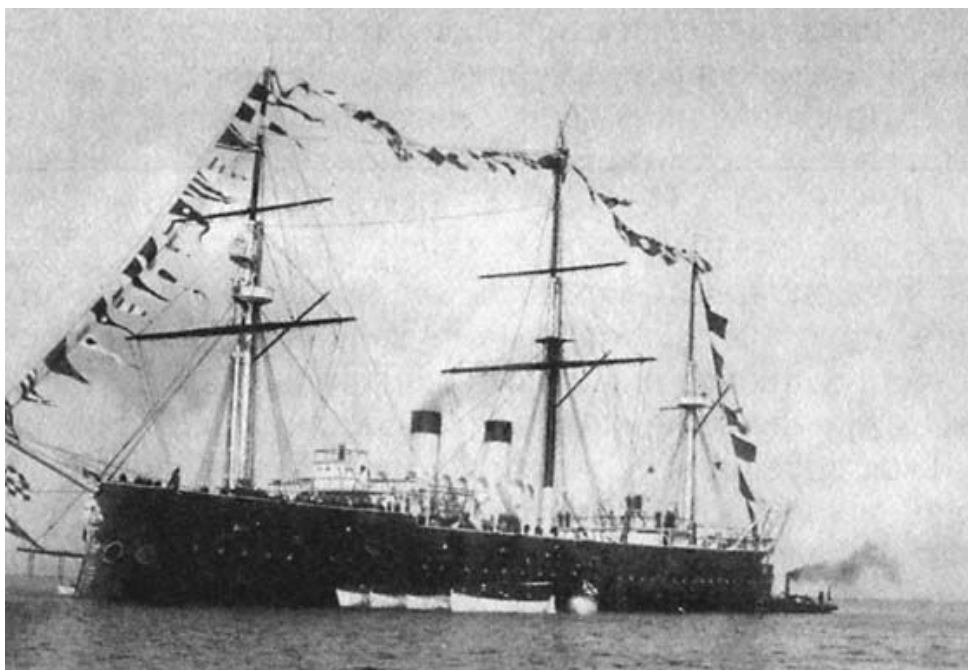
Линейный корабль «Азов» под Георгиевским флагом (стр. 26)



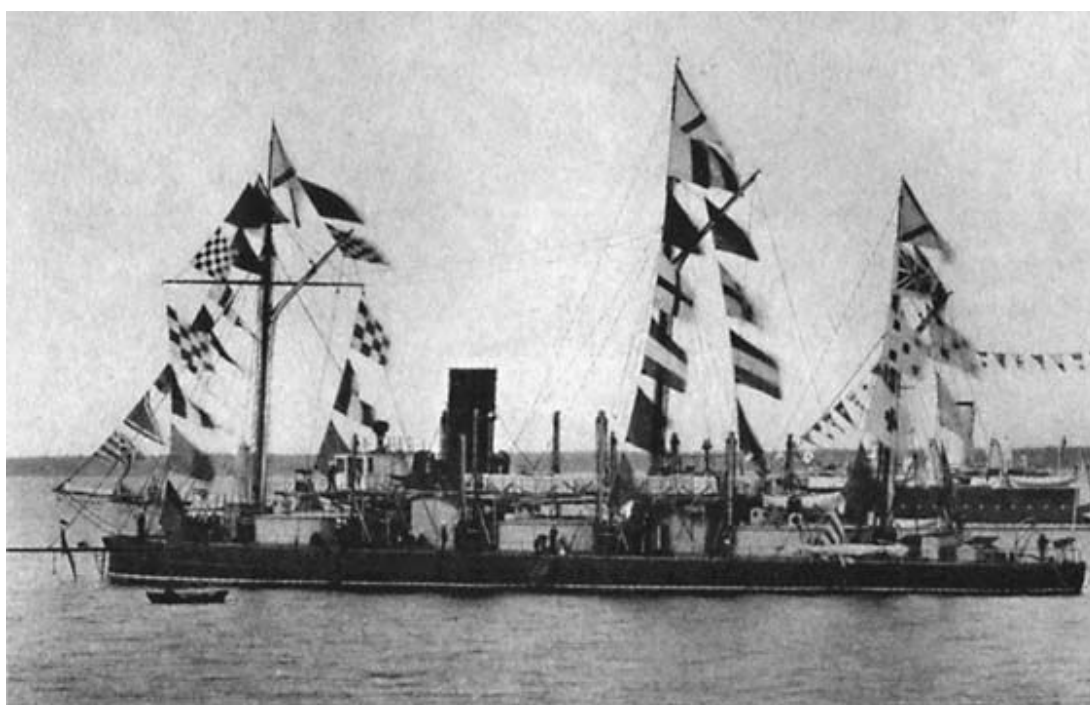
Бой брига «Меркурий» с двумя турецкими линейными кораблями (с картины Ивана Айвазовского) (стр. 27)



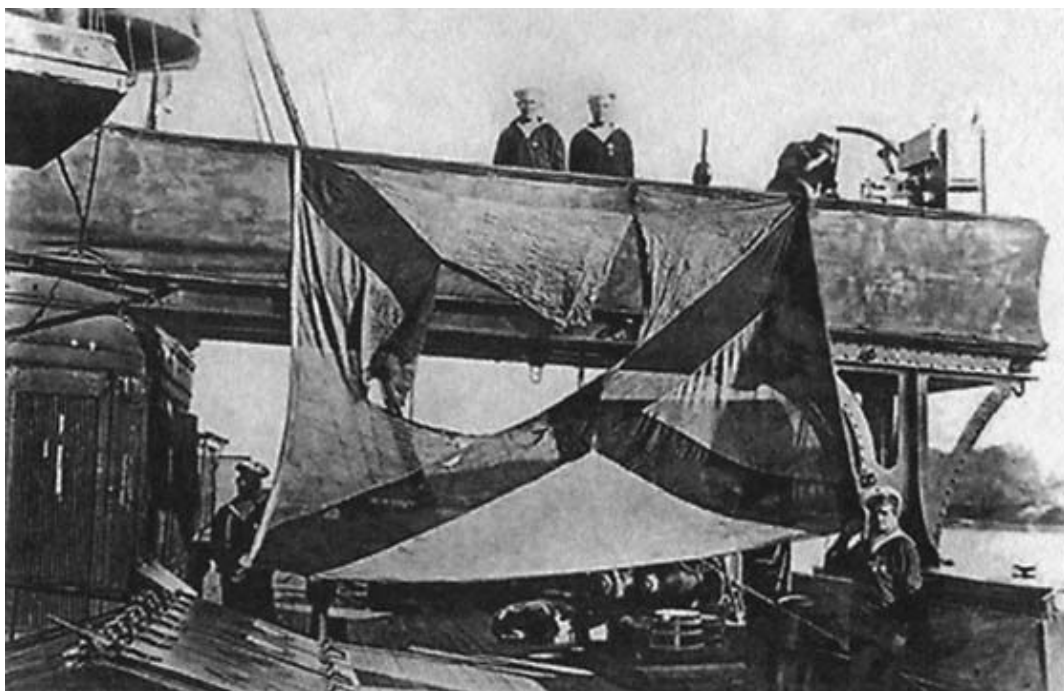
Бой брига «Меркурий» с двумя турецкими линейными кораблями (с картины Ивана Айвазовского) (стр. 27)



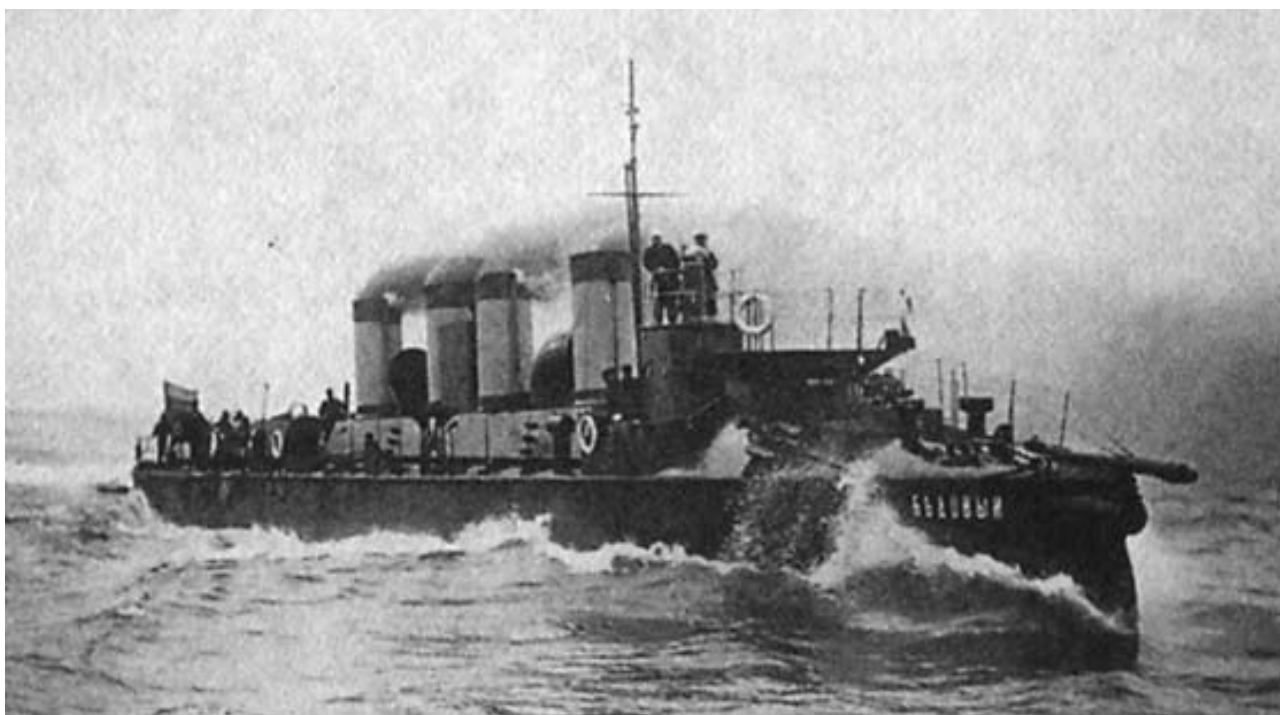
Броненосный фрегат «Минин» несет флаги расцвечивания (стр. 33)



Броненосец береговой обороны «Адмирал Грейг» несет флаги расцвечивания (стр. 34)



Флаг броненосного крейсера «Громобой» после боя с японской эскадрой в Корейском проливе (стр. 35)



Ходовые испытания миноносца «Бедовый». Вооружение еще не установлено (стр. 36)



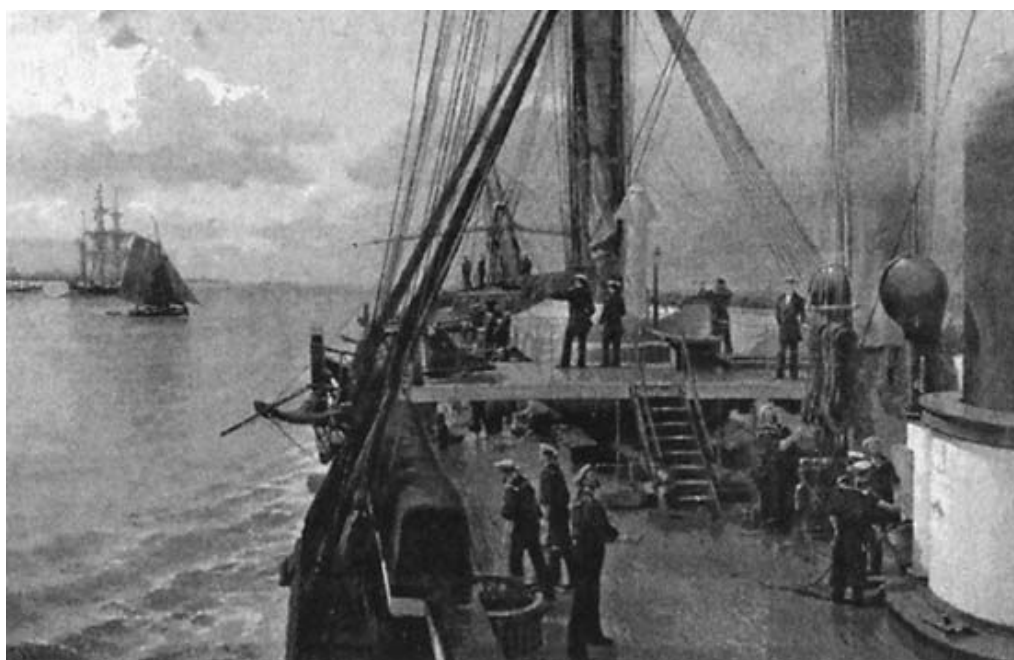
Контр-адмирал Николай Небогатов (стр. 37)



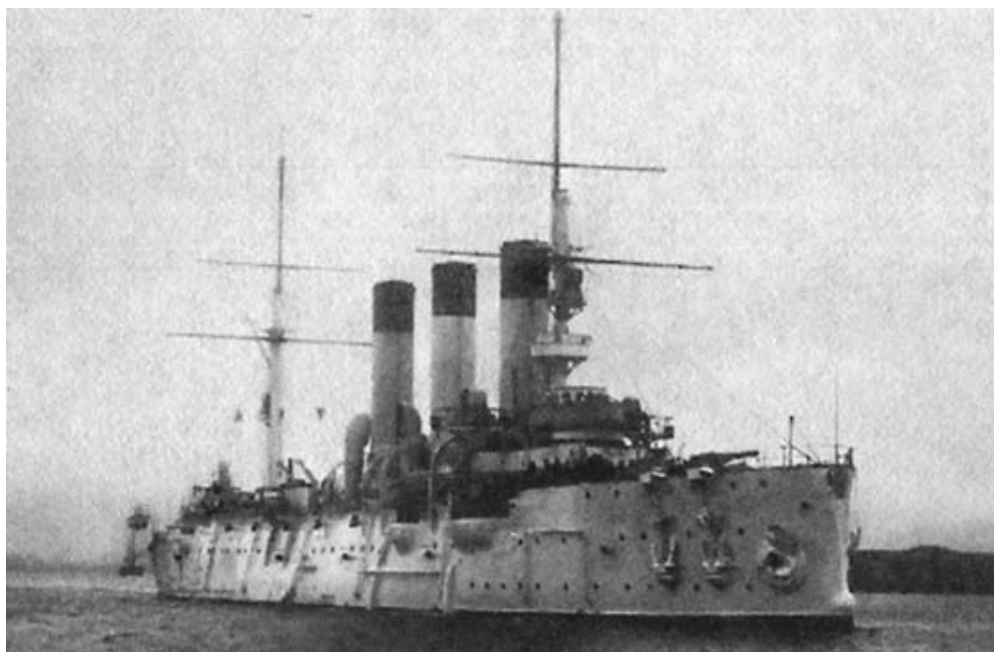
Линейный корабль «Гото Предестинация» (стр. 43)



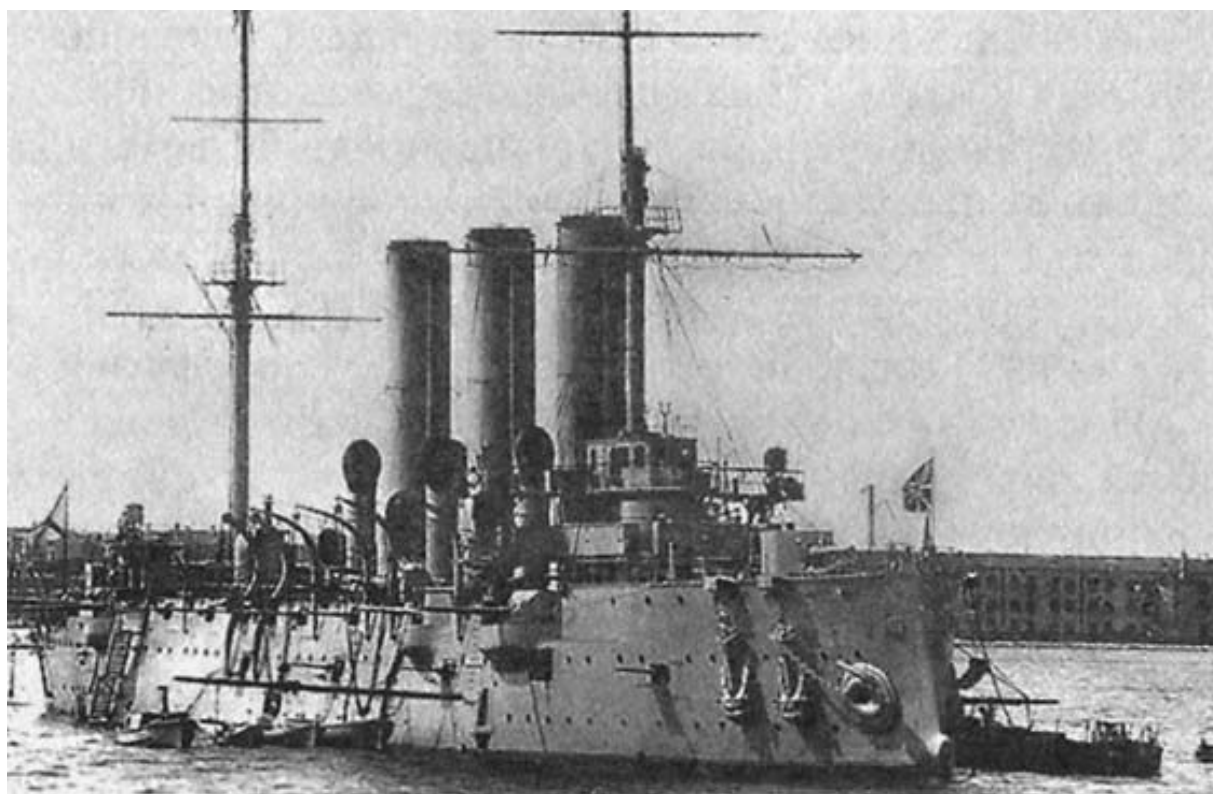
Великий князь Алексей Александрович (стр. 46)



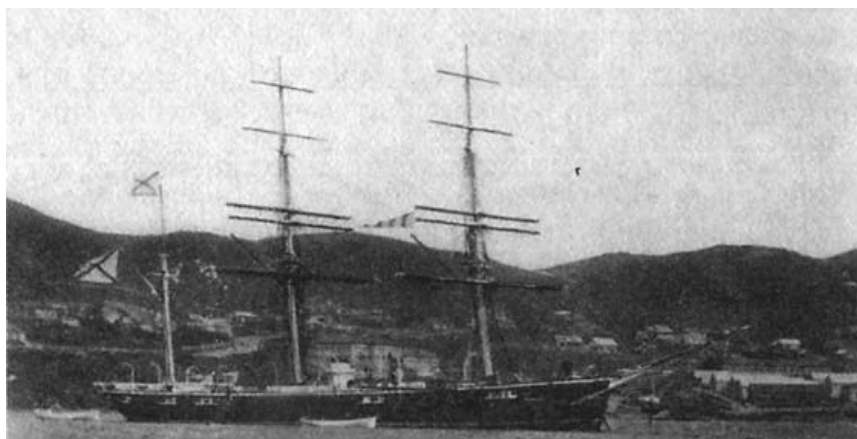
На палубе фрегата «Светлана» (с картины Александра Беггрова) (стр. 47)



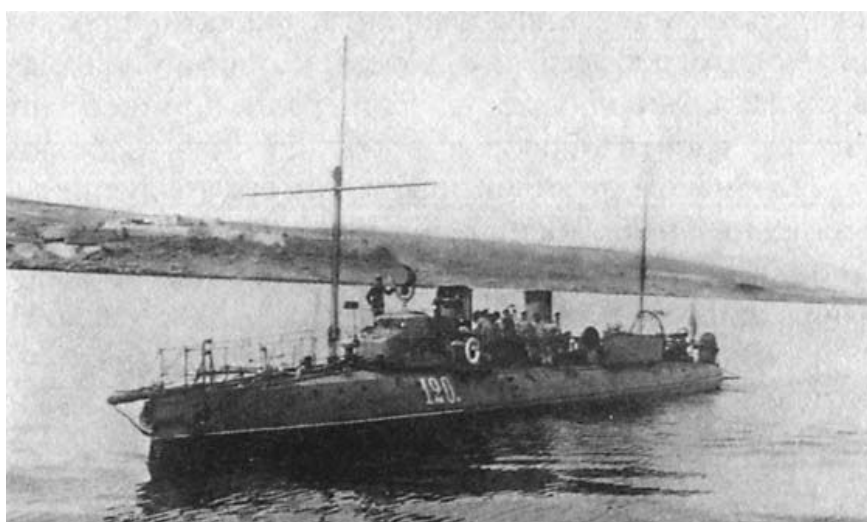
Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аврора» после вступления в строй (стр. 48)



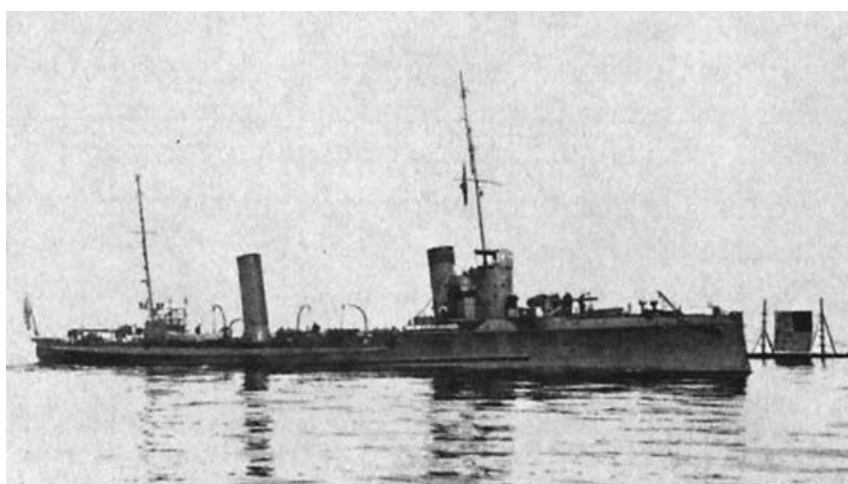
Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аврора» перед Первой мировой войной (стр. 49)



Клипер «Крейсер» под контр-адмиральским флагом во Владивостоке (стр. 52)



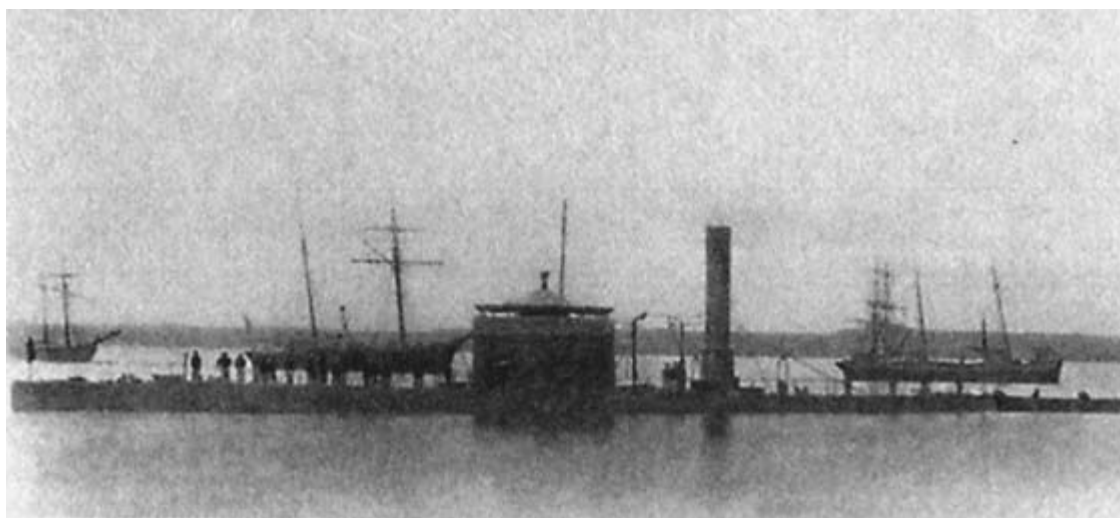
Миноносец № 120 (стр. 53)



Эскадренный миноносец «Эмир Бухарский» (стр. 54)



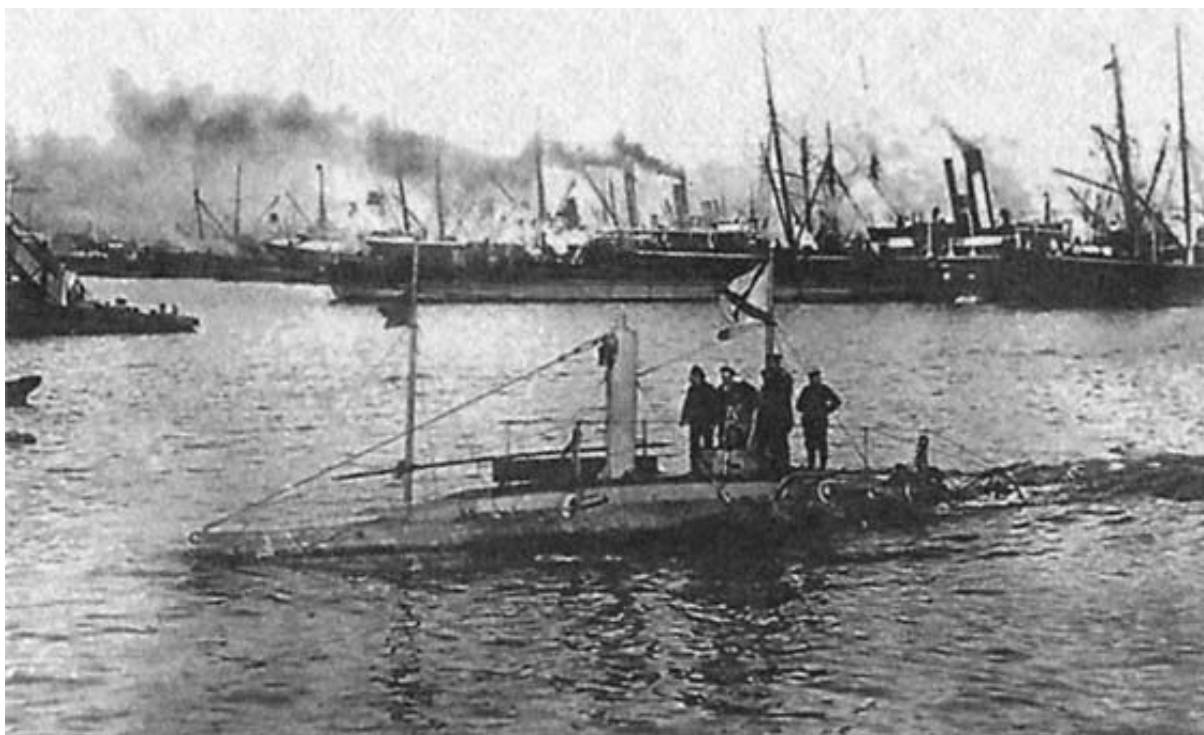
Броненосец береговой обороны «Вещун». На башне видна установленная защита из матросских коек (стр. 55)



Броненосец береговой обороны «Колдун» (стр. 56)



Мореходная канонерская лодка «Кореец» (стр. 56)



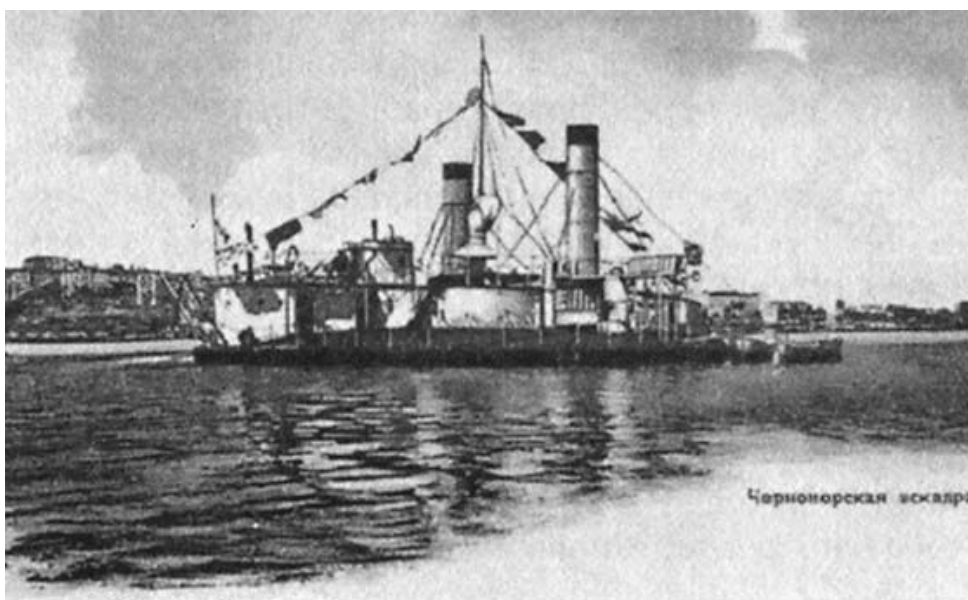
Подводная лодка «Дельфин» (стр. 57)



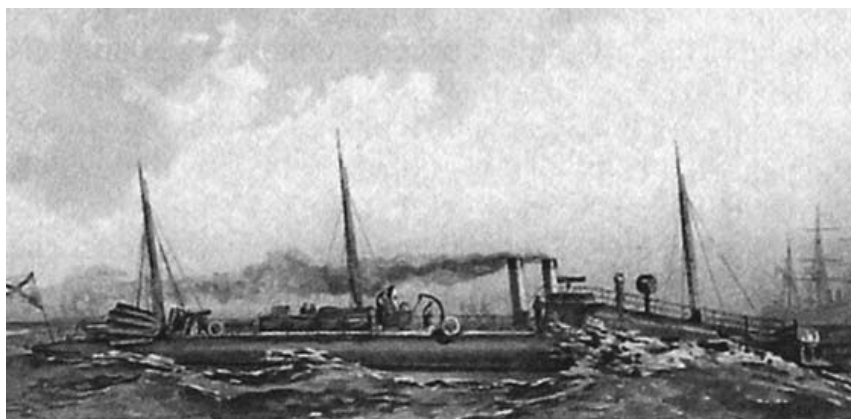
Освящение подводной лодки «Львица» (стр. 58)



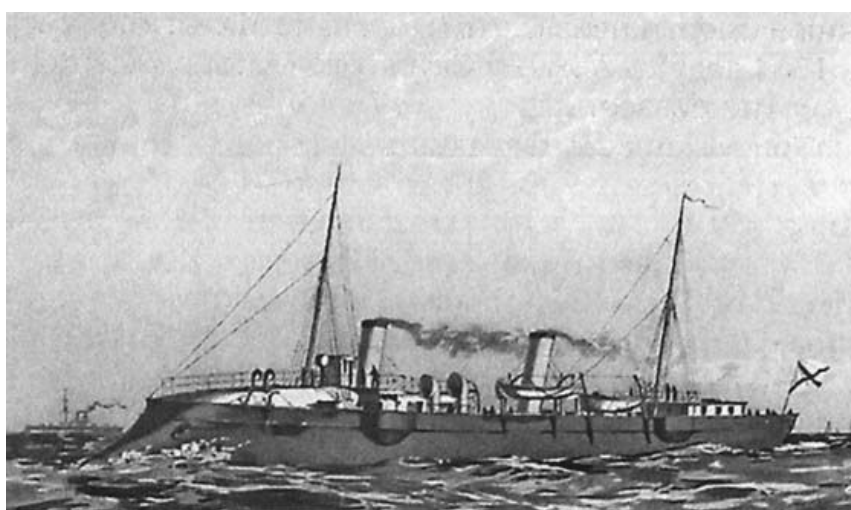
Адмирал Андрей Попов (стр. 60)



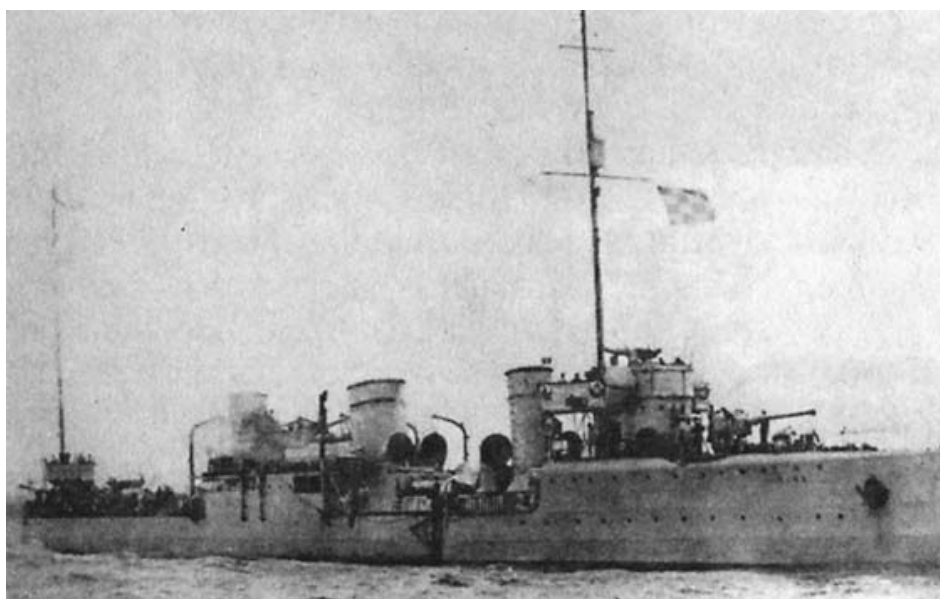
Поповка «Новгород» (стр. 60)



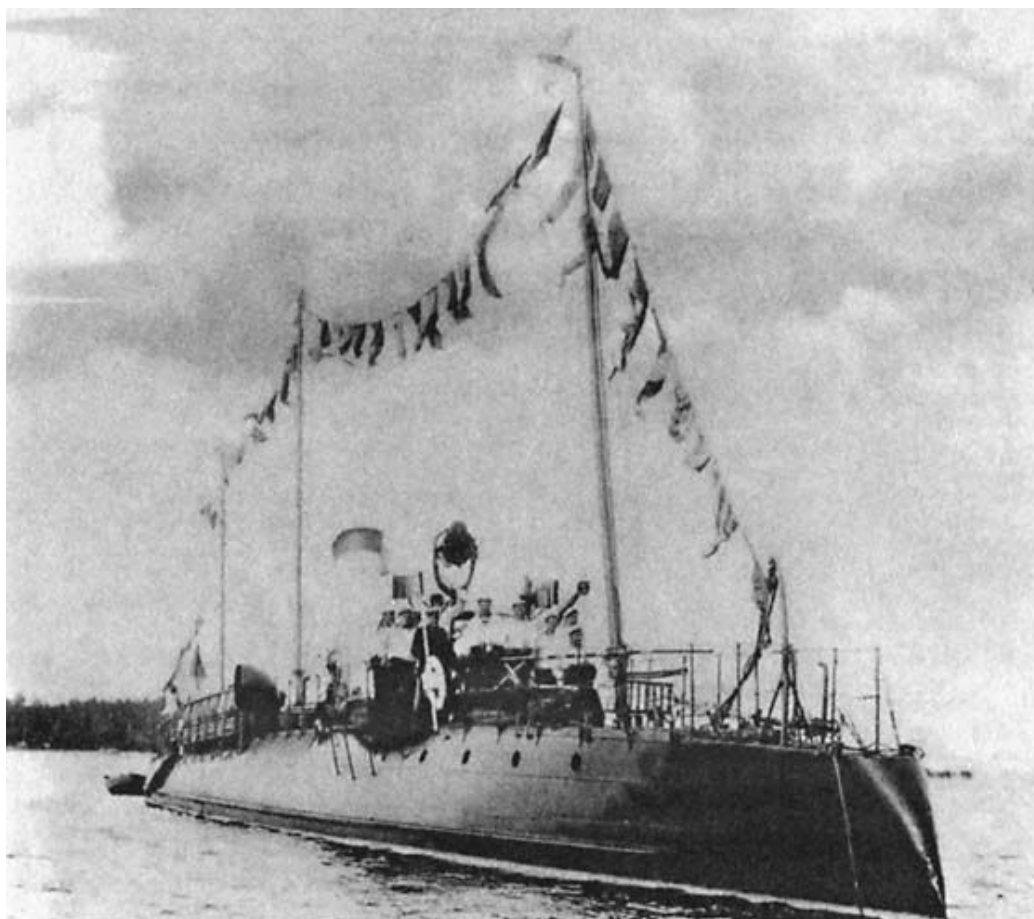
Миноносец «Луга» (стр. 61)



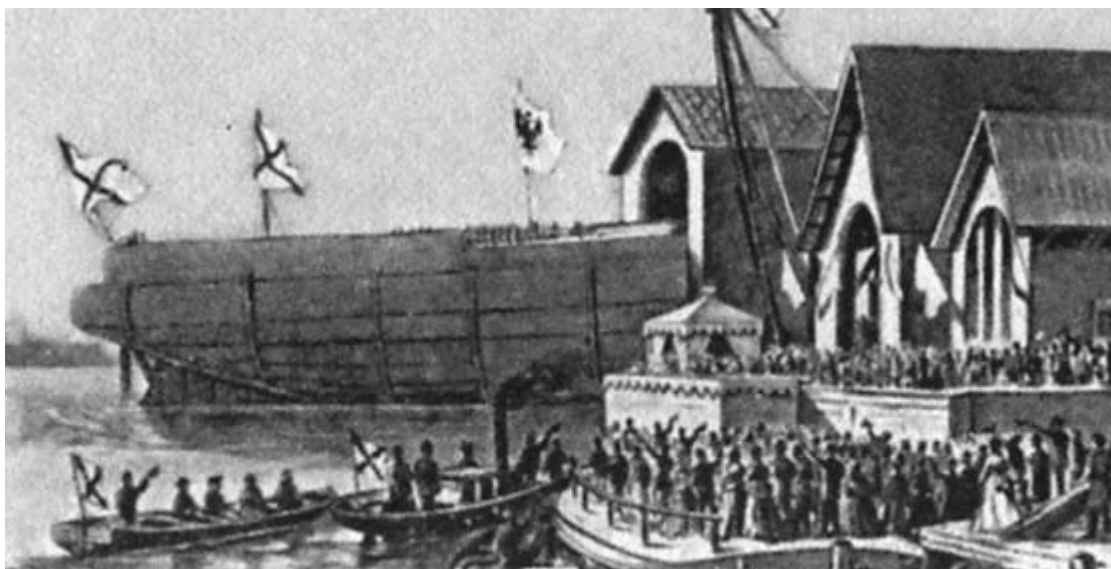
Минный крейсер «Капитан Сакен» (стр. 62)



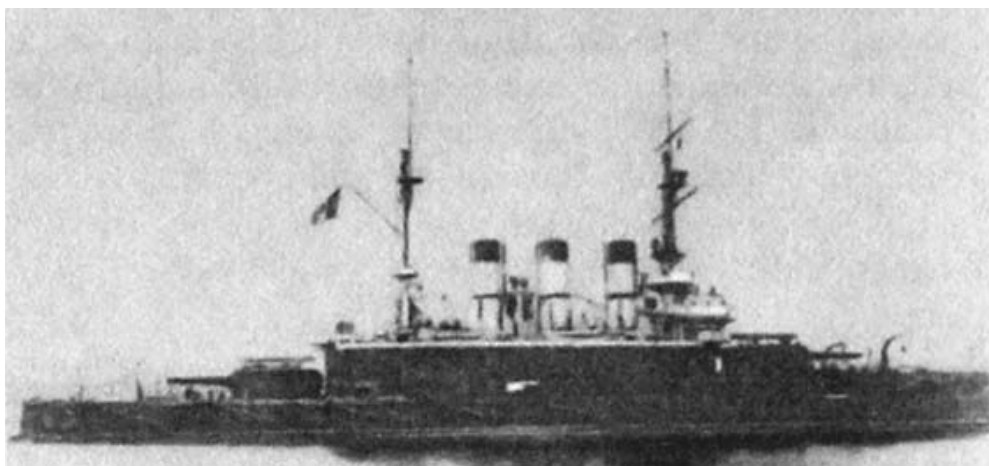
Эскадренный миноносец «Летун» (стр. 66)



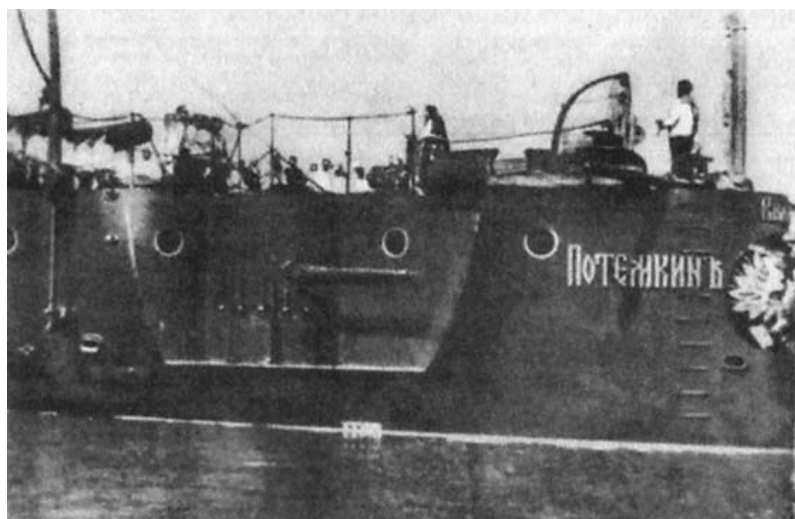
Миноносец «Даго» (стр. 67)



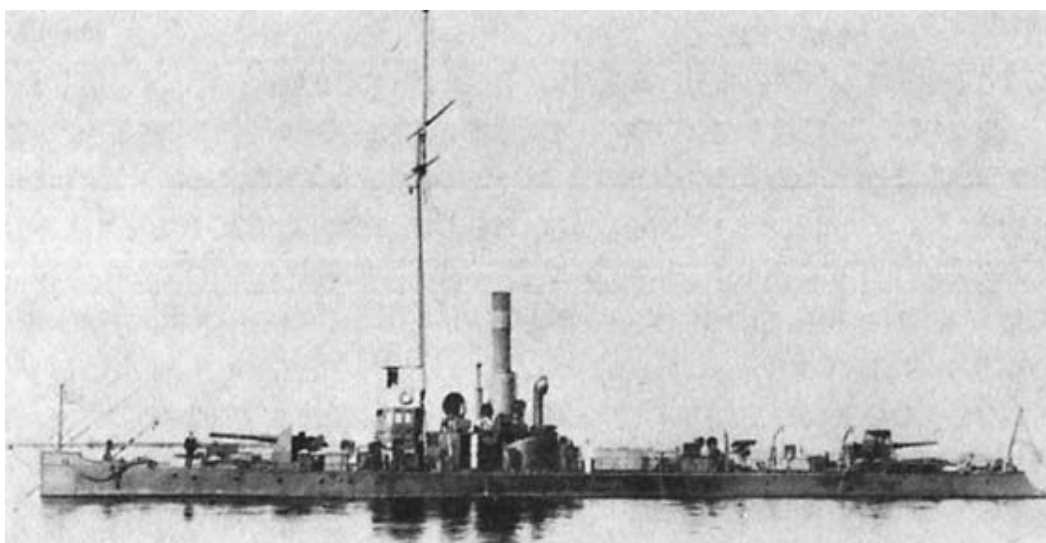
Спуск на воду фрегата «Герцог Эдинбургский» (стр. 68)



Эскадренный броненосец «Князь Потемкин Таврический» после сдачи румынским властям. На гафеле — румынский флаг (стр. 69)



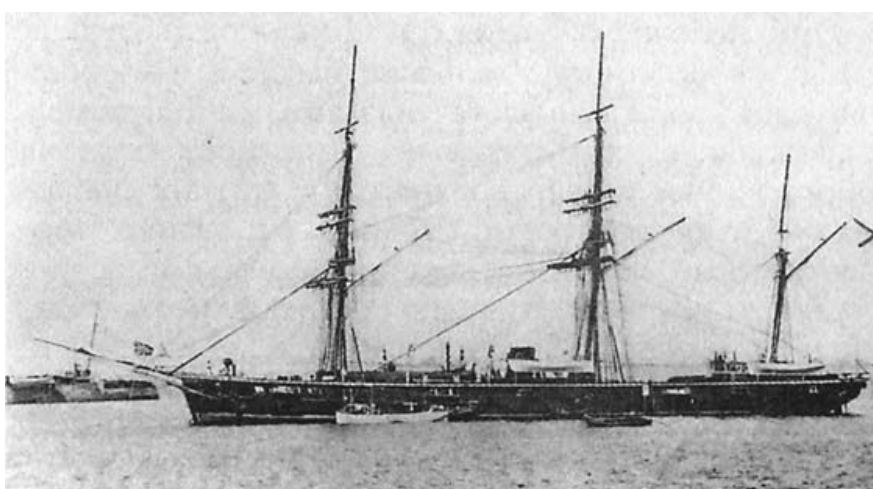
Тела участников восстания эскадренного броненосца «Князь Потемкин Таврический» на вновь переименованном корабле (стр. 70)



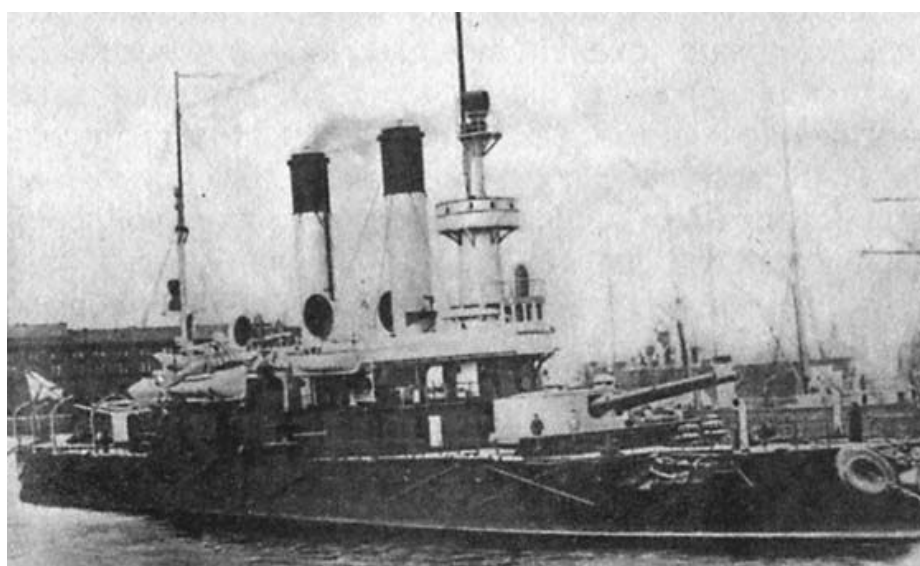
Речная канонерская лодка «Зырянин» (стр. 71)



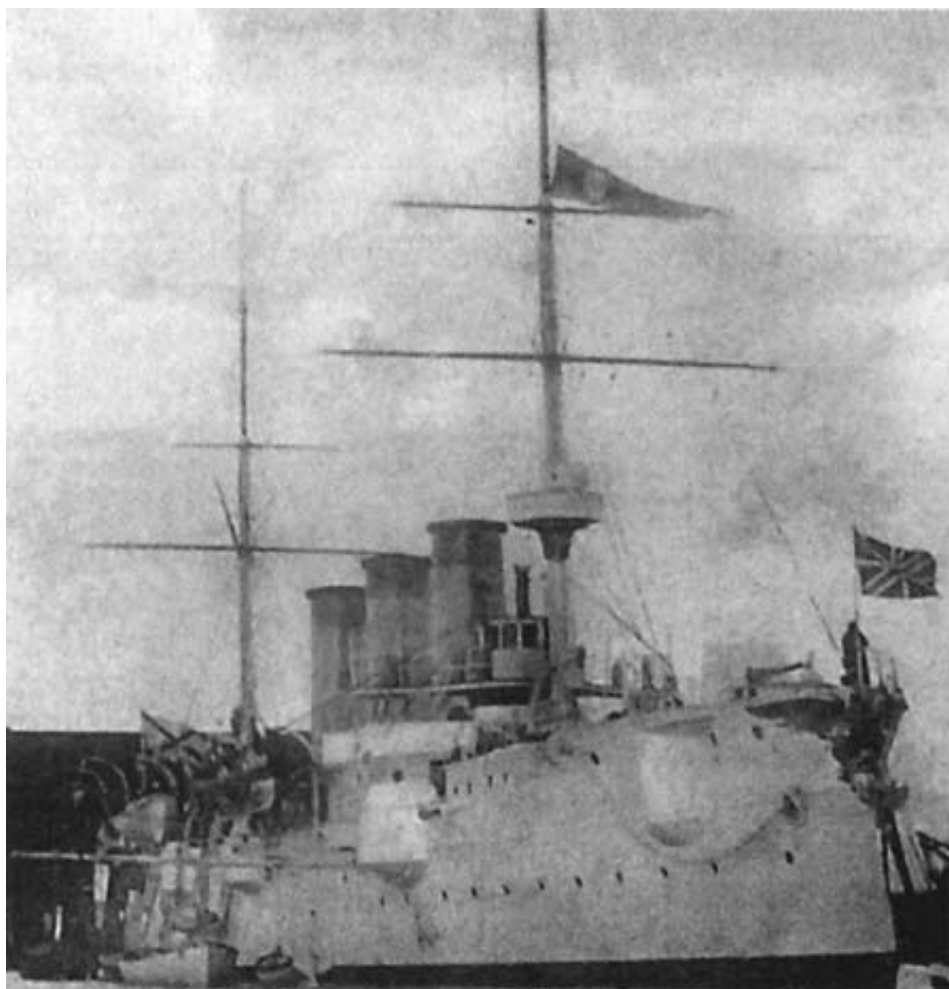
Крейсер «Память Меркурия» (стр. 73)



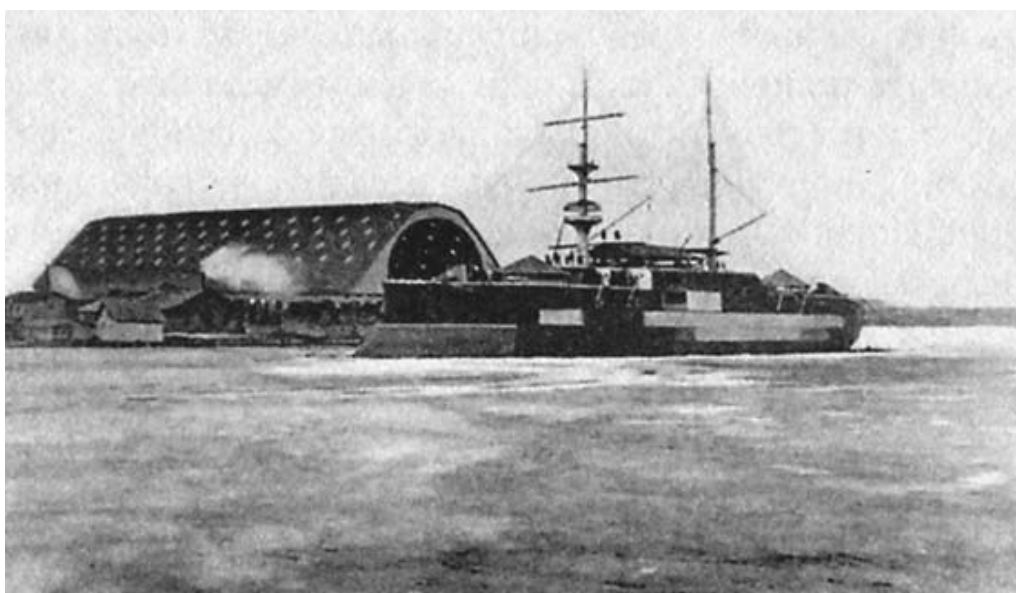
Крейсер 2-го ранга «Крейсер» (стр. 74)



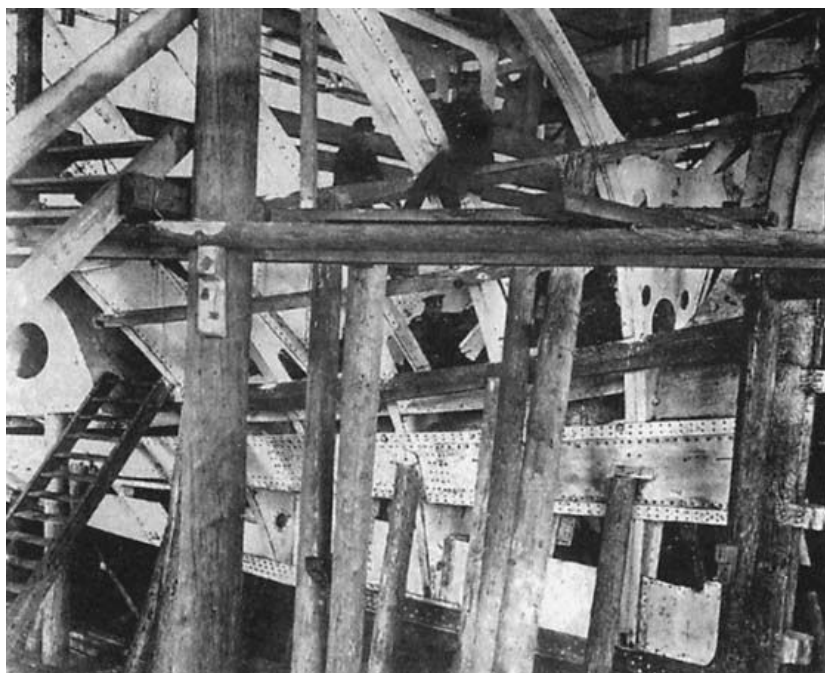
Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» (стр. 76)



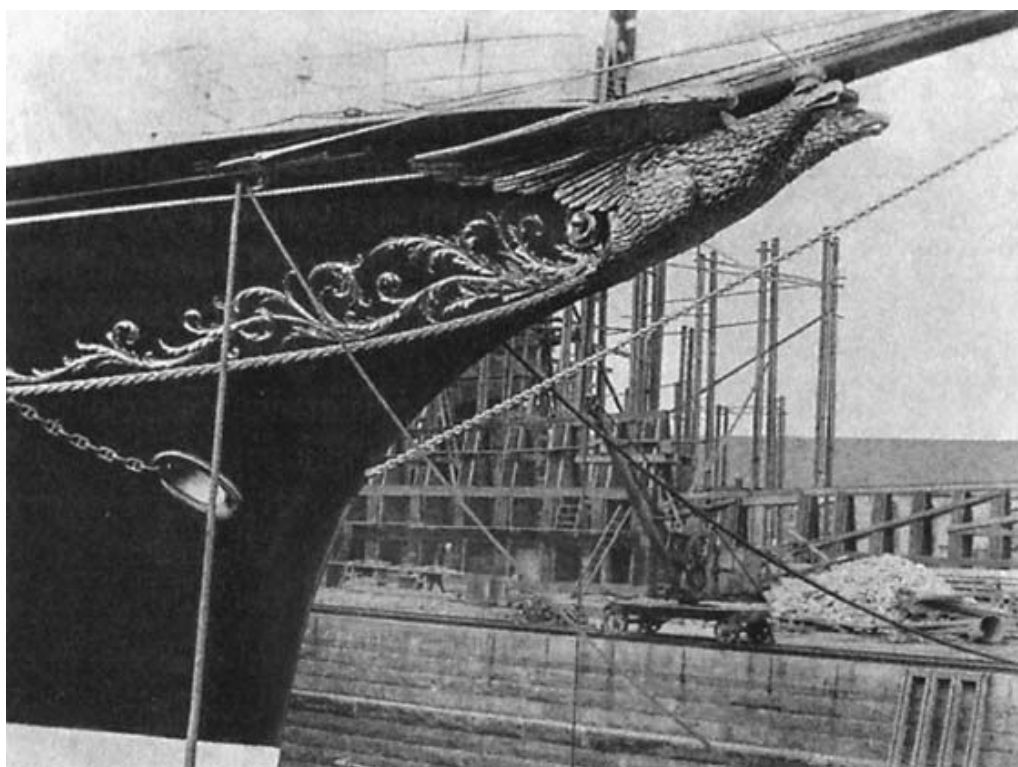
Бронепалубный крейсер 2-го ранга «Боярин» на стоянке. Видно носовое украшение (стр. 78)



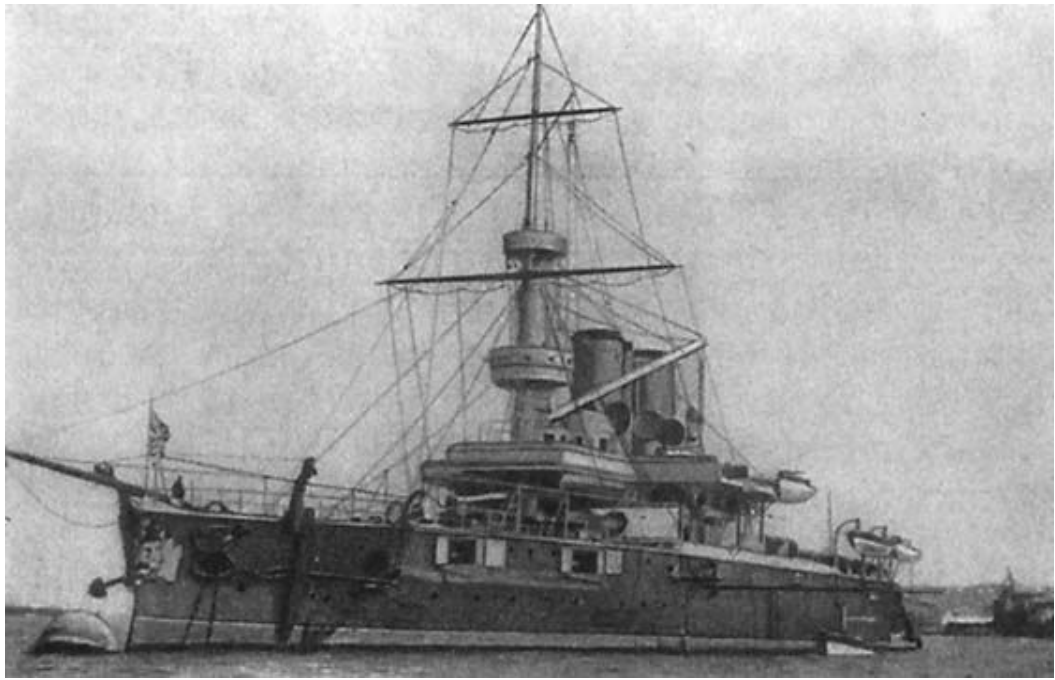
Броненосец «Двенадцать Апостолов» в достройке (стр. 80)



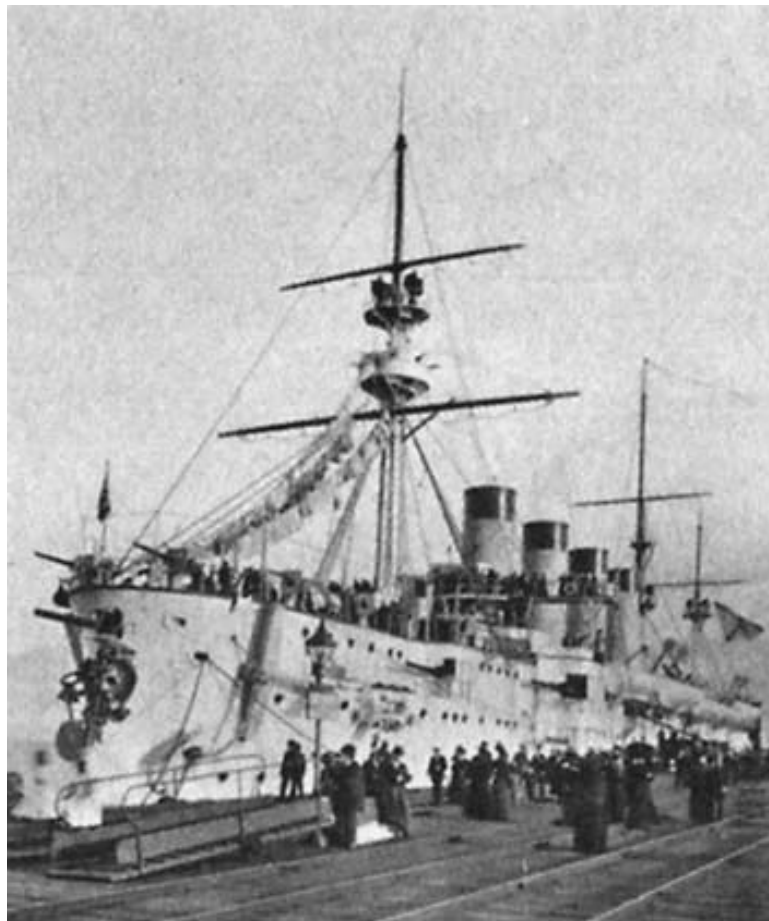
Начало постройки броненосца «Петр Великий» (стр. 83)



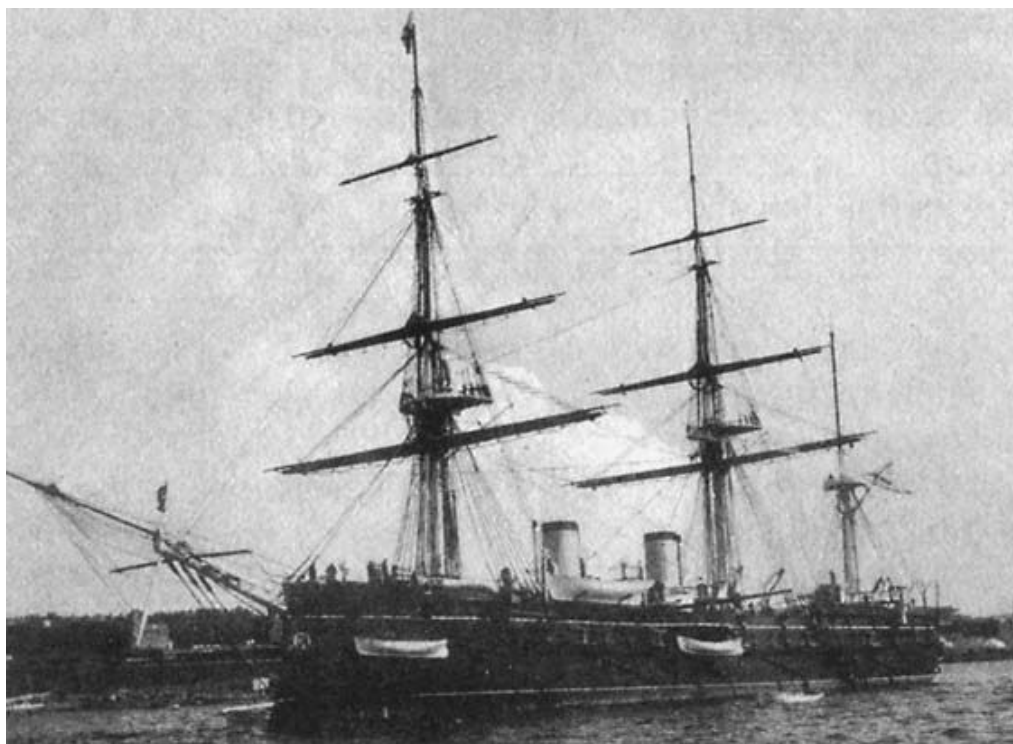
Носовое украшение императорской яхты «Штандарт» (стр. 86)



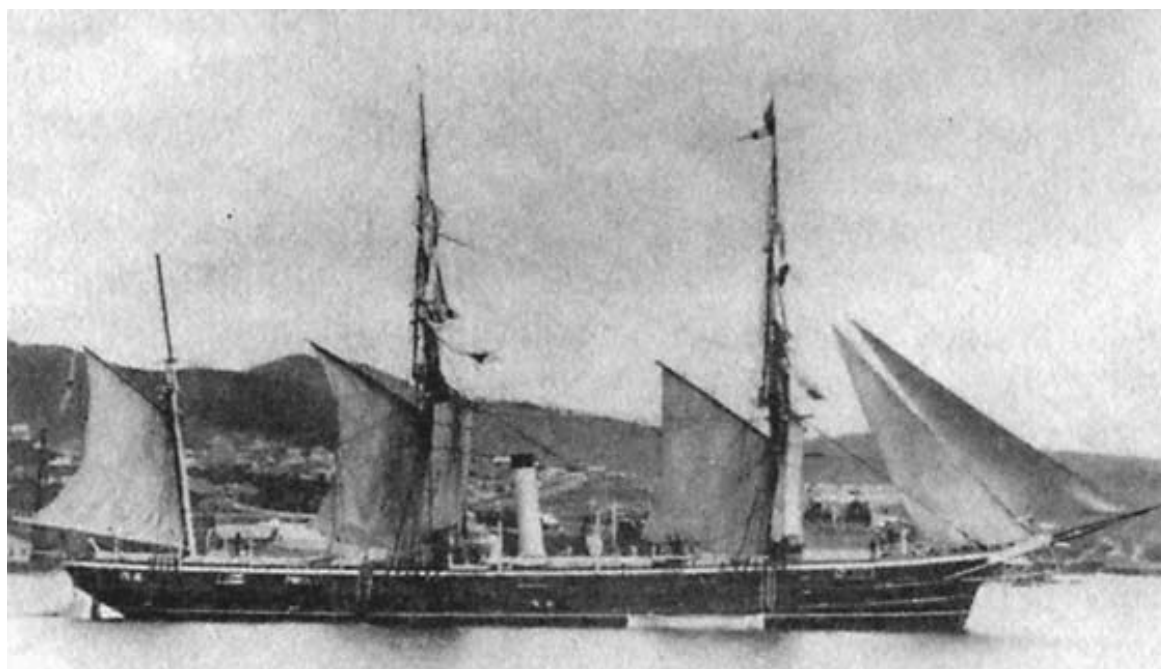
Броненосец «Георгий Победоносец». Видно носовое украшение (стр. 87)



Крейсер «Громобой» в Мельбурне. Видно носовое украшение и сушащееся белье экипажа, а также флаг (стр. 91)



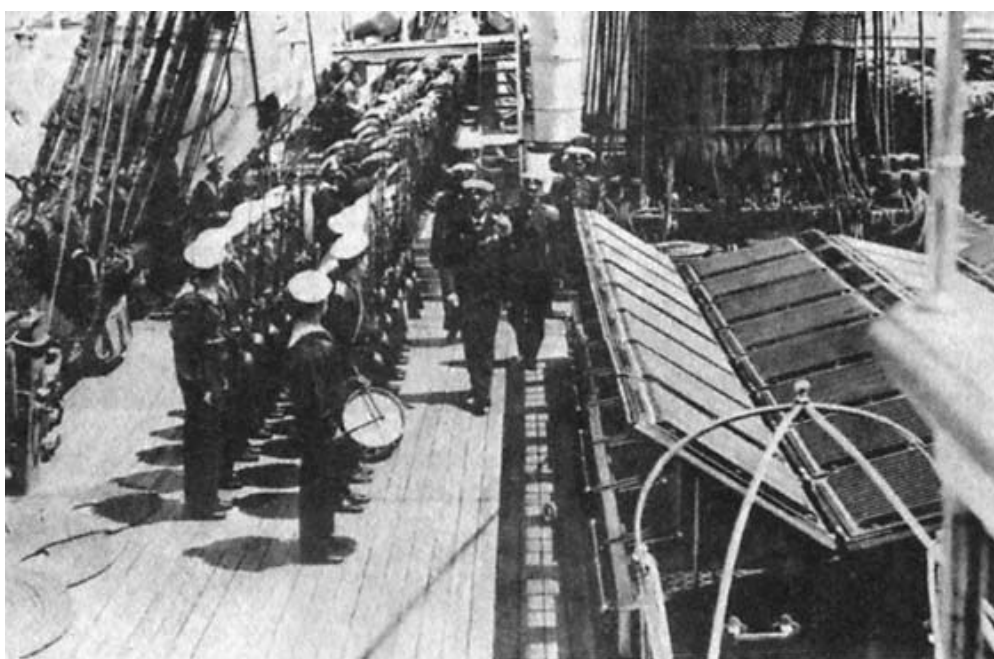
Крейсер «Дмитрий Донской» эскадры вице-адмирала Николая Казнакова в Нью-Йорке (стр. 93)



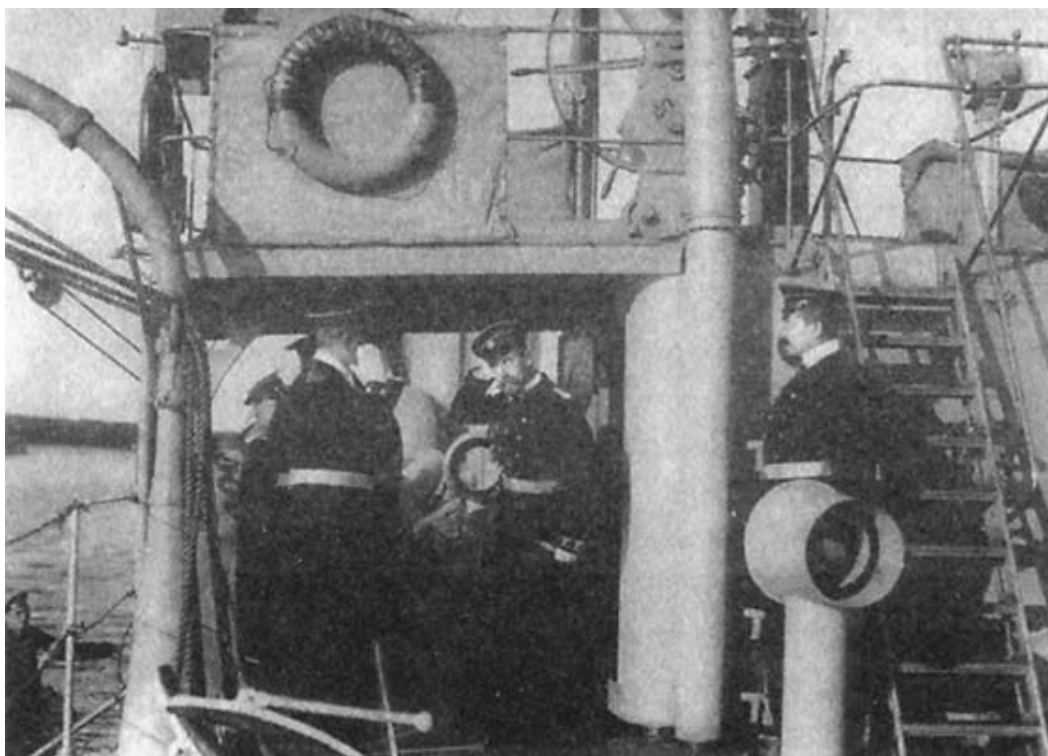
Клипер «Разбойник» на Дальнем Востоке. Идет сушка парусов (стр. 96)



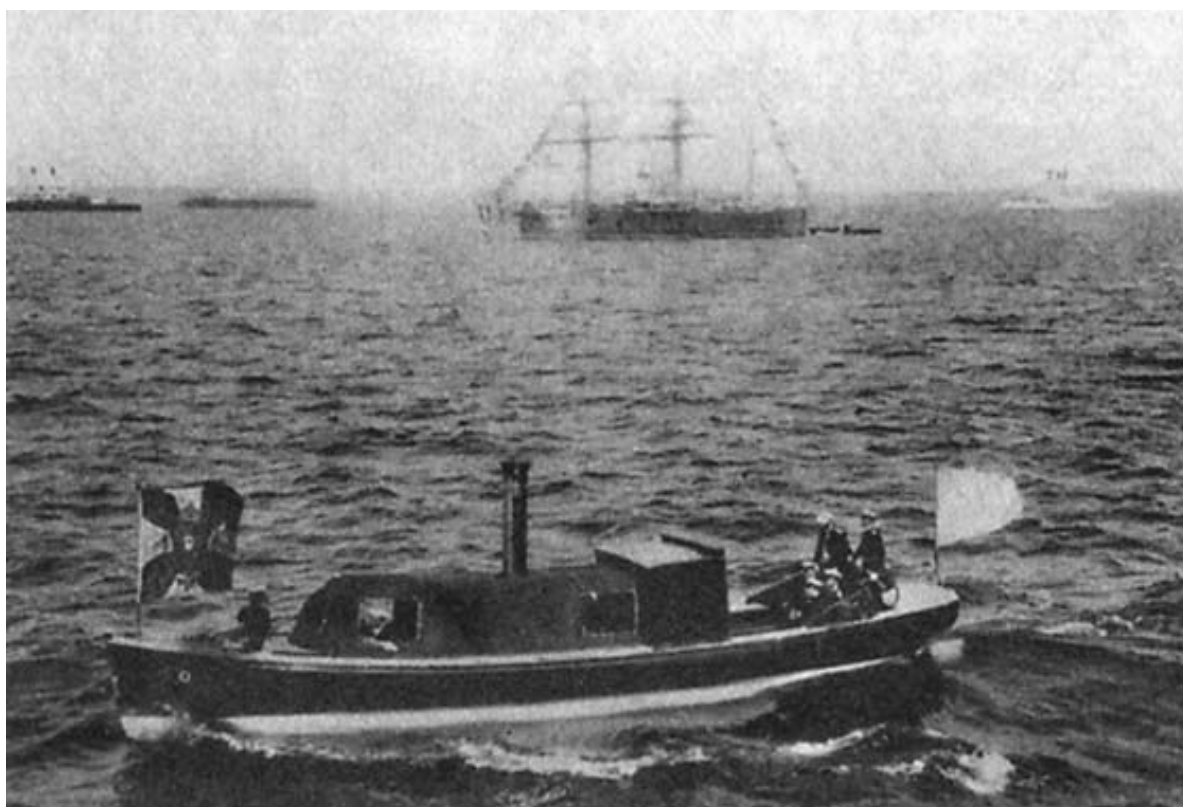
Клипер «Джигит» в иностранном порту (стр. 97)



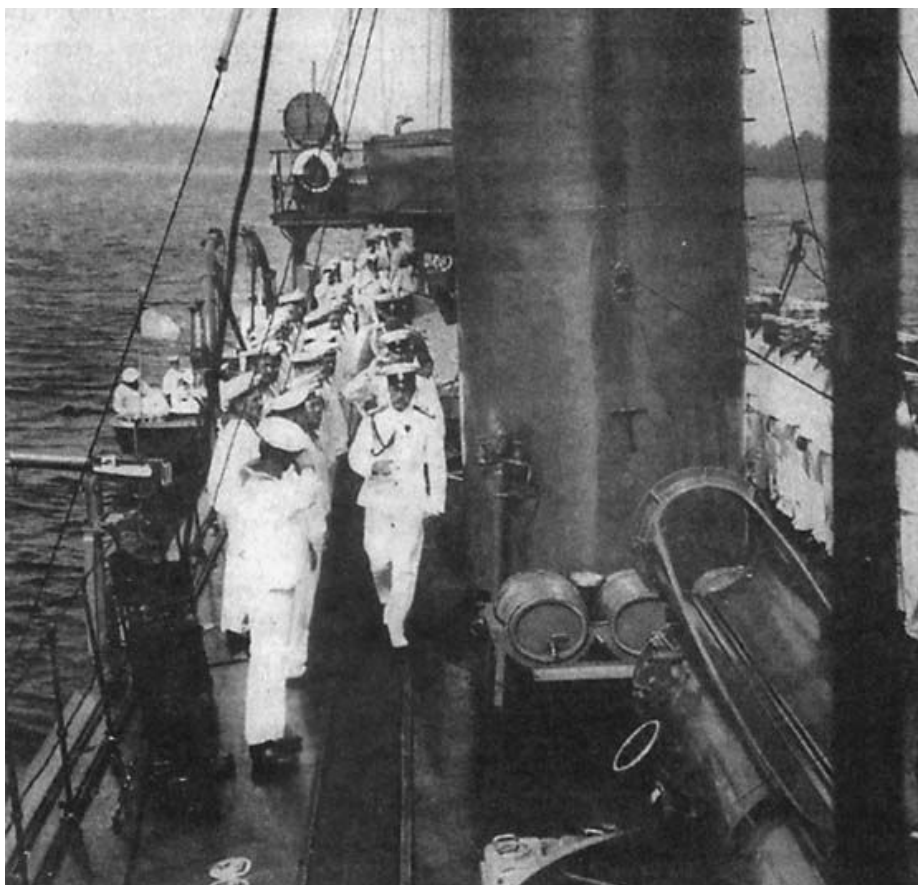
Вице-адмирал Николай Казнаков проводит смотр крейсера «Дмитрий Донской» (стр. 100)



Император Николай Второй на эскадренном миноносце «Войковской» (стр. 101)



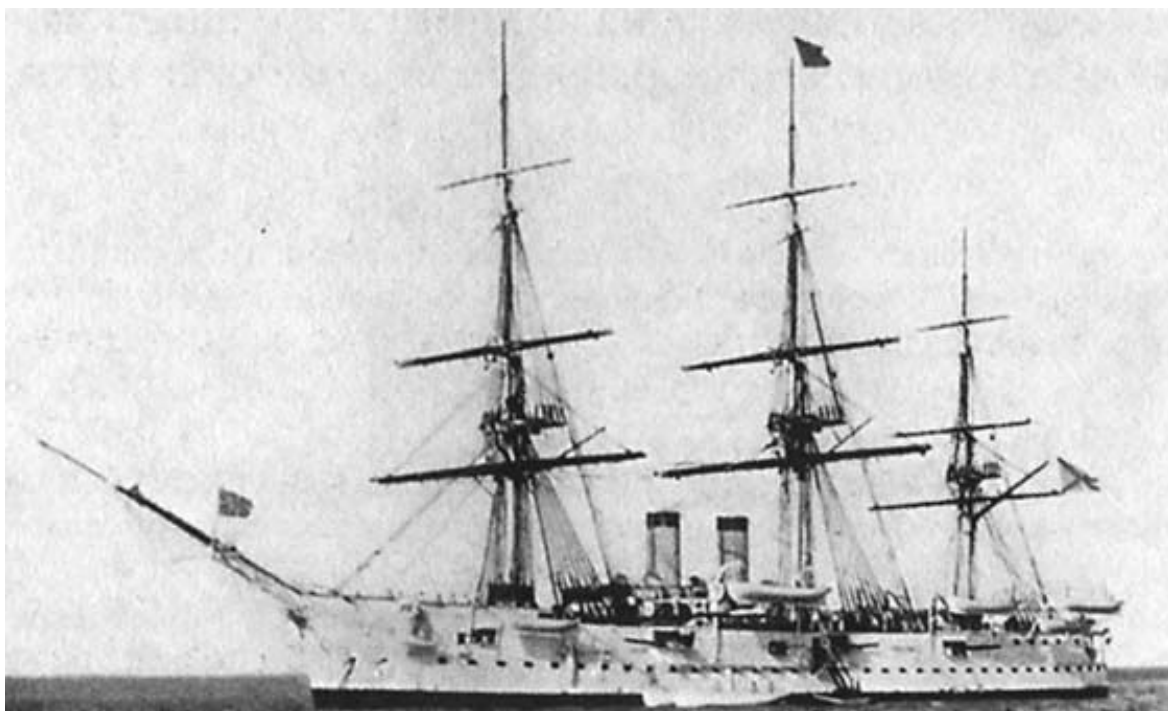
Императорский катер обходит строй эскадры, 1902 год (стр. 105)



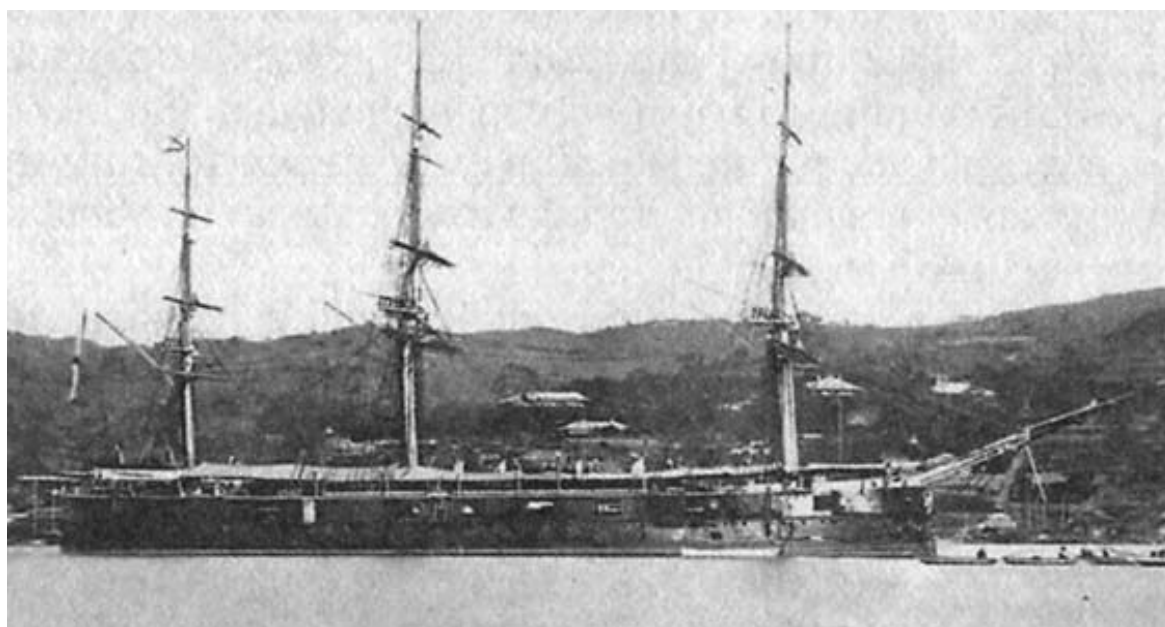
Император Николай Второй на эскадренном миноносце «Гайдамак» (стр. 106)



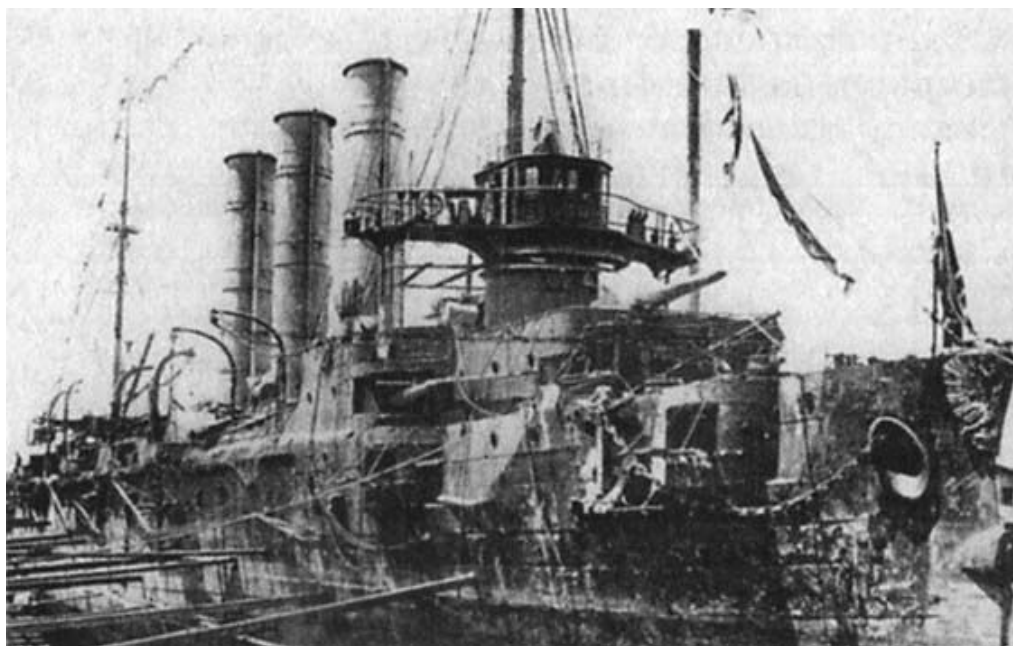
Адмиралы Федор Авелан и Зиновий Рожественский (стр. 108)



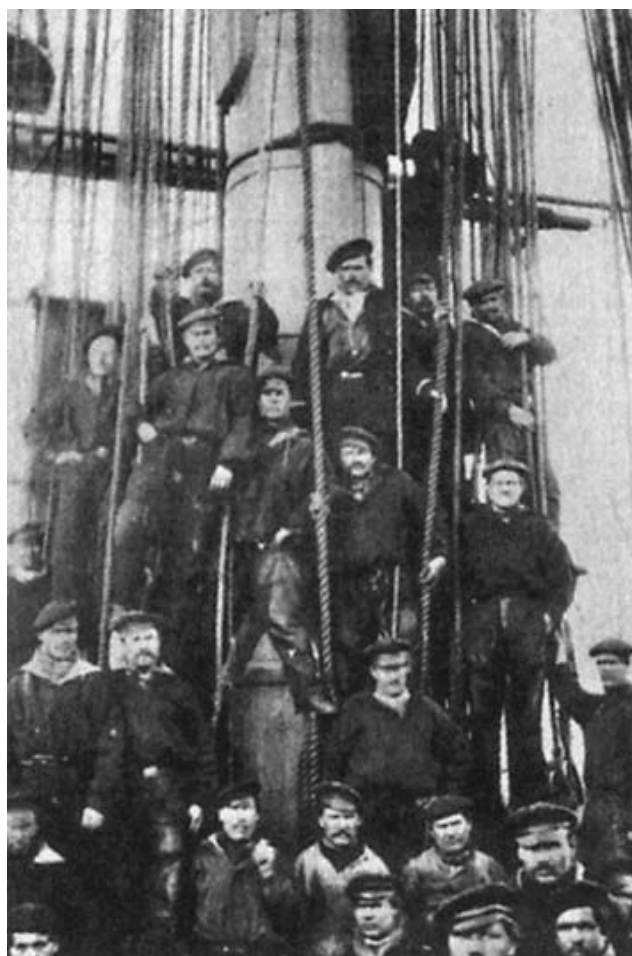
Фрегат «Владимир Мономах» (стр. 110)



Фрегат «Минин» на Дальнем Востоке (стр. 112)



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аскольд» в Шанхае после сражения в Желтом море
(стр. 114)



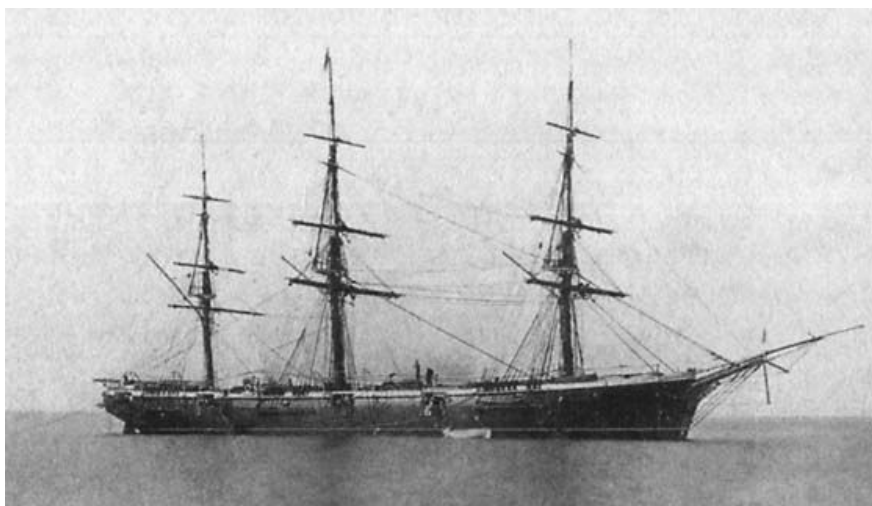
Матросы фрегата «Ослябя» Вашингтоне (стр. 115)



Клипер «Джигит» (стр. 116)



Капитан 2-го ранга Степан Макаров (стр. 119)



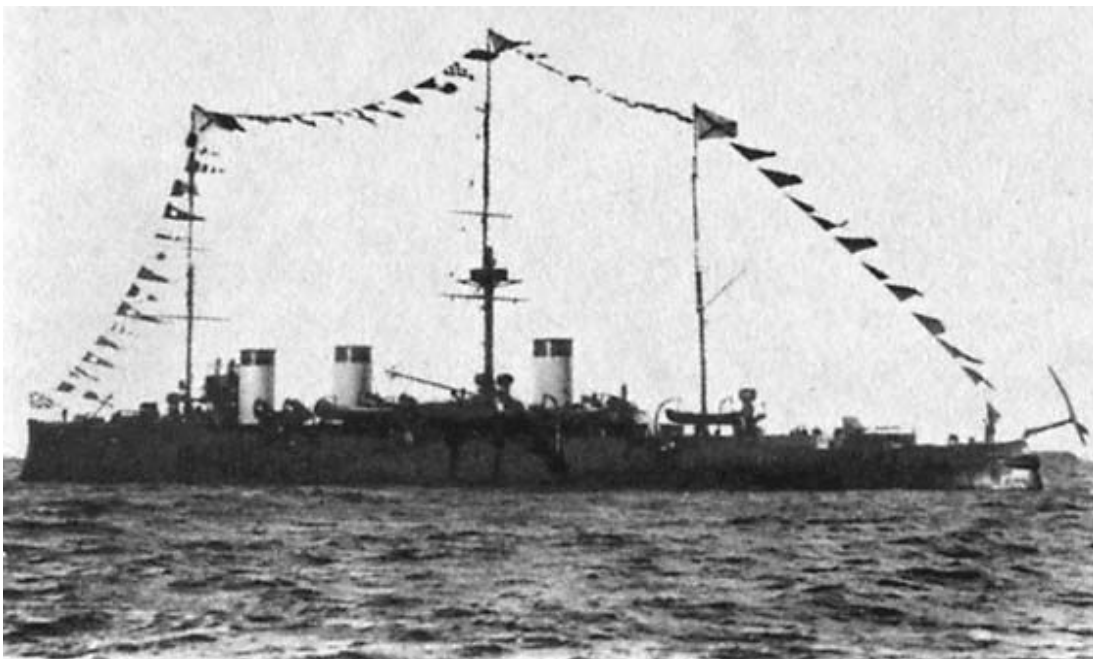
Корвет «Аскольд» в Гонолулу (стр. 122)



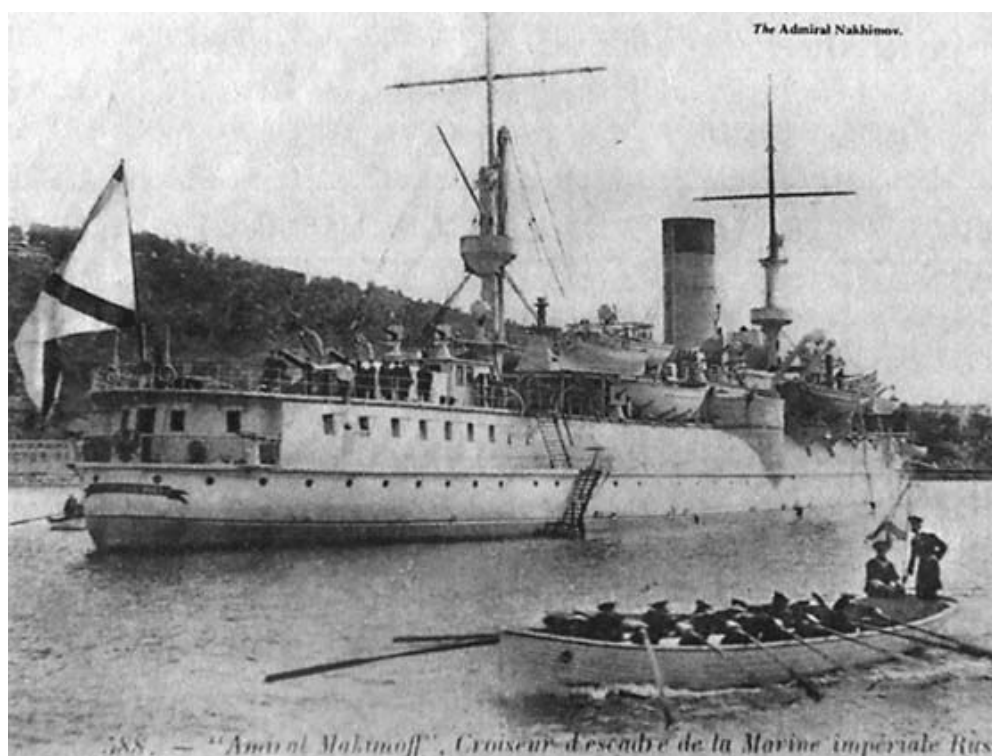
Стрелка Васильевского острова. 1889 г. (стр. 123)



Кают-компания броненосного крейсера «Рюрик» (стр. 129)



Бронепалубный крейсер 2-го ранга «Жемчуг» готов к императорскому смотру (стр. 131)



Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» в Средиземном море (стр. 134)



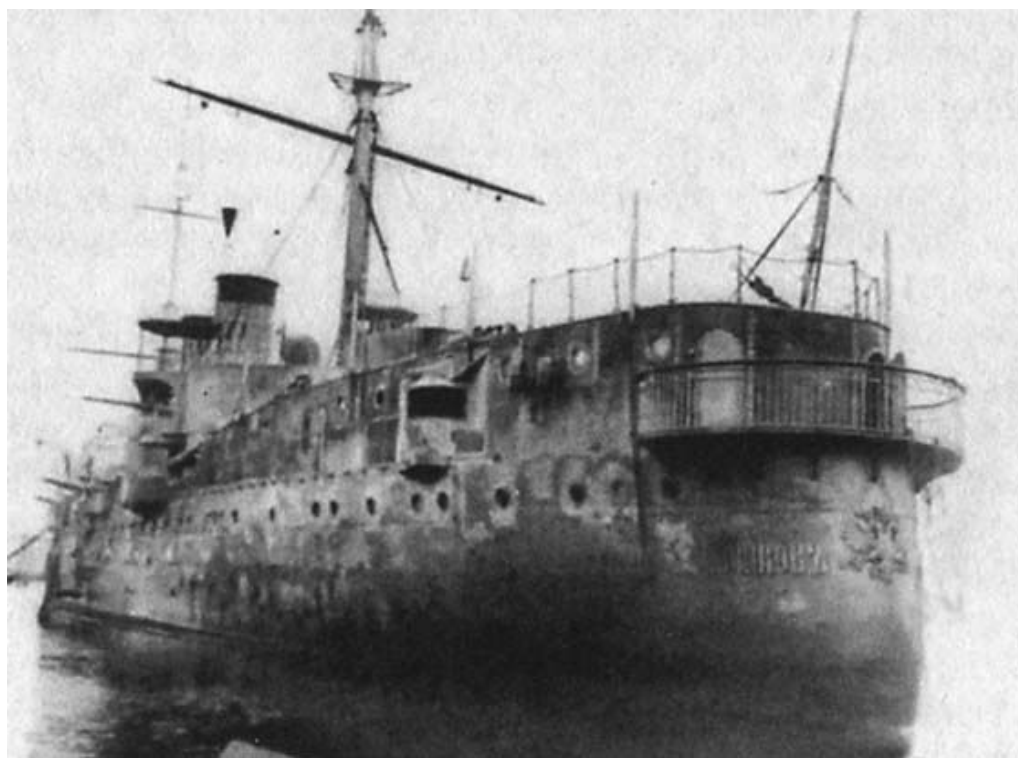
На палубе броненосного крейсера «Рюрик» перед раздачей винной порции (стр. 137)



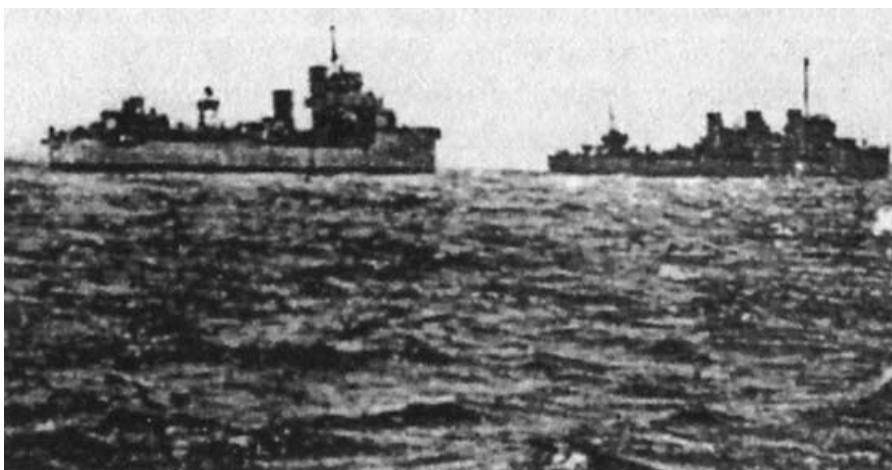
Морской врач Владимир Костенко (стр. 140)



Графская пристань в Севастополе (стр. 143)



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Очаков» после расстрела правительственными войсками (стр. 150)



Эскадренный миноносец «Авроил» (справа) из отряда Федора Ильина-Раскольникова
сдается англичанам (стр. 154)



Контр-адмирал Воин Римский-Корсаков (стр. 165)



Адмирал Павел Тыртов (стр. 168)



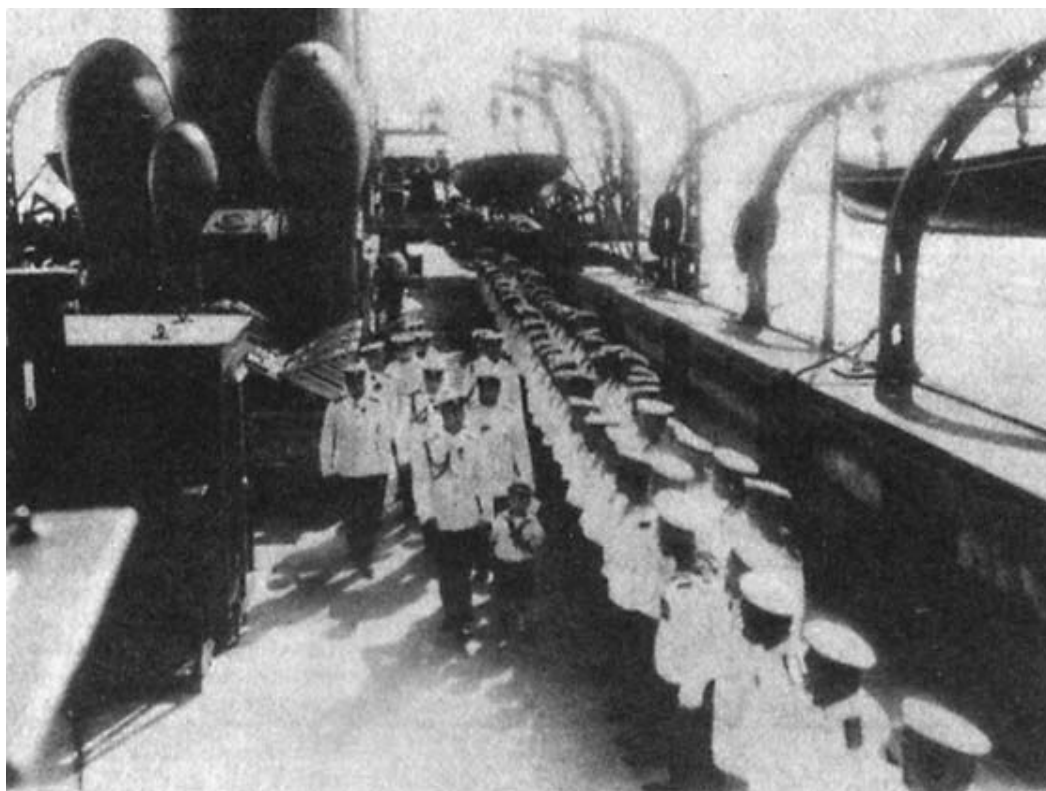
Адмирал Иван Епанчин (стр. 169)



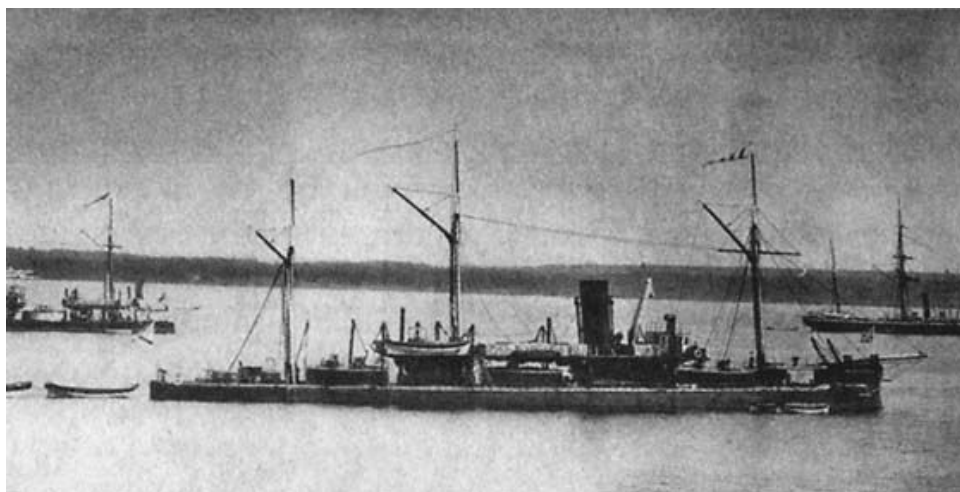
Вице-адмирал Александр Колчак (стр. 172)



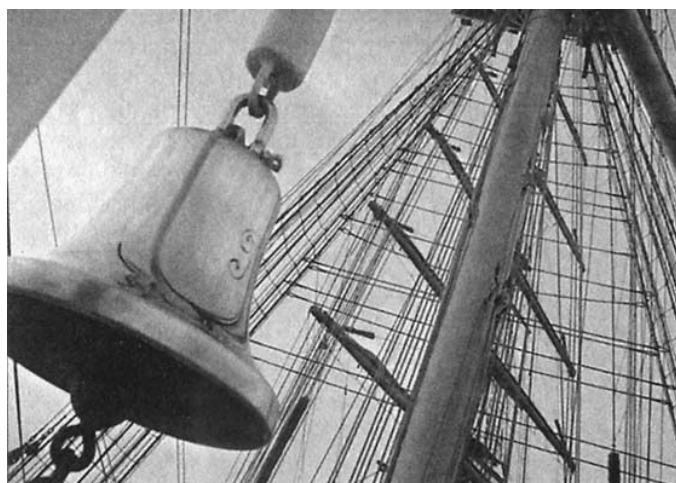
Вице-адмирал М.П. Лазарев. 1839 г. (стр. 179)



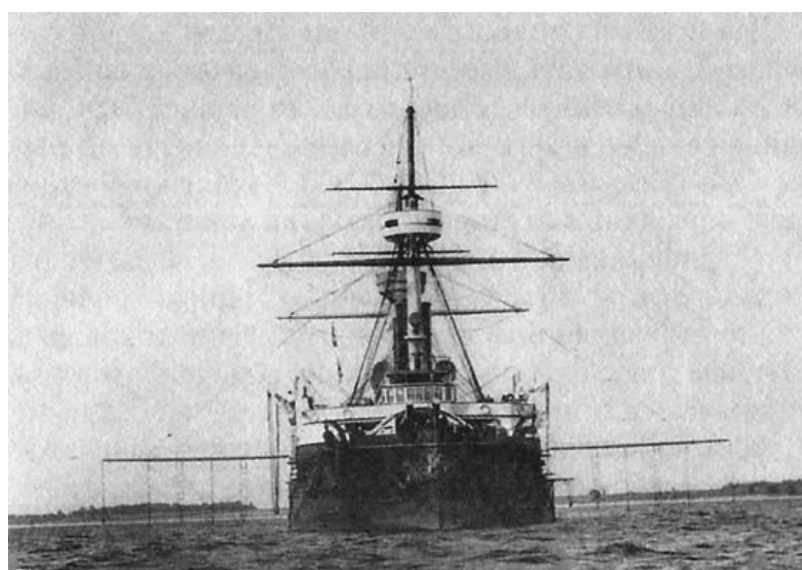
Император Николай Второй и цесаревич Алексей Николаевич проводят смотр броненосного крейсера «Адмирал Макаров» (стр. 184)



Императорский смотр броненосного фрегата «Адмирал Лазарев» на Неве (стр. 186)



Корабельная рында (стр. 188)



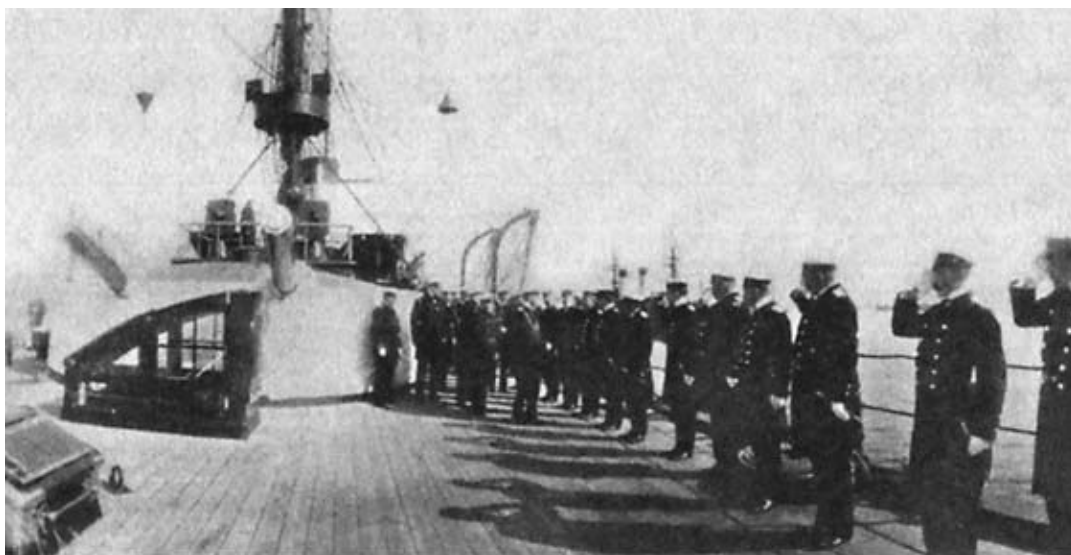
Эскадренный броненосец «Император Александр Второй» с поставленными выстрелами (стр. 189)



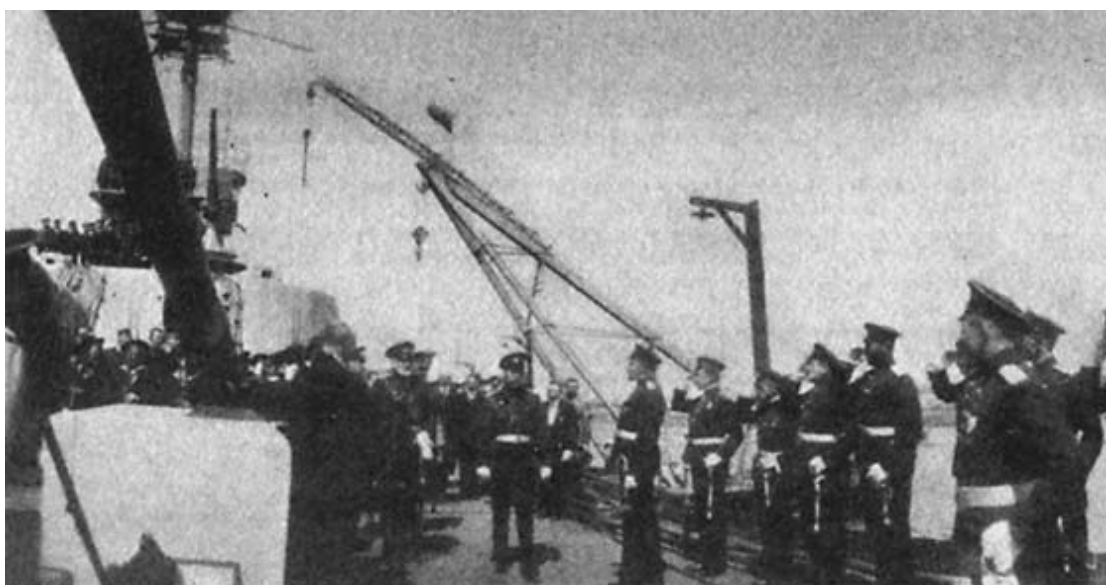
Маркиз де Траверсе (стр. 191)



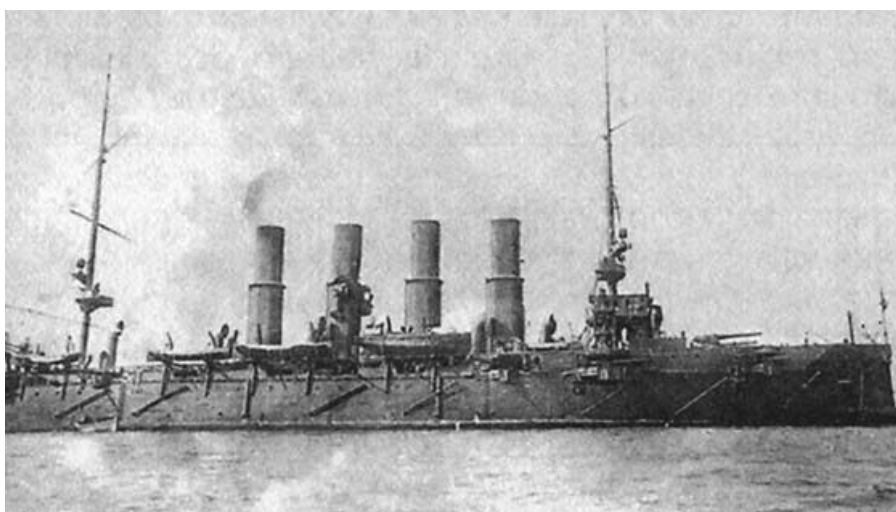
Адмирал Николай Эссен проводит смотр учебного судна «Николаев» (стр. 195)



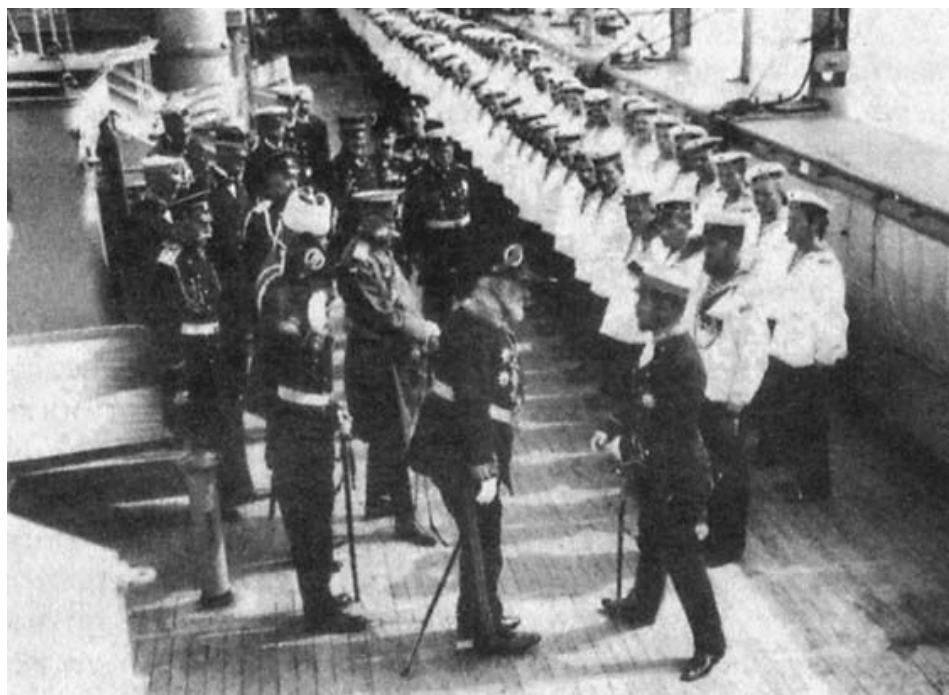
Императорский смотр броненосному крейсеру «Адмирал Нахимов» (стр. 198)



Император Николай Второй на линкоре «Императрица Мария» (стр. 200)



Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Варяг» после боя с японской эскадрой (стр. 204)



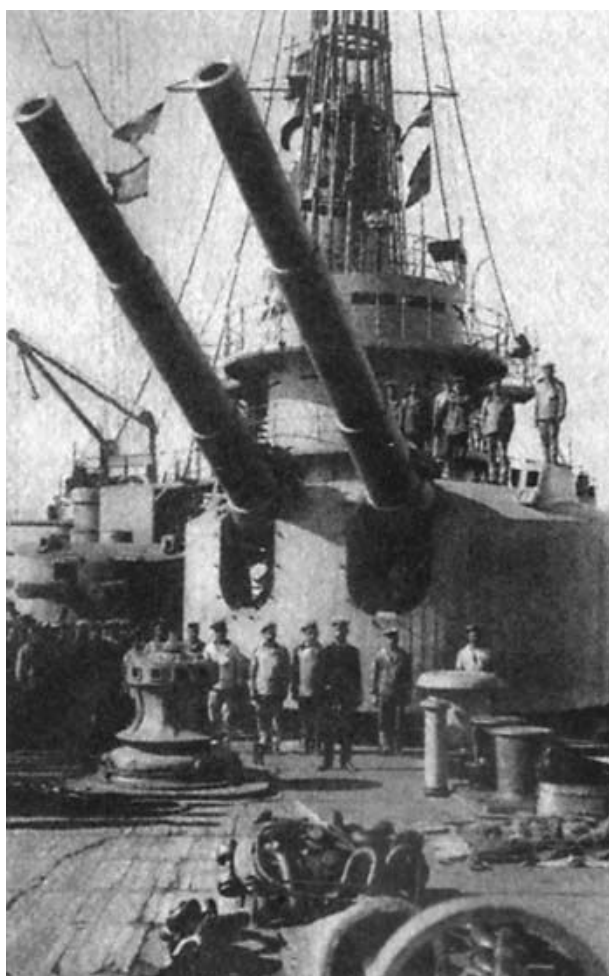
Император Николай Второй (в центре справа) принимает короля Швеции (в центре слева) на броненосном крейсере «Баян» (стр. 207)



Носовая часть броненосного фрегата «Князь Пожарский» (стр. 210)



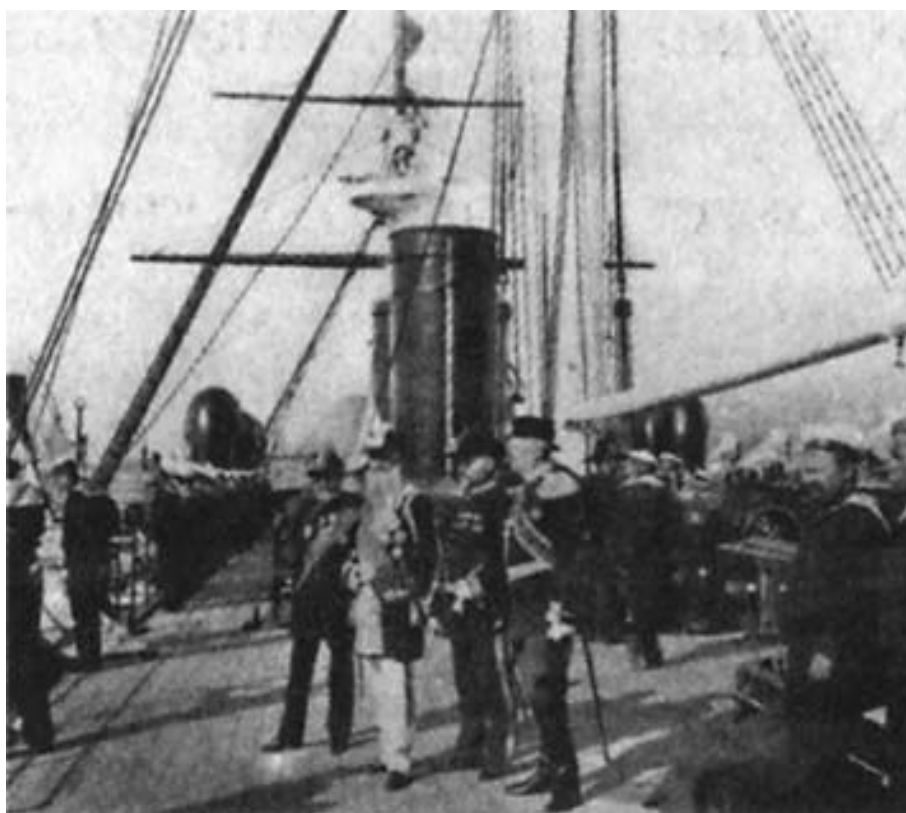
На палубе линейного корабля «Андрей Первозванный» (стр. 213)



Бак линейного корабля «Андрей Первозванный» (стр. 216)



Погрузка боезапаса главного калибра на линейный корабль «Гангут» (стр. 223)



На палубе эскадренного броненосца «Император Николай Первый». Тулон, 1893 год (стр. 226)



Капитан 1-го ранга Александр Казарский (стр. 230)



Памятник Казарскому в Севастополе (стр. 232)



Михаил Домерщиков в кадетские годы (стр. 233)



Мичман Евгений Епанчин (стр. 242)



Александр Казарский (стр. 283)



Фронтиспис Морского устава Петра Великого (стр. 289)

