



Морская летопись

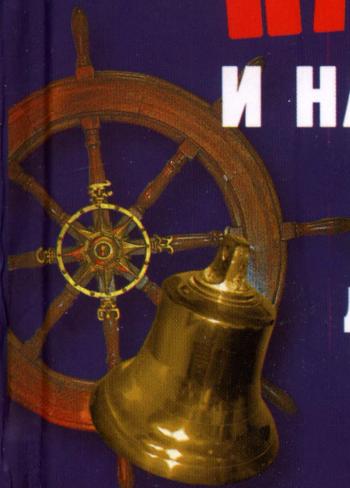


НА ВАХТЕ И НА ГАУПТВАХТЕ

РУССКИЙ МАТРОС
ОТ ПЕТРА ВЕЛИКОГО
ДО НИКОЛАЯ ВТОРОГО

Н.В. Манвелов

НА ВАХТЕ
И НА ГАУПТВАХТЕ





Морская летопись

Н.В. Манвелов

НА ВАХТЕ И НА ГАУПТВАХТЕ

Русский матрос от Петра Великого
до Николая Второго

Москва
«Вече»

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)
М23



Манвелов, Н.В.

М23 На вахте и на гауптвахте. Русский матрос от Петра Великого до Николая Второго / Н.В. Манвелов. — М: Вече, 2014.— 384 с. : ил. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-4444-2246-5

Знак информационной продукции 12+

Российский императорский флот славился выучкой, дисциплиной и мужеством своих матросов. Даже адмиралы самого прославленного и могущественного — английского флота, сравнивая русских и английских матросов, нередко предпочтение отдавали русским. Но как служили и отдыхали, каким следовали обычаям и традициям наши труженики моря? Каковы были гласный и негласный уставы российского флота? Могли простой матрос Императорского флота дослужиться до офицера? Как кормили и лечили защитников Отечества, как менялось флотское обмундирование? Из-за чего происходили бунты и как наказывали нарушителей закона? На эти и другие вопросы рассказывает очередная книга серии.

**УДК 94(47)
ББК 63.3(2)**

ISBN 978-5-4444-2246-5

© Манвелов Н.В., 2014
© ООО «Издательство «Вече», 2014

Глава 1

ОБЫЧАИ И ТРАДИЦИИ РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

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.

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 в значительной степени и до наших времен, а некое объяснение тому также содержится в Морском уставе, который, взяв за основу, изменяли и обновляли вплоть до Октябрьской революции 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.

Но жизнь моряков на суще 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 сквернословию. Достаточно почитать книги Алексея Новикова-Прибоя, где моряки показаны далеко не всегда в 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 коллегиальность 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 вспомощен, или опасаемое как несчастие и вред отвратить, тогда он должен сие честно своему командиру донести, или, когда он во время к тому иметь будет, мнение свое и Генералу Адмиралу, или вышнему начальнику самому с покорностию объявить, буде же его доношение не за благо изобретено будет, тогда долженствует он то чинить, что ему повелено будет».

Некоторые традиции ведут свою историю или от самого Петра, либо связываются с ним. Например, все тот же пресловутый «Адмиральский 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 Снегирев, выражение «адмиральский час» напоминает нам об обычье «основателя Российского флота в одиннадцать часов после трудов пить водку с сотрудниками своими».

Итак, изначально «адмиральский 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 «адмиральным часом» с шестого 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.

Но вернемся к Петру Великому. Привычка выпивать рюмку тминной, полынной или аниской 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 девять часов вечера и вставал в пятом часу утра. Так что «прием рюмки» через девять часов после начала бодрствования уже не покажется нам слишком ранним.

Раз уж мы упомянули распорядок дня Петра Великого, то напомним и об 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...*».

А вот свидетельство датского посланника при русском дворе Юста Юля:

«*Царь кушал у себя дома. Любопытно, что повар его бегал по городу из дома в дом, занимая для хозяйства у кого блюда, у кого скатерти, у кого тарелки, у кого съестных припасов, ибо с собой царь ничего не привез*».

Как известно, первый российский император в быту был довольно-таки скончен. Так, в домике Петра Первого — здание до сих пор сохранилось на Петровской набережной Северной столицы в специальном кирпичном футляре — все двери имеют шведское происхождение. Они были сняты с трофеинных кораблей.

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 низких чинов.

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

«*От двенадцати до двух часов по полудни команда отдыхает, расположившись на верхней палубе. На корабле тишина, прерываемая храпом. Отдых матросов*



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 отпущеного 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 жалует, и единственную его потеху, котою 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 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 лыжке»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

¹ Легкая разъездная шлюпка, в более поздние времена — 6–8-весельная.



именовалось «Святой Николай») нет, но исследователи сходятся на том, что он прибыл в Россию приблизительно в 1640-х годах, а затем долгое время лежал в одном из сараев подмосковного дворцового села Измайлово. В мае 1688 года ботик отремонтировали, после чего Петр катался на нем по Язу и в Просяном пруду, причем как на веслах, так и под парусом. Говорят, что более всего юного монарха забавило то, что судёнышко могло ходить против ветра.

Последний раз на плаву ботик был в августе 1723 года, когда он встречал молодой, но уже мощный Балтийский флот. На руле был сам Петр Великий — в роли унтер-офицера 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 лотового¹. Фельдцейхмейстер² флота Кристиан Отто (умер в 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 мелко-калиберных пушечек.

Учитывая роль ботика в создании флота, который, одержав ряд блестательных побед над шведами, прочно утвердился на Балтийском море и способствовал достижению победы в Северной войне, Петр Первый издал указ,

¹ Матрос, занимающийся измерением глубины специальным ручным устройством — лотом.

² Заведующий артиллерийской частью флота.



обязывающий все торжества на воде в день заключения Ништадтского мира¹ начинать смотром кораблей и участием в нем ботика. Однако после смерти Петра Великого 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 шкафуте² стоявшего в Неве 110-пушечного линейного корабля «Гавриил». Почетными стражами ботика были четыре столетних моряка Петровского времени, доставленные в Санкт-Петербург специальным распоряжением императора Александра Первого.

В 1872 году ботик проделал в железнодорожном вагоне длительное путешествие в Москву, где открывалась Политехническая выставка, посвященная двухсотлетию со дня рождения Петра Великого. Осмотр Морского отдела экспозиции начинался, естественно, с 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.

¹ Ништадтский мир (30 августа 1721 года) знаменовал победу России в Северной войне 1700–1721 годов со Швецией.

² Шкафут — широкие доски, горизонтально уложенные вдоль бортов парусных кораблей.



И, наконец, расскажем о том, что собой представляет ботик. Это дубовое парусно-гребное судно, отдельное декоративной резьбой. Днище кораблика обито медными листами для предотвращения гниения. Водоизмещение его составляет 1,28 тонны, длина — 6,1 метра, ширина — 1,97 метра, осадка — 0,3 метра, высота мачты — 6,61 метра. Ботик был вооружен четырьмя небольшими орудиями.

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

«Фортуна» несколько больше «Дедушки Русского флота». Длина ее составляет 7,3 метра, а ширина — почти 2,9 метра; медная обшивка, правда, отсутствует (возможно, она просто не дошла до наших дней). Парусно-весельное судно (оно имело десять уключин для весел и мачту) предназначалось для перевозки людей и грузов. Построен ботик из мореного дуба и сосны.

«Фортуна» — последнее сохранившееся судно флотилии из числа строившихся зимой 1691—1692 годов и ходивших по некогда глубокому озеру в навигацию 1692 года. Всего в потешных баталиях участвовало более сотни судов различных классов: три яхты, карбасы¹, галеры и боты. Было даже

¹ Карбас — небольшое парусное и гребное судно поморов. Наличие полозьев на днище позволяло мореходам вытаскивать корабль на лед на период зимовки.



два настоящих 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 два метра (это, кстати, отлично заметно со ступеней лестницы, ведущей к усадьбе «Ботик»).

Помимо павильона с собственно ботиком, в усадьбе есть еще два здания — «дворец» с небольшой музейной экспозицией, а также «ротонда», построенная в 1852 году для проведения памятных общественных мероприятий, связанных с Петром Великим.

Но вернемся с озера в море.

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) океан.

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 них принимали не только «нижние 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 маковки и 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 Евстафьевич Коцебу¹.

В большинстве своем моряки крайне неодобрительно относятся к выходу в море 13-го числа, особенно если оно выпадает на понедельник либо на пятницу. В старину 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 обратиться к воспоминаниям советского наркома Военно-морского флота Николая Кузнецова (1904—1975), описывавшего в своих воспоминаниях то, как к этому суеверию относились в «старшем классе» — среди офицеров британского флота (история относится к периоду Великой Отечественной войны).

¹ Отто Коцебу (1778—1846) окончил службу в чине капитана 1-го ранга.



«На... крейсере “Кент” ...из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация... В составе делегации была и известная общественная деятельница К.И. Николаева¹.

Значительно позже Майский² рассказал мне о неожиданных трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться на этом крейсере... Командир “Кента” не 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 не меньшим 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».

¹ Клавдия Николаева (1893–1944) в 1937–1944 годах была депутатом Верховного совета СССР, а в 1938–1944 годах — членом Президиума Верховного совета СССР.

² Майский Иван Михайлович (1884–1975) – в 1932–1943 годах посол СССР в Лондоне.



Отдельно стоит сказать о суеверных штурманах парусной эпохи. Особенno они не любили вопросов о сроках прихода в порт назначения. Типичным примером такого штурмана могут служить слова персонажа повести Станюковича «Вокруг света на “Коршуне”» Степана Ильича Овчинникова: «*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 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 штурманы.

С парусных времен сохранилось другое суеверие — не стоит начинать собирать вещи, пока не отдан якорь и не закреплены швартовы. Кроме того, на палубу нельзя ступить правой ногой, на палубе нельзя свистеть и плеваться, 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 притом, что швабра помо-



гает 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. Свист 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 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 и на одной из мачт «Виктори» — флагманского корабля адмирала Гора-цио 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.

Но Нельсон, как утверждают некоторые источники, был не слишком суеверным человеком. Скорее — фата-



листом. Иначе он вряд ли возил бы с собой крайне оригинальный подарок, поднесенный ему офицерами эскадры после одной из побед над французским флотом. Речь идет о... гробе, выточенном из одной из французских мачт. Гроб якобы плавал с Нельсоном до самой его смерти.

Впрочем, мрачноватый трофей адмиралу так и не понадобился. После гибели при Трафальгаре тело его было погружено, для сохранности, в бочку с бренди. Это, кстати, породило легенду о том, что офицеры, приходившие в адмиральское помещение скорбеть о покойном, втайне тянули алкоголь через заранее припасенные соломенные трубочки.

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. Более того, в британских магазинах военно-морской и просто морской атрибутики практически всегда можно найти муляж свернувшегося калачиком котика, которого на счастье нужно просто необходимо держать в каюте.

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 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 Второй эскадры Флота Тихого океана под командованием контр-адмирала Зиновия Рожественского¹ эскадренный броненосец «Орел» сел на мель — сильный восточный ветер резко понизил глубину моря. 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».

«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 Туманов².

Существовали и традиции, принятые на том или ином корабле.

Так, на погибшей в 1915 году подводной лодке «Акула» было принято пить чай из настоящего самовара, причем

¹ Зиновий Рожественский (1848–1909) — окончил службу в чине вице-адмирала.

² Язон Туманов (1883–1955) — окончил службу в чине капитана 1-го ранга.



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.

А чего, например, стоит еще одна традиция, описанная контр-адмиралом Военно-морского флота СССР Владимиром Александровичем Белли:

«Камень, на который мы¹ сели, на картах не был обозначен. Командир² выглядел безупречно спокойным и сразу после аварии сказал: “Ну, уж теперь я обязательно буду адмиралом”. Дело в том, что существовало поверье, подтвержденное многими примерами, что в контр-адмиралы производились командиры, сажавшие корабли на камни».

Традициям и обычаям посвящено немало страниц и в произведениях «морских» писателей. Например, в незабвенной повести «Приключения капитана Врунгеля» Андрея Некрасова. Начнем с того, что эта книга и сам образ капитана дальнего плавания Христофора Бонифатьевича Врунгеля является собой пародию «на морских волков» прежних лет. Судите сами:

«..За столом, углубившись в чтение какой-то древней книги, сидел грозный капитан в полной парадной форме, с золотыми нашивками на рукавах. Он свирепо грыз огромную прокуренную трубку, о пенсне и помину не было, а седые, расстрапанные волосы клочьями торчали во все

¹ Линейный корабль «Цесаревич».

² Капитан первого ранга Чеглоков (Чоглоков) Константин Аполлонович.



стороны. Даже нос, хотя он и действительно покраснел, стал у Врунгеля как-то солиднее и всеми своими движениями выражал решительность и отвагу.

На столе перед Врунгелем в специальной стоечке стояла модель яхты с высокими мачтами, с белоснежными парусами, украшенная разноцветными флагами. Рядом лежал секстант. Небрежно брошенный сверток карт наполовину закрывал сущеный акулий плавник. На полу вместо ковра распласталась моржовая шкура с головой и с клыками, в углу валялся адмиралтейский якорь с двумя смычками ржавой цепи, на стене висел кривой меч, а рядом с ним — зверобойный гарпун. Было еще что-то, но я не успел рассмотреть.

Дверь скрипнула. Врунгель поднял голову, заложил книжку небольшим кинжалом, поднялся и, шатаясь как в шторм, шагнул мне навстречу».

При этом Врунгеля смело можно назвать хранителем морских обычаев и традиций. Он прекрасно знает морские законы — вспомним эпизод в Гамбурге, где белки были подведены под категорию не облагающихся таможенными сборами судовых машин. Имеет представление о наборе команды, признавая, что «набор команды — дело серьезное, ответственное». И что самое интересное — прекрасно понимает, что часть обычаев можно смело назвать предрассудками:

«Почти всю дистанцию так и прошел лидером. Но у самого финиша мы сплоховали: не рассчитали немножко, зашли под бережок, попали в полосу безветрия, застали. Паруса обвисли, болтаются, некрасиво так, хоть ноздрей поддувай. Лом мачту скребет, зазывает ветер. Фукс свистит с той же целью, но это все, знаете, предрассудки, ерунда. Не верю я в это».



Но есть традиции, которые капитан чтит свято. При пересечении экватора он устраивает нечто вроде «театра одного актера» — пусть экипаж не понял, но ведь дело сделано!

«Я решил тряхнуть стариной и возродить этот старый обычай. Тем более, декорации несложные, костюмы тоже — с этой стороны постановка трудностей не представляет. Но вот с актерским составом просто зарез. Я, знаете, единственный бывалый моряк на судне, я же и капитан, и волей-неволей мне же приходится изображать Нептуна.

Но я нашел выход: с утра приказал выставить бочку с водой, затем сказался больным и вплоть до выздоровления по всем правилам сдал Лому командование судном. Лом выразил мне соболезнование, однако с удовольствием заломил фуражку на капитанский манер и приказал Фуксу чистить медные части.

А я заперся в каюте и занялся подготовкой: сделал бороду из швабры, соорудил трезубец, корону, а сзади прицепил хвост наподобие рыбьего. И должен без хвастовства сказать: получилось отлично. Я, знаете, посмотрел в зеркало: ну, куда там — Нептун, да и только. Как живой!

И вот, когда, по моим расчетам, “Беда” пересекла экватор, я в полном облачении поднялся на палубу...

Результат получился необычайный, но несколько неожиданный. Отсутствие предварительной проработки спектакля и незнание старых морских обычая направили воображение моего экипажа в нежелательную для меня сторону.

Я вышел...

...Спокойствие царило на палубе корабля, и мой выход в первый момент остался незамеченным.



Ну, я решил обратить на себя внимание: грозно стукнул трезубцем и зарычал. Тут оба они встрепенулись и замерли от изумления. Наконец придя в себя, Лом нерешительно шагнул мне навстречу и смущенным голосом произнес:

— Что с вами, Христофор Бонифатьевич?

Я ждал этого вопроса и заранее подготовил ответ в стихотворной форме:

Я Нептун — морское чудо,
Мне подвластна вся вода,
Рыбы, ветры и суда.
Рапортуйте мне: откуда
И куда идет “Беда”?

Тут лицо Лома выразило мгновенный испуг, который затем перешел в отчаянную решимость. Лом бросился, как леопард, облапил меня своими ручищами и потащил к бочке.

— Поддержать капитана за ноги! — скомандовал он на ходу.

А когда Фукс выполнил приказание, Лом добавил несколько спокойнее:

— Старика хватил солнечный удар, необходимо освежить ему голову.

Я пробовал отбиваться, пробовал убеждать их, что, согласно веками установленным обычаям, не мне, а им следует купаться по случаю прохождения экватора, но они не слушали. И вот понимаете, приволокли меня к бочке и принялись окунать в воду.

Корона моя размокла, трезубец упал. Положение прискорбное и почти безвыходное, но я собрался с последними



силами и в момент между двумя погружениями бодро скомандовал:

— Отставить макать капитана!

И, представьте себе, подействовало.

— Есть отставить макать капитана! — гаркнул Лом, вытянув руки по швам.

Я ухнул в воду... Одни ноги торчат. Мог бы и захлебнуться, да хорошо Фукс догадался: завалил бочку набок, вода вылилась, и я застрял. Сижу, как рак-отшельник, не могу отдохнуть. Ну, потом оправился и вылез, тоже этак, рачьим манером, кормой вперед.

Вы сами понимаете, какой ущерб моему авторитету нанесло это событие».

Если же какие-либо традиции не соблюдались, то именно с ними связывались проблемы, возникавшие на корабле и с его экипажем.

Так, в 1854 году при затоплении судов Черноморской эскадры для заграждения входа в Севастопольские бухты, упорно не хотел тонуть линейный корабль «Три Святителя». Согласно легенде, причина была в том, что в судовой церкви была забыта корабельная икона. Как только он покинула борт корабля на специально присланной шлюпке, линкор пошел на дно.

И действительно, линейный корабль все-таки пошел ко дну только после 27 выстрелов из бомбических орудий пароходофрегата «Громоносец». Вместе с ним, как свидетельствовал корабельный шканечный¹ журнал, затонули «орудия, рангоут, порох и морская провизия».

¹ Вахтенный.



Легенда, связанная с иконой, получила свое освещение в фильме Александра Ханжонкова «Оборона Севастополя», снятом в 1911 году. Был даже изготовлен макет корабля; в съемках активное участие принимали также войска гарнизона, а также оставшиеся в живых к тому моменту участники Севастопольской обороны 1854—1855 годов.

Глава 2

ПОД ЗНАМЕНА

Первоначально Российский Императорский флот, как и армия, комплектовался за счет рекрутских наборов. С 1703 года их объявляли в зависимости от потребностей вооруженных сил в новобранцах.

В 1766 году появилось «Генеральное учреждение о сборе в Государстве рекрут и порядках, которые при наборе исполняться должны». Документом впервые определялся возраст рекрутов — от 17 до 32 (35) лет, а также рост — не менее 159 сантиметров. Россия была разделена на две половины — Восточную и Западную, — причем рекруты брались из них по очереди. Два года (по одному на каждую половину) считались одним рекрутским набором. С каждой тысячи лиц призывающего возраста в среднем брали пять человек, хотя в случае необходимости — например, во время Восточной (Крымской) войны 1853—1856 годов — могли брать с тысячи и по 70 рекрутов.

Срок службы в вооруженных силах России постепенно менялся. До 1793 года он был пожизненным, а в 1793—1834 годах снизился до 25 лет. С 1834 года солдаты в армии и матросы во флоте служили уже 20 лет, после чего следовало пребывание в запасе сроком пять лет.



Накануне Восточной (Крымской) войны 1853—1856 годов срок службы под знаменами снизился до 15 лет, после чего матрос числился в «бессрочном отпуске»; по сути — в резерве. Естественно, этот механизм работал только в мирное время.

В 1855—1874 годах срок службы сначала составлял 12 лет, затем десять лет, а позже — семь лет. Срок пребывания в запасе при этом составлял, соответственно, три, пять и восемь лет.

Отметим, что срок службы мог быть сокращен и, так сказать, в индивидуальном порядке. Вот, к примеру, текст приказа по Морскому ведомству № 65, подписанного главным начальником флота и Морского ведомства, генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем в Павловске 19 мая 1860 года:

«Государь Император во внимание к отлично-усердной службе нижних чинов возвратившегося из кругосветного плавания фрегата “Аскольд” повелел сократить им срок службы к отставке на два года».

Главным способом пополнения рядов Российского Императорского флота нижними чинами с 1874 года по Первую мировую войну была воинская повинность. Все достигшие 20-летнего возраста жители Российской 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 тысяч человек в год. Призыв происходил один раз в год и приурочивался к срокам уборки урожая (Россия, как известно, была страной преимущественно крестьянской). Время «Ч» — с 15 сентября по первое октября либо по 15 ноября. Призывали во флот вначале на семь



лет, позже — на пять лет (не считая срока 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 губерниях и Финляндии.

Не служили в армии «сибирские инородцы» (исключая корейцев и «бухтарминцев»¹), 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 — это, впрочем, не означало отмены призыва для финнов, проживавших вне территории Великого княжества Финляндского.

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 вдовы с детьми. Более того, не допускался призыв внебрачных детей (при условии, что на их попечении находились матери), а также единственных внуков при недееспособных бабушках и дедушках (при условии отсутствия у них взрослых сыновей).

Ряд подданных Российской империи подлежал призыву лишь при нехватке «годных» призывников. Речь в данном случае шла о единственном трудоспособном сыне пре-

¹ То есть считавшихся «раскольниками» горных алтайцев, живших в долине Бухтарма.



старелого отца («престарелым» считался уже 50-летний мужчина), молодом человеке, следующим за братом, погибшем либо пропавшем без вести на воинской службе, а также о том, чей брат к тому моменту уже находился «под знаменами».

Теперь перейдем к отсрочкам и льготам по образованию.

До 30 лет могли забыть обо всех тяготах воинской службы казенные стипендиаты, которые готовились занять ученые и учебные должности (после занятия данных должностей освобождение было полным). До 28 лет не грозила армия и флот студентам вузов, имевших пятилетний срок обучения (если же срок обучения составлял всего четыре года, то отсрочка для них продолжалась до 25-летнего возраста). 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, однако для них отсрочка действовала всего лишь пять 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. Врачи и провизоры служили в строю лишь четыре месяца, после чего год и восемь месяцев дослуживали по своей специальности.



Напоследок скажем о льготах по профессиональной принадлежности.

От воинской повинности освобождались представители христианского и мусульманского духовенства (правда, муэдзины должны были быть старше 22 лет); академики, адъюнкты, профессора, прозекторы¹ с помощниками, лекторы восточных языков, доценты и приват-доценты²; 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 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 тех людях, что добровольно поступали на военную и морскую службу.

В 1834—1884 годах существовало понятие «*вольный матрос*». Таковыми были люди, добровольно шедшие на корабли военного флота сроком на пять лет. Затем их ожидала

¹ Прозектор — заведующий патологоанатомическим вскрытием трупов в клиниках либо помощник профессора анатомии и оперативной хирургии.

² Приват-доцентами в старой России называли преподавателей, не состоявших в штате учебного заведения.



служба на торговых судах. Семьи таких матросов освобождались от податей, военного постоя и рекрутских наборов.

Вольноопределяющимися во флот принимались только молодые люди с высшим или средним образованием. «Вольноперы» обладали целым рядом льгот. В частности, они могли жить в отдельных от других матросов помещениях, а зачастую — даже на частных квартирах. Срок их службы «под знаменами» составлял лишь два года. При увольнении в запас вольноопределяющиеся обычно сдавали экзамен на мичмана флота либо прапорщика по морской части запаса.

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 и без обязательства сдачи офицерского экзамена. Служили они на общих основаниях. С 1912 охотником мог стать и человек, не достигший призывного возраста, а в годы Первой мировой войны предельный возраст охотника был увеличен с 30 лет до 40 лет.

«Охотником» не мог стать человек, лишенный прав, состояния или всех особенных прав и преимуществ; наказанный по суду и лишенный права поступать на государственную службу, а также лица, признанные виновными в краже либо мошенничестве.

Для примера приведем данные призыва осени 1912 года.

К первому января 1913 года флот получил 11 713 новобранцев, из которых лишь 10 251 человек был зачислен для службы (остальные оказались «отсевянными» медицинскими комиссиями по различным причинам). Негра-



мотными из них были 1676 человек, а малограмотными — 1647 человек.

В начале каждого года составлялись так называемые «призывающие списки», в которые включались все лица, подлежащие призыву на действительную службу. Данные в них поступали из городских и волостных правлений на основании посемейных списков и метрических выписок. После первого апреля данные списки две недели могли изучаться потенциальными призывниками, причем в них могли вноситься замечания о «пропусках и ошибках в местах». Следующий этап — поступление списков в воинские присутствия, где окончательно принимались решения о льготах. К первому июля все списки предоставлялись в Военное и Морское министерства.

Непосредственно с призывниками работали призывающие участки, которые отвечали либо за целый уезд, либо за его часть (решение о границах участка принималось губернским воинским присутствием). Отдельный участок полагался городу с десятитысячным населением; если же численность населения города превышала 40 тысяч, то его могли разделить на несколько участков. В сельской местности призывающей пункт устраивался в селении, расстояние до которого от любого населенного пункта участка не превышало 50 верст (53,3 километра).

Теперь обратим внимание на национальный состав призывающих. 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.

А вот из документов середины XIX века узнать национальное происхождение новобранцев было практически



невозможно — указывалось только вероисповедание, место призыва и социальное положение. Причем из сведений о комплектовании Черноморского флота можно выяснить, что евреи в Морском ведомстве в те времена все-таки были.

Так, на 1853 год среди нижних чинов Черноморского флота и портов Черного моря было 28 332 православных (79 процентов), 5784 католика (6,2 процента), 1081 еврей (три процента), 515 мусульман (1,4 процента) и 148 лютеран (0,4 процента). Итого — 35 670 человек.

Любопытная деталь — признаком опытного флотского офицера, постоянно имевшего дело с новобранцами, была способность по «*въговору*» определить родную для первогодка губернию. Таким талантом, например, обладал дядя гардемарина Владимира Ашанина — главного героя повести Константина Станюковича «Вокруг света на “Коршуне”». Прототипом адмирала Ашанина был отец писателя, участник обороны Севастополя в 1854—1855 годах адмирал Михаил Николаевич Станюкович (1786—1869).

Завершая разговор о призывае 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 во флот из внутренних губерний России. На долю прибрежных областей пришлось лишь семь новобранцев.

Молодые люди, отобранные для службы в гвардии, проходили завершающую стадию отбора в Михайловском манеже Санкт-Петербурга. В огромный зал приезжали представители всех лейб-гвардейских частей, где имелись вакансии. Для того чтобы попасть в тот или иной полк, нужно было иметь определенные детали внешности. В лейб-гвардии Преображенский полк набирались высокие шатены с правильными носами, в лейб-гвардии Измайловский полк — высокие блондины, которых называли в столице «хлебопеками». Лейб-гвардии Московский полк комплектовался рыжими («жареными раками»), лейб-гвардии Павловский полк — курносыми¹, кирасирские полки — высокими стройными брюнетами, гусарские — усачами. В Гвардейский флотский экипаж попадали высокие новобранцы с широкой грудью.

Существовало и такое понятие как «гвардейский рост». Он равнялся двум аршинам и восьми вершкам — 177,8 сантиметра.

После отбора будущих матросов следовал их развод по экипажам.

Поворотным моментом в жизни каждого новобранца флота была присяга на верность царю и Отечеству. Рядовые матросы расценивали ее как рубеж между старой жизнью и службой под знаменами. Вот как характеризо-

¹ Как известно, российский император Павел Первый (1754–1801), в честь которого был назван полк, сам был курносым.



вал эту церемонию один из персонажей незаконченного романа Алексея Новикова-Прибоя «Капитан первого ранга», инструктор новобранцев Храпов:

«На присяге¹ 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».

В Морском уставе Петра Великого текст присяги «морского служителя» звучит следующим образом:

«Я (имярек) общаюся всемогущим Богом служит Всепресветлейшему царю государю верно и послушно, что в сих постановленных, також и впредь постановляемых воинских артикулах, что иные в себе содержать будут, все исполнять исправно. Его царского величества государства и земель его врагов, телом и кровию, в поле и крепостях, водою и сухим путем, в баталиях, партиях, осадах и штурмах и в прочих воинских случаях, какого онъе звания ни есть, храбре и сильное чинить противление, и всякими образы онъих повреждать отщусь. И ежели что вражеское и предосудительное против персоны его величества или его войск, такожде его государства людей или интересу государственного, что услышу или увижу,

¹ Речь идет о заучивании текста присяги и объяснении того, как ее приносят.



то обещаюсь об оном по лучшей моей свести, и сколько мне известно будет, извещать и ничего не утаить; но толь паче во всем пользу его и лучше охранять, и исполнять. А командирам моим, поставленным надо мною, во все, где его царского величества войск, государства и людей благополучию и приращению касается, в караулах, в работах и прочих случаях должно 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 некоторую архаичность языка, все понятно.

В 1906 году был опубликован новый текст присяги, который уже оставался неизменным до февраля 1917 года:

«Я, нижепоименованный, обещаю и клянусь Всемогущим Богом, пред Святым Его Евангелием, в том, что хошу и должен ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, своему истинному и природному Всемилостивейшему ВЕЛИКОМУ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ НИКОЛАЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ, Самодержцу Всероссийскому и законному ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА Всероссийского Престола Наследнику верно и нелицемерно служить, не щадя живота своего, до последней капли крови, и все к высокому ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА Самодержавству, силе и власти принадлежащие права и преимущества узаконенные и впредь узаконяемые, по крайнему разумению, силе и возможности исполнять.



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА Государства и земель ЕГО врагов, телом и кровью, в поле и крепостях, водою и сухим путем, в баталиях, партиях, осадах и штурмах и в прочих воинских случаях, храбре и сильное чинить сопротивление и во все стараться спешествовать, что к ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА верной службе и пользе государственной по всех случаях касаться может.

Об ущербе же ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА интереса, вреде и убытке, как скоро о том уведаю, не только благовременно объявлять, но и всякими мерами отвращать и не допускать потущуя и всякую вверенную тайность крепко хранить буду.

От КОМАНДЫ и ЗНАМЯ, где принадлежу, хоть в поле, обозе или гарнизоне, никогда НЕ ОТЛУЧАТЬСЯ, но за конным, пока жив, следовать буду и ВО ВСЕМ ТАК СЕБЯ ВЕСТИ И ПОСТУПАТЬ, КАК ЧЕСТНОМУ, ВЕРНОМУ, ПОСЛУШНОМУ, ХРАБРОМУ И РАСТОРОПНОМУ СОЛДАТУ НАДЛЕЖИТ.

В чем да поможет мне ГОСПОДЬ БОГ ВСЕМОГУЩИЙ. В ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЖЕ СЕЙ МОЕЙ КЛЯТВЫ ЦЕЛУЮ СЛОВА И КРЕСТ СПАСИТЕЛЯ МОЕГО. АМИНЬ».

Прежде чем попасть на корабль, каждый новобранец проходил четырехмесячный курс строевой подготовки — до 14—17 часов в сутки. Обычно муштру молодых матросов поручали офицерам пехотных полков, в помощь которым давали так называемых «стрелков» — унтер-офицеров, прошедших курс Морской учебно-стрелковой команды.

Любопытно прочесть несколько выдержек из приказа 1913 года, автором которого является контр-адмирал (будущий вице-адмирал) Павел Левицкий (1859—1938),



начальник Бригады подводного плавания Балтийского моря:

«...Теперь же приступить к строевому учению и обучению гимнастике в сопровождении хора музыки... Командирам судов бригады принять строгие меры к превращению такого¹ хождения нижних чинов, которые должны всегда идти вместе, фронтом под начальством старшего. Одиночное хождение нижних чинов по время работ указывает на беспорядок в части...»

Особое место для каждого матроса-новобранца занимала так называемая «словесность». Ее суть состояла в обучении будущих нижних чинов основам строевых уставов, а также своего рода «правилам выживания» в береговом флотском экипаже и на боевом корабле. В приложении к книге приведена выдержка из книги Алексея Новикова-Прибоя «Капитан первого ранга», из которой можно (естественно, со скидкой на убеждения автора) понять систему преподавания «словесности» инструкторами — «обучающими».

«Словесность» заключалась в изучении по три-четыре часа в день уставов, прививании основ чинопочитания, включая тупую зубрежку имен августейших особ, а также фамилий флотского, экипажного и корабельного начальства. Молодых матросов учили правильно отдавать честь. Естественно, случались и курьезы. Так, один из новобранцев в ужасе отдал честь увешанному галунами швейцару, принял его за «сверх-адмирала».

Впрочем, у «словесности» была и другая задача. Дело в том, что часть призывников происходила из районов,

¹ Одиночно и вразброда



населенных народностями, плохо знавшими русский язык. Методы обучения были жесточайшими — для того чтобы первогодок повернул налево по соответствующей команде, его били по левой щеке, а если повернуть было нужно направо — то по правой. «Стрелки» часто усердствовали настолько, что новобранцев замертво уносили в лазарет.

В первые четыре месяца матроса обычно не выпускали за пределы экипажа — разве что в качестве помощника более опытного моряка. Тем более что узнать новичка было очень просто — не принявшие присяги не имели на бескозырке ленточек. Примечательно, что старшему матросу необходимо было отдавать честь «за себя и за того парня» — новобранец должен был смотреть в оба и учиться.

Признаком хорошего командира была постоянная забота о нижних чинах. Так, если летом, в сухую погоду, матросам на парусных кораблях разрешалось днем ходить босиком (деревянная палуба неплохо прогревалась), то с наступлением вечера им было положено надевать обувь. Брюки, чтобы «*понапрасну не топтать*», носили подвернутыми (это называлось «*по-матросски*»).

Или, например, вот извлечение из приказа будущего вице-адмирала Владимира Корнилова (1806—1854), героя обороны Севастополя в 1854—1855 годах. На момент составления данного документа он в чине капитана первого ранга командует парусным линейным кораблем «Двенадцать Апостолов» Черноморского флота:

«Летом вочные вахты, вахтенным командирам не дозволять нижним чинам выходить без одежды на верх: это весьма способствует простудным болезням, и поэтому должно быть взято за правило, по раздаче коек, командовать “вахтенным надеть фуфайки!” и вместе



с тем приставить унтер-офицера к галюну, чтоб не допустить туда подвахтенных¹ без платья».

Теперь перейдем к системе воинских званий для нижних чинов. Отметим, что командиры кораблей еще со времен Петра Великого отвечали за подготовку младших командиров:

«Капитан должен выбирать людей в ундер офицеры из добрых матрозов, достойных без похлебства, под штрафом заплатить убытки ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ от того присходимья».

Высшим унтер-офицерским чином был чин фельдфебеля, который присваивали боцманам — строевым и береговым. Боцман, кстати, это должность, а не воинское звание.

Старший боцман (боцманов могло быть на судне несколько) был хозяином палубы и человеком, с которым даже командир боевого корабля не гнушался в ряде случаев и посоветоваться и обратиться по имени-отчеству. Более того, в Российском Императорском флоте существовал любопытный обычай. Когда на корабле менялся командир, уходивший офицер обязательно должен был расцеловаться со старшим боцманом.

Корабельный старший боцман имел старшинство перед всеми унтер-офицерами; он был обязан знать по имени всех нижних чинов. По отношению к матросам и унтер-офицерам старший боцман пользовался правами вахтенного офицера.

¹ Подвахтенный — матрос, которому предстоит исполнять вахту после отделения, находящегося на вахте. Подвахтенные обычно использовались при проведении работ, для которых требовалось дополнительное число людей.



Впервые понятие «боцман» встречается в документах о постройке первого российского мореходного парусного корабля европейского типа «Орел». Правда, понятие это звучит как «ботеман» и «бутман».

Впрочем, среди унтер-офицерских чинов был такой, как боцманмат. Соответствовал он сухопутному старшему унтер-офицеру, а производили в него унтер-офицеров второй статьи по особой аттестации и при наличии годичного стажа. Чаще всего боцманматами становились рулевые, водолазы и марсовые.

Боцманмат в случае необходимости исполнял обязанности боцмана и должен был знать такелажные работы, правила подъема и спуска рангоута, вопросы вооружения корабля, компас, управление рулем и шлюпкой под парусом.

Ниже боцманмата стоял унтер-офицер первой статьи, в которые производились унтер-офицеры второй статьи с годичной выслугой. В унтер-офицеры второй статьи (до 1910 года — в квартирмейстеры) обычно выдвигали выпускников разного рода школ младших специалистов.

На несколько категорий делились и собственно матросы.

Матросом первой статьи мог стать либо выпускник школы специалистов, либо человек, прослуживший матросом второй статьи не менее восьми месяцев. А в матросы второй статьи производили уже после первоначального строевого обучения в береговом флотском экипаже.

В 1910-х годах ежемесячное жалование матроса второй статьи в Балтийском и Черноморском флотах составляло 75 копеек, а матроса первой статьи — один рубль. Несколько больше получали «на руки» нижние чины



Сибирской флотилии. Матросу первой статьи полагался один рубль 45 копеек, а матросу второй статьи — один рубль пять копеек.

Сразу после призыва новобранец именовался «молодым матросом», а воспитанник Кронштадтской школы юнг (или «юнгов», как тогда говорили) — соответственно, юнгой.

Расскажем о Школе юнг в Кронштадте поподробнее.

Открыта она была в октябре 1910 года и первоначально насчитывала 112 воспитанников. Это было всесословное учебное заведение, куда принимались юноши 16—18 лет «христианского вероисповедования» с образованием не ниже трех классов «начальных народных школ». С 1912 года школа была расширена до 439 юнг, причем на такое количество мест претендовали 1540 кандидатов!

После полутора лет обучения (из них год — практические плавания) выпускники школы зачислялись в строй флота на действительную службу. После прохождения унтер-офицерского курса они имели возможность получить чин кондуктора.

Во времена Петра Великого и до второй четверти XIX века к числу нижних чинов относились юнги, «матрозы», «добрые матрозы»¹, трубачи, барабанщики, парусные мастера, купоры (бондари), конопатчики, канониры, пушкари и плотники. Унтер-офицерами были тиммерманы², подлекари, профосы (палачи, следившие

¹ Звание присваивалось матросам после пяти лет службы.

² Чин старшего корабельного плотника. Появился в честь голландца Франца Тиммермана, с 1692 года обучавшего Петра Великого геометрии и фортификации, а также кораблестроительным премудростям.



также за чистотой на корабле), квартирмейстеры, «подштурманы», «подконстапели»¹, подшкиперы, боцманы и боцманматы.

Обучение матросов продолжалось и на кораблях. Особое внимание уделялось внутрисудовой подготовке людей, которые могли бы в бою заменить выбывших из строя специалистов — артиллеристов, минеров, машинистов. В связи с этим со второй половины XIX века повышается роль грамотности матросов, поэтому командирам напоминали о том, что они должны по «возможности заниматься с новобранцами грамотностью, столь облегчающей нижним чинам приобретение специальных знаний»².

Кроме того, матросы должны были упражняться в гребле на шлюпках и в управлении парусами — «почти каждый нижний чин должен уметь в случае надобности управляться шлюпкой».

Наиболее перспективных нижних чинов рекомендовалось готовить к поступлению в школы строевых квартирмейстеров.

Но серьезная проблема заключалась в том, что, в целях экономии средств, корабли Российского Императорского флота часто находились в так называемом «вооруженном резерве», «находясь в кампании» лишь по несколько месяцев в году. Не делалось исключение даже для боевых судов, находившихся на Дальнем Востоке перед Русско-японской войной. Естественно, говорить о каких-либо серьезных «достижениях» в области боевой и строевой подготовки личного состава в таких случаях не приходилось. Предо-

¹ Помощник артиллерийского офицера.

² Из инструкции Главного морского штаба командиру броненосного крейсера «Адмирал Нахимов» (1893 год).



ставим слово известному российскому военно-морскому публицисту, старшему офицеру крейсера бронепалубного крейсера первого ранга «Диана» капитану второго ранга Владимиру Семенову (1867—1910)¹:

«...Работы оказалось столько, что едва хватало времени на стол и еду. Крейсер, начавший кампанию 17 января, до того 11 месяцев простоял в резерве! Если бы даже при уходе его из Кронштадта на Дальний Восток (осенью 1902 года) команда была формирована строго по правилам, так и то в составе ее должно было бы находиться два призыва, то есть около трети людей, не выдавших моря. На деле же этих мужиков, одетых в матросские рубахи, оказалось почти 50 %, а морская практика добрых половины остальных исчерпывалась единственным походом из Артура² во Владивосток и обратно... Нравы и обычаи установились не только не морские, но даже и не сухопутно-казарменные, а просто... деревенские. При выполнении какой-нибудь работы, хотя и не общей, но требовавшей значительного числа людей, вместо определенного приказания или команды — такое-то отделение туда-то! — унтер-офицеры просили “земляков” подсобить, и даже старший боцман, вместо начальнического окрика, приглашал “ребят” навалиться “всем миром”, чтобы скорее “отмахнуть — и шабаш”!.. По сравнению с этой просто сплотившейся и сформировавшейся деревней сборная команда “Ангара”³, составленная из

¹ Речь идет о начале службы Семенова на крейсере в 1904 году.

² Порт-Артура.

³ Вспомогательный крейсер второго ранга «Ангара» (бывший пароход Добровольного флота «Москва»), на котором Семенов служил также старшим офицером.



людей (конечно, не самых лучших), назначенных с разных судов эскадры¹ (но судов все же плававших), показалась мне образцовым войском. Немало трудов и забот пришлось положить на искоренение этих патриархальных нравов и ведения хотя бы некоторого воинского уклада жизни. Грязь, особенно в местах, недоступных беглому «смотровому» обзору, была невозможная. Единственный результат 11-месячной стоянки в резерве, когда крейсер был официально превращен в казарму, но на деле, конечно, не мог превратиться в казарму благоустроенную. На корабле люди живут так скученно, в такой, строго говоря, ненормальной обстановке, что поддерживание прядка, как внешнего, так и внутреннего, выполнение насущнейших требований гигиены возможны лишь при полном, правильном и непрерывном функционировании всех элементов этого гигантского механизма...»

Впрочем, такая ситуация с большим количеством неопытных матросов не была чем-то экстраординарным.

К примеру, проанализируем состав нижних чинов винтового клипера «Крейсер» по состоянию на осень 1884 года, когда корабль уходил в дальнее заграничное плавание (как тогда говорили — «в дальнюю»).

Всего на борту было 172 нижних чина². 67 человек — призыва 1884 года (32 процента), 24 человека — призыва

В 1904 году затонул в Порт-Артуре в результате обстрела японской артиллерии.

¹ Имеется в виду Эскадра Тихого океана.

² Кроме них, на борту было 13 офицеров — командир и старший офицер в чине капитана второго ранга, четыре лейтенанта (два вахтенных начальника, старший артиллерийский офицер и минный офицер), четыре мичмана (вахтенные офицеры), двое штурманов



1883 года (14 процентов), 52 человека призыва 1882 года (30 процентов), десять человек — призыва 1881 года (шесть процентов), 11 человек призыва 1880 года (шесть процентов), три человека — призыва 1879 года (два процента), два человека — призыва 1878 года. Кроме того, имелось два сверхсрочника (два процента). Нетрудно заметить, что 83 процента нижних чинов служили менее трех лет, а 39 процента — вообще менее одного года.

Другой проблемой была постоянная нехватка подготовленных людей, включая даже такие потенциально опасные театры, как Тихий океан. По официальным данным, на первое ноября 1901 года некомплект на Эскадре Тихого океана обер-офицеров составлял 19,2 процента (в том числе вахтенных начальников — 26 процентов). Необходимо было где-то взять 33 процента инженер-механиков, 13,4 процента артиллерийских унтер-офицеров и комендоров. Некомплект старших комендоров (артиллеристов) составлял вообще 34,1 процента.

На 1913 год в Морском ведомстве существовала 21 школа для подготовки унтер-офицеров и рядовых. В этих школах готовили гальванеров¹, артиллеристов, электриков, минеров, телеграфистов, кочегаров, машинистов, мотористов, водолазов, строевых инструкторов, подводников, рулевых, сигнальщиков, писарей, баталеров², подшкиперов³, юнг, фельдшеров и музыкантов.

(старший и младший), старший инженер-механик. Судовой врач имел гражданский (или, как тогда говорили — «классный») чин.

¹ Специалист по обслуживанию электрического оборудования.

² Специалист, ведающий продовольственным снабжением.

³ Заведующий шкиперским имуществом — якоря, цепи, тросы и канаты, брезент, краски, ветошь и так далее.



Подготовка унтер-офицеров первоначально производилась силами Учебных морских экипажей (Первый учебный морской экипаж располагался в Кронштадте, а Второй — в Николаеве). Принимали в них главным образом кантонистов.

Кантонистами в Российской империи до 1856 года именовали малолетних сыновей нижних чинов армии и флота, по сути, с рождения принадлежавших Военному и Морскому ведомству (на довольствие их зачисляли в полу-годовалом возрасте — считалось, что именно шестимесячный ребенок уже не нуждается в кормлении материнской грудью). Само понятие «кантонист» пришло из Пруссии, где существовали полковые округа-канттоны.

В 1721 году Петр Великий основал при каждом полку гарнизонную школу на 50 человек солдатских сыновей (позже такие школы появились и при портах). Детей обучали грамоте, писарскому делу, ремеслам, а также — внимание! — музыке и пению. В 1805 году гарнизонные школы были реорганизованы и получили название «кантонистских». Из этих учебных заведений армия и флот получали строевых унтер-офицеров, музыкантов, топографов, чертежников, писарей и мастеровых.

Сословие кантонистов было уничтожено коронационным манифестом императора Александра Второго.

В Учебных морских экипажах преподавали, говоря современным языком, общеобразовательные предметы, строевую подготовку. Были и практические плавания на судах флота. В унтер-офицеры производили лиц не моложе 20 лет.

Впрочем, в унтера могли произвести и просто грамотного матроса — в среднем один унтер-офицер приходился в середине XIX века на 13 матросов.



В 1874 году при Кронштадтском Минном офицерском классе была создана Минная школа, которая сначала готовила матросов-специалистов, а с 1878 года — и унтер-офицеров. Организационно и Класс, и Школа входили в состав Учебно-минного отряда Балтийского флота. Выпускниками были специалисты в области минно-торпедного дела и электротехники.

Около трехсот человек ежегодно назначались из числа новобранцев флота в Учебную артиллерийскую команду, которая организационно входила в состав Учебно-артиллерийского отряда (УАО). Курс Команды был рассчитан на полтора года, из которых восемь месяцев проходили на боевых кораблях УАО — на каждое орудие крупного и среднего калибра приходилось по два ученика, а на орудие малого калибра — по одному.

Наиболее преуспевшие в науках оставлялись в УАО еще на один год, после чего они выпускались со званием квартирмейстера. Это давало возможность в дальнейшем получить чин артиллерийского кондуктора.

С 1858 года вела свое начало Машинная школа Балтийского флота — в этом году Главный начальник флота и Морского ведомства генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич (1827—1892) приказал откомандировать на только что созданный Пароходный завод в Кронштадте свободных машинистов с судов флота. Их задачей было получить опыт в сборке и разборке судовых механизмов. С 1868 года в Кронштадте работали краткосрочные курсы машинистов и кочегаров (опять же на базе мастерских завода).

Собственно же Машинная школа Балтийского флота была открыта в ноябре 1885 года; ее слушателями стали



66 нижних чинов Балтийского и Черноморского флотов. Полный курс смогли одолеть 39 человек, а звание машинного унтер-офицера получили лишь 32 человека — они имели право самостоятельно управлять судовыми машинами мощностью до 1500 лошадиных сил.

В 1906 году Школа получила новое здание, в котором помимо учебных классов разместились токарная, слесарная и «железнокотельная» мастерская, а также кузница и лаборатории. Несколько позже Школа была разделена на несколько отделов: класс машинистов и унтер-офицеров, изучающих ремесла; класс кочегаров; класс кочегаров порта императора Александра Третьего (Либавского).

С лета 1917 года существовала матросская авиационная школа, которая действовала на материальной базе гидроавиационного отряда Воздушной дивизии Балтийского флота в Гапсале¹. До октября из 13 механиков и мотористов подготовили четырех летчиков; остальные были переведены в Бакинскую офицерскую Морскую школу.

Водолазная школа в Кронштадте была создана в 1882 году и ставила целью подготовку собственно водолазов, а также «указателей» — людей, которые должны были направлять находящегося под водой человека к цели для облегчения его работы. Круг людей, которые могли быть водолазами, был определен в Морском ведомстве еще 1865 году. Инструкция гласила:

«Избирать крепких людей, моложе 26 лет, с развитою грудью, свободным дыханием и без малейших признаков страданий сердца; врач обязан наблюдать, чтобы погружение в воду не совершилось вскоре после принятия пищи,

¹ Ныне город Хаапсалу (Эстония).



и чтобы в холодное время водолаз не оставался долгое время в воде».

В водолазы не принимали также лиц, страдавших головной болью и шумом в ушах; предрасположенных и больных туберкулезом; «холерического темперамента, с синеватыми губами и слишком красными щеками»; имевших короткую шею (это мешало закреплению верхней части водолазного оборудования); флегматиков; пьяниц; ревматиков, больных почками, венерическими заболеваниями, а также людей с пороками сердца.

Пирамиду матросов и унтер-офицеров Российского Императорского флота венчал институт людей, имевших странное для современного уха воинское звание — «кондуктор» (ударение — на последнем слоге). У современного человека это звание может вызвать вполне определенные ассоциации — человек, проверяющий железнодорожные и прочие проездные документы.

Скажем прямо — кондукторы никакого отношения к железнодорожным служащим не имели. Хотя название данного чина и происходит от латинского слова *codicis*, что в переводе на русский язык означает «ведущий». Его присваивали унтер-офицерам сверхсрочникам по аттестации и по экзамену, причем приказ о производстве подписывался либо начальником Главного Морского штаба, либо начальником отдельного отряда судов.

Первоначально — с 1798 года — кондукторы были только в штате строителей и техников кронштадтского Канала императора Петра Великого («Петровского дока»). Кондуктор первого класса приравнивался к прaporщикам по инженерной части, а кондуктор второго класса — к старшим унтер-офицерам.



До конца XIX века кондукторами именовали уже не унтер-офицеров, а выпускников различных училищ Морского ведомства (штурманских, артиллерийских и инженерных), окончивших курс, но еще не прошедших практику на кораблях и в береговых учреждениях флота, после чего им присваивался чин прапорщика Корпуса корабельных инженеров, Корпуса флотских штурманов, Корпуса инженеров-механиков флота либо Корпуса инженеров морской строительной части.

Ситуация коренным образом изменилась в конце XIX века. В соответствии с «Положением о старших боцманах и кондукторах флота» от июля 1894 года, звание «кондуктор» было введено для старших боцманов, а также выходцев из сверхсрочных артиллеристов, минеров и машинистов.

Что же касается выпускников Морского инженерного училища, то они были последними кондукторами не из нижних чинов — это звание им перестали присваивать в 1896 году.

Согласно приказу по флоту и Морскому ведомству от августа 1902 года, к числу кондукторов причисляли старших судовых и береговых боцманов. Кроме того, имелись артиллерийские, минные, рулевые, сигнальные, минно-машинные кондукторы. Кондукторами должны были быть также корабельные и береговые шкиперы¹, старшие баталеры², старшие минно-артиллерийские содержатели, старшие машинные содержатели и старшие фельдшеры.

¹ Шкипер — заведующий палубным имуществом.

² Заведующие продовольственной частью.



С апреля 1910 года в числе кондукторов появились также трюмные, кочегарные, гальванерные¹, телеграфные, а также кондукторы-электрики. Еще год спустя ввели сигнально-дальномерных кондукторов.

На первое мая 1913 года в списках всех флотов и флотилий числились 1213 кондукторов. Из них на Балтике служил 761 человек, на Черном море — 342 человека, на Каспии — 18 человек, в Сибирской флотилии — 56 человек, а в Амурской флотилии — 36 человек.

Срок службы в чине кондуктора составлял 25 лет, причем обладатель этого чина имел право на определенные привилегии. На боевых кораблях имелись особые кондукторские кают-компании, кондукторы получали повышенное денежное содержание (включая пособие на воспитание детей), получали бесплатное медицинское обслуживание и имели отпуск с сохранением денежного содержания. За отличие по службе кондуктора могли привести в подпоручики по Адмиралтейству, в результате чего он превращался в офицера.

При отставке бывшие кондукторы получали пенсию, а также права почетного гражданина.

В июне 1917 года институт кондукторов был упразднен.

Первое законодательное упоминание о наградах для нижних чинов содержится в Морском уставе:

«Буде которые из морских служителей являются знающие в морском хождении, и тщательны в произвождении своего дела паче других, о том должны командиры их

¹ Гальванер — в царском флоте матрос-специалист в области электротехники.



доносить в Коллегию¹, и их представлять, где Коллегия должна то рассмотреть и оных за их тицание, или повысить чином, или прибавкою жалования, или иным каким награждением по человеку и делу смотря».

Наиболее известной наградой для нижних чинов был Знак отличия Военного ордена, более известный как «солдатский Георгиевский крест» (отметим, что официально награда стала называться Георгиевским крестом только с 1913 года).

«Знак» был учрежден в 1807 году для «поощрения храбрости и мужества» солдат, матросов и унтер-офицеров. Награжденный получал целый ряд льгот — освобождение от телесного наказания, увеличенное на треть жалование — и исключался из податного сословия.

После Крымской войны 1853—1856 годов внешний вид Знака был несколько изменен. Он был разделен на четыре степени, первые две из которых были золотыми крестами, а две нижние — серебряными.

Знак отличия Военного ордена был настолько редкой и желанной наградой, что будущие «кавалеры» зачастую не очень верили даже в саму возможность награждения. И снова слово капитану 2-го ранга Владимиру Семенову, описывающему один из моментов сражения с японской эскадрой 28 июля 1904 года:

«...Обходя батареи, я поздравил с Георгием комендора XV орудия Малахова, который, будучи ранен, после перевязки немедленно вернулся к своей пушке и продолжал исполнять свои обязанности.

Странно было видеть, как этот человек, только что смело глядевший в лицо смерти, вдруг потупил вспыхнув-

¹ Имеется в виду Адмиралтейская коллегия.



шие радостью глаза и, не то смущенно, не то недоверчиво, промолвил: “Это... уж как начальство...”

Я даже рассердился.

— Какое начальство? Пойми ты, рыбья голова, что по статуту заслужил! Тут ни командир, ни я — ничего не смеем! Начальство не даст — до самого Царя дойти можешь! По закону требовать!..

Кругом все примолкли, поглядывая не то с любопытством, не то с недоверием... Кажется, они впервые слушали, что закон выше воли начальства... Я поспешил дальше, сам недоумевая, что сделал неожиданно вырвавшейся фразой: поддержал или подорвал дисциплину?..»

Обычно на корабль либо береговую часть выдавали определенное количество Знаков отличия Военного ордена, которые потом распределялись среди нижних чинов. Так, на бронепалубный крейсер «Аскольд» по итогам боя с японской эскадрой у Порт-Артура 27 января 1904 года было выделено 24 Знака. Распределением их среди достойных занималось собрание офицеров корабля во главе со старшим офицером крейсера. В ряде случаев Знак выдавали на взвод либо отделение, матросы которого должны были сами выбрать будущего кавалера.

Примечательно, что при производстве нижнего чина в офицеры Знак отличия Военного ордена необходимо было носить на мундире либо вицмундире при всех без исключения орденах. При наличии нескольких степеней Знака офицеры носили «лишь старшие степени, снимая младшие степени при высших степенях: 2-ю при 1-й и 4-ю при 3-й, но оставляя знак 3-й степени при знаках отличия 1-й и 2-й степеней».



Знак отличия Военного ордена мог быть также вручен гардемаринам, для которых правила ношения Знака после производства в офицеры были аналогичными. Так, Знак отличия военного ордена четвертой степени имел морской министр адмирал Иван Диков, получавший, как кавалер Знака, микроскопическую пенсию¹.

С июня 1917 года, решением Временного правительства, солдатским Георгиевским крестом можно было награждать и отличившихся офицеров — за личную храбрость и «*по приговору*» солдат. В этом случае награда носилась с золоченой лавровой ветвью на ленте орденской колодки. В свою очередь, нижний чин, заменивший выбывшего из строя в бою офицера, вполне мог претендовать на офицерскую награду — орден Святого Георгия четвертой степени.

С 1878 года существовала так называемая «Георгиевская медаль» с надписью «За храбрость», первоначально учрежденная исключительно для нижних чинов Отдельного корпуса пограничной стражи (корпус, кстати, не входил в структуру Вооруженных сил Российской империи, а подчинялся руководству Министерства финансов, так же, как и таможня. В состав Корпуса входила, например, и ранее упраздненная Балтийская таможенная крейсерская флотилия). С 1913 года Георгиевской медалью стали награждать нижних чинов армии и флота.

Медаль также имела четыре степени и носилась на колодках Знака отличия Военного ордена. Награжденному матросу полагалась ежегодная пенсия: за четвертую степень — 12 рублей, за третью степень — 18 рублей, за вто-

¹ На 1904 год — 5 рублей 71 копейка.



ную степень — 24 рубля, за первую степень — 36 рублей. Выплаты производились по старшой на момент начисления денег степени.

Не снимался при производстве в офицеры и Знак отличия (медаль) ордена Святой Анны. В том случае, если офицер из нижних чинов получал орден Святой Анны третьей степени с мечами и бантом либо орден Святой Анны четвертой степени с надписью «За храбрость», то медаль носить уже не следовало.

Анненская медаль до 1864 года выдавалась нижним чинам (матросам и унтер-офицерам) за 20 лет бесспорочной службы; кавалеры награды освобождались от телесных наказаний и получали прибавку к жалованию. С 1864 года медалью награждали только за отличие по службе.

В 1833 году была учреждена серебряная медаль «За усердие», которой с 1856 года награждались нижние чины, прослужившие 22 года в Гвардейском флотском экипаже либо 25 лет — в обычном (включая ластовые, портовые и рабочие экипажи). Через некоторое время сроки выслуги были уменьшены.

Нижние чины Гвардейского флотского экипажа могли получить и награды непосредственно от императора. Так, баталер Гвардейского флотского экипажа Иван Иванович Чурбанов (1862—?) еще до своего производства в 1907 году в подпоручики по Адмиралтейству за отличие имел серебряные наградные часы «от императора». Кроме того, у него имелся Знак отличия на Анненской ленте, Серебряная медаль на Анненской ленте и турецкий орден Меджиидие пятой степени.

Наградить могли и деньгами — например, по итогам Императорского инспекторского смотра.



Так, 16 мая 1902 года по итогам высочайшего посещения отряда контр-адмирала (будущего вице-адмирала) Григория Чухнина (1848—1906) — эскадренные броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин», бронепалубные крейсера первого ранга «Адмирал Корнилов», «Дмитрий Донской» и «Аскольд» — все нижние чины получили денежные вознаграждения. Кондукторам выдали по десять рублей, боцманам — по пять рублей, унтер-офицерам — по три рубля, а рядовым — по два рубля. Примечательно, что матросов бронепалубного крейсера первого ранга «Аскольд», который император Николай Второй так и не посетил, наградами также не обошли.

Денежную награду матрос мог получить и от командира корабля. Особенно это было распространено в парусную эпоху, когда после длительного перехода вознаграждение получал впередсмотрящий, первым увидевший вдали тонкую полоску берега.

В век пара появились награды за быструю угольную погрузку. Вот, например, фрагмент из воспоминаний вахтенного офицера крейсера второго ранга «Алмаз» прапорщика князя Алексея Чегодаева-Саконского (1875—1949):

«Вскоре после отдыха к нам подошел “Китай”¹. Перед началом погрузки прочитали приказ о денежной премии, выпавшей на долю “Алмаза” за погрузку в Суде. Отпущено 398 франков 25 сантимов и распределено следующим образом: грузившие нижние чины получили по 1 франку 50 сантимов, унтер-офицеры по 3 франка. Не грузившие

¹ Транспорт, сопровождавший отряд кораблей Второй эскадры Тихого океана в качестве угольщика.



же (те, которые почему-либо не могли принять участия в погрузке, как-то: вахтенное отделение, сигнальщики, караульные) по 75 сантимов и унтер-офицеры — 1 франк 50 сантимов. С жаром принялись за работу, и к 19 ч все было кончено».

Существуют примеры награждений матросов Российского Императорского флота за боевые заслуги уже в советское время. Наиболее известный пример — матросы бронепалубного крейсера первого ранга «Варяг», которые получили медали «За отвагу» в память 50-летия боя корабля в Чемульпо 27 февраля (девятого февраля по новому стилю) 1904 года.

Восьмого февраля 1954 года Указом Президиума Верховного совета СССР медали получили 15 человек — Василий Бакалов, Адольф Войцеховский, Дмитрий Залидеев, Степан Крылов, Прокофий Кузнецов, Василий Крутяков, Иван Капленков, Макар Калинкин, Александр Кузнецов, Лукьян Мазурец, Петр Поликов, Федор Семенов, Тихон Чибисов, Андрей Шкетник и Иван Ярославцев.

Ни одного из офицеров «Варяга» в живых на тот момент уже не было.

24 августа 1954 года действие указа от восьмого февраля 1954 года было распространено и на 30 здравствовавших на тот момент матросов мореходной канонерской лодки «Кореец» — Сидора Александрова, Ивана Афанасьева, Карпа Болдырева, Фридриха Веррева, Андрея Викторова, Модеста Владимиренко, Павла Глазунова, Андрея Жорина, Дениса Зырянова, Петра Ильина, Илью Илюшечкина, Михаила Касьянова, Владимира Коршака, Ивана Лохтина, Дмитрия Марка, Семена Матасова, Федора Михайлова, Прокофия Михалева, Ивана Прахова, Сиду Псалома,



Михаила Сергеева, Ивана Сивуна, Прокофия Судакова, Максима Третьякова, Моисея Чернышева, Тимофея Хандрука, Григория Шпортуна, Ивана Шутова, Емельяна Юрченко и Георгия Ячменева.

Как и в любых других вооруженных силах, Российскому Императорскому флоту было знакомо дезертирство. Этой проблеме посвящена целая глава Морского устава Петра Великого, так и называющаяся — «*О дезертирах и беглецах*».

Первая же статья требует карать смертью любого ушедшего со службы и пойманного моряка, а также тех, кто его укрывал. Если же в бега ударялся рекрут, прослуживший менее года, то его три дня подряд пороли шпицрутенами и возвращали на прежнее место службы. Человека, прослужившего более года, могли вместо смертной казни бить кнутом, а позже, после вырывания ноздрей, сослать навечно на галеры.

Добровольно вернувшиеся беглецы на первый раз освобождались от телесного наказания, однако штрафовались «*по рассмотрению*». При повторении такого проступка их уже наказывали по полной программе, приведенной выше.

Если же моряк в Петровские времена переходил на сторону неприятеля, то его имя прибивалось к виселице, «*и онъ иако нарушитель присяги, шельмом и изменником публично объявлен имеет быть и пожитки его взяты; ежели он поиман будет, без всякой милости и процессу повесить ево надлежит*

. Точно так же положено было обходиться с пленными, не пожелавшими вернуться на Родину. Что же касается тех, кто только планирует перебежать к неприятелю, то их также ожидала смертная казнь.



Карались и попытки самоубийства. Если человека обнаруживали при попытке наложить на себя руки, то его после суда вешали на рее. В том случае, если обнаруживали мертвое тело, то его также надлежало повесить.

Увольнение в запас либо в отставку со временем Морского устава императора Петра Великого производилось по указанию высшего морского начальства:

«Ни какой офицер высшей и нижней, не имеет власти отпустить из службы ни какого корабельного служителя, хотя он даточной, или наемной, разве указ о том будет иметь из Адмиралтейской Коллегии и паспорт по штрафом лишения чести и живота. И от которой будет сам искать от службы отставлен быть, наказан будет шпицрутеном. Но ежели которой за неизлечимой болезнию, или совершенной негодности служить не может, тогда надлежит о нем в Адмиралтейскую Коллегию подать известие, где оное освидетельствовано и решено будет».

Уход в запас обычно обставлялся довольно торжественно. Матросы сдавали ключи от своих шкафчиков и рундуков, после чего выстроенная во фронт команда во главе с офицерами прощалась с отставными и запасными. Под звуки оркестра они спускались в шлюпки и паровые катера со своими личными вещами, после чего их, в вечернее время, до самого берега провожал луч корабельного прожектора...

Напоследок расскажем о такой форме службы, как Морское ополчение. Впервые оно появилось в годы Крымской войны 1853—1854 годов на Балтике — четыре дружины Морского ополчения (по тысяче человек каждая) должны были комплектовать экипажи флотилии вспомо-



гательных гребных канонерок. Офицеры назначались часто из числа чинов, пребывавших в отставке.

В дружины брали «охотников» из Санкт-Петербургской, Новгородской, Олонецкой и Тверской губерний. Кандидат в ополченцы должен был быть физически здоровым, иметь «установленные виды» (документы), а помещичьи крестьяне — письменное разрешение от владельца. «Охотникам» полагались награды и призовые деньги (в случае взятия корабля противника), льготы при ранении и увечьях, аналогичные тем, что были предусмотрены для чинов Морского ведомства.

Правила приема добровольцев в дружины опубликовали в начале апреля 1854 года, однако уже к середине мая число принятых ополченцев достигло 4194 человек. 22 мая прием был прекращен, причем план был перевыполнен (набрали более семи тысяч человек). Из них пятеро были из дворян, 23 — из купцов, 1230 — из мещан, 3620 из казенных крестьян, 327 — из удельных крестьян, 123 — из дворцовых крестьян, 990 — из помещичьих крестьян. Кроме того, насчитывался 431 пахотный солдат, 307 уроженцев Великого княжества Финляндского и 76 разночинцев. В целом же число охотников превысило девять тысяч человек. Кроме того, по всей России на нужды ополчения было собрано 22 203 рубля.

Глава 3

МОРСКОЙ ЛЕКСИКОН

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 галлюн. Само же слово «галлюн» имеет голландское происхождение — выражение *galjoen* первоначально означало носовую оконечность корабля, вернее — специальный свес, к которому крепилось носовое украшение.

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. То, что стекало вниз, смывалось волнами. Такой вот ватерклозет.

Позже, естественно, уборные для нижних чинов располагались уже не за носовыми украшениями, однако слово осталось.

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

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



Еще одно английского 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, что у поморов «зук» был существом, говоря современным языком, не только «второго сорта», но «двойного назначения». Как вспоминают старики, в дальних плаваниях мальчишки чаще всего выполняли роль поваров, а также заменяли женщин.

Что же касается слова «юнга»¹, то оно обозначало корабельных учеников, причем чаще всего — на торговом флоте. В Российском Императорском флоте периода пара и брони флотов институт юнг был воссоздан лишь в 1910 году с открытием в Кронштадте специальной школы для юных моряков. Готовила она младших унтер-офицеров для флота.

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

¹ От немецкого слова *Junge* — молодой человек.



Любопытно, что словарь Владимира Даля производит от камбуза такое чисто каспийское выражение как «конфуз». Означает оно «носовую часть кусовой лодки¹, 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, 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.

Многим знакомо слово «клотик» — нашлепка на верхнем конце мачты или стеньги² в виде приплюснутого сверху и снизу шара. Первоначальным его назначением было предохранение мачты от гниения изнутри. Теперь под клотиком, а чаще — внутри его, размещаются шкивы, через которые проходят фалы для подъема и спуска флагов. А само слово *kloot* в переводе с голландского как раз и означает «шар» либо «набалдашник».

¹ Небольшое рыбачье или транспортное судно с одной высокой мачтой и одной пониже. Поднимало 32–48 тонн груза.

² Рангоутное дерево, продолжающее мачту вверх.



О том, что на кораблях каждый полчаса бьют склянки — известно почти всем. Выражение это происходит от традиции ударять особым образом в колокол после того, как из верхней склянки песочных часов вниз пересыпается последняя крупица песка. После отказа от песочных часов и перехода к более точным системам хронометражка 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 русских означает «бить в колокол». Со временем английское *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, как говорят моряки, «заваливается» (крепится) к борту, а на стоянке его используют



для постановки шлюпок и катеров. По выстрелу также добираются до борта корабля.

Или, например, «утка». Не всякий быстро определит, 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.

Не совсем понятно происхождение слова «кубрик», первоначально обозначавшего жилую закрытую палубу без орудий. Ныне это просто помещение для рядового состава. В русском языке оно впервые появилось в конце третьей четверти XVII века как «кубрюх». Филологи выводят это не слишком благозвучное слово от голландских *koe* (корова) и *brug* (мост). Другой вопрос — при чем тут помещение для экипажа?

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

«Чистяками» именовали офицерских вестовых, в обязанность которых входило поддержание корабля и офицеров в чистоте и порядке. Вестовой мог быть прикомандирован к кают-компании либо к одному или нескольким начальствующим лицам. В «чистяки» чаще всего назначали первогодков, еще не имевших морских профессий.

Для моряков существовало два вида чая — «Кронштадт» и «адвокат». «Кронштадт» (в память о сидениях на половинном береговом жаловании) был жиденьким, но с казенным сахаром. «Адвокат» же был гораздо крепче



и с лимоном. Такой напиток заваривали в плавании в кают-компании все те же вестовые — «чистяки».

«Черносливом» именовали уголь — чаше всего жирные сорта, типа валлийского «кардифа». Если же кто-то выполнял важную либо даже 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 бес tactные заявления. Добавим, что *guff* в переводе с английского языка означает что-то вроде пустой болтовни.

Высокие стоячие воротники офицерских сорочек называли «миселями», в честь сходных по форме парусов.

Членов экипажа того или иного корабля обычно называли 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 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 Сансак, 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 Российской 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-гouverнантке, служившей в одном из его имений — Романине (располагалось в Лужском уезде Санкт-Петербургской губернии). «Император¹, проезжая на запад России или за границу, будто невзначай всегда останавливался в поместье маркиза, Романине, 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 толокся на небольшом мелком

¹ Александр Первый.



пятачке между морской крепостью и Санкт-Петербургом, названном «в честь» де Траверсе.

И напоследок снова слово Гречу, на этот раз оценивающего хозяйствственные 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 зимы¹, 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 (кстати, офицера Российского флота) приписывает ему голландское происхождение², 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 Даляр приводит следующую фразу: «Полундра, сам лечу! — закричал матрос, падая с марса».

Естественно, бывали и жаргонизмы «регионального» значения.

Например, в Кронштадте имелся трактир «Мыс Доброй Надежды». Поэтому любому было понятно, почему изби-

¹ До появления в 1880-х годах Морского канала из Балтийского моря в Санкт-Петербургский порт крупные корабли перегоняли на достройку после спуска на воду в Кронштадт (зачастую — на специально построенных парных pontонах-камелях). Полностью достроенным боевым судам дойти не позволяли прибрежные глубины.

² Правда, примера из голландского языка Даляр не приводит.



тый по пьяному делу матрос объяснял свои повреждения «*крушением у мыса Доброй Надежды*». Правда, «сухопутные» обыватели презрительно называли заведение более коротко — «Мыска».

В том же Кронштадте был неписанный закон — по 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 рубивших 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, лейтенант Георгий Старк получил в феврале 1912 года Мекленбург-Шверинский орден Грифа четвертой степени за вовремя произнесенный тост. «Очень лестно, а главное — заслуженно», — иронично записал офицер в своем дневнике.

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. 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 года по 1907 год при великом князе (а с 1882 года — и генерал-адмирале) Алексее Александр维奇е адмирал Николай Шиллинг (1828—1910) никогда в жизни не руководил даже самым маленьким соединением кораблей, ограничившись в молодости командованием небольшой винтовой канонеркой «Снег». Это, впрочем, не помешало ему получить 13 иностранных орденов.

Во внутреннем Черном море бытовало такое понятие, как «кругосветное плавание». Таковым назывался поход, в ходе которого эскадра посещала крупные и второстепенные отечественные порты.

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 экипаже.

Как утверждал 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, либопущена 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 Никитин¹, с типичным лицом алкоголика, начальник артиллерии формирующегося в Артуре Третьего Сибирского корпуса. Он был слегка навеселе и потому особенно многословен.

¹ Генерал от артиллерии Владимир Никитин (1848–?) после Русско-японской войны служил командующим войсками Одесского военного округа.



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

— Какие такие самотопы? — удивилась Вера Алексеевна¹.

— Да наши герои-морячики! Пока они ни одного японца еще не утопили, зато потопили в Чемульпо «Варяга»² и «Корейца»³, а под Артуром — «Енисея»⁴ и «Боярина»⁵. Японкам 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 самотопы! Завтра же всем расскажу, как ты ловко их окрестил».

¹ Супруга начальника Квантунского укрепленного района генерал-лейтенанта Анатолия Стесселя (1848–1915).

² Бронепалубный крейсер 1-го ранга «Варяг» был затоплен экипажем на рейде корейского города Чемульпо (ныне Инчхон) 27 февраля 1904 года после боя с японской эскадрой.

³ Канонерская лодка «Кореец» была взорвана экипажем на рейде корейского города Чемульпо (ныне Инчхон) 27 февраля 1904 года после боя с японской эскадрой.

⁴ Минный транспорт «Енисей» погиб 29 января 1904 года при постановке минного заграждения близ города Дальний (ныне Далянь).

⁵ Бронепалубный крейсер 2-го ранга «Боярин» 29 января 1904 года подорвался на мине 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.



Другая неприятная характеристика русских флото-водцов — «*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 Лошинский (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.

Что же касается друга адмирала Степана Макарова, князя Ухтомского, то он в 1906 году «по болезни» вышел в отставку в чине вице-адмирала. Лошинский 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 постоянной в репертуаре военных хоров Российской империи и вхо-



дила в число наиболее любимых императором Николаем Первым.

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 также 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 — «матлом».

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 вулыцю,

Гулять хочется!

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 Николай Федорович Щербина. На музыку слова (их существует несколько вариантов) были положены композитором Александром Гурилевым. В романе «*Не слышино 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 слыshно 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 московской 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 слыshно на палубах песен:
Этейские волны шумят.
Нам берег и душен, и тесен;
Суровые стражи не спят.

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 «бесчтное 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 крейсер «Варяг», вернее — к двум наиболее известным из них.

Наиболее популярная до сих пор знаменитая «Наверх вы, товарищи, все по местам», опубликованная 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 Грейнц (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 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», переложив на музыку пушкинской «Песни о вещем Олеге».



Многие годы «Песнь» была своего рода неофициальным гимном русской армии. Начало ее, например, звучало так:

Как ныне сбирается вещий Олег
Отмстить неразумным хазарам:
Их села и нивы за буйный набег
Обрек он мечам и пожарам.

Далее следовал припев, хорошо известным 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 санкт-петербургский банковский служащий и поэт-любитель Яков Николаевич Репнинский. 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 Беневский (1864—1930). Впрочем, о том, кто был автором музыки, а кто — хорового варианта, источники расходятся. Более



того, у ряда исследователей музыки вызывает сомнение авторство их обоих.

Есть и другая версия происхождения слов — в соответствии с ним, 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 одесский Михаил Байтальский (1903—1978), позже осужденный как троцкист.

В 1939 году была создана и 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 не сквернословивший знаменитый флотоводец вице-адмирал Степан Макаров был, пожалуй, редким и приятным исключением.

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

В том случае, если брань следовала *«не одумавши с сердца или не опамятившись»*, то виновный представлял 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 своеобразием», то он терял право на сatisfaction и получал то же наказание, что и его обидчик.

Впрочем, Петр Великий является и одним из легендарных российских матершинников. По крайней мере, именно ему приписывается авторство так называемого «Большого загиба» и «Малого загиба», состоящего 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 почти 400. 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 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 працадеда до працавнуков, 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, совершающему на судне, официально именуемом трехмачтовым фрегатом¹, 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 грубоcти ему нет равных».

Неудивительно поэтому, что корабли, где офицеры и матросы ругались мало, обычно запоминались соглавателям надолго.

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.

Одним из венцов его деятельности вполне можно считать историю со строительством канализации для аэрологической обсерватории в Ортолове² — обсерватория входила в состав Главной физической обсерватории, руководить которой Крылов был назначен в мае 1916 года.

¹ В списках Российского императорского флота «Моряк» числился учебным судном, а заложен был как корвет. Это было чисто парусное судно, имевшее парусное вооружение корвета.

² Пригород Царского Села, ныне — Пушкин.



На тот момент ученые безуспешно пытались решить «сантехническую» проблему уже целых два года. Цена вопроса составляла 60 000 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:

«Мой предшественник князь Б.Б. Голицын¹ 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 непорядок 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.

¹ Академик князь Борис Голицын (1862—1916) — русский физик и геофизик, один из основоположников сейсмологии.



Глава 4

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 играли роль впередсмотрящих, предотвращая 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 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 курильщиков 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, присматривавший 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 с разрешения ее главы — старшего офицера. Что же каса-



ется верхней палубы, то здесь предпочтителен был все тот же бак, хотя курение в других местах (кроме шканцев) 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.

Кстати, долгое время курение хорошего привозного «зелья» было удовольствием не самым дешевым. Так, в 1848 году фунт английского табака продавался в столице за 40 копеек.

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

Матросы, собирающиеся 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 баухальство, рассказывали всякого рода небылицы.



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

Значительна была роль «бакового вестника» в воспитании молодого матроса. Стоя у фитиля 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 под охрану от излишне ретивых унтер-офицеров или даже боцманов, а кого-то — 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, содержатели¹, писари и фельдшеры, а также подшкипер² и артиллерийский вахтер³.

¹ Завхозы по шкиперской, артиллерийской, штурманской и иной части.

² Подшкипер — унтер-офицер, помощник шкипера — лица, отвечавшего за хранение и сохранность запасного рангоута, такелажа и другого корабельного имущества.

³ Вахтер — нижний чин интендантского ведомства либо другого ведомства, на котором лежала обязанность сохранения в целости и порядке припасов и вещей.



Вся группа обычно держалась особняком, без нужды не контактируя с простыми матросами. Те, впрочем, «аристократов» также недолюбливали, как людей, чурающихся настоящего труда и лишь «отращивающих 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, инженеров-механиков и судостроителей. Иначе говоря, речь шла о «чине», соответствующем гардемаринскому. После прохождения практики молодые люди получали чины прапорщика соответствующего корпуса (Корпуса инженеров-механиков флота, Корпуса флотских штурманов, Корпуса инженеров-механиков флота 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 обычно полагалась



на корабле и отдельная каюта). Старшему артиллерийскому офицеру «Павла» подчинялись четыре артиллерийских кондуктора и сигнально-дальномерный кондуктор. За электротехнику отвечали кондуктор-гальванер и два электрика. Кроме того, кондукторское звание носили рулевой и сигнальный сверхсрочники, а также баталер и старший фельдшер.

Под броневой палубой находились посты еще восьми 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 содер-жатель и машинный содержатель.

Уже к концу XIX века у кондукторов было немало прав и привилегий.

Так, в соответствии с «Правилами о порядке зачисле-ния нижних чинов на службу кондукторскими званиями и условиями прохождения службы в этих званиях», утвержденными приказом по флоту и Морскому ведомству пятого августа 1895 года, чинам кондукторского звания представ-лялось право получения пособия на воспитание детей — от десятилетнего до 14-летнего возраста в размере 30 рублей, а в возрасте от 14 лет до 17 лет — в размере 60 рублей.

На кораблях кондукторам полагались отдельные каюты, при отсутствии которых — «отдельные помещения от про-чих нижних чинов». Отдельным был и стол — вместе со стар-шими боцманами и другими кондукторами. Увольнения на



берег также не зависели от времени увольнения других нижних чинов. Кондукторы также имели право на 28-дневный отпуск с сохранением содержания «*в ненавигационное время*» ежегодно, либо отпуск сроком до двух месяцев один раз в два года. Не запрещалось также вступать в брак, на который, впрочем, требовалось разрешение начальства.

Кондуктор имел право жить в казенном помещении на правах фельдфебеля, а также жить на вольнонаемной квартире. При этом женатым кондукторам не полагалось ни казённых помещений, ни возмещения расходов на съемную жилую площадь, включая «*освещение и отопление деньгами и натурой*». Правда, семьи кондукторов — жены и дети в возрасте от пяти до 14 лет — имели право бесплатно пользоваться услугами флотских медицинских учреждений. В случае переезда к новому месту службы семейство и багаж перевозились по пониженному тарифу.

Одной из главных привилегий «баковой аристократии» было право первоочередного получения винной порции — «*чарки*».

«*Как только “соловьи” пропели, на шканцы высыпает из жилой палубы толпа матросов, и баталер передает чарку старшему боцману. Тот зачерпывает ею до верху 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 известный военный публицист и писатель Всеволод Крестовский (1840—1895).

Стоит упомянуть о другом продукте, без которого русский человек жил с большим трудом. И речь у нас пойдет не о водке, а о чае.



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 выпивала уже 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 скучным. Чаще всего «в меню» была жидккая «кашица» 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 выпуск сухарей занимались специальные сухарные фабрики, причем первая начала давать продукцию в 1712 году и находилась в Главном Адмиралтействе в Санкт-Петербурге. 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 с собой изрядный запас чая из



России, поскольку местные чаи их не устраивали как по качеству, так и по вкусовой гамме.

Вот как относился к чаю старший офицер 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 угащивать 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.

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

Любопытная деталь — 17 июня 1860 года в недрах Морского ведомства появился весьма оригинальный документ, поставивший на обсуждение тему снабжения кораблей самоварами. Инициатором его был Кораблестроительный департамент, в круг обязанностей которого входила также комплектация кораблей различного рода оборудованием.

Самовары предлагалось рассчитывать исходя из численности экипажа — 2,5 ведра (30,8 литра) на каждые сто человек, «так как, по мнению Медицинского управления, большее число кипятку доставит чай не надлежащей крепости». Окончательное решение по количеству самоваров принимал командир.



Одновременно с самоварами необходимо было отпускать по одной жестяной чайной кружке¹ (объем кружки определялся равным 2,5 чаркам — около 310 миллилитров) на каждого нижнего чина. Срок службы кружки определялся в один год, по истечении которого ее было необходимо отремонтировать за шесть копеек.

Затем за документ взялся Адмиралтейств-Совет. Для небольших кораблей предложено было ввести чайники, а не самовары, а кружки делать из дерева (по причине дорогостоящего ежегодного ремонта металлической посуды). Окончательное решение было отложено до обобщения опыта командиров кораблей...

Девятого августа 1901 года приказом временно-управляющего Морским министерством был утвержден артельный «чайник красной меди для раздачи чая команде» (предыдущий вариант чайника продержался лишь с 1897 года).

Чайник необходимо было изготавлять из красной меди, луженым изнутри. Сосуд был «грушевидной формы, с длинным изогнутым носком и откидной крышкою, с ширинром из латуни». Вместимость его составляла 19 чарок (2,34 литра).

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.

¹ Не путать с кружкой как мерой объема в дореволюционной России, равной 1,23 литра.



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

Далее начинаются отличия. Пока чай настаивается, в сильно разогретые чашки добавляют по две-три столовые ложки согретого (но не кипяченого) молока. Как утверждают настоящие англофилы, доливание молока непосредственно в чай портит аромат и вкус напитка, потому подобная ошибка рассматривается как невежество.

28 июля 1884 года Морское ведомство в очередной раз регламентировало способ приготовления другого «национального» русского напитка — кваса. Примечательно, что в этот день на моряков было распространено постановление Военного министерства, изданное еще 30 августа 1873 года.

На 80 ведер кваса бралось четыре четверика (около 105 литров) «ячного солода», четыре пуда 10 фунтов (70,14 кг) ржаного солода, один пуд 20 фунтов (25,5 кг) ржаной муки, пять фунтов мяты (около 2,3 кг), три четверти кружки (0,92 литра) дрожжей и два фунта (0,91 кг) пшеничной муки.

В кадку засыпались оба вида солода и ржаная мука, после чего содержимое кадки заваривали кипятком, перемешивая до тех пор, пока оно не «засолодеет». Полученный полуфабрикат клали в чугуны и ставили в истопленную печь на сутки, а затем перекладывали в чан, в который сразу же наливали 85 ведер (1045,5 литра) кипятку.

Спустя два-три часа жидкость спускали в другой чан, а для закваски добавляли дрожжи, предварительно заправленные пшеничной мукой. Затем ждали еще около трех



часов, пока поднимутся дрожжи, переливали квас в бочки, добавляли в них мяту и передавали на раздачу.

Но вернемся к баковым «аристократам».

Дружба с ее представителями была для матроса более чем выгодной. «Аристократы» ведали многими бытовыми вопросами, а также состояли при таких важных фигурах внутренкорабельной жизни, как старший офицер, ревизор¹ и ротный командир. Например, ротные фельдфебели вели канцелярию подразделения корабля (на роты делился экипаж), и от них напрямую зависела выдача обмундирования нового срока и теплых вещей. Кроме того, именно фельдфебель вел дисциплинарный журнал.

В начале XX века «баковая аристократия» пополнилась телеграфистами (радистами). А так как во внутрисудовых работах они участия не принимали, крутя какие-то там странные ручки и подавая начальству непонятные бумажки (тем более что вход в радиорубки непосвященным был строжайше запрещен), то они также моментально заслуживали характеристики «лодырей» и «белоручек».

Очень часто к «избранным» примыкал и офицерский кок, у которого при удаче можно было поживиться остатками с офицерского стола. Впрочем, это было более характерно для больших кораблей.

Глава 5

МАТРОС В ОТСТАВКЕ

Что же представлял собой матрос в отставке? Сразу оговоримся, что мы будем говорить о тех бессемейных матросах, кто служил в дореформенной России десятками

¹ Отвечал за вопросы финансового хозяйственного обеспечения корабля.



лет либо оставался на сверхсрочной службе, так и не сумев создать своего домашнего очага.

Выходя в отставку, такой матрос превращался в «инвалида». Происходило это не потому, что злобный царский режим калечил своих защитников, а из-за старого значения этого слова. Вот, например, что написано на сей счет в словаре Владимира Даля: «*отслуживший, заслуженный воин, неспособный к службе заувечьем, ранами, дряхлостью*».

Стоит сказать, что 18 марта 1864 года все неспособные к дальнейшей службе нижние чины Морского ведомства были разделены на три «статьи» (разряда).

К первому относились те, кто не мог служить в строю в Гвардейском экипаже либо любом другом флотском экипаже, однако были способны к нестроевой экипажной службе (в каждом экипаже были нестроевые роты), либо к службе в портовых экипажах, либо в портовых ротах. Их следовало назначать только на работы, которые им были по силам. Во вторую статью включались те, кто по «*расстроенному здоровью*» нуждались в увольнении от служебных обязанностей в отпуск на срок от одного до трех лет. Наконец, нижние чины третьей статьи должны были обладать неизлечимыми болезнями либоувечьями и подлежали увольнению от службы досрочно. Отметим, что штрафованные нижние чины причислялись к разрядам на общих основаниях.

Неспособных второй статьи следовало увольнять в отпуск на попечение родственников либо на казенное содержание (в том случае, если они не могли содержать себя сами). Они не имели права проживать в местах с вредным климатом, а также... в Санкт-Петербурге, Москве и Варшаве. Интересно, что отпуск таковых нижних чинов



должен был заканчиваться не иначе как весной или летом.

Уволенные по третьей статье могли проживать как на средства родственников, так и в богадельнях, а также получали право устроиться с причислением к «командам внутренней стражи».

Понятие «матрос *в отставке*» было характерно для периода до начала военных реформ третьей четверти XIX века. 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. Впрочем, это было характерно и для других европейских держав.

В принципе ловкий отставник мог даже немного сэкономить на необходимости поддерживать себя «*в отставном виде*». Вот, например, как описывает один из вариантов получения бесплатных услуг бытописатель старой Москвы Владимир Гиляровский (1853—1935):

«По утрам, когда нет клиентов, мальчишки обучались этому¹ ремеслу на отставных солдатах, которых брили даром. Изрежет неумелый мальчуган несчастного, а тот сидит и терпит, потому что в билете у него написано: “бороду брить, волосы стричь, по миру не ходить”. Через неделю опять солдат просит побрить!»

¹ Парикмахерскому.



— Ну, недорезанный, садись! — приглашает его на тумбу московский Фигаро».

Наиболее удачным вариантом для отставника из нижних чинов было устроиться в портовом городе, заведя некое дело, чаще всего — торговое. Очень часто на первое обзведение шла «заслуга» (так назывались деньги, сэкономленные при отказе от водки, масла и других товаров в дальнем походе). Так, в начале XX века за каждую не выпитую чарку матрос получал 8 копеек.

Альтернативой было устроиться швейцаром либо какой-либо другой прислугой в офицерское Морское собрание, либо в семью моряка — отставные матросы пользовались большой популярностью из-за своей честности, а также высокой выносливости.

Значительная часть старииков занималась частным извозом на небольших лодочках яликах (их так и звали — яличниками). Бум извоза переживал Севастополь — в силу своего расположения на берегах нескольких бухт, не имеющих и поныне ни одного моста.

В 1888 году Городская дума Севастополя утвердила тарифы на услуги яличников. Переезд через бухту в «общем» ялике обходился в три копейки. Наем ялика от Городской пристани на Северную сторону или к кораблям на рейде стоил 30 копеек, а в Инкерман — уже 75 копеек. В ночное время такса удваивалась.

По данным на 1914 год, яличный извоз в главной базе Черноморского флота был делом весьма востребованным. Стоимость поездки от Городской пристани на Северную сторону для группы не более чем из пяти человек составляла 20 копеек, от шести до десяти человек — 30 копеек.



За поездку на Корабельную сторону (до Павловского мыса) платили десять копеек, а в конец бухты — 40 копеек на группу менее чем из пяти человек. Если же клиента нужно было сначала отвезти, затем подождать, а потом еще и отвезти обратно (при сроке «простоя» не более одного часа), то тариф вырастал до 60 копеек.

От всех пристаней до стоявших на рейде боевых кораблей группу не более чем из пяти человек везли за 25 копеек, а туда и обратно с «простоем» одного часа — уже за 60 копеек.

Ялик можно было нанять и «по часам». Группа не более чем в пять человек за час платила 30 копеек (из расчёта не менее чем двухчасового заказа), а группа не более чем из десяти человек — 50 копеек. За целый день с одним гребцом платили два рубля, с двумя гребцами — три рубля, а при плавании под парусом — «по соглашению».

Стоит сказать, что севастопольские яличники продержались до времен после Великой Отечественной войны, а в годы Российской империи успешно выдерживали конкуренцию даже с небольшими судорожными компаниями.

Так, в 1896 году попытку разработать «золотое дно» извоза в Севастопольских бухтах предпринял статский советник Рафаэль фон Гартман, заключивший с городом договор концессии на организацию электрического трамвая и парового сообщения по бухтам. Примечательно, что непосредственно водным транспортом должно было заниматься «Общество финляндского легкого пароходства», успешно работавшее в Санкт-Петербурге. Там же строились и паровые барказы, которые собирались в Артиллерийской бухте Севастополя.



Открытие сообщения с большой помпой состоялось пятого октября 1897 года, а к 1901 году «Общество финляндского легкого пароходства» владело в Севастополе уже шестью барказами и четырьмя пристанями. Казалось, бизнес идет прекрасно, но к 1904 году все права и имущество концессии были выкуплены городом. Одни говорили, что Гартман «прогорел», другие — что городу оказалось мало тех трех процентов отчислений, которые концессионеры должны были платить с выручки от перевозки пассажиров.

Так или иначе, но яличники продолжали возить и возить пассажиров по бухтам.

Некоторые «отставники» открывали небольшую торговлю. И лишь единицы могли рассчитывать на государственное обеспечение.

В Морском уставе Петра Великого есть отдельная статья, посвященная изувеченным в бою и «состарившимся в службе»:

«Ежели кто изувечен будет в бою, или иным случаем, во время службы своей, что он в корабельной службе негоден будет, того к магазинам, в гарнизоны или штатскую службу употребить, повысив чином; а ежели так изувечен, что ни куды ни годен, то такого в госпитали кормить до его смерти; а ежели в госпитали быть не похочет, то награжден будет годовым жалованьем, и дать пашпорт.

Тож разумеется и о старых».

Но не все было так просто — на начало XX века в России была всего одна «специализированная» государственная богадельня для низких чинов Морского ведомства.

С конца XVIII века в Санкт-Петербурге на Каменном острове существовал созданный императрицей Екатериной Второй по предложению наследника престола, буду-



щего императора Павла Первого, Инвалидный дом для увечных чинов флота.

Официально заведение именовалось «Каменно-Островским Инвалидным Корпусом». Он был рассчитан на 54 человека, причем первоначально принимал как офицеров, так и нижних чинов. В числе призреваемых должен был быть штаб-офицер «со званием главного командира и с обязанностью наблюдать за поведением инвалидов, и доносить рапортами о состоянии заведения», два обер-офицера и 50 нижних чинов. Отметим, что 19 ветеранов должны были относиться не к Морскому ведомству, а к иным государственным учреждениям, однако обязаны были иметь за спиной участие в морских сражениях и морских кампаниях.

Документ о создании богадельни датируется 19 января 1766 года. Деньги на содержание предлагалось вычитать из оклада, причитавшегося Павлу по чину Генерал-адмирала (главного начальника флота и Морского ведомства) — 5925 рублей 33,5 копеек в год. Отчет 1770 года среди болезней, которыми страдали инвалиды¹, отмечает такие как «дряхлость ногами», «шум в голове», «коренные зубы выпали и животом скрబен», «глазами худо видит», «выше пупа грыжа прогрызла», «моча не держится» и так далее.

Изначально инвалидов селили в помещениях Каменноостровского дворца самого Павла (тогда еще наследника престола). С ними могли жить также жены и дети.

Первое здание для Инвалидного дома было возведено в 1776—1778 годах, а в 1806 году его перестроили по проекту зодчего Адмиралтейства в Санкт-Петербурге Адриана Захарова (1761—1811). В 1978 году Инвалидный дом вновь

¹ «За какими припадками от морской службы отставлены».



кардинально переделали (вернее — полностью снесли и построили заново «по мотивам» старого), чтобы возвести к Олимпиаде 1980 года Школу высшего спортивного мастерства (Каменноостровский проспект, дом 68).

Первоначально Инвалидный дом представлял собой каменный барак длиной около 200 метров. По его продольной оси шел коридор, по сторонам которого располагались небольшие однооконные комнаты с каменными полами. Обстановка напоминала лазареты того времени.

Фасад здания был украшен Мальтийским крестом. Как известно, Павел Первый состоял великим магистром Мальтийского ордена (ордена Святого Иоанна Иерусалимского), рыцари которого во времена Крестовых походов не только воевали, но ухаживали за больными и ранеными. Одно из названий рыцарей ордена («госпитальеры») дало имя современным госпиталям. Здание постоянно перестраивалось и достраивалось, к нему прибавлялись новые «покои».

После смерти Павла Первого обитатели богадельни продолжали пользоваться щедростью императора, хотя ни Александр Первый, ни другие императоры уже никогда не являлись Генерал-адмиралами. Так, с 1802 года отопление дома взяла на себя Придворная контора, выделявшая на эти нужды 590 саженей дров (поленья общей длиной 1256,7 метра) ежегодно. На 1804 год численность семейств инвалидов достигла 120, при общей численности призреваемых 360. Еще 45 семейств жили вне дома.

В ходе перестройки здания в 1806 году была улучшена обитаемость — отхожие места перевели в другой корпус, в здании богадельни появились аптека и лазарет. На торцах возвели портики в дорическом стиле.



Между тем на 1807 год перенаселенность здания стала настолько очевидной, что Морскому министру пришлось принять решительные меры. Преимуществом стали пользоваться те очередники, «*кто долговременно и беспорочно службою и бедным состоянием более других обращает на себя внимание*». Вдовам офицеров было рекомендовано просить об определении во вдовьи дома. При родителях оставлялись лишь несовершеннолетние дети, а остальные — удалялись. Решено было также «*исключить и высылать из Корпуса дурного поведения инвалидов, и таковые же семейства их*».

В 1840-х годах у некогда одноэтажного здания появились мансарды — там располагались жилые помещения служителей Инвалидного дома. Число призреваемых постепенно выросло до 200 человек (в их числе могли быть и семейные инвалиды).

В декабре 1870 года император Александр Второй утвердил «*Устав о признении инвалидов Морского ведомства*», касавшийся Инвалидного дома.

Право на поступление в Инвалидный дом было закреплено за отставными нижними чинами, которые, в силу полученных на службе ранений иувечий, а также преклонных лет и расстроенного здоровья, были «*лишены возможности снискивать себе средства к жизни собственными трудами*». Это правило не распространялось на тех, кто получал пенсию в размере от ста рублей в год и выше, имевших неснятый штраф по суду, лишенные признания за дурное поведение, а также «*страдающие прилипчатыми болезнями и лишенные рассудка*»¹.

¹ Последняя категория инвалидов имела право пользоваться инвалидным довольствием, но вне Инвалидного дома.



Инвалидов принимали в число призреваемых на основании собственного заявления «на простой бумаге, с приложением паспорта просителя и указанием места его жительства». Морское ведомство, удостоверившись в хорошем поведении просителя и недостатке у него средств, направляло кандидата на врачебное освидетельствование. Судя по всему, ярко выраженная инвалидность (говоря уже современным языком) вовсе не была обязательной, исходя из следующей фразы:

«Свидетельство тех, кои не имеют ни ран, ни увечий, должно быть производимо особенно тщательно».

Пройдя все фильтры отбора, инвалид зачислялся в список кандидатов, причем преимущество имели раненые и увечные, а также слепые и паралитики, которые принимались на первые же имеющиеся вакансии.

Инвалиды делились на 2 разряда — «комплектных» и «причисленных». К первой категории относились бездетьные нижние чины, которые проживали непосредственно в богадельне. Ко второй — имевшие детей и проживавшие либо на родине, либо «на вольных квартирах». «Комплектные» получали жалование в размере 12 рублей в год, а также 18 рублей «приварочных», провиант и обмундирование.

Из числа «комплектных» инвалидов три человека содержались за счет пенсии тогдашнего Генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича за орден Святого Георгия четвертой степени, а еще четверо — «на проценты с Лефортовского капитала».

Отнесенные к «причисленным» получали лишь денежное довольствие в размере 75 рублей в год. Кроме того, им причитались выплаты на детей в возрасте до 12 лет. В случае



смены места жительства «причисленные» должны были известить начальство об этом.

Если «комплектный» инвалид получал пенсион в размере до 12 рублей в год, то эта сумма засчитывалась в счет жалования. Если же пенсия превышала 12 рублей в год, то жалования инвалиду не полагалось. Пенсия «причисленных» инвалидов оставалась в казне в том случае, если не превышала 30 рублей в год; излишек оставался на руках пенсионера. Отметим, что такое положение не распространялось на пенсии, назначенные по ранениям иувечьям — они выдавались полностью. Кроме того, инвалидам, не пользовавшимся инвалидным содержанием, могли выплачиваться пособия «из особого источника», размер которого, впрочем, не мог превышать годового содержания причисленного инвалида.

Заболевших пенсионеров Инвалидного дома лечили либо в местном лазарете, либо в госпиталях Морского и Военного ведомств.

При вступлении в брак «комплектный» инвалид сразу же превращался в «причисленного», однако имел право проживать с женой в богадельне. После смерти мужа вдова должна была покинуть Инвалидный дом в течение трех месяцев, получив единовременное пособие в размере 12 рублей. До самой смерти (либо выхода замуж вновь) вдова имела право на содержание в размере 36 рублей в год¹.

Призреваемые имели полную свободу располагать своим временем так, «чтобы пребывание их в доме не

¹ Вдовам, уже проживавшим в Инвалидном доме на момент утверждения данного положения, полагался лишь провиант.



было для них отягощением». Вести себя следовало «честно и миролюбиво..., уважать старших и соблюдать опрятность». На тех, кто, по мнению врачей, был не слишком дряхлым и мог выполнять кое-какие необременительные работы, возлагались обязанности по уборке комнат, очистке сада, топке бани и так далее.

Если обитатель Инвалидного дома совершил некие проступки, то его «увещевали» либо накладывали дисциплинарные наказания, «сообразно летам и состоянию здоровья». В дальнейшем нарушитель мог быть переведен в категорию «причисленных». Таковых лишали инвалидного содержания на срок от месяца до полугода, а в случае повторения проступков исключали из списков богадельни с лишением навсегда инвалидного содержания.

Жители Инвалидного дома имели право на отпуск с сохранением содержания сроком до четырех месяцев (с разрешения директора заведения). При необходимости отлучки на более длительный срок требовалось разрешение Морского ведомства. Отпускнику выплачивалось небольшое содержание.

Директором заведения традиционно назначался морской офицер в адмиральском либо генеральском чине (часто — сам получившийувечья во время боевых действий), получавший права командира флотского экипажа. Ему помогали смотритель дома, обязанности которого можно сравнить с обязанностями современных завхозов. Смотрителя назначали из числа морских штаб-офицеров или обер-офицеров; он жил на казенной квартире в самом доме. Отметим, что директор Инвалидного дома назначался императором, а смотритель — Генерал-адмиралом (руководителем флота и Морского ведомства).



В штате также состоял морской врач, лекарский помощник либо фельдшер (проживали на казенной квартире в самом доме). В качестве прислуги имелся один квартирмейстер и десять матросов одного из флотских экипажей, расквартированных в Санкт-Петербурге.

«Для ближайшего надзора» за инвалидами назначался из числа пенсионеров боцман или фельдфебель, «который за исполнение этой обязанности никакого иного содержания не получает, но, для отличия от прочих инвалидов, имеет на погонах мундира и шинели нашивки из галуна».

Требы для православных обитателей дома читал священник Каменноостровской придворной церкви. В случае необходимости приглашали «священников иностранных исповеданий».

Отдельной строкой прописывалось содержание лошади «для перевозки провианта».

В дальнейшем положение об Инвалидном доме пересматривалось, но суть оставалась прежней.

Добавим, что существовали и богадельни для матросских вдов. Например, в 1784 году в СоломбALE (ныне — район Архангельска) было открыто соответствующее заведение («Елизаветинская богадельня») для вдов «морских служителей». Содержалась она на средства, отчисляемые из жалования портовых служащих, а позже была переведена «на баланс» самого порта.

Вдовы нижних чинов могли попасть и в другие богоугодные заведения, например, организованные на средства благотворителей.

Так, восьмого октября 1866 года Инспекторский департамент Морского министерства издал циркуляр за № 68, который определял правила определения в «особое заведе-



ние» на 50 кроватей, организованное «издивением камер-гера князя Юсупова» при Санкт-Петербургских городских богадельнях. Попасть туда, правда, могли только «вдовы тех воинов, кои пали при защите Отечества преимущественно же при усмирении последнего польского мятежа». Напомним, что в подавлении восстания в Польше принимали участие и моряки Гвардейского экипажа.

В этой связи Инспекторский департамент напоминал заинтересованным лицам, что в богадельни определяются только те, кто не может «содержать себя трудом, и не имеющие притом никаких способов к пропитанию». Те вдовы, которые считали себя вправе попасть в богадельню, должны были попасть в особые списки, которые должны были направляться штабами главных командиров и командиров портов непосредственно попечителю над Санкт-Петербургскими городскими богадельнями.

С 1862 года в ведении командования Черноморского флота существовали и так называемые «инвалидные хутора». Всего их было создано 21 хутор у Николаева (по одному на семейство) и 7 хуторов близ Севастополя (в этом случае на каждом хуторе жили по два семейства). Но нетрудно заметить, что проблему устройства ветеранов флота такое количество хуторов решить не могло. Тем более что преимущественным правом стать обитателями хуторов обладали кавалеры Знака отличия Военного ордена и унтер-офицеры.

Впрочем, в случае крайней необходимости инвалиды Морского ведомства могли быть определены в соответствующие заведения ведомства военного.

16 декабря 1867 года император Александр Второй утвердил «Положение об устройство отставных и бес-



*срочно отпускных нижних чинов*¹. Напомним, что «бессрочный отпуск» означал для находившегося в нем необходимость прибыть под знамена при первом требовании морского начальства.

Согласно данному документу, отставники сохраняли те сословные права, которые они имели при поступлении во флот. Иначе говоря, бывшие матросы и унтер-офицеры снова становились крестьянами, мещанами и так далее. При этом отставники из крестьян хотя и вносились в ревизские сказки, но не включались в число плательщиков подушной подати и сбора на земские повинности. Те же, кто был исключен из ревизских сказок, имел полное право перейти из крестьянского сословия в иное.

Положение снимало и некоторые ограничения по местам жительства для бывших нижних чинов. Так, им разрешалось селиться на землях казачьих областей, а также в Закавказье. «Малороссийские казаки», проживавшие в Черниговской и Полтавской губерниях, получили право жить не обязательно на родине и не обращаться вновь в казачье сословие. Что же касается евреев, то им позволялось селиться вне черты осёдлости.

На пенсию к началу XX века могли рассчитывать только старшие бодмана и кондукторы — за 25 лет сверхсрочной службы им назначали пенсию в размере 315 рублей в год (то есть как лейтенанту), а за 20 лет — 157 рублей 60 копеек.

Нижние чины имели, правда, право на посмертные воинские почести наравне с офицерским составом. В том случае, если происходили похороны матроса либо унтер-

¹ Приказ по Морскому ведомству от 30 декабря того же года.



офицера, «*бывшего в походах против неприятеля*», почетный караул давал три холостых залпа в воздух. Примечательно, что почести отдавались вне зависимости от вероисповедания умершего и невзирая на возможные противоречия распоряжения в завещании. Более того, не лишились почестей даже самоубийцы — если они не лишились христианского погребения.

За время службы у матроса могли составиться и некие сбережения — зачастую весьма немалые. Причем для этого вовсе не обязательно «давиться за копейку» всю жизнь.

Так, после смерти 28 января 1904 года кочегара 1-го класса крейсера «Паллада» Самуила Наволоцкого¹ на его счету в судовой сберегательной кассе было 170 рублей 50 копеек. Отметим, что кочегар к тому моменту служил около шести лет.

Глава 6

СТАЛЬНЫЕ КАЗАРМЫ

Теперь поговорим об условиях жизни нижних чинов, обитавших первоначально в носовой части судна, а позже — во всех отсеках, где для них было место. Кстати, размещение матросов в носовой части корабля имело и другие причины, далекие от гальюна.

Итак, офицеры жили в кормовой части боевого корабля, а матросы — в носовой. Пространство жилых палуб между ними во флотах многих стран — и в первую очередь в британском флоте — исторически занимали сол-

¹ Умер после боя русского флота с японской эскадрой на рейде Порт-Артура.



даты морской пехоты. Расположение морских пехотинцев именно в центральной части корабля было продиктовано несколькими причинами, главной из которых была... безопасность офицеров.

Дело в том, что «морские солдаты» комплектовались не из числа собственно моряков, а из военнослужащих обычных пехотных полков, всегда относившихся к морякам с их пайками, ромом и вольницей крайне негативно. Поэтому контингент морской пехоты был предназначен для того, чтобы в зародыше гасить любые бунты матросов. Кроме того, именно в помещениях морской пехоты хранились запасы стрелкового оружия и боеприпасов, которые могли понадобиться в случае абордажного боя.

Если же вспомнить роман Роберта Луиса Стивенсона «Остров сокровищ», то там ситуация почти аналогичная — командный состав шхуны «Эспаньола» располагается на корме. Но вот порох и оружие хитрый главарь пиратов Джон Сильвер под шумок велел перетащить в помещения команды. К счастью, непорядок заметил вечно недовольный капитан Александр Смоллетт.

«Отлично, — сказал капитан. — Если вы до сих пор терпеливо меня слушали, хотя я и говорил вещи, которых не мог доказать, послушайте и дальше. Порох и оружие складывают в носовой части судна. А между тем есть прекрасное помещение под вашей каютой. Почему бы не сложить их туда? Это первое. Затем, вы взяли с собой четверых слуг. Кого-то из них, как мне сказали, тоже хотят поместить в носовой части. Почему не устроить им койки возле вашей каюты?»

Как мы помним, идея капитана была поддержана доктором Дэвидом Ливси.



«Понимаю, — сказал доктор. — Вы хотите устроить крепость в кормовой части судна, собрать в нее слуг моего друга и передать им все оружие и порох, которые имеются на борту. Другими словами, вы опасаетесь бунта».

Но вернемся к вопросам обитаемости кораблей Российской Императорского флота.

На крупных кораблях (броненосцах и крейсерах) отдельная каюта полагалась старшему боцману корабля. Случались, впрочем, варианты двухместного и даже одноместного размещения — все зависело от количества места на корабле. Меблировка каюты старшего боцмана обычно мало отличалась от обстановки офицерского помещения.

Несколько хуже жили и кондукторы. Чаще всего они обитали по четверо или даже шестеро. Но с определенным комфортом.

Например, кондукторская каюта на минных крейсерах типа «Финн» помимо трех коек могла похвастаться ящиками для белья и одежды, умывальником, шкафом и полками.

Все остальные нижние чины «Финна» размещались в отсеках и коридорах так называемой «жилой палубы», причем на каждого матроса приходилось по три-восемь кубических метров жизненного пространства. По тем временам это был далеко не самый плохой показатель.

Спали матросы либо в подвесных гамаках, куда вкладывались койки, либо прямо на полу. Гамак был не ячеистый веревочный, как мы привыкли видеть на дачах и пикниках, а сплошной, из парусины. Что же касается матросской койки, то она была очень интересным предметом и использовалась вовсе не только для сна.



Согласно решению Адмиралтейств-Совета Морского министерства от 21 августа 1868 года, койка представляла собой тюфяк из «*канифасной¹ парусины № 3*»² длиной два аршина 10,5 вершка (191,3 сантиметра), шириной 107 см и глубиной (при подвешивании) 54 сантиметра. Как полагается гамаку, койка имела две деревянные распорки, к которым крепились канатики, необходимые для подвешивания «*кровати*».

На изготовление койки шло пять аршин 12 вершков (четыре метра девять сантиметров) канифаса, 24 золотника³ (103,2 грамма) парусных ниток первого сорта, пять золотников (21,5 грамма) желтого воска, 32 фута (9,8 метра) троса сечением три четверти дюйма (19 миллиметров) «*для канатки кромов и бантов*» и 73 фунта (22,3 метра) — «*для шкентросов*», 21 фут (6,4 метра) дюймового троса «*для вытягивания койки*», два железных кольца диаметром 2,5 дюйма (6,4 сантиметра) и толщиной 3/8 дюйма (9,6 миллиметра), четыре квадратных вершка (84 сантиметра) юфтяной кожи «*для обшивки коушки и части троса, служащего для вытягивания койки*», 57 кубических дюймов дуба для распорок, 33 фута «*стеклени*⁴» для шнуровки койки и 12 золотников (51,6 грамма) листового железа.

Койка набивалась пробковой крошкой или капковой ватой⁵. Капкой набивалась и подушка. Следовательно, на

¹ Канифас — прочная полосатая льняная ткань.

² Она же — «*канифас коечный № 3*».

³ Это не ошибка автора — нитки отпускались на вес.

⁴ Бечевки.

⁵ Капка (капок) — несмачиваемые водой волокна внутренностей плодов дерева семейства баобабовых. Не гниют и не тонут.



постельных принадлежностях можно было не только спать, но и использовать их в качестве плавучего средства.

Спали моряки не НА койке, а В койке. И то неудивительно. Ведь подвешенный к подволоку отсека гамак был сродни люльке. При этом спят именно В люльке, а не НА люльке. Такая вот, если позволите, аналогия.

И еще один важный момент. Использовать койку для спанья разрешалось только ночью. Во время дневного отдыха матросы дремали либо на расстеленных брезентах, либо прямо на палубе.

Койку надо было уметь вязать. Подушка и другие постельные принадлежности укладывались на тюфяк, после чего он скатывался в трубку и обвязывался крест-накрест просмоленными концами. Заметим, что шлагов¹ при увязывании койки должно было быть ровно пять — не больше и не меньше. Затем каждый матрос вкладывал свою койку с определенную, пронумерованную ячейку в борту (в комплексе эти ячейки назывались «коечными сетками»). После чего вся конструкция укрывалась, в случае сырой или дождливой погоды, хорошо просмоленным брезентом.

Добавим также, что все койки устанавливались с уклоном в сторону кормы. На крупных кораблях угол уклона составлял 60°, а на малых судах — 30°.

Койки должны были быть строго одного размера и толщины, чтобы войти в коечную сетку и иметь красивый ровный вид, ласкающий взор старшего офицера. Причем произвести все эту операцию надо было лишь за пять минут. Проще было кадетам и гардемаринам, плававшим

¹ Шлаг — один оборот троса.



на кораблях для практики в морском деле, — они обычно платили за вязку коек дневальным из числа матросов.

Койка использовалась не только как спальная принадлежность либо спасательное средство. Имела она и военное значение. В бою из коек возводили целые траверзы, в которых увязали и теряли убойную силу вражеские пули и осколки. Последний раз в истории Российского Императорского флота коечные траверзы успешно использовались в ходе Цусимского морского сражения. Если же койки оставались побортно, то они составляли неплохую защиту для комендоров¹.

Вещи нижних чинов хранились в так называемых рундуках² либо в чемоданах. Хранились они в жилой либо батарейной палубе — в зависимости от того, где было больше места. С конца XIX века рундуки стали делать из железа, дабы не создавать потенциальные очаги пожара. Рундуки было положено ставить у стен отсеков, а на берегу для них предназначались специальные помещения — «баталерки», либо «чемоданные комнаты».

Добавим, что матросский «чемодан» середины XIX — начала XX века представлял собой... парусиновый мешок «из некрашенной со стропками и вчетверо сложенной парусины № 6». Выдача багажа владельцам производилась исключительно в строго определённое время — в частности, для проветривания и переборки вещей.

Согласно приказу управляющего Морским министерством от 11 января 1869 года, каждому нижнему чину полагалось по два чемодана (большой и малый), по

¹ Комендор — морской артиллерист.

² Сундук для хранения вещей, используемый также как спальное место.



одному матрасу, «головной подушке» и одеялу, а также по две простыни и наволочке. Эти вещи использовались только во время кампании, а по ее окончании сдавались на судовые склады.

Срок службы для чемоданов был установлен из расчета десяти лет, а матраса — шести шестимесячных кампаний. Подушка служила две кампании, одеяло — восемь кампаний, простыни и наволочки — по две кампании. «Мелкой пробке, которою набиваются матрасы» и «конскому волосу, которым набиваются подушки», срока не полагалось.

«Большой чемодан» имел длину два фута и девять дюймов (84 сантиметра), ширину — один фут и два дюйма (около 33 сантиметров), высоту — один фут (около 31 сантиметра). Длина «малого чемодана» составляла один фут и два дюйма, ширину — один фут, а высоту — 9 дюймов (около 23 сантиметров). Для мелких судов было возможно изменение размеров ручной клади исходя из объемов их внутренних помещений.

Матросский матрас имел длину два аршина семь вершков (173,7 сантиметра), ширину 15 и толщину — один вершок (соответственно 66,8 сантиметра и 4,5 сантиметра). В каждый матрас укладывалось 12,5 фунта (5,6 килограмма) крошеной пробки или капки. Вес наполнителя мог колебаться в пределах четверти фунта (приблизительно 113 граммов), а вес всего матраса не превышал 14 фунтов (6,3 килограмма).

Подушка изготавлялась из «равендука» (толстой льняной парусины) длиной 15 и шириной 12 вершков (соответственно 66,8 сантиметра и 53,4 сантиметра). Набивка подушки состояла из четырех фунтов (1,8 килограмма) конского волоса.



Одеяло изготавляли из желтого верблюжьего сукна, «общитого кругом красным кумачом». Длина одеяла составляла два аршина и 9,5 вершка (166,5 сантиметра), а ширина — два аршина (142,2 сантиметра). Вес одеяла колебался в пределах от четырех фунтов 40 золотников до четырех фунтов и 50 золотников (около 1800 граммов).

Простыню и наволочку производили из беленого «фламского»¹ полотна. Простыня имела длину три аршина и ширину один аршин восемь вершков (соответственно, 213 сантиметров и 74,4 сантиметра). Размеры наволочки — длина 15 вершков, а ширина 12 вершков (соответственно, 67,5 сантиметра и 54 сантиметра).

В апреле 1872 года был утвержден новый образец матраса. Он стал иметь 15 поперечных внутренних пристенков, а вес пробки увеличился до 13 фунтов (5,85 килограмма), а ее количество могло колебаться в пределах половины фунта.

Для приема пищи с подволоки² опускались столы, которые в обычное время крепились к потолку. Столы первоначально делались из дерева, а позже — из железа. Сверху металлические столешницы покрывали линолеумом. Для сидения предназначались разборные лавки.

Вот что писал в рапорте на имя управляющего Морским министерством адмирала Федора Авелана (1839—1916) вице-адмирал Степан Макаров по итогам смотра новейшего броненосного крейсера «Громобой»:

«При осмотре мной крейсера “Громобой” я был поражен отсутствием всяких удобств для жизни матросов

¹ Фламандского.

² Потолка.



на наших новых судах. Офицеры помещены роскошно, низшие же чины живут в различных коридорах, казематах и других помещениях, случайно оставшихся не занятыми под машины и пушки. В этих местах для удобства низшего чина не сделано ничего...»

На кораблях небольшого размера условия жизни команды были куда более тяжелые. Например, на миноносце «Ревель» матросы жили в помещении, расположенным под баком и боевой рубкой. Вентиляция командного помещения была из рук вон плохая — в холодное время года из-за дыхания матросов влажность увеличивалась настолько, что капли образовывавшейся на потолке воды стекали по крашенным масляной краской стенам. В результате на полу отсека постоянно стояли большие лужи.

В этой связи нелишним будет заметить, что ничуть не лучше были условия для низших чинов на бронепалубном крейсере первого ранга германской постройки — крейсере «Аскольд». Из-за отсутствия деревянного настила на верхней палубе стальной подволок постоянно отпотевал, в результате чего вода лилась людям прямо за шиворот. Как выяснилось, у немцев теплоизоляцию в командных помещениях не делали, а в российском Морском ведомстве при выдаче заказа на постройку крейсера об этом как-то умудрились забыть. Самое интересное, что такая «экономия» на личном составе кораблей в самом германском флоте продолжалась чуть ли не до Второй мировой войны.

Не лучше были условия жизни экипажа на бронепалубных крейсерах второго ранга «Изумруд» и «Жемчуг», где струи воды с подволока были частым явлением и в офицерских каютах. Возможно, все дело было в огрехах проекта — крейсера строились на базе легендарного крейсера



«Новик», блестяще проявившего себя при обороне Порт-Артура в 1904 году. А «Новик» был также германской постройки — его Морское ведомство заказало германской фирме Шихау (Schichau), верфи в городе Эльбинг (в наши дни — польский город Эльблонг).

«Поглядели бы на наши костюмы. Ходим эскимосами, спим под несколькими одеялами; завелись какие-то наушники, наголовники, напульсники. На грудь капают крупные капли; глядишь, к утру и одеяло промокло. Пришлось идти на выдумки: придумывать подвесные коробочки, губки, а еще лучше — накрываться поверх всего взятой из лазарета kleенкой.

Удивляюсь, как это никто из нас вместо плавания не оказался в госпитале», — писал в дневнике судовой врач «Изумруд» Владимир Кравченко.

Как ни странно, но очень часто работы по модернизации кораблей не только не способствовали комфорту личного состава, но наоборот — осложняли его жизнь. Например, на том же бронепалубном крейсере первого ранга «Аскольд» после Русско-японской войны численность нижних чинов выросла с 545 человек до 627 (не считая 15 матросов, обслуживавших штаб командующего Сибирской флотилией, флагманским кораблем которой был крейсер). В результате часть матросов не имела собственных шкафчиков и рундуков, более того, им негде было даже спать.

Любопытная деталь — на кораблях Российского Императорского флота матросам категорически запрещалось пользоваться ножами, кроме тех, что носились в ножнах на поясе. Причем убирать было положено сразу же после употребления. Так боролись с травматизмом.



Спички были также прерогативой офицеров — матросам не доверяли во имя пожарной безопасности. Вместо «серников» использовались специальные «запалы», которые хранились в герметичных латунных ящиках. Когда экипажу разрешалось курить, запалы зажигались по команде вахтенного начальника.

Наиболее тяжелые условия службы были на подводных лодках.

Вот воспоминания одного из первых русских подводников, Василия Александровича Меркушова, об американских подлодках фирмы Lake. Идет первое десятилетие XX века:

«Усов¹ отправился осматривать готовую лодку. У пристани стояло какое-то странное сооружение с плоской деревянной палубой, возвышающейся на каких-нибудь два фута над водой. Середина его была занята командирской рубкой с надписью «Сиг»², а ближе к кормовому флагу помещался какой-то кожух с торчащей из него дымовой трубой.

Небольшие размеры судна, его странный вид, малое возвышение над водой — все это как-то не вязалось с установившимися представлениями о военном корабле...

Через узкий носовой люк Усов спустился внутрь и попал в освещенное электричеством уютное жилое помещение, отделанное под красное дерево, с кожаными

¹ Прототипом этого офицера был сам Меркушов.

² Подводная лодка «Сиг» действительно была в эти годы в составе Российского Императорского флота. Меркушов служил на ней в качестве старшего офицера (старшего помощника командира) в 1905–1906 годах.



диванами с подъемными спинками и шкафчиками для вещей личного состава.

В самом носу, отделенное двумя массивными стальными переборками с герметически закрывающимися дверями, находилось водолазное отделение с дверью в днище для выпуска водолаза из подводной лодки.

Между жилым и машинным отделениями помещалась кухня с электрическими баками, кастриолями, чайниками и прочей посудой. Все на подводной лодке делалось посредством электричества, получаемого от батареи аккумуляторов, занимавшей большую часть носового трюма.

Трап из кухни вел наверх в командирскую рубку, где были сосредоточены все средства управления. Иллюминаторы из толстого стекла, вделанные в стены рубки, пропускали достаточно света. Подойдя к перископу и ворочая его во все стороны, Усов начал осматривать горизонт, восхищаясь ясностью и отчетливостью изображения.

Спустившись вниз, мичман прошел в машинное отделение, сплошь заставленное бензино- и электромоторами и прочими механизмами, необходимыми для плавания подводной лодки, которая оказалась вооруженной тремя минными аппаратами».

Впрочем, экипажу «Сига» еще повезло — на многих подлодках того времени экипаж — и матросы, и офицеры — спал вповалку прямо на палубе.

Но не надо думать, что обитаемость русских кораблей была худшей в мире. Вот отчет Меркушова о ситуации на подлодках типа Е британского флота. Речь идет уже о периоде Первой мировой войны:



«Нас особенно поразило, что при таком большом районе надводного плавания (3000 миль) на английских лодках решительно ничего не сделано для сбережения сил личного состава и ему не предоставлено никаких удобств. У них не было даже ватерклозета, а стояло огромное выносное ведро (тюремная “параша”), над чем мы много смеялись, так как решить этот вопрос было совсем нетрудно, и впоследствии Ревельский порт установил им ватерклозеты нашего образца.

Команда валится где попало, на палубе или подвешивается в койках. Для офицеров имеется кают-компания, где стоят две койки с выдвижными досками, служащими кроватями для других офицеров (их всего четыре человека), шкаф для платья и белья, стол посередине — вот и все. Это тем более удивительно, что тип Е является последним словом британской техники. На наших лодках обращено большое внимание на размещение личного состава. Половина команды на малых лодках и большая ее часть на лодках 2-го ранга помещаются на рундуках и диванах, офицеры имеют кают-компанию с койками по их числу. На “Акуле”, хотя она проекта 1906 года и всего 370 тонн водоизмещением, имеются отдельные каюты для каждого офицера и, кроме того, кают-компания. Из-за этого англичане не называют “Акулу” иначе, как подводной яхтой, хотя при много меньшем водоизмещении она вооружена вдвое сильнее, имея восемь минных аппаратов против четырех у англичан».

В середине XIX века понятие комфорт нижних чинов понималось несколько по-иному (если существовало вообще). В этой связи интересно ознакомиться с фрагментами рапорта медицинскому инспектору Петропав-



ловского порта младшего врача 24-го флотского экипажа и судового врача фрегата «Аврора», доктора медицины Виталиса Вильчковского. Вот что он писал о мерах гигиены, принимавшихся во время перехода парусного фрегата из Кронштадта на Дальний Восток в 1853—1854 годах:

«Благодаря стараниям г. капитана, команда снажена была достаточным количеством белья (не менее 12 штук у каждого), шерстяными чулками, одеялами и рубахами, теплыми бушлатиками, шапками для предохранения от дождя (зюйдвестками), летнею одеждой и обувью, нагрудниками, набрюшниками и т.п. Обращаемо было всевозможное внимание на чистоту тела, белья и коек команды, а также палуб при хорошей погоде, ставились для чистоты воздуха виндзелии в палубе. Кроме того, производились окуривания ее хлором, уксусом и жженым кофеем, часто перебирались тюфяки и подушки команды, набитые превосходным и чистым конским волосом. Пища отпускалась в достаточном количестве и превосходных качеств, а при ежедневных осмотрах как отпускаемой в артели сырой провизии, так и приготовленной из нея пищи, я не только мог убедиться в выше сказанном, но еще узнал, что пища эта команде очень нравится. К чести г. капитана и г. офицеров нужно добавить, что всеми зависящими от них средствами старались они поддерживать бодрое и веселое расположение духа команды.

На рейдах производилась свежая провизия возможно хороших качеств — при уходе из портов брали с собою кроме живности возможно большое (по состоянию термометра) количество свежего мяса, которого части для дальнейшего сохранения от порчи мы солили, кроме сего в изобилии запасались огородною зеленью. В бурное и сырое



время команде, кроме обыкновенной чарки рома, производилась дача крепкого пуншу (состоящего из рома пополам с водою кипяченую, сахару и настоя ароматических кореньев) раз или 2 раза в сутки. В дождь или туман команде, свободной от работы, позволялось уходить в палубу¹, и имели строжайший надзор за тем, чтобы люди не ложились отдыхать на сырой палубе, ночью же — чтобы не вставали без обуви; оставшиеся же наверху снабжены были непромокаемыми пальто и брюками (Waterproof). В дурную погоду команда ходила испражняться в устроенные в батарейной палубе ватерклозеты».

К сожалению, принимавшиеся меры не всегда помогали. Вильчковский в рапорте отмечает «сильные ревматические боли суставов», болезни десен, а также общую усталость. Лазарет часто не мог вместить всех больных, под размещение которых была отдана батарейная палуба, куда и перенесли лазарет.

Спустя 15 лет на парусно-винтовом корвете «Аскольд», плававшем в Средиземном море, командованию и медицинскому персоналу удалось добиться настолько серьезных санитарно-гигиенических успехов, что они были описаны в отдельном приказе по Морскому ведомству. В чем же они состояли?

Прежде всего, постоянно производилась дезинфекция трюмов (специальными средствами и обычной «помывкой»), «так что даже во время жаров не было заметно дурного трюмного запаха». Кстати, в жаркие дни погрузка угля и сообщение с берегом выполнялись наёмными работниками из портов.

¹ Имеется в виду жилая палуба.



Вода для питья использовалась опресненная с добавкой при сильной жаре чарки красного вина из расчета на одного человека. В портах командные коки готовили исключительно из свежего мяса и зелени, а хлеб выдавали только свежепечёный, а не в виде сухарей. *«Продажа на корвете разного рода плодов, селедок и проч. была запрещена».*

В летние месяцы нижние чины носили белую одежду, не снимая тем не менее нательную хлопчатобумажную рубашку. С заходом солнца матросы переодевались уже в шерстяную одежду. В тёплое время на якорной стоянке в шесть часов утра и в пять часов вечера матросы купались. Если же корабль был на ходу, то купание заменялось окачиванием забортной водой из брандспойтов. На якоре же по окончании корабельной приборки натягивались тенты, которые убирались в пять часов вечера для прополки палубы. В восемь вечера, перед раздачей коеч, тент ставили вновь. Спала большая часть команды на верхней палубе.

Требовавшие напряжения сил артиллерийские учения производились, по возможности, утром либо вечером — *«до наступления жаров»* и *«по прошествии жаров»*. Гребцы на шлюпках работали в соломенных шляпах. А кочегары при ходе под парами получали воду с ромом или с красным вином.

Не были забыты и «дурные» болезни.

«Наконец, также были приняты меры против заражения команды сифилисом, для чего местные врачи были приглашаемы за особую плату производить, по возможности, частный осмотр проституток в тех публичных домах, которые были посещаемы нашими матросами.



Корабельный врач с особенным вниманием следил за таким осмотром, и в течение года из 330 человек команды было не более 17 венерических больных».

Глава 7

ПИТАНИЕ И ЛЕЧЕНИЕ

У нижних чинов и у офицеров камбузы были разными. Размещались они на верхней палубе и для снижения пожарной опасности обкладывались специальными негорючими материалами (в разные годы — от кирпичей до бетонных плиток). Топился камбуз дровами либо каменным углем, хотя на паровых судах чаще всего отапливался посредством вспомогательных котлов судовой кочегарки.

Отметим также, что на парусниках существовал обычай гасить огонь в камбузе в половине девятого вечера в целях пожарной безопасности. Это правило сохранялось даже на многих железных кораблях до конца XIX века.

Вокруг камбуза всегда существовала группа матросов, помогавшая коку «на общественных началах». Взамен они получали возможность погреться у жарких котлов, а также «побаловаться чайком» (при наличии собственной заварки).

С третьей четверти XIX века корабельная «поварня» приобрела вид большой медной печи, в которую было вмонтировано несколько котлов — один обязательно для кипятка. Котлы были либо чугунные, либо медные, луженые. Использование медной посуды для приготовления пищи было запрещено; в крайнем случае использовалась посуда деревянная, и то для доставки еды непосредственно едокам.



На больших кораблях было несколько камбузов.

Так, на линейном корабле «Андрей Первозванный» было два командных камбуза (на 800 и 250 порций), а также три отдельные плиты, на которых готовилась пища для адмирала и командира корабля, для офицеров и кондукторов (31 человек и 24 человека соответственно). Кроме того, на корабле имелись две хлебопекарни и квашня с тестомешалкой. Добавим, что посуда мылась охлажденной водой в специальной посудомоечной машине.

Камбуз должен был располагать большим количеством различной утвари. Так, Морской устав Петра Великого в числе «каютных припасов» упоминает два вида котлов, два вида «кастролов» (кастрюль), четыре вида сковородок, а также два вида «утоловников», блюда, ендovy¹ и «большой стол».

Далее следует «поваренная и прочая посуда». К ней относились еще два вида различных котлов, медные «утоловники», «решета, чем пену снимать», «помпы медные, чем воду из бочек брать» и щипцы. За ними следовали два вида вилок, ложки, кружки и чарки, цепи для котла, вертелы, ведра и так далее. В списке «поваренной и прочей посуды» есть также режущие ухо либо странные названия — «сера горючая», «фаркенс» и «полуфаркенс».

Замыкали список «купорские»² припасы — большие струги, тессель³, купорские топоры, кривые скобелей⁴, «клещи кривые, чем прижимать обручи», а также сами обручи — деревянные и железные.

¹ Ендова — большая открытая посуда для вина, пива и т.д.

² Купор — бондарь.

³ Тесло.

⁴ Кривой двуручный нож для строгания либо снятия коры с дерева.



Теперь перейдем к ежедневному столу матросов. Сразу же вынужден разочаровать читателя — как такового высочайше утвержденного меню из разносолов для командного состава не было.

Но перейдем к матросскому рациону.

Первым документом, регламентирующим раскладку продуктов в котлах нижних чинов (или, как их тогда называли, «служителей»), является Петровский Морской устав. В нем мы читаем, что ежемесячно (в «морском месяце» считалось 28 дней) «служителю» причиталось по пять фунтов говядины и свинины, 45 фунтов сухарей, десять фунтов гороха, пять фунтов гречневой и десять фунтов овсяной крупы. Кроме того, в паек входили четыре фунта рыбы, шесть фунтов масла, пиво (семь ведер), «вино»¹ (16 чарок), уксус (полкружки) и полтора фунта соли.

Устав давал и рекомендации и по меню на неделю. В воскресенье, среду, четверг и субботу личный состав предлагалось кормить мясом с кашей. Пятница была постным днем, поэтому каша варилась с рыбой. В понедельник и среду «служители» ели с утра «кашу густую», а по вечерам — горох.

Унтер-офицеры, согласно Морскому уставу, должны были получать продукты натурой. Здесь (в отличие от офицеров) никакой шкалы не было и всем отпускались одинаковые суммы — исходя из стоимости полутора порций. Такое денежное содержание полагалось шкиперам третьего ранга и подшкиперам, штурманам и подштурманам, боцманам и боцманматам², подконстапелям, шхи-

¹ То есть водка.

² *Боцманмат* — унтер-офицерский чин во флоте (от английского выражения boatswain mate — «помощник боцмана»).



манам¹ и шхиманматам², сержантам, первым профосам³, тиммерманам, первым трубачам и подлекарям.

Далее следовала любопытная ремарка:

«Прочим всем⁴ варить в большом котле обще указанную пищу, и ничего своего ни у кого не принимать поварам только ежели тех же указных вещей свежее что, мясо или рыбу в указные дни, и варить в указанное время дважды в день, каждый раз поединова, а не по прихотям; в чем смотреть комисару, под лишением чина».

Для справки приведем цены на продовольствие, отмеченные на рынках Санкт-Петербурга 28 июня 1847 года.

Говядина свежая стоила за фунт 2,75 копейки (ссеки, грудинка, кострец), 2,5 копейки (бедренная часть), две копейки («ребра и переды»). За фунт говяжьего сала просили 3,5 копейки. Голяшки, в зависимости от размера, стоили три копейки (большая), 2,5 копейки (средняя) и две копейки (маленькая).

Гусак «с печenkами» обходился большой в 20 копеек, средний — в 15 копеек, «меньшой» — в 12 копеек.

Стоимость почки составляла 4—5 копеек, «головья с губами и ногами» — 20—30 копеек.

Баранина стоила 3,5 копейки за фунт, русская солонина — 1,75 копейки, ветчина «вывешенная сухая» и свежая свинина — по 4 копейки за фунт.

¹ Шхиман — младшее унтер-офицерское звание в Петровском флоте.

² Шхиманмат — помощник шхимана (см. выше).

³ Профос — унтер-офицер, следивший на корабле за чистотой и исполнением телесных наказаний.

⁴ То есть нижним чинам.



К 1860-м годам раскладка изменилась. Во внутреннем плавании месяц на одного нижнего чина полагалось 14 фунтов¹ мяса (какое именно должно было быть мясо — строго не регламентировалось), 18 фунтов крупы, 10 фунтов гороха, 45 фунтов сухарей, 6 фунтов масла, полтора фунта соли, 20 чарок² (это не ошибка автора — именно чарок) квашеной капусты, 28 чарок водки, $4 \frac{1}{6}$ уксуса, немного солода. Кроме того, в состав довольствия входил табак — полфунта (в заграничном плавании его выдавали только курящим).

Гораздо сложнее был расчет выдачи продовольствия в заграничных плаваниях. Начнем с того, что они делились на три категории — дальние (кругосветные), ближние (годичные плавания в Средиземном море либо зимовки в иностранных портах) и временные посылки (например, переход из Черного моря на Дунай или в Константинополь³, либо из Кронштадта во Францию).

При всех видах плавания на каждого матроса полагалось столько же, сколько и на моряков внутреннего плавания. Добавлялся стручковый перец (два золотника⁴), $4 \frac{8}{15}$ золотника чая и фунт 60 золотников сахарного песка.

При дальних и ближних плаваниях полагалось добавочное особое довольствие — 2,5 фунта говяжьего бульона,

¹ Русский фунт — 409,5 грамма.

² Русская чарка — 0,123 литра.

³ В официальных документах Российской империи название турецкой столицы Стамбул писалось исключительно как «Константинополь».

⁴ Русский золотник — 4,266 грамма.



девять фунтов патоки, полбанки спрюсовой¹ эссенции и 56 золотников лимонного сока либо 28 чарок виноградного вина.

В том случае, если на завтрак нижним чинам полагалась жидкая кашица, то ежедневная порция водки делилась на две части — треть давали перед завтраком, а остальное — перед обедом. Если же вместо водки на судне имелся ром либо коньяк, то их было положено разбавлять наполовину. При этом одна чарка рома выдавалась в виде двух чарок грога².

Возможны были и «экстраординарные расходы» — исключительно на закупку свежей зелени и свежего мяса.

С 1910 года еженедельное довольствие нижнего чина флота выглядело следующим образом. Мяса (свежего или соленого) полагалось пять фунтов 24 золотника, гречневой крупы — два фунта, овсяной крупы — 70 золотников, сливочного масла — 88 золотников. Квашеной капусты (ее могли заменять свежей зеленью) каждому матросу причиталось два фунта 88 золотников, сухарей — 13 фунтов 33 золотника. Сухари могли быть заменены печеным хлебом из расчета 264 золотника в день.

Нижний чин также получал каждую неделю 1,75 чарки уксуса, 36 золотников соли, 5,25 золотника чая и 14 золотников махорки.

Для справки приведем нормы, по которым должны были кормиться матросы британских подводных лодок,

¹ Спрюс — канадская (черная) ель. Из ее иголок варились нечто вроде пива, считавшегося противоядиянготным средством.

² Грог — горячий напиток из рома или коньяка, сахара, а также горячей воды.



входивших в состав Балтийского флота с конца 1914 года. На каждого подданного короля Георга Пятого ежедневно требовалось отпускать по фунту мяса, четыре фунта белого хлеба, фунт свежей зелени, 21 золотник коровьего масла, полфунта колбасы (могла быть заменена на сыр или ветчину), а также две трети бутылки молока.

Но вернемся на русские корабли.

Меню матросов было неприхотливым, но пища — сытной. Начинали с жирных щей либо борща, которые варились на говядине, солонине или рыбе. Причем вначале ели только бульон и овощи. Когда на дне бака оставалось только мясо, его вынимали, крошили на деревянных досках и высыпали обратно. После чего вся артель, не спеша, не мешая друг другу, теми же ложками ела «мясное блюдо». Если же кто-то из молодежи спешил, то легко мог получить от артельщика деревянной ложкой (у каждого была своя) по лбу. Обижаться в таких случаях было не принято. Очень часто бачковому приходилось бегать за добавкой.

Третьим блюдом обычно была каша либо (в более поздние времена) макароны, которые поливали растопленным сливочным либо растительным маслом. Наибольшей популярностью пользовалась каша из гречневой либо пшеничной крупы; к рисовой крупе относились более чем прохладно. По мнению матросов, пища из риса «не давала силы».

Морским уставом Петра Великого категорически запрещалось бросать несъеденное за борт.

«Запрещается всем матросам, солдатам и прочим корабельным служителям тунеупотреблять и за корабль бросать провиант всякого имени, хотяб он и попортился, но что не могут съесть, то бы оставляли, питье в крушках, а ествы в мисах, объявляя квартирмистром, для



относу в ботолир камеру¹; а ежели такая пища явится, что нельзя будет есть, о том объявлять командующему кораблем, под штрафом биением кошками».

Точно так же запрещалось отдавать излишки пищи нижних чинов «животине» офицеров.

Для определения степени негодности провианта Морским уставом требовалось создать специальную комиссию, «созвав всех обер и ундер офицеров». Если комиссия вынесла вердикт о негодности продовольствия, то его разрешалось все-таки бросить за борт либо «отдать скотине».

Надзор за качеством пищи матросов чаще всего был весьма пристальным. Неслучайно единственным широко известным бунтом, связанным с некачественным продовольствием, был широко известный мятеж на эскадренном броненосце «Князь Потемкин-Таврический».

Примеров заботы о питании нижних чинов даже со стороны хрестоматийно отрицательных персонажей в адмиральских и офицерских погонах можно привести немало. Вот, например, выдержка из приказа контр-адмирала Зиновия Рожественского, руководившего спасательными работами на броненосце береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» (дело происходит 10 февраля 1900 года):

«Ввиду исключительно тяжелых условий жизни и работы на острове Готланд и по причине крайней недостаточности положенной порции зелени, для сохранения сил и здоровья людей, предлагаю впредь прибавлять к суточной порции по одному фунту картофеля в день на

¹ То есть в помещение, где хранятся припасы, за которые отвечает баталер.



человека. Прошу командира распорядиться более строгим надзором за приготовлением пищи..

Несоблюдение до сего времени этих правил было причиной весьма дурного качества той пищи, которая попадала в баки людей».

29 марта «тигр в аксельбантах»¹ возвращается к продовольственной проблеме на «Апраксине». Новый приказ гласит:

«Сегодня обед команды состоял из вонючих сальных помоев. Это значит, что дежурный офицер не присмотрел за приведением в надлежащую чистоту котла и за тем, чтобы сама провизия была тщательно отмыта от продуктов разложения и грязи, ее покрывающей. Прошу командира броненосца учредить надзор за исполнением этим офицером служебных обязанностей».

Другие адмиралы шли еще дальше. Например, вице-адмирал Степан Макаров (1848—1904) известен не только как флотоводец, но и как автор крайне любопытного приказа, изданного 1 мая 1901 года. Назывался он «Об улучшенном способе варки щей». Среди положений данного документа есть и такое:

«Секрет приготовления хороших щей заключается в том, чтобы отбить у жира сальный вкус, что достигается поджариванием его с луком и, кроме того, жир этот ввести в овощи и муку, для чего приготавляется известным способом заправка. Кости следует вываривать в течение суток, и бульон от них вливать в щи на следующий день».

¹ Прозвище, данное Зиновию Рожественскому за крайнюю несдержанность.



Прочитав эти слова, хочется и самому попробовать приготовить и проверить. Не правда ли?

Для претворения этого приказа в жизнь Главный командир Кронштадтского порта (в этой должности тогда находился вице-адмирал Макаров) даже вытребовал из Черноморского флота опытного кока. А для проверки качества питания приказал регулярно взвешивать каждого матроса — дабы выяснить, прибавляют ли нижние чины в весе или нет.

Разительно отличалось питание нижних чинов на судах подводного плавания. Например, подводники Сибирской флотилии (современный Тихоокеанский флот) на завтрак получали чай с молоком и булкой (так именовали небольшие батоны белого хлеба). Обед состоял из супа либо щей, а также мясного второго блюда, которое могли заменить и сладким блюдом. На ужин подавали второе обеденное блюдо. В случае если таковым было сладкое, готовилось специальное мясное блюдо.

Уходя в дальнее плавание, моряки делали запасы различных видов продовольствия. На палубах делались загородки и клетки для «живых консервов» — скота и птицы, для которых завозили сено и корм. Впрочем, главное в этой ситуации было не попасть в шторм — палубная живность во время бури обычно быстро дохла от нервного потрясения. Бывало и хуже — вырвавшийся бык мог наделать немало бед. В связи с этим при каждой угрозе шторма корабельные плотники и боцманская команда тщательнейшим образом проверяли крепость клеток и прочность канатов.

К «настоящим» консервам на кораблях отношение было двойственное. Чаще всего офицеры и матросы отно-



сились к ним с опаской, причем «их благородия» обычно величали данный вид провизии не иначе как «мощами покойного бригадира, геройски павшего от почечной болезни». Почечуем, напомним, в те времена часто называли геморрой.

Другим популярным названием было «корнет-биф» (то есть «говядина из корнета»). Оригинальное название данного блюда звучало как «корн-биф»¹...

Помимо продовольствия в плавании следовало всегда помнить о бережном расходовании пресной воды. Так, до появления опреснителей в дальних переходах происходило постепенное сокращение питьевой порции — вплоть до одной кружки в день. За сверхнормативное расходование сурово наказывали.

Впрочем, на рубеже XIX и XX веков уже практически все боевые первого и второго ранга корабли располагали опреснителями — например, на бронепалубном крейсере первого ранга «Аврора» было установлено два опреснителя системы Роберта Круга², способные дать кораблю до 60 тонн пресной воды в сутки. Естественно, дать гарантию их бесперебойной работы не мог никто. Поэтому чай с солоноватой водой не был чем-то из ряда вон выходящим.

Но даже полностью исправный опреснитель давал не слишком хорошую воду. Очень часто она была слегка ржавого цвета и имела ярко выраженный «машинный» привкус (некоторые даже находили, что вода отдает нафталином). Впрочем, на это обычно не обращали внимания.

¹ От английского corned-beef — «солонина».

² Завод «Роберт Круг» располагался в Санкт-Петербурге.



Особую проблему в дальнем плавании представляло снабжение корабля и его команды свежей пресной водой. Особенно, если пополнить цистерны надо было вдали от крупных портов.

Чаще всего ее брали в не очень заиленных реках, для чего тщательно вычищали корабельные шлюпки, которые потом заполняли живительной влагой по самые борта изнутри. После этого команда раздевалась, привязывала обмундирование к надводным частям плавсредства и вела шлюпки к кораблю. Команда шлюпки — во главе с офицером — при этом голая сидела на веслах и на руле. Изредка бралась и вторая шлюпка, которая буксировала «танкер».

Иногда удавалось добыть воду в береговых колодцах, которые в этом случае вычертывались буквально до дна (или, как говорили в те времена, «до лягушек»). Чтобы получить возможность добыть свежую колодезную воду, обычно шли на «военно-морскую хитрость». Из числа офицеров выбирался наиболее неиспорченный и благовоспитанный мичман, который ехал делать предложение девице из семьи, располагавшей криницей.

Затем, как бы невзначай, заводился разговор о воде. Отказать будущему родственнику было невозможно, и корабль наливался водой до самых горловин цистерн. А на утро становилось известно, что судно должно срочно выйти в море...

К концу XIX века ситуация изменилась — появились специальные суда-водолеи. Это были небольшие танкера, которые перевозили не нефть и нефтепродукты, а питьевую воду. Первые такие суда для Балтийского флота были построены в начале 1880-х годов.

Прием пресной воды превращался в целое событие. На бронепалубный крейсер второго ранга «Изумруд» прини-



мают живительную влагу со вспомогательного крейсера «Днепр». Рассказывает доктор Кравченко:

«У нас опять горе: нет пресной воды. Уже два котла за недостатком ее выведены. Мы на середине Красного моря. Вторые сутки сигналим, умоляем “Олега” сжаться и дать нам воды. Куда она исчезает — неизвестно. Запаса должно хватать на шесть дней, а мы вот уже на трети сутки караул кричим. Старший механик¹ ходит мрачнее тучи. Наконец над нами сжались и устроили остановку в море; стоим, конечно, не на якоре — глубина здесь ни много ни мало — 400 сажень².

Мы подошли к “Днепру”, спустили “шестерку”³, приняли с “Днепра” шланг, несколько раз обрывали его, наконец, завели и теперь сосём, жадно сосём пресную воду сквозь узенькое горлышко шланга. Нам надо 180 тонн, а принимаем мы в час всего пятнадцать. А с “Олега”⁴ то и дело семафорят: “Скоро ли, да скоро ли?”...

...Взошла полная луна и застала нас за этим занятием — качанием воды. Сквозь шланги местами сочится струйками вода; команда жадно подбирает ее, подставляет кто кружечку, кто пригоршню. Один подставил ведерко под сирену: оттуда (благодаря неисправности) нет, нет и вырвется с паром струя кипятку — догадливый матрос уже полведра себе набрал.

¹ Старший судовой механик крейсера Александр Семенюк (1878–1905) умер в Санкт-Петербурге в чине штабс-капитана Корпуса инженеров-механиков флота от чахотки (туберкулеза).

² Русская сажень — 2,134 метра.

³ Шестерка — шестивесельная лодка.

⁴ Флагманский корабль отряда.



*А я хожу по лазарету, завязываю краны и бранюсь:
“Санитары, не сметь трогать пресной воды, руки мыть
соленой водой!” — вот до чего дело дошло...»*

Как видим, далеко не случайно даже офицеры на берегу с наибольшим удовольствием пили обычную пресную воду, которая «после опресненной судовой бурды казалась прямо нектаром».

Запасы питьевой воды располагались в специальных цистернах, размещавшихся в особом, «водяном» трюме. Каждая цистерна изнутри тщательно покрывалась известью, а снаружи — белой масляной краской. Емкость цистерн зависела от численности экипажа — например, на «Адмирале Ушакове» шесть резервуаров вмещали 900 ведер¹ воды. На более современном и почти в три раза более крупном «Андрее Первозванном» судовой запас питьевой воды составлял уже 44 тонны.

Добавим, что водяные цистерны были постоянно закрыты, и распечатывались только для приема свежих запасов живительной влаги.

Для хранения продовольствия предназначались особые помещения — так называемые ахтерлюки.

Один из них всегда предназначался для «мокрой» провизии, то есть мяса, рыбы, солонины, вина и водки, масла, уксуса и ряда других продуктов. Второй ахтерлюк вмещал соль, мыло, табак, а также зачастую и квашенную капусту, которая к «мокрой провизии» почему-то не относилась. В еще одном помещении хранили «сухую» провизию — лук, крупу, чай, сахар, а также овощи.

¹ Около 7800 литров (ведро равнялось 12,99 литра).



Закупка продовольствия в дальнем плавании была зачастую весьма сложной задачей, особенно при походе крупным отрядом судов. В качестве примера можно привести стоянку Второй эскадры флота Тихого океана вице-адмирала Зиновия Рожественского на Мадагаскаре.

Как пишет князь Чегодаев-Саконский, «“кают-компаньоны”¹ спешили опередить один другого». Овощи и зелень раскупались моментально, а молочника приходилось караулить еще на дальних подступах к рынку. «Вся суть удачи состояла в том, чтобы обмануть других, не показать вида, что ожидаешь молочника».

С мясом и птицей было проще, хотя их приходилось изредка заказывать заранее. Не гарантировало наличие свежей провизии и пребывание при эскадре судна-рефрижератора «Эсперанс». Принятое с него мясо «отдавало салом и браковалось». Затем рефрижераторные машины парохода «сқисли» окончательно, после чего весь немалый запас продовольствия безнадежно испортился. Припасы выкинули в море, а капитан «Эсперанса» получил такой нагоняй от Рожественского, что сел в шлюпку в полубессознательном от страха состоянии.

Кстати, вопросу о закупках доброкачественного продовольствия уделяется место и в Морском уставе Петра Великого:

«Офицеры, командующие кораблями военными... повинны удаляться как возможно от покупки в местах, в которых чают быть моровой болезни. А когда необходимая нужда случится, для взятия воды, или дров и прочих вещей неотлагаемых, тогда надлежит послать офицера,

¹ То есть содержатели кают-компаний.



дабы матрозов не допустил из тех поветренных мест что покупать или брать».

Теперь перенесемся с судов вице-адмирала Рожественского на несколько месяцев назад — в Порт-Артур июня 1904 года. Крепость уже некоторое время блокирована японцами, и уже начинает ощущаться недостаток продовольствия.

Слово вахтенному начальнику крейсера «Новик» Андрею Штеру¹:

«...В Артуре уже начинал чувствоватьться недостаток в провизии, но зато водки было сколько угодно; на пристанях Восточно-Китайского Общества были сложены колоссальные штабели ящиков с этим зельем, которое потому только не было выпито, что генерал Стессель² приказал налагать жестокие наказания за пьянство, а офицеров, замеченных в этом, обещал предавать суду; также к его распорядительности надо отнести то, что в Артуре за всю осаду цены на продукты в магазинах оставались нормальными, так как малейшее увеличение их грозило конфискацией; на китайцев это распоряжение, к сожалению, не могло распространяться; цены на привозимые ими продукты — зелень, живность и скот достигли сказочных размеров: за пуд картофеля платили уже в июне 9 рублей, а цена курицы достигала 5—6 рублей; нечего и говорить, что к концу осады цены эти еще увеличились втрое.

¹ Андрей Штер (1878—1907) был убит матросом в чине лейтенанта.

² Генерал-лейтенант Анатолий Стессель (1848—1915) был начальником Квантунского укрепленного района.



Благодаря предусмотрительности командира “Новика” ни команда, ни офицеры ни разу не нуждались в провизии. Получив в свое распоряжение дачу одного из офицеров, за городом, капитан 2-го ранга Шульц¹ приобрел заранее стадо коров, которые паслись под наблюдением матроса-пастуха, причем некоторые из них отелились, и в то время, когда на судах флота ели одну солонину, мы могли посыпать в подарок друзьям то окорок телятины, то свежего мяса. Штук полтораста кур постоянно неслись, снабжая нас свежими яйцами, и даже высаживали цыплят. Свиньи, бараны, гуси, утки — всего было запасено в изобилии.

На “Новике” нашлись два огородника, которые посеяли в начале осады всякую зелень, и в июле мы имели свой картофель, лук, столь необходимый в осаде, и другие овощи. В конце июля, когда на береговых позициях начали резать ослов, команда “Новика” ежедневно получала свежее мясо. Не раз вспомниши добром такого заботливого командира, благодаря которому одна из главных тяжестей осады — фурная пища и даже голод была устранена».

На кораблях в дальних походах, естественно, насадить огород было невозможно. Вот и мечтали в офицерских каютах и матросских кубриках о таких «деликатесах», как картофель, лук, чеснок и пряная зелень.

Вот отрывок из рапорта командира броненосного фрегата (крейсера) «Адмирал Нахимов» капитана 1-го ранга Карла Деливрона² от 11 ноября 1888 года:

¹ Михаил (Максимилиан) Шульц (1862–1917) погиб (был убит с целью ограбления) в чине вице-адмирала.

² Карл Деливрон (1838–1918) умер в чине вице-адмирала.



«Во время стоянки в Фунгале¹ мы приобрели покупкой 370 ведер красного вина для команды по 1 руб. 28 коп. за ведро и свежую провизию, платя по 5 руб. 12,29 коп. за пуд² мяса, по 2,87 коп. за пуд зелени и по 3 руб. 27,8 коп. за пуд белого хлеба; за пресную воду брали по 3 руб. 50 коп. за тонну».

Для справки приведем цены на некоторые товары из данного списка на рынках Москвы на середину января 1888 года.

Фунт средней баранины стоил 14 копеек, говядины — восемь копеек, а свинины — девять копеек. Пуд весового пшеничного хлеба отдавали за 2 рубля 80 копеек, пуд ржаного — за 75 копеек.

Теперь перейдем к другой части, от которой напрямую зависело состояние как офицеров, так и матросов — к корабельной медицине. Тем более что положение старшего судового врача можно сравнить с главой современного Минздрава — естественно, в корабельных масштабах.

Особое отношение к здравоохранению на борту корабля заложил еще сам Петр Великий. Как известно, при необходимости царь часто занимался самолечением, для чего возил с собой своеобразную аптечку — сундучок, разделенный на множество отсеков. В них, как вспоминают очевидцы, были различные порошки и микстуры, пузырьки, пробирки, ступки с пестиками и так далее.

Морской устав Петра требовал от врачей немало. В частности, медик, помимо своих прямых обязанностей должен был следить за тем, «дабы больным пища была по

¹ Город Фуншал (остров Мадейра).

² Русский пуд — 16,38 килограмма.



определению давана *добрая*». В противном случае он был обязан докладывать командиру корабля.

Проступки лекарей и врачей должны были караться жестоко:

«Запрещается лекарю ни чего не брать с матрозов и с солдат больных или раненых, под штрафом возвращения того, что возмет и лишения своего жалования...

...Ежели лекарь своим небрежением и явным презорством¹ к больным поступит, отчего им бедство случится, то оной яко злоторец наказан будет, яко бы своими руками его убил, или какой узд² отсек. Буде же леностию учинит, то знатным вычетом наказан будет, по важности и вине смотря в суде».

Уже в Петровские времена список необходимых на судне инструментов и препаратов занимал в Морском уставе две с половиной страницы.

В дальнейшем состояние медицинской части флота во многом зависело от морского начальства. Так, адмирал Федор Ушаков требовал от командиров подчиненных ему кораблей собирать в портах сведения о заболеваниях населения, предоставлять отпуска после выписки моряков из госпиталей, а также создавать в местах массовых заболеваний специальные лазареты и изоляторы.

Естественно, сила медицинской части корабля напрямую зависела от его размеров. Например, на небольшом бронепалубном крейсере второго ранга «Изумруд» имелся лазарет на семь коек, аптека и специальная ванная. Рядом размещалась каюта судового врача. Как сразу же отметил

¹ Презрением, высокомерием.

² Часть тела — рука, нога и т.д.



вновь назначенный судовой медик титулярный советник¹ Владимир Кравченко, прямо за переборкой лазарета находилось машинное отделение. В тропиках это могло означать убийственную жару в помещении.

По тем временам (конец 1904 года) судовой лазарет был неплохо оборудован. В частности, в нем имелся пароэлектрический стерилизатор и дистиллятор конструкции Рихарда Гловеца².

Главный перевязочный пункт на крейсере планировался в помещении кают-компании. Места там было достаточно, однако подача раненых могла встретить определенные трудности.

На более крупном бронепалубном крейсере первого ранга «Аврора» имелся не только лазарет, но и операционная. Правда, лазаретом пользоваться было невозможно из-за «невозможной жары и духоты», в связи с чем больные были переведены в помещения батарейной палубы, где стояли 75-миллиметровые орудия.

Перед боем готовился перевязочный материал, запасы которого распределялись по различным отсекам корабля. Создавались и запасные перевязочные пункты на случай разрушения основного. Проверялась готовность санитарного отряда, для которого судовыми средствами готовились носилки.

В санитарный отряд входили корабельные врачи (их было один или два человека, в зависимости от ранга судна), фельдшеры и санитары. К числу последних в боевой обстановке причисляли и корабельных чиновников, а также

¹ Врачи Российской Императорского флота носили гражданские чины. Чин титулярного советника соответствовал штабс-капитану.

² Рихард Гловецкий служил флагманским врачом Балтийского флота.



различных вестовых. К медицинской бригаде прикомандировывался и священник.

Наиболее известным «профессиональным» заболеванием моряков является, безусловно, «морская болезнь». Медики так называют болезненное состояние, возникающее в результате укачивания. Основными проявлениями заболевания являются плохое самочувствие, головокружение, тошнота, рвота. Влияние на вестибулярный аппарат оказывают и длительные стоянки в порту — организм привыкает к твердой почве, после чего ему приходится перестраиваться к качке заново.

Доля людей, не подверженных морской болезни, относительно невелика и составляет 6—8 %, при этом лечебные средства в большинстве случаев малоэффективны. При появлении признаков заболевания, а также для профилактики врачи рекомендуют свежий воздух, лежачее положение, пребывание по возможности в средней, более устойчивой, части судна.

Во времена парусного флота с морской болезнью нижних чинов боролись радикальными способами. Боцмана вооружались линьками¹ и выгоняли страдальцев на верхнюю палубу — скоблить ее. Если же боцман был совсем «зверем», то приказывал даже подняться на марс мачты. Болезнь, говорят, довольно быстро проходила, и вниз человек спускался уже «совершенно исцеленным».

Иногда доходило и до довольно забавных казусов. Слово Александру Ивановичу Францевичу, инженеру-механику фрегата «Минин».

¹ Кусок троса диаметром около сантиметра, применявшаяся для наказания матросов.



«Дул свежий ветер, кой-где были видны парусные суда. У компаса стоял вахтенный офицер и ругался на то, что ему дымом ест глаза и нельзя следить за рулевыми. Я спустился с мостика и подошел к трапу полюбоваться на волну, которая шла навстречу судну и бессильно разбивалась о его борт. “Господин механик, господин механик!” — раздался чей-то голос. Я поднял глаза наверх и увидел вахтенного офицера, стоящего у компаса. Он закрывал себе лицо руками и плевался.

— Что это сыплется масло из трубы, это черт знает, что такое, просто нельзя стоять!

— Какое масло? Откуда оно возьмется? — спрашивал я в изумлении.

— Да это, Ваше благородие, одного матроса стравило на море, а ветер-то и относит сюда; вот видите, вот горох, а вот ветчина?»

Другим профессиональным заболеванием были проблемы со зрением. Причем речь шла не только о напряжении глаз артиллерийских наводчиков и сигнальщиков. Многие нижние чины, которые по долгу службы должны были большую часть времени проводить в замкнутом пространстве, часто «сажали» глаза из-за постоянно включенного искусственного освещения.

У машинной команды в дальних тяжелых переходах преобладали ожоги и фурункулы от грязи. Случались также переломы (голени и ребер). В низких широтах бичом была зудящая тропическая сыпь.

Одной из главных обязанностей судового и экипажного врача было выявление симулянтов. «Болезнями ложнообъявленными или притворными» именовали случаи, когда пациент жаловался на недуги, которыми он на самом деле



не страдал. «Болезнями искусственными или поддельными» называлось членовредительство. Притворщиков отсылали на «испытание» в госпиталь. Если же врачебной комиссией определялось нанесение себе телесных повреждений — чаще всего пробивали барабанные перепонки и отсекали пальцы, — то виновного ждал военный суд, а после него — флотские арестантские роты.

Не являлись большой редкостью случаи временной симуляции заболеваний с применением «технических средств». Так, впрыскивание под кожу парафина или воздуха симулировало грыжу. Прием пикриновой кислоты давал симптомы желтухи. Длительное «перетягивание» ног — отеки.

Вот типичный пример. На бронепалубном крейсере второго ранга «Изумруд» один из боцманов «заскучал» и притворился сумасшедшим — объявил себя губернатором и «забегал по палубе, рыча, как дикий зверь». «Сумасшествие» длилось, впрочем, недолго. Видя, что никто его не собирается списывать на берег и отправлять на Родину,unter достаточно быстро «излечился».

Кстати, в Морском уставе Петра Великого мы обнаруживаем и указание о борьбе со случаями симулирования недугов и членовредительства:

«Кто себя больным нарочно учинит, или составы свои переломает и к службе непотребными учинит, в том мнении, чтоб отставлену быть от службы, оного надлежит бив кнутом и ноздри вырвав на галеру сослать».

Одной из постоянных забот «корабельного Минздрава» был надзор за качеством питьевой воды. Приходилось тщательно следить за тем, чтобы она не приобретала затхлого запаха и была полностью пригодной к употреблению —



особенно это было актуально до появления опреснителей. Поэтому в дальних переходах как офицерам, так и нижним чинам (особенно в жарком климате) рекомендовалось добавлять в питьевую воду красное вино.

Случалось, что медицинская часть становилась поводом для развлечений команды — так, большое количество зрителей всегда собиралось на различные хирургические операции, производившиеся на борту.

СПИДа в те далекие времена, к счастью, еще не знали, но профилактика и борьба с венерическими заболеваниями велась активно. Ведь моряки, пробыв долгое время в дальнем плавании, привыкли «расслабляться» на берегу.

А вот статистика болезней вооруженных сил Российской империи по состоянию на мирные 1906—1907 годы (цифры даны средние по двум годам).

В среднем за год в «околотки¹ и лечебные заведения» обратилось 426 нижних чинов, из которых непосредственно в лечебные заведения поступило 392 человека. Умерло из них 3,3 человека (из расчета на тысячу человек).

«Общими заразными болезнями» заболело 120 человек, которых умерло 2,2 человека. К таковым заболеваниям относили грипп (24 случая заболевания), брюшной тиф (5,2 заболевших при смертности 0,89 человека на тысячу нижних чинов), чахотка легких² (2,2 заболевших при смертности 0,39 человека на тысячу нижних чинов), крупозное воспаление легких (4,8 случая заболевания) и острый суставный ревматизм (5,4 случая заболевания).

¹ Околоток — врачебный пункт при воинской части.

² Туберкулез легких.



Что же касается остальных болезней, то картина выглядела следующим образом. На долю малярии пришлось 33,6 случая, желудочно-кишечного катара — 22,8 случая, бронхита — 21,3 случая, глазных заболеваний — 14,5 случая¹, ушных болезней — 17,7 случая, венерических болезней — 61,4 случая, болезней кожных покровов — 46 случаев. Кроме того, было отмечено 23 случая «травматических, химических и термических повреждений».

В бою перевязочные пункты превращались в мини-госпитали. Вот рассказ уже знакомого нам судового врача бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора» Владимира Кравченко. Несколько часов назад закончилось Цусимское сражение, в ходе которого экипаж крейсера потерял десять человек убитыми (включая командира). 89 человек было ранено, из них шесть — смертельно. Тяжелораненых было 18 человек. Среди офицеров было трое тяжелораненых и пять — легкораненых.

«...Работы предстояло много. Прежде всего, надо было разместить раненых поудобнее, выбрать места более прохладные и светлые, переменить тюфяки, залитые кровью, вымыть раненых, переодеть в чистое белье, организовать постоянный уход и наблюдение за ними. Для этого было отряжено 15 человек санитарного отряда; им было поручено измерять температуру два раза в день, поить, кормить раненых. Помогали и свободные от службы товарищи. Наскоро были сооружены временные деревянные нары в батарейной палубе. Для раненых имелись постоянно под рукой горячий чай,

¹ Кроме того, было отмечено 38,5 случая заболеваний трахомой, но заболевшие лечились амбулаторно.



кофе, холодное питье. Лазаретные и кают-компанийские запасы клюквенного и лимонного экстрактов, коньяку, рому, красного вина, консервированного молока щедро расходовались. Более тяжелым пришлось назначить легкую диету: бульон, молоко, кисель, яйца. Всюду шла деятельность очистка от кровяных пятен. Окровавленные вещи выбрасывались прямо за борт, все-таки уже в конце суток трупный запах стал давать себя почувствовать. Раненые вели себя поразительно терпеливо. Повязки держались хорошо, некоторые промокли... Составив список раненых и назначив, кого брать первыми, я приступил к перевязкам. Началась наша настоящая медицинская работа...

Общий характер ранений состоял в рваных ранах самой неправильной формы, различной величины, с краями, большей частью ушибленными и обожженными. Гораздо сильнее раны были обожжены внутри. Обрывки тканей одежды приходилось вытаскивать черными, обгоревшими, мышцы крошились на отдельные волокна. Впрочем, ожоги ран имели и свою хорошую сторону — загрязненные раны обеззараживались до некоторой степени, кровотечение из мелких сосудов останавливалось благодаря прижиганию. Ранения были нанесены осколками снарядов или борта и увлекаемыми по дороге различными металлическими частями судна: кусками чугуна, стали, меди. Немногие были ранены осколками деревянной палубы или иллюминаторного стекла. Разрушения в теле были варварские; осколки, ведь, не походили на гладкие пули, делали большие карманы, громадные, сильно развороченные выходные отверстия. Было много открытий осколочных переломов черепа и других костей.



После очистки раны, удаления обрывков одежды, горелых частей, перевязки кровоточивших сосудов отыскивались костные и металлические осколки. Материал употреблялся стерилизованный. Несколько человек, смертельно раненных, производили тяжелое впечатление...»

Несколько позже на «Авроре» был проведен максимально возможный комплекс дезинфекционных работ, кровь, затекшая под палубный линолеум, начала разлагаться и корабль стал окутывать трупный запах. Линолеум был ободран по всему крейсеру и выброшен за борт, а палубы, стены и командные рундуки обработали горячей водой с сулемой¹, мылом и содой.

Напомним, что «Аврора» была первым кораблем, на котором в боевых условиях был опробован рентгеновский аппарат. Во время боя он хранился в машинном отделении, а затем был собран старшим минным офицером крейсера лейтенантом Георгием Старком².

«Перед уходом из Николаевского морского госпиталя в Кронштадте были взяты две кружковые³ трубы, экран, штатив. Эти немногие принадлежности рентгеновского аппарата оказали нам услугу, поистине неоценимую. Я улыбался, вспоминая голоса скептиков, уверявших, что применение рентгена на военном судне невозможно. Хрупкие трубы, дескать, разобьются при первом же сотрясении от выстрелов, и что вообще для лазарета это излишняя «роскошь». Раненые исследовались в различных позициях, стоя, сидя или лежа на операционном

¹ Сулема — обеззараживающее средство на основе ртути.

² Георгий (Юрий) Старк (1878—1950) умер в эмиграции в чине контгр-адмирала.

³ Трубка, содержащая разреженный газ.



столе, без снимания повязок и одежды. Большую услугу оказали мне йодоформенные тампоны, заведенные в раны: они не просвечивали, были видны темным пятном и давали возможность превосходно ориентироваться по поводу соотношения раны, осколков, направления канала. Результаты были блестящи. Открыто было масса осколков, переломы — там, где их вовсе не ожидали. Мне это страшно облегчило работу, а раненых избавило от лишних страданий — мучительного отыскивания осколков зондом.

Не имея ни фотографических пластинок, ни досуга, чтобы заниматься фотографированием и проявлением снимков, я, отыскав металлический или костный осколок, перелом, наскоро набрасывал схему от руки, прекращая на это время действие аппарата, потом снова пускал его в ход и проверял верность рисунка», — писал в дневнике Владимир Кравченко.

Примечательно, что когда раненых с «Авроры» переместили в американский морской госпиталь в Маниле, то выяснилось, что местный рентгеновский аппарат неисправен. Пришлось вызывать с крейсера лейтенанта Старка, который на время привел прибор в рабочее состояние.

Отношение же самих пациентов к иностранному госпиталю было двойственным. С одной стороны, они нежились на белоснежных простынях и были засыпаны фруктами и различными лакомствами — русские моряки были очень популярны среди местных дам. Проблема была в другом — рацион госпиталя оказался не рассчитан на «ужасных русских обжор». Кроме того, американцы не собирались вводить для матросов привычную им винную порцию.



Во время обороны Порт-Артура в 1904 году на тысячу нижних чинов личного состава пришлось приблизительно 580 раненых. С другими болезнями в лечебные учреждения поступило 750 человек. Количество убитых составило 129 человек на каждую тысячу человек, а от ран умерло 59 человек. Смертность от болезней оказалась относительно невысокой — 37 человек. Таким образом, соотношение числа умерших от ран и числа защитников, умерших от болезней, составляло 1: 0,2.

А вот каким было распределение ранений огнестрельным оружием по частям тела в Порт-Артуре:

Части тела	
Голова	9,8
Лицо	9,8
Шея	2,2
Грудь	9
Живот	4
Спина и таз	6,7
Руки	27,8
Ноги	21,7
Прочие части тела, а также отсутствие данных	9

Необходимо отметить, что отношение к медицинскому персоналу у нижних чинов Российского Императорского флота всегда было сложным. Врач был фигурой, часто окруженней ореолом таинственности, — он мог дать освобождение от работ, а мог и направить в госпитальный барак, где матросу не полагалось морское довольствие и «винная порция».

От личных качеств судового врача зависело очень многое. Хорошо известна судьба главного медика эскадренного



броненосца «Князь Потемкин-Таврический», который был убит матросами за отказ признать купленное на берегу мясо недоброкачественным и негодным в пищу¹.

Первыми госпитальными учреждениями Российского Императорского флота на Балтике, скорее всего, были специально построенные избы на Петроградской стороне на левом берегу Малой Невы до реки Карповки и в Казачьей слободе на Выборгской стороне. А первый стационарный госпиталь появился на правом берегу Глухой протоки (современный канал Грибоедова).

Одним из старейших морских госпиталей России был Кронштадтский Морской госпиталь. Он был основан еще в 1717 году и неоднократно переносился из одного здания в другой. Штат медицинского учреждения с 1717 по 1754 год состоял из старшего доктора, старшего лекаря, двух лекарей, пяти «подлекарей», шести учеников и 56 помощников из матросов. И это при том, что «учреждение» было рассчитано на 400 больных при реально необходимых 800—1000 койках! Изначально госпиталь обслуживал и гражданских лиц, поскольку других больниц в городе не было. Только 31 октября 1899 года в Кронштадте появилась первая амбулатория, которой так и не суждено было превратиться в медицинский стационар.

Собственное помещение Госпиталь получил только в 1840 году (строилось оно около девяти лет). До настоящего времени дошло выстроенное в форме буквы «Н» трехэтажное здание, занимающее целый квартал. Примечательно, что в здании отсутствовало естественное освещение кори-

¹ Более подробно восстание на «Князе Потемкине Таврическом» описано в последующих главах.



доров — свет в них попадал только через окна на торцах корпусов, а также через стекла палатных дверей.

Кронштадтский Морской госпиталь смело можно назвать одной из кузниц российских медицинских кадров. Именно здесь в 1839 году была проведена первая в России операция на сердце, а в 1897 году установлен первый в стране рентгеновский аппарат.

С 1840 года при Кронштадтском Морском госпитале работала Фельдшерская школа, выпускавшая лиц со средним медицинским образованием. Ученики изучали арифметику, геометрию, историю, латинский язык, Закон Божий, а также специальные дисциплины — химию, физику, анатомию, физиологию, гигиену, фармакологию (включая рецептуру), хирургию, «учение о повязках», «нервные и душевные болезни». Дополнительно преподавалось еще около десятка дисциплин. После четырех лет обучения выпускники, показавшие хорошие результаты, получали звание фельдшера второй статьи, а еще через два года — фельдшера первой статьи. После шести лет дальнейшей беспрочной службы они имели право держать экзамены на звание помощника лекаря и получить первый классный чин — коллежского регистратора.

Пристальное внимание к военно-морскому здравоохранению давало реальные результаты — только с 1855 года по 1878 год процент смертности упал с 8,87 до 1,16 %.

Первые госпитальные суда появились еще при Петре Великом, приказом которого в такое судно был переоборудован приобретенный в Великобритании 50-пушечный линейный корабль «Страфорд». В 1732 году первый российский плавучий госпиталь был разобран.



На кораблях Российского Императорского флота не только болели, но и умирали — как в бою, так и от болезней либо несчастных случаев. Например, задыхались от углекислоты в угольных ямах, погибали от солнечных и тепловых ударов. Если корабль находился в одиночном плавании, то в случае смерти члена его экипажа приспускали флаг, который оставался в таком положении до того момента, пока тело умершего не покинет борт. Если была возможность довести покойника до берегового кладбища, то для этого предпринимались все усилия.

Могилы русских моряков разбросаны по всему миру. Например, многие из них захоронены в греческом порту Пирей, а также в Нагасаки, где долгое время существовала временная военно-морская база Русского флота.

В открытом море все выглядело по-другому. На верхнюю палубу выносили широкую доску, на которую клади труп, зашитый в парусиновый мешок. Сверток устанавливали на доске, после чего со стороны ног привязывали ядро, болванку от снаряда либо топочный колосник. Затем доску с телом усопшего ставили ногами вперед на планширь¹ фальшборта (при этом два матроса держали над покойником Андреевский флаг) и после молебна сбрасывали за борт. Короткий всплеск, судовой караул дает три залпа из ружей, все крестятся, а на судне тем временем до положенного места поднимается кормовой флаг. Печальная процедура окончена.

Если же покойник до смерти болел какой-либо заразной болезнью, то вместе с его телом в море бросали также

¹ Планширь — деревянный брус или стальная полоса, которую укладывают поверх фальшборта судна.



носильные вещи и постельные принадлежности. В том случае, когда место больного ограждалось парусиновым обвесом для предохранения остальных от заражения, то он тоже подлежал уничтожению. Кроме того, пространство за обвесом тщательно окуривалось.

Отметим, что на процедуре похорон должны были присутствовать все члены экипажа, независимо от воинского звания усопшего. Что же касается траурного салюта, то в давние времена он являлся не данью памяти умершему, а предназначался для отпугивания дьявола, жаждущего проникнуть в открытое сердце человека.

Место захоронения было приято отмечать в вахтенном журнале. Позже его сообщали родственникам умершего или погибшего.

Если корабль находился в составе эскадры, а умерших на соединении было много, то для покойников выделялся миноносец. На нем свертки с мертвецами укладывали рядком, убирая их цветами и зеленью (если таковые имелись). Затем кораблик выходил в море, сбрасывал умерших в волны и производил траурный салют — выстрел из пушки. В этом случае флаг корабля возвращался на место в тот момент, когда миноносец отходил от него более чем на два кабельтова¹.

Моряку Российского Императорского флота положено было быть, по возможности, чистым. И это при том, что до массового появления на кораблях опреснителей пресной водой (при наличии достаточного количества таковой) могли умываться только офицеры. Для матросов существовала вода соленая, забортная.

¹ Морской кабельтov — 185,2 метра.



Даже после угольной погрузки уделом не только матросов, но и офицеров был душ или ванна с соленой забортной водой. Позволить одновременно вымыться в пресной воде почерневшему экипажу какого-нибудь эскадренного броненосца или большого крейсера (а это от шестисот до тысячи человек офицеров и матросов) командование, естественно, не могло.

В дальних тропических переходах вопрос «освежения» личного состава решался очень просто. На палубу корабля выносились брандспойты, команда (зачастую — включая офицеров) раздевалась и нежилась под теплой океанской водой. Другим вариантом был спуск за борт большого паруса, углы которого ставились на буйки. Получалось нечто вроде импровизированного плавательного бассейна.

Естественно, существовали и нормы выдачи мыла. Так, согласно «*Положению о довольствии судов при внутреннем плавании в Российских водах*» от 1858 года, на паровых боевых судах каждому из машинистов и кочегаров полагался ежемесячно один фунт мыла на человека; «*прочие*» нижние чины получали по полфунта. На парусниках каждый из матросов получал по четверти фунта мыла в месяц.

С 1910 года во внутреннем плавании каждому машинисту и кочегару (как тогда говорили — «*машиной команде*») еженедельно выдавали по 28 золотников мыла; в заграничном плавании норма выдачи увеличивалась до 53 золотников. Все остальным во внутреннем плавании полагалось по 14 золотников мыла, а в заграничном плавании — по 33 золотника.



Бани на кораблях были не всегда, поэтому чаще всего на помывку ходили на берегу. Более того, баня часто была первым зданием, которое строили на месте будущего военного порта.

Так, 20 июня 1860 года с винтового транспорта «Маньчжур»¹ (им командовал капитан-лейтенант Алексей Шефнер²) в бухте Золотой Рог был высажен небольшой отряд из 28 солдат и двух унтер-офицеров третьей роты четвертого Восточно-Сибирского линейного батальона. Командовал отрядом прапорщик Николай Комаров. Задачей прапорщика было создание поста Владивосток. Через некоторое время на берегу бухты была построена казарма, офицерский дом, кухня, склад и, естественно, баня.

На флотский экипаж бани строились из расчета одной на две тысячи человек и могли за смену обслужить около 50 человек. Банный день полагался один раз в две недели при четырех рабочих днях продолжительностью десять часов.

В здании бани полагалось иметь раздевалку, мыльню, парилку, отхожее место, сени, кладовую и котельную. Отдельная комната предусматривалась для сторожа. При банях практически всегда устраивали и прачечные.

Отметим, что офицерские помещения бани копировали отделение для нижних чинов, отличаясь лишь большим простором.

¹ Винтовой транспорт «Маньчжур» вступил в строй в 1859 году. Водоизмещение 816 тонн. Скорость восемь узлов. Вооружение: три каронады. Экипаж: пять офицеров и 85 матросов.

² Алексей Шефнер (1832–1891) умер в чине генерал-лейтенанта флота.



За чистотой тел матросов следили тщательно. Например, им запрещалось ходить в застегнутой «голландке» — для контроля чистоты шеи и ворота рубахи.

Известен приказ будущего вице-адмирала и героя обороны Севастополя 1854—1855 годов Владимира Корнилова (1806—1854) времен командования им линейным кораблем «Двенадцать Апостолов» в чине капитана первого ранга. От нижних чинов требовали соблюдения «необходимой чистоты, которой должен отличаться образованный военный человек». Ответственность за исполнение приказа возлагалась на унтер-офицеров. Унтерам указывалось, что «они будут в прямой ответственности за всякого человека, замеченного мной (то есть Корниловым. — Н. М.) немытым, небритым и в разорванном платье».

Впрочем, уже со второй половины XIX века командиры и офицеры боевых кораблей Российского Императорского флота столкнулись с проблемой матросской гигиены после, возможно, тяжелейшей из корабельных работ — угольной погрузки. Слово старшему артиллерийскому офицеру броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» лейтенанту Николаю Дмитриеву. Броненосцу остались считанные недели до Цусимского сражения 14—15 мая 1905 года:

«...Я хочу нарисовать картину той страшной, неимоверно тяжелой работы, которую приходилось выполнять в эти дни¹ нашей команде.

Количество угля, принимавшегося у нас за одну погрузку, колебалось между 200—400 т. Все время перехода океаном погода нам благоприятствовала, и среди океана мы

¹ Дни погрузки угля.



имели возможность несколько раз производить погрузку прямо с транспортов, которые швартовались бок о бок с броненосцами. Команда, работавшая обыкновенно хорошо, успевала в первые часы, в зависимости от условий и удобства погрузки, принимать по 30—40 тонн в час.

Но работа в раскаленном трюме парохода, переноска на себя тяжелых корзин под лучами немилосердно палиющего тропического солнца — все это быстро подрывало силы людей. Нас, офицеров, обыкновенно распределяли по трюмам, к стрелам лебедок и угольным ямам. И я должен сказать, что пробыть четыре часа в этой атмосфере, дышать насыщенной угольной пылью воздухом — было очень тяжело.

А ведь мы в это время не выполняли никакого физического труда — так что предоставляю читающему эти строки самому судить, что должны были испытывать матросы, занятые при подобных условиях десять, а то и двадцать часов этой изнурительной и каторжной работой. А что в это время делалось внутри броненосца — просто не поддается описанию.

Закрытые люки и иллюминаторы, глухие обвесы — все это создавало внизу такую духоту и настолько поднимало температуру, что многие из офицеров, даже не причастных к погрузке, предпочитали сидеть наверху среди мешков с углем, а не задыхаться в каютах и кают-компаниях.

Но всего хуже и тяжелее было то обстоятельство, что после подобных погрузок, после угольной грязи, въедавшейся в тело и забивавшей поры, не было даже пресной воды, чтобы вымыться, так как ее мы должны были жестко экономить.



Жалко бывало смотреть на команду, толпящуюся около душа из соленой забортной воды и более размазывающую по телу грязь, нежели отмывающую ее, так как мыло в ней совершенно не растворяется. Немногим лучше приходилось и офицерам, но у нас все же была пресная вода в умывальниках, да, кроме того, вестовые обыкновенно ухищрялись по секрету от старшего офицера раздобыть для своего барина лишнее ведерко пресной воды».

Глава 8

МОГ ЛИ МАТРОС СТАТЬ ОФИЦЕРОМ?

Ответ на этот вопрос будет коротким — «да». Причем речь будет идти не только о периодах войн, но и о мирном времени. Рассмотрим для примера несколько судеб морских офицеров, погибших при обороне Севастополя в 1854—1855 годах и происходивших из недворянских сословий.

В апреле 1855 года на пароходофрегате «Владимир» был убит поручик Корпуса морской артиллерии (КМА) Андрей Любович, происходивший «из унтер-офицерских детей Херсонской губернии». На момент гибели ему было 36 лет. В 1832 году Любович поступил юнгой в Черноморское артиллерийское училище в Николаеве, а спустя пять лет был произведен в унтер-офицеры КМА. Еще через тринадцать лет он получил первый офицерский чин — прапорщика КМА. В апреле 1853 года он стал подпоручиком, а в ноябре — поручиком Корпуса морской артиллерии за отличие за бой «Владимира» с турецким пароходом «Перваз-Бахри» («Владыка морей»), окончившийся пленением турецкого корабля.



Поручик 16-го Черноморского рабочего¹ экипажа Федот Матвеев погиб в конце мая 1855 года на Волынском редуте по время штурма укрепления французами. На момент смерти ему было 58 лет, а службу свою он начал еще в 1811 году, поступив в шестую бригаду Корпуса морской артиллерии Черноморского флота. Происходил он «из солдатских детей Херсонской губернии».

В 1831 году Матвеев был произведен из кондукторов КМА в прапорщики по рабочим экипажам; в 1838 году его произвели в подпоручики, в 1854 году — поручики. Столь медленное продвижение по карьерной лестнице можно объяснить тем фактом, что в 1843 и 1852 годах он имел «штрафы и взыскания» по службе. Во время Севастопольской обороны Матвеев командовал правым фасом Селенгинского редута и руководил строительством трехпушечной батареи.

Николай Станиславский, капитан судовой части КМА, был сыном священника Херсонской губернии. Он родился в 1819 году и умер от ран в июне 1855 года. Как и предыдущие офицеры, он воспитывался в Черноморском артиллерийском училище в Николаеве. В 1835 году юнга КМА Станиславский был произведен в юнкера, а спустя четыре года — в прапорщики. С 1843 года он подпоручик, с 1847 года — поручик, с 1852 года — штабс-капитан.

18 ноября 1853 года штабс-капитан Корпуса морской артиллерии Николай Станиславский принимал участие на линейном корабле «Великий князь Константин» в Синопском морском сражении с турецкой эскадрой, за

¹ Рабочие экипажи занимались различного рода техническими работами на кораблях и в береговых учреждениях.



заслуги в котором был за отличие произведен в капитаны КМА. В Севастополе он командовал «батареей своего имени» (батарея Станиславского располагалась на правом фланге Малахова кургана), был помощником начальника артиллерии четвертого отделения, а затем — начальником артиллерии Корниловского бастиона. Среди его наград был орден Святого Георгия четвертой степени («за подавление неприятельских батарей и взрыв порохового погреба»).

Кроме вышеупомянутых офицеров, в ходе обороны Севастополя погибло еще 10 офицеров, происходивших из семей недворянских сословий (солдатских либо унтер-офицерских детей, а также однодворцев) либо священников. Срок выслуги в офицеры для них составлял от 20 до 42 лет (!). В списках погибших числятся также два офицера из вольноопределяющихся (срок выслуги 26 и 29 лет).

Добавим, что в списках погибших в Севастополе в 1854—1855 годах числятся еще 30 офицеров, сведения о дворянском происхождении которых отсутствуют. Всего же погибших насчитывается 155 человек, следовательно, из «неблагородных» сословий проходило 19,3 процента офицеров.

Как видим, изрядное количество офицеров получало офицерские эполеты благодаря многолетней выслуге в унтер-офицерских чинах. Подобная ситуация сохранилась и в дальнейшем — как мы помним, обладатели звания «кондуктор» имели возможность сдать экзамен на подпоручика по Адмиралтейству, что превращало их из «полуофицера» в человека, имеющего возможность титуловать себя «вашим благородием».

Или вот еще один пример — отца знаменитого российского мореплавателя и флотоводца вице-адмирала Степана Макарова (1848—1904).



Осип (Иосиф) Макаров начал свою службу простым матросом, а в 25 лет стал фельдфебелем. В первый офицерский чин прапорщика его произвели в 1848 году, за полгода до рождения Степана Макарова. Для дальнейшей карьеры его сына сей факт имел огромное значение. Но потомственным дворянином Иосиф стал только в 1857 году, после получения чина поручика. Следовательно, обладателем потомственного дворянства стал и его сын. Впрочем, в глазах офицеров и чиновников, отвечающих за личный состав Инспекторского департамента Морского министерства, все было не так просто.

В 1865 году Степан Макаров окончил Штурманское училище в Николаевске-на-Амуре, получив звание кадетского кондуктора Корпуса флотских штурманов¹. Он мог так и остаться на Дальнем Востоке, тянуть лямку штурманского офицера, но в конце 1866 года на корвете «Аскольд» был переведен на Балтику. Пока корвет шел на Запад, огибая Азию, Африку и Европу, между Николаевском и Санкт-Петербургом шла напряженная переписка. Дальневосточное морское и сухопутное начальство считало молодого кондуктора достойным продолжения учебы в Морском корпусе с производством его в гардемарина. Тем более что и экзаменационные оценки у Макарова были «весъма высокими» — не ниже девяти баллов по 12-балльной шкале при 15 учебных дисциплинах.

Тут-то как раз и выяснилось, что на момент рождения соискатель не имел потомственного дворянства, без

¹ В кондукторы производили старших воспитанников военно-морских учебных заведений, готовивших офицеров-специалистов. После прохождения практики они получали чин прапорщика одного из корпусов Морского ведомства.



чего стать строевым офицером флота было невозможно. Высшее военно-морское начальство, не желая лишний раз рисковать, нашло «крайнего», причем таковым стал.. император Александр Второй. 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 выдержан весьма удовлетворительно». Император «высочайше разрешил». 14 июля 1867 года штурманский кондуктор Степан Макаров был произведен в гардемарины.

К чести и скромности Макарова, в задержке своего производства в гардемарины он винил не свое происхождение, а себя. Вот строки из дневника будущего флотоводца от июля 1867 года:

«После долгих усилий множества лиц и после переписки тысячи бумаг начерно и набело был произведен в гардемарины флота. Как всегда, то, что я предполагаю вперед, никогда не сбывается: я вообразил, что главное затруднение будет неполнота программы Николаевского училища, а вышло, что на это не обратили ни малейшего внимания, а представление было задержано оттого, что не было бумаги о моем дворянстве».

Впрочем, в последующем Макаров своим дворянством более чем гордился и даже ходатайствовал о присвоении себе дворянского герба, который в итоге и получил.

Вот еще один пример человека, знакомого многим по учебникам географии и истории. Речь пойдет о Георгии Седове (1877—1914).

Отцом будущего мореплавателя был рыбак, живший на побережье Азовского моря. До четырнадцати лет маль-



чик был совершенно неграмотным, после чего ему удалось поступить в церковно-приходскую школу. В 1898 году Георгий окончил Мореходные классы в Ростове-на-Дону.

Сначала Седов сдал экзамены на чин прапорщика по морской части запаса флота, а в 1901 году он был произведен в поручики по Адмиралтейству, оставаясь в запасе. Служил в составе Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (некоторое время в должности помощника¹ начальника экспедиции). Во время Русско-японской войны он командовал устаревшей Миноносской № 43, прикрывавшей вход в Амурский залив.

После нескольких лет службы на Каспии Седов был снова переведен на Север, а потом снова на Каспий. Все это время он вынашивал план похода к Северному полюсу — мечтой офицера было опередить знаменитого полярного исследователя норвежца Руля Амундсена. Седов много выступал в печати со своей идеей и достаточно быстро стал известным в России человеком.

Что же касается Морского ведомства, то его представители указывали на серьезные пробелы в подготовке плана будущей экспедиции. Например, на то, что будущий полярный исследователь не имел никакого опыта «общения» с зимней Арктикой; явно недостаточным признавалось количество материалов, с которым предполагалось дойти до Северного полюса. Кончилось дело тем, что Морского министерство и правительство Российской империи субсидировать поход отказались. Десять тысяч рублей старшему лейтенанту Российского Императорского флота

¹ В то время должность помощника соответствовала современной должности заместителя.



Георгию Седову выделил лишь лично император Николай Второй...

...Конец экспедиции к полюсу был, как известно, печальным. В феврале 1914 года Седов, шедший к полюсу по главе небольшой группы людей из состава команды парового судна «Святой мученик Фока», умер от цинги в районе острова Рудольфа (Земля Франца-Иосифа). На «Фоку» вернулись лишь двое...

Вот еще несколько примеров офицеров, вышедших из низов и дослужившихся до штаб-офицерских чинов, но куда менее известных.

В 1843 году Балтийский флот пополнился матросом Василием Шебалиным¹. Уже в 1846 году он стал матросом 1-й статьи, а в 1849 году — квартирмейстером, что свидетельствовало о том, что молодого моряка отмечало начальство. В 1852—1854 годах квартирмейстер Шебалин ходил в кругосветное плавание на легендарном фрегате «Паллада».

В конце 1850-х — в начале 1860-х годов боцман Шебалин служит содержателем² по шкиперской части на фрегате «Аскольд», также находившемся в кругосветке. Видимо, именно по итогам этого похода он был произведен в офицеры, став подпоручиком портовых экипажей³ с зачислением в Кронштадтский портовый экипаж.

В последующие годы Василий Иванович Шебалин вплоть до смерти в декабре 1878 года в чине майора по Адмиралтейству служит в Кронштадтском порту — сна-

¹ В ряде источников — Шабалин.

² Нечто вроде современного завхоза.

³ Портовые экипажи, как и следует из их названия, отвечали за выполнение в портах разного рода вспомогательных работ.



чала такелажмейстером¹, а позже — управляющим канатным заводом. Но главным его занятием было водолазное дело.

В 1864 году Шебалин получил свой первый орден — Святого Станислава 3-й степени за снятие с мели клипера «Всадник». В дальнейшем он станет кавалером ордена Святой Анны 3-й степени и ордена Святого Станислава 2-й степени. В 1869 году Шебалин участвует в такелажных работах при строительстве железнодорожного моста через Мсту, а в 1870 году — в подъеме парохода Морского ведомства «Ильмень». Затем — спасение двух коммерческих пароходов — «Норден» (у острова Сескар) и «Дорнкрафт» (у Лондонского плавучего маяка, близ острова Котлин).

Любопытная деталь — в декабре 1876 года майор по Адмиралтейству Шебалин спускается под воду при температуре минус 28 градусов по Цельсию. Напомним, что в это время ему было уже больше 50 лет.

Квартирмейстерами 1-го Финского флотского экипажа были два адмирала и один капитан 1-го ранга.

Иван Васильевич (Юган Хастулович) Фуругельм (Фуренгельм) стал квартирмейстером экипажа «из вольноопределяющихся» в 1836 году в возрасте 15 лет. После плавания на линкорах «Березино», «Орел», «Константин», «Полтава» и «Лейпциг» он был в 1838 году произведен в юнкера, а еще год спустя — в мичманы.

Затем Фуругельм служил на Балтике и в Черном море, а в 1850 году откомандирован в Российско-Американскую компанию. Ходил на компанейских судах, командовал

¹ Такелажмейстер отвечал за такелажные работы, а также за погрузку и разгрузку особенно тяжелых или громоздких грузов.



Ново-Архангельским портом, бригом «Кадьяк» и барком «Князь Меншиков», начальствовал над островом Сахалин (формально, ибо в должность не вступал) и командовал Аянским портом.

Затем последовали высокие административные посты — руководство Российско-Американской компанией в 1858—1864 годах, должность военного губернатора Приморской области Восточной Сибири, командаира Сибирской флотилии и портов Восточного океана в 1865—1870 годах, старшего флагмана Балтийского флота в 1872—1874 годах. В 1874—1878 годах Фуругельм был Таганрогским градоначальником, а в 1878—1880 годах — командиром Ревельского порта. Затем последовало пребывание на различного рода почетных должностях. В отставку он вышел в чине адмирала в 1908 году, чуть меньше чем за год до смерти.

До чина контр-адмирала дослужился бывший квартирмейстер Сальвадор Федорович Бауэр (Бауэр) (1840—1895), в 1860 году произведенный в гардемарины флота, а спустя два года — в мичманы. Он служил старшим офицером на клипере «Жемчуг», корвете «Баян», командовал канонерками «Буря» и «Донец», клипером «Забияка», а также фрегатом «Память Азова», броненосцем береговой обороны «Не Тронь Меня», 7-м Балтийским флотским экипажем и эскадренным броненосцем «Полтава».

Очень колоритной фигурой признавался современниками капитан 1-го ранга Яков Матвеевич Дрешер (1826—1876). Квартирмейстер с 1844 года, он в 1845 году был произведен в юнкера, а в 1847 году — в мичманы. Служил старшим офицером корвета «Медведь», пароходофрегата «Олаф» и парусного фрегата «Кастор». Затем командовал



тем же «Кастором» и винтовым фрегатом «Громобой», причем на посту командира последнего отличился при снятии с мели клипера «Всадник» и подъеме броненосной башенной лодки «Смерч» — как мы помним, при спасении «Всадника» отличился и Шебалин.

В последующие годы Дрешер командовал на Балтике и в Черном море винтовыми фрегатами «Светлана» и «Дмитрий Донской», корветами «Память Меркурия» и «Львица», отрядом судов в Черном море, балтийским фрегатом «Ослябя», а в последний год жизни — Отрядом судов Морского училища.

Вот что вспоминал о Якове Матвеевиче генерал флота и военно-морской историк Евгений Иванович Аренс, проходивший под его руководством практику на боевых кораблях:

«Капитан 1 ранга Дрешер представлял тип моряка старой парусной школы. Во флот он попал, кажется, уже в зрелых годах, а до этого служил на коммерческих судах. Небольшого роста, с густыми седыми усами, он произвоздил впечатление закаленного в бурях седого “капитана”, что не мешало ему быть в сущности добрым и даже, пожалуй, довольно мягким человеком...»

Как писал Аренс, его командир вовсе не стеснялся своего пребывания в нижних чинах, говоря следующие слова:

«...Я начал свою морскую службу в звании юнги на купеческом корабле и стирал носки своему капитану, а теперь, как видите, дослужился до высших чинов...»

В капитаны 1-го ранга вышел при отставке и Николай Федорович Есиновский (Ессиновский). 1874 году он, 21-летний сын поручика, стал новобранцем флота, а в 1877 году был произведен в квартирмейстеры, затем стал



(в силу образования) юнкером флота. С 1879 года Николай Есиновский гардемарин, а с 1881 года — мичман.

Служба офицера проходила на судах Балтийской таможенной крейсерской флотилии и в Водолазной школе в Кронштадте, курс которой он окончил в 1883 году. Затем, после окончания курса Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота и курса Артиллерийского офицерского класса, он почти десять лет служил на входившей в состав Отряда устаревшей броненосной батарее (броненосце береговой обороны) «Первенец».

Позже, до выхода в отставку в 1906 году, был старшим офицером минного крейсера «Воевода» и эскадренного броненосца «Бородино», командовал транспортом «Компас», преподавал в Школе судовых сержантов и писарей и председательствовал в экипажном суде.

Если для выпускников Морского корпуса «черной костью» мог стать офицер инженер-механик либо штурман (из-за недворянского происхождения), то для всех без исключения членов кают-компании париями часто становились прапорщики военного времени — по морской части либо по механической части. Причем чаще всего казусы случались по их же собственной вине.

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 *«ваще благородие»*. Таковым обычно втолковывали, что они уже сами *«благородия»* и такое обращение в кругу коллег звучит более чем дико.

Отношение кадровых офицеров флота начала XX века к офицерам из запасных можно выяснить из следующих строк воспоминаний князя Язона Туманова:



«Институт прапорщиков в русском флоте существовал лишь во время войны¹. Это были, главным образом, офицеры и механики коммерческого флота, призывающие лишь по мобилизации, причем первые носили звание прапорщиков по морской части, вторые — по механической. Несмотря на свой малый чин, в большинстве случаев это были люди далеко не юные, прекрасные моряки, прошедшие суровую школу жизни. Их жизненный путь ничего общего не имел с жизнью коренных морских офицеров, питомцев одной и той же школы и вышедших из одной и той же среды. Самого разнообразного социального положения, зачастую просто малоинтеллигентные, всем складом своей идеологии и привычек они резко отличались от общей массы морских офицеров, проникнутой, как нигде, корпоративным духом и традициями, унаследованными веками из поколения в поколение».

Вот еще один отзыв — на сей раз старшего артиллерийского офицера броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» лейтенанта Николая Дмитриева (1876—1931):

«Немало было и таких прапорщиков, особенно по машинной части, которые, нося офицерскую форму, будучи ленами кают-компании и титулуемые “благородием”, зачастую не только по воспитанию, но и по специальным знаниям бывали вынуждены стущеваться перед кондукторами и даже унтер-офицерами.

Совершенно непонятное явление представлял собой на одном из транспортов второй эскадры прапорщик, еле умевший нацарапать свою фамилию и в то же время нанятый Главным штабом за огромное жалование, в три

¹ Имеется в виду начало XX века.



с половиной тысячи в год, жалование, на которое с радостью пошел бы человек с высшим образованием».

Не слишком отличаются от предыдущих мемуаристов и воспоминания мичмана Гаральда Графа. Речь идет об офицерах транспорта (бывшего торгового парохода) «Иртыш». На дворе 1904 год:

«Появились также, совершенно неожиданно, две прекрасные личности — прaporщики по механической части Н. и П., солидного возраста, лет под пятьдесят. Совершенно неинтеллигентные, с типичным одесским говором и примитивными взглядами. До призыва они служили в одном пароходном обществе и даже плавали на одних и тех же пароходах. Это их сближало, но они, на беду, завидовали друг другу и спорили о старшинство. На этой почве их поссорить ничего не стоило, и молодежь этим часто пользовалась, на потеху всей кают-компании. Н. в приказе о производстве в прaporщики попал выше П., и мы его уверяли, что он, таким образом, начальство для П. и тот должен перед ним вставать. При первом же удобном случае он не замедлил попробовать использовать свое мненное право и потребовал, чтобы П. встал. Разыгралась такая сцена, что чуть дело не дошло до драки.

Как ни странно, Н. был неграмотен и даже вместо подписи ставил крест, а П. умел прилично писать, и вот тут-то старался ставить Н. в глупые положения перед ним. Когда в Одессе Н. и П. узнали о своем производстве в прaporщики, они немедленно купили форму и отправились к фотографу. Первый снялся в мундире, треуголке и с обнаженной саблей в руках, а второй, как более скромный, сабли не обнажил, а мечтательно облокотился на какую-то тумбу. Фотографии заказали самого большого



размера и страшно ими гордились, но как-то имели неосторожность показать нам. После этого, конечно, мы их так “разыграли”, что они, бедные, не знали куда деваться и закаялись когда-либо вытаскивать эти злополучные фотографии...

...Получение офицерского звания ничем не изменило противность натуры Н. и П., и оба они понятия не имели, как должно офицеру себя держать. На “Иртыше” к командиру и старшему офицеру они обращались не иначе, как “ваше высокоблагородие” и с трудом могли понять, что этого не следует делать. К нам, строевым офицерам, чувствовали они бесконечное почтение и считали за величайшее счастье, если мы дозволяли им вместе съезжать на берег, что, впрочем, нами допускалось в исключительных случаях. Прилично есть за столом Н. и П. совершенно не умели, и им пришлось пройти суровую школу под градом наших насмешек, и только через несколько месяцев наши механики приблизительно приняли “христианский вид”».

Человек «из низов» мог выйти не только в офицеры, но также получить так называемый «классный чин», приравнивавшийся по «Табели о рангах» к чину офицерскому. На кораблях их обычно так и называли — «чиновники».

Например, по состоянию на май 1894 года на броненосном крейсере «Адмирал Нахимов» числилось четыре человека, которых смело можно назвать «чиновниками». Причем лишь один из них имел офицерский чин (правда, по Адмиралтейству¹). Речь идет о поручике по Адмирал-

¹ Чины по Адмиралтейству обычно присваивались офицерам, находившимся на береговых должностях либо служившим на портовых и вспомогательных плавучих средствах.



тейству Павле Яворском, исполнявшем обязанности шкипера¹. Кроме того, в списках корабля мы обнаруживаем двух коллежских секретарей² — комиссара Александра Попова и артиллерийского содержателя Ивана Халдеева. Машинный содержатель Павел Мотин был в чине губернского секретаря³.

Стоит добавить, что чиновники считались на кораблях людьми даже не второго, а скорее — третьего сорта. Дело в том, что практически все они были выслужившимися на склоне лет в офицеры матросами и унтер-офицерами, что не придавало им в глазах строевых офицеров никакого уважения.

Вот что писал на этот счет Гаральд Граф (рассказ относится к его кадетским годам):

«Было на “Пожарском”⁴ 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-компании, 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

¹ В 1904 году штабс-капитан Павел Яворский обнаруживается в должности содержателя имущества судов, сданных к Кронштадтскому порту.

² Гражданский чин, соответствовавший мичману либо поручику армии.

³ Гражданский чин, соответствовавший подпоручику армии.

⁴ Крейсер первого ранга, бывший броненосный фрегат «Князь Пожарский».



попадал через узкий и глубокий, как колодец, световой люк. Конечно, среди нас находились озорники, которые не забывали поддразнивать ее обитателей, крича “Петухи, хорошо ли вам там” или подражая петушиному “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».

Но были и другие чиновники, «сидевшие» на кораблях на административных должностях и знавшие способы улучшить свою жизнь до весьма высокого уровня. И снова слово Гаральду Графу, уже произведенному в мичмана и назначенному на старый винтовой транспорт «Артельщик»:

«Это был хозяйственный, умный и хитрый мужик, который сумел пробить себе дорогу во флоте и отлично приспособился. Отбыв положенное время матросом, он сдал экзамен на чиновника и “медленно, но верно” дошел до чина коллежского асессора¹, что для него было большой карьерой. Угождая начальству, проявляя рвение к службе и обладая природной сметкой, он сделался полезным человеком, которого ценили и награждали. Теперь, уже в преклонном возрасте, он мнил себя “штаб-офицером”²

¹ Коллежский асессор — гражданский чин, соответствовавший армейскому капитану.

² К штаб-офицерам относились полковник, капитан первого ранга, подполковник и капитан второго ранга. Следовательно, коллежский асессор мнил себя таковым совершенно напрасно.



и с гордостью носил ордена, которых имел до Святого Станислава 2 ст. включительно. Зимою всегда гулял в николаевской¹ шинели, с высоким бобровым воротником. Эта шинель, а также вообще впечатительная осанка вводила иногда многих нижних чинов, особенно в темноте, в заблуждение, и они не только отдавали честь, но и становились во фронт, что он принимал не без явного удовольствия.

Это была наружная сторона, но была еще и другая, не менее важная, материальная, которую он всегда помнил и в которой достиг больших успехов. Все тут было, и “безобидное” использование казны, и финансовые обороты, и торговые операции. Незаметно появился капиталец, домик, затем другой и дачка; правда, все это только “на всякий случай”. Он стал полнеть, хорошо одеваться, завел лошадку и был не прочь покутить, даже усы и волосы подкрашивал, чтобы казаться моложе. Своего единственного сына вывел в армейские кавалерийские офицеры и поощрял в держании фасона. Но тут-то, кажется, ошибся, так как тот стал перебарщивать и всегда был в долгах. Бедный папаша, которому это вначале даже льстило: “мол, выходит совсем, как у настоящих господских сыновь”, потом хватался за голову, так как сыночку грозило увольнение из полка или отцу приходилось порастрасти свои капиталы».

Ластовые и рабочие экипажи были упразднены еще в третьей четверти XIX века, а их офицеры были переведены по Адмиралтейству либо по Корпусу инженеров

¹ То есть пошитой по фасону, принятому во времена царствования императора Николая Первого (правил в 1825–1855 годах).



морской строительной части. Но память о них осталась. Более того, «ластовыми» продолжали звать офицеров, которые служили на различных портовых должностях. В глазах большинства корабельных офицеров «ластовые» почти поголовно были малообразованными любителями спиртного.

Вот что писал об отставном ластовом подполковнике и такелажмейстере¹ Санкт-Петербургского порта Поздееве (имя сего офицера нам, увы, неизвестно) автор воспоминаний князь Язон Туманов²:

«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, 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, пошкитеры и боцманы 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 застrevали до предельного возраста, после чего производились в подполковники с увольнением в отставку

¹ Такелажмейстер — служащий, отвечающий за погрузочно-разгрузочные работы в порту.

² Князь Язон Туманов (1883–1955) умер в чине капитана 1-го ранга. Участник Цусимского сражения (в чине мичмана) на эскадренном броненосце «Орел».



с мундиром и пенсией, но обычно оставались на своих насиженных местах, продолжая службу по вольному найму.

Таковы им были... 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 пришлились бы как раз против просверленных для них в борту дыр, — манипуляция в трех плоскостях, причем малейшее отклонение в одной из них сводило на нет всю работу».

Возможно, правда, что лацовый подполковник Поздеев был выдуманным либо собирательным образом. В списках лацовых экипажей такого офицера не было. Кроме того, лацовых экипажей к началу XX века не существовало уже около 40 лет, а обладатель чина подполковника должен был быть к тому времени уже глубоким старцем.

«Прорыв» в производстве нижних чинов в офицеры произошел в годы царствования императора Александра



Второго. Так, 20 апреля 1870 года император утвердил «Правила о производстве нижних чинов морских команд из одной статьи в другую, в унтер-офицерские чины и в офицерские и гражданские чины». Обратимся к соответствующему разделу.

К экзамену на офицерский («классный») чин допускались унтеры, прослужившие в этом звании не менее 12 лет. Помимо желания кандидата в офицеры, для допуска к испытанию требовалось соизволение начальства, а также наличие конкретной вакансии. Отметим, что унтер-офицеры производились в прапорщики по Адмиралтейству, а боцманы — в подпоручики по Адмиралтейству. В том случае, если таковая вакансия открыта не была, унтер-офицеры по итогам экзамена производились в коллежские регистраторы (низший гражданский, «классный» чин) с увольнением в отставку.

Решение о допуске к экзамену принимали для служащих центральных учреждений флота непосредственные начальники, а для служащих портов — их главные командиры.

Бывало и обратное — офицера за некие проступки разжаловали в матросы. Обычно с формулировкой «за неприличные офицерскому званию поступки».

11 мая 1829 года 36-пушечный фрегат Черноморского флота «Рафаил» между Босфором и турецкой крепостью Сизополь в густом тумане попал в самый центр турецкой эскадры, состоявшей из 16 вымпелов, включая шесть линейных кораблей, два фрегата, пять корветов и два брига. Командир корабля капитан 2-го ранга Семен Михайлович 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 и почему ее послушались офицеры — нам неизвестно. И снова ирония судьбы — офицеры фрегата были временно помешены 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:

«Уповая на помощь Всевышнего, пребываю 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, то, почитая фрегат сей впредь недостойным носить Флаг России и служить наряду с прочими судами нашего флота, повелеваю вам предать оный огню».

Легенда гласит, что бывшему командиру «Рафаила» было запрещено жениться, дабы не плодить в России трусов. Правда, было уже поздно — у Стройникова были и жена, и дети, а два сына — Николай и Александр — впоследствии вышли в адмиралы, будучи участниками обороны Севастополя в 1854—1855 годах.

Что же касается Стройникова-старшего, то уже после войны, в 1830 году, он был по суду лишен дворянства, чинов и орденов и разжалован в матросы. Сначала он отбывал наказание в казематах Бобруйской крепости,



а с 1834 года бывший капитан 2-го ранга служил на судах Черноморского флота.

И еще одна «гримаса кровавого царского режима». Вдова Стройникова, Елизавета, долгие годы после его смерти получала ежегодное денежное пособие в размере 100 рублей из сумм Морского ведомства.

В турецком флоте «Рафаил» служил под именем «Фазли-Аллах»¹ и был сожжен русской эскадрой 18 ноября 1853 года в Синопской бухте. Рапорт вице-адмирала Павла Степановича Нахимова начальнику штаба Черноморского флота и портов Черного моря вице-адмиралу Владимиру Алексеевичу Корнилову содержит следующие строки:

«Взрыв фрегата “Фазли-Аллах” (“Рафаил”) покрыл горящими обломками турецкий город, обнесенный древнею зубчатою стеной. Это произвело сильный пожар, который еще увеличился от взрыва корвета “Неджми-Фешан”, пожар продолжался во все время пребывания нашего в Синопе, никто не приходил тушить его, и ветер свободно переносил пламя от одного дома к другому».

А в донесении императору Николаю Первому светлейшего князя Александра Сергеевича Меншикова есть следующие слова — «исполнено силою оружия».

Естественно, факт разжалования капитана 2-го ранга Стройниковым был не единичен. Вот несколько примеров.

Наиболее известным «возмутителем спокойствия» с точки зрения чинопочитания был Николай Николаевич Зубов, произведенный в 1859 году в гардемарины флота предпоследним по списку, что обычно означало либо

¹ «Данный Богом».



низкую успеваемость, либо дурное поведение, либо и то и другое. В 1871 году лейтенант Зубов был предан Военно-морскому суду Кронштадтского порта «за неоднократные оскорблении старшего офицера клипера «Вестник» и нанесение ему ударов» по лицу. В следующем году по высочайшей конфирмации он был разжалован в матросы с лишением дворянства и переводом в Аральскую флотилию. Дальше, как говорится, ехать было уже некуда.

Судьба после этого отвела Николаю Николаевичу всего девять лет. За это время он успел вновь получить права дворянства, добыть в бою Знак отличия Военного ордена (солдатский Георгиевский крест) четвертой степени, вернуть себе офицерское звание, заслужить Золотую саблю с надписью «За храбрость», орден Святого Станислава второй степени с мечами и орден Святого Георгия четвертой степени. Умер капитан второго ранга Зубов от ран в бою с текинцами близ укрепления Геок-Тепе.

Бывший Ростовский комиссар Черноморского интендантства, отставной подполковник Александр Богданович Броневский, в 1856 году был разжалован в рядовые с лишением дворянства за растрату казенных сумм и материального имущества. Через несколько лет он выслужился в прапорщики лацовых экипажей, а в 1864 году ему был возвращен чин полковника и права потомственного дворянства с увольнением в отставку.

Командир линкора «Гангут» капитан 1-го ранга Михаил Андреевич Лавров в 1846 году был разжалован в матросы «за дерзость и ослушание противу своего бригадного командира контр-адмирала Карпова». Через год он снова стал мичманом, а в 1850 году ушел в отставку капитаном 1-го ранга. Через пять лет он вернулся на службу, почти



десять лет был Таганрогским градоначальником, а умер в чине адмирала, находясь в резерве флота.

В ночь на 15 октября 1914 года на стоянке в Пенанге (современная Малайзия) германским рейдером «Эмден» был потоплен русский крейсер «Жемчуг». Суду были преданы командир корабля капитан второго ранга барон Иван Александрович Черкасов, старший офицер старший лейтенант Николай Владимирович Кулибин и ряд других офицеров. В ходе разбирательства выяснилась любопытная деталь — за бароном всегда следовала жена, которую он вызывал в каждый следующий порт телеграфом либо письмом.

По совокупности других признаков состава преступления¹, Черкасов был лишен дворянства, чинов и орденов и приговорен к трем с половиной годам каторжных работ. По высочайшей конфирмации приговора он был разжалован в рядовые и направлен на Кавказский фронт. Здесь он заработал Знак отличия Военного ордена, а затем ему были возвращены чин и ордена. Умер барон в эмиграции во Франции.

Глава 9

ПАЛУБА И МАШИНА

Для начала — небольшой рассказ о первых боевых паровых кораблях Российского Императорского флота.

Первый российский пароходофрегат² — 28-орудийный «Богатырь» — был построен в Главном Адмиралтействе

¹ В ходе следствия выяснилось, что Черкасов в боевом походе запрещал объявлять тревогу при обнаружении неизвестных судов, открытым текстом передавал координаты корабля, а также запрещал на стоянке выставлять вахту у орудий (дабы «не нервировать команду»).

² Паровой боевой корабль с бортовыми колесами.



в Санкт-Петербурге и вступил в строй в 1837 году. Это был корабль длиной около 64 метров с паровой машиной мощностью приблизительно 500 лошадиных сил. Примечательно, что после списания корабля в 1857 году его механизмы были установлены на строившемся в Архангельске новом восьмиорудийном пароходофрегате «Соломбала»¹.

Спустя 11 лет в строй вступил первый русский паровой фрегат с винтовым движителем 48-орудийный «Архимед» был построен в Охтенском Адмиралтействе в Санкт-Петербурге и имел водоизмещение в два раза большее, чем у «Богатыря», однако был несколько короче — около 55 метров. Плавал фрегат недолго — шестого октября 1850 года в районе датского острова Борнхольм (в тогдашней русской транскрипции — «Борнгольм») он наскочил на необозначенные на картах подводные камни, пробил днище и затонул. Следующий корабль этого класса — 44-орудийный винтовой фрегат «Полкан» — вступил в строй лишь в 1854 году.

Первым и единственным русским паровым корветом с бортовыми колесами был восьмиорудийный пароходо-корвет² «Америка». Впрочем, корветом его можно было назвать с большой натяжкой. Ведь «Америка» представляла собой самый обыкновенный колесный трехмачтовый пароход, «произведенный» в связи с недостатком кораблей на Дальнем Востоке России в пароходо-корветы.

Первым «настоящим» русским паровым корветом — уже с гребным винтом — стал «Боярин», построенный

¹ Соломбала — один из районов Архангельска.

² Паровой боевой корабль с бортовыми колесами.



также в Охтенском Адмиралтействе в 1857 году. Из боевого состава он был выведен только в конце 1891 года.

Что же касается первого российского линейного корабля с винтовым движителем (колесных линейных кораблей в Российском Императорском флоте не было), то таковым стал 90-орудийный «Гангут», построенный в Главном Адмиралтействе Санкт-Петербурга. Этот линкор ввели в строй в 1826 году, и он участвовал в Наваринском морском сражении восьмого октября 1827 года¹. В 1854—1856 годах «Гангут» был перестроен в Кронштадте в винтовой линейный корабль. Затем по его примеру были переделаны парусные линкоры «Вола», «Константин» и «Выборг».

Первым винтовым линкором специальной постройки стал 84-орудийный «Орел», который вступил в строй в 1855 году. Корабль, сошедший со стапелей санкт-петербургского Новогс Адмиралтейства, прослужил до 1863 года.

Итак, в 1837 году в списках нижних чинов Русского флота впервые появились кочегары. Как полагают некоторые лингвисты, это слово происходит от всем нам знакомой кочерги, вернее ее ироничного названия — кочережки. В официальных документах флота временами появлялось и понятие «котельный машинист».

Что же касается словаря Владимира Даля, то в нем слово «кочегар» считается имеющим английское происхождение. Но на английский язык слово «кочегар» переводится как «stoker».

¹ При Наварине «Гангут» уничтожил несколько египетских и турецких боевых судов.



На заре эпохи пара положение кочегаров на рабочем месте можно было смело назвать катастрофическим. Вентиляция практически полностью отсутствовала, а свежий воздух поступал только через открытые машинные люки. Как результат, вахта у топок длилась только два часа, после чего кочегаров зачастую выносили на верхнюю палубу в обморочном состоянии и отливали соленой морской водой — запасы пресной, как мы помним, до появления на кораблях опреснителей строго экономили.

Вот краткая иллюстрация жизни кочегаров начала 1860-х годов из повести Константина Станюковича «Вокруг света на “Коршуне”»:

«В машине тоже шла работа. В открытый люк доносился стук молотков и лязг пилы. Вымытые, чистые кочегары весело перебрасываются словами, пересматривая колосники в топках.

Теперь им раздолье — корвет уж десять дней идет под парусами, и они отдыхают от своей, воистину тяжкой, работы у жерла топок в раскаленной атмосфере кочегарной, которую они, смеясь, называют “преисподней”. Особенно тяжко им в жарком климате, где никакие виндзели не дают тяги, и кочегары, совсем голые, задыхаясь от пекла и обливаясь потом, делают свое тяжелое дело и нередко падают без чувств и приходят в себя уж на палубе, где их обливают водой. Более двух часов вахты они не выдерживают в южных широтах. Зато как они довольны, когда дует ветер и корвет идет под парусами. Дела им почти никакого — только во время авралов, то есть работ, требующих присутствия всего экипажа, они должны выбегать наверх и помогать “трепать” (тянуть) снасти, исполняя роль мускульной силы, да во



время некоторых учений. В кочегары преимущественно выбираются крепкие, выносливые люди из новобранцев флота, и служба их хотя и тяжелая, все-таки не такая, полная опасностей и риска, как служба матроса, и потому новобранцы очень довольны, когда их назначают кочегарами».

Виндзейли со временем были заменены воздуходувными раструбами и дефлекторами, которые, впрочем, тоже не слишком кардинально решали проблему. Начнем с того, что эти сооружения были эффективны только при встречном ветре. Если же ветер был попутный, то командирам случалось даже иногда менять направление движения, чтобы температура воздуха в кочегарках понизилась хотя бы на несколько градусов.

Датой признания кочегаров и иной «машинной команды» моряками можно считать 19 августа 1862 года, когда в Морском ведомстве были утверждены новые табели комплектации судов командами. В документе отмечалось, что новации потребовались в силу того, что прежние правила были утверждены во времена, «когда суда одного и того же ранга не имели значительного отличия между собою ни по размерениям, ни по вооружению, и потому было признано достаточным определять состав команды не для каждого судна отдельно, а только для каждого ранга судов».

На судах с машинами мощностью менее 50 сил механические офицеры не полагались вообще, а машинная команда состояла из юнкера (либо унтер-офицера 1-го класса¹) Корпуса инженеров-механиков флота (КИМФ),

¹ Чин, соответствовавший чину юнкера.



двух рядовых машинистов и трех кочегаров. Если мощность машин находилась в диапазоне от 50 до 150 сил, кораблю полагалось иметь оного инженера-механика 3-го разряда, юнкера (унтер-офицера 1-го класса КИМФ), старшего механического унтер-офицера, трех рядовых машинистов и трех кочегаров.

Для судов с мощностью машин свыше 150 сил точное количество кочегаров не указывалось, но отмечалось, что на каждые две топки полагается иметь по три кочегара. Кроме того, командир имел право обучить четверть своих матросов кочегарным навыкам, «с отпуском им одежды, мыла и сutoчных, присвоенных кочегарам». Треть кочегаров была «старшими», две трети — «младшими».

На кораблях, мощность которых составляла 800—1000 сил (иных в положении 1862 года не предусмотрено было), в состав машинной команды входило по одному офицеру КИМФ всех трех разрядов, по два юнкера (унтер-офицера КИМФ 1-го класса), унтер-офицер КИМФ 2-го класса¹, четыре механических унтер-офицера (два старших и два — младших), а также 16 рядовых механиков (из них шесть — старших).

Самыми тяжелыми для кочегаров были вахты в тропиках. Причем наиболее «каторжным» местом считалось Красное море. Вспомним знаменитую песню «Раскинулось море широко». Ведь именно по нему шел корабль, кочегар которого был не в силах уже стоять вахту. И это было неудивительно — температура воздуха здесь может доходить до 50 градусов Цельсия и выше. А самой «душегубкой»

¹ После определенной выслуги производился в унтер-офицеры КИМФ 1-го класса.



считался порт Асса́б в Эритрее — здесь температура, как утверждают, может превышать и 60 градусов!

В 70—80-х годах XIX века в Морском ведомстве было проведено несколько экспериментов по замене русских матросов-кочегаров на местных арабов и негров. Считалось, что местные жители, привычные к тропическому пеклу, будут легче переносить жару кочегарок. А, учитывая невероятную бедность обитателей побережья Красного моря, и оплата их труда может быть мизерной.

Результат опроверг прогнозы с точностью наоборот.

Выяснилось, что арабы и негры, непривычные к тяжелому физическому труду в раскаленном котельном отделении, падают замертво гораздо раньше, чем уроженцы Вологодской либо Костромской губернии. Причем, когда аборигенов удавалось привести в чувство, то они ни за какие деньги не шли обратно к топкам. Морское начальство подумало и оставило все как есть.

К началу XX века времена самого начала перехода от парусов к пару, когда палубные матросы считали своих коллег из машины и кочегарки лодырями, канули в Лету.

Даже на относительно современных кораблях Российского Императорского флота кочегары работали в тяжелейших условиях.

В бою некоторые машинисты находились на своих постах 12 и более часов — менять их часто было просто не на кого. Вот что писал о бое с японской эскадрой 27 июля 1904 года в Желтом море старший судовой механик крейсера «Аскольд» Иосиф Поклевский-Козелл:

«...Машинистов приходилось под конец окачивать через каждые 15 мин холодной водой. Многие ходили ощущую — так пытком разъедало глаза. С некоторыми



от усталости делались судороги — приходилось окачивать их струей из шланга и таким образом приводить в чувство».

А вот рассказ судового врача Владимира Кравченко о работе во время Цусимского сражения «духов» из машинного отделения бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора»:

«Собственно в машину попаданий не было. В носовую кочегарку было; помещение ее наполнилось удушливыми газами; два кочегара, Герасимов и Егорченко, находившиеся ближе других, полузадохнулись и упали в обморок... Осколки содрали обшивку одной паровой трубы и повредили самую трубу. Если бы они ударили чуть сильнее, труба разорвалась бы, и все люди сварились. Здесь отличился своей распорядительностью инженер-механик Малышевич¹...

...Страшно томила жажда; на каждую машину было заготовлено по 10 ведер. Но вода скоро сделалась горячей и противной на вкус... Воздух был очень худой, сизый. Энергично действовавшие простые и электрические вентиляторы нагнетали прямо какую-то отправленную гадость, удушливые газы. Временами их примесь резко усиливалась, тогда все чувствовали тошноту, сладкий вкус во рту и какую-то странную слабость.

Работавшая на боевой вахте без смены с 12 ч дня до 12 ч ночи команда сильно переутомилась, люди чуть не валились с ног. Но были такие, которые простояли и 28 часов.

¹ Чеслав Малышевич (1876—?) окончил службу в чине капитана второго ранга инженера-механика.



Вот, например, образец скромной, не бьющей в глаза деятельности этих тружеников: машинист Богаевский должен был при беспрестанных переменах ходов то открывать, то закрывать главный детандер¹. На индикаторной площадке была адская жара от цилиндра высокого давления. Всякий раз, слезая оттуда, Богаевский прямо метался от жары вперед и назад и совал свою голову под струю холодного воздуха из вентиляционной трубы. Через минуту-две приходилось опять лезть к детандеру. Когда же Богаевскому предложили подсмениться, он отказался.

Да будут же помянуты хотя здесь, хотя бы одним добрым словом эти незаметные герои, “духи”, закопченные дымом, углем, маслом, непохожие на людей, в своих мрачных подземельях, в душных угольных ямах, трюмах, в раскаленных кочегарках, исполнявшие свой скромный долг перед Родиной».

Ничуть не легче приходилось и в мирное время. Так, в 1890 году на черноморском броненосце «Синоп» проводились испытания механизмов для определения расхода угля при шести, восьми и десяти работающих котлах. Неожиданно лопнула донная паропроводная труба, соединявшая один из котлов с главной паровой магистралью. В результате до смерти обваренными паром оказались восемь человек (включая мичмана князя Хилкова). Десять человек получили тяжелые ожоги. В ходе последующего расследования выяснилось, что дефекты имели и другие паропроводные трубы броненосца.

Проблемы с вентилированием котельных и машинных отделений сохранялись и на более современных боевых

¹ Аппарат для охлаждения газа путем его расширения.

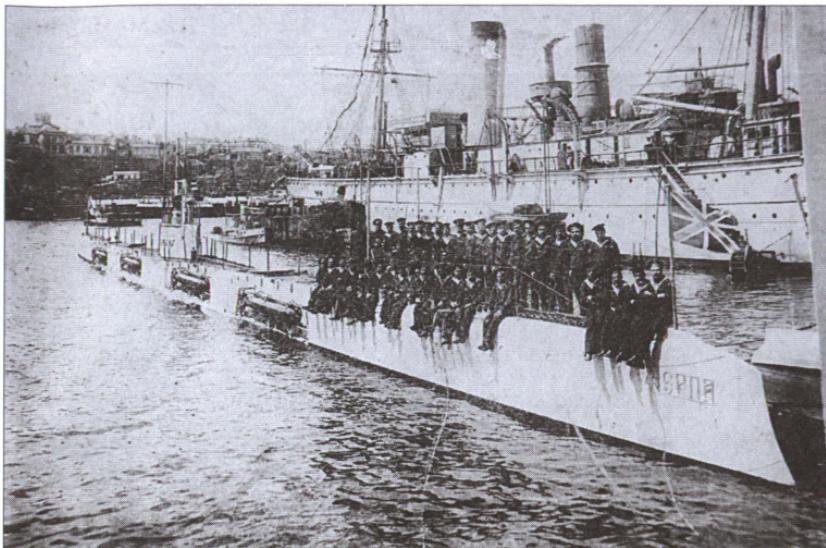


кораблях. Так, на вступивших в строй незадолго до Первой мировой войны линкорах «Андрей Первозванный» и «Император Павел Первый» из-за отсутствия бортовых иллюминаторов¹ и небольшого диаметра иллюминаторов палубных была из рук вон плохая вентиляция. Наиболее тяжелое положение создалось на «Андрее» — свежего воздуха поступало в два раза меньше, а «дурного» удалялось в два с половиной раза меньше, чем на однотипном «Павле».

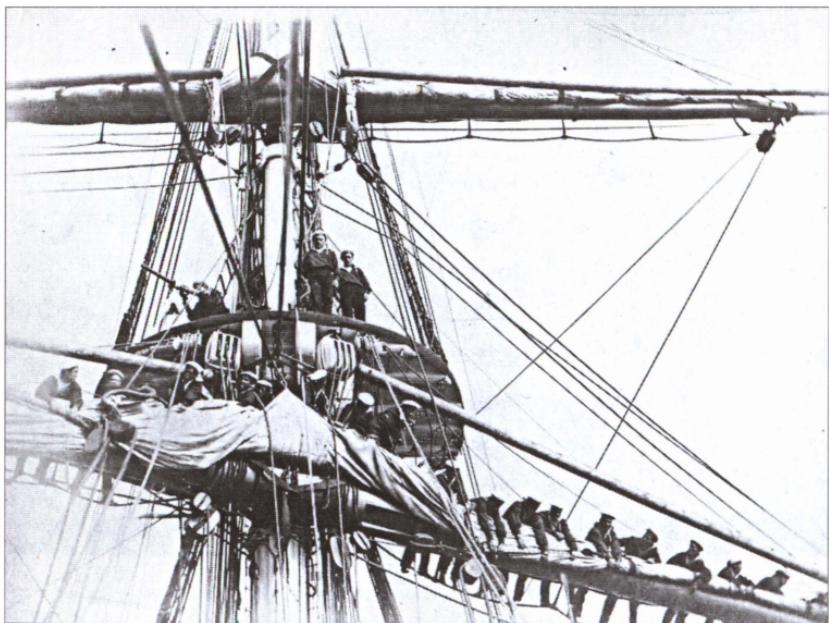
Для создания мало-мальски приемлемых условий для команды приходилось держать постоянно открытыми люки трапов, которые вели во внутренние отсеки корабля. Это ставило под вопрос выполнение кораблем боевых задач, а в холодное время года (а оба линкора служили на Балтике) приводило к росту количества простудных заболеваний.

«Машинная команда обычно держалась вместе и между собой была чрезвычайно солидарной. Она и на всех кораблях помещалась вместе. Впрочем, машинисты, трюмные кочегары сильно отличались по своей психологии от другой команды, так как состояли из бывших заводских рабочих. Таким образом, это были городские жители, а не крестьяне, как другая часть команды, и поэтому к ней относились с известным пренебрежением. Своим действительным авторитетом она почитала “господина старшего механика”, ну и, конечно, других судовых механиков, которые всегда стояли горой за нее и не давали в обиду не то что боцману, а самому старшему офицеру. Боцман был всегда не прочь использовать

¹ Эти корабли имели сплошное бронирование борта, что обещало большую сопротивляемость вражеским снарядам.



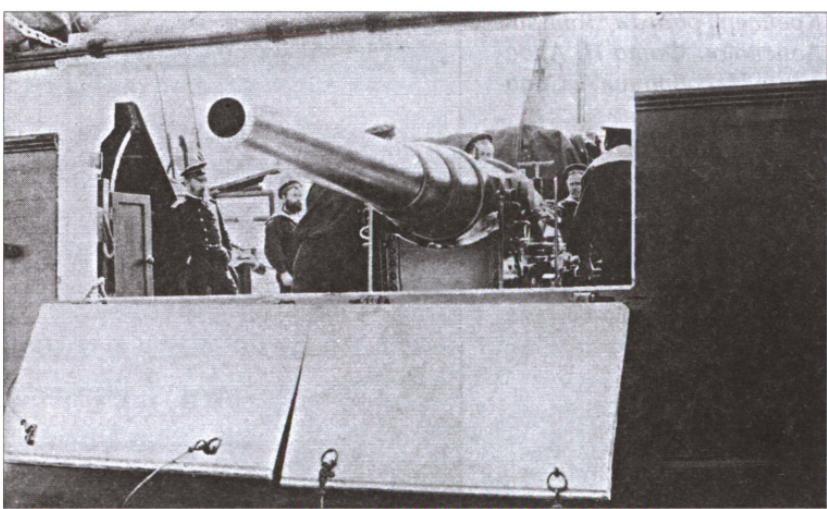
Экипаж подлодки «Нерпа»



Работа с парусами на корвете «Витязь»



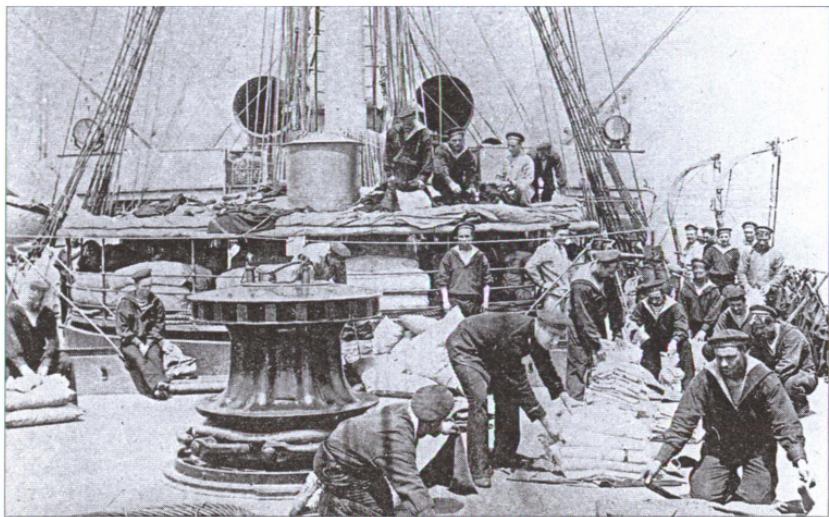
Рулевые



Артиллерийское учение на клипере «Наездник»



Проба пици



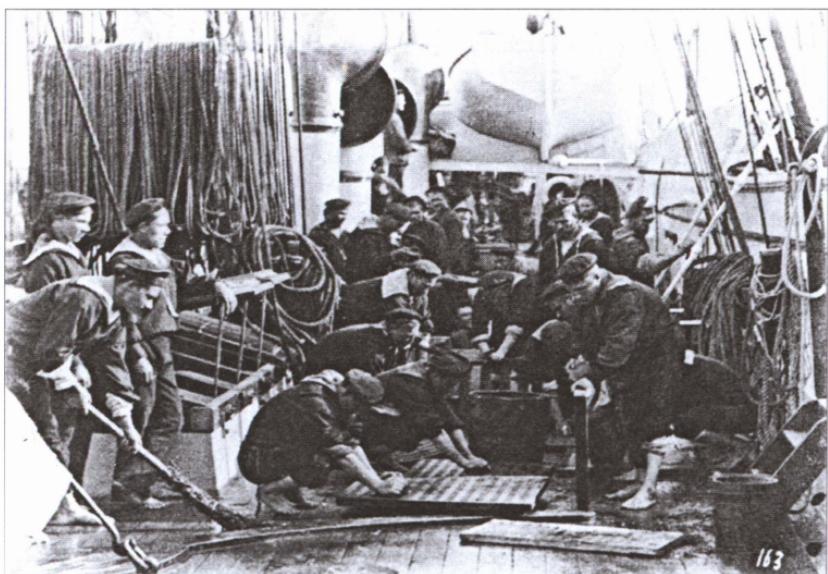
Укладка коек на крейсере «Адмирал Нахимов»



Жилая палуба крейсера «Аврора»



Лакокрасочные работы



Приборка



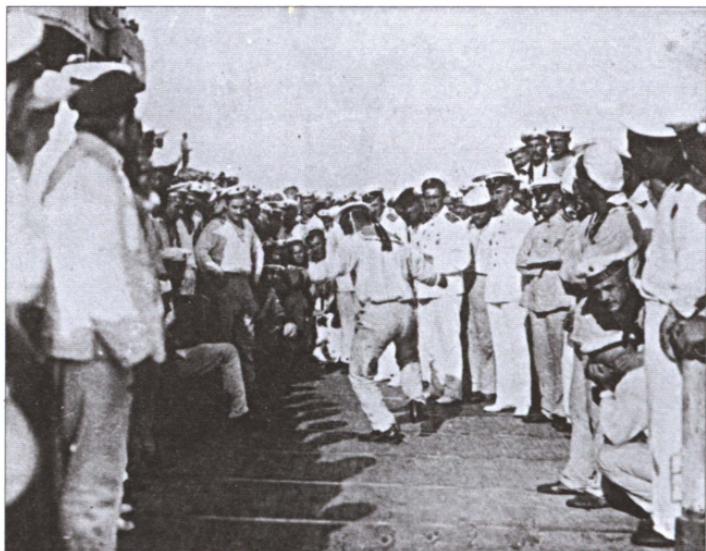
С крейсера «Владимир Мономах» спускают водолаза



Нижние чины Учебного отряда подводного плавания



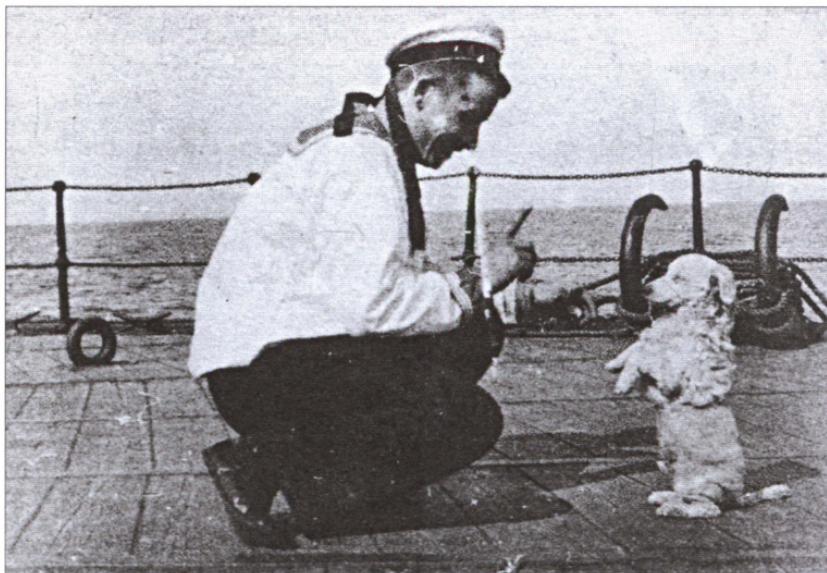
Оркестр Гвардейского экипажа перед парадом



После команды «петь и веселиться»



Горнист и барабанищик крейсера
«Адмирал Корнилов»



Матрос эскадренного броненосца «Император Александра Второй»
с судовой собачкой



машинистов, трюмных и кочегаров на судовых работах и был убежден, что они в машинах и кочегарках, на якоре, гоняют лодыря. Но добраться до них было трудно, и оставалось только ворчать под нос: “духи проклятые”. Особенно они его раздражали тем, что вылезали из машин и кочегарок грязные и засаленные и пачкали палубу и краску. Но на верхней палубе они все же находились в известной степени в опасности, так как им всегда могло влететь от боцмана», — вспоминал Гаральд Граф.

Уголь, правда, грузили всем экипажем. В работах участвовали и офицеры, и священник. Вахту стояли старшие специалисты, а также те матросы, присутствие которых на постах было обусловлено необходимостью.

Глава 10

КОРАБЕЛЬНЫЕ СУТКИ

Попробуем проследить, как протекал день на корабле Российского Императорского флота, находившемся в плавании.

В пять часов утра рындой¹ отбивались две склянки (два получасовых промежутка после четырех часов²) и зычные голоса боцманов начинали будить команду. Матросы вскакивали и начинали вязать койки — парусиновые тюфяки, набитые крошеной пробкой (подробнее о роли койки на военном корабле мы уже говорили).

Крик и свист боцманских дудок были настолько громогласными, что офицеры стремительно закрывали иллюми-

¹ Корабельный сигнальный колокол.

² В четыре часа заканчивалась первая вахта.



наторы своих кают. Если же речь шла о парусном судне с гладкой палубой, где в жаркое время офицеры сами спали не в каютах, а на верхней палубе, то старшие чины быстро собирали свои постельные принадлежности и спускались досыпать в каюты. Приближалось время уборки или по-матросски — «убирки».

Тем временем матросы быстро умывались (обычно — соленой водой), молились и около получаса завтракали.

Отметим, что матросские коки часто поднимались часа в три ночи — необходимо было затопить камбузы, сварить жидкую кашицу и заготовить большое количество кипятка для чая. Особенно это было характерно для периода парусного и начала эпохи пара. В те времена было принято тушить, от греха подальше, все камбузные огни, большая часть экипажа спала, бодрствовала только вахта, в связи с чем следить за возгораниями на камбузе было некому.

Завтрак в море «сервировался» на разложенных на палубе брезентах после пяти часов утра (сразу после побудки, умывания и молитвы). Он чаще всего включал в себя кашицу-размазню, куда окунали сухари. Перед употреблением сухарь было положено стукнуть о палубу, дабы выбить червей, которые могли там поселиться. Как вариант, «толченку» из сухарей добавляли в саму кашицу.

Затем до изнеможения пили чай.

После завтрака, обеда и ужина команды артельщики — ответственные за мойку баков для пищи и артельной посуды — выстраивались во фронт для ее проверки вахтенным офицером или вахтенным боцманом. Тот оценивал качество санитарной обработки и докладывал результаты руководству.



Междуд половиною шестого и шестью часами утра начиналась большая приборка корабля. Требование поддерживать судно в чистоте содержатся еще в Петровском Морском уставе:

«Корабли надлежит чистить и месть; а фордек мыть по вся дни, и между палубами открывать окна, так часто, как время позволит. Снаружи корабль по утру и вечеру повинен обметен и вымыт был, во время стоянки на якоре. Также места, где бараны, птицы и прочая живность, надлежит чистить всякой день дважды при боцмане, или другом караульном ундер офицере, и сего всего надлежит над ними смотреть караульным офицерам, под вычетом жалования на неделю за каждое преступление».

Вот как она протекала на корвете «Коршун» (под этим названием скрывается парусно-винтовой корвет «Калевала», корабль юности известного российского писателя-мариниста Константина Станюковича):

«Босые, с засученными до колен ногами и до локтей руками, разбрелись матросы по палубе, вооруженные скребками, камнем, ящиками с песком, ведрами, голиками¹ и швабрами. Ползая на четвереньках, они терли ее песком и камнем, потом обильно поливали водой из брандспойта и из парусинных ведер, которые то и дело отпускали за борт на длинных концах. После этого палубу проходили голиками и затем швабрами. Пока одни занимались палубой, другие оканчивали борта, предварительно промыв их мылом; вытирали и мыли стекла люков, сами люки и т.д. Повсюду терли, скребли и скоблили; повсюду

¹ Голик — веник из очищенных от листьев веток.



обильно лилась вода, даже и на быков, свиней и баранов, и разгуливали голики и швабры.

Нечего и прибавлять, что то же самое происходило и внизу: в жилой палубе, на кубрике¹, в машинном отделении, в трюме, — словом, везде, куда только могла проникнуть матросская рука с голиком и долететь крылатое словечко боцманов и унтер-офицеров.

Когда корвет был выскощен и вымыт во всех своих закоулках, приступили к его чистке и окончательной “убирке”.

Едва ли так тщательно и любовно убирали какую-нибудь барыню-красавицу, отправляющуюся на бал, как убирали матросы свой “Коршун”. С сужонками, тряпками и пемзой в руках, имея около себя жестянки с толченым кирпичом и мелом, они не без ожесточения оттирали медь люков, компасов, поручней, кнехтов и наводили глянец на чугунные орудия, на болты, крючки, блочки...»

Особенно многое возни было с деревянными корабельными палубами. В частности, их полагалось «лопатить» — как следует из названия процесса, удалять воду специальной деревянной лопатой. Она состояла из двух деревянных дощечек, насаженных на шток. Между дощечек приделывали кусок войлока или кожи, позже замененный толстой резиной.

В восемь часов утра, по окончании второй вахты, на судне происходил торжественный подъем флага.

В Российском Императорском флоте существовала торжественная церемония подъема флага. Команда строи-

¹ Жилое помещение для нижних чинов на корабле. Первоначально это слово обозначало нижнюю палубу парусного корабля, где не было орудий и жили матросы.



лась во фронт; место на левой стороне шканцев занимал вооруженный ружьями караул. Появление на фалах Андреевского стяга офицеры, под барабанный сигнал “поход” встречали отданием чести, а матросы — снимали головные уборы.

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 клютику, играя складками. Флаг доходит “до места” в тишине».

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

Церемонию подъема флага завершал доклад командиру старшего офицера, старших специалистов и судового врача. Затем офицеры отправлялись завтракать, после чего команда разводилась «по работам». Начинался новый общесудовой день.

Парикмахеров-профессионалов на кораблях не было, потому их растили, как говорится, в своем коллективе.



Наиболее опытными цирюльниками пользовались и офицеры. Правда, зачастую дело доходило до трагикомических ситуаций. Вот выдержка из письма жене флагманского корабельного инженера 2-й эскадры Тихого океана Евгения Политовского:

«Надо было побриться командиру¹. Послал он вестового за парикмахером... Началось бритье. Дрогнула рука, и командирская щека обагрилась кровью. Парикмахер чуть не полщеки отхватил! Вой поднялся страшный. Командир с намыленной щекой надавал по шее парикмахеру и вестовому. Парикмахер оправдывается тем, что он еще учится. Хорошая картинка. Не правда ли? Теперь командир сам бреется, не веря местным брадобреям».

Приблизительно до полудня матросы занимались всевозможными «работами». Часть людей красила либо ремонтировала различные детали; новички изучали артиллерию и механизмы корабля. Командир в это время «работал по своему графику», а вот старший офицер не покидал палубу — ведь в его обязанности, как мы помним, входило наблюдение за всеми корабельными работами. Кроме того, «старшой» контролировал деятельность офицеров, отвечающих за деятельность подчиненных им матросов-специалистов.

«По окончании работ и учений, перед обедом и ужином, вахтенный начальник приказывает “палубу подмести”, “комендорам орудия обтереть”, “команде руки мыть”», — требовала от офицеров «Инструкция вахтенному начальнику» от 1899 года.

¹ Командиру эскадренного броненосца «Князь Суворов» капитану 1-го ранга Василию Игнациусу.



Чистоплотности вообще уделялось особое внимание. Морской устав требовал осмотра вахтенными начальниками под надзором старшего офицера корабля всех нижних чинов. Таковая проверка проводилась каждый четверг и воскресенье. Речь шла о том, «чтобы удостовериться в их чистоплотности и исправности белья и одежды». Затем следовал личный осмотр команды. Сохранились фотографии, на которых офицер идет между двумя линиями матросов и проверяет чистоту их рук.

Обед начинался в полдень и предварялся церемонией выдачи винной порции нижним чинам.

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».

К числу «штрафованных» относились матросы и унтер-офицеры, ограниченные в правах и поддежавшие 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 и кондукторы лишились 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 увеличивалось до двухсот.

Какие же «поражения в правах» ожидали осужденных за воинские преступления? Их не производили 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 бесспорочно прослужить не менее года (решение принимал обычно командир флотского экипажа¹). 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 с водкой (в российских водах) или ромом (в заграничном плавании). Сосуд устанавливался на шканцах². Затем появлялся баталер³ с мерной полушаркой, в которую входило около 60 мл живительной влаги. 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

¹ Береговое подразделение флота, из состава которого комплектовалось несколько боевых кораблей.

² Шканцы — почетное место на корабле, располагающееся между грот-мачтой (вторая мачта на корабле) и бизань-мачтой (третья мачта на корабле). На шканцах запрещалось садиться курить всем, кроме командира корабля и флагмана.

³ Матрос, ведающий запасами пищи и алкоголя.



делить «чарку» не ровно пополам, а из расчета двух третей к обеду и одной трети — 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 корабля. Баталер — обязательно в присутствии вахтенного офицера — открывал кран цистерны с ромом или другим подходящим слу чаю напитком, сделявал необходимое количество в ендову, после чего разводил «живительную влагу» до необходимой пропорции.

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». Потом уже — 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. Боле 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 оставаться в накладе. 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 «заслуги» немалые для них суммы. Так, в начале 80-х годов XIX века за каждую не выпитую чарку матросу начисляли пять копеек. Помножим на минимум два года кругосветного плавания — и вот уже 36 с половиной целковых прибавки к жалованью 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 Алексей Новиков-Прибой, автор знаменитого романа «Цусима»). 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...

Вот как происходила проба пищи на императорской яхте «Штандарт». Вспоминает лейтенант Николай Саблин:

«На верхней палубе яхты маленькая процессия: у трапа, против царской рубки, стоит Чагин¹, держа руку под козырек, а рядом с ним младший боцман Иванов и кок, с пробой на подносе. Проба в мельхиоровой миске, графинчик командной водки, матросская луженая чарка, и две

¹ Чагин Иван Иванович, контр-адмирал, командир яхты.



русских деревянных ложки, с какими-то фитюльками на ручках... Государь здоровается и никогда не выпивает водки, поднимает крышку и спрашивает:

— А что сегодня команда?

— Щи со свежими бураками, Ваше Императорское величество!

Государь отламывает кусок черного хлеба, макает в крупную соль и с аппетитом, ложка за ложкой, начинает есть. Царю как будто неловко за свой аппетит, он что-то рассказывает Чагину и этим старается отвлечь внимание своего удовольствия пробой.

— Алексей, — зовет отец сына, — иди сюда, проба!

Кок приседает на kortochki перед наследником, и Алексей Николаевич начинает кушать с большой охотой, вылавливая мясные кусочки.

— Не лови пайков, ешь щи, Алексей, оставь и другим! — все смеются...

Пробу подносят фрейлине Бюцовой, большой любительнице щей, и свите. Все едят теми же ложками».

За пробой пищи следовал сам обед. На палубе раскладывались брезенты, на которые усаживались матросы с ложками — необходимости в вилках особой и не было, а ножи в ножнах были почти у каждого. Едоки составляли «артели» человек по десять каждая (в Морском уставе Петра Великого сказано о семи), из среды членов которой выделялся так называемый «бачковый».

Обязанность бачкового состояла в том, чтобы получить у повара полную деревянную емкость — бачок — первого и второго блюда. Особое внимание бачковые уделяли тому, чтобы повар положил для артели должное количество мяса или солонины. Иногда, впрочем, мясо клались не прямо



в бачок, а нанизывалось на лучинку, приобретая вид знакомого нам шашлыка.

Добавим, что бачок был посудой крайне уважаемой — недаром же на сигнал к приему пищи была сочинена небольшая речевка. Она гласила:

Бери ложку, бери бак.
Нету ложки — хлебай так!

После обеда на парусных кораблях следовал небольшой отдых. Вот что пишет об этом Константин Станюкович:

«От двенадцати до двух часов по полудни команда отдыхает, расположившись на верхней палубе. На корвете тишина, прерываемая храпом. Отдых матросов 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».

Между пятью и шестью часами вечера команда ужинала. Затем наступал период свободного времени для тех, что был не занят на вахте.

Среди матросских развлечений мемуаристы называют разного рода игры, часть из которых современному человеку не знакома вовсе.

Например — игра с ведром. Суть ее была в том, что где-нибудь подвешивали ведро воды, к которому привязывали короткую доску с дырой. Игрока сажали на лафет



десантного орудия Барановского, провозили под ведром, а он старался попасть палкой в дырку. Чаще всего попадали в саму доску, в результате чего ведро опрокидывалось, а неудачник под хохот собравшихся получал душ из соленой воды.

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

Для стороннего зрителя на рейде о предстоящем спуске флага парусными судами говорил прежде всего спуск за пять минут до захода солнца брам-рей и брам-стеньг, 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 стеньговые 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 личного состава флота настолько большое значение, что действовали даже в чрезвычайных обстоятельствах. Например, как показало следствие, о них не забывали даже восставшие на эскадренном броненосце «Князь Потемкин Таврический».

После восьми часов вечера корабль начинал готовиться к отбою. Сон экипажа хранили свято и за шум на палубе виновного могли сурово наказать. Традиция «мертвого часа» существовала со времен Морского устава:



«Кто ночью на корабле какой крик, или какие излишествы учинит, есть ли кто из офицеров учинил оное, то имеет он и которые с ним были, каждые вместо наказания жалованье свое двухмесячное в шпиталь¹ дать, а рядовой будет с райны² кутан или кошками³ наказан».

Отметим, что «купание с райны» представляло собой даже не наказание, а скорее — пытку. Осужденного окунали в воду (к ногам привязывался груз), опуская в воду на длинном конце. Сам конец при этом опускался через блок, закрепленный на ноке реи (то есть райны). По сути, это был аналог пытки на дыбе.

А вот как выглядел день парусной эскадры вице-адмирала Павла Степановича Нахимова, утвержденный приказом от девятого марта 1854 года.

С рассвета до девяти утра на кораблях происходила приборка. До восьми часов утра по понедельникам и четвергам происходило «мытье» (стирка) белья и коек. По вторникам и средам рекрутам учились лазать по вантам, брать рифы и крепить паруса. По средам и воскресеньям команда меняла белье (в воскресенье также менялось белье у коек). По пятницам поднимали на ростры гребные суда, которые вооружались по воскресеньям. Кроме того, ежедневно в это время поднимались опущенные на ночь брам-реи.

С девяти до 11 часов происходили различные учения. По понедельникам, средам и четвергам тренировались артиллеристы (побатарейно), по вторникам и пятницам работали с парусами. В воскресенье данным промежуток времени был занят молебном и смотром команд.

¹ Госпиталь.

² Реи.

³ Кошка — плеть с большим количеством «хвостов».



С 14 до 15 часов — новые учения. По понедельникам, вторникам, четвергам и пятницам матросы по отделениям обучались артиллерийскому делу, фехтованию, стрельбе в цель, гребле и бросанию лота. Через каждую среду по очереди сушили и чинили белье.

С 15.30 до 17.30 продолжались работы и учения. По понедельникам готовились к высадке десанта с вооружением шлюпок артиллерией и тренировкой гребцов. По вторникам и пятницам проводились общие артиллерийские учения. По четвергам с 15.00 катались на шлюпках; рекрутам обучались работе с такелажем — брали рифы и крепили паруса.

По субботам весь день помимо обычной приборки все палубы мылись «с камнем и песком», исправлялся такелаж, окрашенные детали мылись горячей водой, чистилась медь. Проводился осмотр всех блоков и шкивов.

По воскресеньям матросы катались на шлюпках и, при возможности, увольнялись на берег.

Ежедневно со спуском флага опускались брам-реи. По пятницам вечером спускались с ростров на воду гребные суда.

Естественно, подчас свои корректизы в корабельное расписание дел и занятий вносила погода. Вспоминает минный офицер клипера «Разбойник», будущий вице-адмирал Генрих Цивинский:

«На 31-й день плавания, проходя меридиан группы Тристан-да-Кунья, мы выдержали настоящий штурм силою 11—12 баллов. 3 дня ветер ревел от норд-оста, развел громадную волну, и мы штурмовали в бейдевинд левым галсом, неся нижний грот-марсель, фок в два рифа, фока-стаксель и штурмовую бизань. Вода шумно ходила по палубе, все люки были закупорены, стеньги и реи трещали, брам-стеньги были спущены. Ветер пронзительно



свистел в тонких стальных снастях, заглушая звучный голос старшего офицера, командовавшего в рупор.

Клипер бросало, как щепку, и рулевые с трудом удерживали клипер на курсе, чтобы не выйти из ветра, чего мы особенно опасались, так как при обstenенных парусах легко потерять рангоут. На штурвал поэтому вместо 4-х человек поставили 8 и старших рулевых меняли каждый час; дольше они не выдерживали и едва не падали от усталости и сильного напряжения: вращая тяжелый штурвал, им еще приходилось балансировать на скользкой, мокрой палубе, уходящей из-под ног. В то время штурвалы были только ручные. В один из жестоких порывов, когда пришлось закрепить нижний фор-марсель (во избежание потери фок-мачты) и послать команду на фор-марс, молодые матросики, пораженные картиной бушующего океана, дрогнули и очень нерешительно поползли на ванты... Мгновенно старший офицер крикнул баковому лейтенанту: "мичмана на марс!", и вслед за ними быстро побежали оба боцмана, а за ними — марсовые и остальные матросы.

За эти три дня мы не могли иметь горячий обед, наш повар не в силах был что-либо приготовить, так как камбуз, расположенный на верхней палубе, ежеминутно захлестывался вкатывающейся волной».

Глава 11

ОБМУНДИРОВАНИЕ И АМУНИЦИЯ

С момента основания Петром Великим Российского Императорского флота обмундирование матросов и офицеров неоднократно менялось. Попробуем в общих чертах проследить эти изменения.



Начнем с того, что в первые годы после создания военно-морских сил установленной формы одежды попросту не существовало. Покрой, стиль шитья и даже пуговицы выбирались непосредственно самим моряком, поэтому офицеры, состоявшие в одном и том же чине, могли выглядеть по-разному. Более того, часто обмундирование экипажа каждого конкретного корабля зависело от прихоти его командира, а также от состояния его кошелька. Примечательно, что такое положение сохранялось на протяжении всего царствования Петра.

Что же касается матросов и офицеров, то они поначалу также должны были сами заботиться о своем обмундировании. А так как многие нижние чины предпочитали деньги тратить на иные нужды, то случались служители, ходившие *«в наготе»*. Дело дошло до того, что командующий Балтийским флотом вице-адмирал Корнелиус Крюйс (1657—1727) был вынужден отдать специальное распоряжение об удержании части матросского жалования *«на платье»*.

Законодательно это правило было утверждено, впрочем, только с 1709 года, когда на пошив мундира стали брать по 25 копеек с рубля. Матрос в результате получал от казны шапку, бострог¹, штаны, чулки и чирики². Все остальное морскому служителю необходимо было приобретать самостоятельно.

После смерти Петра в 1725 году новые правители страны на время потеряли к флоту интерес, и уже в 1728 году Адмиралтейств-коллегия отмечала, что матросы

¹ Бострог — нечто вроде короткой куртки (часто — без рукавов).

² Чирик — старинное название башмака.



«ходят наги и босы». В связи с этим в конце года было принято решение об установлении новых сроков носки обмундирования. Пушкарям и матросам полагалось дважды в год выдавать тиковый¹ бострог, две пары рубах и два галстука. Кроме того, казна выделяла по две пары ботинок и чулок. Раз в два года выдавался мундир с канифасными² штанами, пара сапог и шляпа. Три года полагалось носить матросский кафтан с подкладкой из домотканого сермяжного сукна и канифасные штаны.

В торжественных случаях матросам могли выдать «свежий» мундир со склада. Например, по такому требованию вице-адмирала Наума Сенявина (дело происходит в 1727 году):

«...Для отвоза на берег Государыни царевны Анны Петровны³ квартирмистру⁴ и гребцам отпустить из магазинов имеющийся красный мундир и колпаки⁵.

Продажа мундира, точно так же, как и личного оружия, жестоко каралась Морским уставом:

*«Естьли кто свой мундир, ружье проиграет, про-
даст, или в заклад отдаст, онъи имеет впервые и в
другой ряд жестоко кошками и заплатою утраченного
наказан, а в третие разстрелян, или на галеру сослан
быть. А тот, которой у него покупает, или принимает*

¹ Тик — льняная либо саржевая ткань (часто — полосатая). Позже из нее шили чехлы матрасов и подушек.

² Прочная, также часто полосатая ткань, из которой обычно шили паруса.

³ Дочь Петра Великого Анна Петровна (1708–1728) была матерью императора Петра Третьего (1728–1762), мужа императрицы Екатерины Второй (1729–1796).

⁴ Квартирмейстеру.

⁵ Деталь униформы гребцов того времени.



такие вещи, не токмо то, что принял или купил, без денежно паки возвратить, но и в троє сколько оное стоит штрафу заплатить должен и сверх того на теле наказан будет».

В 1732 году было решено ввести форменную одежду для офицеров. Такую идею выдвинул вице-президент Адмиралтейской коллегии адмирал Петр Сиверс (?—1740). Решение коллегии гласило:

«Коллегио имели рассуждение: понеже от флота обер-офицеры равного мундира у себя не имеют, тако при всех церемониальных случаях находятся пред другими чинами без отмены, того ради за потребно рассуждая, по примеру воинских сухопутных служителей, приказали: помянутым обер-офицерам, как корабельного, так и галерного флотов, из своего кошта сделать и впредь иметь мундир из василькового сукна с красною подкладкою, следующим маниром: кафтаны без воротников, у рукавов обшлага разбивные и обложить кафтаны и камзолы по бортам и у карманов по клапанам, також и у рукавов по обшлагам золотым позументом ровным, а пуговицы массивные, золотые, до пояса; петли обшивать по позументу золотом, а что далее позумента по разрезу перейдет, то гарусом; а артиллереиным¹ красный с синими обшлагами с таким же позументом и пуговицами».

Как видим, офицеры были обязаны озабочиться обмундированием, так же, как и матросы, из собственных средств.

Шитые золотом камзолы и кафтаны были отменены при императоре Павле Первом. Как известно, этот само-

¹ Артиллеристам.



держеу Всероссийский не любил роскошь и поэтому ввел во флоте темно-зеленые мундиры с белым воротником, белые камзолы и белые штаны.

Знакомая нам шапка-бескозырка появилась в Российском Императорском флоте далеко не сразу. Сначала служители носили шляпы и некое подобие цилиндра с бантом и без оного, а в середине 1826 года, как и в сухопутных войсках, были введены кивера. Надевать их было необходимо на парадах, в караулах, а также в «табельные праздничные дни». Кивер делался из войлока, различных сортов кожи и сукна. Спереди на него крепилась так называемая «арматура», кокарда или герб. Общий вес сооружения мог достигать двух килограммов (включая 70-сантиметровый султан либо небольшой круглый помпон).

Матросам Гвардейского экипажа было еще сложнее — кивер носился даже в море, хотя на палубе корабля и в работе со снастями он был, мягко говоря, неудобен.

Вот что вспоминал о киверах офицер одного из лейб-гвардейских полков:

«Это большая, кожаная, обтянутая сукном кадушка с разными металлическими прибавками, всего весом в несколько фунтов, и пригонялся он на голову вплотную, да еще так притягивался к подбородку, что у другого глаза выпучивались».

Кивер просуществовал до 1856 года, когда был заменен фуражкой. В качестве реформы одежды он остался только в Гвардейском флотском экипаже (для парадных случаев) и в Морском кадетском корпусе. Кроме того, кивера по-прежнему носили курьеры Морского министерства.

Согласно официальному описанию, на 1858 год кивер «для учебных заведений Морского ведомства и Гвардей-



скогого экипажа» выглядел следующим образом: головной убор представлял собой нечто вроде кожаного, крытого черным сукном, небольшого ведра, имевшего спереди высоту 16,75 сантиметра, а сзади — 18,9 сантиметра. Верх «ведра» отделялся кожей и имел диаметр чуть более 17 сантиметров. Вокруг нижнего края кивера шла черная кожаная лента; сверху спереди была пришита «лапка одного сукна» длиной около девяти сантиметров, «служащая гнездом для всаживания султана или помпона». Тулья была кожаная, с пришитым к ней сукном.

«Киверный этишкет» нижнего чина делался из белой юфти; унтера щеголяли с украшениями из белой, черной и оранжевой шерсти (цвета императорской фамилии). Герб пригонялся вплотную к козырьку, а кокарда — «присаживалась на лапку султанского гнезда», причем ее верхний край совпадал с верхним краем кивера.

Султан должен был быть «в висячем положении» с наклоном 45 градусов. Помпон делался из дерева; в него вделывался кусок проволоки, с помощью которого данное украшение крепилось на кивере.

К киверу полагался чехол из «черной клеенки».

Бескозырка в более или менее современном виде появилась только с приказом по Морскому ведомству от восьмого марта 1872 года. Этим приказом отменялся козырек и подбородочный ремень и пуговицы. Одновременно вводилась черная лента, а кокарда перемещалась с окольыша на середину шва стенки:

«Лента эта должна лежать по окольшу таким образом, чтобы не закрывала белых выпушек, и на задней стороне окольша была бы к нему прихвачена, а выровненные концы ея висели бы свободно».



В том же году состоялось высочайшее разрешение, в соответствии с которым нижним чинам Морского ведомства «для изготовления полукафтанов с брюками» стали отпускать не «армейское» сукно, а «гвардейское»¹. Правда, пошитое из такого судна обмундирование должно было иметь и срок носки в полтора раза больший, чем пошитое из «армейского» сукна.

С 1863 года правила ношения военной формы нижними чинами флота изменились в очередной раз. Ее стали подразделять на парадную, обыкновенную, и рабочую, а также на береговую и судовую. Кроме того, существовало, естественно, летнее и зимнее обмундирование. Судовая матросская форма первоначально состояла из синей и белой рубах с синим воротником (так называемой «голландки»), темно-зеленых и белых брюк, фуражки и рабочего платья — робы и штанов.

В XIX веке появились также ботики без шнурков, которые можно было сбросить в воде одним движением, а также брюки-клеш² с широкими раструбами — их можно было довольно легко снять даже мокрыми. По закону, ширина низа флотских брюк не могла превышать 24 сантиметров, но матросы старались данное положение обходить при первой же возможности.

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, в результате чего получалась конструкция шириной чуть ли не до метра (так называе-

¹ «Гвардейское» сукно было тоньше «армейского» и отличалось более высоким качеством.

² От французского слова cloche — «колокол».



мый «революционный клеш»). Таких личностей обычно полупрезрительно называли «клешниками».

Кстати, флотские брюки, помимо клешей, имеют и еще одну интересную особенность — застегиваются они не на паху, а сбоку, так называемым «флотским клапаном». Причина появления клапана сродни клещам — резким движением руки упавший в воду моряк мог разорвать брюки и лишиться сковывающей движения мокрой одежды. Как видим, причина появления «клапана» более чем утилитарна. Но существует легенда, связывающая морской покрой с основателем Русского флота — самим Петром Великим.

Дескать, прогуливаясь по Санкт-Петербургу (само собой, по Летнему саду), государь император увидел голую задницу матроса, ублажавшего некую девицу. Вслед за этим, мол, и были введены штаны с клапаном — чтобы и любовью заниматься, и обнаженной филейной частью флот Российской не позорить.

В 1872 году впервые были узаконены изменения в обмундировании матросов, которые сейчас нам кажутся существовавшими вечно. Начнем того, что на синем воротнике появились две белые полоски (в 1882 году появилась третья полоска)¹. Одновременно нижним чинам стали выдавать нательную рубаху (тельняшку) с попечерными синими и белыми полосами². Кстати, первоначально белые

¹ Согласно легенде, три полоски являются памятью о сражениях при Гангуте, Чесме и Синопе. Впрочем, документами эта версия не подтверждается.

² Существует легенда, что тельняшка была нужна для того, чтобы видеть матросов на фоне парусов. Впрочем, данная версия не подтверждается ни архивами, ни фотографиями. Кроме того, век парусов уже завершился.



полоски были гораздо шире синих (это хорошо видно на старых фотографиях). «Сравнялись» полоски только к Первой мировой войне.

Согласно одной из легенд, тельняшка появилась благодаря одному из английских королей, который якобы пришел в восторг от наряда своей возлюбленной — само собой, он был в полоску. Вот и повелел монарх переодеть в полосатые робы весь свой флот. Естественно, проверить правдивость этой истории возможным не представляется. Гораздо более вероятно то, что цвета нательной рубахи соответствовали цветам русского Андреевского военно-морского флага.

Кстати, до 1858 года нательная фланелевая рубаха могла быть «разноцветной». И только с этого года она могла быть только одного цвета — синего.

И еще о тельняшках. В сентябре 1877 года император Александр Второй приказал ввести «вязаные полосатые рубахи» и для воспитанников Морского училища и Технического училища Морского ведомства. Срок службы рубах определялся в два года, а предназначались они «с狠狠енно для морских кампаний».

В 1872 году матросская фуражка окончательно потеряла козырек и превратилась в бескозырку, на окольшке которой крепилась черная шелковая лента с названием корабля либо экипажа или учебного заведения (заметим, что с марта по ноябрь 1872 года надпись отсутствовала, а концы самой ленты были очень короткими). На конце ленты помещались якоря.

В июле 1878 года черные ленточки на бескозырках Гвардейского флотского экипажа были заменены на георгиевские, а в декабре 1886 года такие же ленточки,



черно-оранжевые, были присвоены экипажам Черноморского флота и Каспийской военной флотилии — в память обороны Севастополя в 1854—1855 годах. Возникает вопрос — при чем тут Каспийская флотилия, ведь на Каспийском море в Крымскую войну боевых действий не было? Дело в том, что в 1880-х годах и Черноморский флот, и Каспийская военная флотилия представляли собой единое целое, во главе которого стоял один и тот же человек.

Как якоря, так и надпись делались золотом¹. Надпись могла либо указывать на корабль, где служил матрос, либо на береговой экипаж. У гребцов на лентах бескозырки указывали принадлежность шлюпки к тому или иному высшему офицеру — например, Главного командаира флота и портов.

Как утверждают некоторые источники, ленточки на бескозырках копировали таковые в британском флоте. А просвещенные мореплаватели, дескать, таким образом вспоминали знаменитого адмирала Горацио Нельсона, погибшего при Трафальгаре.

Но вот что написано в приказе Генерал-адмирала от восьмого марта 1872 года:

«Самая фуражка остается образца, ныне существующего, но без козырька, без подбородочного ремня и без пуговиц; кокарду накальвать не на околыш, но на средине шва стенки; по околышу иметь такую же ленту, какая присвоена на лакированных шляпах; лента эта должна лежать по околышу таким образом, чтобы она не закрывала белых выпушек, и на задней стороне околыша была

¹ Исключение составляли нестроевые нижние чины Гвардейского флотского экипажа, у которых надписи делались белыми.



бы к нему прихвачена, а выровненные концы ея висели бы свободно.

При надевании на фуражку белого чехла кокарду накалывать на том же месте, как сказано выше, но поверх чехла».

Кстати, о белом чехле. Он появился на фуражках в 1840 году, в Каспийской флотилии.

Впрочем, существовали случаи, когда про уставное обмундирование забывали, причем с разрешения начальства. Например — во время угольной погрузки. Слово старшему судовому врачу бронепалубного крейсера «Аврора» Владимиру Кравченко (1873—1927):

«Команда без сапог... Во время погрузки кто носит феску, кто колпак, большая часть просто пустой чехол, а один даже в цилиндр вырядился, который ему живо смяли во время погрузки».

Случалось, что новые образцы обмундирования возникали спонтанно.

Так, во время блокады эскадрой адмирала Федора Ушакова (1744—1817) в 1798—1799 годах французской крепости Корфу на Ионических островах русские моряки страдали от большого количества простудных заболеваний. Для борьбы с ними командующий Черноморской эскадрой адмирал Федор Ушаков закупил партию так называемых «албанских капотов». Это были короткие бурки из толстого сукна, которые можно было использовать и как одеяло.

Снабженные капюшонами, «капоты» настолько понравились матросам и офицерам, что их продолжали использовать наочных вахтах даже после возвращения кораблей в Севастополь.



Как ни странно, но частью формы считались даже... усы, что было законодательно подтверждено императором Николаем Первым в 1832 году. Новое узаконение распространялось на «всех военных (строевых) чинов» и уточняло:

«Замечено, что на некоторых флотских экипажах и командах Морского ведомства, равно в морских госпиталях нестроевые нижние чины носят усы, коих по существующим правилам иметь им не следует. Инспекторский Департамент Морского министерства по воле высшего начальства объявляет сим, для надлежащего исполнения по Морскому ведомству, что нестроевым нижним чинам, а именно: писарям, вахтенным, шхиперским помощникам, баталерам, унтер-баталерам, фельдшерам, госпитальным школьникам, мастерам мелочных мастерств, курьерам, наборщикам морских типографий и сторожам усов носить не следует».

Такая «дискриминация» была отменена только 15 февраля 1856 года, когда император Александр Второй разрешил «всем, без изъятия, нестроевым нижним чинам Морского ведомства носить усы». Спустя 19 лет, четвертого октября 1875 года, было высочайше повелено «в тех командах, в которых разрешено носить бороды, ни бороды, ни усов не фабрити».

Случалось, что по флоту и Морскому ведомству объявлялись и куда более «значимые» приказы, смысл которых в наши годы абсолютно неясен. Вот, к примеру, документ от 18 июня 1858 года за подписью Генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича:



«Его Императорское Высочество Генерал-Адмирал изволил приказать: воспитанникам Учебных заведений и нижним чинам Морского ведомства, патронную сумму на поясном ремне носить так, чтобы лопасть сумы прилегала к правой лифной пуговице, с правой ея стороны, не прикрывая при этом пуговицу».

Но наиболее оригинальной формой обладал экипаж подводной лодки «Сом». Как известно, на подлодках того времени постоянно царила сильная влажность из-за скапливающегося конденсата. А сушить обмундирование было попросту негде. Что же касается экипажа «Сома», то ему по воле государыни императрицы Александры Федоровны (супруги императора Николая Второго, 1872—1918) была выдана одежда... на беличьем меху! Как утверждали современники, она была не только теплой, но и непромокаемой. Впрочем, на другие подлодки белок, похоже, не хватило. Да и о долговечности нововведения нам ничего не известно.

В Морском уставе Петра Великого есть несколько статей, посвященных амуниции и заботе о ней. Например, такая:

«Когда люди одежду обмочат, то всякому сушить свою одежду в первую сухую погоду, под штрафом у машины бития, понеже от того, платье мокро и не чисто будет, люди могут заболеть. Також должен всякой рядовой мундир свой чисто содержать, рубашки чаще мыть, платье и обувь починивать и почую чистоту на себе иметь, под таким же наказанием»¹.

В последующие годы забота казны об обмундировании личного состава заключалась в том, что нижние чины должны были своевременно получать бушлаты и рабочее

¹ Наказывали за такой проступок плетьми-кошками.



платье. Но на деле случались серьезные задержки, особенно для дальних морских театров. Что же касается подгонки формы, то портовые швальни с большим объемом работ не справлялись из-за недостатка рук.

В результате проблема ремонта и пошива обмундирования и обуви часто решалась в рамках своего экипажа — на борту всегда находился портной либо сапожник. Тем более что сапоги «справлять» матрос должен был самостоятельно, а за выдаваемые от казны деньги (по нормам изрядного возраста) «вольные» сапожники работать отказывались.

И это неудивительно — в соответствии со Сводом Морских постановлений, на 1907 год ежегодные амуниченные деньги, выдаваемые из расчета на одного нижнего чина, составляли лишь 45 копеек в год! На эти деньги необходимо было чистить амуницию, «чернить ремни» и сапоги, а также приобретать пуговицы, нитки, иголки и прочие необходимые мелочи.

Напомним также, что как офицерам, так и матросам запрещалось ношение гражданской одежды — даже в отпуске. Офицеры же не имели права появляться в «партикулярном» платье и дома.

Если же из берегового экипажа на корабль назначались матросы с некомплектным обмундированием, то начальник эскадры легко мог разразиться приказом, подобным тому отношению, что отправил Павел Степанович Нахимов будущему адмиралу Николаю Федоровичу Метлину. Дата подписания отношения — 18 июля 1848 года:

«Из числа присланных из вверенного вам экипажа¹ нижних чинов для укомплектования команды фрегата

¹ 39-го Черноморского флотского экипажа.



“Коварна” б человек по неимению у них постелей, тюфяков, рабочего платья, шинелей, мундиров и белья¹ я приказал командиру фрегата “Коварна” отправить обратно в экипаж».

Единственное, что приходилось покупать на берегу, так это фуражки и бескозырки. Корабельные портные бились за них отказывались, а казенные головные уборы были «непригодны для ношения на голове».

Во время осады Порт-Артура флотскому начальству приходилось постоянно придумывать, как заменить ветшающее и поврежденное обмундирование. Вот выдержка из рапорта временно командующего Квантунским флотским экипажем капитана второго ранга Михаила Владимировича Бубнова на имя командира порта Артур контр-адмирала Ивана Константиновича Григоровича от седьмого ноября 1904 года:

«По обмундированию команды² чувствуется лишь недостаток шинелей, хотя на позициях все люди шинели имеют. Валенки, исправленные из старых, начинают, понятно, снашиваться и недостаток их я заменяю теплыми портнянками, для чего служит найденный в Артуре запас фланели и бумаги. Полушубков тоже не много и хватит только на людей, находящихся на позиции. Быстро снашиваются на позиции сапоги и это самое большое горе ротных командиров; сапожников мало, и они не успевают нашивать и чинить износившееся. Если бы были отпущены в экипаж машины для шитья сапог, чтобы команде выдавать не товар, а готовые, сшитые

¹ Имеется в виду летнее белье.

² То есть личного состава.



заблаговременно в экипаже сапоги, то теперь они были бы неоценимы».

Естественно, крайне остро стояла проблема стирки белья и одежды. До активного внедрения пара и электричества одежду и белье сдавали либо прачкам в портах, либо обходились собственными средствами. Например, крайне нередки фотографии боевых судов Российского Императорского флота, весь такелаж которых увенчан сохнущим матросским и офицерским обмундированием.

Был и еще один способ — одежда полоскалась, обрабатывалась мылом и закладывалась в чистый мешок. Затем сверток с вещами опускался за корму, где вода, отбрасываемая от винтов, тщательно прополаскивала содержимое мешка. Самое главное в этой ситуации было не забыть о спущенных вещах — в противном случае, владелец мог вытащить только пустую веревку.

С наступлением века пара ситуация резко улучшилась — на кораблях первого и второго рангов постепенно появились механические прачечные. Впрочем, многие моряки были недовольны их работой. Жаловались на качество, а также то, что одежда пахнет «мятым паром». Таким образом, портовые прачки вряд ли могли пожаловаться на недостаток заказов.

Давайте зайдем в прачечную бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора». Здесь стояли электрическая и ручная стиральная машины, «отжимальная машина» и ручной каток, которым гладили белье.

Нижние чины использовали для глажки белья и обмундирования собственные койки. Мы не оговорились — именно койки. Постиранная одежда и нижнее белье вечером аккуратно раскладывались в гамаке или на мытом полу, после



чего сверху клался тюфяк. Затем на получившейся конструкции располагался владелец спального места и засыпал. Утром из-под тюфяка вынималась уже разглаженная одежда.

Примечательно, что данный способ использовался и после октября 1917 года.

Как рассказывал дед мой жены, вице-адмирал ВМФ СССР Юрий Ковель (1912—1989), именно так приводили в порядок обмундирование курсанты военно-морских училищ даже в начале 1930-х годов. Тем более что многие корабли, на которых они проходили практику, начинали службу еще во времена царского флота. Например, крейсер «Аврора» и учебное судно «Комсомолец», первоначально именовавшееся «Океан».

Надевать свежую одежду и белье было принято перед боем или сильным штормом, когда ни у кого не было уверенности в благополучном исходе. По сути, речь шла о подготовке смерти и надевании аналога савана.

Впрочем, саван был последней формой «от казны», которая полагалась нижнему чину. Так, по положению от 1829 года, скончавшимся нижним чинам православного вероисповедания полагался гроб, два с половиной аршина¹ холста, венчик и, естественно, разрешительная молитва. Мусульманам полагалось 18 аршин холста, а евреям-иудаистам — 21 аршин холста.

Существовало и дополнительное обмундирование, которое полагалось нижним чинам, выполнявшим те или иные работы.

Так, 9 ноября 1864 года высочайшим приказом на основании мнения Адмиралтейств-Совета были введены

¹ Аршин — 0,711 метра.



дополнительная рабочая одежда для «нижних чинов, комплектующих землечерпательные машины Морского ведомства и мусорные при них лодки». Таковыми матросам и унтер-офицерам должны были выдавать дополнительно пару личных сапог с длинными голенищами, рубаху с брюками небеленой парусины, а также кожаный фартук и две пары кожаных перчаток. Все эти вещи должны были выдаваться со складов в начале кампании, а с ее окончанием — возвращаться обратно на хранение.

Не были забыты и судовые медики. К примеру, с 1890-х годов корабельные фельдшеры и санитары должны были при береговых строевых занятиях таскать утвержденный 15 апреля 1892 года «врачебно-десантный ранец», заменивший аналогичный предмет амуниции, утвержденный первого августа 1873 года. Несомненным плюсом нового ранца было то, что весил (в полном сборе) почти на 10 фунтов легче своего предшественника — 29 фунтов вместо 39 фунтов (13,1 килограмма против 17,6 килограмма соответственно).

Ранец представлял собой жестяной ящик из пяти отделений, покрытый, в отличие от предшественника образца 1873 года, не «телячьей кожей шерстью вверх», а двойным слоем непромокаемой парусины. Помещенные внутрь лекарства, инструменты и перевязочные средства были рассчитаны на 100 человек десанта из расчета 330 раненых и заболевших.

Перевязочные средства были представлены 7,5 аршинами (5,3 метра) мягкой антисептической марли, 60 золотниками (258 граммов) гигроскопической ваты, 7,5 листами парафиновой бумаги, 12 треугольными платками-косынками (поровну большими и малыми),



48 (34,1 метра) аршинами холщовых бинтов, 25 аршинами (17,8 метра) марлевых бинтов, 24 аршинами (17 метров) тесьмы, двумя аршинами (1,4 метра) «липкого пластиря, намазанного на полотно, в пенале», 24 золотниками (103 грамма) обыкновенной ваты, дезинфицированной губкой весом в одну унцию (30 граммов). Кроме того, полагалось иметь два золотника (около девяти граммов) швейных ниток, склянку с половиной золотника (около двух граммов) белого кручёного антисептического шелка, шесть узких и шесть широких деревянных складных шин, по 12 простых и «американских¹» булавок, а также 12 швейных игл.

К инструментам относились три «турникета² полевых с пелотом», три каучуковых турникета длиной в один аршин (71 сантиметр) и шириной в полтора вершка (6,5 сантиметра), одна пипетка с гуттаперчевым колпаком, стеклянная мензурка, шприц Промаца³ объемом один миллилитр, каучуковая трубка для ирригации с наконечником Лейтера, ножницы, нож с пробочником (штопором), две стеклянные фляжки («оплетенные камышом с привинчивающимися оловянными стаканчиками»), каучуковый почкообразный тазик длиной четыре вершка (17 граммов), металлическая коробка (для порошков, раствора морфия

¹ Булавка, созданная в 1849 году американцем Уолтером Хантом, но запатентованная в Великобритании Чарлзом Роули. В наши дни известна как «английская» булавка.

² Хирургический инструмент для зажимания сосудов и регулирования кровотока.

³ Шприц, созданный в 1853 году французским ветеринаром Шарлем-Габриэлем Правасом, на основе которого созданы все более поздние шприцы.



и шприца), два пенала (для хранения пластыря и масляной бумаги), а также масляный фонарь с рефлектором.

Что касается медикаментов, то в ранце необходимо было иметь 4 грана раствора морфия, хлороформ, *oleum martis*, раствор каустической соды, йодоформ, настойку опия, *solutio acidi thymolici* и эфир.

Глава 12

РЕЛИГИЯ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ

Постоянное напряжение на морской службе необходимо было как-то снимать. И вполне естественно, что у офицеров было куда больше возможностей для смены обстановки, нежели у нижних чинов. Впрочем, при желании и простые матросы могли достаточно разнообразно проводить время в рамках, предусмотренных морскими уставами.

Наиболее приятным матросскому сердцу развлечением было, естественно, увольнение на берег. В порту можно было выпить на сэкономленные деньги, встретиться с барышней, да и просто прогуляться — не встрою, а попросту, почти как «*вольному*». В заграничном плавании, правда, существовал языковой барьер, однако матросы обладали редкостным даром — знаками и обрывками фраз на иностранных языках объяснять свои желания.

Порядок и очередность увольнения на берег нижних чинов обычно строго регламентировались приказами начальников эскадр, а если плаванье было автономным — то командиров судов.

Чаще всего матросов свозили на сушу на время между полуднем и сумерками (где-то до половины шестого или



шести часов вечера). Увольняли сразу не более четверти личного состава — исходя из вместимости плавсредств и для того, чтобы корабль не терял боеготовности (кроме того, в ряде портов случались неожиданные шквалы, для противодействия которых парусным судам нужно было значительное число матросов). За нижними чинами наблюдали специально отряженные матросы, кондукторы и унтер-офицеры, на которых, в частности, была возложена обязанность урегулирования конфликтов между нижними чинами, береговыми властями и обывателями. Во главе «команды» ставили офицера (чаще всего — из молодых). Естественно, для таких отрядов вводился «сухой закон».

Офицер-наблюдатель, кроме того, организовывал доставку на корабль мертвецки пьяных матросов, валявшихся вдоль дорог, ведущих в порт. Для оперативного руководства данным процессом ему нужно было быть у шлюпок за полчаса-час до момента их отхода обратно к кораблю. Другой важной задачей наблюдателя был контроль за собственным «отрядом быстрого реагирования» — отряженные в дозор матросы и унтера тоже были людьми и напиться могли ничуть не хуже, нежели те, за которыми они должны были надзирать.

Списание на берег было для матросов настоящим праздником, и к нему соответствующим образом готовились. Вот как описывает подготовку к данному мероприятию Станюкович:

«Веселые и довольные матросы первой вахты мылись, брились и стригли друг друга, доставали из своих сундучков завернутый в тряпичку доллар-другой, вынимали новое платье и переодевались в чистые белые матросские рубахи с откидными воротниками, открывавшими



загорелые, бронзовые шеи, в белые штаны, опоясывая их ременными поясами, с которых на ремешках висели матросские ножи, запрятанные в карманы, и обували новые сапоги, сшитые из отпущенного им русского товара. Некоторые — люди хозяйственные, не пропивавшие жалованья и “заслуги”¹ на берегу, — надевали собственные щегольские рубахи с передом из голландского полотна, купленные в Копенгагене и Бресте, и, несмотря на жару, повязывали шею шелковыми, тоже собственными, платками, пропуская концы их в медные или бронзовые кольца...

...Все выходили на палубу и становились во фронт расфранченные, с веселыми лицами. Еще бы! Почти два месяца не видали берега! Всем хочется погулять, посмотреть на зелень, повидать чужой город и... выпить вволю...

...Не лишен был некоторого великолепия и боцман Федотов. Он вышел наверх тщательно вымытый, подстриженный и несколько торжественный в своей собственной рубахе с голландским передом, повязанной у шеи черным шелковым платком, в необыкновенно скрипучих сапогах и в новой фуражке, надетой на затылок. В своей жилистой руке, пропитанной настолько смолой, что никакое на свете мыло не могло смыть этой черноты, боцман держал развернутый клетчатый носовой платок, впрочем, более для вида (нельзя же: боцман), так как Захарыч никогда им не пользовался и сморкался, несмотря на платок, при помощи двух своих корявых пальцев».

¹ Заслуга — деньги, выдававшиеся матросам за невыпитьые винные порции, а также некоторые несъеденные продукты (например масло).



Перед свозом каждой группы матросов на берег к нижним чинам обращался старший офицер, командир или даже адмирал. Начальство отечески напоминало подчиненным об опасности приема внутрь большого количества алкоголя (особенно — в жарком климате) и рекомендовало не обращаться к услугам разного рода темных личностей, продававших из-под полы крепкие напитки и предлагавших дам «легкого поведения».

Между тем поведение матросов на берегу чаще всего было далеко не идеальным. Одни напивались до такого состояния, что едва могли стоять на ногах. Другие ввязывались в драки.

К примеру, во время стоянки в сентябре 1865 года во французском порту Брест парусно-винтового фрегата «Пересвет» произошло весьма неприятное происшествие с одним из матросов. Будучи в сильном подпитии, бедняга упал с пристани и пробил голову. К счастью, он был в сознании и мог ходить, поэтому отдался госпиталем.

Отметим справедливости ради, что случаи воровства были единичными. Кроме того, постановлением Адмиралтейств-Совета от 26 июля 1863 года, было решено *«штрафы, налагаемые полициею в иностранных портах на нижних чинов, за беспорядки, производимые ими на берегу, уплачивать из собственных денег виновных»*.

Если «безобразия» происходили в иностранном порту, то могли возникнуть и проблемы с местными властями. И снова обратимся к воспоминаниям Георгия Старка:

«5 января¹. Вчера вечером на берегу два наших матроса в пьяном виде подрались, один другого ударил по шее раз-

¹ 1912 года.



битым стаканом и почти на месте убил, то есть тот жил не более 10 минут. Прямо звери, а не люди, а нам приходится с этим возиться, так как англичане¹ хотят судить его своим судом (они правы, так как съехавшие с военного корабля по своим делам правом экстерриториальности не пользуются). А мы, конечно, хотим судить своим, по английским законам его должны повесить, а по нашим нет, ну да, конечно, наша возьмет верх, и мы его доставим в Кронштадт для суда²».

Бывало, впрочем, что матросу Российского Императорского флота приходилось предстать перед судом в иностранном порту. В этом случае с ним направляли офицера или гардемарина, который выступал в качестве официального представителя командования, а также переводчика.

По прибытии шлюпок к борту корабля часть матросов поднималась на палубу «своим ходом», а другим помогали лучше державшиеся на ногах товарищи. Остальных переправляли с помощью судовых подъемных средств. Наиболее популярным устройством были так называемые гордени — неподвижно закрепленные на судовом рангоуте блоки.

Методы определения, насколько пьян вернувшийся с берега матрос, 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 кое-как, но

¹ Печальный инцидент произошел в Коломбо, административном центре британской колонии Цейлон.

² В итоге британские власти разрешили судить матроса в России.



фамилию и номер увольнительной жестянки доложил — он беспрепятственно мог идти в кубрик.

Вот как описывает отношение к пьянству на берегу бывший матрос Российского Императорского флота Алексей Новиков-Прибой в своей книге «Капитан первого ранга». Речь идет о контр-адмирале Вислоухове (к сожалению, точно сказать, какой офицер стал его прообразом, не представляется возможным).

«Сначала нашей эскадрой командовал контр-адмирал Вислоухов.

На эскадре он прославился своими причудами...

...Пусть матрос на карачках ползает по мостовой и весь в пыли, но только честь адмиралу отдавай — ничего не будет. Даже похвалит такого:

— Вот это моряк — пьяный, а сознания не теряет.

Другой матрос до того насторгнулся, что валяется на улице, как бревно, — ни ногой, ни рукой не шевельнет. Вислоухов обязательно свернет к нему и начинает рассматривать, куда у него голова направлена: если в сторону пристани, то не будет ему никакого наказания. Адмирал только скажет:

— Бедняга! Ведь верный курс держал — прямо на корабль. Но перегрузил себя и в пути застял.

И наймет за свой счет извозчика, чтобы доставить пьяного матроса на пристань.

Но если матрос лежит головой в сторону от пристани, то тут уж без наказания не обойтись. Адмирал начнет причитать над ним:

— Ах, подлец! Хотел убежать с корабля. Не удался мерзавцу план — водка помешала.

Сейчас же разыщет патрульных и прикажет им:



— Отволоките этого негодяя на пристань. Пусть дежурный офицер передаст на корабль мое распоряжение — посадить беглеца на пять суток в карцер».

Морской устав в редакции 1899 года предусматривал тщательный осмотр и поверку на вахте вернувшихся из увольнения матросов. Нижних чинов старались отстранять от механизмов и не допускать к алкоголю:

«Машинной прислуге, бывшей на берегу, воспрещается спускаться в машину и кочегарное отделение до следующего утра, за чем наблюдает дежурный механик и дневальные в машине.

Возвратившимся с берега нижним чинам вино, в тот день, не раздается. Прочей команде вино раздается до возвращения с берега отпущеных гулять».

Что же касается наказаний за пьянство на берегу, то любопытно будет познакомиться с решением, принятым героем книги «Вокруг света на “Коршуне”» — командиром корвета Василием Федоровичем. Этот персонаж «срисован» с командаира корвета «Калевала» (на нем Станюкович совершил свою кругосветку) Василия Федоровича Давыдова¹.

Капитан-лейтенант 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 про-

¹ Василий Федорович Давыдов (1831–1897) — вышел в отставку в чине контр-адмирала.



штрафившихся 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».

31 декабря 1863 года даже был подписан особый высочайший приказ по флоту и Морскому ведомству, запрещавший «матросам и вообще нижним чинам Морского ведомства входить в питейные дома, временные выставки, шинки, корчмы, портерные лавки, ренковые погреба, кухмистерские заведения, рестораны, кофейные дома и трактирные заведения».

Увольнение на берег очень часто имело и другие цели, кроме как дать команде развеяться. Как писал незадолго до Первой мировой войны по итогам визита в Скандинавию командающий Балтийским флотом адмирал Николай фон Эссен, «команды имели случай увидеть чужие порядки и нравы и убедились, что за границею далеко не так хорошо и свободно, как об этом говорится на родине».

Случалось, что не все списанные на берег матросы возвращались из увольнения на борт. Называли таких «нетчиками». Причины были разные, но чаще всего — тяжелые условия службы.

Например, в мае 1907 года после стоянки бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора» в Стокгольме на корабль с берега не вернулись 11 матросов. Было подклю-



чено посольство Российской империи в Швеции, однако поиски никаким результатом не увенчались.

На следующий год, в июне 1908 года, крейсер снова пришел в Стокгольм, и снова с берега не вернулись 11 человек. В номере большевистской газеты «Пролетарий» от 11 сентября они объяснили свое бегство жестокостью командира, капитана первого ранга Василия Ферзена¹.

В августе — сентябре 1913 года пять человек сбежало в Копенгагене с эсминцев «Доброволец», «Амурец» и «Москвитянин». После увольнения на берег недосчитались минера Максима Аникина, минного машиниста Михаила Кузовкова, кочегаров Антона Горабурды и Адама Тишецкого, а также сигнальщика Якова Архипова.

Впрочем, удалось вернуть сбежавшего в норвежской столице Христиании² сигнального унтер-офицера эсминца «Эмир Бухарский» Алексея Шуракова. Унтер бежал с корабля на двухвесельной шлюпке и сумел скрыться от вельбота, направленного в погоню. Не знавший ни слова по-норвежски Шураков был арестован полицией на вокзале, после чего его направили под конвоем на все еще стоявшего в порту «Эмира Бухарского».

Отметим в этой связи, что чаще всего иностранные власти полностью устранились от поисков беглецов, считая, что это личное дело Российской империи и ее матросов. Что же касается руководства Морского министерства, то оно в свои ежегодные и весьма подробные «всеподданнейшие отчеты» императору сведения о побегах никогда не включало.

¹ Барон Василий Ферзен (1858–1937) умер в эмиграции в чине вице-адмирала.

² Современный Осло.



Но были и другие причины. До конца XIX века нередким явлением было... похищение матросов иностранными капитанами для использования на своих судах. Тем более что русские моряки отличались неплохой физической подготовкой, а их выносливость к тому времени уже стала легендой.

Механизм данной операции был более чем прост. Специальные «вербовщики» поили матроса до состояния риз, после чего тайно перевозили на свое судно. Расчет был на то, что новичок, проснувшись на чужом корабле в открытом океане, быстро смирится со своей участью.

Но надежды иностранцев оправдывались далеко не всегда. Известно несколько случаев, когда русские матросы, увидев неподалеку другое судно, неожиданно бросались за борт и плыли к нему. Некоторым удавалось сразу же вернуться на свой корабль — наказания в случае доказательства правдивости их истории обычно не следовало.

Вот пример истории с беглецами, приводимый в воспоминаниях офицером парусного фрегата «Аврора» Николаем О’Рурком. На дворе ноябрь 1853 года, фрегат чинится в Портсмуте:

«За все это время у нас сбежали шесть матросов. Пятерых привез обратно посланный за ними штурманский офицер Шенурин¹, ибо мы были извещены, что беглецы находятся в городе Guildford². Закованные в цепи, в сопровождении полицейского, они были водворены на блокшиве. По их словам, какой-то поляк напоил их пьяными и уговорил бежать. “Когда мы проспались, —

¹ Прапорщик Корпуса флотских штурманов Аполлон Шенурин.

² Правильно — Guildford, город в графстве Суррей.



рассказывали они потом, — оказалось, что нас везут в экипаже. Долго ехали. Наконец, когда поляк убедился, что денег у нас нет, он открыл дверцы экипажа и вытолкал нас на дорогу. А мы еще были вполпьяна. Он все-таки назвал нам ближайший город. В этом городе, куда мы вскоре пришли, нас, как русских, приняли очень скверно. К тому же мы отошли. А потому, по общему согласию, решили отдаться в руки полиции". Последнее показание отвечает действительности и подтверждено полицией. Двое из арестованных через пару дней были освобождены, остальные, ввиду запирательства, содержались под строгим арестом. С выходом в открытый океан они были наказаны 20 ударами розог».

Вариантом увольнения на берег был своз нижних чинов повахтенно для купания на какой-нибудь безлюдный участок побережья. Команда сначала купалась, а затем пила чай из заранее натопленных самоваров. Впрочем, перед «разрядкой» обычно следовала отработка навыков высадки десантов...

Большой популярностью на кораблях, плававших в тропиках, пользовалась ловля акул.

Для столь необычной рыбалки заготавливался большой крюк, на который нанизывался изрядного размера кусок солонины. Наживку приделывали к прочному канату, который сбрасывался с кормы корабля. Пойманное чудовище вытаскивалось на палубу, после чего все ждали, когда оно затихнет. Затем наиболее смелый матрос подскакивал в акуле и наносил несколько ударов топором по голове; иногда, на всякий случай, отрубали и страшный хвост. Следующим этапом было вскрытие брюха зверя и изучение его содержимого.



Известную разрядку в тяжелом матросском труде несла и религия. Тем более что на крупных кораблях для верующих (правда, исключительно православных) были созданы неплохие условия для отправления культа.

На каждом корабле 1-го ранга в списках офицерского состава числился священник. Такое повелось с 1719 года в соответствии с указом Петра Великого, который повелел назначать на корабли либо иеромонахов¹, либо представители белого духовенства, но по возможности вдовых либо бессемейных. Контроль их деятельности призваны были осуществлять «обер-иеромонахи» или «начальные священники».

С 1883 года общее руководство и сухопутными и военно-морскими батюшками осуществлял один человек — главный священник, переименованный в 1890 году в протопресвитера военного и морского духовенства. Протопресвитер избирался Священным синодом и утверждался лично императором. При нем существовало особое Духовное управление. И если корабельный священник по чину приравнивался к сухопутному капитану, то протопресвитер был уже генерал-лейтенантом.

На 1891 год в Ведомстве протопресвитера военного и морского духовенства состояло 12 соборов, три домовые церкви, 806 полковых, 12 крепостных, 24 госпитальных, 10 тюремных и шесть портовых храмов, а также 234 церкви при различных учреждениях. Службу вели 106 протоиереев², 337 священников, два протодиакона³,

¹ Иеромонах — монах в сане священника.

² Протоиерей — старший священник (обращение — «ваше высокопреподобие»).

³ Протодиакон — старший диакон.



25 диаконов и 68 псаломщиков. 29 служителей церкви имели академическое образование, 438 — семинарское, а остальные 102 человека — училищное и домашнее.

Вопросам отправления молитв посвящено немало статей петровского Морского устава.

Начнем с того, что матросам категорически запрещалось «Матеръ Божию хулить и поносить». Нарушителям полагалось телесное наказание либо даже «лишение живота». Тем же, кто хулу слышал, но вовремя не донес начальству, грозило оказаться соучастником данного преступления, лишившись «чина, живота или своих пожитков... по важности дела».

В том случае, если хулу возносили «по легкомыслию», то провинившегося на первый раз «жестоко» наказывали «кошками». При повторении такого проступка к «кошкам» прибавлялось и церковное покаяние. На третий раз происходило «аркебузирование» (расстрел).

Задачи судового батюшки Морской устав определял следующим образом:

«Священник должен прежде всех себя содержать добрым христианским житием, в образе всем и имеет блюстися, дабы не прельщать людей непостоянством или притворною святостию и бегать корысти, яко корене всех злых.

На котором корабле определена будет церковь, тогда священник должен оную в добром порядке иметь и воскресные и празднуемые дни, ежели жестокая погода не помешает, литургию отправлять. Также поучение словесное, или на письме читать, в наставление людем. А в прочие дни, молитвы положенные.



Должен посещать и утешать больных и иметь попечение, дабы без причастия кто не умер и подавать ведение капитану о состоянии, в каком их обрящет».

Морской устав определял и припасы, кои должен был иметь при себе на судне корабельный священник. В частности, помимо священнического облачения, должны были иметься серебряные сосуды — потир¹, дискос², лжица³, копие⁴, а также «*медное судно, в чём воду греть*», подсвечники, лампады, кадильница, жаровня и аналой. Кроме того, упомянуто 13 книг религиозного содержания.

«Службу Божию» во флоте положено было отправлять ежедневно утром, в полдень и вечером. Если на молитве не присутствовал без важной причины кто-то из офицеров, то его в первый раз штрафовали на 25 копеек, во второй — на 50 копеек, в третий на рубль и так далее в данной прогрессии. Унтер-офицеры платили половину офицерского штрафа. Полученные деньги (за вычетом десятой части профосу⁵) поступали в морские госпитали.

Матросы штрафов не платили — их за всякий такой случай наказывали «кошками». Возможно, именно с тех времен пошла во флоте поговорка — «*святой из матроса, что слон из барбоса*».

«Нагореть» могло и за пребывание на молитве в нетрезвом виде. Пьяные офицеры, вводившие сотоварищей «*в соблазн*», на первое время сажались под арест. При

¹ Сосуд для причастия.

² Блюдо, на которое возлагается просфора.

³ Ложечка для причащения и раздачи Святых даров.

⁴ Нож, которым вынимают частицы из просфор.

⁵ Лицо, отвечавшее за чистоту на корабле и исполнение телесных наказаний.



вторичном нарушении их снова арестовывали, на третий — выгоняли со службы либо разжаловали в матросы. Рядовому составу грозило все то же наказание «кошками».

За «непочтание» священника (например — ругань) также полагалось наказание — по усмотрению командира корабля.

Есть в Уставе и статьи, пресекающие недостойные «забавы» во время богослужения:

«Ни кто да не дерзнет во время службы Божия каких банкетов, или игры чинить; а кто против того преступит, онny имеет за первое преступление заплатить в шпиталь в двое, как положено за небытие на молитве, за другое в двое, а за третие лишен будет команды или чина, по разсмотрению суда».

На рубеже XIX и XX веков судовой священник приравнивался к офицерам, занимавшим посты старших судовых специалистов. Он отправлял регулярные и специальные богослужения, а своим поведением должен был «подавать пример христианской жизни и повиновения начальству». Согласно морским узаконениям, священник получал «отдельную каюту по соседству с помещением для команды, дабы быть доступнее к ней».

Случалось, что корабельные батюшки даже фрондировали перед корабельным командованием. Естественно, реакция следовала незамедлительно. Слово старшему минному офицеру бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора» лейтенанту Георгию (Юрию) Старку (1878—1950). Дело происходит после угольной отгрузки в германской военно-морской базе Киль:

«23 марта во время угольной погрузки упал за борт человек, расшибся и утонул. Через час водолазами тело



нашли, но откачать не удалось. Ни командира, ни старшего офицера на борту не было¹, так что пришлось орудовать мне. 24 марта похоронили нашего матроса на местном кладбище. Во время отпевания наш священник сказал в своей речи, что в смерти этого матроса виновато начальство, потому что устраивает спортивные угольные погрузки, никому не нужные. В результате адмирал доложил об этом министру² и сообщил отцу Желобовскому³».

Постоянных церквей на кораблях не было, хотя участок палубы, где она собиралась при необходимости, устойчиво именовался «церковной палубой». На время службы здесь раскладывали иконостас, а из специального помещения приносили утварь (зачастую она хранилась в каюте батюшки). Во время боя в церковной палубе размещался один из перевязочных пунктов.

В перерывах между службами помещения церковной палубы использовались для различных корабельных нужд. Так, на бронепалубном крейсере первого ранга «Аскольд» в ней содержались две торпеды. Здесь же размещался также и люк, который вел в погреб, где хранились боевые части «самодвижущих мин Уайтхеда»⁴.

Судовых священников набирали из числа монахов российских монастырей. Одними из первых корабельных

¹ Согласно морским уставам того времени, такая ситуация была явным нарушением со стороны как командира, так и старшего офицера.

² Имеется в виду морской министр.

³ Александр Желобовский (1834–1910) с 1890 года занимал пост протопресвитера военного и морского духовенства.

⁴ Торпед.



батюшек были иноки Санкт-Петербургской Александро-Невской лавры. В богослужениях им помогали так называемые «церковники», которые выбирались нижними чинами из числа корабельных кондукторов либо унтер-офицеров. Они же отвечали и за сохранность церковного имущества.

На кораблях второго и более низких рангов священников не было, и их обязанности выполнял специально назначенный офицер, знакомый с правилами отправления богослужения.

У корабельного священника было немало задач. Помимо определенного катехизисом, он выполнял и большую работу, которую мы бы сейчас назвали работой психолога и даже зачастую психотерапевта. Но быть психологом, не имея уважения в коллективе (в данном случае — в экипаже корабля), всегда было невозможно.

Вопреки знакомым нам произведениям художественной литературы, корабельный священник очень часто не был ленивым существом, появлявшимся на людях только для проведения церковных обрядов, а также «стучавшим» на матросов офицерам. Более того, священники не чурались и общекорабельных работ.

«Погрузка угля продолжалась всю ночь. ... В особенности всех забавляла огромная фигура отца Паисия, у которого не только рыжая борода сделалась черной, как смоль, но и сам он превратился в косматого негра. Силушкой, видимо, Бог его не обидел, судя по тому, с какой легкостью, зацепив крюком пятитудовый мешок с углем, тащил он его волоком по палубе к ближайшей угольной яме», — вспоминал офицер эскадренного броненосца «Орел» князь Язон Туманов.



За время службы офицеры обычно привыкали к священникам, которые служили не по полному, а по краткому чину. И если на судно назначали батюшку, делавшего свое дело честь по чести, то это часто вызывало нарекания недовольных. Тем, кто требовал «сократить» проповедь, предлагалось перечесть требник — покажите, мол, что здесь можно и нужно сократить?

Перед боем священник с крестом и Святой водой обходил все палубы, башни и казематы корабля, окропляя каждое помещение. Затем он перемещался на главный перевязочный пункт, где уже выступал в роли санитара, а также исповедовал и отпускал грехи умирающим.

Так, судовой священник бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора» отец Георгий не отходил от раненых несколько дней, устал настолько, что «был неузнаваем: так осунулся».

Есть немало случаев, когда корабельные батюшки-иеромонахи проявляли чудеса героизма в бою. Например, священник минного заградителя «Прут» отказался покинуть в 1914 году свой тонущий корабль, а на долю священника броненосного крейсера «Рюрик» выпали приключения, которые могли бы стать основой для детективного романа или телевизионного сериала.

Якут Алексей Оконечников по законам военного времени не был комбатантом — лицом, принимавшим участие в боевых действиях. Поэтому после боя с японской эскадрой первого августа 1904 года он был отпущен на Родину. Военные чины Страны Восходящего солнца не подозревали, что бывший корабельный священник везет на себе полный отчет о бое, написанный на тонкой



рисовой бумаге¹. И это несмотря на несколько обысков! Позже документ был представлен императору Николаю Второму и во многом помог русским инженерам при проектировании кораблей возрождавшегося после войны с Японией Русского флота.

Что же касается самого отца Алексея Оконечникова, то он, по некоторым данным, был одним из священников храма Спаса на Водах, построенного в Санкт-Петербурге в память погибших в море в войну 1904—1905 годов. Кстати, в ходе сражения с японцами он был несколько раз сбит взрывной волной, несколько раз терял сознание от ударов о переборки, обожжен и легко ранен в ногу. Наградами ему стали Синодальный наперсный крест и Золотой наперсный крест на Георгиевской ленте из Кабинета² императора.

Не было недостатка в героических священниках и в Первую мировую. Вот воспоминания командира крейсера «Баян» капитана первого ранга Александра Константиновича Вейса о бое с германскими крейсерами в 1915 году у шведского острова Готланд:

«Во время этой перестрелки в “Рооном”³ наш священник⁴ бесстрашно ходил по верхней палубе и по батарейной палубе с крестом и Святой водой. Когда я увидел его проходящим мимо боевой рубки, мне стало страшно за него, и я ему сказал, чтобы он шел под прикрытие, но он продолжал ходить всюду».

¹ В своем романе «Крейсера» Валентин Пикуль зачем-то заменил рисовую бумагу туалетной бумагой — «пипифаксом».

² Аналог современного Управления делами главы государства.

³ Германский броненосный крейсер.

⁴ Отец Вассиан.



Естественно, что важнейшие праздники Русской православной церкви широко отмечались и на борту корабля. Вот, например, как проходило празднование Рождества на корвете «Коршун» в начале 1860-х годов:

«В первый день рождества Христова... матросы с утра приоделись по-праздничному: в чистые белые рубахи. Все побрились и подстриглись, и лица у всех были торжественные. Не слышно было на баке обычных шуток и смеха — это все еще будет после, а теперь матросы ожидали обедни.

В палубе, у переборки, соединяющей кают-компанию с жилым помещением матросов, у образа Николая Чудотворца, патрона моряков, уже собиралась походная церковь: были поставлены маленький иконостас, аналой и подсвечник для свечей.

Ровно в десять часов боцман Федотов просвистал в дудку и крикнул: “На молитву!”, и скоро палуба была полна матросскими белыми рубахами. Впереди в полной парадной форме стояли капитан, офицеры и гардемарины. Все были тут, кроме вахтенных.

Старый монах, отец Спиридоний, облаченный в новую ризу, начал обедню, и хор певчих пел стройно и согласно.

Несмотря на пропущенные виндзейли¹, в палубе было жарко и душно. Но матросы, по-видимому, не обращали на это ни малейшего внимания; в строгом молчании слушали они обедню и по временам осеняли себя истовым крестным знамением. И грубые матросские лица, заго-

¹ Виндзейль — парусиновая труба, в которую на ходу естественным образом затягивается воздух.



релые и обветрившиеся, эти небольшие, приземистые фигуры, крепко державшиеся на покачивающейся палубе своими мускулистыми, цепкими, босыми ногами, видимо, выражали торжественность настроения и вместе с тем удовлетворенность, что праздник справляется честь честью...

...Обедня окончена. Матросы вслед за начальством подходят к кресту и выходят наверх. Поставленный тент защищает их головы от палящего солнца. Все как-то празднично настроены...

...Команда разошлась. Просвистали к водке как-то особенно громко и весело сегодня. По случаю праздника разрешено было выпить по второй чарке, пожалованной капитаном.

Пока матросы, усевшись артелями на палубе, обедали и лягничали, вспоминая Кронштадт, русские морозы и похваливая обильный, вкусный праздничный обед, — ровно в полдень на фоне синеющего тумана серыми пятнами вырезались острова Зеленого мыса...»

Примерно в эти же годы командир уже знакомого нам фрегата «Пересвет» Николай Копытов организовал в Пирее празднование Пасхи. «Для разговления команды» было выдан 131 рубль, на кои деньги были устроены гигантские шаги и качели, матросы играли в мяч и давали различные театрализованные представления. Играли оркестр, пели песенники. Столь необычное празднование Пасхи привлекло немало греков, которые с удовольствием приняли в нем участие.

А вот как отмечали Рождество спустя 45 лет — в декабре 1904 года, на палубе крейсера второго ранга «Алмаз», стоявшего у берегов Мадагаскара.



Елка для команды была устроена в восемь часов вечера — судовые работы были уже окончены, а экваториальная жара слегка спала. Елку, естественно, добыть не удалось и ее заменили пальмой, которую корабельные минеры разукрасили электрическими лампочками. Затем под звуки граммофона команде были разданы подарки (люди бросали жребий) — форменная одежда, носовые и шейные платки, щетки, а также несколько карманных часов. Празднество завершилось танцами.

За несколько тысяч миль от «Алмаза», в греческой бухте Суда, Рождество праздновали на бронепалубном крейсере второго ранга «Изумруд». На этот раз елку все-таки удалось достать, и она горела разноцветными лампочками. Снег заменяла взятая из судового лазарета гигроскопическая вата и борная кислота.

Затем была проведена беспрогрышная лотерея для нижних чинов. Матросы тянули билетики, по которым можно было выиграть носки, поддюжины носовых платков, кошелек, головной гребень, бумагу, мыло, конверты, перья, карандаши. Другой «лот» содержал бритву, мыльницу и зеркало. Для лучших матросов предназначались часы либо денежные награды. Каждому полагался и дополнительный узелок, в котором лежали фрукты (яблоки, мандарины, апельсины), орехи, халва и рахат-лукум.

Заменяя Деда Мороза и Снегурочку, под елкой бегал и блеял ручной барабашек.

Весьма нелишне будет добавить, что православные были единственной конфессией, которой разрешалось официально отправлять богослужение на борту. Все остальные должны были дожидаться увольнения на берег. В случае же



смерти «инородца» во время плавания или в бою отпевал их все равно судовой священник.

Впрочем, обычно на борту корабля были представлены лишь adeptы различных отраслей христианства, которые, в случае острой необходимости, могли вытерпеть богослужение по православному обряду. Представителей других религий во флоте практически не было — евреи не допускались вообще, а мусульман было очень мало.

Необходимо отметить, что значительная часть православных храмов Российской империи считалась «морскими» — официально либо нет.

Самым большим из них можно смело назвать сохранившийся до наших дней Кронштадтский Морской собор, освященный в честь Святого Николая Чудотворца — покровителя русских моряков. Его строили более десяти лет — с 1902 по 1913 год, а проект здания был принят комиссией во главе с тогдашним Главным командиром Кронштадтского порта Степаном Макаровым (1848—1904) в 1901 году. Автором проекта был архитектор Василий Косяков (1862—1921).

За основу был принят храм Святой Софии в Константинополе. Что же касается собора в Кронштадте, то его длина составляет 83,2 метра, ширина — 64 метра, а высота — 70,6 метра. Здание венчает купол диаметром 26,7 метра. Участвовать в богослужениях могли до шести тысяч человек. По мысли руководства Морского министерства, храм должен был «быть не только местом молитвы, но и памятником, поскольку Кронштадт есть колыбель Русского флота».

Собор именовался «морским» вовсе не случайно. Львиная доля средств на его постройку была собрана



«морскими чинами», отчислявшими на строительство четверть процента своего содержания (то есть совокупности жалования, морского и столового довольствия). А всего к первому января 1913 года, таким образом, было собрано около 280 тысяч рублей. Общие же затраты на строительство собора достигали двух миллионов рублей.

Кроме того, подготовительные работы (например, расчистка места под фундамент) производились с привлечением «морских команд» Кронштадта, а также сухопутных частей гарнизона города. По оценкам современников, в общей сложности на стройке работали до 13 тысяч военнослужащих.

Освящение собора прошло в высочайшем присутствии в июне 1913 года. Вот как описывал храм журналист одной из санкт-петербургских газет:

«Рассчитанный на 5 тысяч молящихся, Кронштадтский собор поражает своей грандиозностью и оригинальностью внутренней отделки, в старинном византийском стиле. Художественно-декоративная роспись сводов и стен на хорах и внизу, работы художника М.М. Васильева, — частью под мозаику, частью под фрески, — ласкает глаз гармонией тонов и своими жизнерадостными, удивительно мягкими матовыми красками. Но что особенно красиво в соборе — это иконостас работы скульптора Н.А. Попова. Он весь — из белого мрамора, с мозаичными вставками и такой удивительно тонкой, ажурной резьбой, что на верхнюю часть иконостаса надо любоваться в бинокль. С такой любовью работали для храма только в старину. Сделанный из мелкого мрамора в тонкой медной оправе пол украшен интересными мозаичными фигурами из морского царства — рыбами,



медузами, морскими растениями и даже корабликами. К морскому храму это очень идет: внизу — море, а вверху — небо! Таков замысел талантливого строителя профессора В.А. Косякова».

Добавим, что на стенах храма располагались черные мраморные доски с именами моряков, погибших в боях за Россию.

Службы в соборе были прекращены в 1929 году, а в 1953—1954 годах, как гласит один из энциклопедических справочников по Санкт-Петербургу, в нем «были проведены сложные реставрационные работы в целях использования его для гарнизонного военно-морского клуба, с 1980 года в здании музей “Кронштадтская крепость”».

К настоящему времени собор реставрирован и снова принимает прихожан.

До появления Кронштадтского Морского собора роль главного храма Балтийского флота играл Андреевский собор, строительство которого началось в июне 1805 года в присутствии императора Александра Первого. В 1817 году храм был освящен во имя Святого Апостола Андрея Первозванного. В 1852 году и 1874 году собор начинали перестраивать в целях расширения.

Собор содержал в городе богадельню, ночлежный приют, бесплатную поликлинику-лечебницу, народную столовую, комнаты для приезжающих и дом милосердия.

Примечательно, что Собор использовался моряками в качестве важного навигационного ориентира — тем более что по задумке архитекторов он должен был напоминать корабль, где колокольня символизировала мачту, а продолговатое здание — корпус.



Андреевский собор разобрали в 1932 году.

Храм был знаменит на всю Российскую империю тем, что именно в нем служил митрофорный протоиерей Иоанн Ильич Сергиев (более известный как отец Иоанн Кронштадтский), в 1964 году причисленный к лику святых Русской православной церковью за границей, а в 1990 году — канонизированный Русской православной церковью. Мощи Святого Иоанна Кронштадтского находятся в Свято-Иоанновском женском монастыре (Санкт-Петербург).

Об этом человеке стоит рассказать подробнее.

Родился он в 1829 году в Архангелогородской губернии, а в 1851 году окончил Архангельскую духовную семинарию. После окончания со степенью кандидата богословия Санкт-Петербургской духовной академии Иоанн стал третьим священником Андреевского собора — служить в соборе он будет до конца своих дней (Сергиев скончался в конце 1908 года¹).

Отец Иоанн Сергиев был известнее как «широкий благотворитель» — именно он был автором идеи создания при Андреевском соборе большинства филантропических организаций и заведений. О его популярности говорит тот факт, что в 1880-х возникла даже особая секта «иоаннитов»², почитавшая настоятеля Андреевского собора как живого «народного Святого» либо даже как Христа (в 1891 году на эту тему в рассказе «Полунощники» иронизировал русский писатель Николай Лесков).

¹ В связи с этим годом смерти отца Иоанна часто указывается 1909 год.

² Не путать с католическим орденом иоаннитов (госпитальеров), существовавшим с начала XII века.



Впрочем, сам отец Иоанн к деятельности секты своих почитателей относился, мягко говоря, без восторга.

«Иоанниты», «предчувствуя наступление царства антихристова», отказывались от брака и усиливали пост. После октября 1917 года многие «иоанниты» слились с Катакомбной церковью, а небольшая их часть продолжает проповедовать свое учение и до наших дней.

Благоговейное отношение современников к Иоанну Кронштадтскому особенно усилилось после одного случая.

Священника призвали в столицу к некоей dame, которая никак не могла разрешиться от бремени. Более того, врачи утверждали, что ребенок уже умер во чреве матери. Иоанн попросил всех выйти от мечущейся в бреду роженицы и затворил дверь. После получасовой молитвы он вышел со словами:

«Богу было угодно воскресить младенца. Родился мальчик. Мать жива».

До сих пор сохранился в качестве действующего храма Санкт-Петербургский Морской Николо-Богоявленский собор, построенный в XVIII веке. В настоящее время он является кафедральным собором Санкт-Петербурга.

На других театрах и в портах также существовали «свои» храмы.

Главным морским храмом Севастополя считался Морской Владимирский собор, в подземном склепе которого были похоронены герои обороны Севастополя 1854—1855 годов — вице-адмирал Владимир Корнилов (1806—1854), контр-адмирал Владимир Истомин (1809—1855) и вице-адмирал Павел Нахимов (1802—1855). Храм был начат постройкой еще до войны, но завершен был только в 1888 году.



В начале XX века был освящен Либавский Морской собор во имя Святого Николая Чудотворца. Храм был построен в византийском стиле и вмещал до 2500 человек. Кстати, одним из его строителей был уже знакомый нам Василий Косяков. Долгое время храм не действовал — его использовали даже как дискотеку и магазин «секонд-хэнд», но в настоящее время в нем снова проводятся богослужения.

Морские храмы были также в Архангельске (Александро-Невская церковь), Астрабаде¹ (церковь Астрabadской морской станции во имя Божьей Матери «Всех скорбящих радости»), Баку (во имя Святого Алексия, митрополита Московского), Владивостоке (во имя Святого Благоверного князя Александра Невского) и ряде других городов.

На кораблях регулярно проводились и мероприятия, которые в наши дни были бы названы «культурно-просветительными».

Например, часто организовывались спектакли силами корабельной «художественной самодеятельности». В качестве базовых произведений брались различные «народные книги», но использовалось и творчество русских писателей. Например, ставились повести Гоголя, рассказы Чехова, Григоровича и Гаршина. В качестве режиссеров выступали молодые офицеры.

Проблему представляло найти исполнителя на женскую роль — многие матросы из принципа не хотели надевать «бабий» костюм. Поэтому таковые партии либо исключались вообще, либо принудительно отдавались

¹ С 1930 года — город Горган в Северном Иране.



молодым матросам, имевшим наиболее «негрубое» лицо. В качестве грима использовались судовые средства — сажа, сурик, веревки и так далее. Костюмы и незатейливый реквизит также изготавлялись из подручных средств.

Премьера спектакля становилась событием корабельного масштаба. Собирались свободная от вахт команда, приходили офицеры во главе с командиром и старшим офицером. Представление обычно повторяли по несколько раз, причем случались и «выездные гастроли» — на другие суда эскадры либо в Народный дом какого-нибудь российского города-порта.

За год корабельная труппа могла подготовить от одного до трех-четырех спектаклей.

Особо стоит отметить церемонии, которыми обставлялось пересечение экватора. Тем более — на парусниках, где палуба была, по сути, ничем не загромождена и позволяла проводить самые настоящие театрализованные представления.

Как известно, при пересечении воображаемой 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 длительном плавании под парусами.

Станюкович пересечение экватора описывает следующим образом:

«В половине четвертого с бака медленно двигалась процесия: на пушечном станке, везомом вымазанными в черную краску полунагими, изображавшими, вероятно, морских коней, важно восседал марсовый Ковшиков,



игравший роль Нептуна. Он был в вывороченном тулуze, 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, нереид. 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 подшкапер, 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 командиру 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 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 — члены императорской фамилии.



Шестого декабря 1911 года экватор пересекал крейсер первого ранга «Аврора», на борту которого шел с официальным визитом в Сиам (ныне — Таиланд) двоюродный брат императора Николая Второго — великий князь Борис Владимирович. В специально устроенную большую ванну он попал первым, а закончили церемонию купанием живого поросенка.

Праздник пересечения экватора не был отменен даже на кораблях, шедших в составе Второй эскадры Флота Тихого океана, которой спустя несколько месяцев суждено было принять бой при Цусиме.

Слово вахтенному офицеру крейсера второго 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 Ромашин, служивший до призыва кухонным мужиком, или чем-то вроде помощника повара, казался нам подходящим для роли Нептуна. Его жену надо было выбрать из наиболее похожих на женщину 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...»

Во 14 ч раздались звуки барабана. Из люка на полу-баке вышел Нептун под руку с женой. Длинная по колено борода, сделанная из ворсы, прикрывала до некоторой степени его наготу. На голове красовалась 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”¹.

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 утраву!
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.

¹ Флаг «М» («мыслете») представляет собой прямоугольное полотнище в красно-белую шахматную клетку.



Ты с кораблем своим вошел без разрешения
В мои владения.
Детей и мамок напугал,
А дани мне не присыпал.
Коль не хочешь гневить меня дольше,
Дай мне выкуп — вина, да побольше.

Командир и заведующий¹ дали в выкуп не по чарке, как ожидал Ромашин, а по золотому. Лицо у Нептуна приняло радостное выражение...»

Не обошлось без «праздника Нептуна» и на флагманском эскадренном броненосце адмирала Зиновия Рожественского «Князь Суворов». Матросы корабля изображали Нептуна, Венеру, штурмана с секстаном, а также тритонов, чертей и даже — русскую бабу. Водой были окачены все, включая грозного адмирала, который, впрочем, избежал купания в бассейне, куда были брошены командир и офицеры корабля, чины штаба, а также судовой батюшка.

Случалось, что развлечения происходили и без желания на то матросов. Например — пляски. Чаще всего команда плясунам начать танцы давалась в длинном плавании, когда требовалось «встрияхнуть команду».

Судовые казенные офицерские библиотеки на крупных кораблях стали появляться начиная с 1859 года. Это были типовые собрания, содержащие литературу по различным отраслям морской науки и необходимые в плавании. До того на корабли «отпускались» в основном только уставы, регламенты и лоции. Безусловно, личные книги были

¹ Заведующий отрядом транспортов Второй эскадры Флота Тихого океана капитан первого ранга Отто Радлов (1849–1916) умер в чине генерала флота.



и у многих офицеров, но они покидали корабли вслед за хозяевами.

Итак, с 1859 года Морское ведомство разрешило выделять для кораблей, впервые идущих в заграничное плавание, единовременно 300 рублей серебром для обзаведения книгами на русском языке. Еще по 60 рублей ежегодно предоставлялось на пополнение книжного фонда. Вместе с тем только с 1911 года было решено выделять на каждом вновь строящемся крупном корабле помещение под книгохранилище — ранее книги располагались в каютах-компаний, а также в каютах командира и старшего офицера.

Что же касается нижних чинов, то в том же 1911 году было решено выделять на покупку книг, газет и журналов из расчета 20 копеек на одного нижнего чина на морскую кампанию. До того отчисления не превышали пяти копеек на человека.

Добавим, что с 1905 года при Морском ведомстве существовал специальный комитет имени графа Сергея Строганова. Комитет располагал собственным капиталом и был призван издавать книги для матросов. К началу 1910-х годов он успел объявить три конкурса на лучшее произведение, премировал около 20 сочинений, однако дальше дело не пошло — ни одной книги так издано не было.

Впрочем, много зависело от командира и офицеров — на ряде кораблей библиотеки «народных» книг появились еще в начале 1860-х годов.

В портах Российской империи к услугам матросов были и так называемые «народные дома» — аналоги позднейших домов культуры. Так, кронштадтский «народный дом» был открыт «Попечительством народной трезвости» в 1901 году в присутствии главного командира



Кронштадтского порта вице-адмирала Степана Макарова. Заведение предназначалось для проведения массовых вечеров и празднеств, лекций и танцев. В дальнейшем небольшой одноэтажный деревянный дом предполагалось также использовать для проведения свадеб и семейных торжеств.

Стоимость билетов на лекции составляла пять копеек, причем первый доклад был на духовную тему. Отец Николай Симо рассказал «о жизни и чудесах Святого Николая Чудотворца».

При организации танцев за вход на них платили только мужчины. С каждого причиталось по десять копеек.

Отдельно стоит сказать про описываемые во всех книгах и воспоминаниях дореволюционных времен табличках на городских садах: «*Нижним чинам и собакам вход воспрещен*». Откроем страшную тайну — такие таблички действительно были. Только вот всегда забывают мемуаристы привести полный текст запрета — «*Господам с собаками и нижним чинам в рабочем платье вход запрещен*». Более того, сохранились фотографии, на которых прекрасно виден текст именно в полном варианте. Согласитесь, немалая разница все-таки присутствует!

Кстати, первые такого рода гуляния в парках источники отмечают еще в середине XVIII века. Вот соответствующее объявление из газеты «Санкт-Петербургские ведомости» за 1757 год:

«.. В находящемся при шляхетном сухопутном Кадетском корпусе саду позволено всегда гулять, выключая четверток¹ и воскресенье, всякого звания и достоинства

¹ Четверг.



людям, от 6 до 10 часов по полудни, кроме крестьянства и одетых в гнусное платье. Господские служители в ливрее за знатными обоего пола особами и за прочими дамами впусканы быть имеют, а в ливрее без господ впусканы не будут».

Наибольшим «форцем» на прогулках отличались штабные писаря — сухопутного Генерального штаба, Главного Морского штаба и Морского Генерального штаба. Слово авторам интереснейших воспоминаний о жизни Санкт-Петербурга конца XIX — начала XX века Дмитрию Засоссову и Владимиру Пызину:

«Вывесок, запрещавших вход в общественные сады “солдатам и с собаками”, в наше время уже не было. Общественные сады и скверы в праздничные дни были заполнены солдатами. Сад при Никольском соборе был забит гвардейскими матросами, сквер у Царскосельского вокзала — семеновцами¹, Александровский сад у Адмиралтейства был местом прогулок писарей Главного штаба, в парке Народного дома было полным-полно “нижних чинов”. Там был отдельный павильон для танцев, вход 10 копеек (через турникет). На этой “танцульке” гла-венствовали писари Главного штаба — кавалеры высшего сорта. По форме их можно было принять за офицеров — шинель более светлая, чем солдатская, фуражка с белыми кантами, мундир двубортный тоже с белыми кантами, синие брюки навыпуск, со штапиками. Обхождение с дамами “самое галантейное”. А главное — они были непревзойденными танцорами. Никто так лихо не мог пристукивать каблуками во время венгерки или крако-

¹ Солдатами Лейб-гвардии Семеновского полка.



вяка, как они, а во время падекатра особо находчивые кавалеры бросались вприсядку, а при завершении фигуры вскакивали, как утругие пружины. Разным “штафиркам” (штатским) конкурировать с ними было трудно. Все это был народ видный, всегда чисто выбритый, с умело закрученными усами, они вовремя могли поднести своей даме пучок красных гвоздик — ну какое же женское сердце могло устоять против такого кавалера!»

Писарям Главного штаба было даже посвящено стихотворение поэта Петра Потемкина, написанное в 1910 году:

Когда весной разводят
 Дворцовый мост — не зря
 Гулять тогда выходят
 Под вечер писаря.
 Штаны у них раструбом,
 Штиблеты чистый лак...
 ...И слышно издалече
 По звонким голосам,
 Как рад условной встрече
 Цветник влюбленных дам.

Флотским унтер-офицерам не запрещалось посещение театров, а также иные, казалось бы, исключительно офицерские развлечения.

26 декабря 1870 года император Александр Второй «высочайше соизволил разрешить» всем «чинам унтер-офицерского звания» посещать театры и перемещаться в экипажах. Следовало, правда, соблюдать определенные условия:



«1) Нижним чинам унтер-офицерских званий в театрах быть в городской форме и тем, кому присвоено оружие — при оружии.

2) Помянутым чинам занимать места в креслах не ближе 7 ряда, в ложах не ниже 2 яруса.

3) При езде в экипажах отдавать офицерам честь, прикладыванием руки к козырьку».

Спустя 15 лет, первого июня 1885 года император Александр Третий распространил на Морское ведомство положение приказа по ведомству Военному от 15 мая того же года. В соответствии с ним нижним чинам флота было разрешено посещать даже Императорские театры в Санкт-Петербурге и Москве. Отметим, кстати, что речь шла о «нижних чинах» в целом, а не только об унтер-офицерах.

Военнослужащие должны были платить за входные билеты половинную стоимость по правилам, «будут установлены по соглашению с Министерством Императорского двора».

Разнообразие в корабельную жизнь вносили и животные. Так, на подводной лодке «Окунь» обитал ёж, имевший склонность к пивному алкоголизму.

«Последующие дни был сильный шторм; «Окунь» отстаивался на рейде, находясь на бакштаге транспорта «Сухона». Однообразие этих дней скрашивал принадлежащий кают-компании ручной ёж.

В первый же обед он подошел к старшему офицеру, стал на задние лапки и всячески старался привлечь к себе внимание.

— Он хочет есть?

— Да, конечно, но главное — не это, он хочет пива.



— Пива?

— Да, пива! Разве вы не знаете, что ежи большие пьяницы? Смотрите!

Съев несколько кусков сырого мяса, еж продолжал стоять на задних лапках. Тогда старший офицер приказал вестовому налить на блюдечко пива.

Лишь только блюдечко было поставлено на пол, еж бросился к нему и стал жадно чмокать. Вылакав содержимое, весь в пивной пене, густыми хлопьями оставшейся на его усах, еж подошел к старшему офицеру и, стоя на задних лапках, требовал еще.

Так продолжалось до тех пор, пока, окончательно не напившись, еж, покачиваясь из стороны в сторону и мурлыкая под нос какую-то песенку, не стал бродить по кают-компании и, наконец, свалился в угол, где крепко заснул...

Однажды, придя накрывать стол для утреннего чая, вестовые не нашли ежа. После долгих поисков решили, что, выйдя на верхнюю палубу, он свалился за борт и утонул. Велико же было изумление матросов, когда, открыв буфет, чтобы взять скатерть, они нашли на ней мирно спавшего ежа.

Дверь была плотно закрыта, потому решили, что ежик забрался в буфет во время вечерней приборки и был там случайно заперт.

На следующее утро повторилось то же самое. Тогда было решено проследить, каким образом еж проникает в запертый буфет. Когда все разошлись и лишние лампочки были выключены, один из офицеров расположился на диване и стал ждать, что будет дальше.

Побродив по кают-компании и убедившись, что все ушли, еж подошел к буфету, вцепился когтями в филенку



дверцы, потянул ее к себе, пролез в образовавшееся отверстие, после чего закрыл таким же образом за собой дверцы и расположился спать на столовом белье до утра.

Что еж понял, как открывать дверцы буфета, еще куда ни шло, но что он догадался закрывать их за собой, чтобы никто его не беспокоил, доказывает наличие большого ума у животного. Когда на следующее утро об этом стало известно, все много и долго хохотали, а за обедом еж получил лишнюю порцию пива и, напившись, тут же свалился спать до вечера».

Но ограничения, естественно, были. Так, 11 октября 1885 года приказом по Морскому ведомству было признано «несовместными с требованиями службы», чтобы нижние чины в вагонах конки сидели рядом с офицерами. Поэтому пребывание внутри вагонов было матросам и унтер-офицерам запрещено, что не относилось, впрочем, к местам «наружным», то есть к так называемому «империалу» — второму этажу конки, куда пассажиры поднимались по винтовой лестнице. Примечательно, что запрет распространялся не только на нижних чинов Морского ведомства, но и на воспитанников специальных классов Морского училища и Технического училища Морского ведомства.

Глава 13

МАТРОСКИ И БЕРЕГОВАЯ ЖИЗНЬ

На начало XX века весь личный состав флотов России делился на флотские экипажи численностью от 900 до 1100 человек. Во главе каждого из них обычно стоял офицер в чине капитана первого ранга (Гвардейским экипажем часто командовал контр-адмирал).



Гвардейский экипаж появился 6 февраля 1810 года указом императора Александра Первого. Его «стаж» в правах Старой гвардии считался с 16 февраля 1710 года, с момента образования Петром Великим придворной «гребецкой» команды. К собственно военному флоту первые морские гвардейцы имели отношение весьма далекое — они были гребцами придворных шлюпок либо служили на императорских яхтах.

Офицеров в экипаж отбирали по личному указанию императора. Что же касается новых матросов, то они должны были быть «*рослыie и лицом чистые*¹». Кстати, первое упоминание о царских гребцах относится вообще к 21 марта 1700 года.

Злые языки утверждали, что главной причиной создания Гвардейского экипажа стала... зависть императора Александра Первого по отношению к Наполеону. Дескать, российскому самодержцу так понравились лейб-гребцы Бонапарта, что он решил и у себя завести что-то подобное. По своему статусу экипаж занимал очень высокое положение, располагаясь при торжественных мероприятиях в Георгиевском зале Зимнего дворца сразу за Кавалергардским полком.

Гвардейский экипаж можно было отнести одновременно к двум типам воинских частей.

Прежде всего, Гвардейский экипаж, как и любой другой флотский экипаж в Российской империи, был береговым подразделением Российского Императорского флота, предназначенным для комплектования нескольких кораблей. Например, во время Наполеоновских войн его матросы

¹ То есть без родинок, бородавок и так далее.



и офицеры ходили в Балтийском море на пяти императорских яхтах. В 1810 году численность личного состава экипажа составила лишь 410 человек. Спустя 100 лет в нем было уже около 2000 матросов и офицеров.

Любопытная деталь — до 1820 года Гвардейский экипаж дислоцировался в Санкт-Петербурге в здании так называемого «Литовского замка», перестроенного в 1823—1826 годах архитектором Иосифом Шарлеманом в городскую тюрьму для уголовных преступников. И только затем экипаж переехал в собственные казармы — они до сих пор сохранились на бывшем Екатерингофском проспекте¹ и Екатерининском канале (ныне — канал Грибоедова), неподалеку от Николо-Богоявленского Морского собора.

В годы Русско-турецкой войны 1828—1829 годов моряки участвовали в осаде крепости Варна, а Черное море бороздил линейный корабль «Париж», укомплектованный гвардейцами под командованием их командира — крупного мореплавателя контр-адмирала Фаддея Беллинсгаузена. Затем было подавление восстаний в Польше и Венгрии, оборона Кронштадта в 1855—1856 годах и боевые действия на Дунае в ходе Русско-турецкой войны 1877—1878 годов.

В межвоенный период экипаж комплектовал императорские яхты, а также ряд боевых кораблей — фрегаты «Светлана» и «Герцог Эдинбургский» и корвет «Рында». В разное время в его состав входили броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» и миноносец «Сом»², и так далее.

¹ Ныне — проспект Римского-Корсакова.

² С 1902 года — «Боевой».



Вот что вспоминал о службе в Гвардейском экипаже один из его офицеров — великий князь Александр Михайлович:

«Эта часть занимала среди петербургского гарнизона неопределенное положение. Армия смотрела на нас, как на чужих. Флот называл нас сухопутными увальнями. В наши обязанности входило нести летом службу на императорских яхтах, а зимой занимать караулы во дворцах и казенных зданиях наряду с частями петербургской гвардии. Назначенный командиром первого взвода роты Его Величества, я проходил с моими матросами строевые занятия, занимался с ними грамотой и словесностью, уставами и держал с ними караулы.

Раз в неделю мы должны были нести караульную службу круглые сутки, что не любили ни офицеры, ни матросы. Командир Гвардейского Экипажа, адмирал старой николаевской школы, любил неожиданно проверять нас по ночам, и это заставляло меня ходить по четыре часа подряд по глубокому снегу, обходя часовых и наблюдая, чтобы эти рослые молодые парни, страдавшие от холода, не задремали на часах».

30 матросов Гвардейского экипажа были единственными военнослужащими императорской гвардии, погибшими в ходе пожара Зимнего дворца 17 декабря 1837 года. На них обвалился потолок.

На начало 1904 года в его составе был новейший эскадренный броненосец «Император Александр Третий», крейсер второго ранга «Рында», императорские яхты «Полярная Звезда», «Александрия» и «Марево», яхта Генерал-адмирала «Стрела» и пароход «Онега». Эска-



дренный броненосец «Император Александр Третий», укомплектованный моряками Гвардейского флотского экипажа, погиб в Цусимском сражении. Его командиром был Николай Бухвостов (1857—1905) — потомок первого солдата «потешных» полков Петра Великого¹.

К началу Первой мировой войны к экипажу, помимо императорских яхт, были приписаны лишь три боевых корабля — бронепалубный крейсер первого ранга «Олег», а также эскадренные миноносцы (бывшие минные крейсера) «Войсковой» и «Украина».

Стоит добавить, что в ходе февральских волнений 1917 года в Петрограде, которые в итоге привели к Февральской революции в России, Гвардейский экипаж остался, пожалуй, единственной боеспособной воинской частью, решительные действия которой, как полагают, могли коренным образом изменить соотношение сил и сохранить трон за императором Николаем Вторым. Но экипажу суждена была другая история.

Первого марта 1917 года Гвардейский флотский экипаж под развернутыми знаменами пришел к зданию Государственной думы и объявил о переходе на сторону народа. Во главе черного фронта моряков был командир Гвардейского флотского экипажа, начальник Морских батальонов и речных флотилий в Действующей армии контр-адмирал свиты императора великий князь Кирилл Владимирович (1876—1938). Императору Николаю Второму он приходился двоюродным братом.

Как рассказывал позже последний царский комендант Зимнего дворца Владимир Воейков, великий князь

¹ Сергея Леонтьевича Бухвостова (1659—1728).



рассыпал в еще колеблющиеся части гарнизона записки следующего содержания:

«Я и вверенный мне Гвардейский экипаж вполне присоединились к новому правительству. Уверен, что и вы, и вся вверенная вам часть также присоединитесь к нам.

Командир Гвардейского экипажа,
Свиты Его Величества контр-адмирал
Кирилл».

В 1918 году экипаж был расформирован, а что же касается самого Кирилла Владимировича, то он в 1917 году вместе с семьей уехал в эмиграцию. В августе 1924 года великий князь объявил себя императором всероссийским Кириллом Первым, однако этот шаг не вызвал единодушного одобрения всех уцелевших Романовых. Возможно, не последнюю роль сыграли действия великого князя в феврале 1917 года.

Но вернемся из гвардии в обычные строевые части Российского Императорского флота.

На берегу жизнь матроса проходила в так называемых «экипажах» — береговых учреждениях, формировавших команды нескольких кораблей. Впервые экипажи появились в том же 1810 году, заменив понятие «береговая команда». Впрочем, береговые части флота продолжали в официальных и неофициальных документах именовать «береговыми командами» вплоть до 1917 года.

Итак, в составе Балтийского флота было образовано 52 корабельных и восемь гребных экипажей¹, Черноморского флота — 31 корабельный и четыре гребных экипажа. Каспийская флотилия состояла из трех флотских экипа-

¹ Формировали команды галерного флота.



жей. В 1816 году экипажи были реформированы путем объединения с гребными экипажами и укрупнением. На Балтике появились флотские экипажи с первого по 27-й, на Черном море — с 28-го по 44-й. На Каспии базировался 35-й флотский экипаж. Позже были образованы Архангелогородский (Беломорский) и Охотский флотские экипажи. Отметим, что нумерация экипажа относительно того или иного морского театра могла меняться.

В каждом экипаже обычно состояло около тысячи человек, разделенных в 1844 году на четыре роты. По штатам 1837 года в каждом экипаже полагалось иметь следующее количество строевых офицеров: один капитан первого ранга (командир экипажа), один капитан второго ранга, четыре капитан-лейтенанта, а также по 12 лейтенантов и мичманов.

Условия службы матросов во времена императора Николая I были крайне тяжелыми. Так, в 1853 году на каждую тысячу матросов Черноморского флота приходилось по 21,5 покойника (736 человек в целом), из них 11 человек покончило собой. В предыдущем, 1852 году, ушло из жизни по своей воле 36 человек, а 420 человек — ударились в бега.

Согласно приказу по Морскому ведомству за № 45 от 29 марта 1863 года, нижних чинов экипажей «для единообразия в военном обучении» необходимо было занимать строго определенными занятиями.

На первом месте стояла «рекрутская школа», то есть «одиночное и шереножное учение и ружейные приемы». Затем следовали десантные учения в составе роты, артиллерийские учения, гимнастическое учение и фехтование, пальба в цель из орудий и ружей. Кстати, отдельным пун-



ктом были обозначены «*вольные гимнастические движения в казармах по утрам*».

Обучение грамоте предполагалось производить при матросских библиотеках и при экипажах. В роли учителей должны были выступать грамотные нижние чины, прошедшие через учебные команды, под наблюдением офицеров.

Матросской библиотеке для морских команд в Санкт-Петербурге был посвящен отдельный циркуляр Инспекторского департамента Морского ведомства от 12 ноября 1863 года.

Библиотекой могли пользоваться не только нижние чины, но также их дети и ученики адмиралтейских мастерских. Последние две категории допускались для занятий грамоте, причем дети, само собой, с разрешения родителей. Матросы могли посещать библиотеку «*только в свободное от занятий по боевому образованию нижних чинов время*».

Отдельным пунктом стояло «обучение грамоте, таек-лажному мастерству и обхождению с оружием».

Не были забыты также портовые работы, для которых требовались «*специальные познания*». К ним относились такелажные работы, погрузка и разгрузка судов и так далее.

До 1860-х годов существовали также рабочие и ластовые экипажи.

Рабочие экипажи объединяли нестроевых матросов (включая различных мастеровых). Они использовались для кораблестроительных, ремонтных и адмиралтейских работ в портах. В одном только Кронштадте в различные годы насчитывалось до 11 рабочих экипажей общей чис-



ленностью до десяти тысяч человек. Комплектовались рабочие экипажи как из рекрутов флота, так и из крестьян, занимавшихся ремеслами.

После Крымской войны 1853—1856 годов руководство Морского ведомства наконец всерьез озабочилось условиями жизни и работы матросов и унтер-офицеров рабочих экипажей.

В мае 1860 года Кораблестроительный департамент, по инициативе считавшегося либералом Генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, издал циркуляр, по которому в портах создавались специальные фонды «для поощрения казенных мастеровых». Деньги передавались в «безотчетное распоряжение» капитанов над портами, исходя из численности рабочей силы, имевшейся в них. Ежегодно на эти цели должно было выделяться две тысячи рублей для Кронштадтского и Санкт-Петербургского портов, одна тысяча рублей — для Архангельского порта, 600 рублей — для Астраханского порта. Еще 600 рублей причиталось всем портам Черного моря, где после Крымской войны объемы строительства новых кораблей и судоремонта резко сократились по сравнению с началом 1850-х годов.

Четвертого января 1861 года приказом Генерал-адмирала (по Высочайшему повелению) были внесены изменения «в число рабочих часов», утвержденных еще пятого декабря 1806 года для Адмиралтейских Ижорских заводов и действующих для всех военных портов империи.

Документ отграничивал рабочий день в адмиралтействах и на заводах Морского ведомства «в освещаемых по вечерам мастерских, а также в освещаемых и на



открытом воздухе в то время года, когда дневной свет позволяет работать одиннадцать часов в сутки и более» десятью часами.

«...Когда в неосвещаемых мастерских и на открытом воздухе работы будут производиться менее десяти, но более шести часов, давать мастеровым час времени на обед; а если шесть часов и менее, то работы производить на один шабаш¹. В том и другом случае мастеровые завтракают до прихода в Адмиралтейства и на заводы.

За исключением этих двух случаев, время, необходимое для мастеровых на завтрак, обед, послеобеденный отдых и ужин, и вообще на приход на работы и уход с оных, не вводить в число обязательных рабочих часов.

По субботам работы производить на один шабаш и увольнять мастеровых с работы в два часа пополудни».

Распределение рабочих часов в зависимости от времени года, а также в соответствии с климатическими и «местными» условиями, возлагалось на капитанов над портами и начальников заводов Морского ведомства. Окончательное решение должны были принимать главные командиры и командиры портов, а по Адмиралтейским Ижорским заводам — директора Кораблестроительного департамента Морского министерства.

12 февраля 1861 года последовал еще один приказ Генерал-адмирала, который, на наш взгляд, заслуживает того, чтобы быть приведенным полностью:

«Директор Инспекторского департамента, осматривая, 25 января сего года, во 2-й морской казарме² помеще-

¹ То есть — с одним перерывом.

² В Санкт-Петербурге.



ние женатых нижних чинов 1-го рабочего экипажа, нашел один из покоев, наполненный дымом, и по расспросам узнал, что большая часть очагов и печей в этом этаже постоянно дымят со времени водворения семейств в этом помещении.

Из произведенного о сем адъютантом Моим, капитаном 1-го ранга ЧИХАЧЕВЫМ, исследования, оказалось:

1) Семейства перебрались 19 октября; 2) командир экипажа, заметив недостатки в здании, отдал 31 октября приказ ротным командирам донести о всем обстоятельно; 3) ротные командиры донесли 4 и 5 ноября, что 29 печей дымят так, что, во время их топки, казармы наполняются дымом; 4) экипажный командир отнесся обо всем этом начальнику Инженерной команды 6-го ноября и вследствие его требования, Инженерная команда производила работы, но так медленно, что из 29 печей к концу января оставалось еще 29 дымящих. На вопрос командиру: от чего он безотлагательно об этом не донес? Он отвечал, что не почитал себя вправе беспокоить Инспекторский департамент и что не имел надобности просить его перемещения семейств, ибо почитал казармы приведенными хотя и далеко не в хорошее состояние, но возможное для житья.

Относя состояние печей в вине заведовавшего работами инженер-поручика ЯКОБСА, который после приготовления казармы к житию оставил работу свою без должного надзора и, не приняв своевременно надлежащих мер, допустил оказавшиеся ныне неисправности к явному вреду живущих, я предписываю арестовать его, с содержанием на гауптвахте, на одну неделю.

Начальнику Инженерной команды в С. Петербурге, подполковнику ГЕРШЕЛЬМАНУ и командиру 1 рабочего



экипажа капитану 1-го ранга ВЕЙСУ, объявляю выговоры, первому за то, что он будучи обязан, с своей стороны, строже наблюдать и чаще удостоверяться: исполняют ли подчиненные ему офицеры, с надлежащою точностию, свои обязанности, — не исполнил сего, как доказывает настоящий случай; а последнему — за недонесение по начальству, о медленном исправлении такого в здании недостатка, скорое исполнение которого необходимо было для здоровья семейств нижних чинов вверенного ему экипажа».

Восьмого октября 1862 года Морское министерство издало «Положение о постоянных мастеровых и рабочих Морского ведомства по кораблестроительной части». Часть нижних чинов рабочих экипажей увольнялась в отставку либо переводилась в другие морские команды. Что же касается «лучших людей по искусству и нравственной благонадежности», то они зачислялись в разряд постоянных мастеровых и рабочих (совокупность таких людей в рамках одного порта именовалась «постоянным кадром»).

Люди, входившие в «кадр», получали заработную плату, подобно вольнонаемным рабочим, пользовались личными правами свободных сословий, однако не имели права оставлять работу на заводах Морского ведомства по собственному желанию. Примечательно, что данной категории мастеровых и рабочих предоставлялась возможность лечения в морских госпиталях, им частично оплачивалось время болезни. В случае же несчастных случаев на производствеувечным, а также семьям погибших выплачивалась ежегодная пенсия в размере 20—140 рублей в год.

Дети мастеровых получали бесплатное начальное образование, а сами мастеровые имели право приобретать



одежду и провиант из казенных складов по цене казенных заготовлений.

Интересная деталь — в том же Кронштадте после упразднения рабочих экипажей и образования «кадра» численность необходимых мастеровых снизилась на две трети от прежнего списочного состава. Прежде всего потому, что раньше именно рабочие экипажи поставляли флотским учреждениям и офицерам разного рода «нестроевых» домашних работников для выполнения хозяйственных и домашних работ. Теперь же «кадр» стал использоваться исключительно для нужд флота.

Добавим, что даже при наличии портовых кадров постоянных мастеровых и рабочих опытных рук всегда не хватало. Случалось, портовые мастерские обращались к экипажным и корабельным командирам, а те — выделяли бывших мастеровых, состоявших на действительной службе. 8 марта 1886 года появился даже специальный приказ по флоту и Морскому ведомству, определявший, в соответствии с решением Адмиралтейств-Совета от 12 февраля того же года, «виды поощрения нижних чинов». Отметим, что речь шла о работах исключительно в зимнее время, когда на большинстве театров плаваний не происходило.

Нижним чинам флота была установлена плата за работу в размере от 25 до 40 копеек в день. Минерам и минным машинистам, работавшим в мастерских, ставка могла быть повышена до 50 копеек. Правда, такие деньги платили «только тем нижним чинам, которые, по своему искусству и опытности, могут работать в качестве самостоятельных мастеров».

Назначение размеров заработной платы в каждом конкретном случае лежало на командах портов и началь-



ников заводов Морского ведомства, которым необходимо было «сообразовываться с назначаемыми по сметам в распоряжение портов и заводов кредитами на рабочие силы».

До 14 мая 1860 года в составе Морского ведомства существовали и Военно-рабочие роты Морской строительной части, официально упраздненные с первого октября того же года. Нижних чинов этих рот, «остающихся излишними», перевели в Военное ведомство.

Ластовые экипажи несли береговую службу (включая несение караулов). Кроме того, ластовые чины служили на брандвахтенных судах¹, портовых плавучих средствах, в маяках, госпиталях и складах. Командные должности в таких экипажах занимали морские офицеры различных специальностей, а также произведенные в офицеры унтер-офицеры самих ластовых и других экипажей. В начале 1860-х годов ластовые экипажи переименовали в портовые, а несколько позже упразднили вообще, причем их офицеры стали числиться по Адмиралтейству.

На начало XX века весь личный состав флотов России делился на флотские экипажи численностью от 900 до 1100 человек.

Флотские экипажи с 1-го по 27-й состояли в Балтийском флоте, а с 37-го по 38-й — в Черноморском флоте. Кроме того, существовали Каспийский Квантунский и Сибирский флотский экипажи, а также несколько флотских полуэкипажей и флотских рот. Каждый экипаж обычно комплектовал один крупный корабль и несколько боевых

¹ Брандвахтенное судно — боевой корабль (часто — устаревший), в обязанности экипажа которого входит охрана входа на рейд либо фарватер.



судов поменьше. К тому или иному экипажу часто прикомандировывали штабных офицеров для довольствия.

Посмотрим, что представляли собой несколько флотских экипажей в начале 1904 года.

Так, из состава 20-го Балтийского флотского экипажа формировалась команда эскадренного броненосца «Цесаревич». В нем также состояли команды крейсера второго ранга (бывшего клипера) «Крейсер», бронепалубного крейсера второго ранга «Боярин», парохода «Ильмень», а также миноносцев «Прочный», «Грозовой» и малых «номерных» миноносцев № 108, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 125, 126, 131, 132 и 217—220.

В 36-м Черноморском флотском экипаже состояли три боевых корабля — эскадренный броненосец «Князь Потемкин Таврический» и два однотипных миноносца — «Завидный» и «Заветный».

Каспийский флотский экипаж составляли главным образом команды судов, не имевших серьезного боевого значения — Российской империи некого было бояться на этом театре. В списках числится транспорт «Аракс», устаревшая мореходная канонерская лодка «Туча», а также пароходы «Геок-Тепе», «Красноводск», «Баку», «Петровск», «Чикишляр» и «Астрabad», портовое судно «Апшерон», три плавучих маяка и паровой барказ.

Суда, комплектуемые Сибирским флотским экипажем, представляли собой либо военные транспорты, либо корабли береговой обороны — старый крейсер второго ранга (бывший винтовой клипер) «Забияка», мореходные канонерские лодки «Гиляк», «Кореец», «Манджур», «Сивуч» и «Бобр», минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак». Минные силы были представлены номерными



миноносцами № 201, 202, 203, 204, 206, 208—211, также семью малыми миноносками, возраст которых подходил к 40 годам. Кроме того, имелось портовое судно (ледокол) «Надежный» и портовое судно «Польза».

В Ревельском флотском полуэкипаже боевых кораблей не было вообще — его суда вели в основном гидрографические работы. Это были транспорты «Компас», «Секстан», «Артельщик» и «Самоед», портовое судно «Могучий», «Лаг» и «Бригитовка», а также три плавучих маяка.

И, напоследок, об одной флотской роте — Свеаборгской. В ней состояло всего девять офицеров и три чиновника, которые служили на пароходах «Буксир» и «Скагтудден», нескольких описных гидрографических баржах и плавучем маяке.

После Русско-японской войны произошло новое «укрупнение» флотских экипажей. На Балтике их осталось, например, всего два.

Что же касается численности личного состава, то на 1 мая 1913 года на всех флотах и флотилиях было 47 215 тыс. нижних чинов при 3795 сверхсрочниках. На Балтике служило 28 317 матросов (2744 сверхсрочника), на Черном море — 15 246 матросов (784 сверхсрочника), на Каспийской флотилии — 565 матросов (67 сверхсрочников), на Амурской — 1547 матросов (69 сверхсрочников).

Первый Балтийский флотский экипаж располагался в Кронштадте, а Второй Балтийский флотский экипаж квартировал в Санкт-Петербурге. На 1917 год численность Второго Балтийского флотского экипажа превышала 5000 человек, которые размещались в Крюковских казармах (в настоящее время в них переехал Центральный военно-морской музей).



Как архитектурный ансамбль экипаж обычно представлял собой комплекс зданий различного назначения. В крупных экипажах были отдельные строения для матросов и офицеров, школы, изредка — манежи, а также лазареты.

Посмотрим, например, что собой представлял комплекс флотских городков в Либаве (ныне Лиепая в Латвии), где размещался военный порт императора Александра Третьего. Здесь располагался и флотский полуэкипаж.

Офицерский городок включал в себя Морской собор, Морское собрание, корпус квартир для командного состава, почтово-телефрафную контору, Военно-морской суд, лавки и магазины, школу, баню и сигнальную станцию. Неподалеку располагался госпиталь на 250 коек.

Нижние чины, сверхсрочники и кондукторы жили в отдельных казармах; кстати, в этом же комплексе жили командиры экипажей боевых кораблей (Либава была базой Бригады подводных лодок Балтийского моря и Учебного отряда подводного плавания), а также ротные командиры и чиновники Морского ведомства. Каждая из шести казарм была рассчитана на тысячу человек, причем в зданиях были свои пекарни, кухни, столовые и обязательные в Российских вооруженных силах чайные. По соседству стоял арестный дом (в нем располагались камеры как для офицеров, так и для нижних чинов), манеж, церковь и электростанция.

Высшее морское начальство прекрасно понимало, что скопление военнослужащих чревато распространением разного рода инфекций. Ознакомимся, например, с приказом по флоту и Морскому ведомству от 17 июля 1892 года, содержащим *«Наставление к предохранению морских команд от заболевания холерой»*.



Прежде всего, флотские медики требовали дворы при казармах и учреждениях содержать в чистоте, не допуская их загрязнения «отбросами хозяйства и вообще каким-либо материалом, способным к загниванию». Выгребные и мусорные ямы должно было очищать «до дна» и дезинфицировать известковым молоком. Навоз следовало вывозить не реже двух раз в неделю.

Те отхожие места, что были бы обнаружены в неудовлетворительном состоянии, требовалось немедленно исправить. Все сантехническое оборудование (писсуары, раковины и стульчики) требовалось регулярно обмывать обеззараживающими растворами. Полы следовало мыть два-три раза в день швабрами, которые между влажными уборками должны были пребывать в растворе карболки.

Нижних чинов в казармах предлагалось размещать как можно более свободно, а помещения регулярно проветривать, не создавая, однако, сквозняков, «в особенности утром, когда команда еще не успела одеться». Особое внимание обращалось на проветривание экипажеских мастерских, откуда работающих требовалось выводить на свежий воздух не реже двух-трёх раз за смену.

Не забыты также были еженедельные походы в баню, которые признавались «в холерное время» более предпочтительными, нежели купание, а также доброкачественность пищи.

Примечательно, что меню должно было быть исключительно скромным, с добавкой дополнительной дозы винного уксуса и перца. Утром нижних чинов в обязательном порядке следовало кормить горячим завтраком либо поить горячим же чаем с хлебом (кстати, горячий свежевыпеченный хлеб признавался «положительно вред-



ным»). Полностью исключалась «жирная и неудобоваримая пища», грибы, сырье овощи, плоды и ягоды; давался совет «остерегаться» сырого молока. Вода фильтровалась, для питья в нее добавлялся лимонный сок, красное вино либо винный уксус.

На отдаленных театрах матросы часто жили там, где придется. Вот пример времен Русско-японской войны 1904—1905 годов.

Когда во Владивосток стали прибывать первые подводные лодки Российского Императорского флота, выяснилось, что размещать их экипажи попросту негде — командир Владивостокского порта контр-адмирал Николай Греве¹ (1853—1913) предложил для квартирования подводников заброшенное здание конторы Южно-Уссурийской железной дороги. В итоге некоторые офицеры подыскали себе квартиры в городе, а нижним чинам пришлось разместиться в спешно оборудованных «буржуйками» теплушках.

«Своим путем» пошел лишь командир подводной лодки «Сом» лейтенант князь Владимир Трубецкой² (1868—1933). Для своего экипажа, состоявшего из 20 нижних чинов и двух офицеров, он снял частную квартиру во Владивостоке. Естественно, за собственные средства. Позже его примеру последовали другие хорошо обеспеченные офицеры-подводники.

Но вернемся к обычным флотским экипажам.

Строевые офицеры флота (в первую очередь — молодые) расценивали службу в береговых экипажах как неиз-

¹ В 1907 году вышел в отставку в чине вице-адмирала.

² Князь Владимир Трубецкой умер в эмиграции в чине контр-адмирала.



бежное зло. Вот как описывает свою экипажную жизнь будущий капитан второго ранга Гаральд Граф:

«Наши дежурства¹ протекали до чрезвычайности однобразно и скучно. Приходилось проводить круглые сутки в экипаже² в вицмундире, спать одетыми на диване и есть подогретый обед и завтрак из собрания³. Обязанности были не сложны: принимать сменные рапорты дежурных по помещениям унтер-офицеров, встречать и провожать командира экипажа и изредка обходить помещения, следя за порядком. Хорошо налаженный распорядок дня не нарушался, и все делалось совершенно автоматически. Наверное, в экипаже существовала и закулисная сторона, но в нее нам проникать не удавалось. Да и была ли в этом надобность? Если иногда матросы удирали в город, может быть, играли в карты и пьянствовали, то это делалось так шито-крыто, по-семейному, что наружу ничего не замечалось и особенного худа не происходило.

Кроме нас, четырех молодых мичманов, в экипаже имелось еще трое строевых офицеров, несколькими годами старше нас. Один из них был довольно мрачный господин, не расстававшийся со своим пуделем, и, по-видимому, чувствовавший себя в его обществе вполне удовлетворительно.... Но двое других оказались веселыми молодыми людьми, уже давно известными всему Ревелю по своему громкому поведению. В особенности отличался мичман Х.⁴...

¹ Имеются в виду суточные дежурства по экипажу.

² Ревельский флотский полуэкипаж.

³ То есть Морского собрания.

⁴ Мичман, будущий лейтенант Владимир Храбро-Василевский (1886–1912).



...Х. командовал 2-й ротой полуэкипажа, которая размещалась в отдельной казарме, в расстоянии 10 минут ходьбы от главного корпуса. Как часто бывает из-за близости, начальство к Х. в роту заглядывало редко, и этим он пользовался. Незаметно командование ротой перешло к фельдфебелю, и Х. только подписывал необходимые бумаги, показываясь в роте в экстренных случаях. К этому все уже как-то привыкли: и начальство, и его подчиненные: "такой уж, мол, безнадежный человек". Да и он, будучи весьма снисходительным к себе, считал справедливым так же снисходительно относиться к своим матросам, которые его очень любили и не обижались за небрежное отношение к себе. Например, случалось, что он опаздывал на несколько дней с раздачей жалования, забывал подавать в свое время требования на одежду и так далее. Часто фельдфебель носился по городу в его поисках и находил, совершенно случайно, у кого-нибудь из знакомых или в ресторане. Тогда тут же происходил доклад и подписание нужных бумаг. Однако всему бывает конец, наступил конец и долготерпению командира экипажа, и он отстранил его от командования ротой и арестовал на семь суток».

Пока офицеры скучали на дежурствах либо подражали образу жизни мичмана Х., матросы экипажей варились в собственном соку. Зачастую результаты такой «варки» были крайне неожиданными для юных выпускников Морского корпуса, имевших о реальной жизни весьма туманное представление. И снова слово Гаральду Графу:

«...Меня назначили дежурным по экипажу в Святую¹ ночь...

¹ Пасхальную.



...Когда матросы вернулись из церкви, то начальство с ними похристосовалось, и они разговелись, а я после этого ушел в дежурную комнату и прилег на диване. Вдруг, около 5-ти часов утра, ко мне вбежал дежурный боцман и взволнованно доложил, что в роте происходит драка и в ход пустины ножи. Я вскочил и моментально бросился туда. Там представилась довольно неприглядная картина: между беспорядочно раздвинутыми кроватями и поваленными табуретками дрались большая толпа матросов. В воздухе мелькали кулаки, слышалась отборная ругань и пьяные крики...

Недолго думая, я стал расталкивать толпу и крикнул, чтобы все немедленно расходились...

...Слишком разошедшихся буйнов я приказал рассадить по карцерам и предупредить, что если они еще попробуют скандалить, то их свяжут. Другим приказал немедленно привести в порядок помещение и лечь спать. Когда через полчаса я обошел спальни, все лежали в койках и, кажется, спали.

Эта драка после разговения и грубость матросских нравов, с непривычки, меня неприятно поразила. Я долго не мог успокоиться, но в то же время понимал, что нельзя их слишком строго судить и надо войти в их положение. Семь лет быть оторванным от семьи и всего родного, семь лет быть запертым в непривычной для них обстановке — на кораблях и казармах, это не так-то легко перенести для простых деревенских парней».

Морские офицеры, долгое время плававшие на кораблях, к береговой службе в экипажах относились крайне негативно. Вот что вспоминает назначенный командиром 10-го Балтийского флотского экипажа Генрих Фаддеевич



Цывинский, пришедший в экипаж после командования крейсером «Герцог Эдинбургский»:

«Пришлось поступить на береговую службу принять 10-й экипаж. Признаться, я не особенно охотно принял за очистку “августовых конюшен” ... Часть судов, зачисленных в 10-й экипаж, плавала в Тихом океане, поэтому из общего списка 3000 человек судовых команд в экипаже к осени оставалась половина. Флотских офицеров в экипаже не было вовсе, все они плавали за границей. В экипаже имелись два офицера по Адмиралтейству, переведенные из сухопутных частей, находившихся в Кронштадте, и не имевших в глазах матросов никакого авторитета, на каждого из них приходилось по 5—6 рот командования; сверх того, старший был моим адъютантом и командовал всем батальоном во время парадов и строевых учений, а младший заведовал столовой, мастерскими, экипажным обозом и ремонтным здания.

При таком недостатке офицеров команды были предоставлены сами себе...»

Теперь самое время выйти из ворот экипажа. Нам предстоит бегло познакомиться с жизнью матроса вне службы.

Для большинства современных людей слово «матроска» означает форменную морскую блузу с отложным воротником, предмет вожделения многих детей. Иначе говоря — голландку. Но лет 150 назад в гораздо большем ходу было другое значение этого слова, ныне почти забытое.

В XIX веке «матросками» именовали «женок» нижних чинов, живших в главных портах Европейской части Российской империи «при мужьях». По сути, матроски составляли значимую прослойку населения этих городов, и о них стоит рассказать поподробнее.



Особенно много матросов было в Черноморском флоте — моряков на этом театре очень часто именовали «оседлыми береговыми крысами», поскольку крупные боевые корабли относительно редко выходили в море после Крымской войны 1853—1856 годов. Матросы обитали чаще всего в береговых казармах, а некоторые — даже на съемных квартирах, что повелось с XIX века.

Откуда же брались матроски в, казалось бы, сугубо мужских Кронштадте, Севастополе или Николаеве?

Начнем с того, что значительная часть нижних чинов приходила «под знамёна» уже семейными людьми. Как известно, женились в те времена достаточно часто в относительно юном возрасте, поэтому к рекрутскому набору либо призыву часть будущих матросов имела не только жен, но даже и детей. После первого года-полутора службы нижний чин, находившийся на хорошем счету у начальства, мог обратиться «по команде» за разрешением выписать из родных мест супругу.

Естественно, речь шла о женщинах, не находившихся в крепостной зависимости. Более всего их было в северных районах России — на побережье Белого моря. Поморы считались лучшими кадрами для флота, поэтому в ходе рекрутских наборов их обычно отправляли именно на корабли, а не в сухопутные войска.

Морское начальство, в свою очередь, обращало внимание на то, сможет ли супруг содержать свою благоверную (плюсом при принятии решения было знание матросом ремесел, трезвость и трудолюбие); изредка офицеры могли запросить местные власти на предмет благонамеренности женщины — в портовых городах и военно-морских базах и без того всегда было достаточно «гулящего» элемента.



Проще всего было женам денщиков офицеров. В этом случае «отец-командир» мог даже позаботиться о переводе супруги своего денщика из родной деревни, выдав на это небольшую сумму денег. В этом случае он получал кухарку и домработницу за мизерные деньги. Очень часто случалось, что после выхода в запас матросская семья оставалась на старом месте — теперь уже в роли вольнонаемных работников.

Другим источником пополнения числа матросок было население «морских» городов. Дело в том, что для многих семей других вариантов будущих мужей, кроме как матросов, не существовало. Часть девушек сами были выходцами из матросских семей, а другие попросту не могли составить себе более выгодных партий — к примеру, в части городов помимо морского населения было лишь немного мещан и купцов, которые старались держаться обособленно.

Женитьба матроса напрямую зависела от разрешения командира (за исключением тех случаев, когда новобранец поступал во флот, уже обремененный семьей). Впрочем, существовала одна лазейка, зафиксированная в Морском уставе Петра Великого. Речь идет о 122-й статье из 60-й главы Устава — «*Кто с девкою пребудет, и она родит*»:

«Ежели холостой человек пребудет с девкою, и она от него родит, то оный для содержания матери и младенца по состоянию его, платы нечто имеет дать и сверх того тюрьмою и церковным покаянием имеет быть наказан, разве что он по том на ней женится и возмет ее за сущую жену, и в таком случае их не штрафовать».

Ниже следует «толкование»:

«Ежели кто с девкою пребудет, или очреватит ее, под уголовом чтоб на ней жениться, то он сие содержать и на



чреватой жениться весьма обязан. Ежели же отговорится, что будто ей не обещал о жениббе, а признает при сем, что он ее обременил, к тому же иные свидетельства явятся, из чего можно будет видеть, что он всеконечно о супружестве обещал; то надлежит его с присягою спросить, что он с нею в ни в какия супружеские дела не вступал, ниже оной обещал; а что она и чревата, а других доказаней нет, то непотребно его к присяге приводить. Ежели же оный не захочет присяги учинить, то должен он на чреватой жениться; також когда доказательства и признаки, что он обещал жениться, велики и сильны суть, а опасается присягу учинить, то более надлежит оного к супружеству принуждать, нежели к присяге».

В результате многие матросы шли на «военную хитрость». При отказе в праве на женитьбу неудачливый жених и невеста старались как можно быстрее завести ребенка. А дальше работали статьи устава — начальству ничего не оставалось делать, как следовать его букве.

Другое дело, что родственники невесты, да и сами начальники не всегда были рады такому исходу. Поэтому нередки были случаи, когда жених в качестве свадебного подарка получал солидную порку шпицрутенами либо линьками — короткими просмоленными канатами, использовавшимися для наказания нижних чинов до 1860-х годов.

Для семейных матросов в экипажных казармах существовали отдельные помещения. Это были небольшие комнатки, нанизанные на длинный коридор. Впрочем, обитать в них матросы и их женки не любили, поскольку вся их жизнь происходила на виду у начальства. И если командование было не против, а средства позволяли,



матросские семьи предпочитали снять комнату или «угол на стороне».

Вот как описывает такой «угол» в повести «Матроска»¹ Константин Станюкович:

«Эта низенькая комната с русской печью, покосившимися углами и двумя окнами почти в уровень с немощеным переулком поражала своею чистотой. Видно было, что хозяйка привыкла к порядку и заботилась о том, чтобы придать своему скромному жилью уютный вид.

Ситцевый чистый полог разделял комнату на две части. В одной был небольшой стол, покрытый цветным столешником², несколько стульев, шкатулка с посудой, гладильная доска и корзины с просушенным бельем. За пологом главное место занимала большая двуспальная со вбитой периной кровать, прикрытая разноцветным ватным одеялом, горкою подушек в свежих наволочках. Большой красный сундук с бельем и платьем, запертый висячим замком, дополнял убранство спаленки. Прямо против кровати, в переднем углу, была устроена божница³ с несколькими образами, суровые лики которых выдавали старообрядческое письмо. Перед образами теплилась лампада и стоял ряд тонких свечей желтого воска, которые зажигались по праздникам.

Покатый пол, сиявший белизной своих высокобленных и чисто вымытых досок, украшался “дорожкой” из черной смолистой пахучей пеньки. Самодельные ситцевые шторки закрывали окна от любопытных глаз, и на подоконниках красовались горшки с цветами,

¹ Опубликована в 1895 году.

² То есть скатертью.

³ Божница — полка либо киот с иконами.



преимущественно геранью. А на выбеленных стенах висело несколько лубочных картин духовного содержания и — между ними — большая раскрашенная литография, изображающая грешников в аду».

Стремление нижних чинов перевести к месту службы свои семьи приобретало зачастую такую массовость, что флотское начальство пыталось регулировать приток «женок» и детей в военно-морские базы законодательными методами. 15 февраля 1856 года Инспекторский департамент Морского министерства издал особый циркуляр, в котором отмечалось, что «семейные нижние чины Морского ведомства, преимущественно из поступивших в недавнее время на службу и оставившие свои семейства на родине, нередко вызывают их оттуда, не предварив об этом своего ближайшего начальства и не получив следственно ни разрешения на такой вызов, ни удостоверения в возможности быть помещенными в казенных квартирах.

Последствием этого бывает, что семейства, по прибытии к мужьям, если казенного помещения получить не могут, проживают на собственном иждивении, приходят в совершенную бедность и, опираясь на это, обременяют начальство просьбами о казенном помещении, за неимением которого и само начальство в большом затруднении».

В этой связи Инспекторский департамент потребовал объявить всем женатым нижним чинам строжайший запрет на вызов семей без разрешения начальства. Таковое разрешение могло быть выдано в двух случаях — при наличии свободных помещений, а также при способности отца семейства либо самого семейства снять себе «угол» для проживания.



Со временем в ряде городов образовались целые «слободки», где жили семейные матросы. Слободами в России именовали обособленные поселения, чаще всего за городской чертой.

Так, большие матросские слободы были во вновь основанном Санкт-Петербурге, причем располагались они в разные годы в разных местах. Первые появились в районе Адмиралтейства, на месте современных Морских улиц. Были также слободки в районе современной Охты.

Была «матросская слобода» и в Москве, вот только к морякам она имела крайне опосредованное отношение, и матроски в ней никогда не жили. Дело в том, что «матросами» в Москве XIX века именовали работников парусной фабрики, располагавшейся на берегах Яузы. Позже в тех местах была создана и богадельня для старых иувечных одиноких матросов. По ней получила название улица Матросская Тишина.

В 1870-х годах матросская («экипажная») слободка появилась и в недавно появившемся на карте порту Владивосток. «Экипажной» ее именовали потому, что здесь выдавали небольшие земельные участки нижним чинам Сибирского флотского экипажа. Главная улица слободки была, естественно, Экипажная, а остальные носили имена кораблей, входивших в состав Сибирской флотилии, — Абрекская (в честь винтового клипера «Абрек»), Тунгусская (в честь винтовой шхуны «Тунгуз»), Маньчжурская (в честь винтового транспорта «Маньчжур») и Японская (в честь винтового транспорта «Японец»). Не был забыт моряками и соседний овраг, именовавшийся «Гайдамакским» в честь винтового транспорта «Гайдамак»).



Лучшим вариантом для жены матроса было устроиться «при флоте», то есть обслуживать морских офицеров. Чаще сего матроски занимались стиркой белья (указание на это есть и в интерьере вышеописанной комнаты), приготовлением пищи, а также уборкой в офицерских квартирах.

Случалось, конечно, что женки нижних чинов оказывали офицерам и другие виды «услуг». Впрочем, мужья за этим активно следили, привлекая друзей и сослуживцев. Бывало, что женкам-прачкам категорически запрещалось брать белье у холостых офицеров. Что же касается ухажеров из числа нижних чинов, то случались даже их убийства ревнивыми мужьями.

Отношение к вдовам и детям погибших и умерших на службе моряков было традиционно крайне благожелательным.

Еще Морской устав Петра Великого требовал давать вдовам и детям убитых в сражении ту долю добычи, что причиталась покойным. Если же кормилец умирал отувечий, полученных в результате боя, либо от старости, то жене полагалась одна восьмая доля от его содержания, а детям — одна двенадцатая.

Вдове матроса в возрасте от 40 лет и старше пенсия полагалась до смерти. Если же супруга умершего была моложе 40 лет, то было возможно два варианта — либо ей выплачивали единовременно годовое жалование супруга, либо уравнивали в правах с предыдущей категорией (впрочем, только в том случае, если она была стольувечной, что не могла выйти замуж). Дети мужского пола пользовались пенсиею до десяти лет, а женского — до 15 лет.



Глава 14

АРМИЯ И ФЛОТ

«Во всем свете у нас только два верных союзника — наша армия и флот. Все остальные, при первой возможности, сами ополчатся против нас», — сказал как-то император Александр Третий. Но на практике говорить о неких «союзнических отношениях» между родами войск было нельзя. Напротив, между солдатами и матросами постоянно возникали трения.

Возможно, главной причиной нелюбви солдат к матросам было пайковое довольствие. С «раскладкой» для нижнего чина флота мы уже знакомы, теперь имеет смысл обратиться к сухопутным продовольственным нормам.

Как ни странно, но на 1913 год основной паек был одинаковый. Как во флоте, так и в армии на человека в день полагалось два фунта и 25,5 золотника муки, которую могли заменить тремя фунтами печеного хлеба либо двумя фунтами сухарей. Крупы отпускалось 32 золотника (в гвардии — 40 золотников, а в отдаленных местностях — 48 золотников). Чая — 0,48 золотника.

Мясо выдавалось в количестве трех четвертей фунта и могло быть заменено деньгами на его покупку. Сходная схема была и с сахаром — шесть золотников в сутки либо деньги. Кроме того, по копейке с четвертью предназначалось на овощи и «прочие продукты».

Другое дело, что морякам в плавании полагалась и так называемая «морская провизия». Еженедельно каждому причиталось пять фунтов и 24 золотника свежего либо соленого мяса, два фунта и 38 золотников гречневой крупы и 70 золотников крупы овсяной. Масло в неделю выдавали



88 золотников, квашеной капусты (либо свежей зелени) — два фунта 88 золотников.

Кроме того, матрос в плавании располагал 1,75 чарки уксуса, 36 золотниками соли, 63 золотниками сахара и 14 золотниками махорки.

Не забудем также о ежедневной чарке водки, которую могли заменить другим напитком крепостью 40 градусов.

В связи с продуктовой раскладкой появились и прозвища, которыми матросы именовали солдат и наоборот. Пехотинцев обычно называли «крупой», намекая на основу сухопутного пищевого довольствия. Те же, в свою очередь, именовали моряков «макаронами» — в Российском Императорском флоте с конца XIX века было принято выдавать нижним чинам макаронные изделия после тяжелых работ.

Другое дело, что солдаты получали гораздо более существенное денежное содержание.

На начало XX века (в дальнейшем ситуация изменилась не слишком ощутимо) ГОДОВОЕ жалование нижних чинов флота выражалось следующими цифрами:

Чин	1-й разряд*		2-й разряд** и 3-й разряд***	
	Рубли	Копейки	Рубли	Копейки
Боцман	72	00	90	00
Юнкер (вольноопределяющийся)****	72	00	90	00
Артиллерийский (минный) квартирмейстер 1-й статьи	54	00	68	40
Артиллерийский (минный) квартирмейстер 2-й статьи	36	00	40	50



Чин	1-й разряд*		2-й разряд** и 3-й разряд***	
	Рубли	Копейки	Рубли	Копейки
Боцманмат	36	00	40	50
Квартирмейстер, старший минер, старший комендор, старший гальванер, старший рулевой, старший марсовый, старший сигнальщик	9	90	11	70
Рулевой, марсовый, сигнальщик	8	10	9	90
Гальванер, матрос 1-й статьи	6	30	8	10

* Для чинов Балтийского и Черноморского флотов.

** Для чинов Каспийской флотилии.

*** Для чинов Сибирской флотилии.

**** На казенном содержании.

Рядовой армии в 1913 году получал обыкновенное жалование в размере 6 рублей в месяц, ефрейтор — 7 рублей 20 копеек, младший унтер-офицер — 12 рублей, старший унтер-офицер — 48 рублей, фельдфебель — 72 рубля. Усиленное жалование рядового было уже 9 рублей, ефрейтора — 10 рублей 80 копеек, младшего унтер-офицера — 18 рублей, старшего унтер-офицера — 72 рубля, фельдфебеля — 108 рублей.

Гвардейцам платили, естественно, больше.

Обыкновенное жалование рядового составляло 12 рублей (усиленное — 18 рублей), ефрейтора — 13 рублей 20 копеек (усиленное — 19 рублей 80 копеек), младшего унтер-офицера — 18 рублей (усиленное — 27 рублей), старшего унтер-офицера — 54 рубля (усиленное — 81 рубль), а фельдфебеля — 78 рублей (усиленное — 117 рублей).



Начальство сложные взаимоотношения между матросами и солдатами всегда учитывало и использовало в своих целях. Например, для подавления разного рода выступлений моряков использовали сухопутные войска и наоборот.

Так, в 1906 году в крепости Свеаборг (в настоящее время — район финской столицы Хельсинки) взбунтовались солдаты семи артиллерийских рот, к которым примкнуло некоторое количество моряков 20-го Балтийского флотского экипажа и Свеаборгской флотской роты. Для подавления выступления использовался прежде всего флот — восставшие сдались после массированного артиллерийского обстрела артиллерией бронепалубного крейсера первого ранга «Богатырь» и эскадренного броненосца «Цесаревич».

Во многих случаях негативное отношение к армейцам разделяли и строевые морские офицеры. 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.

Более того, моряк всегда считал своим долгом защитить нижнего чина, так или иначе пострадавшего от береговых сухопутных властей. И снова обратимся к повести «Джигит» Сергея Колбасьева. Речь идет о сухопутных «геройствах» легендарного капитана второго ранга Сергея Балка, выходца из старого морского рода и обладателя феноменальной физической силы.



«Команду Сергей Балк любил и жил с ней ладно, а начальство, особенно сухопутное, не слишком уважал. Однажды — кажется, в Николаевске-на-Амуре — стоял он со своим миноносцем на якоре и влетел в исключительно красивую историю.

Один из его матросов нашумел на берегу, был изловлен и посажен на гауптвахту. Балк, как только об этом узнал, срочно дал семафор коменданту крепости: прошу, дескать, вернуть мне моего матроса, дабы я мог наказать его по всей строгости морских законов. Не вышло. Комендант, конечно, ответил отказом.

Тогда Балк вызвал желающих из команды на четверку¹, раздал им оружие и во главе десанта из четырех человек высадился на берег.

Подошел к гауптвахте, крикнул часовому: “Здорово, молодец!”, сразу же вырвал у него из рук винтовку и поставил свой караул.

Потом поднялся к дежурному офицеру. С ним тоже любезно поздоровался, но так сжал ему руку, что тот сразу потерял способность соображать. Очнулся запертый в шкафу и только тогда понял, что у него отобрали ключи.

Балк без особых затруднений освободил своего матроса, спокойно вернулся с ним на миноносец и решил сниматься с якоря, потому что в Николаевске делать ему было больше нечего.

По семафору получил приказание лично явиться к коменданту крепости, однако, как и следовало ожидать, предпочел подняться на мостик и скомандовать:

¹ Четверка — четырехвесельная шлюпка.



— Пошел шпиль!¹

Тут-то и началась самая замечательная петрушка. На ближайшей береговой батарее люди забегали во все стороны и стали с пушек стаскивать чехлы, а семафор передал второе, более решительное приказание: “Немедленно прекратить съемку с якоря. Орудия крепости направлены на миноносец”.

— Ха! — сказал Балк. — Боевая тревога, пришел пятнадцать кабельтовых, целик семьдесят пять, точка наводки вон по тому белому домику. — И ответил крепости семафором: “Орудия миноносца направлены на дачу коменданта. Крепко целую”.

Так и ушел миноносец, потому что у коменданта на даче были дети, жена, самовар, канарейка и весь прочий дорогой комендантовскому сердцу домашний уют.

Сухопутное начальство, естественно, подняло страшный шум, но штаб Сибирской флотилии за Балка решительно заступился. Вероятно, потому, что обрадовался хоть какому-нибудь развлечению.

Пошла всякая переписка и путаница из-за того, что никак нельзя было понять, кто кому подчинен. Кончилось тем, что морское министерство в пику военному заупрямилось, и дело попало на доклад к самому царю.

Царь же, как известно, был мужчиной средних лет и весьма средних умственных способностей. Он вдруг вспомнил какую-то знакомую вполне убедительную фразу и ни с того ни с сего положил резолюцию: «Победителей не судят».

¹ Данная команда означает начало работ по подъему якорей.



Самое интересное в этой истории то, что Сергей Балк (1866—1913) в 1906 году действительно командовал миноносцем на Дальнем Востоке. Правда, на мостике миноносца «Бесшумный» он стоял меньше года, после чего был переведен на Балтику. Затем в 1907—1908 годах он командовал эскадренным миноносцем «Выносливый», в 1908 году эскадренным миноносцем «Уссуриец», а в 1908—1911 годах — эскадренным миноносцем «Пограничник».

Но вернемся на корабли Российского Императорского флота.

Морские офицеры недолюбливали армейцев за то, что именно сухопутные войска считались героями, вынесшими на себе все тяготы Русско-японской войны. На долю моряков приходились лишь обвинения в бесполезной трате средств. Слово кавалеру трех боевых орденов за Порт-Артур, контр-адмиралу Вениамину Константиновичу Лукину:

«Некоторое как бы враждебное отношение армии необходимо не забывать; это делается не ради внутриведомственной перебранки, а ради блага самой страны. Ведь и в Японскую войну, и в настоящую¹ наша армия числом преобладала над противником, чего на флоте совсем не было, и если армия терпела все-таки неудачи, то причина лежит где-то глубже.»

Не стоит забывать и еще про одного внутреннего врага ведомства² — про наше общество, “широкую публику”. Шесть лет после Японской войны государ-

¹ Первую мировую войну.

² Морского министерства.



ственными учреждениями и общество измывались над флотом, попрекая Цусимой; доблестно погибших бойцов (корабль “Император Александр III”¹) называли “самотопами”, забыв совершенно про те мучения, которые страна возложила на эскадру Рожественского², послав ее в “кругосветное” плавание, не имея колоний³. Шесть лет не давая возможности готовиться флоту, отказывая ему в ассигнованиях, отпугивая способных молодых людей от поступления на морскую службу, то есть действуя заодно с врагами России, это кругом виноватое общество, забывая, что главная виновница сама страна с ее серостью и недальновидностью, имело дерзость волить о каждом пустяковом набеге на кавказский берег⁴; а ведь никакого крупного ущерба Россия на юге не понесла, и надо подчеркнуть, что этот изруганный флот, перейдя на новые начала, дольше всего сохранял свой порядок истрой..

В мирное время Черноморскому флоту ставилась в вину его привязанность к берегу; стоянки в Севастополе преобладали; как-то забывали, что во время Нахимова не надо было принимать угля; теперь же без него не поплаваешь, а запасов больших угля никогда в порту не было, и в стране его немного, да и денег жалко. Плавать

¹ Эскадренный броненосец «Император Александр III» погиб со всем экипажем в ходе Цусимского сражения.

² Зиновий Петрович Рожественский командовал 2-й эскадрой Флота Тихого океана, разгромленной при Цусиме.

³ Возможно, автор имел в виду отсутствие пунктов ремонта, базирования и снабжения.

⁴ Имеется в виду период Первой мировой войны на Черном море.



у берегов Анатолии не рекомендовалось, посольству в Константинополе это не нравилось, так как подозрительные турки беспокоились, государственному контролю тоже было неладно, как бы денег по курсу не потребовали за заграничное плавание; забывали как-то и про вооруженный резерв. Когда суда не плавают, корабль стоит на бочке на рейде с вымпелом или без вымпела, то есть в кампании или в резерве, — где же там разберешь, а обыватель как ни пойдет гулять в праздник (в будни и обыватель на работе, и корабль на стрельбе у Качи¹), все видит тот же корабль, и все на той же бочке. Двухнедельного плавания по морю, в особенности у кавказских берегов, все на флоте ждали как какого-то особенного праздника — вот что было на самом-то деле».

Глава 15

ОПРОС ПРЕТЕНЗИЙ

Вопреки давно сложившемуся мнению, служители Флота Российского не были вконец бесправными личностями. Так, у матроса Российского Императорского флота никто не мог отнять права «высказать претензию». Что же это было и как же это выглядело на практике?

Ежедневно во время утреннего построения командир корабля обращался к фронту команды с предложением сообщить обо всех проблемах службы, включая жалобы на действия унтер-офицеров, кондукторов и даже офицеров. Все лица, которые могли повлиять на матросское

¹ Река в Крыму в 10 километрах от Севастополя.



волеизъявление, удалялись подальше, чтобы не слушать их мнение.

Естественно, все зависело от командира, и традиционная процедура часто могла превратиться в пустую формальность. Но существовало правило, исключения из которого случались крайне редко — к храбрецам, отважившимся резать правду-матку, никаких наказаний не применяли. В конце концов, командиру просто необходимо было знать о ситуации на вверенном ему боевом судне как можно больше...

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 корабль¹.

Опрос претензий был неотъемлемой частью и инспекторских смотров, включая адмиральские и высочайшие (во время последних, правда, недовольных обычно не обнаруживалось). В этом случае в сторонку удалялись не только офицеры, но также и командир.

Прежде чем говорить о случаях неповиновения и бунтах, дадим слово сугубо сухопутному человеку — военному публицисту и писателю Всеволоду Крестовскому (1840—1895). 1880—1881 годах он состоял секретарем

¹ Пример подобного списания можно найти в рассказе Константина Станюковича «Куцый».



начальника Эскадры Тихого океана адмирала Степана Лесовского (1817—1884) и оставил очень интересные дневниковые записи под названием «В дальних водах и странах». Нашлось на их страницах место и рассказу о сути военно-морской дисциплины:

«...Что особенно поражает с непривычки меня, офицера сухопутных войск, так это своеобразная морская дисциплина. Не ждите, например, чтобы проходящий матрос отдавал вам честь, приложив руку к шапке: он это сделает “на берегу”, но не здесь, потому что он здесь непременно при деле, на вахте, и если попался вам навстречу, значит, наверное, послан за чем-то нужным. Точно так же, если люди сидят на палубе за какую-либо работой и мимо пройдет вдруг офицер, не ждите, чтоб они вскочили перед ним с места и стали навытяжку: нет, каждый преспокойно продолжает себе сидеть и заниматься своим делом. А когда офицер обратится к матросу с каким-либо распоряжением, тот только поднимет на него глаза, ответит, сидя, одним лишь отрывистым “есть!”, но от заданного дела не оторвется даже на секунду. Зато едва лишь раздастся сигнальный свисток или призывная команда, все это вмиг встрепенется, кинется наверх, и не пройдет еще и минуты, как вы уже видите, что каждый человек на своем месте, у того дела, к коему предназначен, и если нужно “крепить” или “убирать” паруса, то сколь ни будь силен ветер, как ни швыряй волны судно, как ни будь велики его размахи крен, не один матрос не задумается лезть на самую верхушку брам-стеньги¹ или на концы брам-рей², и все, сколько

¹ Брам-стеньга — третий «ярус» вертикального рангоута судовой мачты.

² Поперечное дерево на третьем ярусе судовой мачты.



потребуется, в тот же миг, как муравьи, побегут вверх по вантам. И тут уже не будет ни одного, кто бы позамечался или не пошел туда, куда его посылают. В этом-то и состоит морская дисциплина».

Жесткая дисциплина не исключала бунтов и выступлений недовольных. Это прекрасно понимал и Петр Великий, включая в свой Морской устав соответствующие статьи:

«Ежели которой партикулярной¹ корабль будет в дальнем вояже от своего Флагмана, или порта; а случатся дела криминальныя, по которым кто достоин будет смертной казни, тогда капитану; ежели он еще так далеко, что он к порту или флагману в три месяца притыти не может, то оных судить со всеми обер и ундер Офицеры обретающимися на корабле, и, подписав приговор всеми руками, по том волен чинить экзекуцию над оным. Ежели кто бунтовать будет, и что капитан и Офицеры усмотрят что люди к тому склонны будут, такой вине не отсрочивать (понеже в отсрочке может бедство последовать), но по суду, как выше писано чинить экзекуцию немедленно, под равным штрафом, чему тот виноватой достоин».

При каждой «экзекуции» было обязательно присутствие капитана. Делалось это для того, чтобы «по определению она была, без убавки и прибавки».

Кстати, Морской устав не допускал «публичного крика о жаловании». В том случае, если денежное содержание выплачивалось нерегулярно, требовалось «охотно отправлять» службу до тех пор, пока «оне удовольство-

¹ В данном случае — находящийся в отдельном плавании.



ваны будут». Если же на корабле или на берегу происходила публичная сходка недовольных, то ее зачинщик должен был быть сурово наказан. Далее следует примечание:

«Ибо сие есть действительное возмущение¹, когда офицеры или рядовые, для недоплаты их жалования, своей должности чинить не будет, что почитается за власную измену».

Наказания в Петровские времена производил профос, который также наблюдал за чистотой на корабле, а также следил за сохранностью «якорных веревок» от содержащего гальюна, который по старой традиции размещался в носовой оконечности. В случае же загрязнения «веревок» их надлежало чистить.

Не должен был профос забывать и о «экsecуциях»:

«Особливо накрепко смотреть, дабы веревки якорные весьма от испражнений и мочи человеческия сохранены были. Гальюн, прочие те места, куды для испражнения люди ходят, смотреть, чтоб чисто было и о том людем приказывать. А ежели от больных, или иным образом что измарано будет, чистить».

...Железы², кошки и прочие к штрафу надлежащие инструменты, должен иметь в готовности. Он повинен сажать в железы и прочее наказание чинить по приказу командирскому. Так же ежели палача не случится, то он должен и смертную казнь чинить; а ежели профоса не случится, то чинить кому приказано будет, без всякой отговорки».

¹ То есть мятеж.

² Кандалы.



Бунты на кораблях Российского Императорского флота были явлением редким. Причем чаще всего выступления матросов имели сугубо «экономические» причины. Вот пара примеров.

Наиболее известное восстание матросов Российского Императорского флота — на эскадренном броненосце «Князь Потемкин-Таврический». Речь шла о недовольстве качеством пищи, что было использовано в своих целях революционной ячейкой. Кстати, команда эскадренного броненосца считалась в «революционном отношении» наиболее слабой в Черноморском флоте, а ее преждевременное выступление сорвало план всеобщего мятежа.

Итак, 13 июня 1905 года на корабль привезли с берега мясо для командного котла. Так как туши подвесили на палубе, то матросы, как свидетельствует очевидец, почувствовали «сильное зловоние». Мясо «кишило червями»¹.

Как и было положено по Своду морских узаконений, на палубу вызвали судового врача, надворного советника Смирнова. Осмотрев мясо, медик запретил использовать его для мясных блюд, однако разрешил положить в борщ. Естественно, предварительно тщательно вымыв соленой водой.

Как мы помним, перед обедом в Российском Императорском флоте было положено произвести пробу пищи. Не стал исключением и день 14 июня. Нам точно не

¹ Как было сказано в заключении старшего судового врача, на мясе были не черви, а «личинки домашней мухи» — погода была жаркой и мух было множество. Кстати, есть свидетельства очевидцев, что это были личинки капустного червяка.



известно, отведал ли борщ командр «Князя Потемкина Таврического» капитан первого ранга Евгений Голиков (1854—1905), но то, что его пробовал судовой врач — сомнений не вызывает.

Заметим, что Голиков особой любовью нижних чинов не пользовался; по кораблю ходили слухи, что он за казенный счет построил себе три дома в Севастополе. Впрочем, за годы своей службы он не занимал никаких «хлебных» должностей.

Уроженец Кишинева Евгений Голиков стал мичманом в 1876 году. После недолгой службы на винтовом фрегате «Светлана» в 1876—1877 годах он попадает на Русско-турецкую войну 1877—1878 года, за которую получает орден Святого Станислава третьей степени с мечами и бантом и орден Святой Анны четвертой степени с надписью «За храбрость». Затем будет служба на императорской яхте «Держава», снова на «Светлане», императорских яхтах «Королева Виктория» и «Александрия».

С 1892 года офицеру начинают доверять ответственные должности. В 1891—1892 годах Голиков старший офицер мореходной канонерской лодки «Уралец», затем командаeт транспортами «Псезуапе» и «Гонец», броненосцем береговой обороны «Новгород», мореходной канонерской лодкой «Уралец». В 1899 году он был произведен в капитаны первого ранга, а в декабре 1903 года, после трех лет командования учебным судном «Березань», был назначен командром эскадренного броненосца «Князь Потемкин-Таврический».

К тому времени он уже был награжден орденами Святого Станислава второй степени, Святого Владимира



четвертой степени (за 18 проведенных морских кампаний) и Святой Анны второй степени.

Но вернемся на эскадренный броненосец «Князь Потемкин-Таврический».

Корабельного медика еще раз вызвали на палубу после того, как экипаж отказался от пищи. И снова слово очевидцу — минно-машинному унтер-офицеру Ивану Лычеву (1881—1972):

«...Командир приказал принести борщ и велел старшему врачу Смирнову отведать его. Принесли пробную чашку предварительно процеженного борща¹. Смирнов попробовал.

— Чудесный борщ, никаких червей в нем нет»².

Кстати, командир корабля напрямую спрашивал коков, насколько качество поданного врачу супа соответствует тому, что попало в командные бачки. Ему ответили, что борщ один и тот же.

Стоит отметить, что это был уже не первый случай недовольства матросов. В мае в ходе инспекторского смотра выяснилось, что ежедневно на корабле бесследно исчезает продовольствие на 50 пайков нижних чинов (отметим, что на тот момент броненосец проходил испытания, и численность экипажа не соответствовала штатной). Несколько позже команда выступила против использования в пищу недоброкачественной крупы и хлеба.

¹ Что могло дать «процеживание» борща — непонятно. Если будущий ответственный партийный работник Лычев имел в виду червей, откуда они могли взяться в борще, сваренном из промытого в соленой воде мяса?

² Смирнов в ходе мятежа был тяжело ранен в живот (по словам Лычева — пытался исцелить ранение) и сброшен за борт.



Тем, кто хотел бы узнать дальнейшие подробности восстания на «Князе Потемкине-Таврическом», имеет смысл ознакомиться с обширной литературой по данному вопросу. Нам же хотелось бы остановиться на ключевом моменте, который описывается практически во всех мемуарах и популярных книгах. Между тем такого события в ходе восстания просто не было.

Речь идет о знаменитом брезенте, которым якобы укрывали обреченных на расстрел матросов корабля. Инициатором выноса брезента на верхнюю палубу называют старшего офицера корабля Ипполита Гиляровского (1865—1905).

Сорокалетний старший офицер эскадренного броненосца находился в чине капитана второго ранга чуть больше года. В 1899 году он получил звание артиллерийского офицера первого разряда и до назначения на корабль успел послужить на постах флагманского артиллерийского офицера Отдельного отряда судов Балтийского моря и старшего артиллерийского офицера броненосного крейсера «Громобой».

Кстати, существует и другая версия происходившего на «Князе Потемкине-Таврическом» — зачинщикам было просто предложено выйти вперед для дальнейшей отправки на гауптвахту.

Но вот что пишет на сей счет Иван Лычев:

«Матросы зашевелились, зашептались и сначала поодинчке, а затем целыми группами стали перебегать направо, к башне. ... Через минуту у борта осталось человек тридцать, не успевших еще перебежать к башне.



Но командование корабля не намеревалось закончить конфликт мирным путем. Ему нужны были жертвы, чтобы запугать команду.

Совершенно неожиданно старший офицер Гиляровский преградил путь перебегавшим матросам.

— Хватит, оставайтесь здесь! — крикнул он. — Принести брезент, — приказал он кондукторам...

...Появился брезент: его приволокли, задыхаясь от служебного рвения, кондуктора и офицеры.

— Закрыть их, — приказал Гиляровский.

Брезент взметнулся в воздух и отделил от толпы обреченных людей.

Наступила жуткая тишина».

Судя по всему, на этот раз память здорово подвела будущего управляющего делами ЦК ВКП (б) Ивана Акимовича Лычева. Дело в том, что брезент появился впервые лишь в фильме Сергея Эйзенштейна «Броненосец “Потемкин”», вышедшего на экраны в 1925 году. Вот воспоминания самого кинорежиссера, которые детально объясняют происхождение данной легенды:

«...Никто, никогда, никого на “Потемкине” брезентом не накрывал! Сцена с матросами, покрытыми брезентом, была... чистой выдумкой режиссурой!

...Я отчетливо помню, как в отчаянии хватался за голову мой консультант и эксперт по флотским делам, бывший морской офицер..., когда мне взбрело на ум покрыть матросов брезентом при угрозе расстрела!

— Нас засмеют!.. — вопил он. — Так никогда не делали!

И потом подробно объяснил, что при расстреле на палубу действитель но выносили брезент. Но совсем



с другой целью: он расстипался под ногами обреченных с тем, чтобы кровь их не запятала палубы...

Помню, как я огрызнулся:

— Если засмеют — так нам и надо: значит, не сумели сделать...»

Фильм, кстати, снимали не на «Потемкине», а на другом черноморском эскадренном броненосце — «Двенадцать Апостолов», давно стоявшем на приколе в Севастополе.

Еще один факт из хроники восстания. Первый выстрел сделали не офицеры — его произвел (в воздух) один из трюмных матросов. А вот уже третьим выстрелом был убит старший артиллерийский офицер корабля лейтенант Леонид Неупокоев (1875—1905). Что же касается одного из лидеров восставших — Григория Вакуленчука (1877—1905), то его кровь, возможно, также не на командном составе, а на матросах караула, пытавшихся защитить офицеров...

Впрочем, хроника первых выстрелов на корабле неясна до сих пор. Некоторые мемуаристы из числа флотских офицеров прямо говорят о том, что именно Ипполит Гиляровский ранил Вакуленчука, взяв винтовку из рук матроса караула.

И еще одна деталь. На борту «Князя Потемкина-Таврического» было около двух десятков мастеровых, завершивших работы на корабле. Все они предпочли покинуть корабль с началом мятежа.

В начале февраля 1906 года в Севастополе начался суд над 68 потемкинцами, вернувшимися к тому моменту в Россию. Примечательно, что судили их не по политическим статьям, а как военных преступников.



Троих приговорили к смертной казни, однако, на основании Высочайшего указа от 21 октября 1905 года¹, заменили 15-летней каторгой. Еще трое получили от шести до десяти лет каторги, а остальные были отданы в арестантские роты и подвергнуты другим наказаниям.

Несколько сотен матросов, участвовавших в волнениях в Черноморском флоте, были переведены на создававшуюся Амурскую военную флотилию. Позже большинство из них было оставлено в тех местах на поселении.

Руководитель восстания — унтер-офицер Афанасий Матюшенко (1879—1907) — вернулся на Родину только в конце июня 1907 года. В Николаеве его арестовали как возможного соучастника организованного анархистами крупного ограбления под Одессой. В Одессе его и опознал один из сокамерников.

20 октября 1907 года Матюшенко был расстрелян, хотя имел полное право на смягчение приговора в соответствии с уже знакомым нам императорским Указом от 21 октября 1905 года. Вполне возможно, что сыграла роль его антиправительственная деятельность в эмиграции.

Стоит отметить, что все участники восстания — как погибший в первые же минуты командир², так и матросы — нарушили целый ряд параграфов Морского устава императора Петра Великого.

Начнем с того, что Морской устав требовал от корабельного командования не только тщательно пачься «о

¹ В соответствии с указом, смягчалось наказание за политические преступления, совершенные до Высочайшего манифеста от 17 октября 1905 года.

² Эпитафия на могиле капитана 1-го ранга Голикова гласила: «Прости им, Господи, ибо не ведают, что творят.



довольстве служителей» и пресекать возможные «непотребности»:

«Капитан долженствует иметь смотрение над своими подчиненными, дабы оные ни в чем нужды не имели; но были бы довольны..»

...Такоже имеет над оными добром порядок и за всякую самовольность, непослушание, неудобность и злодейство, смотря по делу их штрафовать, не маня, ни посягая, под штрафом того, что было надлежало учинить преступителем указу, в великих винах; а в прочих иных жестоким штрафом, по изобретению воинского суда».

Другое дело, что и нижние чины должны были относиться к своему начальству «с должным почтением»:

«При сем имеют все офицеры и солдаты Адмиралам и прочим вышним начальником всякое должное почтение воздавать и оным, сколь долго в Его Императорского Величества службе суть, послушны быть; а естьли кто дерзнет оным, или единаго из них непристойными и насмешными словами поносить (однакож не такие слова, которые чести касаться будут) оный имеет по важности своих слов и состоянию особы перед воинским судом публично отпущения своея вины просить, или каким иным наказанием, по рассуждению наказан быть».

Если же «непристойные и насмешные слова» касались вопросов чести, то правонарушителя наказывали «телесно» либо даже казнили «по силе вины». В том же случае, если против командиров пытались применить рукоприкладством (оружие) или начинали им «в сердцах противиться», то такой проступок карался смертью.



«Непристойные рассуждения» о приказах для офицеров карались «лишением чести», а для рядовых — телесным наказанием.

Более того, командир корабля не имел права допускать «непристойные и подозрительные сходбища и собрания». Зачинщиков «без всякого милосердия» было положено вешать. Обращения к начальству дозволялись сугубо индивидуальные — «а ежели какая кому нужда бить челом, то позволяетя каждому о себе и своих обидах бить челом, а не обице».

Офицеру, позволившему начать «сходбище», а также рядовым, которые к нему подстрекали, грозило лишение «чести, имения и живота».

Если кто-то подстрекал уже не к «сходбищу», но к бунту «словом, или делом, или письмами» (лично либо через подставных лиц), то его приговаривали к смерти. Точно так же наказывали людей, не донесших о подготовке восстания.

Чуть ниже помещалась еще одна любопытная статья, касающаяся предотвращения, как сказали бы в наши дни, «массовых беспорядков»:

«Если учинится ссора, брань или драка между рядовыми, чтоб никто не дерзал товарищем своих или других на помошь призывать, таким образом, чтоб через то собрание, возмущение, или какой иной пристойной случай произойти мог. А ежели кто сие учинит, оного с помогательми повесить».

Еще один характерный мятеж произошел в ноябре 1915 года на борту балтийского линейного корабля «Гангут».



После тяжелой угольной погрузки на кораблях Российского Императорского флота нижним чинам, как мы помним, всегда было принято давать макароны с маслом либо даже с мясом. Но в бачки коки навалили гречневую кашу, которую часть матросов объявила «прокисшей».

Примечательно, что, по данным следователей и самих матросов, в бунте участвовало лишь 100—150 человек из команды корабля, численность которой превышала тысячу человек. Все остальные предпочли взять в камбузе хлеб и чай, после чего мирно разошлись по местам. Командир корабля флигель-адъютант капитан первого ранга Михаил Кедров (1878—1945) приказал выбросить ужин за борт и отбыл на берег, оставив волнующийся линейный корабль на попечение старшего офицера. Распоряжений о приготовлении другой пищи от начальства не последовало.

Кедрова можно смело назвать противоречивой фигурой. После производства в мичманы он служил на крейсере «Герцог Эдинбургский», а затем на посту флагманского офицера Штаба командующего флотом в Тихом океане принял активное участие в Русско-японской войне. В бою с японской эскадрой 28 июля 1904 года в Желтом море он был контужен, отравлен газами и получил ожог второй степени всего лица и кисти правой руки. Кроме того, лейтенант Кедров был ранен в голову и в правую руку. В мае 1905 года он участвовал в Цусимском сражении и был поднят из воды после гибели вспомогательного крейсера второго ранга «Урал».

Наградами для него стали орден Святой Анны четвертой степени с надписью «За храбрость», орден Святого Станислава третьей степени с мечами и бантом, орден Святой анны третьей степени с мечами, орден Святого



Станислава второй степени с мечами и орден Святого Владимира четвертой степени с мечами и бантом.

После войны Кедров окончил Михайловскую Артиллерийскую академию, после чего в 1908—1909 годах был старшим офицером учебного судна «Петр Великий», а в 1909—1910 годах — командиром посыльного судна «Воевода». В 1911—1913 годах он командир эскадренного миноносца «Пограничник», а в 1913—1914 годах «Петра Великого». С 1915 по 1916 год — командир линейного корабля «Гангут».

Отметим, что мятеж на вверенном корабле особо на Кедрове не отразился. В 1916—1917 годах он командовал Минной дивизией, после чего примкнул к Белому движению. Современники считали его талантливым морским офицером. Вместе с тем мы не знаем, почему он не захотел остаться на корабле, несмотря на просьбы офицеров, опасавшихся волнений матросов, оставшихся без ужина.

Итак, «на хозяйстве» был оставлен старший офицер «Гангута» старший лейтенант барон Ольгерт Фитингоф, которого на корабле не любили за попытку установить жесткую дисциплину в полном соответствии с уставами. Была даже выдумана легенда о том, что Фитингоф является родственником некого высокопоставленного адмирала Фитингофа из Морского министерства, который, дескать, ему оказывает всяческую протекцию. Между тем никакого адмирала Фитингофа в тот момент в списках флота давно уже не числилось...

Итак, 19 октября командир отбыл на берег, оставив, говоря современным языком, «разруливать ситуацию» старшего офицера. Была дана команда «на молитву», однако выйти после нее на вечернюю поверку матросы



отказались. Разбирать койки они также не стали. Вместо этого зачинщики пошли к кают-компании — попасть в помещение, где хранилось оружие, не удалось, и они стали бросать в офицеров подручными средствами, начиная с кусков угля и кончая поленьями. Одно полено попало в Фитингофа, который выхватил револьвер, но выстрелить ему не дали сами офицеры — все понимали, что дело пахнет вторым «Потемкиным».

С берега был срочно вызван командир, а кокам дали задание срочно готовить новый ужин из макарон с мясом.

Прибывший на корабль Кедров приказал сыграть «большой сбор» и объяснил матросам, что ухудшение питания связано с тяготами войны. Команда поужинала, после чего отправилась спать. Никаких репрессий в тот день не было.

На следующий день все подозреваемые зачинщики беспорядков в количестве 95 человек были арестованы, а в Кронштадт их отправили, по иронии судьбы, под конвоем матросов бронепалубного крейсера первого ранга «Аврора».

В декабре 1915 года состоялся суд, перед которым представили 34 матроса и унтер-офицера. По закону за бунт в военное время всем им полагалась смертная казнь, однако на нее осуждены были лишь двое. 24 матроса получили от четырех до пятнадцати лет каторги, а восемь человек были оправданы. Дело против командира Кедрова, который обвинялся в халатном отношении к командованию кораблем, было закрыто по личному указанию императора Николая Второго.



В других случаях самообладание командира помогало потушить мятеж на ранней стадии.

Так, капитан 2-го ранга (будущий вице-адмирал) Анатолий Михайлович Герасимов смог в годы первой русской революции взять под контроль положение на учебном судне «Рига», где бунтовщики в открытом море уже разобрали винтовки, намереваясь начать убивать офицеров. Узнав об этом, Герасимов пригрозил взорвать судно, которому вдали от берега помочь уже никто бы не смог. Воспользовавшись замешательством «неблагонадежного элемента», верные командованию нижние чины быстро разоружили и арестовали бунтовщиков.

Немалое количество стихийных выступлений было вызвано жестокостью командиров и старших офицеров кораблей.

В 1853—1855 годах парусным фрегатом «Диана» командовал капитан-лейтенант Степан Лесовский (1817—1884). Будучи человеком в принципе не злым, он имел славу исключительно жесткого командира¹. Во время одного перехода доведенная до отчаяния команда уже готова была наброситься на капитана-лейтенанта, однако жизнь командиру спас «его величество случай».

Непонятные действия команды насторожили недавно назначенного на корабль старшего офицера корабля — лейтенанта Ивана Бутакова (1822—1882). Бутаков неожиданно дал команду «к повороту», что требовало участия всей команды, после чего инцидент удалось «замять».

¹ Согласно одной из флотских легенд, Лесовский как-то откусил одному матросу ухо. Затем, остыв, добился для пострадавшего пенсии.



Кстати, как командир, так и старший офицер «Дианы» впоследствии достигли немалых высот в военно-морской иерархии Российской империи.

Лесовский, вышедший в 1881 году в полные адмиралы, в 1863—1864 годах командовал русской эскадрой в водах Северной Америки, а в 1866—1871 годах — Кронштадтским портом. В 1871—1876 годах он товарищ (заместитель) управляющего Морским министерством (по сути — морского министра), а в 1876—1880 годах — управляющий Морским министерством. Примечательно, что с поста министра он ушел по собственному желанию, предпочтя пост главного начальника Морских сил в Тихом океане (1880—1881).

Иван Бутаков умер в чине вице-адмирала. Последняя его должность именовалась «эскадр-майор Его Императорского Величества».

Кстати, покушений на жизнь командиров было мало. Возможно, помогал следующий параграф Морского устава:

«Ежели кто отца или командира своего наглым образом до смерти убьет, оного колесовать».

Помимо «Князя Потемкина-Таврического» до Февральской революции можно отметить, пожалуй, только один случай убийства матросами командира корабля — речь идет о взрыве на винтовом клипере «Пластун» в августе 1860 года. Как установили военно-морские следователи, причиной инцидента у шведского острова Готланд в Балтийском море, в результате которого погибла значительная часть офицеров и команды, был злой умысел отчаявшихся нижних чинов, измученных жестоким обращением командного состава. Особенно —



командира клипера лейтенанта барона Вильгельма фон Дистерло.

С 1826 года для наказания нижних чинов существовали арестантские роты, которые были почти во всех военных портах Балтийского и Черного морей. Правила содержания арестантов определялись «положениями», которые издавались в феврале 1830 года, декабре 1831 года и ноябре 1833 года. Наказанные содержались наравне с арестантами Военного ведомства, а административно подчинялись капитанам над портами¹.

«Административный кадр» роты состоял из четырех офицеров, фельдфебеля, 16 унтер-офицеров, барабанщика, писаря, цирюльника, а также четырех офицерских денщиков. Собственно арестантов на них было от 100 до 250 человек.

Весь арестантский состав первоначально делился на два разряда. К первому относили военных арестантов, осужденных на определенный срок. Ко второму — беглых Морского ведомства, а также бродяг (таковых было больше в арестантских ротах Военного ведомства).

С 1833 года все арестанты были разделены уже на три разряда.

Первый разряд составляли нижние чины, осужденные на конкретный срок (их так и называли — «военно-срочные чины»). Во второй разряд зачисляли все тех же бродяг, а также лиц, не имевших «установленные права на жительство». Третий разряд состоял из бессрочно осужденных нижних чинов, а также гражданских лиц.

¹ Капитан порта — офицер, отвечающий за безопасность плавания в его акватории, а также за порядком в порту. Ему подчиняется лоцманская и маячная части.



Отнесенных к третьему разряду также называли «всегдашними арестантами».

Разряды делились на отделения, исходя из профессии арестантов.

Отнесенных к первому разряду заковывали в кандалы; другие разряды были от этого освобождены. Впрочем, в случае побега одного из арестантов в кандалы заковывали все отделение, поскольку «они одни за других должны ответствовать». Всех арестантов брали «особым образом» — первым двум разрядам полголовы ото лба до уха, а арестантов третьего разряда — от затылка до лба с левой стороны.

Отданных в арестантские роты категорически запрещалось привлекать для любых работ, кроме казенных; свободное время заполнялось строевыми учениями. За нерадивость наказывали шпицрутенами (в случае преступления и предания военному суду), а также розгами — от 50 до 150 ударов зараз.

Согласно Высочайшему повелению от 17 апреля 1863 года, арестантские роты были преобразованы в военно-исправительные роты, которые в 1879 года превратились в дисциплинарные батальоны.

Правда, до Высочайшего повеления от 17 апреля 1863 года любой матрос мог быть подвергнут телесным наказаниям. С этого момента «телесно обескуражить» нижнего чина (по выражению самих матросов того времени) мог только суд.

Добавим в связи с этим, что все без исключения штрафованные матросы подвергались телесным наказаниям только перед фронтом. В дальнейшем у них уже не было ни



малейшей возможности выйти в офицеры либо получить гражданский («классный») чин.

В начале 1860-х годов в Российском Императорском флоте появилась прослойка «штрафованных». Это были люди, ограниченные в служебных правах и поддежавшие телесным наказаниям. В мирное время в разряд штрафованных переводили исключительно по суду; в военное время в таковой могли зачислить и в дисциплинарном порядке.

Переведенные в штрафованные унтер-офицеры лишились своего звания, а также наград и знаков отличия, на них не распространялись положения о прибавочном жаловании. Они не несли почетный караул, не получали временных отпусков. Но главное — штрафованного могли подвергнуть наказанию розгами — 50 ударами в дисциплинарном порядке, а в военной тюрьме — 200 ударами.

Исключение из разряда штрафованных приходило не ранее чем через год решением командира берегового флотского экипажа (реже — командира корабля первого ранга). В награду за боевые заслуги в военное время перевести из штрафованных могли и ранее, чем через год, но для этого требовалось решение уже начальника соединений кораблей.

Во флотских экипажах для разбора мелких проступков, за которые «не светила» отправка в дисциплинарный батальон, а лишь грозил перевод в разряд штрафованных, существовал экипажный суд. Он рассматривал также преступления, наказания за которые не были сопряжены с поражением в правах. Не рассматривал такой суд и преступления с участием гражданских лиц. Денежное



возмещение за понесенный вред либо убытки не могло превышать 150 рублей.

В состав суда входили три офицера. Во главе его стоял либо штаб-офицер, либо кто-то из обер-офицеров с большой выслугой лет (назначался сроком на год и именовался «презусом»). Кроме того, имелось еще два члена в чине обер-офицера (назначались сроком на полгода).

На кораблях большая часть проступков разбиралась командиром и старшим офицером.

Например, командир подводной лодки имел право за такие нарушения как «пьянство, буйность и бытность в нетчиках», а также за «самовольную отлучку и неисправимо дурное поведение»¹ ставить провинившегося под винтовку², арестовывать сроком до одного месяца, а также отдавать под гарнизонный суд либо суд соединения кораблей. Более того, командир имел право своим приказом уволить со службы даже сверхсрочника.

Начальство дисциплинарные строгости всемерно одобряло. Вот, например, выдержка из приказа контр-адмирала Павла Левицкого (1859—1938), начальника Бригады подводного плавания Балтийского моря от 11 ноября 1912 года:

«...Предлагаю командирам подводных лодок вверенной мне бригады представить для списания таковых³

¹ «Неисправимо дурное поведение» означало «неоднократное (не менее двух раз) пьянство или повторное нарушение правил воинского благочиния и общего поведения».

² Данный вид наказания означал постановку человека по стойке «смирно» в полной боевой выкладке на определенный срок.

³ То есть недисциплинированных нижних чинов.



с вверенных им подводных лодок на другие суда флота не стесняясь с убылью команды...»

Что же касается офицеров кораблей, то они часто скрывали проступки опытных специалистов, не передавая дела по ним в экипажный суд. В результате появлялись документы, подобные приказу в 1908 году командира Владивостокского порта контр-адмирала Николая Матусевича¹ командиру бронепалубного крейсера первого ранга «Аскольд» капитану первого ранга Сергею Бурлею²:

«Такой взгляд на службу считаю крайне вредным в смысле поддержания военно-морской дисциплины, а потому предписываю... применять 191-ю статью Военно-морского устава о наказаниях, что, безусловно, только и может поддерживать подорванные устои понятий о службе и дисциплине».

За что же могли наказать решением командира корабля либо старшего офицера? За «неотдание» (неправильное отдание) чести обычно полагалось от двух до пяти суток строгого ареста, за курение в неподожженном месте — трое суток строгого ареста, за «езду на извозчике» — две очереди без берега, «за хождение на берегу с женщиной и неотдание чести» — месяц без берега, за неотдание чести при одновременном курении — две недели без берега и понижение в денежном содержании до матроса второй статьи, за длинные неуставные волосы — очередь без берега.

Теперь расскажем о сути некоторых наказаний. «Простой арест» был возможен в светлом и темном карцере.

¹ Николай Матусевич (1852–1912) умер в чине вице-адмирала.

² Сергей Бурлей (1861–?) окончил службу в чине контр-адмирала.



В светлом выдавали горячую пищу, а спать разрешалось на голых досках в ночное время. Если же арест был «строгим», то горячая пища выдавалась только через два дня на третий; в остальные дни в «меню» входила лишь вода, хлеб и соль.

Темный карцер означал «усиленный арест».

Впрочем, на многих кораблях карцеры были настолько тесными и душными, что арест при них часто заменялся все тем же стоянием под винтовкой.

Матроса военного флота могли по решению экипажного суда арестовать в общей сложности на месяц, из которого восемь суток он бы находился под усиленным арестом, еще столько же — под строгим арестом, а остальные — под обычным. Для отбывания наказаний использовался «арестный дом» (гауптвахта), причем в зависимости от категории ареста варьировалось питание и условия содержания.

Если же провинность требовала наказания в арестном доме на срок от месяца до двух, то решение выносил уже гарнизонный суд.

Вот пример приговора, вынесенного 21 сентября 1872 года на броненосном фрегате «Князь Пожарский» (корабль в этот момент находился в Средиземном море). Согласно рапорту в Главный Морской штаб командира корабля капитана второго ранга Владимира Басаргина¹, «при собрании команды» были объявлены результаты следствия по делу матроса второй статьи Тараса Симонова, приговоренного «особенной следственной комиссией» к трем годам арестантских рот.

¹ Владимир Басаргин (1838–1893) умер в чине вице-адмирала.



Матрос обвинялся в неисполнении приказаний начальства и нанесении побоев унтер-офицеру. На шедший на Родину винтовой клипер «Жемчуг» был отправлен как сам Симонов, так и «подлинное дело», которое надлежало передать в Главный военно-морской суд.

Главный военно-морской суд (ГВМС), до 1867 года именовавшийся Морским генерал-аудиторатом, был высшей судебной инстанцией Морского ведомства. Суд разбирал кассационные жалобы и протесты, дела по частным жалобам и протестам, дела по просьбам и представлениям о возобновлении военно-уголовных дел, дела о предании военному суду лиц в адмиральских и генеральских чинах по общим преступлениям (то есть не касающиеся морской службы), дела о дисциплинарных взысканиях с чинов Морского ведомства.

Кроме того, ГВМС имел право обсуждать вопросы, относившиеся к военно-морской судебной части, а также к законам о наказаниях и взысканиях. Выдвигать такого рода вопросы мог «Главный начальник флота и Морского ведомства» (то есть Генерал-адмирал) либо позже морской министр, по собственной инициативе, а также по представлению главного военно-морского прокурора. Вопросы законодательства обсуждались полным составом суда и за закрытыми дверями. Если же дело касалось и сухопутных дел, то созывалось совместное заседание членов ГВМС и Главного военного суда.

Председателем Главного военно-морского суда назначался чаще всего либо полный адмирал, либо полный генерал Морского ведомства.

В том же 1867 году «военно-судные» комиссии в главных портах были преобразованы в военно-морские суды.



Первоначально они существовали только в Кронштадте и Санкт-Петербурге¹, но в 1868 году к ним прибавился Военно-морской суд Николаевского порта, а еще спустя некоторое время — Военно-морской суд Севастопольского порта. С 1888 года существовал Военно-морской суд Владивостокского порта.

Во всех остальных портах работали военно-морские следователи либо помощники военно-морских прокуроров.

С января 1865 года в Санкт-Петербурге в «Новой Голландии» начала работать Военно-исправительная тюрьма Морского ведомства, рассчитанная на 200 человек. С арестантами работали начальник тюрьмы (штаб-офицер), два начальника отделений, комиссар (заведующий хозяйством), два фельдфебеля, унтер-офицеры из расчета по одному на 14 заключенных, два горниста, священник, причетник, старший врач, два фельдшера и вольнонаемный письмоводитель.

В качестве помещения для тюрьмы в 1863—1864 годах переделали построенное еще в 1828—1829 годах здание арестантских рот Санкт-Петербургского порта. Сооружение, расположенное у западной оконечности острова Новая Голландия, сохранилось и по сей день. Первоначальная вместимость тюрьмы составляла 500 арестантов. Здание имело форму кольца и неофициально именовалось «бутылкой».

Трехэтажная тюрьма имела внутри кольца небольшой дворик, предназначенный для прогулок заключенных.

¹ Суд был упразднен в 1882 году после упразднения должности Главного командира Санкт-Петербургского порта.



Арестанты располагались на втором и третьем этажах (по 250 человек на каждом). Первый этаж предназначался для тюремной охраны, арестантской кухни, пекарен и кладовых.

В 1855—1863 годах в нем располагались госпитали и склады, а также Учебная гимнастическая команда Балтийского флота.

В 1863 году «бутылка» была несколько перестроена и вновь приспособлена под тюрьму. Здание получило каменную ограду, к которой был пристроен вплотную дом коменданта. Строение, существовавшее и ранее по соседству (бывшая мясосольня), превратили в прачечную и баню для заключенных. Для мясосольни был построен отдельный каменный дом у тюремной ограды.

После реконструкции здания «к услугам» столичных матросов-арестантов было 200 одиночных камер, оснащенных высоко расположенным окошком, дощатой или железной койкой (на ночь поднималась и фиксировалась замком), табуреткой и плевательницей. Камеры для «ночного пребывания» должны были иметь объем не менее 2,5 кубических саженей воздуха на человека. Камеры отделялись друг от друга деревянными оштукатуренными перегородками.

Для особо злонамеренных существовали особые камеры с каменными стенами, имевшие размеры 3,4 на 2,8 метра, а высоту — 3,4 метра. По желанию начальства арестанта могли содержать в абсолютной темноте.

Те, кто был осужден на длительный срок, отбывали наказание на первом этаже, все остальные — на втором и на третьем.



Согласно Положению о Военно-исправительной тюрьме Морского ведомства от второго ноября 1864 года, ежедневный паек арестанта выглядел следующим образом:

Вид припасов	По каким дням	Количество
Уксус	Ежедневно	0,15 чарки
Масло постное/сало или масло коровье	Постные/скромные дни	7 золотников
Хлеб ржаной	Ежедневно	2 фунта 81 золотник
Соль	Ежедневно	6 золотников
Горох	Среда и пятница	60 золотников
Крупа	Понедельник, вторник, четверг, суббота, воскресенье	36 золотников
	Среда и пятница	38 золотников
Мясо свежее	Воскресенье, вторник, четверг, высокоторжественные дни	42 золотника
Рыба	В те же дни в посты	42 золотника
Капуста или зелень	Понедельник, вторник, четверг, суббота, воскресенье	1 порция
На квас	Ежедневно	Муки — 15 золотников Солоду — 15 золотников Мяты — 0,1 золотника

Арестанты делились на два разряда — тех, кто был осужден за «общие» преступления, и тех, кого наказывали за преступления «чисто-морские или воинские». Заключенных из различных разрядов смешивать не рекомендовалось.

В каждом отделении тюрьмы были предусмотрены помещения для исправительных работ. Имелась и библиотека — «собрание книг нравственного и назидательного



содержания, доступных пониманию заключенных», — а также лазарет на 20 коек и церковь.

Тюремный штат составляли начальник, два начальника отделения (на правах ротных командиров), комиссар¹, два фельдфебеля, «комплект» унтер-офицеров (из расчета по одному на 14 заключенных), два горниста, священник с причетником, старший врач и два фельдшера. Полагалось также иметь необходимое число «вольной» прислуги.

В августе 1871 года император внес некоторые изменения в положение о тюрьме.

Перед обедом и ужином, а также после них заключенные были обязаны петь молитвы (помимо «молитвы утренней»). После обеда им полагалось полчаса на отдых (час в выходные и праздничные дни). «Время это они, если позволяет погода, проводят на дворе, в противном случае в столовой или рабочих комнатах, по усмотрению начальника тюрьмы». Во время отдыха арестанты могли негромко разговаривать между собой, однако требовалось избегать «ссор, браны и песен». В качестве поощрения срок отдыха мог увеличиваться начальством до трех часов в будние дни и до пяти часов в выходные и праздничные. При отсутствии штрафов заключенных допускали к часовым свиданиям с родственниками по воскресеньям.

Обитатели тюрьмы использовались для различных работ. В положении упоминается «тканье матов, делание плетёночек, кадок, ушатов, ведер, лопат и т.п. вещей». Их также «употребляли» «для щипания пеньки, для шитья коек, флагов, брезентов, чехлов, мешков, рубашек и предметов обмундирования матросов; для несложных

¹ Завхоз, выражаясь современным языком.



такелажных и всякого рода производительных казенных работ». Разрешалось занимать арестантов слесарными, токарными, переплетными, веревочными, мочальными и тростниковые работами. При этом *«непосредственные сношения»* заключенных с частными подрядчиками строжайше запрещались.

С 1872 года действовала Военно-морская следственная тюрьма в Кронштадте.

С 1884 года Военно-исправительная тюрьма Морского ведомства начала действовать на Черном море — на списанном винтовом корвете «Память Меркурия». Подчинялась она местному морскому начальству. Так как корвет имел небольшие размеры, то на нем помещалось и не так много заключенных — не более 40 человек, впоследствии — 72 человека. Меньше был и штат. Администрация была представлена начальником с двумя помощниками (на правах старшего офицера корабля), содержателем тюремного имущества, священником, врачом, фельдшером и писарем. Кроме того, имелся старший боцман, два боцманата, пять квартирмейстеров и десять матросов. Все служащие жили на судне, причем отлучаться с него имели право лишь врач и священник.

С 1909 года военно-исправительная тюрьма действовала и на бывшем одноименном крейсере «Память Меркурия», где размещалась до 1915 года.

Узники тюрем носили *«арестантское платье»*, а при поступлении в исправительное учреждение им брили усы и бороды. Первые двое суток они проводили в одиночках, после чего ежедневно работали и занимались строевыми упражнениями — разговаривать заключенным запреща-



лось. Работы заключались в плетении матов, столярном, портняжном и кузнечном ремесле.

Любопытная деталь — заключенный мог рассчитывать на половину своего заработка, полученного в результате работы. Вторая половина удерживалась в пользу казны.

В 1906 году в дополнение к тюреммам был создан Морской дисциплинарный батальон, который на следующий год был преобразован в Дисциплинарный полуэкипаж с переводом из Кронштадта в Архангельск. На момент создания в полуэкипаже числился командир (штаб-офицер), семь обер-офицеров, врач, два чиновника Морского ведомства, 12 кондукторов и 63 кадровых нижних чина. Охранно-караульные функции выполняли прикомандированные армейские подразделения.

В военное время система наказаний была наиболее жесткой. Так, Морской устав требовал смертной казни для любого человека (матроса либо офицера), оставившего свой пост «дабы укрыться». Если же офицер оставлял во время сражения свой корабль, то подвергался смерти «яко беглец с бою».

Со своей стороны, командир корабля (либо лицо, его заменяющее) был обязан заколоть тех, кто «мужественно и правдиво биться не станут». Так же должны были поступить и «прочие обер офицеры, однакож с верным свидетельством в сем то чинить, а не за иное что».

До появления Высочайшего повеления от 18 апреля 1863 года каждый унтер-офицер имел при себе так называемый «линёк» — приблизительно метровой длины канатик, предназначенный для порки матросов.

На берегу главным «воспитательным» средством были, как и прежде, шпигурутины и розги.



До середины XVIII века в ходу были и еще более жестокие, если не сказать зверские, наказания.

Например — протаскивание («проволакивание») под днищем корабля, или, как его тогда еще называли, «килевание»¹. Для осуществления этого наказания брался прочный конец, который пропускался под днищем корабля — либо от борта к борту, либо от кормы к носу (если ширина судна считалась палачами явно недостаточной). В верхней части судна канат пропускался через блоки, установленные на ноках (оконечностях) реев. К созданному «бесконечному» тросу привязывали наказуемого, после чего сбрасывали его в воду.

Как следует из названия пытки, несчастного протаскивали под килем корабля, причем данная процедура могла повторяться несколько раз. Кстати, даже во времена, когда к жестокостям относились как части человеческой жизни, «килевание» считалось крайне строгим наказанием. Чаще всего наказуемый либо умирал во время экзекуции, либо получал серьезные ранения от соприкосновения тела с днищем корабля, покрытым ракушками. Протаскивание же через острые выступы киля очень часто раздирало кожу человека. О том, чем часто кончалась такая процедура в тропических морях, изобиловавших акулами, догадаться нетрудно. Случалось, что канат в чем-то застревал, и человека вообще не могли вытащить из-под воды...

Не отличалось гуманизмом и так называемое «купание с райны» (реи).

¹ Понятие «килевание» в эпоху парусов означало наклонение (кренование) корабля для очистки и дальнейшей окраски днища.



В этом случае через уже знакомые нам блоки на ноках реев снова пропускался прочный канатик. Один конец брали в руки моряки, производившие наказание, а к другому привязывали жертву. Канат при этом крепился к связанным за спину рукам, так что возникало полное подобие такого широко известного пыточного орудия, как дыба. К ногам наказуемого привязывали солидный груз.

Рея разворачивалась над водой, после чего приговоренного к «купанию» начинали «обмакивать» в воду — груз тянул его тело вниз, а глубина погружения зависела исключительно от доброты руководившего экзекуцией офицера и его помощников. Количество «обмакиваний» обычно определялось заранее.

«Купание с райны» считалось настолько жестоким наказанием, что Морской устав Петра Великого запрещал командиру при плавании в составе эскадры подвергать этой пытке подчиненных без санкции флагмана.

Справедливости ради, впрочем, отметим, что в Морском уставе Петра Великого «килевание» как вид наказания не упоминается вообще. Зато присутствует порка батогами¹, «кошками» и шпицрутенами. Не были забыты также вырывание ноздрей, порка кнутом и ссылка на галеры. Что же касается смертной казни, то она существовала в шести видах!

Что же касается батогов, то они были отменены только в 1762 году, причем не из соображений гуманизма, а в связи с тем, что они «бесчестили» низких чинов. Замена была произведена на битье тростью, а также шпагой плашмя.

¹ *Батоги* — толстые прутья, то же, что и шпицрутены.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Русские единицы измерения и их значения в метрической системе

Русская мера	Значение в метрической системе
Аршин	0,71 метра
Ведро	12,3 литра
Верста	1066,78 метра
Вершок	44,45 миллиметра
Дюйм	25,4 миллиметра
Золотник	4,27 грамма
Кружка	1,23 литра
Пуд	16,38 килограмма
Сажень	2,13 метра
Фунт	0,45 килограмма
Чарка	0,123 литра
Четверик	26,24 литра



**Правила о формах одежды для нижних чинов
Морского ведомства¹
Береговая форма одежды**

В летнее время (с 15 мая по 15 сентября)

Парадная	Обыкновенная	Рабочая
Мундир Белые брюки Круглая шляпа Палаш Шинель	Мундир, белые брюки Фуражка с белым чехлом Поясной ремень Вместо мундира шинель Поясной ремень поверх шинели	Рабочее платье с за- правленными в сапоги брюками Фуражка с белым чехлом

В зимнее время

Мундир Зимние брюки Фуражка Палаш Шинель	Мундир Зимние брюки Фуражка Шинель Поясной ремень	Рабочее платье Фуражка В холодное время фуфайка
--	---	--

Судовая рейдовая форма одежды

Мундир Брюки летние или зимние Шляпа Поясной ремень	Белая рубаха с синим воротником Белые брюки Фуражка с чехлом В холодное время синяя фланелевая рубаха и суконные брюки	Рабочее платье Фуражка В холодное время фуфайка
---	--	--

**Правила для ношения знаков отличия
и медалей нижними чинами**

1. Нижние чины при ношении знаков отличия и медалей руководствуются следующими правилами:

а) Старшая медаль, носимая на шее, выпускается в разрезе воротника мундира или кителя, причем лента ордена должна быть несколько видна; прочие по стар-

¹ Утверждены 7 января 1863 года.



шинству медали, носимые на шее, выпускаются по борту мундира или кителя, причем верхний край старшей медали должен быть на линии верхнего края знака отличия и медалей, носимых на груди; верхний же край медалей, следующих по старшинству, должен отстоять на $\frac{1}{2}$ вершка от нижнего края старшей медали; ленты каждой медали должны быть несколько выпущены из-за борта.

б) На фланелевой рубахе шейные медали носятся так, чтобы медаль с продетой под рубаху лентой приходилась на середину груди, для чего имеющаяся у фланелевой рубахи пуговица должна быть застегнута. При нескольких же медалях на шее — таковые носятся одна под другой, старшая сверху.

в) Знаки отличия и медали, носимые на груди, прикрепляются на колодке шириной в $1\frac{1}{2}$ вершка, причем верхний край лент, надетых на колодку, должен отстоять на $1\frac{1}{8}$ — $1\frac{1}{4}$ вершка от крючка воротника мундира или кителя. Колодка со знаками отличия и медалями прикрепляется: а) на мундире двубортном и кителе — посередине груди; б) на мундире однобортном и кителе — на левой стороне груди, причем середина колодки со знаками отличия и медалями должна быть расположена на середине левой стороны; в) на фланелевой рубахе — на левой стороне груди горизонтально и таким образом, чтобы старший на колодке знак отличия приходился с левой стороны грудного разреза воротника.

2. На шинели или пальто, надетых в рукава, нижние чины носят пожалованные им знаки отличия и медали так же, как и на мундире; причем при нескольких медалях, носимых на шее, в разрезе воротника шинели выпускается



одна старшая медаль, а медали младшие, носимые на бору мундира или фланелевой рубахи, полагается носить под шинелью или пальто.

3. На белой полотняной рубахе, когда она является верхнею одеждю при парадной форме, носятся все знаки отличия и медали по правилам ношения их на фланелевой рубахе. Во всех же остальных случаях на белой полотняной рубахе носится один только Знак отличия Военного ордена старшей степени.

4. Нагрудные знаки, установленные для лиц, окончивших курс в некоторых высших и специальных учебных заведениях, носятся нижними чинами на мундире, синей фланелевой рубахе или белой полотняной рубахе, шинели или пальто, на основании правил, установленных для ношения этих знаков.

5. Некоторые чины из разжалованных или исключенных из службы офицеров и военно-морских чиновников лишаются на все время нахождения их на военной службе права ношения, полученных ими в бытность в офицерском звании, нагрудных знаков за окончания курса в военных академиях.

6. Иностранные знаки отличия и медали носятся нижними чинами ниже всех Российских знаков отличия и медалей, причем старший знак отличия по иностранному государству надевается выше других иностранных знаков отличия и медалей.

7. Знак, жалуемый нижним чинам флота за усердную службу в морской охране, знак в память градусного измерения на островах Шпицбергена, знак отличия Красного Креста, милиционный (ополченческий) крест или бляха у нехристиан, установленные в память



службы в сводно-гвардейской роте (или батальоне) и за службы в собственном ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА сводном пехотном полку, юбилейные и тому подобные знаки носятся нижними чинами на левой стороне мундира, синей фланелевой и белой полотняной рубах и шинели или пальто на высоте половины длины талии от воротника до пояса. При совместном ношении этих знаков они пригоняются в прядке их жалования сверху вниз.

Как надлежит в которой день давать вина и варить пищу людем¹

	Воскресе- нье	Поне- дельник	Вторник	Среда	Четве- рток*	Пяток	Суббота	Неделя	Месяц
Сухарей	1 фунт и 58 2/3 зо- лотника	11 1/4 фунта	45 фунтов						
Пива	2 крушки	14 крушк	7 ведер						
Мяса	60 золот- ников		60 золот- ников		60 золот- ников		60 золот- ников	2 1/2 фунта	10 фунтов
Рыбы						1 фунт		1 фунт	4 фунт
Круп овсяных	½ фунта		½ фунта		½ фунта	½ фунта	½ фунта	2 1/2 фунта	10 фунтов
Круп грешни- вых		60 золот- ников		60 золот- ников				1 фунт 24 золот- ника	5 фунтов
Гороху		1 фунт 24 золот- ника		1 фунт 24 золот- ника				2 1/2 фунта	10 фунтов
Масла коровы	20 4/5 зо- лотника	1 1/2 фунта	6 фунтов						
Вина	1 чарка		1 чарка			1 чарка	1 чарка	4 чарки	16 чарок
Соли								36 золот- ников	1 1/2 фунта
Уксусу								1/8 круш- ки	¼ крушки

¹ Из Морского устава Петра Великого.



	Воскресе- ние	Поне- дельник	Вторник	Среда	Четве- ртък*	Пяток	Суббота	Неделя	Месяц
Как в которой день что варить									
	Мясо с кашою	Каша густая по утру, а вечером горох	Мясо с кашою	Каша густая по утру, а вечером горох	Мясо с кашою	Рыба с кашою	Мясо с кашою		

* Четверг.

Морское довольствие на 1858 год¹
Довольствие нижних чинов на судах,
находящихся во внутреннем плавании в Российских
водах (на одного человека в месяц)

Мясо	14 фунтов
Крупа	18 фунтов
Горох	10 фунтов
Сухари	45 фунтов
Масло	6 фунтов
Соль	1,5 фунта
Квашеная капуста	20 чарок
Водка	28 чарок
Уксус	4 $\frac{1}{6}$ 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, отправлен-
ных в заграничное плавание**

Заграничные плавания бывают трех категорий:
 а. Дальние, то есть кругосветные.

¹ «Морской сборник», 1858, № 8.



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.

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	4 $\frac{1}{6}$ чарки
Табак	0,5 фунта
Перец стручковый	2 золотника
Чай	4 $\frac{8}{15}$ 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	0,5 банки
Лимонный сок	56 золотников
Виноградное вино для замены лимонного сока	28 чарок

* Эссенция из спрюса (черной или канадской ели). Из эссенции варились пиво, которое считалось противоцинготным средством.

При даче команде по утру 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...

ПОЛОЖЕНИЕ ПРИВАРОЧНОМ ДОВОЛЬСТВИИ МОРСКИХ КОМАНД¹

1. Общий размер приварочных денег.

Нижним чинам Морского ведомства, состоящим на береговой пище и получающим установленную дачу сухопутного провианта, полагается при этом приварочное довольствие в следующем размере²:

В Кронштадтском, Санкт-Петербургском, Ревельском, Свеаборгском портах и всех вообще местностях, принадлежащих к Балтийскому ведомству, — по пяти копеек.

¹ Утверждено 20 апреля 1870 года.

² В день на человека.



В Архангельском порте и прибрежных пунктах Белого моря — по три и одной трети копейки.

В Николаевском порте (Херсонской губернии) и Черноморском ведомстве вообще — по пяти копеек.

В Бакинском порте и Каспийском ведомстве вообще — по три копейки.

В Сибирских портах — по пяти копеек.

Примечание. Об особом размере приварочных в некоторых командах смотри в статье второй.

2. Особый размер приварочных денег для некоторых команда.

В следующих командах полагается приварочное довольствие в увеличенном против общей нормы размере¹:

1) Нижним чинам Флотской стрелковой роты — по шести с четвертью копеек.

2) Юнгам Учебного морского экипажа — по шести с четвертью копеек.

3) Ученикам Школы писарей и содержателей — по восьми копеек.

и 4) Нижним чинам хода музыкантов портов Восточного океана — по восьми копеек.

3. Каким командам полагаются приварочные деньги.

Приварочное довольствие, в определенном в предыдущих статьях размере, производится строевым и нестроевым унтер-офицерам и рядовым всех званий, стоящим в Гвардейском и флотских экипажах и других командах Морского ведомства, а равно инвалидам

¹ В день на человека.



Санкт-Петербургского Императора Павла Первого дома, лоцманам Санкт-Петербургской лоцманской команды, юнгам Учебного морского флотского экипажа, состоявшим в Школе кантонистов Гвардейского экипажа детям низких чинов того экипажа, ученикам Школы писарей и содержателей, низким чинам, состоявшим при учебных заведениях, низким чинам госпитальной прислуги, фельдшерам, фельдшерским и аптекарским ученикам.

4. Каким низким чинам не полагается приварочное довольствие.

Приварочное довольствие вовсе не полается низким чинам, служащим при административных местах Морского ведомства и получающим содержание из административных сумм тех мест. Из сего исключаются: во 1-х, те административные учреждения, в штатах которых оговорено, что служащие в них низкие чины получают провиант и приварочные деньги на общем основании, и что во 2-х, те из низких чинов нестроевых рот седьмого и восьмого флотских экипажей, которые командируются временно к учреждениям, поименованных в ведомостях, приложенных под номерами девятым и десятым к приказу Его Императорского Высочества Генерал-Адмирала, 3 марта 1869 года, № 34.

5. Юнкерам флота, служащим на собственном иждивении, приварочных денег не полагается.

Поступающие на службу после издания настоящего Положения юнкера флота, служащие на собственном иждивении, не имеют права на довольствие приварочными деньгами и сухопутным провиантом.



6. При каких обстоятельствах приварочные не производятся.

Приварочное довольствие (наравне с сухопутным провиантом) прекращается:

1) С поступлением нижних чинов на довольствие морскою провизиею.

Примечание. Во время вооружения и разоружения судов, команды их остаются на общем береговом довольствии, отпуском за это время и приварочных денег. О добавочной винной порции, полагаемой людям, при вооружении и разоружении, и об отпуске за время этих работ особых денег, для усиления съестных сумм экипажей, смотри Положение о довольствии команд морскою провизиею.

2) Во время отпуска или служения на коммерческих судах.

3) Во время сухопутных передвижений команд или отдельных командировок, когда люди продовольствуются на отпускаемые кормовые деньги или же натурою, по распоряжению начальства.

и 4) Во время нахождения, по болезни, в госпиталях и лазаретах, во время заключения в военно-исправительной тюрьме и вообще во всех тех случаях, когда люди получают особое пищевое довольствие от казны.

Примечание. Арестованные при экипаже или команде не исключаются из приварочного довольствия.

7. Отмена особых прибавок на улучшение пищи.

За установлением приварочных денег в размере, определенном в первой и второй статьях сего Положе-



ния, отменяются все производившиеся до сего времени некоторым командам, сверх сухопутного провианта и приварочных, особые денежные прибавки к береговому пищевому довольствию, на улучшение пищи, а также отпуск денежного пособия на соль для состоящих в Школе кантонистов Гвардейского экипажа детей нижних чинов означенного экипажа.

8. Правила для отпуска приварочных денег.

Приварочные деньги отпускаются в команды на основании прилагаемых при сем правил, по суточному числу людей, состоящих в командах на порции, и обращаются с харчевую либо съестную сумму, употребляемую на продовольствие нижних чинов пищею на берегу. Нижние чины, имеющие свое отдельное хозяйство, получают причитающиеся им приварочные деньги сполна на руки. Порядок расходования съестных сумм в ротах и артелях и ведение книг по сему предмету остается на основаниях, действовавших до издания сего Положения.

Правила для требования и отпуска в команды приварочных денег (приложение к статье восьмой)

1) Приварочные деньги отпускаются от комиссариатских частей в экипажи и команды и отдельные их части в начале каждого месяца, авансом, на месяц вперед, по установленным требовательным ведомостям, в которых сумма исчисляется в примерном количестве, по числу людей, бывших налицо во время составления требований...



2) Деньги эти выдаются в роты также вперед на месяц, по примерному расчету о числе порций, под расписки ротных командиров, в подлинной требовательной ведомости, по которой экипажем получена авансовая сумма.

3) К первому числу каждого месяца составляется в экипаже расчет с ротами за истекший месяц, по действительному суточному числу порций, с добавлением неполученного или зачетом оставшегося...

4) В имеющемся, на обороте отчетных листов, счете приварочных по числу порций, показывается число всех нижних чинов, имеющих право на приварочное довольствие и состоявших налицо, не исключая и прикомандированных от других экипажей и команд, к коим они прикомандированы. К отчетным листам прилагаются в подлиннике или в засвидетельствованных копиях служащие удостоверением прибыли и убыли людей документы, которые отмечаются в особой граfe счета.

5) Люди, поступающие в команды, зачисляются на приварочное довольствие со дня действительного поступления, если они поступили до обеда, а с следующего дня, если они поступили после обеда; равным образом отчисляемые считаются на приварочном довольствии по тот день включительно, в который действительно пользовались обедом из общего котла, сообразно чему показывается и срок довольствия в аттестатах.

6) В отношении имеющих отдельное хозяйство нижних чинов, коим приварочные деньги выдаются на руки, соблюдается следующее: если они отчислены будут от команды, по случаю перевода в другие команды, ранее того срока, на который им были выданы приварочные деньги, то в аттестатах о довольствии обозначается срок,



по который они удовлетворены таким довольствием, и за сим в тех командах, куда они переведены, приварочные деньги выдаются им не ранее истечения того срока, на который они удовлетворены. Если отчисление их последовало ранее срока, на который они удовлетворены приварочным довольствием, по случаю отправления в госпиталь, лазарет или в военно-исправительную тюрьму, а в случае смерти или осуждения таких нижних чинов, выданные им деньги не требуются обратно. Если же отчисление их от берегового приварочного довольствия последует по случаю командировки или зачисления на морское довольствие или увольнения в отпуск или в отставку, то выданные им вперед приварочные деньги требуются от них обратно.

7) Означенные в пункте третьем месячные отчетные листы..., за подписью ротного командира и казначея, прилагаются к авансовой требовательной ведомости на истекший месяц, которая затем отсылается установленным порядком на ревизию, со всеми приложениями. Общий результат отдельных ротных расчетов, относительно оставшихся либо недополученных за истекший месяц денег, принимается в расчет при составлении нового требования об отпуске в команду аванса приварочных денег...

8) Для расположенных вне порта и на значительном от него расстоянии команд или частей их, разрешается, в видах своевременного удовлетворения людей приварочными деньгами, отпускать эти деньги авансом на треть года вперед, с соблюдением однакоже при этом вышеизложенного порядка расходования их по суточному числу людей и составления надлежащих по сему предмету



отчетных листов за время, на которое приварочные деньги отпущены авансом.

9) Военно-учебным заведениям, госпиталям и тому подобным учреждениям, в которых число людей, состоящих на приварочном довольствии, остается почти без изменения, предоставляется, если они не признают для себя более удобным, требовать приварочные не авансом, а по истечении месяца. В таком случае требования, составляемые за прошедшее время, не примерным количеством, а по числу людей, действительно состоявших налицо, должны заменить собою отчетность, к ним прилагается по установленной форме, счет приварочных по числу порций в истекшем месяце.

и 10) Все требовательные ведомости, равно и счетные листы со счетами приварочных по числу суточных порций, должны быть печатные, так чтобы в них требовалось выставлять только месяцы, числа и цифры.

Из книги А.С. Новикова-Прибоя «Капитан первого ранга»

...За период новобранства выпал и на мою долю такой вечер, который навсегда остался в моей памяти.

Наш флотский экипаж осветился газовыми рожками. Мы, новобранцы, только что кончили занятия ружейными приемами. Все чувствовали себя переутомленными. Хотелось отдохнуть, но уже просвистала дудка дежурного по роте, а вслед за ней раздалась команда:

— На словесность!

Новобранцы нашего взвода, в котором насчитывалось сорок человек, бросились по этой команде к месту учения и расселились по передним койкам. Стало тихо. Только на дворе



выла выюга, залепляя снегом окна. Пользуясь отсутствием инструктора, новобранцы робко озирались. Лица у всех были пасмурны, в глазах отражалась гнетущая тоска.

Рядом со мной уселся новобранец Капитонов, рослый парень, угловатый, низколобый. Он согнулся, съежился, словно старался казаться незаметнее. Тяжело ему было на службе. Выросший в глухой деревне Вологодской губернии, не видавший никогда города, он совсем растерялся, попав в чужую ему обстановку. Военное учение давалось ему с невероятным трудом. В особенности он никак не мог усвоить словесность, которая для него, неграмотного, была какой-то непостижимой мудростью. Каждый день его подвергали жестоким наказаниям. И, запутанный, задерганный, он производил впечатление безнадежного человека. У нас с ним был один шкаф, разделявший в заднем ряду наши койки. Вместе мы пили чай, вместе ели ту дешевую колбасу, которую приходилось иногда покупать в лавках. По вечерам, беседуя с ним, я помогал ему разобраться в уставе, и заступался за него, когда над ним смеялись. Он относился ко мне с большой любовью. Иногда его подбадривал Захар Псалтырев:

— Главное, Капитонов, не робей. Что с тобою может сделать инструктор? Ведь не зарежет ножом? Отвечай ему смелее, вроде как не он, а ты старший над ним. И тогда дело у тебя пойдет.

Пришел инструктор Храпов, крупный и жилистый человек, и важно уселся напротив нас на стуле. Это был старший унтер-офицер, кончивший армейскую стрелковую школу. На его обязанности лежало обучать нас строевому делу. На этот раз он казался особенно злым. Дело в том, что угром, понадеявшись друг на друга, никто



из новобранцев не принес ему чаю. Это его взорвало. Желая нас наказать, он привязал к чайнику длинный шнур, и мы все, сорок человек, ухватившись за шнур, отправились на кухню за чаем. Шли в ногу, распевая:

Дулась, дулась, перевернулась,
Перевернулась и согнулась
В три дуги, дуги, дуги.

Вся эта песенка, которую заставил нас петь Храпов, заключалась лишь в трех бессмысленных строчках. И мы повторяли их, как попугай. А он, сопровождая нас, командовал: Ать! Два! Громче пойте! Не жалеть глоток! Левой! Правой!

Потом целый день он мучил нас во дворе строевым учением.

С появлением перед нами Храпова новобранцы замерли. Некоторые неестественно выпустили на него глаза. Он окинул нас недовольным взглядом, хмурясь, открыл перед собою военно-морской устав. Вдруг инструктор вскрикнул, заставив нас вздрогнуть:

— Наливайко!

— Чего изволите, господин обучающий? — вскочив, откликнулся белобрысый украинец.

— Что такое канонерская лодка?

Наливайко ответил на это более или менее сносно.

— Садись.

Не было такого случая, чтобы Псалтырев запнулся в чем-нибудь. И теперь на вопрос, в каких случаях подчиненный не должен исполнять приказания начальника, он отчеканил ответ слово в слово, как сказано в уставе. Храпов заметил ему:



— Тебя, чорта головастого, даже скучно спрашивать.

На присяге 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 службы, а не свадьба...

Он продолжал дальше произносить несуразные слова, нам казалось, что мы от них глупеем.

— Поняли, головотяпы, что я говорил? — закончил Храпов и посмотрел на нас с такой враждебностью, что как будто мы были неисправимыми злодеями.

— Так точно, господин обучающий, — ответили новобранцы хором.

— А теперь.... Эй ты, морда теркою, повтори то, что я сказал вам, — обратился он к новобранцу Быкову, у которого лицо было изрыто оспою.

Тот вскочил и зашевелил толстыми влажными губами, но ничего не сказал.

— Я от тебя ответа жду, а ты, словно корова, только жвачку жуешь...

— Так что, окромя государя часовой никому не должен отдавать винтовки, — выпалил, наконец, Быков и сам испугался.

— Вот тебе на! — вскрикнул Храпов и, ядовито улыбаясь, обратился к нам: — Полюбуйтесь на этого молодца! Ты ему про гrott-мачту, а он тебе палец в рот. О чем я вчера



говорил, он мне сегодня повторяет. Ну как есть бревно! А ведь, ежели правильно рассудить, должен бы умным быть. Гляньте-ка на его рожу: сам чорт на ней арифметику выписывал.

Инструктор повернулся к Быкову и, склонив голову набок, прищурил один глаз:

— У тебя мамаша есть?

— Есть.

— Где она?

— В деревне осталась.

— Ты, может быть, по мамашиной сиське соскучился, дитятко неразумное, а?

Новобранец стыдливо потупился.

— Я тебя выправлю! — сказал Храпов и кулаком ударил новобранца в подбородок так, что у того щелкнули зубы.

Инструктор пытливо осмотрел нас и остановил свой взгляд на Капитонове:

— Кто у тебя экипажный командир?

Мой сосед вздрогнул и рванулся с койки.

— Его высокоблагородие капитан первого ранга... первого ранга Борщов.

— Брешешь!

Капитонов назвал еще какую-то фамилию.

— Молчи уж! — оборвал его Храпов. — Недорубленный!

Послушай вот, что тебе стручок скажет.

Стручок ответил скороговоркой:

— Его высокоблагородие капитан первого ранга Капустин, господин обучающий.

— Молодец, Стручок!

— Рад стараться, господин обучающий.



— А ты, кукла заморская, поди сюда! — крикнул инструктор Капитонову.

Зная, зачем его зовет Храпов, новобранец приближался к нему медленно, дико озираясь, точно ища себе спасения. Широко раскрытыми глазами мы следили за инструктором, ожидая, что применит к виновнику какое-то новое наказание. В этом деле изобретательность у него была поразительная. И действительно, так и случилось. Он постучал кулаком по голове новобранца и прислушался. Потом постучал по деревянной табуретке и, наклонившись, снова прислушался. После этого он значительно посмотрел на нас и заявил:

— Однаковые звуки получаются. Стало быть, голова у него деревянная. Попробую приложить ему пластырь на шею. Иногда это помогает.

Капитонову было приказано нагнуться. Он сделал это покорно и безмолвно. При каждом ударе по шее его голова тыкалась вниз. Раза два он падал на колени, поднимался и становился в прежнюю позу. Возвращаясь на свое место, он в довершение всего зацепился за чьи-то ноги и споткнулся.

— Тюлень! — рявкнул ему вслед Храпов.

Словесность продолжалась. И чем дальше она шла, тем злее становился инструктор. Те, кто на чем-нибудь сбивался, подвергались наказаниям, которые только приходили ему в голову. И многие с ужасом смотрели на его сухое и усатое лицо. Спустя полчаса у двоих были окровавлены лица, трое стояли на матросских шкафиках, выкрикивая:

— Я дурак второй статьи!

— Я дурак первой статьи!

— Я глуп, как пробка!



В то же время один из новобранцев, засунув голову в топку голландки и называя свою фамилию, произносил под суплерство инструктора:

— У Пудеева кобылья голова... Он словесности не знает... Проще свинью научить на белку лаять, чем из него сделать матроса...

И к каждой фразе он прибавлял самую отъявленную матерщину.

Меня все больше и больше удивлял Храпов. Нам известно было, что он происходит из крестьян Тверской губернии. Что он усвоил за шесть лет флотской службы? Строевое учение, имена царствующего дома — царя, царицы, их детей, вдовствующей императрицы, великих князей. Но для этого не нужно было иметь много ума. И все же этот малограмотный человек, который с трудом мог нам объяснить морской устав, считал себя в сравнении с нами великим человеком. А мы для него были какими-то неразумными существами. Издеваясь над нами, он упивался своей властью. Я смотрел на новобранцев, забитых и жалких, и подумал: неужели вследствие и из них кто-то выйдет таким же жестоким, как этот инструктор? А он, обрывая мои мысли, задал мне вопрос:

— Что такое знамя?

На это, вырубив весь устав почти наизусть, я ответил без малейшего затруднения. Мне приказано было сесть. Храпов взялся за Капитонова:

— Теперь ты повтори, что он сказал.

Капитонов встрепенулся:

— Знамя... хоругва...

— Ну? — не отставал от него Храпов.



Капитонов, напрягая мысли, морщил лоб. Губы его посинели, в глазах светился животный страх. Наконец, сокрушенno мотнув головой, он забормотал:

— Потому, живота не жалея... святая хоругва, до последней крови... Часовой...

Храпов остановил его:

— Стой ты, дубина стоеросовая! Ну чего ты мелешь? Нет, измучился я с тобой совсем. Ты хоть пожалел бы мои кулаки: отбил я их об твою дурацкую башку. А все бестолку. Тебя, видно, учили, что на лодке по песку плавать...

И, не желая затруднять себя больше, он обратился ко мне:

— А ну-ка смажь ему разок по карточке. Да по-настоящему, смотри!

Я отказался выполнить такое приказание.

Храпов стиснул зубы и ощетинил усы. Сухое лицо его стало багровым. Он жестоко смотрел на меня, а потом уставился, словно гипнотизер, напряженным и неподвижным взглядом на Капитонова. У того от страха задергалась нижняя губа. Последовал приказ с хриплым выкриком:

— Капитонов! Если он не того, то ты привари ему пару горячих!

— Есть, господин обучающий!

Ко мне повернулось лицо Капитонова, мертвцыки бледное, как маска, и на момент я увидел его глаза, бессмысленно округлившиеся и пустые, точно он внезапно ослеп. Правая его рука откинулась с необыкновенной быстротой, словно он боялся упустить удобный момент для удара. Не успел я произнести ни одного слова, как голова моя мотнулась в одну сторону, затем в другую. Из глаз посыпались искры, зазвенело в ушах.



— Мерзавец! За что ты меня ударил? — задыхаясь от негодования, крикнул я в диком исступлении. Я упал на койку, но сейчас же вскочил. Все мое существо охватило безумное желание наброситься на Капитонова и рвать его, рвать до тех пор, пока не истощатся последние силы. Но он сам свалился на пол как подкошенный, и над ним, яростный и страшный, стоял Псалтырев, ожидающе глядя на инструктора. Все это произошло как в бреду, и до моего сознания донесся резкий голос:

— Разойдись!

Я увидел удаляющуюся из камеры спину Храпова¹.

В ту ночь я долго бродил по двору, осыпаемый холодным снегом, с болью в голове и с горечью в сердце.

Было уже поздно, когда я вернулся в камеру. Газовые рожки, наполовину привернутые, горели слабо. Кругом было сумрачно. Новобранцы, утомившиеся от работ и учебных занятий, крепко спали. Дремал и дневальный, привалившись к стене около двери. Воздух был тяжелый, спертый, пахло прелыми портянками. Я прошел к своей койке и начал раздеваться.

Капитонов еще не спал. Опустив голову, он в одном нижнем белье сидел на своей койке, убитый и несчастный. Лицо его с разбитым подбородком потемнело, взгляд устремился в одну точку. Не глядя на меня, он заговорил робко, дрожащим голосом:

— Прости, брат... Ей-богу, не знаю, как это я... Никогда больше... никогда... Бей меня, сколько хочешь...

И вдруг этот большой человек тяжко заплакал, стараясь заглушить свои всхлипывания. Я сразу понял, что не

¹ В данном случае имеется в виду одно из помещений казармы.



он, доведенный до невменяемости, был виноват, а кто-то другой. Мне стало жаль его, как будто своими слезами он смыл злобу с моего сердца.

Через две койки от меня всхлипывал Псалтырев.

Храпов, очевидно, сам испугался того, что случилось, и никого не посадил в карцер. И вообще он с этого месяца сократился в своих наказаниях. А мне и Псалтыреву совсем перестал задавать вопросы во время словесности.

Из книги А.С. Новикова-Прибоя «Цусима»

Период новобранства длился около четырех месяцев и запечатлелся в моей памяти, как отвратительный сон. Капралы, инструкторы, фельдфебель принимали самые решительные меры к тому, чтобы вышибить из нас деревенский дух. В шесть часов утра горнист на дворе играл побудку. Мы очумело вскакивали, заправляли свои койки, наскоро пили чай с черным хлебом и целым взводом в сорок человек становились в своей камере на гимнастику. Инструктор командовал, а мы выкидывали руки вперед, вверх, в стороны, вниз. Против гимнастики ничего нельзя было бы возразить, если бы ей не злоупотребляли. А нас, например, заставляли проделывать бег на месте с выкидыванием колен то вперед, то назад до тех пор, пока не только все белье становилось мокрым от пота, но и разбитые подошвы сапог промокали насеквоздь. Еще труднее было выполнять «лягушечье путешествие».

Заключалось оно в том, что все сорок человек опускались на корточки в затылок друг другу и, выставив руки вперед, прыгали вдоль стен камеры, по несколько раз огибая ряды коеч. Тут все зависело от настроения инструктора. Если он был не в духе, то это глупейшее прыганье затягивалось,



и тогда глаза застилались зеленым туманом. Некоторые новобранцы не выдерживали такой пытки и падали.

— Отяжелели, окаянные, с мякинным брюхом! — ревел инструктор и подбадривал падающих пинком.

Потом нас выгоняли во двор. Там учились маршировке, всяким захождениям, поворотам, ружейным приемам, бегали по двору. Инструктор говорил нам:

— Если я скомандую «смирно», это значит — не дыши, замри. Забудь, как отца и мать зовут, и только слушай, что дальше последует от меня.

Вообще он относился к нам так, как будто мы были его заклятыми врагами.

После обеда наступал короткий отдых, но иногда в это время заставляли нас пилить и колоть дрова. Потом опять выгоняли на двор для маршировки.

Вечером, поужинав, мы, измученные, отупевшие, рассаживались по койкам в камере и занимались словесностью. Из нее мало мы черпали знаний. Главный упор делался на дисциплину, на чинопочтание, на верность царю. Заучивали имена царствующего дома и фамилии начальства, начиная от командующего флотом, кончая ротным командиром. Тут же инструктор рассказывал нам, как различать чины. Все делалось с матерной бранью и мордобойством.

Часов в семь все занятия кончались. Пока не скомандуют «на справку», мы могли писать письма, читать книги и веселиться. Некоторые, пользуясь небольшим промежутком свободного времени, бежали на двор, в прачечную, в кирпичное помещение и стирали там свои рубашки и подштанники. Развешивать их на чердаке было рискованно — украдут. Поэтому каждый новобранец расстипал



сырое белье под простыню, чтобы за ночь просушить его температурой своего тела.

Тяжелый рабочий день заканчивался справкой и вечерними молитвами. Привергались газовые рожки, за исключением одного. В камере было полусумрачно. Кто-нибудь из нас назначался дежурным, а остальные тридцать девять человек укладывались спать — каждый на свою койку, на соломенный тюфяк, под серое казенное одеяло. Воздух стущался смрадом человеческих испарений.

Так продолжалось изо дня в день. Я исполнял все служебные обязанности самым добросовестным образом. Меня нельзя было причислить к глупым ребятам. До службы я прочитал порядочно книг, а это очень помогло мне в изучении словесности. При своей недурной памяти я в один месяц выучил матросский устав наизусть. Новобранцев до принятия присяги не полагалось отпускать в город поодиночке, но инструктор, ввиду моего необычайного успеха по словесности, сделал для меня исключение.

— Смотри в оба, — наказывал он мне. — Знай, кому нужно козырнуть, кому стать во фронт.

— Есть, господин обучающий.

— Если подведешь меня, я из тебя яичницу сделаю.

Все это мне казалось нормальным.

Гуляя по городу, я отдавал честь встречающимся офицерам по всем правилам.

Правда, проделывал я это не без волнения, но ко мне никто не придирился.

Захотелось посмотреть офицерские флигели¹, и я, свернув на Екатерининскую улицу, зашагал вдоль сквера.

¹ Дело происходит в Кронштадте.



Как после узнал я, здесь никогда не гуляли матросы, боясь столкновения с начальством. Не прошло и пяти минут, как навстречу мне показался человек с седыми бакенбардами. Какой у него был чин?

Я еще ни разу не видел живого адмирала, но уже знал, какие у него должны быть погоны: золотые, с зигзагами, с черными орлами. Эти погоны можно было видеть в экипаже за стеклами. В голове у меня крутилась мысль: если по одному орлу на каждом плече — значит, контр-адмирал, по два — вице-адмирал, по три — полный адмирал. А этот человек с седыми бакенбардами совсем не имел погонов, но зато воротник и полы его черной шинели были в золотых позументах и на них в один ряд разместились десятки черных орлов.

Неужели я попался сверх-адмиралу? Почему мне инструктор ничего не объяснил о такой форме? Мне некуда было свернуть в сторону и спрятаться. Я сошел с тротуара и за три шага до встречи со страшным человеком стал во фронт.

Старик с позументами и орлами тоже вдруг остановился и, удивленно глядя на меня, задвигал седыми бакенбардами. «Ну, пропал я», — мелькнуло у меня в голове.

— Долго ты, дурак, так будешь стоять?

От его голоса, проскрипевшего в морозном воздухе, как ржавые петли калитки, и от его выпуклых и тусклых глаз, напоминающих пузыри на мутной луже, мне стало не по себе. Моя рука, поднятая к фуражке, дрожала.

— Иди, дурак, дальше, не стой столбом.

Он захихикал мелким дробным смешком, а я пошагал дальше, употребляя все усилия на то, чтобы скорее от него удалиться. Через минуту я оглянулся — он стоял на том же



месте и смеялся мне вслед. У меня пропала всякая охота гулять, и я торопился скорее попасть в экипаж. Почему этот человек с орлами назвал меня дураком? Разве я стал перед ним во фронт не так, как нужно?

Я был так занят сверх-адмиралом, что не успел козырнуть встретившемуся лейтенанту. Он подозвал меня к себе и спросил:

— Почему честь не отдаешь?

— Виноват, ваше высокоблагородие, задумался.

Лейтенант выругался матерно, постучал кулаком по моему лбу и сказал почти ласково:

— Не нужно задумываться на военной службе.

Я остался благодарен ему, что он не записал моей фамилии. В экипаже от старых матросов я узнал, перед кем мне пришлось стать во фронт. Это был не сверх-адмирал, а флотский швейцар из бывших матросов! Мне было стыдно за свой промах.

Ведомость о числе рекрутов, поступивших в Морское ведомство в 1849—1855 годах¹

Рекрутские наборы	Русские	Поляки	Евреи	Всего
1849	2430	1000	—	3430
1850	2000	270	—	2270
1851	1500	500	200	2200
1852	1000	500	—	1500
1853	2000	250	50	2300
1854 (1-й набор)	1750	—	—	1750
1854 (2-й набор)	2000	250	75	2325

¹ В качестве «русских» указаны все православные рекруты.



Рекрутские наборы	Русские	Поляки	Евреи	Всего
1854 (3-й набор)	3800	—	—	3800
1855 (1-й набор)	5850	200	100	6150
1855 (2-й набор)	1000	—	—	1000
Всего	23330	2970	425	26725

Квартирование команд Морского ведомства в Черноморском флоте¹

Севастополь

Постоянных — 6810 человек.

Переменяющихся — 18 000 человек.

Кантонистов — 1100 человек.

Арестантов — 2300 человек.

Всего: 29 210 человек.

Штаб 4-й флотской дивизии

Штаб 1-й бригады 4-й флотской дивизии

29-й флотский экипаж

30-й флотский экипаж

Штаб 2-й бригады 4-й флотской дивизии

31-й флотский экипаж

32-й флотский экипаж

33-й флотский экипаж

Штаб 1-й бригады 4-й флотской дивизии

34-й флотский экипаж

35-й флотский экипаж

36-й флотский экипаж

¹ По состоянию на первое января 1854 года.



Штаб 5-й флотской дивизии

Штаб 3-й бригады 5-й флотской дивизии

37-й флотский экипаж

38-й флотский экипаж

39-й флотский экипаж

Штаб 3-й бригады 5-й флотской дивизии

40-й флотский экипаж (частично)

41-й флотский экипаж (частично)

42-й флотский экипаж

43-й флотский экипаж (частично)

44-й флотский экипаж

45-й флотский экипаж

Севастопольское Девичье учебное заведение

Лабораторная рота № 2 (вторая половина)

Арсенальная рота № 7

Канцелярия Начальника Артиллерии в Севастополе

4-й Ластовый экипаж (3-я и 4- роты)

15-й Рабочий экипаж (частично)

16-й Рабочий экипаж (частично)

17-й Рабочий экипаж

18-й Рабочий экипаж

19-й Рабочий экипаж

Портовые роты № 28, 29, 30, 31, 32

Госпитальная рота 4-го разряда

Севастопольский госпиталь

Севастопольская инженерная команда

Военно-рабочие роты № 8 и 10

Арестантские роты № 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26

Доковые арестантские роты № 27, 28, 29, 30



Николаев

Постоянных — 8400 человек.

Переменяющихся — 2260 человек.

Кантонистов — 3430 человек.

Арестантов — 15 090 человек.

Штаб 2-й бригады 5-й флотской дивизии

40-й флотский экипаж

41-й флотский экипаж (частично)

Школа флотских юнкеров

2-й Учебный Морской экипаж

Черноморская Штурманская рота

Николаевское флотское училище

Николаевское девичье учебное заведение

Канцелярия Начальника Артиллерии Черноморского флота

Арсенальная рота № 2 (1-я половина)

Арсенальная рота № 6

Канцелярии: Корпуса Штурманов Черноморского флота, Корпуса Корабельных инженеров Черноморского флота

Николаевская инженерная команда

Штаб Инспектора Ластовых команд, Рабочих экипажей и Арестантских рот

Штаб 2-й бригады Ластовых команд

4-й Ластовый экипаж (1-я и 2-я роты)

5-й Ластовый экипаж (две роты)

Портовые роты № 22, 23, 24, 25, 26, 27



Госпитальная рота
11-й Рабочий экипаж
12-й Рабочий экипаж
13-й Рабочий экипаж
14-й Рабочий экипаж
15-й Рабочий экипаж (частично)
16-й Рабочий экипаж (частично)
Николаевский госпиталь
Военно-рабочие роты № 7 и 9
Арестантские роты № 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18

Измаил

Нижних чинов — 1540 человек.
5-й Ластовый экипаж (две роты)
Портовая рота № 33
15-й Рабочий экипаж (частично)
Военно-рабочая команда номер девять (2-я часть)
Измаильская Инженерная команда

Таганрог и Ростов

Нижних чинов — 25 человек.
Портовая рота № 31 (частично)

Керчь

Нижних чинов — 63 человека
Портовая рота № 34 (частично).

Новороссийск

Нижних чинов — 50 человек.
Портовая рота № 34 (частично)



СУД НАД РУССКИМ МАТРОСОМ В ГОНКОНГЕ¹

Во время двухнедельной стоянки в Гонконге пришлось одному матросу с «Коршуном»² познакомиться с английским судом.

Молодой, добродушный матросик Ефремов во время гулянки на берегу выпил лишнее и, возвращаясь на пристань к баркасу, горланил песни... Уж он был недалеко от шлюпки, когда полисмен (из сипаев) сделал Ефремову замечание, что кричать на улице не годится. Разумеется, матрос этого не понял и выругал полисмена на родном диалекте. В свою очередь и полисмен, по счастью, не догадался, каким оскорблением подверглась в его лице власть, но, увидав, что матрос продолжает петь песни, заговорил решительнее и серьезнее и взял матроса за руку... Пьяный, вероятно, обиделся и, ни слова не говоря, съездил по уху полисмена, повергнув почтенного блюстителя порядка в изумление, которым матрос не преминул воспользоваться: он вырвался из крепкой руки полисмена и в минуту уже был на баркасе. Объяснение полисмена с гардемарином, сопровождавшим команду, не удовлетворило полисмена. Он требовал ареста виновного при полиции до разбора дела, но гардемарин не согласился, и баркас отвалил.

На другой день капитан получил официальную бумагу, в которой просили прислать виновного к судье для разбирательства дела.

¹ Из повести К.С. Станюковича «Вокруг света на “Коршуне”».

² Русский парусно-паровой корвет (под этим названием выведен корвет «Калевала», на котором ходил в кругосветное плавание сам К.С. Станюкович).



Ашанин¹, как знающий английский язык, был послан в качестве переводчика и защитника.

В довольно большой судейской камере на возвышении восседал толстый и румяный джентльмен-судья и произнес:

— Дело об оскорблении действием полисмена Уйриды русским матросом Ефремовым.

В немногочисленной публике, сидящей на скамьях, легкое волнение. Все не без любопытства смотрят на белобрысого, курносого матроса Ефремова, сконфуженное лицо которого дышит добродушием и некоторым недоумением. Он сидит отдельно, сбоку, за черной решеткой, рядом с Ашаниным, а против них, за такой же решеткой, высокий, стройный и красивый сипай², с бронзово-смуглым лицом и большими темными, слегка навыкате глазами, серьезными и не особенно умными.

— Полисмен Уйрида, расскажите, как было дело. Помните, что по закону вы обязаны показывать одну только правду.

Полисмен Уйрида начал довольно обстоятельный рассказ на не совсем правильном английском языке об обстоятельствах дела: о том, как русский матрос был пьян и пел «более чем громко» песни, — «а это было, господин судья, в воскресенье, когда христианину надлежит проводить время более прилично», — как он, по званию полисмена, просил русского матроса петь не так громко, но русский матрос не хотел понимать ни слов, ни жестов, и когда он взял его за руку, надеясь, что русский матрос

¹ Гардемарин, ходивший на корвете. Его прототипом был автор повести.

² Сипай — военнослужащий колониальных войск Британской империи.



после этого подчинится распоряжению полиции, «этот человек, — указал полисмен пальцем на «человека», хлопавшего напротив глазами и дивившегося всей этой странной обстановке, — этот человек без всякого с моей стороны вызова, что подтвердят и свидетели, хватил меня два раза по лицу... Вот так, господин судья».

И полисмен наглядно показал, как русский матрос «хватил» его.

— Синяк до сих пор есть. Не угодно ли взглянуть, господин судья... Вот здесь, под левым глазом...

— Ну, однако, небольшой, кажется? — заметил серьезно судья.

— Небольшой, господин судья.

— Советую примачивать арникой... скоро пройдет.

— И так пройдет, господин судья! — добродушно проговорил сипай.

Тогда судья повернул голову в сторону, где сидел русский матрос, и проговорил, обращаясь к Ашанину:

— Потрудитесь сообщить обвиняемому показание истца.

Ашанин изложил Ефремову сущность показания и спросил:

— Верно он показывает, Ефремов?

— Должно, верно, ваше благородие.... Помню, что вдался арапа¹, ваше благородие!

Володя поднялся и сказал судье, что перевел показание истца.

Тогда судья обратился к Ефремову и сказал:

¹ Арапами (неграми) в России часто называли всех людей с темным цветом кожи.



— Подсудимый, встаньте!
 — Встань, Ефремов!
 — Есть, ваше благородие! — ответил, вскакивая, Ефремов.

— Подсудимый, расскажите по чистой совести, как было дело... Согласны ли вы с обвинением истца или не согласны?..

— Рассказывай, Ефремов.

Ефремов моргал глазами и молчал.

— Да говори же что-нибудь, Ефремов! И смотри на судью, а не на меня...

— Слушаю, ваше благородие, но только доказывать мне нечего, ваше благородие.

— Да ты не доказывай, а расскажи, как все случилось.

Ефремов тогда обратился к судье и, глядя на него, словно бы на старшего офицера или на капитана, начал:

— Шел я это, вашескобродие¹, на пристань из кабака и был я, вашескобродие, выпимши... Однако шел сам, потому от капитана приказ — на корвет являться, как следует, на своих ногах... А этот вот самый арап, вашескобродие, привязался... Лопотал, лопотал что-то по-своему — поди, разбери. ...А затем за руку взял... я и подумай: беспременно в участок сволокет. ...За что, мол?.. Ну, я и треснул арапа, это точно, вашескобродие. ...Отпираться не буду. ...А больше нечего говорить, вашескобродие, и другой вины моей не было.

Ашанин перевел речь матроса с некоторыми изменениями и более связно и прибавил, что Ефремов не отрицает показания полисмена и сознает свою вину...

¹ Ефремов обращается к судье как к штаб-офицеру (капитану 1-го ранга или капитану 2-го ранга) — «ваше высокоблагородие».



— Свидетелей, значит, можно и не допрашивать! — обрадовался судья.

И вслед за тем, выразив сожаление, что русский матрос употребил напитков более, чем следовало, приговорил Ефремова к трем долларам штрафа в пользу потерпевшего.

Тем дело и кончилось. Штраф Ашанин немедленно же внес, получил квитанцию и вместе с обрадованным матросом отправился на корвет.

— Ну что, доволен судом? — спрашивал Ашанин.

— Очень даже доволен, ваше благородие... А я сперва, признаюсь, струсил, ваше благородие, — прибавил матрос.

— Чего?..

— Полагал, что за полицейского арапа беспременно отдерут, ваше благородие.

— У англичан, брат, людей не дерут.

— То-то, значит, не дерут... Обходительный народ эти гличане.

— А почему ты полагал, что тебя высекут?

— А по той причине, ваше благородие, что я выучен.

— Как выучен?

— Точно так, выучен, еще когда на службу не поступал, а в крестьянах состоял. За такое же примерно дело меня, ваше благородие, форменно отполировали в участке-то, в нашем городе. И, окромя того, осмелюсь дожелать, ваше благородие, всю морду, можно сказать, вроде быдто теста сделали... А здесь только штраф. ...Во всякой, значит, стране свои порядки, ваше благородие!

Вернувшись на корвет, Ефремов долго еще рассказывал, как его судили за арапа и как правильно рассудили.

— Понял, братцы, судья, что я пьяный был... А с пьяного что взять!

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Александр Михайлович, великий князь*. Воспоминания. М., 2001.
2. *Андиценко В.Г. Круглые суда адмирала Попова*. СПб., 1994.
3. *Андрющенко Н.С. Толковый морской словарь*. М., 2007.
4. *Арбузов В.В. Броненосец «Петр Великий»*. СПб., 1993.
5. *Арбузов В.В. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов»*. СПб., 2000.
6. *Арбузов В.В. Броненосцы типа «Екатерина II»*. СПб., 1991.
7. *Афонин Н.Н., Богданов М.А. Миноносцы «Ревель» и «Свеаборг»*. СПб., 1999.
8. *Афонин Н.Н., Кузнецов Л.А. Линейный корабль «Андрей Первозванный»*. СПб., 1996.
9. *Белли В.А. В Российском Императорском флоте. Воспоминания*. СПб., 2005.
10. *Бочаров А.А. Броненосные фрегаты «Минин» и «Пожарский»*. СПб., 1999.
11. *Бочаров А.А. Повседневная жизнь матросов — заключенных тюремных учреждений Морского ведомства Российской империи*. «Кортик», 2010, № 11.
12. *Вейс А.К. На крейсере «Баян» в годы Первой мировой войны*. «Гангут», 2007, № 44.
13. *Витте А. Очерк управления флотом в России и иностранных государствах*. СПб., 1907.



14. Военная энциклопедия. СПб., 1911—1914.
15. Военно-морской словарь. М., 1990.
16. Военное дело. Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрана. М., 2006.
17. Всеволодов И.В. Беседы о фалеристике. Из истории наградных систем. М., 1990.
18. Габов М.В. «Развернуть в нашем флоте качественное обучение инструкторов физического воспитания. «Военно-исторический журнал», 2007, № 3.
19. Гаврилов Б.И. В борьбе за свободу. Восстание на броненосце «Потемкин». М., 1987.
20. Гаршин М.Ю. Королева эллинов Ольга Константиновна и Русский флот. «Кортик», 2009, № 8.
21. Гладких С.А. Корабельный священник отец Алексей. «Кортик», 2005, № 4.
22. Гладких С.А. Никольский уезд Вологодской губернии — родина моряков-героев Русско-японской войны. «Кортик», 2009, № 9.
23. Гончаров И.А. Фрегат «Паммада». Собрание сочинений в 8 т. Т. 2—3. М., 1952—1953.
24. Горденев М.Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского Императорского флота. М., 2007.
25. Граф Г.К. Императорский Балтийский флот между двумя войнами. 1906—1914. СПб., 2006.
26. Граф Г.К. Моряки. СПб., 1997.
27. Граф Г.К. На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию. СПб., 1997.
28. Гребеницкова Г.А. Британские подводные лодки типа «Е» на Балтике. 1914—1918 годы. «Гангут», 2011, № 28.
29. Грибовский В.Ю., Познахирев В.П. Вице-адмирал З.П. Рожественский. СПб., 1999.
30. Грибовский В.Ю., Черников И.И. Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996.



31. *Данилов А.М.* Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996.
32. *Дмитриев Н.Н.* Броненосец «Адмирал Ушаков». (Его путь и гибель). СПб., 1997.
33. *Доценко В.Д.* Русский морской мундир. 1696—1917. СПб., 1994.
34. *Доценко В.Д., Бойнович А.Д., Купрюхин В.А.* Знаки и жетоны Российского Императорского флота, 1896—1917. СПб., 2003.
35. *Дыгalo B.A.* Откуда и что на флоте пошло. М., 2000.
36. *Жерихина Е.И., Шепелев Л.Е.* Столичный Петербург. Город и власть. М., 2009.
37. *Залесский Н.А.* «Краб» — первый в мире подводный минный заградитель. Л., 1988.
38. *Засосов Д.А., Пызин В.И.* Из жизни Петербурга 1890—1910 годов. Записки очевидцев. Л., 1991.
39. Застольные песни. М., 2005.
40. *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988.
41. *Иванов А.В.* Севастополь. Ретроальбом. Севастополь, 2006.
42. *Иванов А.В.* Севастополь. Корабли в бухтах. 1856—1917. Ретроальбом. Севастополь, 2011.
43. История отечественного судостроения. Том 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. СПб., 1996.
44. *Кирилл Владимирович, великий князь.* Моя жизнь на службе России. М., 1996
45. Книга Устав Морской. О всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море. СПб., 1720.
46. *Ковалев Э.А.* Рыцари глубин: Хроника зари российского подплава. М., 2005.
47. *Колбасьев С.А.* Арсен Люпен. СПб., 2006.
48. *Колбасьев С.А.* Поворот все вдруг. Л., 1978.



49. Коцебу О.Е. Новое путешествие вокруг света в 1823—1826 гг. М., 1986.
50. Кравченко В.В. Через три океана. СПб., 2002.
51. Крепкое русское слово. М., 2005.
52. Крестовский В.В. В дальних водах и странах. В двух книгах. М., 1997.
53. Крестьянинов В.Я. Российский Императорский флот в фотографиях конца XIX — начала XX века. СПб., 2006.
54. Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Броненосные крейсера типа «Баян». М., 1997.
55. Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Крейсер «Аскольд». СПб., 1993.
56. Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Эскадренные броненосцы типа «Пересвет». «Морская коллекция», 1998, № 1.
57. Крузенштерн И.Ф. Первое российское плавание вокруг света. М., 2007.
58. Крым. Путеводитель. Симферополь, 1914.
59. Летопись города Архангельска. 1584—1989. Архангельск, 1990.
60. Лукин Ю.А. Винтовые клипера типа «Крейсер». «Морская коллекция», 2006, № 3.
61. Лукин В.К. Заметки о боевой деятельности Черноморского флота в период 1914—1918 гг. СПб., 2008.
62. Лящук М.П. Офицеры Черноморского флота, погибшие при защите Севастополя в 1854—1855 годах. Симферополь, 2005.
63. Мельников Р.М. Крейсер 1-го ранга «Дмитрий Донской». СПб., 1995.
64. Мельников Р.М. Линейный корабль «Император Павел Первый». 1906—1925. СПб., 2005.
65. Мельников Р.М. Первые русские миноносцы. СПб., 1997.
66. Мельников Р.М. Крейсер «Очаков». Л., 1986.
67. Мельников Р.М. «Рюрик» был первым. Л., 1989.



68. Мельников Р.М. Эскадренные миноносцы класса «Доброволец». СПб., 1999.
69. Меркушов В.А. Записки подводника. 1905—1915. М., 2004.
70. Митрофанов В.П., Митрофанов П.С. Школы под парусами. Учебный парусный флот XVIII—XX вв. Л., 1989.
71. Монастырев Н.А. Гибель царского флота. СПб., 1995.
72. Нахимов П.С. Документы и материалы. В 2-х томах. СПб., 2003.
73. Невецкий Р.Ф. Лейб-гвардия императорской России (1700—1918 гг.). М., 2009.
74. Нечаев Г.А. Судьба императорской яхты «Штандарт». М., 1996.
75. Новиков-Прибой А.С. Капитан первого ранга. Пенза, 1951.
76. Новиков-Прибой А.С. Цусима. Калининград, 1980.
77. О'Рурк Н. Записки участника кругосветного плавания фрегата «Аврора» (1853—1857). СПб., 2011.
78. Павленко Н.И. Петр I. М., 2000.
79. Первушина Е.В. Императорские и великолукские дворцы Петербурга. Архитектура, интерьеры, владельцы. СПб., 2010.
80. Поленов Л.Л. Крейсер «Аврора». Л., 1987.
81. Политовский Е.С. От Либавы до Цусимы. Письма к жене флагманского корабельного инженера 2-й Тихоокеанской эскадры Евгения Сигизмундовича Политовского. СПб., 2010.
82. Порт-Артур. Воспоминания участников. Нью-Йорк, 1955.
83. Привалов В.Д. Каменноостровский проспект. М., 2012.
84. Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб., 2000.
85. Россия, 1913 год. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995.
86. Русско-японская война. М., 2003.



87. Саблин Н.В. Десять лет на императорской яхте «Штандарт». СПб., 2008.
88. Семанов С.Н. Макаров. М., 1972.
89. Синдаловский Н.А. Петербург в армейском мундире. Военная столица России в городском фольклоре. М., 2010.
90. Скворцов А.В. Крейсер первого ранга «Светлана». «Гангут», 2001, № 29.
91. Скрицкий Н.В. Крымская война 1853—1856 годов. М., 2006.
92. Смирнов В.Г. Неизвестный Врангель. СПб., 2006.
93. Смирнов И.А. Русские военные моряки на Тихом океане. СПб., 2011.
94. Снегирев М.И. Русские в своих пословицах. М., 1831—1834.
95. Соловьева Т.А. Новая Голландия. История острова. СПб., 2005.
96. Сосин В.В., Будко А.А. Петр I: «Здесь изнеможенный воин найдет себе помощь и успокоение». Система медицинского обеспечения боевых действий создавалась в России веками. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1.
97. Сочагин А.Г. Кронштадт в открытках конца XIX — начала XX века. СПб., 2004.
98. Старк Г.К. Моя жизнь. СПб., 1998.
99. Станюкович К.М. Вокруг света на «Коршуне». Собрание сочинений в 10 т. Т. 6. М., 1977.
100. Станюкович К.М. Матроска. Собрание сочинений в 10 т. Т. 7. М., 1977.
101. Столпянский П.Н. Путеводитель по Кронштадту. Исторические очерки. М., 2011.
102. Сухоруков В. Наш земляк поэт Николай Щербина — автор песни «Раскинулось море широко». «Приазовский рабочий» (Мариуполь), 25.06.2005.
103. Туманов Я.К. Мичмана на войне. СПб., 2002.

104. *Фадеева Т.М., Шапошников А.К., Дидуленко А.И. Стартый добрый Коктебель.* Симферополь, 2004.
105. *Францкевич А.И. На фрегате «Минин» от Кронштадта до Кобе.* «Гангут», 2009, № 54.
106. *Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция».* Л., 1983.
107. *Цывинский Г.Ф. Пятьдесят лет в Российском Императорском флоте.* СПб., 2008.
108. *Чегодаев-Саконский А.П. На «Алмазе». (От Либавы через Цусиму во Владивосток).* СПб., 2004.
109. *Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы.* М., 1990.
110. *Шерр С.А. Корабли морских глубин.* М., 1964.
111. *Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. Воспоминания (1838—1881 гг.).* СПб., 2006.
112. *Штер А.П. На крейсере «Новик».* СПб., 2001.
113. *Щеблыкин О.В. Книга про тельняшку.* СПб., 2010.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. ОБЫЧАИ И ТРАДИЦИИ РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА.....	3
Глава 2. ПОД ЗНАМЕНА.....	24
Глава 3. МОРСКОЙ ЛЕКСИКОН.....	59
Глава 4. БАКОВЫЙ ВЕСТНИК И БАКОВАЯ АРИСТОКРАТИЯ.....	82
Глава 5. МАТРОС В ОТСТАВКЕ.....	92
Глава 6. СТАЛЬНЫЕ КАЗАРМЫ.....	107
Глава 7. ПИТАНИЕ И ЛЕЧЕНИЕ.....	123
Глава 8. МОГ ЛИ МАТРОС СТАТЬ ОФИЦЕРОМ?.....	160
Глава 9. ПАЛУБА И МАШИНА.....	183
Глава 10. КОРАБЕЛЬНЫЕ СУТКИ.....	193
Глава 11. ОБМУНДИРОВАНИЕ И АМУНИЦИЯ.....	208
Глава 12. РЕЛИГИЯ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ.....	227
Глава 13. МАТРОСКИ И БЕРЕГОВАЯ ЖИЗНЬ.....	266
Глава 14. АРМИЯ И ФЛОТ.....	296
Глава 15. ОПРОС ПРЕТЕНЗИЙ.....	304
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	338
БИБЛИОГРАФИЯ.....	375

Научно-популярное издание

Морская летопись

Манвелов Николай Владимирович

НА ВАХТЕ И НА ГАУПТВАХТЕ

Русский матрос от Петра Великого до Николая Второго

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*

Корректор *Б.С. Тумян*

Верстка *И.В. Левченко*

Художественное оформление *М.Г. Хабибуллов*

ООО «Издательство «Вече»

Адрес фактического местонахождения:

127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

Тел.: (499) 940-48-70 (факс: доп. 2213), (499) 940-48-71.

Почтовый адрес:

129337, г. Москва, а/я 63.

Юридический адрес:

129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 21.08.2014. Формат 84×108 $\frac{1}{32}$.

Гарнитура «LazurskiC». Печать офсетная. Бумага газетная.

Печ. л. 12. Тираж 1500 экз. Заказ № 2388.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

e-mail: printing@r-d-p.ru www.r-d-p.ru

Не только читайте,
но и смотрите!

365



РУССКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ
КАНАЛ «365 ДНЕЙ ТВ»

Каждый день – это дата.

Каждый день – это имя.

уникальные хроники

12+

архивные документы

редкие факты

Каждый день – это событие

365 дней в году. Сквозь века...

ВСЕ О РОССИЙСКОЙ И МИРОВОЙ ИСТОРИИ

24 часа в сутки, 7 дней в неделю

www.365days.ru

СМОТРИТЕ В ПАКЕТАХ КАБЕЛЬНЫХ И СПУТНИКОВЫХ ОПЕРАТОРОВ!



Морская летопись

Средиземное море стало колыбелью европейской цивилизации. Во времена Античности и раннего Средневековья господство на нем ассоциировалось с владением всем миром. Интересы государства Российского требовали постоянного присутствия нашего флота на Средиземном море. Со времен Екатерины Великой все без исключения цари и генсеки отправляли туда боевые корабли. Русский флот не только выиграл все сражения, но и за 240 лет потерял на Средиземном море лишь один корабль (да и то не в бою, а на вражеских минах). Без преувеличения можно сказать, что не будь флота Российского, политическая карта Средиземноморья была бы совсем иной.

Книга рассказывает о походах русских адмиралов, храбрых русских корсарах, секретных базах Российского флота и о том, что главным противником наших эскадр оказались не турки, а собственные правители и дипломаты.



*Не только читайте,
но и смотрите!*

**РУССКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ
КАНАЛ «365 ДНЕЙ ТВ»**

*все о российской
и мировой истории*

Смотрите в пакетах кабельных и спутниковых операторов!

ISBN 978-5-4444-2246-5



9 785444 422465

