



В. В. ШИГИН

ГОСПОДА ОФИЦЕРЫ И БРАТЦЫ МАТРОСЫ

(СЛУЖБА И БЫТ МОРЯКОВ РУССКОГО ПАРУСНОГО ФЛОТА)



Владимир Виленович Шигин
Господа офицеры
и братцы матросы
Серия «Энциклопедия
морской культуры»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=10751486

Господа офицеры и братцы матросы (служба и быт моряков русского парусного флота) / Шигин, Владимир Виленович: Москва; Горизонт;

2015

ISBN 978-5-9906772-0-3

Аннотация

Сегодня мы почти ничего не знаем о службе и жизни моряков российского парусного флота, слишком много времени прошло с тех давних времен. Именно этой теме и посвящена новая книга известного отечественного писателя-мариниста капитана 1 ранга Владимира Шигина «Господа офицеры и братцы матросы (служба и быт моряков русского парусного флота)». О службе офицеров и матросов, о командирах кораблей и об адмиралах, о том, как и чему учили будущих флотоводцев в Морском корпусе, о кают-компанийском братстве, о наградах и наказаниях, о том, во что

верили, как проводили свой досуг, о дуэлях и, конечно же, о женщинах в жизни.

Содержание

Пролог	5
Часть первая	8
Глава первая	9
Конец ознакомительного фрагмента.	52

Владимир Шигин

Господа офицеры и братцы матросы (служба и быт моряков русского парусного флота)

Пролог

Эпоха парусного флота всегда была овеяна романтикой невероятных приключений, открытиям новых земель, отчаянными абордажами, величием и грациозностью самих парусных кораблей. Однако за этой внешней красивой стороной таится другая, скрытая от посторонних глаз, та, о которой подавляющее большинство из нас не имеет ни малейшего представления. Даже те, кто считает, что знает сегодняшнюю морскую службу и корабли, не в состоянии до конца понять и прочувствовать всю тяжесть и опасность службы на парусных кораблях прошлого.

Предмет нашего повествования – повседневная жизнь моряков русского парусного флота. Наряду с тем, что эта жизнь имела много общего с бытом моряков других флотов того

времени, русский флот имел и свои немалые особенности, в том числе в организации службы и бытоустройстве. Эпоха парусного флота в России началась с указа Боярской думы о создании регулярного флота в 1696 году и завершилась вскоре после окончания Крымской войны в 60-х годах XIX века. Об этих ста шестидесяти годах из истории отечественного флота и пойдет рассказ в этой книге.

Что включала в себя повседневная жизнь русских моряков в эпоху парусного флота? Обучение своей профессии, береговую службу, практические и дальние плавания, штормовки в морях и океанах, участие в боевых действиях и сражениях, личную жизнь, отдых и досуг. Обо всем этом и рассказывается в настоящей книге. Чтобы лучше понять «вкус эпохи», характеры моряков-парусников, отдельные эпизоды деятельности российского парусного флота будут увязаны с конкретными участниками тех или иных событий.

До десятка раз за вахту приходилось взбираться матросам по обледенелым вантам и, яростно балансируя на головокружительной высоте, делать свое нелегкое дело. Четыре часа в поднебесье. Короткий отдых – и вновь они наверху у проносящихся мимо туч. Какая сила, какая воля нужна, чтобы в неистовстве шторма взять рифы на гроте? Какое мужество и вера в победу должны быть у людей, которые, отчаянно барахтаясь в такелаже, упрямо лезут наверх?

Им было тяжело, ох как тяжело! И все же никто из них не покидал своего поста, покуда билось сердце. За трусость –

смерть. Таков был суровый, но справедливый закон палубы.

На каждом шагу отважных мореплавателей подстерегали бури и рифы, смертельные болезни и беспощадные враги. Они валялись в горячечном бреду среди мириадом крыс, рвущих изо рта последний кусок солонины, пили зловонную воду и, харкая кровью, выплевывали последние зубы. Их называли безумцами, но они все равно направляли форштевни своих кораблей к заветной цели!

Эта книга о них, о тех, кто предпочел душному береговому уюту мир, настезь распахнутый бешенству ветров. О тех, кто годами не сходил с шатких палуб своих кораблей, не сгибался под ядрами и первым шел на abordаж. О тех, кто потом своим и кровью созидал морскую славу Отечества.

Они жили морем и даже умирая оставались в нем навсегда.

Их давно уже нет в живых. Прах рассыпался во времени. Давно истлели их непобедимые корабли, а подвиги остались лишь на страницах книг. Им, книгам, уготована вечная жизнь, чтобы донести до потомков правду о том давнем и удивительном времени, о мужественных и отважных людях, живших в нем.

Не торопитесь перелистывать страницы!

Вчитайтесь в скупую хронику тех времен, вдумайтесь в величие и драматизм далеких событий...

Это наша с вами история! Мы, потомки, обязаны помнить имена пращуров-героев и по праву гордиться ими.

Часть первая Господа офицеры и братцы матросы



Глава первая

Служба офицерская



Чтобы понять, как жили моряки русского флота в XVIII веке, необходимо, прежде всего, знать, что представлял собой морской офицерский корпус. Во все времена на всех флотах мира именно офицеры определяли лицо флота, его традиции. В первый период существования российского флота дворянство шло туда крайне неохотно, под всеми предложениями предпочитая перевестись в армию. Разумеется, как всегда, были энтузиасты и романтики, но большинство

кораблей просто боялись. Так, обучавшийся в 1711 году в Голландии навигатор князь М. Голицын писал брату своей жены, чтобы тот ходатайствовал перед генерал-адмиралом Ф.М. Апраксиным об отзыве его на Родину. А если подобное не случится, тогда «от той науки нас морехотцкой отставить, а чтобы учитьца какой-нибудь сухопутной». Нелюбовь дворян к морскому делу вполне объяснима, ведь Петр I требовал от навигаторов с целью привития практических навыков и умений по управлению кораблем большую часть времени, проводить в море, а это выросшим в барской неге отрокам, прямо скажем, не нравилось.

Сам Петр I, хорошо знавший настроения, имевшие место среди дворян, по отношению к морской службе, выразился на сей счет как всегда точно: «При даровом хлебе без принуждения служить не будут». Недаром дворяне в 1730 году, при вхождении герцогини Курляндской Анны Иоанновны на русский трон, единодушно просили у нее полного освобождения от морской службы, на что императрица Анна, кстати, не согласилась. Для лучшего понимания сложившейся ситуации достаточно вспомнить хотя бы хорошо известный телефильм «Табачный капитан».

При этом многие богатые люди стремились откупиться от флота, ежегодно выплачивая государству значительные суммы. Некоторые аристократы, для того чтобы только уволиться с постылой для них морской службы, соглашались даже строить на собственные деньги дорогостоящие администра-

тивные сооружения. К примеру, 4 ноября 1718 года адмиралтейств-коллегия приговорила: «За долговременное, будучи за морем морского плавание на обучение князя А. М. Гагарина из матросов отставить, и за то построить на адмиралтейском острове палаты». Как говорится, хоть шерсти клок...

Дети многих «знатных особ», понимая, что с морской службы при Петре I никаким законным путем не уволиться, стремились в Адмиралтействе, в первую очередь, определиться на береговые должности. В целом, назначение во флот ими рассматривалось как несчастье, и тверские, владимирские, ярославские и прочие дворяне из внутренних уездов страны не знали, «какому святому молиться об избавлении от морской службы». Это отвращение было так сильно, что при преемниках Петра Великого в морские офицеры шли почти исключительно самые бедные, большей частью беспоместные и бескрестьянные однодворцы, то есть представители дворянских низов.

Что же представлял собой офицерский состав парусного русского флота в XVIII–XIX веках? Первую категорию составляли собственно флотские офицеры – наиболее привилегированная часть, состоявшая в основном из дворян. Отдельно стояли офицеры морской артиллерии и офицеры-штурманы. На каждом парусном судне российского флота от линейного корабля до посыльного брига офицеры были распределены в определенной должностной иерархии. Разу-

меется, что на больших судах первого и второго рангов имелся полный комплект должностей; на мелких же он был меньшим, как по количеству, так и по чинам.

Первым по должности на любом судне являлся капитан, которого позднее стали именовать командиром. Вторым по должности был капитан-лейтенант. В отличие от капитанских обязанностей, согласно уставу, собственных обязанностей у него было не так уж много. Петровский устав гласил, что он «то же бремя повинен носить, что и капитан... однако ж, как и другие офицеры, должен он слушать своего капитана. Во время боя капитан-лейтенант распоряжался на нижнем деке, то есть в относительно самом безопасном месте. Сделано это было для того, чтобы в случае гибели или ранения капитана он был в состоянии принять на себя командование судном. Во время плаванья капитан-лейтенант руководил штурманами и был обязан всегда знать, в каком месте находится судно, если плавание проходило в составе эскадры, отвечал за удержание места в строю. Помимо всего этого капитан-лейтенант исполнял постоянные поручения капитана. Именно через него командир судна общался с командой и через него передавал свои указания.

Старший (или первый) лейтенант был определен петровским уставом как «третий командир на судне». По этой причине он подчинялся только первым двум – капитану и капитан-лейтенанту. Старший лейтенант был обязан присутствовать с капитаном на осмотрах судна, вести роспись матро-

сам по вахтам и на случай боя, лично осматривать судно ночью. Он отвечал за откачку воды из трюма, разбирался со всеми происшествиями на вахтах, присматривал за всякой корабельной работой, следил за режимом прохода на судно и схода с него, содержал у себя шканечный журнал и все навигационные инструменты, отвечая за их сохранность и исправность. Помимо всего прочего старший лейтенант являлся начальником первой вахты, которая, по обычаю, должна была быть образцом для остальных двух.

Остальные лейтенанты судна (их, как правило, было от двух до четырех) командовали вахтами и являлись вахтенными начальниками. Кроме этого, каждый из них назначался командиром артиллерийской палубы на время боя.

Мичманы заведовали отдельными мачтами и являлись помощниками начальников вахт. Морской устав трактовал их обязанности так: «Мичманы должны быть по своим местам, где они определены будут от командира корабля, и указ капитанской и прочих обер-офицеров исполнять и помогать в укладке в корабль всяких вещей, также держать журнал, как и штурманы. Согласно петровскому уставу, мичман был обязан для получения чина лейтенанта проплавать на море семь лет. Мичманы российского флота весьма отличались от мичманов, к примеру, английского флота. Если у англичан мичманами были забранные от родителей двенадцатилетние мальчишки, которые занимали положение промежуточное между офицерами и матросами, учась всему сами, то у нас

мичманы являлись полноценными офицерами и имели прекрасную теоретическую и морскую подготовку, так как все без исключения являлись выпускниками морского кадетского корпуса, отучившись там по пять-семь лет.

Помимо вышеперечисленных офицерских чинов в XVIII веке в российском флоте существовала должность корабельного секретаря, который имел классный чин, то есть был дворянином и, следовательно, являлся офицером. Корабельный секретарь отвечал за обеспечение судна всеми видами припасов, получение денег, вел переговоры с береговыми конторами, писал росписи вахт и приказы капитана. Он заполнял чистовой шканечный журнал, читал устав команде, вел судебные дела, писал письма и расписки, производил вычеты и штрафы, проверял наличие лекарств, присутствовал при варке пищи и ее раздаче команде, переписывал вещи умерших. Как и капитану, ему надлежало находиться на судне неотлучно. Впоследствии обязанности корабельного секретаря были разделены между офицерами. В более позднее время их частично выполнял офицер-ревизор. Имелся на судне и корабельный комиссар (тоже с классным чином), который должен был принимать деньги, провиант, обмундирование.

Патриарх истории отечественного флота Ф. Ф. Веселаго писал: «Для правильной оценки состояния флота необходимо ознакомиться с характером личного состава морских офицеров и состоянием кораблей и их экипажей в 60-х гг.

XVIII века. В числе морских офицеров того времени, за исключением весьма немногих единиц хорошо образованных и понимающих высшее требование службы, было также сравнительно немного способных, сведущих практиков, и затем значительная часть служащих представляла инертную массу, державшуюся привычной рутины и способную не к самостоятельной, но только к подчиненной деятельности, требующей разумного руководства в лице взыскательного начальника. Нравы тогдашних морских офицеров, сходные, впрочем, с нравами большинства современного им общества, поражали своей грубостью даже английских моряков, также не отличавшихся особенной мягкостью. На пьянство, наимоновавшееся тогда официально «шумством», и на кулачную расправу с нижними чинами само начальство смотрело снисходительно, как на дело обычное и неизбежное. Основанием судовой дисциплины служил деспотизм командира. Существование обязательных консилиумов, уместные ссылки офицеров на статьи регламента поддерживали своеволие подчиненных. Продовольствие команды было возложено на командиров судов, из которых некоторые сильно этим злоупотребляли.

Для возбуждения между военнослужащими соревнования и стремления к усовершенствованию своего дела одним из действительнейших средств было приглашение на службу в русский флот иностранных морских офицеров и отправление наших в иностранные флоты. Такие превосходные, от-

лично знающие свое дело, образованные и храбрые боевые моряки, какими оказались англичане Грейг и Тревенин и голландец Кингсберген, были во всех отношениях драгоценным приобретением для нашего флота. Их деятельность в мирное время и тем более во время войны могла служить превосходным примером для подражания нашим морякам. Даже и те из иностранцев, которые, обладая хорошими теоретическими и практическими сведениями, наивно считали себя главной опорой и преобразователями нашего флота и с гордым презрением относились к своим русским сослуживцам и подчиненным, даже и такие деятели были до известной степени полезны тем, что своей хвастливой самонадеянностью, а иногда и ошибками вызывали в русских офицерах здравый критический взгляд и ослабляли чрезмерное, безотчетное поклонение всему иностранному – порок, которым в то время страдало еще много русских».

При Екатерине Второй в целях повышения патриотического настроения моряков было введено несколько существенных новшеств: повышены оклады, впервые (хотя и не для всех) введены абшиды (пенсии), повелено сохранять вечно на флоте имена кораблей, отличившихся в Чесменском сражении, был учрежден орден Святого Георгия, жалуемый за особенные военные отличия и личную храбрость. В чинах морские офицеры были уравнены с сухопутными, и число обер- и штаб-офицерских чинов было уменьшено, но впоследствии большое накопление капитанов первого ран-

га заставило ввести чины капитанов бригадирского и генерал-майорского рангов. Возобновлена была прекратившаяся с 1742 года баллотировка при производстве в чины. Польза ее для флота объяснялась тем, что в морской службе «в равных достоинствах наука всемерно предпочтена быть должна» и «что эту науку всего легче и скорее могут усмотреть люди, на одном корабле с ним (производимым в чин) служащие или в одном обществе обретающиеся, нежели главные командиры». Престиж морской офицерской службы был несколько поднят, но все же не настолько, чтобы туда шло родовитое и титулованное дворянство. При этом при Екатерине Второй в поведении адмиралов и офицеров существовала определенная вольность, отсутствие строгой дисциплины и субординации по сравнению с армией. На нее особого внимания не обращали, считая, что главное – чтобы делалось дело.

Должный порядок и настоящая дисциплина среди морского офицерства были наведены только при Павле I. Все офицеры были отныне расписаны по конкретным дивизиям и судам. Переводы с судна на судно и из дивизии в дивизию стали осуществляться только по уважительным причинам и не иначе как с личного разрешения императора. Современник пишет: «Если замечалось малейшее небрежение или медлительность исполнения, заставляющие подозревать холодность к делу офицеров, их придавали к строгим взысканиям без различия чинов и званий». Так, например, за-

служенный и знаменитый адмирал Ф. Ф. Ушаков получил лично от Павла Первого строгий выговор «за неимение во время порядочных сигналов и предписанных уставом предосторожностей». Начальник Черноморского флота адмирал С. Мордвинов за случившийся на Глубокой пристани взрыв бомбового погреба был смнен с должности. Все неисправности, замеченные Павлом I при посещении морского госпиталя в Кронштадте, приказано было привести в порядок «на счет членов адмиралтейств-коллегии», в обязанность которых входил надзор за госпиталями. За удержание нижних чинов на работе в своих собственных домах и мызах 6 флагманов и 18 капитанов получили строгий выговор. За столкновение судов командиры отдавались под военный суд, и до исполнения приговора назначались к исполнению должности подвахтенных офицеров на тех судах, на которых служили, и т. п. С особенной строгостью следили при Павле Первом за сохранением дисциплины, установленных служебных порядков и особенно формы одежды.

Разумеется, что активность офицеров, их желание служить и плавать во многом определялись общей ситуацией на флоте. Например, во время управления морских министров де Траверсе и Моллера в начале XIX века (времена существенного упадка флота) среди морского общества того времени небольшое число развитых и образованных офицеров «вполне понимало печальное состояние своей службы и горячо желало ее поднятия; остальная же масса, как говорится,

«плыла по течению» и, временно возмущаясь каким-нибудь особенно тяжелым явлением, вообще была даже довольна существовавшим спокойствием.

Благодушная снисходительность или, вернее, служебная беззаботность, спускавшаяся сверху вниз, с любовью усваивалась большинством служащих, входила в привычку и прочно прививалась к жизни, а тогдашняя жизнь в портах часто совершенно расходилась с требованиями службы».

Однако проблемы с дисциплиной все равно оставались, причем нарушителями ее в большой мере были сами начальники. Когда, к примеру, в январе 1828 года император Николай Первый внезапно отправился на Охтенскую верфь, то ни на одном из пяти строящихся судов не обнаружил ни одного из уже назначенных командиров. Перепуганный морской министр адмирал Моллер пытался выкрутиться, объясняя, что во время «высочайшего присутствия» командиры где-то просто обедали. Николай таких объяснений не принял. Дело в том, что императора взбесило не только одновременное отсутствие всех капитанов, но и то, что они в рабочее время «обедали», то есть, попросту говоря, где-то сообща выпивали. Скорый на расправу Николай тут же начертал ответ сердобольному министру: «Объявить господам командирам всех строящихся судов, что я поверить не могу, если один или два по крайней нужде могут отлучиться, но чтоб вдруг все пять не были на своем месте, того я не могу дозволить. И потому так, как обедать могли и после рабочего времени,

то обедавших посадить на трое суток на гауптвахту, объявив приказом по флоту от вашего имени».

* * *

Весьма своеобразным в эпоху парусного флота было и производство офицеров в чины. Дело в том, что с момента создания флота Петром I этот порядок не был четко определен. Он начал устанавливаться лишь с 1706 года, а с 1714 года кроме определенного срока выслуги в каждом чине для повышения была введена баллотировка, то есть тайное голосование офицеров-сослуживцев. В 1720 году адмиралтейств-коллегия установила баллотировку до капитана третьего ранга (капитан-лейтенанта) включительно. Но затем было решено все же производить в чины по старшинству. В целом, с небольшими изменениями, этот порядок производства в чины сохранялся на флоте на всем протяжении XVIII века.

При производстве в чин неукоснительно соблюдались основные правила: «удостоение» начальства на производство кандидата и наличие вакансии. Однако эти правила вступали в силу лишь при положительном исходе баллотировки. Баллотировка представляла собой сдачу экзаменов комиссии, в состав которой входили опытные капитаны и флагманы. Голосование о том, присваивать или не присваивать следующий чин, проходило тайно. Каждый из экзаменаторов опу-

кал в урну один из двух имевшихся у него шаров, белый (за присвоение) и черный (против присвоения). Так как количество членов комиссии всегда было нечетным, то председатель, вскрыв урну и подсчитав количество белых и черных шаров, объявлял экзаменуемому приговор: произведен он в следующий чин или нет.

Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго: «Баллотировка как средство справедливейшего выбора достойных к повышению в следующие чины офицеров установлена в нашем флоте еще Петром I. Правила баллотировки, изменяясь в подробностях, сохранились до настоящего времени (имеются в виду 60-е годы XIX века – В. Ж), в которое они получили некоторые улучшения и более правильный порядок. Так, например, младшие чины отстранены от баллотирования старших, уничтожены шары, выражающие «сомнение», и оставлены только два разряда – достоин или недостоин. Баллотировать положено не во все чины, только в те, которые по обязанностям своим представляют значительную разницу, как, например, чины капитан-лейтенанта, капитана и флагмана. Производство из гардемарин в мичмана и из мичмана в лейтенанты производили по экзамену; из лейтенантов в капитан-лейтенанты, из капитан-лейтенантов в капитаны и из капитан-командоров в контр-адмиралы – по баллотировке. Старшинство офицеров, производимых по баллотировке, определялось по количеству удовлетворительных шаров; и у кого было более трети неудовлетворительных, тот считался

забаллотированным. Забаллотированные два раза отставлялись от службы с половинной пенсией или на инвалидном содержании, если они выслужили; но полной пенсии они лишались, хотя бы прослужили 40 и более лет. Для производства из гардемарин в мичмана кроме удовлетворительно выдержанного экзамена еще требовалось сделать пять морских кампаний; а при производстве из мичманов в лейтенанты – не менее 4 лет службы в чине. На открывающиеся вакансии флагманов половинное число производилось по царскому приказу и половина по баллотированию; в капитаны по царскому приказу производилась четвертая часть, в капитан-лейтенанты – шестая, а остальные по баллотировке».

На российском парусном флоте всегда существовала строгая иерархия заменяемости должностей. В случае смерти командира его должность принимал капитан-лейтенант (то есть старший офицер или, попросту говоря, старпом). В случае его смерти – старший (первый) лейтенант, и так все офицеры один за другим по старшинству. Если же в бою погибали все офицеры, то команду над судном обязан был принять старший унтер-офицер, затем штурман, шкипер, констапель и, наконец, боцман. Если и последний погибал в жестоком сражении, в командование судном должен был вступить «любой на то годный».

Особенности службы морских офицеров в XVIII веке: это крайне ограниченное число штатных вакантных мест, особенно в 50-х и 60-х годах, когда почти на десять лет на фло-

те было вообще прекращено производство в чины; массовый уход со службы офицеров-дворян после 1739 года, не желавших служить пожизненно; отвлечение офицеров флота на всевозможные дела, не связанные непосредственно с корабельной службой: заготовку провизии и сбор денег по губерниям, приводы рекрутских партий, откомандирование к статским делам, назначение к описи лесов, сельскохозяйственных угодий и т. п. Все это вызывало систематический некомплект на кораблях и в частях.

Многочисленные войны, которые вела Россия на протяжении XVIII века, создавали дополнительные проблемы. Так, до 1764 года на флоте, как и в армии, не существовало правила о пенсионном обеспечении отставных офицеров. Пенсия (абшид) выдавалась лишь в особых случаях и, как правило, высшему командному составу. Остальные, в том числе увечные, влачили по выходе в отставку бедственное существование, а то и вовсе нищенствовали.

В 1764 году Екатерина II пересмотрела положение о пенсиях. Престарелых морских офицеров, не имевших никаких источников дохода, кроме денежного содержания по службе (а таких на флоте было очень много, ибо на морскую службу шли беднейшие представители дворянства), отправляли «навечно» в порты и адмиралтейства, как правило, с половинным окладом. Там инвалиды использовались для посильных дел до самой смерти. Специальным указом был определен перечень городов для поселения отставных морских офице-

ров, так как многие вообще не имели постоянного места жительства. Увечных и больных определяли в специально созданные богадельни. Особенно много распределяли на жительство и попечение в монастыри. Полная пенсия, однако, оставалась только как поощрение для избранных.

Вследствие того, что среди офицеров на судах в течение всего XVIII века почти никогда не было не только представителей аристократов и родового дворянства, но даже более-менее состоятельных людей, «все сплошь жили только жалованьем», которое в первой половине XVIII века было столь незначительным, что позволяло выживать лишь при невероятной экономии. Отсюда и понятная отдаленность морского офицерства от высшего света (где им просто нечего было делать по своей бедности), малое количество браков и преданность службе, так как никаких имений, куда можно было бы удалиться, у них просто не было. Особенно плачевным было положение морских офицеров во времена правления императрицы Елизаветы, когда на протяжении десяти лет о флоте вообще как бы забыли, денег почти не выплачивали и в чины не производили. В связи с этим многократно возросло воровство казенного имущества с его последующей перепродажей. Вообще, более-менее решить финансовые проблемы можно было только выслужившись в капитаны судов и в адмиралы. Только с появлением парового флота с отдельными каютами, отоплением и электричеством начался приток на флот представителей русской знати.

Со времени императрицы Екатерины на флот стали приходить и дети более родовитого дворянства, порой даже отпрыски отдельных разорившихся аристократов. При этом во все времена весьма поощрялось создание флотских офицерских династий, некоторые из них, такие как Сенявины, Бутаковы, Перелешины, насчитывали порой по десятку и более представителей.

Исследователи декабристского движения уже давно провели анализ имущественного положения моряков-декабристов. Разумеется, это не дает полного представления об имущественном положении морских офицеров начала 20-х годов XIX века, но общая картина представляется достаточно ясной. Офицер гвардейского экипажа А. П. Беляев писал в своих показаниях: «Я родился от бедных и благородных родителей». Только после заграничного плавания братья Беляевы собрали наконец достаточно денег, «чтобы обмундироваться, как следует, и сшили себе шинели из хорошего сукна, подбитые левантином». Капитан-лейтенант Н. Бестужев никакого имения не имел. Так же как и брат его мичман Петр Бестужев. Мать их имела 34 души и «вообще она состояния недостаточного». Лейтенант гвардейского экипажа Бодиско первый и брат его того же экипажа мичман Бодиско второй своих имений не имели. Семейное имение, неразделенное, которыми владела мать, четыре брата и три сестры, состояло из 200 душ в Тульской губернии. Лейтенант гвардейского экипажа Вишневский «живет своим жалованием, обре-

менен долгами». Мичман гвардейского экипажа Дивов «по смерти отца... остался... нескольких дней от рождения, воспитан трудами матери, не получившей после мужа никакого имения... вдова... пропитывается трудами своими и вспомоществованием благотворительных людей». Что касается лейтенанта Завалишина, то, по его словам, у него: «Отец... и мать... умерли, оставив трех сыновей и одну дочь без всякого состояния». Лейтенант гвардейского экипажа Кюхельбекер второй тоже был достаточно бедный человек: «Мать их..., не имея никакой собственности, живет с дочерью своей, девицей Ульяной, у дочери своей, вдовы...» Лейтенант того же гвардейского экипажа Мусин-Пушкин имел сестру Ольгу, вышедшую замуж за штабс-капитана Маслова: «за нею 40 душ, за мужем... 20 душ». Невестка его, бывшая замужем за его братом, отставным капитан-лейтенантом Степаном Мусиным-Пушкиным, «живет в г. Кронштадте в доме отца своего матроса Тимофея Горюнова». У капитан-лейтенанта Торсона «мать... в бедном положении». Он сам не имел никакого имения. Братья Цедриковы имели сестру, которая жила по родству у генеральши Княжниной и была «состояния недостаточного». У барона Штейнгеля семья «находилась в затруднительном материальном положении». А про тещу сообщается, что она живет в Москве и «находится в крайней бедности». Таким образом, из 17 флотских офицеров только братья Бодиско происходили из сравнительно состоятельной семьи, да еще лейтенант Ленин оставил своей

вдове 77 душ. Перед нами типичная картина материального положения флотских офицеров в 20-х годах XIX века.

Власть никогда не была щедра на жалование морякам. Если в XIX веке ситуация постепенно стала выправляться, то в первые годы создания флота все обстояло намного хуже. Из письма первых гардемарин, проходивших обучение в Испании: «И ныне мы подрядили себе квартиры и содержимся одним хлебом и водою, и за тем не остается ничего, чем бы содержать рубашки, башмаки и прочие нужды. И во академии мы учимся солдатскому артикулу, и танцовать, и на шпагах биться, а математики нам учиться не возможно, для того что мы языку их не знаем. Мы же все во взрослых летах, о чем и его царское величество известен. И желаем быть в службе. А здесь мы у командора своего просили многожды, чтобы нас послать на галеры и оной наш командор сказал что «его королевское величество содержит только шесть галер и те в Сицилии и определить де вас кроме академии некуда, понеже те галеры стоят заперты в порте от неприятеля, и не токмо де галеры, но и корабли мало ходят, и на галерах их гардемарин нет». Мы ж многократно просили, чтобы нам прибавили жалованья. И оной командор нам сказал что больше того нам жалованья не прибавят, и ко двору королевского величества писать позволения нам не дал, а сказал нам чтобы мы о всех своих нуждах просили у царского величества. И оным жалованьем нам содержаться невозможно, потому что мы другога места на все такой дороговизны не видали: о чем

ваше сиятельство извольте осведомиться помимо нас. А гишпанские гардемарины содержатся не жалованьем, но больше прилагают от домов своих. А мы дворяне не богатые, от домов своих не только векселей, но и писем не получаем. И в венецианской службе были мы в крайнем убожестве, ежели бы житья там нашего продолжилось, могли бы от скудости пропасть; а ныне приключилась и здесь великая нужда, ничем не меньше прежней: первое, что голодны, второе, что имеем по одному кафтану, а рубашек и протчего нет. Всепокорно и слезно молим вашего сиятельства, умиласердись, государь, над нами, чтобы нам не пропасть безвременно. Соизволь доложить его царскому величеству, чтобы нам быть в службе, а не в академии, и определил бы его царское величество жалованьем, чем бы можно нам содержаться. Ежели мы будем многое число (время?) в академии, то практику морскую, которую мы приняли, можем забыть (а вновь ничего не присовокупим: понеже танцование и шпажное учение ко интересу его царского величества нам не в пользу). Ежели к нам вашего сиятельства милосердия не явится, истинно, государь, можем от скудости пропасть. Умилостивись государь, над нами, понеже кроме вашего сиятельства помощи себе получить не можем».

Трудно себе представить, но в период правления императрицы Елизаветы Петровны общий оклад всех русских моряков был менее оклада одной гвардейской роты!

Теоретически офицерам можно было улучшить свое ма-

териальное положение, получив земельный надел. Но сделать это удавалось далеко не всем, так как выделение земли рассматривалось, как награждение за особые заслуги, а потому массовым не было никогда. Вообще же, пожалования им деревень с крепостными крестьянами начались в 1711–1716 годах, но производилось весьма не часто и за конкретные подвиги, да и то лишь «по удостоению высшего начальства».

В большинстве случаев для получения имений в собственность офицеры обращались с просьбами («слезно» и «рабски») к своему прямому начальнику, обосновывая необходимость получения земельной собственности своей бедностью и обязательством за себя и детей «до гроба верно служить» Его Величеству.

Наряду с этим, порой за один и тот же подвиг могли награждать «материальными благами» поистине без меры. Например, после выигранного 24 мая 1719 года у шведов Эзельского сражения на командующего отрядом русских кораблей капитана второго ранга Н. А. Сенявина обрушился настоящий шквал монарших милостей. Он был через чин произведен в капитан-командоры. Ему передали в собственность деревни, расположенные в Нижегородском, Юрьевско-Польском, Гороховецком, Рязанском, Дмитриевском, Орловском уездах (199 дворов). Кроме того, он получил в Копорском уезде мызу (40 дворов) и в 1720 году – деревни под Рязанью. В 1729 году, когда Петр II пожаловал еще

1167 душ крестьян из деревень, он стал уже одним из самых богатых помещиков Российской империи. Но пример с Сенявиным — это скорее исключение, чем правило. Подавляющее большинство морских офицеров так и оставались бедными до конца своих дней.

Вот типичный пример этой вечной офицерской нужды, когда заслуженный офицер вынужден унижаться, чтобы обеспечить свою семью. В своих воспоминаниях адмирал П. А. Данилов описывает, с каким трудом ему пришлось вернуть положенные ему по закону деньги. Заметим, что Данилов к этому времени уже находился в контр-адмиральском чине и мог напрямую обратиться к хорошо лично его знавшему министру. Увы, большинство офицеров такой возможности не имели. П. А. Данилов пишет: «А так как я по службе моей в Черноморском флоте не получал положенных там за дрова и угля денег и по приезде моем сюда сколько я не просил, но мне все в том отказали, почему я пользуясь тем, что выбывший там главный командир, ныне морской министр, просил его приказать удовлетворить меня и через месяц из адмиралтейств-коллегии последовал указ в ревельскую контору, чтобы выдать мне 150 рублей, которые получив, я благодарил министра и тут же напоминая его обещание взять в казну мой дом, построенный мною в Севастополе, за который, таким образом, я получил 1000 рублей, хотя таковой дом здесь стоил бы 2500 рублей, но я рад был, что и все не потерял, а потому весьма благодарил его за таковое

благодарение».

Вот как характеризовал службу корабельного офицера в 30-х годах XVIII века член адмиралтейств-коллегии адмирал Белосельский: «Понеже служба морская есть многотрудная, охотников же к ней малое число, а ежели, смею донести, никого, то, в самом деле, не без трудности кем будет исправлять морскую службу, понеже в сухопутстве в 3 года офицера доброго получить можно, а морского менее 12 лет достать невозможно». Но моряки на Руси все равно не переводились. Они приходили на флот и оставались служить на флоте, эти истинные патриоты своего дела, душой и сердцем преданные морю и кораблям.

В первый период существования флота офицеры-иностранцы получали денежное довольствие в больших размерах, чем природные россияне. Так, размеры годовых должностных окладов, установленных штатным расписанием 1713 года, с учетом тринадцатого оклада, для морских офицеров – иноземцев в звании капитана первого ранга составляли 520 рублей, капитана второго ранга – 455 рублей, капитана третьего ранга – 390 рублей, капитан четвертого ранга – 325 рублей, тогда как капитан флота, «служитель русского народа» получал 300 рублей. Также оклады других специалистов-иноземцев были больше окладов моряков, русских по национальности. Например, штурман-иностранец получал 156 рублей, а русский всего 120, констапель, боцман, соответственно, 117 рублей и 84 рубля, боцманмат –

91 рубль и 36 рублей. Это неравенство было устранено только в правление императрицы Елизаветы.

Первые десятилетия каждый офицер заботился и о собственной форме военной одежды, «заводя ее из получаемого жалованья». Морские офицеры, в отличие от нижних чинов, единого образца военно-морского мундира не имели. Их кафтаны разных расцветок обшивались золотым галуном, причем узор выбирал сам владелец. В зависимости от сезона они носили темно-зеленые или белые брюки, надевали шейные платки, удлиненные сапоги и шляпы. Затем была установлена официальная форма одежды, которая менялась от царства к царству в соответствии с общей военной модой.

Форма, впрочем, привилась на флоте не сразу. Офицеры русского флота долгое время ходили в одежде, сшитой по моде, а не по уставу (из тканей голубого или красного цвета). Продолжалось это до 1746 года, когда был издан указ, обязывающий офицеров являться на службу в форменных мундирах, а не в партикулярном платье. Однако и после того, будучи в море, они, случалось, носили наряды, которые и партикулярными назвать нельзя. Так, командующий эскадрой бригадир Палибин изволил являться на верхнюю палубу на шканцах в домашнем халате (в шлафроке), в туфлях, белом ночном колпаке, при розовом галстуке. И все это происходило не в просторах Тихого океана, а у берегов Пиренейского полуострова, так сказать, на виду у всей Европы. Как видим, российские офицеры порой вносили в службу элементы бар-

ства. При этом к середине XIX века морской офицер был уже обязан иметь 13 форм одежды: для несения дежурств, вахты, представления начальству, для смотров, посещения всякого рода церемоний, в том числе двора, балов, театров и т. д. Это было весьма большой проблемой, так как на пошив такого количества одежды уходила большая часть офицерского жалования, особенно у молодых офицеров из небогатых семей.

Резкое социальное различие в России XVIII века накладывало отпечаток на весь ход службы морских офицеров. Так, для дворян не существовало тогда особой разницы между унтер-офицерскими и обер-офицерскими чинами. Во-первых, из унтер-офицерских чинов в обер-офицерские существовал прямой ход. Кроме того, для дворянина при производстве в обер-офицерский чин практически ничего не менялось, кроме увеличения оклада.

Принципиально иное значение имело производство в обер-офицерский чин для не дворян: с получением первого обер-офицерского чина они получали и право на потомственное дворянство. Анализ производства в офицерские чины в XVIII веке показывает, что правительство стремилось всячески затруднить доступ разночинцам в дворянство через чины.

Из записок историка флота Ф. Ф. Веселаго: «При постоянных местах зимовки экипажей и малом числе судов, выходящих в плавание, большая часть офицеров круглый год, зиму в лето, проводила в том же портовом городе, а некоторые

на летнее время назначались на брандвахту, стоящую на его же рейде. Находившееся во временном отделении от флота небольшое число офицеров, командовавших финляндскими таможенными яхтами и судами Новгородского военного поселения и плававших в шхерах и по озеру Ильмену, также имели постоянные места зимовки, в Финляндии и Новгородской губернии. При таком неизменном местопребывании всякий, особенно семейный, офицер старался устроиться по возможности оседлым образом. Заводили собственные дома, мызы с садами и огородами, в которых матросы исполняли должности садовников, огородников, всяких мастеровых и занимались всеми хозяйственными работами, как крепостные люди.

При тогдашней служебной патриархальности никому не казался странным, например, такой обычай: в финляндских портах, когда на пустынных островах шхер наступало время сбора разных ягод и грибов, на каждую семью или на две офицеров или чиновников от порта отпускался баркас с гребцами. Заботливые хозяйки нагружали его кадками, ведрами и пр. для помещения ожидаемых продуктов. Дня через два или три баркас возвращался с обильным сбором, матросы получали небольшое вознаграждение, а заготовленные впрок в разных видах грибы и ягоды в продолжение целой зимы служили большим подспорьем незатейливому столу служащего. Из казенных портовых магазинов, за самую сходную цену, легко можно было приобретать все нужное

для дома и хозяйства, и в Кронштадте в редком доме не встречались вещи с казенным клеймом. При взглядах того времени, для жителей города почти терялось отличие казенного от собственного. Но подобные злоупотребления были вообще мелочные; в значительных же размерах они производились немногими лицами, особенно склонными к подобным низким операциям и имевшими по служебному положению своему к этому возможность.

Например, никого не удивляло, что в Кронштадте на видном месте города смотритель госпиталя, получающий ничтожное жалованье, возводил большой дом и ряд лавок, что дом корабельного мастера был построен из мачтовых деревьев или когда проходившие финляндскими шхерами транспорты выдерживали такие штормы, что лишались не только значительной части своих парусов и такелажа, но даже верпов и якорей, которые в действительности были распроданы на купеческие суда. Офицеры, склонные к коммерческим оборотам, назначенные на построенные в Архангельске суда, собирали там тяжеловесные чистой меди екатерининские пятаки, которые в Копенгагене принимались вдвое дороже их номинальной ценности. Там покупали на них ром и, провезя его контрабандой в Кронштадт, продавали с выгодой. Ловкий же провоз контрабанды считался тогда не позорным делом, а молодеческим.

Но во флоте подобные выдающиеся безобразия представляли исключения; а были случаи, когда целые ведомства

за злоупотребления подвергались строгим публичным осуждениям и взысканиям. Так, например, после заключения Тильзитского мира, в одном указе, относящемся к двум частям того же ведомства, объявлялось, что «усердие и рвение к пользе службы (управляющих этими частями) не могли иметь успеха, ибо большая часть чиновников, имеющих в виду обогащение свое из сумм, им вверяемых, полагали тому непреодолимые препоны... Многие открываются деяния их, коими долг чести и присяги совсем нарушен. Столь гнусные поступки возбудили справедливое негодование наше». Затем объявлялось достойно заслуженное этими частями наказание. В другом ведомстве вновь назначенный главный начальник, при первом представлении своих подчиненных, обратился к ним со словами: «Господа, в вашем ведомстве тьма беспорядков, хищничества; я не прежде надену ваш мундир, пока вы не очистите его лучшими поступками. Постараюсь вас понудить к тому сильными мерами».

Из всех российских императоров, помимо Петра Великого, флотскими делами на исходе парусного века особенно любил заниматься Николай Первый. Последнего императора эпохи паруса отличало внимание ко всем деталям флотской жизни, которое порой становилось даже излишне мелочным и ненужным, но иногда, наоборот, показывает то, что Николай Первый неплохо разбирался во многих нюансах тогдашней флотской жизни.

Когда, к примеру, адмирал Моллер доложил Николаю

Первому о разбившемся в ненастье у острова Оденсхольм фрегате «Помощный» с просьбой наградить участвовавшего в спасательных работах капитан-исправника Гернета 500 рублями, а жителей острова за усердие – 416 рублями, Николай наложил на прошении резолюцию: «Согласен; на счет виновного капитана».

Капитан второго ранга Ратманов докладывал императору с берегов Тихого океана о некоем шкипере двенадцатого класса, что тот всегда отличался усердием в службе, а ныне просится служить не в Иркутске, а в Охотске. Николай I пишет: «Командировать шкипера по выбору. А впредь не спрашивать желания, ибо служат не для своих прихотей».

Офицер из ластового (вспомогательного) экипажа просится о переводе в Севастополь, мотивируя просьбу тем, что «имеет там оседлость». На рапорте Моллера Николай I пишет: «Согласен на сей раз; но впредь под предлогом оседлости не смей представлять, ибо служба не есть инвалидный дом, а всякий в отставку выйти может, буде хочет».

Князь Меншиков ходатайствует о некоем капитан-лейтенанте Симаковском, который просит перевести его с Черного моря на Балтику по состоянию здоровья. Николай I резонно замечает: «С юга на север за здоровьем обыкновенно не переводят. Желая видеть медицинское свидетельство». Меншиков спрашивает, можно ли принять на службу ранее выгнанного по плохой аттестации прапорщика Юдина. Николай I: «Какая нам нужда в ненадежных офицерах? По за-

кону может он идти в службу рядовым».

Адмирал Моллер ходатайствует о некоем мичмане Коровцеве, отпрыске петербургских вельмож, чтобы определить того адъютантом к адмиралу Рикорду Николай I: «Рано! Впредь, ранее, чем через три года в офицерском звании и трех шестимесячных кампаний, в адъютанты не представлять».

Что ж, как мы видим, порой лично сами императоры старались навести хоть какой-то порядок в перемещениях по службе и чинопроизводстве на флоте, но очевидно и то, что всего охватить они были просто не в состоянии.

Помимо строевых офицеров, на каждом военном судне российского парусного флота полагался специальный артиллерийский офицер-констапель (на мелких судах констапель был в унтер-офицерском чине). Артиллерийский офицер имел армейское звание (поручик, подпоручик и т. д.). Он отвечал как за содержание пушек и артиллерийских припасов, так и за качество полученного пороха, правильность их хранения, а также за профессиональную подготовку канониров. Констапель получал с берега артиллерийские заряды, ядра, перемеривал последние на соответствие диаметра с калибром пушек, руководил насыпкой пороха в картузы, снаряжением бомб и гранат, поддерживал чистоту и порядок в констапельской камере, обучал пушечные расчеты. Констапель был единственным, у кого в обязанностях значилось: «свое дело хранить наивышшую опасностью и ревностью, ибо вся

оборона корабля на артиллерии зависит».

Так как артиллерийские офицеры считались на флотской иерархической лестнице значительно ниже строевых офицеров, то комплектовались данные вакансии выходцами из самых худородных дворянских семей, а то и вовсе выслужившими офицерский чин унтер-офицерами. Любопытно, что зачастую туда списывали и наиболее безграмотных выпускников Морского корпуса. Шло ли это на пользу общему делу, сказать сложно.

Морские артиллеристы были выделены в отдельную категорию в российском флоте уже в период Азовских походов Петра, однако как единая строевая часть были организованы в корпус морской артиллерии указом Анны Иоанновны в 1734 году. До этого артиллеристы входили в состав команд. Корпус морской артиллерии организационно состоял из четырех батальонов (по три роты в каждом, одна из которых была бомбардирская, а две – канонирские). Командовал корпусом обер-цейхмейстер в ранге контр-адмирала. Он же являлся и членом адмиралтейств-коллегии и распоряжался всей артиллерией флота. При нем состояли: цейхмейстер (заместитель), два советника и фейерверкер. Батальонами командовали капитаны морской артиллерии. При каждом батальоне имелся так называемый унтер-штаб: адъютант, квартирмейстер, аудитор, профос. Ротами командовали лейтенанты, при каждом имелся помощник – унтер-лейтенант. В 1727 году констапели (имевшие до того унтер-офицерский

ранг) были переведены в обер-офицеры (самый младший чин). Состав канонирской роты: лейтенант, унтер-лейтенант, два констапеля, 12 унтер-офицеров, 40 канониров, 120 готлангеров канонирских. Всего корпус насчитывал 2050 человек. В 1757 году штаты корпуса были расширены: четыре должности капитана полковничьего ранга, четыре – капитана майорского ранга и две – капитан-лейтенанта ранга капитана.

* * *

Во все времена на всех флотах особой фигурой были навигаторы-пилоты или штурманы. Дело в том, что, несмотря на знание навигационной науки, главной обязанностью флотских офицеров было управление парусами и кораблем. Непосредственно штурманские дела считались делом не слишком благородным. Увы, такова была традиция парусных флотов всего мира!

Из Морского устава: «Когда будет солнце до полудня и после, тогда им господам вахтенным офицерам со штурманами обучать учеников по инструментам усматривать высоту солнца, а особливо когда при восхождении или пред захождением будет солнце близь горизонта, тогда усматривать лицом к лицу; а в ночное время, когда будут ночи темные и звезды будут видимы, тогда показывать смотрение по ноктурналу время часов и снижение, и возвышение Полярной

Звезды от поля; так же и усмотрение через инструменты высоту звезды. Паче всего показывать, чтоб знали звание оных звезд и поверение компаса через Полярную и прочие звезды».

Думаю, что многие нынешние морские офицеры согласятся со мной, что и сегодня столь ответственное отношение к обучению практическим навыкам мореходной астрономии можно встретить на наших кораблях достаточно редко. Точность определения своего места в море всегда была (а в эпоху парусного флота в особенности) вопросом жизни и смерти, а потому и учили этому по настоящему, вбивая в головы учеников знания на всю жизнь.

В российском парусном флоте штурман был обязан перед отплытием судна принять все необходимые штурманские инструменты, морские карты и таблицы синусов и склонения солнечного на судно. В море штурман должен был содержать в исправности штурвал, предохранять компас от железа, четко и грамотно вести штурманский журнал, определять место судна по береговым ориентирам, а в открытом море – по светилам, заносить на карту новооткрытые мели и подводные камни, «смело говорить» капитану, если курс идет к опасности. В случае навигационной аварии штурманы шли под суд вместе с капитаном и стоявшим в тот момент вахту флотским офицером.

Несмотря на всю очевидность значимости профессии штурмана для кораблевождения, в российском флоте до

1757 года у штурманов вообще отсутствовали чины. Они просто подразделялись на несколько групп в зависимости от опыта и мастерства, различались же между собой величиной оклада. Для обозначения уровня мастерства и опытности штурманов существовали следующие наименования: первый штурман, второй штурман, унтер-штурман, штурман первого ранга, штурман второго ранга.

В 1757 году штурманы были разделены на две группы: офицеры и унтер-офицеры. Наивысшим офицерским чином среди штурманов был капитанский. Штаб-офицерские чины были введены для штурманов лишь в самом конце XVIII века, при этом на флоте существовало всего пять вакансий. В 1798 году по указу Павла I штурманов опять лишили званий, на этот раз переводя (переименовав) в классные гражданские чины. Соответствующим стало и отношение к ним на флоте, как к заурядным «шпакам». Спустя некоторое время штурманы были снова определены в офицеры, но получили не флотские, а армейские чины.

По этой причине в штурманы шли представители самого захудалого дворянства, а то и вовсе выходцы из разночинцев и мещан в надежде выслужить личное, а если очень повезет – и потомственное дворянство. В кают-компаниях штурманы занимали самые малопочетные места и обслуживались вестовыми в последнюю очередь. Часто они являлись объектами насмешек и анекдотов, именовали же их и вовсе презрительно «халдронами». Известна, к примеру, старая офи-

церская поговорка, в которой отражено отношение офицеров-дворян к неуклюжему неумехе штурману:

Штурман, дальше от комода!

Штурман, чашку разобьешь!

А ведь именно от штурманов зависела правильность курса судна в море и определение его места по береговым ориентирам или по звездным светилам. Штурманы были настоящими париями кают-компаний. История донесла до нас несколько имен штурманов, таких как подпоручик Прокофьев, бывший штурманом на легендарном бриге «Меркурий» и первый, кто высказался за принятие боя с превосходящим по силам противником. За этот бой Прокофьев был награжден Георгиевским крестом и чином. Настоящей легендой российского флота был штурман Халезов, совершивший четыре кругосветных плавания. В романе Гончарова «Фрегат «Паллада» Халезов выведен под прозвищем «Дед». Такая кличка была далеко не случайна. В чинах штурманы продвигались с большим трудом и по возрасту зачастую намного превосходили всех остальных корабельных офицеров. При этом подавляющее большинство штурманов российского парусного флота были настоящими мастерами, которые, делая свое незаметное, но наиважнейшее на море дело, оставались всегда обойденными чинами, наградами и окладами. Высшей мечтой большинства старых штурманов было назна-

чение смотрителем корабельных лесов. На этой должности можно было наконец-то избавиться от насмешек флотских офицеров, завести собственный дом и поправить финансовое положение.

Из книги И. Гончарова «Фрегат «Паллада»:

«Дед (Халезов – *В. Ш.*) маленькими своими шажками проворно пошел к карте и начал мерять по ней циркулем градусы да чертить карандашом. «Слышите ли?» – сказал я ему.

– Сорок два и восемнадцать! – говорил он вполголоса.

Я повторил ему мою жалобу.

– Дайте пройти Бискайскую бухту – вот и будет вам тепло! Да погодите еще, и тепло наскучит: будете вздыхать о холоде. Что вы все сидите? Пойдемте.

– Не могу; я не стою на ногах.

– Пойдемте, я вас отбуксирую! – сказал он и повел меня на шканцы. Опираясь на него, я вышел «на улицу» в тот самый момент, когда палуба вдруг как будто вырвалась из-под ног и скрылась, а перед глазами очутилась целая изумрудная гора, усыпанная голубыми волнами, с белыми, будто жемчужными, верхушками, блеснула и тотчас же скрылась за борт. Меня стало прижимать к пушке, оттуда потянуло к люку. Я обеими руками уцепился за леер.

– Ведите назад! – сказал я деду.

– Что вы? посмотрите: отлично!

У него все отлично. Несет ли попутным ветром по десяти узлов в час – «Славно, отлично!» – говорит он. Дует ли ветер

прямо в лоб и пятит назад – «Чудесно! – восхищается он. – По полтора узла идем!» На него не действует никакая погода. Он и в жар и в холод всегда застегнут, всегда бодр; только в жар подбородок у него светится, как будто вымазанный маслом; в качку и не в качку стоит на ногах твердо, заложив коротенькие руки на спину или немного пониже, а на ходу шагает маленькими шажками. Его не возмущает ни буря, ни штиль – ему все равно. Близко ли берег, далеко ли – ему тоже дела нет. Он был почти везде, а где не был, так не печалится, если не удастся побывать. Я не слыхал, чтобы он на что-нибудь или на кого-нибудь жаловался. «Отлично!» – твердит только. А если кто-нибудь при нем скажет или сделает не отлично, так он посмотрит только испытующем взглядом на всех кругом и улыбнется по-своему. Он напоминает собою тех созданных Купером лиц, которые родились и воспитались на море или в глухих лесах Америки и на которых природа, окружавшая их, положила неизгладимую печать. И он тоже с тринадцати лет ходит в море и двух лет сряду никогда не жил на берегу. За своеобразие ли, за доброту ли – а его все любили. «Здравствуйте, дед! Куда вы это торопитесь?» – говорила молодость. «Не мешайте: иду определиться!» – отвечал он и шел, не оглядываясь, ловить солнце. «Да где мы теперь?» – спрашивали опять. «В божьем мире!» – «Знаем; да где?» – «38° сев. широты и 12° западной долготы».

В начале XIX века печальное положение штурманов было несколько улучшено и изменен порядок их судовой служ-

бы. Руководство флота вынуждено было констатировать: «Штурманское звание, хотя по существу своему великой важности доведено до такого, что добрые путе-числители во флоте совсем почти перевелись». Причиной этого было недостаточное содержание штурманов и до крайности стесненное производство их в чины.

То и другое решено было улучшить значительным уменьшением штатного числа штурманов и изменением способа отправления на судах штурманской обязанности.

Отныне все находившиеся на корабле штурманы разделялись на три вахты, и каждая из них, в свою очередь, вела шка-начный (вахтенный) журнал и делала исчисления независимо одна от другой. Случалось, что при одинаковых в действительности данных результаты исчисления разных вахт отличались. Для ведения возможно верного исчисления Комитет положил: на каждом судне иметь одного «старшего штурмана», отвечающего за точность исчисления данного пути, и трех подчиненных ему помощников, чередующихся повахтенно. Установление такого порядка дало возможность более чем наполовину уменьшить число штурманских чинов и оставшимся на службе значительно увеличить жалованье. С учреждением старших штурманов лучшим из них открылась возможность достижения более высоких чинов и, кроме того, в награду отлично служащих положено, по представлению командиров судов и флагманов, переводить во флотские офицеры.

Снисходительно-пренебрежительное отношение строевых офицеров к штурманам хорошо понятно из воспоминаний лейтенанта А. Де-Ливрона, служившего в начале 60-х годов XIX века на корвете «Калевала»: «Однажды, во время обычного воскресного обхода судна капитан, в сопровождении своих офицеров, подошел к шкафу, где у нас хранились судовые хронометры; он приказал старшему штурману открыть это помещение, чтобы убедиться, что они сохраняются в надлежащем порядке; но каково же было удивление всех, когда глазам их представилась такая картина: по всему черному сукну подушек, где стояли ящики с хронометрами, были насыпаны мелко, мелко нарезанные кусочки билон бумаги, вроде снежинок. «Что это за стружки?» – спросил капитан. – Это я сам нарочно нарезал для кормления мышей, дабы они дальше этого не ходили и не тревожили хронометров», – ответил штурман. Этот забавный случай с хронометрами помог нам разгадать сфинкса; ведь мы его считали очень умным и разговаривали с ним всегда с большим подобострастием. На вид он был серьезен и даже несколько мрачен и все свое прилежание и внимание сосредоточивал на своих служебных обязанностях. Ежедневно, через два часа после полудня Василий Осипович методично выписывал на крючке под лампой отчет о проплытом за сутки расстоянии, с обозначением широты и долготы места, а также числа миль, остающихся до следующего порта. Все это он делал молча и как бы сердито, так что никто из молодежи

не решался задавать ему пустых вопросов. Того и гляди обрежет, говорили иные... Не мешает сказать, что через год по выходе из Кронштадта Василий Осипович был по представлению капитана переведен во флот мичманом, и вот тогда-то и сказались его свойства: он сразу проявил свои сокровенные качества, которые так долго и умело скрывал от других. Он оказался мелочным, придирчивым, обидчивым и далеко не в такой степени мудрым, каким его считали раньше. Мичманы, дотоле смотревшие на него с раболепством и уважением как на оракула, вдруг его расчухали и стали над ним трунить. Он должен был уже за уряд с прочими бегать на марс, и нередко ему попадало за промахи в работах от старшего офицера и от товарищей по службе. После своего прежнего высокого положения на судне он очутился в положении подчиненного, а этого он уж никак не мог переварить. Он сделался источником массы недоразумений, анекдотов и недомолвок. Да, случая с бумажками у хронометров мы ему долго не могли простить и, вспоминая об этом в его присутствии, часто выводили его из себя и раздражали почти до слез. Прежние штурмана ремесло свое возводили в какой-то священный культ. Особенный нюх по предвидению перемены погоды, покрывание ошибок в вычислениях — течением и нередко подгонка результатов астрономических наблюдений к выводам плавания по шканечному журналу — все это маскировалось серьезностью, присущею религиозному поклонению богам».

Что и говорить, даже выслужив мичманский чин тяжелейшим трудом уже в зрелые годы, бывший штурман все равно оставался чужим для строевого офицерства и почти всегда служил объектом насмешек и подначек. Это продолжалось почти до самой революции, когда наконец-то штурманам были присвоены военно-морские чины и они стали полноправными морскими офицерами.

* * *

Наверное, одной из самых удивительных штурманских судеб была история жизни капитан-командора Петра Слизова.

...Капитан первого ранга Слизов жил с семьей неподалеку от кронштадтской гавани, занимая верхний этаж небольшого деревянного дома. Сам капитан был собой человек неприметный: роста небольшого, щуплый, стрижен под горшок, а нос и вовсе картошкой. Роду ж был он самого захудалого крестьянского. Отец Слизова состоял в крепостных при Бироне Ргерцоге и служил на конюшне. Там, среди лошадей и навоза, вырос и его сын Петр.

Многотруден был путь к капитанству конюшенного мальчика Петруши. Чего только ни довелось испытать: побои и оскорбления, голод и несправедливость. Но не отчаялся, выдержал, превозмог и выстоял! Службу свою Слизов начал матросом. Служил на совесть и вскоре был пожалован за сметку и лихость в боцманы, а затем и вовсе в шкиперы.

Шкипер – он хоть и не офицер, но фигура на любом судне уважаемая, ибо ведает всеми такелажными припасами. Казалось бы, что еще надо крестьянскому сыну? Выбился в люди и будь счастлив! Но не таков был сын бироновского конюха Петруша Слизов. Было у шкипера увлечение чудное – любил он решать задачки арифметические да наблюдать, как судовой штурман прокладку на карте вычисляет. Вечно он около штурманов крутился: и то ему покажи, и это интересно. Дружки слизовские, шкиперы кораблей соседних, и те на него порой обижались. Все люди, как люди, есть случай – сразу в кабак, а этот вечно сидит цифирьки выписывает, противно!

А как-то и вовсе заявился Слизов к капитану своему, бухнулся в ноги да давай просить:

– Пустите, отец родной, учиться меня в роту штурманскую!

У капитана аж челюсть отвисла:

– Экий дурень ты, Слизов! И на кой ляд тебе та рота? Кто счас? Шкипер, персоне уважаемая! А кто после роты той выйдешь? Учеником штурманским на побегушках! Тебе уж четвертый десяток, семья. Пора головой своею сурьезно думать!

Но Слизов от своего не отступал, и в роту штурманов был все же определен. Бедствовал, конечно, последнюю полушку слал семье, сам же месяцами жил лишь на хлебе да воде. Соученики многие ему в сыновья годились, смеялись над дядь-

кой-перестарком. Но ничто не могло поколебать слизовского упорства. С чисто крестьянской жадностью накиннулся на учебу. Себя ж утешал так:

– Великий Михайло Ломоносов и грамоте к двадцати годам выучился, а каких высот в науках достиг!

Немудрено, что штурманскую роту Слизов окончил первым по списку. За успехи в науках навигацких дали ему, минуя ступень ученическую, сразу чин подштурмана да должность навигаторскую на фрегате. Дело пришлось Слизову по душе. Любил он высоты светил брать, счисление вести, ход корабельный мерить. Местом своим дорожил и гордился.

– На нас, навигаторах, весь флот держится! – говаривал дружкам за столом питейным. – Кто знает нынче капитанов короля португальского, что округ Африки в Индии плавали? Никто! А имя Васки да Гаммы – великого навигатора – известно каждому просвещенному мореплавателю!

– Ну, ты даешь, Иваныч! – искренне восхищались товарищем шкиперы да боцманы: – Головастый ты у нас, прям как немец!

Жена ж знатока штурманских Ирина Николаевна восхищения дружков не разделяла.

– У всех мужики как мужики. Все что-нибудь со службы домой тащут, кто рыбку, кто окорочок, кто холстинку зала-танную. Мой же – одна прореха! Все по грамотеям бегаёт да книжки напролет читает! И пошто я такая несчастная! – жаловалась она своим подругам.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.