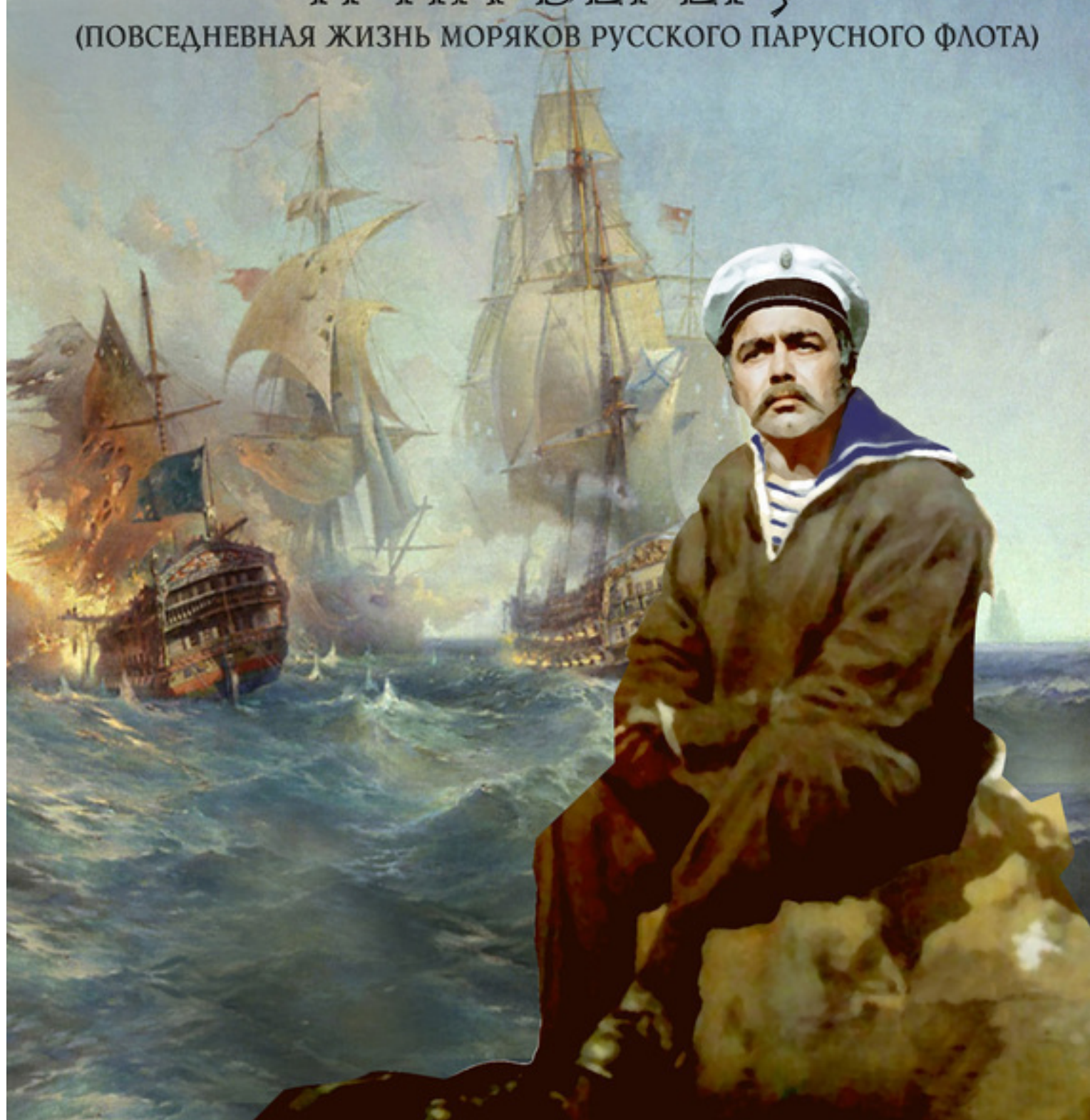


В. В. ШИГИН

ЖИЗНЬ НА ПАЛУБЕ И НА БЕРЕГУ

(ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ МОРЯКОВ РУССКОГО ПАРУСНОГО ФЛОТА)



Энциклопедия морской культуры

Владимир Шигин

Жизнь на палубе и на берегу

«Горизонт»

2015

Шигин В. В.

Жизнь на палубе и на берегу / В. В. Шигин — «Горизонт»,
2015 — (Энциклопедия морской культуры)

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 Шигин «Жизнь на палубе и на берегу» О службе офицеров и матросов, о командирах кораблей и об адмиралах, о том, как и чему учили будущих флотоводцев в Морском корпусе, о кают-компанейском братстве, о наградах и наказаниях, о том, во что верили, как проводили свой досуг, о дуэлях и, конечно же, о женщинах в жизни моряков вы узнаете, прочитав эту книгу.

© Шигин В. В., 2015

© Горизонт, 2015

Содержание

Пролог	6
Часть первая	7
Глава первая	8
Глава вторая	19
Глава третья	24
Конец ознакомительного фрагмента.	26

Владимир Виленович Шигин
Жизнь на палубе и на берегу
(повседневная жизнь моряков
русского парусного флота)

© В. В. Шигин, 2015

© ООО «Горизонт», 2015

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 мириад 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, настуж распахнутый бешенству ветров. О тех, кто годами не сходил с шатких палуб своих кораблей, не сгибался под ядрами и первым шел на абордаж. 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 Дорога в море



Глава первая На чем плавали



На всем протяжении истории человечества плавание на парусных судах являлось одним из самых трудных и опасных видов деятельности. Не было исключением из общего правила и российский флот. В силу объективных обстоятельств в течение длительного периода даже имевшиеся к тому времени определенные достижения науки не могли быть использованы для улучшения мореплавания. Все основывалось преимущественно на практическом опыте. Парусные суда были слабо оснащены технически, плохо ориентированы в открытом море и с большим трудом маневрировали.

Основой основ всякого регулярного военно-морского флота в XVIII–XIX веках являлись линейные корабли, предназначавшиеся для ведения генеральных сражений в боевых линиях. Именно организация службы на линейных кораблях определяла правила поведения моряков и их быт на всем флоте в целом. Линейные корабли эпохи парусного флота являлись ферзями на шахматных досках морских войн. Линейные корабли были вершиной кораблестроительной мысли. Многосотенный экипаж и десятки тяжелых орудий, громада дубового корпуса и мачты, упирающиеся в небеса. Создание и содержание подобных исполинов было под силу не каждой державе. Потеря каждого из линейных кораблей была всегда потерей общегосударственной, а потому их и берегли как зеницу ока. Именно линейные корабли были в парусную эпоху средоточием новейших достижений технической мысли.

Как же выглядел типичный двухдечный парусный корабль российского флота? На линейных кораблях под нижней палубой (гон-деком) делали помост на расстоянии 6 футов (около 3 метров) от днища – орлоп-дек, состоявший из рам, которые можно было снять, если возникала необходимость принять особенно много груза.

Пространство между гон-деком и орлоп-деком называлось кубриком. Он занимал, как правило, всю длину корабля от форштевня до брот-камеры в кормовой части, где хранились сухари. Все, что было ниже кубрика, именовалось трюмом, который делился на несколько отсеков. В носовой и кормовой частях трюма имелись две крыйт-камеры для хранения пороха. Носовая крыйт-камера являлась основной, а кормовая – вспомогательной. На трехдечных 100-пушечных кораблях была еще и третья – «висячая» – крыйт-камера между грот- и форлюками. Впереди кормовой крыйт-камеры в трюме находились капитанский и офицерский погреба для хранения их продовольствия, кроме этого, там имелись особые выгородки, в которых хранились ядра, бомбы и гранаты. В трюме у грот-мачты (то есть в центре корабля) устанавливали помпы для откачки воды. Эту часть трюма наиболее плотно загружали балластом. В трюме также хранилось продовольствие для команды в бочках (вино, пиво, мясо и масло).

Сухая провизия в рогожных кулях размещалась выше на кубрике. Там же хранились котлы, весы и другая кухонная утварь. Средняя часть трюма в случае необходимости использовалась для размещения больных и раненных. Между фок- и грот-мачтами хранили: канаты, якоря, запасной такелаж. Под крюйт-камерой обычно размещалась кладовая с артиллерийскими принадлежностями: кокорами, рогами, зажигательными трубками и т. д. У входа в крюйт-камеру располагались шкиперские выгородки для хранения парусов. Вдоль бортов на палубе кубрика между помещениями и корпусом оставалось некоторое свободное пространство – это были так называемые галереи, которые предназначались для удобства осмотра обшивки бортов, заделки пробоин и устранения течи.

Интересно, что поверхность нижней палубы (гон-дека) делалась выпуклой для уменьшения длины отката пушек при выстреле. На нижней палубе устанавливались самые тяжелые орудия. На ней же жили и матросы, которые развешивали перед сном свои висячие койки-гамаки. Любопытно, что палубы и переборки в орудийных деках традиционно красили в красный цвет. Делалось это для того, чтобы вид крови во время боя не отвлекал команду. Любопытно, что традиция окраски палубы именно в красный цвет перешла на окраску пола в такой же цвет вначале в домах морских офицеров в Кронштадте, затем эта мода была привнесена в Петербург, а уже оттуда быстро распространилась по всей России. И сегодня в большинстве случаев дощатые полы у нас красят именно в красный цвет, продолжая тем самым традиции парусного флота.

В бортах военных судов делались пушенные окна-порты со ставнями на петлях. Перед стрельбой ставни открывали, орудия подтаскивали вплотную к борту, чтобы стволы выходили за борт. Делалось это во избежание возможного возгорания корабля при выстреле.

За грот-мачтой, по установившейся традиции, размещалась констапельская каюта, в которой жили «второсортные офицеры»: артиллеристы, штурманы и офицеры солдатских команд. Рядом находилась корабельная канцелярия с писарями и кладовая абордажного оружия (мушкетоны, абордажные топоры-интрепели, пистолеты и пики). Перед бизань-мачтой в отдельной выгородке хранились ружья. Между грот- и бизань-мачтой был установлен шпиль для постановки и выборки якоря. Большой барабан шпиля размещался на нижней палубе, а второй – на средней. Там же хранились и вымбовки, которыми выхаживали шпиль. Между фок- и грот-мачтами размещался еще один малый шпиль для верпования.

На парусных линейных кораблях, как правило, имелось по четыре станových якоря. Во время плавания их хранили по-походному, над кран-балками попарно. Пятый якорь – запасной – хранился без штока в трюме за грот-мачтой. Кроме этого на парусных кораблях имелось еще несколько более мелких вспомогательных якорей – верпов, которые предназначались для снятия корабля с мели, передвижения его в штиль и по рекам.

Согласно общей традиции, корма считалась местом пребывания командного состава, а носовая часть – рядового. Кают-компания офицеров размещалась на верхней палубе (в опер-деке) в кормовой части корабля. Там в свободное от приема пищи время жил старший офицер (капитан-лейтенант) и лейтенанты. Мичманы жили в маленькой и тесной выгородке под шканцами. Если в кают-компании еще имелись кое-какие элементарные удобства, то мичманская выгородка была столь мала и темна, что традиционно носила название «пещеры». Рядом с ней, в отдельной выгородке, обитал и корабельный батюшка. Здесь же размещалась и небольшая корабельная церковь. Каюта капитана и адмиральский салон размещались в самой корме под шканцами. Это были наиболее благоустроенные каюты, имевшие и кабинет, и спальню. Однако и там постоянно располагались орудия. В обычное время их старались драпировать и закрывать, создавая иллюзию уюта и даже известной роскоши. Но при приготовлении к бою в капитанской каюте и адмиральском салоне сразу же снимались временные переборки и спустя пять-шесть минут эти помещения превращались в обычную орудийную палубу. В большин-

стве случаев соблюдался принцип, что каюте флагмана более приличествует скромность кельи монаха, нежели показная роскошь будуара. Впрочем, порой бывали и исключения.

Вот как описывает И. Гончаров в книге «Фрегат „Паллада“ командирский салон: „Это был просторный, удобный, даже роскошный кабинет. Огромный платяной шкаф орехового дерева, большой письменный стол с полками, пианино, два мягких дивана и более полудюжины кресел составляли его мебель. Вот там-то, между шкафом и пианино, крепко привинченными к стене и полу, была одна полукруглая софа, представлявшая надежное убежище от кораблекрушения“.»

В носовой части парусного корабля под баком помещалась поварня (камбуз), рядом лазарет, где жили лекарь и подлекари. Шканцы – место пребывания капитана, вахтенных офицеров и рулевых во время плавания – располагались от грот-мачты до среза кормовых окон. Там же находился штурвал, нактоуз с компасом, там же хранились лаги и лоты.

Все палубы на парусных судах имели люки, предназначавшиеся для освещения нижних палуб и их проветривания. Верхняя палуба при этом ограждалась фальшбортом, вдоль которого стояли свернутые в тугие коконы матросские койки. Во время боя они служили дополнительной защитой от ядер, картечи, пуль и летящей во все стороны щепы. Перед боем за фальшбортом натягивали противобордажные сети, которые мешали кораблям сойтись вплотную, а неприятельским матросам – беспрепятственно перепрыгнуть на палубу российского корабля.

Мачты устанавливались в диаметральной плоскости корабля. Они проходили через все палубы и укреплялись нижним концом в специальном устройстве – степсе – на днище корабля. В XVIII на всех флотах мира, не исключая и российский, увлекались высокими мачтами. Так, на больших линейных кораблях фок-мачта порой достигала 60 метров, а грот-мачта и 70. Столь высокие мачты давали весьма небольшую прибавку в ходе, зато были очень трудны в обслуживании, часто и легко ломались. Длина нижних рей считалась оптимальной, если имела размер в две ширины корабля. В XIX веке мода на высокие мачты прошла и их укоротили. Площадь парусов 100-пушечного линейного корабля порой превышала 3000 квадратных метров, а на фрегатах порой достигала 2000 метров.

Из книги И. Гончарова «Фрегат „Паллада“: „Заговорив о парусах, кстати скажу вам, какое впечатление сделала на меня парусная система. Многие наслаждаются этой системой, видя в ней доказательство будто бы могущества человека над бурною стихией. Я вижу совсем противное, то есть доказательство его бессилия одолеть воду. Посмотрите на постановку и уборку парусов вблизи, на сложность механизма, на эту сеть снастей, канатов, веревок, концов и веревочек, из которых каждая отправляет свое особенное назначение и есть необходимое звено в общей цепи; взгляните на число рук, приводящих их в движение. И между тем, к какому неполному результату приводят все эти хитрости! Нельзя определить срок прибытию парусного судна, нельзя бороться с противным ветром, нельзя сдвинуться назад, наткнувшись на мель, нельзя поворотить сразу в противную сторону, нельзя остановиться в одно мгновение. В штиль судно дремлет, при противном ветре лавирует, то есть виляет, обманывает ветер и выигрывает только треть прямого пути. А ведь несколько тысяч лет убито на то, чтоб выдумывать по парусу и по веревке в столетие. В каждой веревке, в каждом крючке, гвозде, дощечке читаешь историю, каким путем истязаний приобрело человечество право плавать по морю при благоприятном ветре. Всех парусов до тридцати: на каждое дуновение ветра приходится по парусу“.»

Практика строительства парусных судов не обеспечивала необходимой прочности корпуса. На нашем флоте это усугублялось еще постоянной спешкой в строительстве, когда в дело шло невысушенное, сырое дерево, низкой квалификацией рабочих, в качестве которых порой использовались обычные солдаты, недосмотрами и злоупотреблениями на верфях. Во избежание этого было положено каждый корабль строить в течение трех лет, причем в первый год заготавливать лес и давать ему время на просушку, а также использовать при строительстве

квалифицированных работников. Но на практике, как обычно у нас бывает, это исполнялось далеко не всегда.

Из журнала заседаний адмиралтейств-коллегии за 1740 год: «Сосновые, еловые и прочие леса, которые в корпуса кораблей и других судов, кроме дубовых, употребляются готовить заблаговременно, чтобы помянутые корпуса как дубовыми, так и сосновыми и другими надлежащими лесами в полости были, и содержать оные в удобных местах». Увы, благие пожелания адмиралов остались без последствий, и на верфи, как и прежде, доставлялся сырой лес.

Из исторической хроники о состоянии российских парусных судов XVIII века: «Кузовы и рангоуты их, по-прежнему, не имели достаточной крепости. Большая часть судов тогда строилась из сырого леса, и случалось, что по недосмотру или злоупотреблениям вместо сквозных болтов корабельные члены скреплялись гвоздями или даже деревянными нагелями. Опасная течь от разошедшихся во время качки обшивных досок и частей была явлением обыкновенным. Лопались кницы, ватервельсы, бимсы отходили от своих мест и даже расходились стыки досок наружной обшивки или концы этих досок выходили из шпунтов штевней. Случалось, что корабль, спущенный на воду, углублялся настолько более ожидаемого, что для облегчения его при выходе в море приходилось оставлять на берегу не только многие из штатных вещей, но даже часть пушек. При малой остойчивости и при возможности движения каменного балласта в трюме, в шторм корабль иногда ложился на бок, и для подъема его приходилось рубить мачты. Для предохранения от морских червей, водящихся в южных морях, суда эскадры Спиридова и Эльфинстона были обложены слоем шерсти и по ней обшиты дюймовыми досками, что, разумеется, значительно уменьшало скорость хода и ухудшало морские качества судна. При непрочном такелаже и парусах, дурно выкованных якорях и ненадежных канатах опасность угрожала судам не только в море, но иногда и на якоре».

Мало кто знает, что в трюмах парусных кораблей все время скапливалась затхлая вода, так называемая льяльная (термин сохранился до сегодняшнего дня). При этом помимо льяльной воды в трюмы периодически доливали еще и свежую воду. Вот пример, в письме к графу И. Г. Чернышеву адмирал С. К. Грейг писал о линейном корабле «Ростислав»: «Он тверд под парусами и столь крепко и прочно построен, что мы принуждены через несколько суток вливать в него свежую воду для перемены, ибо и капли сам не течет...» Делалось это для того, чтобы деревянная обшивка внутри трюма не рассыхалась и не трескалась. При этом старались, чтобы затхлой (льяльной) воды было как можно меньше, а свежей больше.

В царствование Екатерины Второй был проведен анализ качества строительства флота, для чего собрали информацию за несколько десятилетий по стоимости и качеству постройки кораблей и судов различных рангов. Проведенный анализ показал, что, несмотря на лучшее качество материалов и работы, в Англии корабли стоили дешевле, чем у нас. Причины такого положения дел были не только в лучшей организации работ, профессионализме плотников, качестве инструментов и механизмов, но, прежде всего, в пресловутых «откатах», которые, как и сегодня, были вполне нормальным явлением и столетия назад. Порой массовость некачественной постройки судов граничила с государственной изменой.

Из изысканий историка флота Ф. Ф. Веселаго: «В 1792 году один флагман, назначенный в крейсерство, доносил, что из шести судов его отряда ни одно не годно к плаванью. Другой флагман писал о корабле „Елизавета“, плававшем менее трех лет, что он „совсем рассыпался по причине недостаточных и худых укреплений, а притом и не таковыми боутами, каковые должны быть“.

Увы, подобные донесения были столь обыденны, что на них особенно и внимания не обращали. Дело ведь житейское – живы остались, до порта добрались, ну и ладно! Поэтому не лучше обстояли дела с качеством кораблей и судов и несколько лет спустя. Так, на одном из фрегатов, шедшем в 1799 году с десантом в Голландию, но возвратившемся по причине сильной течи в Ревель, „ватервельсы по обе стороны и грот-руслень по правую сторону отстали,

первый бимс к ахтерштевню раскололся, возле форштевня стоячая кница и бимс разломались, сектора железные под шлюпбалками лопнули, отчего и весь ростер скосило на сторону“ и т. п.

Порой при постройке кораблей и судов имело место самое настоящее очковитительство, которое часто выходило нашим морякам боком. Нерадивые работники подчас ухитрялись столь искусно прикрывать все неисправности, что при наружном осмотре их практически нельзя было обнаружить. Так, русский посол в Англии граф Воронцов в одном из своих донесений, перечисляя недостатки крепления наших судов, зашедших для ремонта в английские порты, пишет о таких фактах: „Болты, вместо того чтобы проходить насквозь, доходят только до половины брусьев, и потом как-то их залаживают так, что с первого взгляда кажется все сделано как следует, но во время качки таковые крепления ни к чему не служат; но сие видно происходит не от недостатка в железе, а оттого, что за укреплением нет лучшего присмотра“.

Зачастую все принимаемые меры к усилению корпуса и устранению течи давали эффект только до ближайшего шторма. Вообще самой большой проблемой для линейных кораблей эпохи парусного флота всех государств, включая Россию, было обеспечение продольной прочности корпуса. Именно из-за этого долгое время было проблематично строительство надежных 100-пушечных линейных кораблей. Наибольших успехов в обеспечении продольной прочности корпуса достигли французские корабельные мастера, но они долгое время как зеницу ока берегли свои теоретические расчеты по этому вопросу. А потому порой даже небольшое волнение на море вызывало прогиб и перегиб кораблей, из-за чего сразу же начиналось расшатывание соединений, нарушение плотности обшивных досок, вследствие чего появлялась течь. Водоотливные средства, состоявшие, как правило, из двух-трех ручных кетенс-помп, тоже при всем старании команды не могли полностью осушить трюм. Поэтому вода в трюме считалась нормальным явлением, следили лишь за ее уровнем, чтобы тот не становился критическим. Ослаблению корпуса способствовала и нагрузка кораблей тяжелой артиллерией. Но иного выхода, увы, тогда просто не существовало.

Историк флота Ф. Ф. Веселаго писал: „При таком состоянии судов, едва флот выходил в море, как при первом свежем ветре на многих судах открывалась сильная течь или важные повреждения, заставлявшие немедленно отправлять эти суда в ближайший порт и отделять для конвоя их другие суда, годные к плаванию. Были случаи, что в свежий ветер суда сразу же получали повреждения, а иногда на пути и разбивались. Но при этом необходимо заметить, что кораблестроение шло весьма деятельно...“

Вследствие большой парусности кораблей и судов, для обеспечения лучшей устойчивости они загружались большим количеством балласта. Во времена Петра Великого на российском флоте для этого использовали обыкновенные камни или разорванные огнем орудийные стволы. Позднее стали применять для этой цели чугунные чушки, которые специально отливали на заводах. Образованные пустоты засыпали песком. Чтобы при качке балласт не приходил в движение, трюм делили брусьями на отсеки. Сверху чугунные чушки засыпали мелким камнем и ставили „бочки большой руки“ (60-ведерные) с пресной водой. Пустоты между бочками опять засыпали песком. На „бочки большой руки“, устанавливали в два уровня бочки „средней“ и „малой руки“. Пустоты между верхними бочками заполняли дровами. Как правило, до подволока трюма оставляли около метра свободного пространства для доступа матросов для работ. Вся эта громоздкая балластная система не была надежной. Часто на качке бочки разбивались, и вода из них вытекала. Образовывались пустоты, и груз начинал смещаться в трюме, создавая опасный кренящий момент, что было смертельно опасно при внезапных шквалах.

Внутри корпуса кораблей делили горизонтальными настилами – палубами-деками. Их могло быть две (двухдечный корабль) или три (трехдечный корабль). О принудительной вентиляции корабельных помещений тогда даже не имели представления. Постоянно проникающая в трюм вода вызывала гниение корпуса и, что самое главное, отравляла воздух внутри корабля, делая его почти невыносимым для дыхания.

Недоброкачественная провизия, испортившаяся в деревянных бочках вода, недостаточно хорошая одежда и неблагоприятные гигиенические условия – общие, впрочем, всем флотам того времени – способствовали болезням и высокой смертности. Порой из-за этого в сильные ветра малочисленные команды были просто не в состоянии выбирать якоря и поэтому, чтобы вступить под паруса, приходилось попросту рубить топорами якорный канат. Нередки были случаи, когда суда даже на небольшой качке теряли бушприты и мачты. При непрочном такелаже и парусах, некачественно выкованных якорях и ненадежных канатах опасность угрожала судам не только в море, но и на якоре. Следствием этого были частые крушения и гибель судов.

Усовершенствования внедрялись на нашем парусном флоте с большим трудом. И все же конструкции кораблей и судов постепенно совершенствовались. Так, во второй половине 90-х годов XVIII века во внутреннем креплении трюма начали применяться металлические детали, подводную часть корпуса начали обшивать медью. В начале XIX века повсеместно началась замена транцевой кормы более прочной сферической.

Особенно много копий было сломано в нашем флоте в конце XVIII века по введению сплошной палубы, соединяющей бак с ютом и закрывающей шканцы. Это нововведение представляло существенные удобства как для управления парусами, так и для легчайшего спуска баркаса и, наконец, давало новую закрытую батарею. Когда же для опыта в Черном море были построены два линейных корабля с закрытыми шканцами, приверженцы старины во главе с вице-адмиралом Ушаковым нашли это нововведение неудобным и опасным. Они считали, что постановка орудий на возвышенной части палубы уменьшает устойчивость корабля, а в закрытой палубе пороховой дым будет затруднять действия орудий. Борьба сторонников и противников этого нововведения растянулась на много лет, пока выгодность и перспективность нововведения не стала очевидной для всех.

Разумеется, качество постройки кораблей и судов во многом зависело от квалификации кораблестроителей и в первую очередь плотников. Низкое качество судостроения в XVIII веке вынудило принимать меры для повышения качества плотницкого труда при строительстве судов и на отечественных верфях. К примеру, чтобы улучшить качество работ, а заодно и осуществлять обучение плотницкому мастерству, участвующих в строительстве кораблей и судов плотников разделяли на десятки, состоящие из одного десятника, двух хороших плотников, трех посредственных и четырех новичков. Десятник отвечал за качество работы, а также за поведение людей своего десятка. Три десятка плотников составляли „компанию“ и подчинялись плотницкому комендору. Несколько комендоров подчинялись уже непосредственно корабельному мастеру, ведавшему строительством судна. Любопытно, что плотницкий инструмент, во избежание его хищения или поломки, выдавался плотникам в начале постройки судна в их собственность. Присутствовала и материальная заинтересованность. Чтобы опытных плотников не переманивали на другие работы, им платили достаточно неплохое жалование, помимо этого оплачивали покупку одежды и сапог, организовывали питание. В зимнее и холодное время плотницкие работы старались производить в специальных сараях. По возможности внедрялись специальные механизмы, краны, шпильки, а потом и паровые машины. Для лучшей организации работ двум корабельным мастерам на верфи присваивали звание директоров. При этом один из директоров заведовал всеми кораблестроительными материалами, а второй занимался непосредственно организацией работ. Для составления чертежей и набивки корабельных членов на плазе имелись особые специалисты – драфцманы. Все корабельные мастера и другие, наиболее ценные специалисты, имели повышенное жалование, казенные квартиры или квартирные деньги, чтобы эти лица „могли быть совершенно чужды корыстолюбия и всяких предосудительных видов, но руководствовались бы правилами чести, усердия и ревности к службе“.

Уже к началу XIX века конструкции судов стали намного более надежными, чем построенные ранее. Так, в 20-30-е годы XIX века основу Балтийского флота составляли линейные корабли типа „Селафаил“, названные так в честь головного корабля этой многочисленной серии – линкора „Селафаил“. „Селафаилы“ были кораблями на редкость удачными. Разработал проект знаменитейший российский корабельный мастер Александр Иванович Катасанов. Катасанов прошел долгий путь от подмастерья до обер-сарваера, что соответствовало чину никак не меньше генеральского. В „Селафаиле“ он воплотил все свое искусство и огромный опыт. Корабль выгодно отличался от своих предшественников плавностью обводов, прочностью корпуса. Главная же его особенность состояла в круглой корме, более надежной и крепкой, чем применявшаяся до этого на русском флоте транцевая „голландская“. Однако построить свой „Селафаил“ Катасанову было не суждено. По его чертежам корабль сработал в петербургском Новом адмиралтействе его ученик Иван Амосов. Произошло это в 1803 году. С тех пор на протяжении долгих десятилетий с российских верфей сходили 74-пушечные „Селафаилы“. До начала 40-х годов XIX века „Селафаилы“ составляли становой хребет отечественного флота, как в восемнадцатом веке – знаменитые 60-пушечные „Екатерины“. Всего к 1840 году в России их было построено сорок три единицы. Естественно, что с годами проект все более и более усовершенствовался. Свой почерк был и у каждого мастера, но общая катасановская идея оставалась неизменной. Затем доля их стала падать. В составе флота появлялось все больше кораблей, несущих по восемьдесят – сто орудий. Время диктовало свои правила.

Последняя серия парусных линейных кораблей была спущена на воду в России во второй половине XIX века. Это были 120-пушечные линейные корабли „Двенадцать апостолов“, „Париж“, „Великий князь Константин“, воплотившие в себе последние достижения мирового парусного судостроения. В них было внесено много новшеств, был усовершенствован набор корпуса, его обводы, введена закругленная корма, изменен угол наклона форштевня, усилена артиллерия. Корабли стали более мореходными и маневренными. Российские 120-пушечники, безусловно, являлись шедеврами мирового парусного судостроения. Но, увы, время паруса уже подошло к своему концу...

* * *

Что касается меблировки на парусных судах, то в подавляющем большинстве (за исключением разве что адмиральских салонов на линейных кораблях), она была весьма аскетической. Моряки, как правило, относились к мебельным изыскам весьма равнодушно. Впрочем, было одно исключение. Сегодня уже мало кто представляет, что значило на флоте парусной эпохи такое понятие, как „шкиперское кресло“, а ведь когда-то это был целый культ! Хорошо известно высказывание Петра Первого о том, что он, если бы не стал русским царем, с удовольствием стал бы капитаном парусного судна. На самом же деле Петр выразился несколько иначе, а именно: „Ежели бы я не был государем российским, то с великой охотой пересел бы с трона царского в шкиперское кресло!“ Почему он так сказал? Да потому, что именно шкиперское кресло являлось символом эпохи парусного флота. Тогда даже о вновь назначенном капитане говорили, что он „уселся в шкиперское кресло“.

Чем же объясняется столь трепетное отношение к обычному, казалось бы, креслу? Всему, разумеется, есть свое объяснение. Дело в том, что скорость хода парусных кораблей была намного меньше, чем у современных кораблей и судов. К этому следует прибавить и частые противные ветра, а то и вовсе штиль, когда суда были вынуждены неделями и даже месяцами болтаться в океане без особого продвижения вперед. На большие плавания уходили долгие месяцы, а порой и годы. В таких условиях капитаны судов (шкиперы) просто физически не могли находиться на шканцах, постоянно стоя на ногах, испытывая большие нагрузки как на ноги, так и на позвоночник. Именно для облегчения капитанской участи и было придумано

достаточно удобное капитанское (шкиперское) кресло, которое устанавливали на шканцах, крепя его к палубе особым штырем, чтобы это достаточно массивное сооружение не сорвало при качке. Особенностью шкиперских кресел являлась их чугунная станина, которая повышала прочность конструкции и к которой крепился обязательный штырь. Обязательным было и мягкое, обитое кожей сиденье, так как находиться в кресле капитанам приходилось порой по несколько суток подряд.

В крупных портах тогда существовали специальные мастерские, специализировавшиеся на изготовлении таких кресел. Каждый из капитанов в обязательном порядке заказывал себе собственное кресло, которое было бы удобно именно для него и соответствовало его эстетическим вкусам. Именно поэтому сейчас практически невозможно найти двух совершенно одинаковых шкиперских кресел. Все они, при всей схожести конструкции, различаются декоративными элементами сиденья и спинки, вырезанными на спинке сюжетами и девизами. Каждое из них – память о конкретном капитане и о конкретных плаваниях. Среди кресел встречаются как достаточно простые, говорящие о невзыскательности и аскетизме их бывших хозяев, так и настоящие произведения мебельного искусства. Если самые старые шкиперские кресла XVI–XVII веков отражают тенденции Ренессанса, а кресла XVIII века украшены традиционными завитушками барокко, то шкиперские кресла первой половины XIX века являют нам уже элементы классицизма. На спинках кресел вырезались названия портов, где побывал их владелец, слова молитв, мудрые изречения и всевозможные картинки. Кому-то нравились библейские или пасторальные сюжеты, изображения святых или оберегов, лики любимых. Каждый из капитанов изображал то, что было ему ближе и дороже всего.

Надо ли после этого говорить, что шкиперские кресла являлись особой гордостью их владельцев! Переходя с судна на судно, капитаны в обязательном порядке забирали с собой и свои кресла, а списываясь на берег оставляли их у себя как память о прошлом. Даже на берегу кресла символизировали статус их владельца. Поэтому даже посторонний человек, зайдя в дом старого моряка и увидев у него в кабинете шкиперское кресло, сразу понимал, что перед ним не просто моряк, а заслуженный отставной капитан. С особой гордостью, как фамильную реликвию старики передавали свои кресла капитанам-сыновьям. И сейчас представители старых морских династий Европы хранят эти почерневшие от времени кресла как память о своих пращурах.

Не был исключением в почитании культа шкиперских кресел и российский флот. Традиция сохранения и передачи из поколения в поколение этих морских реликвий была пресечена революцией 1917 года и последующими событиями, когда потомкам заслуженных моряков стало уже не до старых кресел. Одно из последних отечественных шкиперских кресел (о котором я знаю) много лет хранилось в редакции старейшего российского журнала „Морской сборник“. Говорили, что это память об одном из бывших главных редакторов, который в середине XIX века „отсидел“ на нем кругосветное плавание. Увы, какие времена, такие и нравы! А потому в 70-х годах минувшего века один из уходивших на пенсию главных редакторов журнала посчитал возможным прихватить с собой и не принадлежавшую ему реликвию.

Сегодня шкиперские кресла остались разве что на яхтах, но и там они давно утратили свою оригинальность и неповторимость, превратившись в обыкновенные заурядные сиденья. Ушла в историю эпоха, канула в небытие и память о знаменитых шкиперских креслах...

* * *

Много лучшего оставляла желать и корабельная артиллерия. Петр Первый ввел в качестве измерения калибра орудий артиллерийский фунт – чугунное ядро диаметром 2 дюйма (50,8 мм) и весом 115 золотников (490 г). Диапазон калибров был достаточно высок – от маленьких однофунтовых до тяжелых 36-фунтовых пушек.

В середине XVIII века на нашем флоте были ведены единороги – своего рода гаубицы с удлиненным стволом, позволяющие вести огонь на дальние дистанции. Но единороги не прижились. Морская артиллерия до 60-х годов XVIII века находилась в самом неудовлетворительном состоянии: пушечные станки ломались, не выдерживая значительного числа выстрелов, а некачественно отлитые орудия разрывались, убивая и калеча людей и угрожая судам пожарами. Большая часть пушек была еще петровского времени. От ржавчины внутри стволов образовывались каверны, которые грозили разрывом стволов. Хранение пушек тоже оставляло желать лучшего, порой их просто складывали штабелем в арсенальном дворе до следующей кампании, где те и ржавели под дождем и снегом.

Известно, что в последний раз петровские пушки были использованы во время русско-шведской войны 1788–1790 годов. Потери своих матросов от разрыва изношенных стволов были при этом столь велики, что сразу же после окончания войны все они были отправлены в переплавку. О прочности тогдашней корабельной артиллерии можно судить по состоянию ее в позднейшее время, когда в Красногорском сражении разорвало на эскадре вице-адмирала Круза 25 пушек, а в Эландском сражении частый разрыв нескольких орудий навел на команду такую панику, что на одном корабле люди разбежались от пушек и для ободрения их офицерам пришлось самим исполнять обязанности комендоров.

Более надежными всегда считались орудийные стволы, изготовленные из меди, но они и стоили значительно дороже. А потому практически до конца эпохи парусного флота основу корабельной артиллерии составляли более дешевые, хотя и менее надежные чугунные пушки.

Зато в конце XVIII века прижились знаменитые короткоствольные крупнокалиберные орудия – каронады. Они били по корпусу вражеского судна с близкого расстояния и, несмотря на малую скорость, большие ядра легко проламывали деревянный борт. Значительно улучшилось качество отливки орудийных стволов. Кроме олонечских петровских заводов, морские орудия изготавливались еще на сибирских и камских заводах, в Сестрорецке, а также на заводах частных лиц. В это время, ввиду серьезных преимуществ медной артиллерии перед чугунной, началось вооружение кораблей и судов некоторым количеством медных орудий. Тогда же был значительно увеличен калибр орудий и для стрельбы вместо фитилей сделаны кремневые замки, а потом и скорострельные трубки.

Наконец, в середине XIX века появились бомбические орудия – крупнейшие по калибру (68 фунтов) гладкоствольные пушки, стрелявшие мощными разрывными бомбами на небольшие дистанции и наносившие страшные разрушения на парусных судах. Однако время гладкоствольной корабельной артиллерии, как и эпоха паруса, уже подошла к своему логическому концу.

Служба корабельных артиллеристов была нелегкой и опасной. Помимо четкого знания своих обязанностей „по номерам“, корабельные артиллеристы должны были уметь заменить и выбывшего из строя товарища. Особая осторожность необходима была при обращении с порохом, ведь любая небрежность грозила смертью. На протяжении всего XVIII века орудийные стволы изготавливались не слишком качественными, поэтому их часто просто разрывало при выстреле, что оборачивалось большими жертвами. Да и сама стрельба в закрытых деках, при отсутствии элементарной вентиляции, в клубах непроницаемого порохового дыма и в невыносимой духоте была делом весьма нелегким. Впрочем, служба на парусных судах в любом качестве была делом многотрудным.

* * *

Говоря о вооружении парусных судов российского флота, нельзя обойти и столь важный вопрос, как корабельные леса. Со времен Петра все леса, годные для судостроения, объявлялись государственными и переходили в ведение флота. Только при Павле Первом для развода,

охраны и сбережения был учрежден специальный „лесной департамент“ и специальный форшмейстерский класс. Это несколько улучшило учет корабельного леса, но в целом все осталось как и прежде.

Морока с корабельными лесами оставалась для моряков до самого конца существования деревянного судостроения. Вокруг этих лесов всегда кипели нешуточные страсти. И это неслучайно. Желаящие погреть руки на казенных лесных угодьях находились всегда. Смотрители этих лесов – форшмейстеры – быстро обогащались на своих хлебных местах. Попасть на эти должности мечтали многие хворородные офицеры. Власть у форшмейстера была весьма большой. Проезжая вдоль любого помещичьего леса и решив, что тот годен для судостроения, форшмейстер мог тут же отписать его в казну и, наоборот, продать частным лицам выбракованный им „негодный“ лес. Разумеется, столь большие полномочия открывали и столь же большие возможности для собственного обогащения. Немало форшмейстеров сколотило на своем поприще большие капиталы. Некоторая часть периодически попадала под суд и на каторгу, но это никого не останавливало. Форшмейстерство до конца эпохи деревянного судостроения было настоящей золотым дном для многих поколений смотрителей корабельных лесов.

Срубленный лес надлежало сплавлять к верфям и там высушивать в течение нескольких лет. В отличие от Англии, где строить корабли из сырого, недавно срубленного леса было строжайше запрещено, в России во все времена на использование сырого леса смотрели сквозь пальцы. Главное, чтобы вовремя спустить на воду очередной корабль, а там уже не важно, из какого леса он сделан и сколько лет продержится на плаву. Это да еще неудовлетворительное содержание судов в порту приводило к столь быстрому их разрушению. Способствовало этому и то, что введенное на зимовку в гавань судно лишалось штатной команды и командира и поступало в ведение портового начальства. По существовавшему порядку, корабль в порту всю зиму стоял непокрытым, неразгруженным, а зачастую даже с артиллерией и находящимися в трюме запасами. Десятилетнее судно считалось настоящим долгожителем. Из-за этого российские корабли до 20-х годов XIX века редко находились в строю „годными к дальнему плаванию“ более семи, а то и вовсе пяти лет, тогда как английские входили в боевой состав по двадцать и тридцать лет. Суда, построенные из только что срубленного сырого леса, гнивали порой прямо в гаванях, так и не успев сделать хотя бы две-три кампании.

Только к концу XVIII века такое положение дел наконец-то было признано вредным. Отныне для лучшего сбережения судов при вводе в гавань надлежало совершенно разгружать их, вынимать мачты, покрывать суда специальными крышами и проветривать все палубы и трюм. При постройке, тимберовке и исправлениях судна командиру его поставлялось в обязанность наблюдать за производимыми работами. Надзор и ответственность за точное соблюдение этих правил возлагались на флагманов, остающихся в портах.

Железные корабельные вещи были также очень непрочны из-за плохого качества железа, некачественнойковки. Так, например, одной из главных причин потери кораблями мачт во время шторма были лопающиеся вантпутенсы, а одной из причин течи – поломка книц и других железных креплений. Безответственность портового начальства яснее всего выражалась в рутине, уклоняющейся от всякого нововведения. Например, несмотря на очевидные преимущества железных камбузов, наши порты долгое время упорно продолжали ставить на кораблях кирпичные печи. Не торопились они и обшивать подводные части судов медью, а ограничивались обмазыванием их разными смесями, вроде смолы с серой. При сравнении английских якорей с нашими кроме малого веса, не соответствующего размерам судов, несовершенная форма наших якорей делала их весьма ненадежными. Поэтому нередкими бывали случаи при стоянках на рейдах вместе с англичанами, когда наши суда дрейфовали, а английские спокойно отстаивались на своих якорях.

Из записок историка флота Ф. Ф. Веселаго: „В экипажеских и провиантских портовых магазинах почти открыто происходили большие злоупотребления: вещи и материалы записы-

вались в расход в большем против настоящего количестве и излишек тайно вывозили на продажу. Прием от подрядчиков разных припасов и вещей происходил без всякого свидетельства, так что содержатели магазина записывали вдвое и втрое более, и потом, делясь с поставщиком, казенный интерес похищали“. Для прекращения этого в царствование Павла было постановлено: все представляемое к порту подрядчиками принимать по свидетельствованию особыми комиссиями, которые, кроме того, должны были каждые четыре месяца проверять наличность магазинов. Пример портовых порядков отражался и во флоте, на корабельном хозяйстве: находились судовые командиры, которые, „забыв долг службы и присягу, казенные вещи, как-то: канаты, паруса, снасти и прочее, продавали на иностранные купеческие суда“. Так как подобные командиры и в ведении отчетности были небезукоризненны, то расход материалов на судах велено было производить не иначе как с общего согласия всех офицеров».

Что и говорить, в эпоху парусного флота, конструкция судов и их надежность при всех усовершенствованиях оставляли желать много лучшего и служба на кораблях и судах была сопряжена не только с большими трудностями, но и с каждодневным риском. А потому служить на парусный флот шли самые смелые и отчаянные.



Глава вторая

Выжить и выстоять



Кто из нас хотя бы раз не любовался красотой парусных судов на старинных картинах? Как красивы и грациозны они, несущиеся по пенному морю в облаках парусов, раздуваемых попутным ветром. Кажется, что нет больше счастья, чем оказаться сейчас на палубе, слышать гудение ветра в марселях и вантах, вдыхать соленый воздух и любоваться красотой морского простора. Увы, реальность бытия на этих красивых и грациозных судах была весьма далека от того, что нам представляется при взгляде на старые картины.

Команда российского парусного корабля состояла из собственно матросской команды, артиллеристов, солдатской команды и ряда необходимых специалистов (плотников, парусников, конопатчиков и других). Вся эта масса людей жила в батарейных палубах в почти нечеловеческих условиях, когда на человека не приходилось и одного квадратного метра. Постоянная сырость, трюмные и человеческие испарения не способствовали сохранению здоровья наших моряков. При этом почти всегда в палубах царила темнота, так как из-за опасности пожара разрешалось иметь только один фонарь у выходного люка. Поэтому жили в палубах почти на ощупь. Весьма часто в шторм какое-то плохо закрепленное орудие срывалось со своих креплений и начинало носиться по переполненной палубе, давя и калеча десятки людей. Отсутствие элементарных удобств – обогрева и вентиляции, специальных спальных помещений и холодильников для хранения продуктов, постоянный дефицит пресной воды и плохое питание, почти полное отсутствие медицины, огромная скученность, наконец, массовые эпидемии, тяжелейшие физические и психологические нагрузки во время работы на парусах и по выборке якоря – все это требовало от моряков невероятного напряжения. Недаром до 70-х годов XVIII века смертность команд, достигавшая порой 30–40 % за кампанию, считалась вполне обычным явлением.

Из журнала заседаний адмиралтейств-коллегии от 8 декабря 1742 года: «Об отправленных трех фрегатах к городу Архангельску в команде капитана Путилова морских служителях, из которых по прибытии сего июля 7 числа 1741 года на бар, по посланной от него табели, показано больных 326, умерших в пути 92 и хотя показанные служители со всякой ревностью пользованы и во всем довольствие имели, но токмо от посещения воли Божией никак убежать не могли...»

Многочисленность заболеваний и ужасающая смертность между нижними чинами считались делом почти неизбежным. Надо ли говорить, с каким чувством уходили моряки в каждое плавание? Воистину верна была тогда древняя пословица, что все люди делятся на три категории: на живых, на мертвых и на плавающих в море.

Попавший на борт корабля или судна офицер и матрос не мог рассчитывать ни на малейшее снисхождение. С первого дня пребывания на палубе он должен был все уметь и все делать. Учили предельно быстро и предельно жестоко. За сорвавшихся с мачт и разбившихся о палубу, за утонувших и разорванных порохом при артиллерийских учениях командиров стали наказывать только ближе к середине XIX века. До этого за потерю нескольких человек просто журили, а за одного и не спрашивали. Моряки в целом и матросы в особенности были самым настоящим расходным материалом, и к их потери относились как к неизбежности.

Из автобиографии адмирала В. С. Завойко о начале гардемаринской службы: «Капитан наш приучал нас, можно сказать, по первому взгляду жестко им к работам на корабле, но как он был сам так же. Что не было никакого исключения во всех его работах. Которой бы сам он не сделал для примера, то мы его полюбили и извиняли за горячность, и ныне я с почтением на этого старца смотрю. Бывало, он обучал нас ловкости скакать на рею, а Левка Семенов (вестовой командира – *В. III.*), как стойка собаки позади всех следит, на случай, кто из нас промахнется, то Левка подхватит. На учении капитан первый прыгал на рею. Но ежели кто за ним не последует, то он станет в другой маневр позади того и бесцеремонно, когда наступит время, то он труса и толкнет изо всей силы в шею и прибавляет:

– Чего трусишь? Левка поймает, когда полетишь!

...Нас обучали наукам без всякого толку, и ежели бы мы к этому еще были изнежены, то ныне пропащее бы дело было, да и вся жизнь пошла бы в тягость».

Даже при сравнительно лучших гигиенических условиях береговой жизни тогда и в кронштадтском госпитале ежедневно умирало до 20 человек, а на судах, вышедших в море, число заболеваний и умерших возрастало с каждым днем плавания. Жизнь моряка и в особенности матроса тогда стоила очень дешево. Так, например, на эскадре Спиридова при переходе от Кронштадта до Копенгагена умерло 54 человека, и число больных, бывшее около 300 человек, на пути до Англии возросло уже до 700. При этом на переходе от Англии до Лиссабона только на одном из кораблей эскадры адмирала Спиридова число больных дошло до 200 человек. Причиной подобных печальных явлений, общих на тогдашних судах, была нечистота, испорченный воздух жилых помещений, одежда матросов, существенную часть которой составлял пропелый от вечной сырости полушубок, протухшая вода и испорченная провизия. Несмотря на все заботы о получении на суда провизии в бочонках или мешках, ее продолжали доставлять в рогожных кулях, гниющих от сырости и портящих всю находящуюся в них провизию. Солонина также содержалась в бочках больших размеров, которые, оставаясь продолжительное время откупоренными, заражали воздух, чему способствовал еще крепкий запах трески, употреблявшейся матросами. Пресная вода, содержащаяся в деревянных бочках, после уже недолгого плавания портилась и приобретала отвратительный вкус и запах гнилых яиц. Зловоние в нижних палубах увеличивалось гниющей в трюме водой и отчасти раздаваемой на руки матросам недельной порцией сухой провизии и масла, которое они хранили в своих сундуках или в койках. Для трюмного балласта также употреблялся тогда не чугунный, а каменный или песчаный балласт, в котором собирался и гнил сор, при недосмотрах иногда сметаемый в трюм и представляющий большое удобство для обитания крыс, комаров, клопов и т. д. Если к этому прибавить, что, при отсутствии судовых лазаретов, больные до перевоза на госпитальное судно не отделялись от здоровых и что вообще на судах не существовало нормальной вентиляции, а темные углы нижних палуб избавляли ленивых матросов от путешествия на верхнюю палубу для отправления естественных надобностей, то огромная смертность личного состава вполне объяснима.

Каждому из офицеров, начиная с мичмана, согласно уставу Петра Первого, полагался денщик. Лейтенанту полагалось в услужение уже два матроса, капитану – четыре, а флагману в полном адмиральском чине – шестнадцать. Помимо этого каждый из офицеров мог иметь при себе еще одного или несколько своих дворовых людей, содержать которых он, однако,

был должен за свой счет. Но недостаток площади, как правило, заставлял офицеров ограничиваться одним, максимум двумя денщиками. Известный адмирал Спиридов во время плавания в Средиземное море отказался от положенных ему шестнадцати слуг, ограничившись тремя, а вместо остальных взял специалистов – плотников, кузнецов, парусных мастеров. Практика содержания при себе дворовых людей постепенно изжила себя к середине XIX века. Прежде всего потому, что их содержание обходилось весьма недешево, а богатые дворяне шли на флот в то время очень редко.

Офицерам, как и матросам, постоянного места жительства на корабле было не положено. Отдельные каюты были непозволительной роскошью и полагались лишь адмиралам и капитанам. Поэтому ютились, кто где приткнется.

Штурманы и констапели располагались в глухой констапельской, там же размещалась и судовая канцелярия. Мичманы и гардемарины квартировали под шканцами, в перегороженных досками каморках. Чтобы как-то создать уют в своих убогих жилищах, обивали они переборки пестрым сукном. Там же, под шканцами, по правую сторону, отгораживался обычно закуток для священника да втискивался увесистый корабельный образ. Капитан-лейтенантам и лейтенантам, как старшим по чину, дозволено было спать по ночам в кают-компании. Утром, после уборки постели денщиками, кают-компания до вечера превращалась в место приема пищи офицерским составом, а вечером снова становилась их спальней.

Вот вполне типичное донесение капитана Мордвинова графу Головину от 10 мая 1741 года: «Понагружены фрегаты наши по самые шпигаты в воде, а особливо мой „Кронделивде“; уже я принужден все шпигаты заколотить, чтобы вода на палубу не шла, к тому же он и стар, да сверх же того безмерная теснота; провианта у меня 100 кулей не убралось на интрюм и положено в каютах офицерских, на палубах поставлено с водою 30 бочек, и не смели предлагать об убавке отвозных материалов, чтобы не прогневить государственную адмиралтейств-коллегию, а особливо отца и государя».

Впрочем, такое положение дел продолжалось лишь до начала XIX века, когда в связи с взросшим водоизмещением кораблей стало возможным выгораживать небольшие каюты офицерам. Жили они в них, как правило, по два-три человека. Но и тогда каюты представляли собой узкие пеналы, в которых располагалась пара двухъярусных коек и маленький столик со стулом. Упираясь головой и ногами в дощатые стенки своих клетух, чтобы не вылететь из койки на качке (это называлось «расклиниться»), офицеры привыкали спать в самую свирепую качку.

Уделом же матросов были парусные койки, представляющие собой прямоугольный кусок парусины, с продернутым по периметру шкертом, и крючками на концах. Крючками койки цеплялись в любом более-менее подходящем для этого месте. При этом вешать койки надо было уметь. Если она слишком провисала, то спящий матрос оказывался почти в вертикальном положении. Если же койка была, наоборот, чересчур туго натянута, то спящий рисковал вывалиться из нее на палубу. Не менее сложным делом была и утренняя шнуровка коек. Дело в том, что помимо своей основной функции, койки несли еще и дополнительную – во время сражения, находясь вдоль бортов, в так называемых коечных сетках, они служили дополнительной защитой команде от пуль противника. Была у коек и еще одна функция. В случае смерти матроса зашнуровывали в его же койку, которая становилась его саваном, и бросали в море.

Вязать койки надо было также определенным манером и весьма туго, а потому этому искусству молодых матросов учили отдельно. Вешались койки-гамаки к подволоку в батарейных палубах рядом с пушками. Между пушками расставлялись и обеденные столы команды с банками. В летнюю теплую погоду прием пищи иногда проходил на верхней палубе, но это случалось достаточно редко. Почти вся жизнь матросов проходила в сырых и затхлых батарейных палубах, где были их боевые посты, кубрики и столовые.

Большой проблемой всего периода существования парусного флота являлись отхожие места. Если капитан и офицеры имели возможность обходиться «ночными вазами», которые

выливали и мыли их денщики, то матросы в любую погоду вынуждены были мчаться на нос корабля в галюн – место соединения бушприта с корпусом корабля. Там, качаясь в туго натянутой сетке, они и справляли свою нужду. Нередко в шторм там они и погибали.

Однако все это было ничто в сравнении с поистине каторжной работой с парусами. В штормовую погоду верхние части мачт – стеньги – часто ломались и падали в море со всеми находящимися на них десятками матросов, спасти которых никто даже и не пытался.

Каждое парусное судно имело для управления сотни и сотни всевозможных тросов, у каждого из которых было свое предназначение и свое название на голландском языке, совершенно неизвестном вчерашнему крестьянину из ярославской деревни. Именно поэтому на изучение парусных премудростей матросу полагалось целых пять лет, что на практике, разумеется, исполнялось крайне редко.

Когда погода была относительно тихой, работа с парусами при выученной команде шла вполне сносно. Но когда налетал шквал и сутками бушевал шторм, мачты начинали скрипеть и трещать, а окатываемая огромными валами палуба уходила из-под ног, матросам приходилось сражаться с морем не на жизнь, а на смерть.

Страшно даже представить, что чувствуют люди на высоте 20–30 метров над бушующей стихией в путанице парусов, которые рвет ураганный ветер. Они стоят, упершись ногами в подвешенные по реям специальные снасти – перты, прижавшись из последних сил грудью и животом к реям и просунув руки в веревочные кольца. В таких жутких условиях матросы крепили, отдавали, привязывали и отвязывали огромные и неимоверно тяжелые паруса. Кровь текла у них из-под ногтей, постоянно лопалась кожа на пальцах и ладонях. От пронизывавшего ветра и брызг не спасала никакая одежда. При этом надо было стараться как можно быстрее сделать свое дело, так как за нерасторопность следовало неотвратимое наказание, при этом надо было еще не сорваться вниз. И падение на палубу, и падение в море означало одно и то же – смерть. За своевольное оставление поста также полагалась смертная казнь.

Не намного было легче и рулевым. При ударах штормовых волн о перо руля величина штурвального колеса не позволяла управляться с ним одному человеку. Поэтому на штурвал наваливались грудью порой до десятка матросов. Но и это не всегда помогало. Часто, не выдержав напора стихии, рвались штуртротсы, вышибало руль, и корабль тогда становился игрушкой волн с весьма малыми шансами пережить шторм. Лишь во второй половине XVIII века в российском флоте стали устанавливать некий навес над штурвалом, чтобы хоть как-то прикрыть рулевых от ветра и волн, а также установили второе штурвальное колесо на нижней палубе, чтобы увеличить общее усилие тяги на руль.

Принимая во внимание все трудности, с которыми постоянно приходилось сталкиваться нашим морякам на парусных судах, остается только удивляться, как вообще они умудрялись выживать в столь нечеловеческих условиях, причем не только выживать, а совершать многолетние кругосветные плавания, сражаться с врагами и возвращаться с победой к родным берегам. Воистину, верны слова, сказанные однажды адмиралом П. С. Нахимовым: «Русским морякам лучше всего удаются предприятия невыполнимые».

Из автобиографии адмирала В. С. Завойко о начале гардемаринской службы, морской болезни и ее излечении: «...Вышли в море, начало покачивать, я помню, стал не свой, почувствовал неохоту, дай, думаю себе, поленюсь, и не пошел на вахту. Но капитан наш был деятельный человек (командир брига „Мингрелия“ будущий известный адмирал М. Н. Станюкович – *В. III.*), он стал повторять: „Нет Завойки, а что значит укачало! Давайте сюда Завойку!“ Раздалась кличка в палубу: „Кобчик (кличка гардемарина Завойко – *В. III.*) наверх!“ Кобчик без крыльев не летит – силы нет, не могу – тащить можно.

Капитан потребовал своего загребного катерного матроса – фамилия этого молодца и физиономия не изгладилась из моей памяти, он назывался Левка Семенов: „Левка, принеси сюда Завойку“. Левка сцапал меня и представил пред капитаном.

– Что укачало?

– Укачало, не могу!

– Какой же ты будешь капитан, когда тебя будет укачивать и далее!

Далее полились нам наставления и угрозы. Затем вопрос:

– Ну, говори, будешь на вахту выходить и будешь стараться, чтобы тебя не укачивало?

Я ответил:

– Не знаю!

– Как не знаешь? – вспылили мой командир – Ну, так я тебя поучу! Левка снеси его на марс привяжи!

И отдал приказание вахтенному лейтенанту не спускать, пока я не дам слова, что укачивать меня не будет. Поташил меня Левка Семенов и прикрепил на марсе. Я изнемогал, рвало меня кровью, дрог я от холоду. Не знаю, сколько часов прошло. Наконец, собрал силенки и запищал на родном языке:

– Ой, дышечко, исть хочу холодно! Развяжите, дайте утопиться!

Дали знать капитану о моем пищении. Он послал Левку Семенова развязать меня и переправить к нему. Левка развязал меня и, помню, сказал:

– Ну, ваше будущее благородие, скушайте кусок сухаря, и я вас сведу на низ, отсюда с марсу топиться неловко, упадешь неровно на палубу, зашибиться только, а не утопитесь, а оно ловчее будет. Когда я препровожу вас на палубу, и потом топиться!

И так Левка представил меня капитану. Капитан опять полил на меня нравоучения, а в заключении сказал:

– Вот что ты кушать хочешь – это хорошо. Есть надежда на тебя, что у тебя упрямство, и это в море качество бывает нужно, но, видимо, тебе до этого еще далеко, а упрямитесь противу начальства несложно. Накормить его, а потом на галюн привязать, пусть соленой водой вымоет его, с первых дней службы познает, что топиться нельзя.

Ветер был очень крепкий. Нос нашего брига уходил в воду. Меня привязали на галюн и меня начало обкачивать водою, я продрог до костей и, наконец, дошел в бесчувственное положение. Как меня сняли, я не помнил себя, но чувствовал, знаю, что за мною ухаживал с материнским участием. Капитан нас потчевал чаем и ласкою делал наставления, и я через день вышел на вахту, и был в полном посвящении к морю, хотя качка им приступала, но марс, галюн придавали мне живость».

К написанному В. С. Завойко остается добавить, что в тот момент ему было всего лишь двенадцать лет от роду, так что систему «приучения к морю» следует признать предельно жестокой. Но маленький Завойко был все же дворянином и гардемаринном, а потому несложно представить, как «лечили» от морской болезни рядовых матросов...



Глава третья

Спущен на воду – отдан Богу на руки...



Спуск парусных кораблей и судов в России всегда считался праздничным событием, а потому обставлялся с особой торжественностью. Этим подчеркивалось особое уважение не только к труду корабелов, но и к тем тяжелым будням, которые будут ожидать моряков на палубах этих судов. Этим подчеркивалась и значимость прирастания морской мощи для России. В обязательном порядке перед спуском на воду служился торжественный молебен, а после спуска устраивался торжественный банкет для корабельных матросов и офицеров и праздничный обед для мастеровых и матросов. В общих чертах праздничный ритуал спуска на воду остался неизменен до нынешних дней.

Любопытная деталь. Во время спуска полозья, по которым съезжало в воду судно, щедро смазывали салом, чтобы днище лучше скользило. После спуска мастеровые соскребали с полозьев оставшееся сало – это была их законная добыча. А если прибавить, что в это день им полагалась еще и праздничная чарка, то праздник и у них получался на славу.

На спусках линейных кораблей в Санкт-Петербурге, как правило, присутствовали первые лица империи. Из воспоминаний адмирала Д. Н. Сенявина: «В это время назначено было спустить один корабль и два заложить. Государыня императрица изволила посетить Адмиралтейство, присутствовала при закладке и потом взошла на корабль, приуготовленный к спуску. Спустились на воду. Корабль назван „Победослав“. Когда императрица всходила на корабль, я с товарищами был у фалрепа. Она часто изволила для отдохновения останавливаться, и случилось остановиться ей против меня, я потянулся через поручень поцеловать ее руку. Она милостиво изволила мне пожаловать ее и притом с материнской приветливостью сказала: „Не резвись, смотри, – указывая рукой вниз, – упадешь и пропал“. Точно была мать, как родная!»

Вот типичная картина спуска парусного судна, в данном случае корвета «Флора» 9 июля 1806 года в Петербургском адмиралтействе. Событие было не столь уж и редкое, а потому и вниманием особо никем и не удостоенное. Эту церемонию, правда, посетил морской министр вице-адмирал Чичагов, но он торопился, и церемония прошла без особых торжеств.

– Начинайте! – махнул министр командиру корвета капитан-лейтенанту Кологривову.

Адмиралтейский батюшка скороговоркой отслужил молебен и окропил форштевень корвета святою водой. Корабельные мастера Яков Лебрюн и Иван Исаков в последний раз пробежали под днищем своего детища, глянули все ли ладно.

– На подпоры! – крикнул Исаков столпившимся поодаль мастеровым.

Те подбежали разом к удерживающим на стапеле судно балкам и по команде Исакова в три удара выбили из-под них клинья. Балки рухнули и, освобожденный от пут, корвет медленно

заскользил в воду. Сильно смазанные салом полозья шипели и дымились. Еще минута, и корпус «Флоры» закачался на невской волне.

– Ура! – кричали выстроенные вдоль берега матросы местного экипажа и портовых рот.

– Ура! – бросали в воздух свои форменные шляпы-цилиндры находившиеся на палубе новорожденного судна члены команды.

Музыканты заиграли что-то веселое и бодрое. Кологривов подошел с рапортом к Чичагову. Доложив по всей форме, сказал:

– Ваше высокопревосходительство! Офицеры корвета приглашают вас на торжественный обед в честь спуска судна!

– Спасибо! Спасибо! – закивал головой министр, – Но, увы, я очень тороплюсь! Прошу передать всем мои поздравления с сегодняшним праздником и извинения, что не могу разделить с вами праздничную трапезу!

Коляска с министром укатила. Рядом с командиром корвета во всю улыбался французский корабельный мастер де ля Брюн-де-Сент Катерин, именуемый нашими для простоты обращения Яковом Яковлевичем. Корабельные мастера, в отличие от министра, уговаривать себя не заставили и тотчас присоединились к направляющимся на торжество. Гуляли весело с чисто русским размахом, отчего и вывели непривычного к таким делам Лебрюна из строя на несколько суток.

На следующий день Всеволод Кологривов уже занимался перешвартовкой своего судна к достроечной стенке. Мелкой работы на корвете предстояло еще много. Начиная от установки мачт с такелажем, кончая погрузкой всевозможных принадлежностей. Времени на раскачку и вправду не было никакого. После завершения достроечных работ «Флора» наконец-то впервые оторвалась от берега. С вооружением торопились так, что в помощь команде по приказу командира порта прислали еще несколько десятков кадет из Морского корпуса. И вот корвет уже на рейде...

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.