

Морская летопись



# СЕМЬ ФУТОВ ПОД КИЛЕМ



В.В. Шигин

## Annotation

Какова была корабельная и береговая жизнь моряков русского парусного флота? Наряду с тем, что она имела много общего с бытом моряков других флотов XVIII–XIX веков, жизнь русского флота немало отличалась организацией службы и бытоустройства. 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 существования отечественного флота и пойдет рассказ в книге историка флота В. В. Шигина. Тематически она является продолжением другой работы автора – «Повелители фрегатов».

---

- [Владимир Шигин](#)
  - 
  - [Часть первая. Дорога в море](#)
    - [Глава первая. На чем плавали](#)
    - [Глава вторая. Выжить и выстоять](#)
    - [Глава третья. Спущен на воду, отдан Богу на руки...](#)
    - [Глава четвертая. Поднять паруса!](#)
    - [Глава пятая. С попутным ветром](#)
    - [Глава шестая. В чужих портах](#)
    - [Глава седьмая. Ужас пожаров](#)
    - [Глава восьмая. Штормов бояться, в море не ходить](#)
    - [Глава девятая. Кругосветные вояжи](#)
  - [Часть вторая Жизнь на палубе и на берегу](#)
    - [Глава первая. Хорошая вахта сама стоит](#)
    - [Глава вторая. Корабли уходят и приходят, а гавань остается](#)
    - [Глава третья. О лекарях и болезнях](#)
    - [Глава четвертая. Всякий кок свое варево хвалит](#)
    - [Глава пятая. О водке и о чарке](#)
    - [Глава шестая. Делу время, потехе час](#)
    - [Глава седьмая. Оригиналы русского флота](#)
    - [Глава восьмая. Традиции, обычаи, поверья](#)
  - [Вместо эпилога](#)
  - [Приложение](#)
  - [Краткий словарь старых морских терминов, встречающихся в](#)

- [книге](#)
    - [Иллюстрации](#)
  - [notes](#)
    - [1](#)
-

# **Владимир Шигин**

## **Семь футов под килем**

© Шигин В. В., 2013

© ООО «Издательство «Вече», 2013

## **Часть первая. Дорога в море**

## Глава первая. На чем плавали

Во все времена плавание на парусных судах считалось одним из самых трудных и опасных видов человеческой деятельности. И это вполне объективно, так как даже определенные достижения науки не могли быть использованы для облегчения условий мореплавания под парусом, где 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 служили парусные 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 той эпохи – это ферзи на шахматных досках морских войн, вершины 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 всякой державе. Потеря каждого из линейных кораблей была всегда потерей общегосударственной, а потому их и берегли как зеницу ока. Они были также 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, состоящий из рам, которые в случае необходимости приема особенно большого груза можно было снять. Пространство между гон-деком и орлоп-деком называлось кубриком. Он занимал, как правило, всю длину корабля, от форштевня до брот-камеры (там хранились сухари) в кормовой части. Все, что было ниже кубрика, именовалось трюмом, который был разделен на несколько отсеков. В носовом и кормовом отсеках трюма размещались две крюйт-камеры для хранения пороха. Носовая крюйт-камера являлась основной, а кормовая – вспомогательной. На трехдечных 100-пушечных кораблях была еще и третья, «висячая», крюйт-камера между грот– и форлюками. Впереди кормовой крюйт-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 (т. е. 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). Сухую провизию в рогожных кулях, котлы, весы и другую кухонную утварь размещали выше, на кубрике. Средняя часть трюма в случае необходимости использовалась для размещения больных и раненых. Между фок– и грот-мачтами хранили канаты, якоря, запасной такелаж. Под крюйт-камерой обычно находилась 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, предназначавшиеся для удобства осмотра обшивки бортов, заделки пробоин и устранения течи.

Интересно, что поверхность нижней палубы (гон-дека) делали выпуклой для уменьшения длины отката пушек при выстреле. На нижней палубе устанавливали 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, чтобы вид крови во время боя не отвлекал команду. Причем именно в красный цвет в дальнейшем стали окрашивать полы 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 делали пушечные окна-порты со ставнями на петлях. Перед стрельбой ставни открывали, орудия подтаскивали вплотную к борту, чтобы стволы выходили за него во избежание возможного возгорания корабля при выстреле.

За грот-мачтой по установившейся традиции находилась констапельская каюта, в которой жили «второсортные офицеры»: артиллеристы, штурманы и офицеры солдатских команд. Рядом – 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, было по четыре станových якоря. Во время плавания их хранили по-походному над кранбалками попарно. Пятый якорь – запасной, хранился без штока в трюме за грот-мачтой. Кроме этого на таких 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 располагалась на верхней палубе (в опер-деке) в кормовой части корабля. Там в свободное от приема пищи время жили 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 находилась и небольшая корабельная церковь. Каюта капитана и адмиральский салон размещались в самой корме под шканцами. Это были наиболее благоустроенные каюты – с кабинетом и спальней. 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 снимали временные переборки, и спустя 5–6 минут эти помещения превращались в обычную орудийную палубу. В большинстве 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 находились штурвал, нактоуз с компасом и хранились лаги и лоты.

Все палубы на парусных судах имели люки, предназначавшиеся для



освещения нижних палуб и их проветривании. 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 противоабордажные сети, мешавшие кораблям сойтись вплотную, а матросам неприятеля беспрепятственно перепрыгивать на палубу российского корабля.

Мачты устанавливали в диаметральной плоскости корабля. Их пропускали через все палубы и закрепляли нижним концом в специальном устройстве – степсе на днище корабля. В XVIII веке на всех флотах мира, не исключая российского, увлекались высокими мачтами. Так, на больших линейных кораблях фок-мачта порой достигала высоты 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 составляла 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 прибытия 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».

Следует отметить, что практика строительства парусных судов не

обеспечивала необходимой прочности их корпуса. На нашем флоте это усугублялось еще и постоянной спешкой в работе, когда в дело шла невысушенная древесина, низкой квалификацией рабочих (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».

В царствование Екатерины II 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 6 судов его отряда ни одно не годно к плаванию. 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 очковтирательство, которое часто выходило нашим морякам боком. Порой нерадивые работники ухитрялись так искусно прикрывать все неисправности, что при наружном осмотре их практически нельзя было обнаружить. Например, русский посол в Англии граф Воронцов в одном из своих донесений, перечисляя недостатки крепления наших судов, зашедших для ремонта в английские порты, писал о таких фактах следующее: «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, и, как следствие этого, 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 повреждениями, 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 остойчивости 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 брусками 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 большой смертности. Порой из-за этого в сильные ветра малочисленные команды были просто не в состоянии выбрать якоря и, чтобы вступить под паруса, приходилось попросту рубать 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 же внедрялись на нашем парусном флоте с большим трудом. И все же конструкция кораблей и судов постепенно совершенствовалась. Так, во второй половине 90-х годов XVIII века во внутреннем креплении трюма начали применять металлические детали, а подводную часть корпуса обшивать медью. В начале XIX века повсеместно заменяли транцевую корму 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 установка 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 его выгоды и перспективность не стали очевидными для всех.

Разумеется, качество постройки кораблей и судов во многом зависело от квалификации кораблестроителей, в первую очередь плотников. Поэтому, чтобы улучшить качество работ, а заодно и осуществлять обучение плотницкому мастерству, плотников, участвующих в

строительстве кораблей и судов, 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 во избежание хищения или поломки плотницкого инструмента его выдавали плотникам в начале постройки судна в их собственность. Присутствовала и материальная заинтересованность. Чтобы опытных плотников не переманивали на другие работы, им платили достаточно неплохое жалованье, 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 разбивки корабельных членов на плазе имелись особые специалисты – драфцманы. Все корабельные мастера и другие, наиболее ценные специалисты имели повышенное жалованье, 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 суда стали 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», на редкость удачной конструкции. Разработал проект знаменитейший российский корабельный мастер Александр Иванович Катасанов, который 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, так, как в XVIII веке – знаменитые 60-пушечные «Екатерины». Всего к 1840 году в России их было построено 43 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 этих кораблей стала падать. В составе флота все больше появлялось кораблей, несущих по 80–100 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: 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...

\* \* \*

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

В середине XVIII века на нашем флоте были введены 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 была в самом неудовлетворительном состоянии: пушечные станки ломались, не выдерживая значительного числа выстрелов, а некачественно отлитые орудия разрывались, убивая, калеча людей и угрожая судам пожарами. Большая часть пушек была еще петровского времени. Часто происходили разрывы стволов из-за образовавшихся внутри них от ржавчины каверн. Хранение пушек тоже оставляло желать лучшего, порой их просто складывали штабелем в арсенальном дворе до следующей кампании, где они 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 орудий вызвал у команды такую панику, что на одном из кораблей матросы просто разбежались от пушек и офицеры вынуждены были сами 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 олонечких петровских заводов, морские орудия изготавливали 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 стали применять 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 парусных кораблей в целом, уже подошло 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. С особой осторожностью нужно было обращаться с порохом, ведь любое небрежение грозило смертью.



Говоря о вооружении парусных судов российского флота, нельзя обойти и столь важный вопрос, как корабельные леса. Со времен Петра I все леса, годные для судостроения, объявлялись государственными и переходили в ведение флота. Только при Павле I для развода, охраны и сбережения были учреждены 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 продолжалась 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» должностях. Попасть на эти должности мечтали многие худородные 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, что 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 настоящим золотым дном для многих поколений смотрителей корабельных лесов.

Срубленный корабельный 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 том 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 их быстрому 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, сгнивали порой прямо в гаванях, так и не успев сделать хотя бы две-три кампании.

Только к концу XVIII века наконец-то такое положение дел 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, уклонении от всяких нововведений. Например, несмотря на очевидные преимущества железных камбузов, наши порты долгое время упорно продолжали ставить на кораблях кирпичные печи. Не торопились они обшивать подводные части судов медью, а ограничивались обмазыванием их разными смесями, вроде смолы с серой. По сравнению с английскими якорями малый вес, не соответствующий размерам судов, и несовершенная форма делали наши якоря весьма ненадежными. Поэтому не редкими бывали случаи, когда при стоянках на рейдах вместе с англичанами 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 записывались 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 не безукоризненны, то расход материалов на судах велено было производить не иначе как с общего согласия всех офицеров.

## Глава вторая. Выжить и выстоять

Кто из нас хотя бы раз не любовался красотой парусных судов на старинных картинах? Как красиво и грациозно несутся они по пенному морю в облаках парусов, раздуваемых попутным ветром. Кажется, что нет больше счастья, чем быть сейчас на палубе, слышать гудение ветра в марселях и вантах, вдыхать в себя 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 просмотре старых картин.

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. Огромная скученность, 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 людьми палубе, давя и калеча их десятками. 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 за кампанию до 30–40 %, 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 (коса, наносная отмель. – В. III.), 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 у нижних чинов 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 неизбежному.

Из автобиографии адмирала В. С. Завойко о начале гардемаринской службы: «...Бывало, он [капитан] обучал нас ловкости скакать на рею, а Левка Семенов (вестовой командира. – В. Ш.), 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 заболевших 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, содержавшаяся 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 так же 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 I, 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 нескольких своих дворовых людей, содержать которых он, однако, был должен за свой счет. Однако 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 мало.

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 перегороденных досками каморках. Чтобы как-то создать в своих убогих жилищах уют, 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-компаниях. Утром, после уборки постели денщиками, кают-компания до вечера превращалась в место приема пищи офицерским составом, а вечером снова обращалась в их спальню.

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 возросшим 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 «расклинить»), 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 его зашнуровывали в его же койку, которая становилась и его саваном, и бросали в море.

Вязать койки надо было так же определенным манером и весьма туго, а потому этому искусству молодых матросов учили отдельно. Подвешивали койки-гамаки к подволоку в батарейных палубах рядом с пушками. Между пушками расставляли и обеденные столы команды... 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 и их боевые посты, и 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 галльон – 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 часто верхние части мачт – стеньги – ломались и падали в море с находящимися на них десятками матросов, спасти которых никто даже и не пытался.

Каждое парусное судно имело для управления сотни и сотни всевозможных тросов, каждый из которых имел свое предназначение и свое название на голландском языке, совершенно не известном 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, то работа с парусами при выученной команде шло 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, да еще умудриться не сорваться вниз. И падение на палубу, и падение в море означало одно и то же – смерть. За своевольное оставление своего поста так же полагалась смертная казнь.

Ненамного легче было 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 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 плаванья, сражаться с врагами и возвращаться с победой к родным берегам. Воистину верными являются 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?! – вспыхнул мой командир – Ну, так я тебя поучу! Левка, снеси его на марс и привяжи!

И отдал приказание вахтенному лейтенанту не спускать, пока я не дам слова, что укачивать меня не будет. Потаскил 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 утопиться, 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 заключение 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 упрямиться противу начальства несложно. Накормить его, а потом на гальюн 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 гальюн, 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 ухаживали с материнским участием. Капитан нас потчевал чаем и ласково делал наставления, и я через день вышел на вахту и был в полном посвящении к морю, хотя качка им приступала, но марс, гальюн 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 устраивались 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 этот 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 невиской волне.

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

– Ура! – бросали в воздух свои форменные шляпы-цилиндры бывшие 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! Прощу 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 всю улыбался французский корабель 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 не привычного к таким делам Брюна 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...

Несколько по-иному проходили торжества спуска кораблей в

Архангельске. Прибывающие с Балтики команды город традиционно встречал колокольным перезвоном. Матросов сразу заселяли в казармы, офицеров определяли по квартирам. Корабельное имущество складывали в местном адмиралтейском сарае да замок амбарный на дверь вешали.

А на Соломбальской верфи уже высился частоколом шпангоутов остов будущего корабля. Корабельные мастера встречали приехавшие команды радушно, но и настороженно. Не редки были случаи, когда командиры кораблей предъявляли строителям серьезные претензии и требовали значительных переделок.

В Архангельске прибывшие команды доукомплектовывались архангелогородскими и вологодскими рекрутами, которые считались лучшими для флота по причине знания морского дела. Помимо изучения корабля и помощи в его достройке, команда, как правило, совершала несколько плаваний на мелких судах по Белому морю для оморячивания и приобретения практики.

Затем из столицы привозили императорский указ о присвоении кораблю имени. В редких случаях корабли совершали переход на Балтику под номерами, и тогда имена им присваивались уже по приходу в Кронштадт. День присвоения имени кораблю считался корабельным праздником.

Давно известно, что корабельные судьбы сродни людским. Так же, как и люди, имеют корабли дату своего рождения и день своих именин. Вся разница лишь в том, что у кораблей порой день присвоения имени предшествует дню официального рождения.

Присвоение имени кораблю отмечалась офицерами обычно скромно, но весело. Произносили тосты. Желали имениннику легкой воды и долгих лет. Шутили, смеялись. Да по-другому, наверное, и быть-то не могло, ведь офицеры корабельные – всегда сплошь молодежь!

Как правило, строительство кораблей и судов в Архангельске рассчитывали так, чтобы спускать их на воду весной, после вскрытия Двины. День спуска обычно назначали на воскресенье. С раннего утра в порт и на городскую набережную тянулся народ. Архангельск – город небольшой, и спуск каждого корабля – значительное событие. Там можно было встретить всех, узнать последние новости и обсудить последние слухи. Словом, спуск кораблей издавна превращался в городе Архангельске во всеобщий праздник с салютом и гуляньями, ибо и флот, и город жили одними заботами и помыслами.

Где-то около полудня, когда все уже было готово к началу церемонии, прибывали городской губернатор и главный флотский начальник.

Поднявшись на специально построенный помост, они важно рассаживались в креслах. За спинами начальников толпились чиновники. Поближе – те, кто поважнее, далее – помельче.

Огромный корпус спускаемого линейного корабля покоился на массивных блоках и подпорках. Под ними с наклоном к воде были уложены в несколько рядов объемистые бревна-полозья, обильно обмазанные салом. Над самим кораблем на временных флагштоках трепетали на свежем ветру многочисленные флаги. Часть команды во главе с командиром находилась на борту, другая – в парадном строю рядом с ним. Там же стояли жены офицеров и матросов.

Наконец генерал-губернатор махал рукой:

– Начинайте!

Вперед выходил седовласый архиерей. Громким басом он отслужил молебен, окропил корабль святой водой.

Затем наступал решающий момент. Теперь все смотрели на главного строителя. Тот крестился:

– Господи, укрепи!

После чего брал в руки рупор.

– Ну-ка, робяты, к спуску изготавсь!

По его команде мастеровые быстро разбегались по предписанным местам: одни – к блокам, держащим корабль, другие – к подпорам. Окинув быстрым взглядом происходящее и убедившись, что его команда исполнена в точности, строитель зычно кричал:

– Блоки вон!

Сразу весь элинг наполнялся шумом – это мастеровые быстро и ловко вытаскивали блоки.

– Подпоры вон! – скомандовал главный строитель.

И громогласное, единодушное «ура» приветствовало шумный натиск великана. Скользя по бревнам, очередной линейный корабль вначале медленно, а затем все быстрее и быстрее устремлялся к воде. Еще мгновение – и он в каскаде брызг закачался на волнах. Гремел оркестр, утирали платками глаза флотские дамы, искренне жали друг другу руки офицеры и матросы.

Один из очевидцев такого достопамятного события впоследствии писал: «Не скоро смолк на берегу шумный восторг зрителей. Каждому наперерыв один перед другим хотелось взглянуть на богатыря, и сотни шлюпок мгновенно окружили его. Веселье и радость видны были на всех лицах – спуск был удачный. Весел был начальник нового корабля, радостны были мы, кому должно было совершить на нем первую

кампанию».

## Глава четвертая. Поднять паруса!

На зиму корабли и суда в Кронштадте и Ревеле в обязательном порядке ставили на консервацию. Иначе за зиму они просто бы сгнили. Для этого с линейных кораблей и других судов убирали весь такелаж, снимали реи и стены. Верхнюю палубу затягивали парусиной, чтобы она не покрывалась снегом. Большинство портов наглухо законопачивалось, но некоторые оставлялись открытыми для проветривания внутренних помещений. Основная часть команды на зимнее время переселялась в береговые казармы, однако некоторая часть оставалась на борту, осуществляя уборку снега, а также проветривая судно и наблюдая за подвижкой льда. Между вмерзшими в лед кораблями делались дороги, по которым ездили на санках.

Ранней весной команды переселялись на корабли и суда. Начиналась расконсервация: устанавливали мачты, грузили орудия. В Архангельске в отличие от Кронштадта орудий принимали на борт не более двух десятков – для плавания в мирное время этого было вполне достаточно. Остальные же пушки архангелогородские корабли и суда обычно получали в кронштадтских арсеналах по приходу к месту постоянного базирования.

Снаряжение кораблей и судов для новой морской компании – это всегда неизбежная беготня и суета. И как бы к этому событию ни готовились с самой осени, снаряжение эскадр всегда происходило в самом авральном порядке, с ночными работами, матюгами и скандалами.

...Все дни флагманы уходящих эскадр пропадали на снаряжавшихся кораблях, а ночами вместе писали и читали бесконечные бумаги. На сон, еду и семью времени не было!

Несмотря на обычные грозные приказы: «Всего давать назначенным в кампанию судам щедро!» – каждый гвоздь, каждый фунт солонины всегда приходилось вырывать в портовых конторах со скандалом и боем. «Воистину у нас легче украсть, чем получить положенное», – мрачно шутили наши моряки. Без задержки обычно выдавали одни чугунные балясины...

Целыми днями обивали пороги бесчисленных портовых контор бравые капитаны. Сыпались в кошельки складских толстосумов звонкие офицерские червонцы... Командующие отправляемых в море эскадр давно издергались, стали вспыльчивы и крикливы. Что не могли взять законно, вышибали горлом. Но все равно дело, как правило, двигалось медленно.



Порой уже кончилась весна, а корабли еще не имели ни команд, ни пушек, ни припасов. Только метались из конца в конец взмыленные курьеры и торопили, торопили, торопили...

Хватало забот и с провизией. На бойнях массово забивали свиней, тут же засаливая свинину в бочках. Отныне это будет знаменитая солонина. Завозили крупы: гречку, пшено и перловку, кроме того, и рис – пшено сарочинское. Особенно много набирали морских сухарей тройной закалки, которыми доверху засыпали брот-каморы, да любимой русскими моряками архангельской трески. От цинги грузили мешки с еловой хвоей. В обязательном порядке загружали водку, вина и пиво.

Когда не хватало матросов, корабли и суда комплектовали солдатами и рекрутами. Капитаны ругались до хрипоты, наотрез отказываясь от такого пополнения, но, не видя иного выхода, брали, ругались – и брали вновь. Традиционно не имелось навигационного инструмента и лекарств. Не хватало многого, но время поджимало. «Торопь такая, что некогда и чихнуть», – мрачно шутили матросы, таская на взмокших спинах съестные и питьевые припасы.

Из штатов Кронштадтского порта адмиралы обычно требовали себе в море мастеровых из цехов: корабельного, ластового, мачтового, блокового, котельного, литейного, малярного и печного. Кроме этого старались забрать с верфей хотя бы с десяток-другой плотников и конопатчиков, парусников и прядильщиков, кузнецов и пильщиков, хлебников и даже мясосольных учеников. Если им это удавалось, то выгребали все под метелку.

Традиционно уступая просьбе флагманов, Адмиралтейств-коллегия жаловала офицеров и всех корабельных служителей с уходящих кораблей четырехмесячным жалованьем не в зачет. Особенно радовались выдаваемым деньгам женатые матросы: их матроски с ребятишками не будут теперь нищенствовать хотя бы первое время.

Каждое утро, еще затемно, адмиралы проводили скорые консилиии с капитанами кораблей и корабельными мастерами, давая им задания на день.

– А каковы будут безопасны от пожаров возможных крүйт-каморы корабельные? – интересовались особо.

– Каморы обобьем добротнo листом свинцовым, а дерево пропитаем составами негорючими, так что будьте покойны! – успокоили адмиралов седые мастера.

Из воспоминаний адмирала И. И. фон Шанца: «Спустя около недели после рассказанного мною вышел наконец нетерпеливо ожидаемый всеми

приказ о вооружении судов, так что я имел достаточно времени свыкнуться с мыслью о возложенной на меня высокоответственной обязанности и признаюсь, что, когда я победил первый страх, я хладнокровнее взвесил все причины нападок на меня, а главное, то обстоятельство, что из числа считавших себя обойденными и потому завидовавших мне не было почти ни одного, который по своим познаниям в морском деле мог бы быть мне опасным соперником, я бодро встрепенулся и начал отстаивать свои оскорбленные права так твердо и безбоязненно, что не осталось и следов прежней робости и запуганности.

Только что вышел приказ вооружаться, как я вечером того же дня принял все зависящие от меня меры, чтобы мне не пришлось по-прошлогоднему ждать прихода команды на работу с 4 до 6 часов утра. Вследствие такого распоряжения, я имел возможность ретиво приняться за работу в то время, когда командиры других судов, не изменившие своим зимним привычкам, еще спали непробудным, сном, а команды вверенных им судов вместо того, чтобы приниматься за работу, располагались спать на пристани.

В порту, однако, не спали; вследствие приказа, все магазины были отперты, а содержатели, со своими помощниками, приготовились выдавать все судовые материалы, начиная от пеньковых вантов до оловянных чернильниц, гусиных перьев и шнурованных книг, заклеянных печатями с двуглавым всероссийским орлом...

Весь быт первого помощника с его правами и обязанностями я перенес на палубу военного судна... Эта особенность моей жизни... отразилась всего более на команде, и, надо сказать правду, порядочно я тогда ее школил, а по ее мнению, просто мучил. Каждый Божий день, не взирая ни на какую погоду, я обучал ее парусному и артиллерийскому ученьям. Что касается до мытья палубы и скачивания бортов, то признают, что все мои попытки довести эти работы до некоторого даже совершенствования остались почти тщетными».

Особый контроль осуществлялся при погрузке на корабли и суда вина и пива. Тут глаз да глаз. Воруют матросы с грузового лихтера, воруют свои, не было еще случая, чтобы кто-то что-то не утащил, а потому на мелкое воровство смотрели, как на неизбежное зло. Кто попадался, того лупили, но все равно на погрузку вина стремились попасть все.

...На Кронштадском адмиралтейском дворе грохот неумолчный – там испытывают якоря. Их поднимают воротом на высоту веретена, а затем бросают пяткой на чугунный брус. Удар. Якорь выдержал. Принимающий офицер равнодушно хмыкает.

– Давай еще раз!

Снова удар. Якорь цел.

– Еще раз!

После третьего испытания прочности якорной пятки матросы переходили к испытанию рыма. Снова они трижды бросали якорь на чугунный брус. Если он выдерживал и это испытание, тогда наступал заключительный этап – бросание якоря серединой веретена на ствол пушки. После третьего падения на якорь выбивали особое клеймо, литеру «Р», что значило – оный якорь опробован и флотом принят для использования.

– Тащи следующий! – уже велит адмиралтейский офицер.

Впрочем, якоря ломались редко. Русские якоря считались тогда лучшими в мире, так как их делали из ковкого и мягкого «болотного железа», которое не только хорошо ковалось, но и было на редкость прочным. Надежные якоря ковали в Олонецке и Вологде, но лучшие возили с Урала.

Каждый линейный корабль снабжался пятью якорями. Самый большой и тяжелый, правый становой, именовали плехтом. Матросы промеж себя же звали его по-иному, уважительно – «царь-якорь». Второй по величине, левый становой якорь-дагликс, кличут «царицей», а третий – бухт, «царевичем». «Царевич» хранился закрепленным по-походному под вторым крамболом за «царицей» на левой скуле корабля. Четвертый якорь носил название шварта. Этому ласкового названия уже не давали, шварт – он и есть шварт! Шварт – запасной якорь, и хранился он в трюме за грот-мачтой, а чтобы он не мешал, его зарывали в каменный балласт. Пятый по весу якорь назывался тоем, его крепили по-походному, как и бухт, но на правой скуле корабля позади плехта. Кроме этих пяти якорей, на русских парусных кораблях могло быть несколько малых якорей – верпов, самый тяжелый из которых назывался стоп-анкером.

А потому на якорном дворе сейчас дым коромыслом. Повсюду груды якорей, которые надо испытать, распределить и в целости на корабли и суда доставить. Такая же суeta и на соседних адмиралтейских дворах.

К этому времени назначенные в плавание корабли и суда уже откренговали (наклон судна для осмотра и ремонта подводной части корпуса. – В. III.). Обшивные доски от древоточцев обожгли огнем и просмолили, затем щедро обмазали смесью нефти, даммаровой смолы и гуталина. На новых линейных кораблях виднеется и медная обшивка – предмет зависти всех командиров. Обшивку прибивают к днищу гвоздями на просмоленную бумагу и войлок. Затем кромки листов чеканят, пока

поверхность не становится на ощупь совершенно гладкой. Сейчас медные днища красноваты и похожи на старые елизаветинские пятаки, но скоро в море под воздействием воды они будут блестеть золотом.

Уже вовсю идет и вооружение кораблей и судов. Вооружение всегда начинается с установки мачт и бушприта. Эта работа осуществлялась с помощью кранов или посредством специальных стрел, устанавливаемых на судне, а потому на краны целая очередь. Каждый командир лезет вперед и задабривает ради этого портовых чиновников, как может. Не редки и скандалы. По мере возможности в качестве стрел употребляют нижние рей. Установку мачт начинают всегда с грот-мачты, а стрелами – с бизань-мачты. Последним устанавливают бушприт. После этого принимаются за стены. Первыми поднимали нижние рей, затем марса-рей и, наконец, блинда-рей. Далее поднимают и выстреливают брам-стены и бом-утлегарь, вчерне вытягивают их такелаж, чтобы, не дай бог, не завалились. Вооружают бом– и бом-брам-рей. В это время часть матросов вовсю вяжет выбленки, кранцы и маты. В каждой кампании все должно быть новым и чистым.

Наконец начинается вытягивание такелажа, вначале нижнего, а потом и верхнего. Тяга такелажа – дело ответственное. Нельзя ни перетянуть, ни недотянуть, а потому тягой руководят сами командиры. Спустя двое суток после первой тяги такелажа, его снова тянут, устраняя образовавшуюся слабину. Через шесть суток матросы тянут такелаж в третий раз, а спустя еще четверо такелаж тянут уже в последний раз. Теперь можно грузить пушки и припасы.

Хватало проблем и здесь. Нехватка орудий в XVIII веке обычно была такая, что из арсеналов даже в конце века порой повытаскивали даже ржавые пушки, помнившие славные петровские баталии. Обычно орудийные стволы проверяли на прочность двойными выстрелами, а каверны искали на внутренней стороне стволов специальными зеркалами. Несмотря на строгую регламентацию о калибрах корабельных орудий, на практике зачастую никакого единства не было, а ставили все, что было под рукой. К примеру, во время русско-шведской войны на линейных кораблях устанавливали до десяти различных калибров, размещенных вперемежку. На это смотрели, как на дело, само собой разумеющееся.

У торца причала стояли суда уже с вооруженными стенами. У бортов виднелись портовые баржи, если выкрашенная в зеленый цвет – продовольственная, если в красный – порох. При погрузке боезапаса на мачте обязательно поднимался красный флаг.

Часть команды, выстроившись цепочкой, перегружала на судно мешки

и бочки с продуктами, другие работали на палубе и на мачтах. Палубные пазы заливали смолой-гарпиусом, отчего вся палуба была черной и вонючей. Но у шпигатов уже были свалены кучей «медведи» – камни для скобления палубы. Пройдет всего пару дней, и из грязно-черных палубы российских кораблей и судов станут ослепительно белыми. Пока же повсюду на палубах сидели со своими неизменными ящичками бородатые конопатчики и отчаянно лупили меж досок своими деревянными молотками.

...Когда погрузка на уходящие в плавание суда наконец-то была окончена, их капитаны поручали доверенным лейтенантам счесть все погруженные припасы. Захватив с собой матроса с фонарем, те спускались в трюм. Там пахло затхлостью. В углах возились крысы.

– А ну-ка, подсвети! – Офицеры с трудом пробирались среди завалов провизии.

Шедшие сзади служители поднимали над головой фонари. Серые твари разом смолкали, шмыгая в стороны. Но ушлые матросы, изловчившись, все же пинали их вдогонку.

– Свети ближе! – Офицеры принимались пересчитывать провизию.

Слева от прохода громоздились тяжелые кули с овсяными крупами.

– Всего сто двадцать один пуд, – писали они, капая чернилами.

Далее шли дубовые бочки, перехваченные обручами, там – солонина. Рядом соль и масло, но уже в бочках дерева соснового. За ними внавалку гора пятипудовых мешков, в них мука, ржаные и пеклеванные сухари. Подле борта бочонки с красным вином, уксусом и сбитнем.

Из интрюма проверяющие переходили в каюту шкиперскую. Там считали сало и парусину, брезент и кожи. Оттуда сразу в крюйт-камеру. Крюйт-камера располагалась в кормовой части, недалеко от камбуза. У тяжелой дубовой двери лейтенанты в обязательном порядке сдавали часовым ключи, отстегивали шпаги и снимали башмаки, чтобы, не дай бог, не чиркнуть подковкой. На ноги надевали особые войлочные тапки – попуши. Все вне различия чинов у крюйт-камеры выворачивали свои карманы, а вдруг там окажется забытое огниво или кремьень? Сопровождающие констапели тем временем вставляли в особые фонари сальные свечи, дно фонарей заливали водой и, не торопясь, отпирали дверь. В середине крюйт-камеры помещался обитый свинцом бассейн, туда перед боем ссыпали порох для набивки картузов. Вдоль стен на решетчатых полках были расставлены бочки с порохом и пороховой мякотью, разложены картузы, кокоры, фальшфейеры и прочие артиллерийские снаряжения. Меж ними ящики с углем от сырости.

Покончив с крюйт-камерой, лейтенанты докладывали командирам кораблей и судов:

– Порох сухой и готов к действию. В каморе порядок добрый.

– Ну и ладно, – отвечали капитаны, такими докладами довольные. – Будем готовиться вступать под паруса и ожидать сигнала с флагмана.

Если в крюйт-камере обнаруживался беспорядок, то он подлежал немедленному устранению. Особенно часто при погрузке порох просыпали на палубу. Это было смертельно опасно, а потому крюйт-камеру надлежало несколько раз тщательно вымывать. Цена халатности здесь – жизнь сотен и сотен людей.

\* \* \*

В воспоминаниях моряков очень трудно найти описание бытовых деталей их нахождения на судах. Это вполне объяснимо, ведь для моряков все, происходящее на палубе, было настолько обыденным и привычным делом, что описывать все это просто не имело смысла. Поэтому особенно ценны описания плаваний на судах русского флота, сделанные посторонними, сугубо сухопутными людьми, для которых все то, что казалось морякам вполне обычным, являлось настоящим откровением.

Из путевого романа И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Я с первого шага на корабль стал осматриваться. И теперь еще, при конце плавания, я помню то тяжелое впечатление, от которого сжалось сердце, когда я в первый раз вглядывался в принадлежности судна, заглянул в трюм, в темные закоулки, как мышьи норки, куда едва доходит бледный луч света чрез толстое в ладонь стекло. С первого раза невыгодно действует на воображение все, что потом привычному глазу кажется удобством: недостаток света, простора, люки, куда люди как будто проваливаются, пригвожденные к стенам комоды и диваны, привязанные к полу столы и стулья, тяжелые орудия, ядра и картечи, правильными кучами на кранцах, как на подносах, расставленные у орудий; груды снастей, висящих, лежащих,двигающихся и неподвижных, койки вместо постелей, отсутствие всего лишнего; порядок и стройность, вместо красивого беспорядка и некрасивой распушенности, как в людях, так и в убранстве этого плавучего жилища. Робко ходит в первый раз человек на корабле: каюта ему кажется гробом, а между тем едва ли он безопаснее в многолюдном городе, на шумной улице, чем на крепком парусном судне, в океане. Но к этой истине я пришел не скоро...

Приехав на фрегат, еще с багажом, я не знал, куда ступить, и в незнакомой толпе остался совершенным сиротой. Я с недоумением глядел вокруг себя и на свои сложенные в кучу вещи. Не прошло минуты, ко мне подошли три офицера: барон Шлипенбах, мичманы Болтин и Колокольцев – мои будущие спутники и отличные приятели. С ними подошла куча матросов. Они разом схватили все, что было со мной, чуть не меня самого, и понесли в назначенную мне каюту. Пока барон Шлипенбах водворял меня в ней, Болтин привел молодого, коренастого, гладко остриженного матроса. “Вот этот матрос вам назначен в вестовые”, – сказал он. Это был Фаддеев, с которым я уже давно познакомил вас. “Честь имею явиться”, – сказал он, вытянувшись и оборотившись ко мне не лицом, а грудью: лицо у него всегда было обращено несколько стороной к предмету, на который он смотрел. Русые волосы, белые глаза, белое лицо, тонкие губы – все это напоминало скорее Финляндию, нежели Кострому, его родину. С этой минуты мы уже с ним неразлучны до сих пор. Я изучил его недели в три окончательно, то есть пока шли до Англии; он меня, я думаю, в три дня. Сметливость и “себе на уме” были не последними его достоинствами, которые прикрывались у него наружною неуклюжестью костромитянина и субординацией матроса. “Помоги моему человеку установить вещи в каюте”, – отдал я ему первое приказание. И то, что моему слуге стало бы на два утра работы, Фаддеев сделал в три приема – не спрашивайте как. Такой ловкости и цепкости, какою обладает матрос вообще, а Фаддеев в особенности, встретишь разве в кошке. Через полчаса все было на своем месте, между прочим, и книги, которые он расположил на комод в углу полукружием и перевязал, на случай качки, веревками так, что нельзя было вынуть ни одной без его же чудовищной силы и ловкости, и я до Англии пользовался книгами из чужих библиотек.

“Вы, верно, не обедали, – сказал Болтин, – а мы уже кончили свой обед: не угодно ли закусить?” Он привел меня в кают-компанию, просторную комнату внизу, на кубрике, без окон, но с люком, наверху, чрез который падает обильный свет. Кругом помещались маленькие каюты офицеров, а посредине насквозь проходила бизань-мачта, замаскированная круглым диваном. В кают-компании стоял длинный стол, какие бывают в классах, со скамьями. На нем офицеры обедают и занимаются. Была еще кушетка, и больше ничего. Как ни массивен этот стол, но, при сильной качке, и его бросало из стороны в сторону, и чуть было однажды не задавило нашего миньятюрного, доброго, услужливого распорядителя офицерского стола, П. А. Тихменева. В офицерских каютах было только место для постели, для комода, который в то же время служил и столом, и

для стула. Но зато все пригнано к помещению всякой всячины как нельзя лучше. Платье висело на перегородке, белье лежало в ящиках, устроенных в постели, книги стояли на полках.

Офицеров никого не было в кают-компании: все были наверху, вероятно, “на авральной работе”. Подали холодную закуску. А. А. Болтин угощал меня. “Извините, горячего у нас ничего нет, – сказал он, – все огни потушены. Порох принимаем”. – “Порох? А много его здесь?” – осведомился я с большим участием. “Пудов пятьсот приняли: остается еще принять пудов триста”. – “Где он у вас лежит?” – еще с большим участием спросил я. “Да вот здесь, – сказал он, указывая на пол, – под вами”. Я немного приостановился жевать при мысли, что подо мной уже лежит пятьсот пудов пороху и что в эту минуту вся “авральная работа” сосредоточена на том, чтобы подложить еще пудов триста. “Это хорошо, что огни потушены”, – похвалил я за предусмотрительность. “Помилуйте, что за хорошо: курить нельзя”, – сказал другой, входя в каюту. “Вот какое различие бывает во взглядах на один и тот же предмет!” – подумал я в ту минуту, а через месяц, когда, во время починки фрегата в Портсмуте, сдавали порох на сбережение в английское адмиралтейство, ужасно роптал, что огня не дают и что покурить нельзя.

К вечеру собрались все: камбуз (печь) запылал; подали чай, ужин – и задымились сигары. Я перезнакомился со всеми, и вот с тех пор до сей минуты – как дома. Я думал, судя по прежним слухам, что слово “чай” у моряков есть только аллегория, под которою надо разуместь пунш, и ожидал, что когда офицеры соберутся к столу, то начнется авральная работа за пуншем, загорится живой разговор, а с ним и носы, потом кончится дело объяснениями в дружбе, даже объятиями, словом, исполнится вся программа оргии. Я уже придумал, как мне отделаться от участия в ней. Но, к удивлению и удовольствию моему, на длинном столе стоял всего один графин хереса, из которого человека два выпили по рюмке, другие и не заметили его. После, когда предложено было вовсе не подавать вина за ужином, все единодушно согласились. Решили: излишек в экономии от вина приложить к сумме, определенной на библиотеку. О ней был длинный разговор за ужином, а об водке ни полслова!

Не то рассказывал мне один старый моряк о прежних временах! “Бывало, сменишься с вахты иззябший и перемокший – да какхватишь стаканов шесть пунша!” – говорил он. Фаддеев устроил мне койку, и я, несмотря на октябрь, на дождь, на лежавшие под ногами восемьсот пудов пороха, заснул, как редко спал на берегу, утомленный хлопотами переезда, убаюканный свежестью воздуха и новыми, не неприятными



впечатлениями. Утром я только что проснулся, как увидел в каюте своего городского слугу, который не успел с вечера отправиться на берег и ночевал с матросами. “Барин, – сказал он встревоженным и умоляющим голосом, – не ездите, Христа ради, по морю!” – “Куда?” – “А куда едете: на край света”. – “Как же ехать?” – “Матросы сказывали, что сухим путем можно”. – “Отчего ж не по морю?” – “Ах, господи! какие страсти рассказывают. Говорят, вон с этого бревна, что наверху поперек висит...” – “С рея, – поправил я. – Что ж случилось?” – “В бурю ветром пятнадцать человек в море снесло: насилиу вытащили, а один утонул. Не ездите, Христа ради!” Вслушавшись в наш разговор, Фадеев заметил, что качка ничего, а что есть на море такие места, где “крутит”, и когда корабль в такую “кручу” попадает, так сейчас вверх килем перевернется. “Как же быть-то, – спросил я, – и где такие места есть?” – “Где такие места есть? – повторил он. – Штурмана знают, туда не ходят”».

Итак, корабли и суда полностью вооружены, снабжены припасами. Затем начались пробные выходы в море. Порой вместе с матросами и офицерами в этих плаваниях участвовали и мастера во главе с корабельными мастерами. Те внимательно наблюдали, как ведет себя их детище на волне. Мастеровые на месте устраняли обнаруженные недоделки.

Спустя несколько дней командиры кораблей и судов, как правило, с чистой совестью докладывали командиру порта:

– Корабль на волну всходит легко. При ветре не валок, на курсе устойчив, в управлении легок и маневрен. Готов подписать бумагу о приемке.

Бывали и скандалы, когда командиры, найдя много недостатков, не желали подписывать бумаг. Тогда начинались тяжбы, но все рано или поздно завершалось подписанием приемного акта.

Если дело обстояло в Архангельске и к компании готовились только что построенные корабли и суда, то они сразу же готовились к дальнейшему переходу. Обычно из судов, идущих на Балтику, формировался отдельный отряд, начальником которого определяли старшего по званию и должности. Обычно в это время командиров судов одолевали просители. Это были те, кому надо было по тем или иным делам в столицу, а военные моряки денег за провоз не брали, довольствуясь лишь небольшой суммой за питание из общего котла. Поездки же на перекладных для средней руки российского обывателя влетали в копеечку... Перед уходом в плавание проводился предпоходный смотр. Местное начальство, как правило, прибывало на борт пожелать доброго пути. В кают-компании открывали шампанское на

легкую дорогу и ставили свечи к образу Николая Угодника. Офицеры, как полагается, переодевались из сюртуков в вицмундиры. На борт поднимали все гребные суда. Корабельные батюшки служат молебен. Еще совсем немного времени, и командиры дадут команду к съёмке с якоря. После чего корабли и суда очередного Архангелогородского отряда вступят под паруса и возьмут курс к берегам далекого Финского залива.

В Кронштадте, Ревеле и Севастополе линейные корабли и суда считались зачисленными в кампанию только после особого депутатского смотра, который осуществляли старшие флагманы. Только после этого на кораблях и судах поднимались вымпелы, прозванные «целковыми», так как на вступившем в кампанию судне платилась особая «морская» надбавка. Ну, все, теперь, кажется, можно и в море!

## Глава пятая. С попутным ветром

Итак, берег остался где-то далеко позади. Теперь у моряков перед глазами только безбрежное море, а под ногами шаткая корабельная палуба. Теперь вся надежда только на Бога, на капитана да на свои мозолистые руки.

Каждое плавание – это всегда томительная череда однообразных суток, заполненных вахтами, работами и учениями. То и дело недолгая радость попутного ветра сменяется долгой маетой томительных лавировок. Вот как описывал начальный период плавания один из русских морских офицеров: «Наше плавание с выхода из Ревеля... было так однообразно, что при всем желании я не могу ничего внести в журнал. Свежие и постоянно противные ветры, сильная качка, дождь, длинные вахты, однообразные повороты через фордевинд так надоели, что хотелось взяться за перо... Мы так привыкли к противным ветрам, что потеряли всякую надежду на попутный, но за всем тем свободное от службы время проводим довольно приятно в кругу своих товарищей...»

Скорость кораблей и судов в эпоху парусного флота была весьма невысокой. Шесть узлов считалось уже почти рекордом, ну, а десять узлов давали лишь лучшие ходки и то при самом благоприятном ветре. И неторопливое плавание и сама атмосфера отстраненности от всего земного бытия, однообразие будней делало моряков людьми, не чуждыми философского отношения к жизни и смерти, понимающими водную стихию и дорожившими дружбой товарищей по нелегкому поприщу.

Из путевого романа И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Итак, мы снялись с якоря. Море бурно и желто, облака серые, непроницаемые; дождь и снег шли попеременно – вот что провожало нас из отечества. Ванты и снасти леденели. Матросы в байковых пальто жались в кучу. Фрегат, со скрипом и стоном, переваливался с волны на волну; берег, в виду которого шли мы, зарылся в туманах. Вахтенный офицер, в кожаном пальто и клеенчатой фуражке, зорко глядел вокруг, стараясь не выставлять наружу ничего, кроме усов, которым предоставлялась полная свобода мерзнуть и мокнуть. Больше всех заботы было деду (штурману судна. – *В. Ш.*)... Деду, как старшему штурманскому капитану, предстояло наблюдать за курсом корабля. Финский залив весь усеян мелями, но он превосходно обставлен маяками, и в ясную погоду в нем также безопасно, как на Невском проспекте. А теперь, в туман, дед, как ни напрягал зрение, не мог видеть

Нервинского маяка. Беспокойству его не было конца. У него только и было разговору, что о маяке. “Как же так, – говорил он всякому, кому и дела не было до маяка, между прочим, и мне, – по расчету уж с полчаса мы должны видеть его. Он тут, непременно тут, вот против этой ванты, – ворчал он, указывая коротеньким пальцем в туман, – да каторжный туман мешает. Ах ты, Господи! Поди-ка посмотри ты, не увидишь ли?” – говорил он кому-нибудь из матросов. “А это что такое там, как будто стрелка?..” – сказал я. “Где? где?” – живо спросил он. “Да вон, кажется...” – говорил я, указывая вдаль. “Ах, в самом деле – вон, вон, да, да! Виден, виден!” – торжественно говорил он и капитану, и старшему офицеру, и вахтенному и бегал то к карте в каюту, то опять наверх. “Виден, вот, вот он, весь виден!” – твердил он, радуясь, как будто увидел родного отца. И пошел мерять и высчитывать узлы.

Мы прошли Готланд. Тут я услышал морское поверье, что, поравнявшись с этим островом, суда бросали, бывало, медную монету духу, охраняющему остров, чтобы он пропустил мимо без бурь. Готланд – камень с крутыми ровными боками, к которым нет никакого приступа кораблям. Не раз они делались добычей бурного духа, и свирепое море высоко подбрасывало обломки их, а иногда и трупы, на крутые бока негостеприимного острова. Прошли и Борнгольм – помните: “милый Борнгольм” и таинственную, недосказанную легенду Карамзина? Все было холодно, мрачно. На фрегате открылась холера, и мы, дойдя только до Дании, похоронили троих людей, да один смелый матрос сорвался в бурную погоду в море и утонул. Таково было наше обручение с морем, и предсказание моего слуги отчасти сбылось. Подать упавшему помощь, не жертвуя другими людьми, по причине сильного волнения было невозможно. Но дни шли своим чередом и жизнь на корабле тоже. Отправляли службу, обедали, ужинали – все по свистку, и даже по свистку веселились... Плавание становилось однообразно и, признаюсь, скучновато: все серое небо да желтое море, дождь со снегом или снег с дождем – хоть кому надоест... Но бури не покидали нас: таков обычай на Балтийском море осенью. Пройдет день, два – тихо, как будто ветер собирается с силами и грянет потом так, что бедное судно стонет, как живое существо. День и ночь на корабле бдительно следят за состоянием погоды. Барометр делается общим оракулом. Матрос и офицер не смеют надеяться проспать покойно свою смену. “Пошел все наверх!” – раздается и среди ночного безмолвия. Я, лежа у себя в койке, слышу всякий стук, крик, всякое движение парусов, командные слова и начинаю понимать смысл последних. Когда слышишь приказание: “Поставить брамсели, лиселя”, –

покойно закутываешься в одеяло и засыпаешь беззаботно: значит, тихо, покойно. Зато как наостришь уши, когда велят “братъ два, три рифа”, то есть уменьшить парус. Лучше и не засыпать тогда: все равно после проснешься поневоле».

Но это описание пассажира, у которого на судне нет никаких обязанностей и он волен делать то, что хочет. А как складывался распорядок дня у моряка русского флота тех лет, о которых идет повествование? Чем они занимались в свободное от службы время? О чем мечтали? К счастью, такое свидетельство есть. Его оставил для потомков лейтенант Рыкачев, служивший в 1827 году в эскадре Сенявина на линейном корабле «Гангут».

Вот как он описывает обычный день плавания: «...До 2 часов ходил один взад и вперед на баке. Мечты сменялись мечтами, я с удовольствием вспоминал первые годы молодости, и бог знает, чего не передумал! Но всего чаще мысли мои обращались туда... туда... все к одному предмету!

В 3 часа все вахтенные офицеры и гардемарины собрались на шканцах и начались наши любимые беседы о берегах Италии и Средиземном море. Отважные уже летели в Дарданеллы и, бог знает, остановились бы они в Константинополе, если бы голос вахтенного лейтенанта “на марса-фалах!” не заставил нас разойтись по местам...

В 4-м часу приказано было на кухне развести огонь и готовить чай в кают-компанию. Пробило 8 склянок; рассыльные торопятся вызвать новых вахтенных, наконец, они вышли, мы спустились вниз, переменяли мокрое платье и вместе в кают-компании сели пить чай... К чаю мы потребовали ветчины, сыру и яиц и, позавтракав довольно плотно, провели еще два часа в приятной беседе... а в 6 разошлись по своим маленьким каюткам и легли спать...

Я проснулся в 10 часов. Везде еще скоблили и чистили. Выхожу на батарею и нахожу священника, собиравшегося служить молебн. Офицеры у пушки составили хор, я присоединился к ним, и мы пропели “многая лета” государю и императрицам. После службы завтракали у капитана, а там едва успел я сойти в кают-компанию, уже бьют рынду и нам опять пора на вахту... В два часа нас сменили к обеду, а в четыре после сытного обеда я очень неохотно вышел достаивать вахту. В шесть часов, при повороте, капитан много шумел на меня и, как мне показалось, понапрасну. Зато, сменившись с вахты, на кубрике за чаем мы посмеялись над ним и над всем на свете. В 9 часов мы вышли подменить вахтенных ужинать, и потом сверху я спустился не надолго в кают-компанию. Там пели, играли на гитаре, пили вино, а некоторые играли в вист и в шахматы. Однако мне

хотелось спать, и я, не присоединившись ни к одной из партий, спустился еще ниже на кубрик в свою койку и, как камень в воду, до следующей вахты, т. е. до 4 часов утра...»

...Балтийские проливы форсировать было всегда нелегко и по причине множества мелей и подводных камней, а также из-за частых туманов или, наоборот, шквальных ветров. Порой у одного мыса Скаген наши моряки теряли до десяти дней в безуспешных попытках поймать нужный ветер. Но вот наконец проливные теснины позади и бескрайнее Немецкое море мощно обрушило на корабли первую свинцовую волну.

– Сменить карты! – велют командиры, широко крестясь.

Штурманские помощники свертывают старые проливные планы и раскатывают новые зеекарты. При свежем ветре корабли шли, как правило, под гротом, фоком и марселями в два рифа, делая узлов восемь. Корабли отчаянно кренило, взбираясь на очередной крутой гребень, они вздрагивали всем корпусом, а катясь вниз, с грохотом рушили своими дубовыми форштевнями пенные вершушки волн.

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Вам трудно представить себе, как можно пробыть десять дней на корабле, когда час езды между Петербургом и Кронштадтом наводит скуку. Да, несколько часов пробыть на море скучно, а несколько недель – ничего, потому, что несколько недель есть уже капитал, который можно употребить в дело, тогда как из нескольких часов ничего не сделаешь. Впрочем, у нас были и развлечения: появились касатки, или морские свиньи. Они презабавно прыгали через волны, показывая черные толстые хребты. По вечерам, наклонясь над бортом, мы любовались сверкающими в пучине фосфорическими искрами мелких животных».

Несмотря на погоду и непогоду, каждый день ровно в двенадцать пополудни на палубы выбиралась штурманская братия, чтобы сделать полуденный замер. Пока помощники штурманские отсчитывали хронометрами точное время, сами штурмана сосредоточенно «ловили» секстансами едва различимое в разводьях туч солнышко. Затем, поколдовав над астрономическими таблицами и рассчитав линии положения, докладывали капитанам счислимое место.

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «После обеда, часу в третьем, вызывались музыканты на ют, и мотивы Верди и Беллини разносились по океану. Но после обеда лениво слушали музыку, и музыканты вызывались больше для упражнения, чтоб поддерживать свой репертуар. В этом климате сиеста необходима; на севере в самый жаркий день вы легко просидите в тени, не устанете и не изнеможете, даже

займетесь делом. Здесь, одетые в легкое льняное пальто, без галстука и жилета, сидя под тентом, без движения, вы потеряете от томительного жара силу, и как ни бодритесь, а тело клонится к дивану, и вы во сне должны почерпнуть освежение организму. Часу в пятом купали команду. На воду спускала парус, который наполнялся водой, а матросы прыгали с борта, как в яму. Но за ними надо было зорко смотреть: они все старались выпрыгнуть за пределы паруса и поплавать на свободе, в океане. Нечего было опасаться, что они утонут, потому что все плавают мастерски, но боялись акул. И так однажды с марса закричал матрос: “Большая рыба идет!” К купальщикам тихо подкрадывалась акула; их всех выгнали из воды, а акуле сначала бросили бараньи внутренности, которые она мгновенно проглотила, а потом кольнули ее острогой, и она ушла под киль, оставив следом по себе кровавое пятно. Около нее, как змеи, виляли в воде всегда сопровождающие ее две или три рыбы, прозванные лоцманами. П. А. во время купанья тоже являлся усердным действующим лицом. Как ротный командир, он носился по всем палубам и побуждал ленивых матросов лезть в воду. “Пошел, пошел, – кричал он, – что ты не раздеваешься?.. Марш в воду! Позвать всех коков сюда и перекупать их!”

В шестом часу, по окончании трудов и сиесты, общество плователей выходило наверх освежиться, и тут-то широко распахивалась душа для страстных и нежных впечатлений, какими дарили нас невиданные на севере чудеса. Да, чудеса эти не покорились никаким выкладкам, цифрам, грубым прикосновениям науки и опыта. Нельзя записать тропического неба и чудес его, нельзя измерить этого необъятного ощущения, которому отдаешься с трепетной покорностью, как чувству любви».

Настоящий моряк должен плавать, а не сидеть сиднем на берегу. Поэтому российские флотские офицеры рвались в море при первой возможности. Особенно в почете были дальние плавания. Наиболее часто это были переходы на новых судах из Архангельска в Кронштадт, значительно реже плавания в Средиземное море и уж совсем нечасто отдельные счастливчики попадали в кругосветные вояжи. Походы в Средиземное море и вокруг света, как правило, растягивались на несколько лет, но все равно были вожаделенной мечтой наших моряков. И дело здесь не только в повышенных окладах и учете выплаванного ценза (хотя, разумеется, и это имело место), а в новых впечатлениях, профессиональном росте и просто в реализации себя как моряка. Ежегодно все новые и новые эскадры российского флота уходили в Атлантику. Русский флот становился по-настоящему океанским. Именно этот факт послужил темой для одного из самых возвышенных стихотворений знаменитого Гавриила Державина,

который он так и назвал кратко и исчерпывающе «Флот»:

Он, белыми взмахнув крылами  
По зыблущей равнине волн,  
Пошел, – и следом пена рвами  
И с страшным шумом искры, огонь  
Под ним в пучине загорелись,  
С ним рядом тень его бежит;  
Ширинки с шлемов распростерлись,  
Горе пред ним орел парит.  
Водим Екатерины духом,  
Побед и славы громкий сын,  
Ступай еще и землю слухом  
Наполнь, о русский исполин!  
Ты смело Сциллы и Харибды  
И свет весь прежде проходил:  
То днесь препятств какие виды?  
И кто тебе их положил?  
Ступай – и стань средь океана,  
И брось твоих гортаней гром:  
Европа, злобой обуяна,  
И гидр лилейных бледный сонм  
От гроз твоих да потрясется,  
Проснется Людвиг звуком лир!  
Та дочерью божьей наречется,  
Кто даст смущенным царствам мир.

Из дневника участников одного из дальних плаваний в начале XIX века: «По мере удаления от берегов ветер крепчал, волнение усиливалось, и седая пена валов покрывала всю поверхность океана. Прелестный берег Англии постепенно утонул в бездне; уже хребты волн равнялись с зелеными его холмами; наконец они скрылись и мы, как осиротевшие, остались посреди необозримого океана, окруженные сумрачным небом и шумящими волнами. Захождение солнца предвещало непогоду; черные облака мчались вслед за нами от севера, и мелкий туманный дождик начинал накрапывать. Пасмурный вид природы хотя не устрашал меня, но невольная грусть вливалась в сердце. Скорый переход от удовольствий к опасностям наполнял воображение печальными мыслями, и когда берег



Англии исчез, когда все приятные мечты, подобно сновидению, миновались, с тоскою, с грустью неизъяснимой взирал я на грозное приготовление бури и на ужасный мрак, который с небесной высоты сходил, спускался ниже и ниже и видимый нам горизонт уменьшил в небольшой круг. Мелкий дождик принудил меня сойти в кают-компанию: она представляла гостиную, куда собиралось общество согласных родных. Одни играли в бостон, в шахматы, в лото, другие разыгрывали, как умели, квартет; иные читали или заботились приготовлением чая. Закурив трубку и подвинув стул к камину, я любовался алым пламенем, которое то воздымалось, то упало, то возгоралось, то угасало... Наконец спокойные лица и приятные занятия моих товарищей скоро рассеяли мою скуку...»

Дальние плаванья занимали долгие месяцы и даже годы, а потому за это время и офицеры и матросы проживали целую жизнь с тревогами и новыми впечатлениями, с приключениями и злоключениями. Заметим, что нашим морякам во все времена был присущ дух состязательности, особенно если это имело место в соревновании с иностранцами.

Из труда Д. Н. Федорова-Уайта о русских морских офицерах XIX века: «Продолжительные плаванья за границей и стоянки на иностранных рейдах вместе с военными судами иных держав давали импульсы к усовершенствованию службы, к морскому щегольству, до тех пор не известное нашему флоту. Особо заботились как о наружности корабля и его вооружении, так и о производстве парусных маневров и работ...»

Адмирал Ханыков писал в своем отчете о плавании в Северном море, что наши матросы старались не уступить англичанам в скорости взятия рифов, прибавке или убавке парусов: «Теперь исполняют в 3 или 4 минуты такие работы, с которыми прежде едва справлялись в 10 или 12 минут».

А. Бестужев-Марлинский в своем ныне забытом рассказе «Лейтенант Белозер» писал: «Стыдно будет русским находить в том невозможность, что англичанами признается за достойное». Об этом неистовом духе соревнования пишет в своих рассказах для матросов «Матросские досуги» и Владимир Даль, отмечая, что когда в 1799 году наша эскадра под началом вице-адмирала Макарова крейсировала совместно с английской эскадрой адмирала Дункана, то наши «дружно жили с англичанами». При этом совместное плавание союзников вылилось в непрерывное соревнование и стремление опередить соседей в скорости и лихости выполняемых маневров: «Все взапуски рвались, чтобы ни в чем не отстать от англичан... Бывало, как только господа офицеры, где ни сойдутся, толкуют все о своем деле: кто чище стал на якорь... кто кого чем перещеголял».

Заметим, что дух соревнования проявлялся не только между нашими

моряками и англичанами. Соревнования по скорости постановки и уборки парусов, перемене галса и т. д. постоянно происходили и между своими кораблями и судами. Иногда особо ретивые командиры буквально мордовали своих матросов в рвении быть первыми. Порой от ненужной спешки люди срывались с мачт и разбивались о палубу или тонули в море. Однако в целом дух состязания играл, конечно, положительную роль.

\* \* \*

Порой дальние плаванья продолжались по несколько лет. Жизнь есть жизнь, а потому и в дальних плаваньях случались порой и просто веселые случаи.

Вот как описывает адмирал Д. Н. Сенявин в своих воспоминаниях нравы молодых мичманов во время плаванья своей молодости: «15 сентября вся эскадра была в соединении у Нордкапа, к нам прибыли еще от города Архангельска два корабля и один фрегат. Все разом спустились и пошли к Кронштадту. В ночь на 21-е число ветер сделался попутный, весьма крепкий и развел волнение. На рассвете вся эскадра была в работе, кто крепит крьюсель, кто фор-марсель, а кто брал последние рифы; у нас на корабле все кончено было еще прежде. В это время на пришедшем от города корабле “Храбром” брали последний риф у грот-марсея, и в это самое время сломило у него грот-мачту, погибло 43 человека, бывших тогда на грот-марсе и на марса-рее. Ужасное зрелище! В тот самый день за обедом, который состоял у нас из одной крутой каши и куска копченой оленины, мы, будучи без наставника, и даже без старшего, кутили обыкновенно, кто стоячи, кто, лежащи с резвостью, с беспрестанным смехом и ввали всякую всячину, кому, что на ум взбрело; я сказал тогда моим товарищам, что желал бы быть на “Храбром” когда мачту сломило, посмотреть, что там делалось тогда.

Все мои товарищи восстали на меня, кто называл меня дураком, скотом, кто смеялся, кто был со мной одного мнения, сделался шум превеликий. Капитан узнал про шумный наш обед и разговор, который пересказали ему с большим прибавлением в невыгоду мою, посадил меня на фор-салинг, на целую вахту, несмотря и на то, что я был в тот день именинник... Случилось капитану моему послать меня к бригадиру (Полибину. – В. III.) просить позволения 6 офицерам съездить в Цинтру (район Лиссабона. – В. III.). Я приехал на флагманский корабль, тотчас окружили меня мичмана, сперва, как водится, поздоровались, потом

заговорили, кто что знает, а потом принялись по обыкновению своему болтать разные глупости, хохотать беспрестанно и поддерживать друг друга. Я тороплюсь к бригадиру – меня не пускают, я к каюте – меня за полу, наконец я их растолкал, подбежал к каюте, успел отворить дверь, и одна нога была уже за порогом, как мичман Лызлов, отличный мой приятель, подставил мне ногу так искусно, что я упал и чуть нос себе не разбил. Бригадир играл тогда в карты, сидел спиною к двери и, не совсем то, приметив, сказал тогда мне: “Болван, ты никогда порядочно не войдешь, только и дела за тобой, что беситься!” Подойдя к нему, я поклонился, начал говорить: “Князь Л. Н. свидетельствует свое почтение Вашему Высокородию (наш бригадир очень любил звание и титул свой, даже люди и свои всегда величали ею Ваше Высокородие) и просит позволения”... и вдруг позабыл, о чем. Никифор Львович погодя немного сказал: “Ну, о чем?” Я молчу и только что краснею. Он погодя еще немного сказал: “Ну, дурак, поди вон, вспомни и приди!” Я вышел на шканцы, мичмана опять меня окружили, кто спрашивает, кто отвечает за меня, кто вспомнил, будто приказание, и все хохочут, а мне не до того, я решаюсь ехать на корабль и, хотя с большим стыдом, да спросить моего капитана, как вдруг вспомнил, обрадовался, иду в каюту и докладываю, что было мне приказано. Бригадир сказал мне на то: “Хорошо, офицеров отпустить, а ты, мой друг, знаешь ли то, что я могу тебя розгами сечь, отец твой и дядя дали мне на то полную доверенность, и если ты не перестанешь беситься, я, право, отдеру тебя на обе корки, ступай, да помни же!” Никифор Львович любил меня как родного сына, у него ли когда собирались или сам куда едет – всегда брал меня с собою».

\* \* \*

В течение всего XVIII века попасть на судно, отправляющееся в дальнее плавание, для флотского офицера было не так-то просто. Для того чтобы стать моряком «синей воды» (так называли моряков, имевших за плечами хотя бы одно дальнее плавание), мало было иметь хорошие навыки и отличный послужной список. Как и сегодня, часто все решали протекция, знакомства и родственные связи. Пожалуй, периодом самого массовых дальних походов отечественного парусного флота была эпоха наполеоновских войн. Тогда порой в дальних плаваниях одновременно находился почти весь Балтийский и Черноморский флота.

К примеру, в 1795 году в Северное море была направлена эскадра

вице-адмирала Ханькова (12 кораблей и 8 фрегатов), участвовавшая в блокаде голландского флота у Текселя. Три года спустя, в 1798 году в помощь англичанам была отправлена из Кронштадта эскадра вице-адмирала Макарова (15 кораблей, 4 фрегата). Помимо этого, одновременно из Севастополя в Средиземное море была направлена эскадра вице-адмирала Ушакова, в которую были включены все новые корабли Черноморского флота. Весною 1799 года туда же, в Средиземное море дополнительно для усиления Ушакова была отправлена с Балтики эскадра контр-адмирала Карцова (3 корабля, 1 фрегат). Почти одновременно эскадра из 6 кораблей, 5 фрегатов и 2 транспортов под началом вице-адмирала Чичагова была отправлена к Текселю для совместных действий с английским флотом. Буквально через несколько лет весь российский флот снова выходит в дальние плавания. В 1804 году, помимо крейсерства в Северном море эскадры контр-адмирала Ломена (3 корабля, 2 фрегата) и крейсерства в Адриатике отряда капитан-командора Сорокина, в Средиземное море была отправлена эскадра капитан-командора Грейга (2 корабля, 2 фрегата). В следующем, 1805 году из Кронштадта на Корфу для усиления наших военно-морских сил в Средиземном море отправилась эскадра под командой вице-адмирала Сенявина (5 кораблей, 1 фрегат). Вскоре в дополнение к эскадре Сенявина туда же вышла еще одна эскадра под командой капитан-командора Игнатьева (5 кораблей, 5 мелких судов)...

При этом наши моряки, в первую очередь молодые офицеры рвались в дальние плавания, несмотря на кровопролитные сражения, шторма и годы вне семьи. Из труда Д. Н. Федорова-Уайта о русских морских офицерах XIX века: «Даже на третий год вне отечества лейтенант Коробка (в своем дневнике. – В. Ш.) признается: “Обманул бы вас, если бы сказал, что хочу возвратиться домой и на покой; нет друзья, здешнее солнце лучше греет. Семнадцать месяцев... посреди народов посвященных... и семь месяцев военных трудов, разделенных с народом... храбрым и свободным, меня равно занимало”».

Это не значит, конечно, что наши моряки перестали быть русскими и не хотят вернуться домой. Этот же Коробка, отмечая похороны в Кастель-Ново, на берегу Адриатического моря, лейтенанта Г. Д. Мамаева, записывает в свой дневник: «Горько как-то, любезные друзья, лежать в чужой стороне». А извещение о предстоящем возвращении в Россию сухим путем вызывает у него восклицание: «Я уверен, что нигде не может быть лучше, как в России!...» «Нетерпение наше столь велико, – пишет он, – что мы рады, хотя бы босиком, только поскорее быть в своем отечестве».

Интенсивные дальние плавания с морскими сражениями, штурмами

крепостей и высадками десанта вырастили блестящую плеяду офицеров и матросов океанской школы. Если раньше попасть в заграничное многомесячное плавание можно было почти исключительно по протекции, то теперь участие в таких плаваниях стало обычным делом для всех офицеров. Владимир Даль в своем рассказе «Мичман Поцелуев» так пишет об одном из таких моряков: «Смарагад вступил на “Благодатный” молодым по опыту жизни мичманом, а сошел с него старым, опытным, бывалым лейтенантом, который приобрел себе уже имя, славу отличного моряка, приобрел вес и значение между товарищами».

Теперь и английские моряки, традиционно считавшие себя лучшими в мире, уже на равных воспринимали российских мореплавателей с удовольствием общаясь с ними в неформальной обстановке. Каждая из сторон поочередно приглашала другую в свою кают-компанию, и каждый такой обед превращался в настоящее братание. Один из наших офицеров так описывал типичное совместное застолье: «Обед был в английском вкусе: грог перед обедом, а за столом – портвейн, херес ходили кругом стола. Только и было слышно: “Капитан такой-то, ваше здоровье!” – и мы вышли из-за стола, как говорится, с красными носами...»

Разумеется, частые дальние плавания не могли не сказаться и на мировоззрении наших моряков, в первую очередь, разумеется, флотских офицеров. Из рассказа декабриста Михаила Бестужева о плавании брата Николая во Францию в 1817 году: «Морской поход во Францию... имел осязательное влияние как на последующую литературную деятельность не только брата Николая, но даже Александра, равно как и на рост тех семян либерализма, которые таились в душе нашей... самый рейс наш до Кале и возвращение от него в Россию лил обильною струею благотворную влагу для роста семян либерализма. У нас на корабле находилась жена генерала Жомини с компаньонкой. Генеральша была завзятая республиканка; компаньонка ее из плебейского рода – тем более».

\* \* \*

Помимо Атлантики, Андреевский флаг, начиная с 70-х годов XVIII века, все чаще и чаще стал появляться и в Средиземном море, всегда имевшем стратегическое значение для России. И знаменитые Средиземноморские экспедиции, вписавшие немало героических побед в историю нашего флота, и просто повседневные плавания наших судов в Средиземноморье были прекрасной морской школой не одного поколения

российских моряков.

Из письма участника Третьей Средиземноморской экспедиции, молодого мичмана своему товарищу в Кронштадт: «19 декабря восходящее солнце позлатило светлую лазурь неба, ни одно облако не помрачало ясного свода его. Легкий ветерок едва колебал море, и скоро наступила совершенная тишина... Три дня у небольшого, пустого и голого камня Алборана томились мы мучительным, беспокойным ожиданием ветра, думая, авось – либо с которой-нибудь стороны он поведет. Каждое облако, каждая песчинка на небе казались нам предвестником одного, но надежды наши были тщетны: зеркальная поверхность моря пребывала в неподвижной гладкости. После учения из ружей в цель и примерно у пушек люди, чтобы не быть в бездействии, иные пели, другие занимались своей работой или ловили рыбу. Юнги едва успевали закидывать уды, как вытаскивали по две и по три рыбы вдруг; на уду же, пустив приманку, плавающую на воде, ловили они чаек. Множество сих морских птиц вилось вокруг кораблей, отнимая с криком одна у другой куски хлеба, которые мы им бросали... Как день был очень жарок, то людям позволили купаться. Для сего спустили шлюпки и у бортов для не умеющих плавать растянули на веревках парусину, мылись они точно так, как в ванне...»

При входе кораблей в Средиземное море командующие всегда были особенно озабочены здоровьем своих экипажей. Переход из северных широт в южные, как правило, грозит массовыми болезнями: скорбутом и простудами. Чтоб этого не допустить, велели командующие постоянно проветривать корабельные трюмы, окуривать ежедневно палубы уксусом и порохом, строжайше соблюдая чистоту и опрятность как кораблей, так и экипажей. По верхней палубе денно и ночью ходили унтер-офицеры, смотрящие, чтобы никто в мокром платье и с непокрытой головой не ложился спать. Цедильные камни и машины для очищения воды работали безостановочно, очищая портящуюся воду. Благодаря всему этому массовых болезней, как правило, удавалось избежать.

Напрасно считается, что плавание в Средиземном море было курортной прогулкой. Штормов там тоже хватало! Из воспоминания одного из участников плавания в Средиземном море: «... Итак, принуждены мы были оставаться без парусов; нас несло по воле ветра, ревущего так сильно, что и в 3 саженьях не слышно было громкого голоса. Вечером, когда бора несколько уменьшилась и позволила нам под бизань-стакселем лечь в дрейф, я сошел на низ. Гроб и тихое пение псалмов остановили меня. Смертный одр, покрытый флагом, печаль, изображенная на лицах людей, окружавших тело умершего, тусклый свет лампы и слабый голос

седовласого монаха, поющего “со святыми упокой” вливали в душу благоговейный трепет. Я так же в сокрушении сердца забыл о буре, забыл о самом себе и молился, как говорится: “Кто на море не бывал, тот Богу не маливался”. Мореходцу нельзя быть вольнодумцем: встречая на каждом шагу гибельные опасности и стоя перед лицом смерти, всякие безбожные мудрствования исчезают и вся развращающая нравы мнимая философия, при возженной пред иконою свече, умолкает и прекращается в духовную молитву».

Многочисленные «дальние вояжи» нашего флота в эпоху Наполеоновских войн наряду с улучшением теоретической подготовки будущих офицеров в Морском корпусе настолько подняли практический и теоретический уровень российских офицеров, что они не только чувствовали себя равными английским морякам, но и по многим позициям превосходили их. Не случайно литературные герои Даля, Марлинского и Гоголя относились именно к участникам дальних плаваний, или беломорцам, как тогда называли моряков, побывавших в Средиземном море. Весьма показательна фраза Владимира Даля из того же рассказа «Мичман Поцелуев»: «Не осталось у нас теперь беломорцев». В этой фразе классика явная печаль и скорбь о конце целой эпохи русского флота.

Именно морские офицеры в начале XIX века из всего российского дворянства наиболее часто соприкасались с европейской культурой. При этом они совершенно не утратили русского патриотизма, а, наоборот, приобрели вполне обоснованное чувство превосходства над моряками других держав. Напомним, что в отличие от армии флот практически не участвовал в событиях масонского мятежа в декабре 1825 года. В мятеже, как известно, участвовал лишь гвардейский флотский экипаж, который был, по существу, не морской, а сухопутной воинской частью, предназначенной для наведения мостов и переправки армии через реки. Что ж, щеголять и бунтовать – это дело гвардии. Дело же морских офицеров – плавать и сражаться на морях, защищая Отечество.

## Глава шестая. В чужих портах

Находясь в дальних плаваниях, наши моряки ступали и на чужие берега. И если в течение XVIII века каждое посещение иностранного порта было настоящим событием, то буквально с первых лет XIX века это становится нормой жизни в дальних плаваниях.

Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго писал о значении заграничных плаваний следующим образом: «Посещение нашими моряками портов разных государств и непосредственные сношения с иностранцами значительно расширили горизонт понятий и сведений не только офицеров, но и нижних чинов, а совместная служба с иностранцами на наших и других флотах ознакомила со многими полезными предметами и порядками, которые скоро усваивались нашими офицерами и переносились ими на свой флот. Плавание и стоянки на рейдах вместе с иностранными военными судами возбуждали полезное соревнование в командах и порождали неизвестное у нас прежде морское щегольство, проявлявшееся в красивой наружности корабля и его вооружении и также в быстром производстве различных судовых маневров и работ.

Как знакомились наши моряки с чужой жизнью, как отдыхали после трудных походов? Разумеется, что досуг офицеров и матросов в иностранных портах был различным. Первые могли себе позволить достаточно много, в то время, как вторые довольствовались малым. Как же проводили время в иностранных портах наши морские офицеры в конце XVIII – начале XIX века? Посещение иностранных портов – это всегда праздник. К нему готовились, так как нельзя ударить в грязь лицом перед иноземцами. Готовили корабли, готовились и сами. Кто-то мечтал познакомиться с местными достопримечательностями, кто-то с девицами не слишком тяжелого поведения, а кто и вовсе к дегустации всех горячительных напитков, что только сыщутся в припортовом кабаке. Но в преддверии захода в очередной иностранный порт в приподнятом настроении и ожидании новых впечатлений пребывали все.

Из сочинения К. М. Станюковича: «Клипер пришел на рейд накануне, перед вечером, и потому “чистота” была отложена до утра. И вот, как только пробило восемь склянок (четыре часа), клипер ожил. Босые, с засученными до колен штанами, матросы рассыпались по палубе. Одни, ползая на четвереньках, усердно заскребли ее камнем и стали тереть песком; другие «проходили» голиками, мылили щетками борта снаружи и



внутри и окачивали затем все обильными струями воды из брандспойтов и парусинных ведер, кстати, тут же свершая утреннее свое омовение. Под горячими лучами тропического солнца палуба высыхает быстро, и тогда-то начинается настоящая “отделка”. Несколько десятков матросских рук принимаются убирать судно, словно кокетливую, капризную барыню на бал. Клипер снова трут, скоблят, тиранят – теперь уже “начисто”, – подкрашивают борты, подводят на них полосы, наводят глянец на пушки, желая во что бы ни стало уподобить чугунную поверхность зеркальной, и оттирают медь люков, поручней и кнехтов с таким остервенением, словно бы решились тереть до тех пор, пока блеск меди не сравнится с блеском солнца. Перегнувшись на реях, марсовые ровняют закрепленные паруса; на марсах подправляют “подушки” парусов у топов. Внизу – разбирают и укладывают снасти. Двое матросов висят по бокам дымовой трубы на маленьких, укрепленных на веревках дощечках, сливающих на морском жаргоне под громким названием “беседок” (хотя эти “беседки” так же напоминают настоящие, как виселица – турецкий диван), подбеливая места, чуть тронутые сажей, и мурлыкая себе под нос однообразный мотив, напоминающий в этих южных широтах о далеком севере... У матросов работа кипит. Они лишь урывками бегают своей особенной матросской побегжой (вприпрыжку) на бак – курнуть на скорую руку, захлебываясь затяжками махорки, взглянуть на сияющий зеленый берег и перекинуться замечаниями насчет окружающей благодати. Такая же отчаянная чистка идет, разумеется, и внизу; в палубе, в машине, в трюме, – словом, повсюду, до самых сокровенных уголков клипера, куда только могут проникнуть швабра, голик и скрябка и долететь крепкое словечко. Уже восьмой час на исходе. Уборка почти окончена. Только кое-где еще мелькают последние взмахи суконок и кладутся последние штрихи малярной кисти. Матросы только что позавтракали, переоделись в чистые рубахи и толпятся на баке, любуясь роскошным островом и слушая рассказы шлюпочных, побывавших вчера на берегу, когда отвозили офицеров. В открытый люк кают-компаний виден накрытый стол с горой свежих булок и слышны веселые голоса только что вставших офицеров, рассказывающих за чаем о вчерашнем ужине на берегу... Все теперь готово к подъему флага и брамрей. Клипер “приведен в порядок”, то есть принял свой блестящий, праздничный, нарядный вид. Теперь не стыдно его показать кому угодно. Сделайте одолжение, пожалуйста и разиньте рты от восхищения при виде этого умопомрачительного блеска! Палуба так и сверкает белизной своих гладких досок с черными, вытянутыми в нитку, линиями просмоленных пазов и так чиста, что хоть не ходи по ней (“плюнуть некуда”, как говорят

матросы). Борты – как зеркало, глядись в них! Орудия, люки, компас, поручни – просто горят, сверкая на солнце. Матросские койки, скатанные в красивые кульки и перевязанные крест-накрест, белы как снег и на удивление выровнены в своих бортовых гнездах. Снасти подтянуты, и концы их уложены правильными кругами в кадках или висят затейливыми гирляндами у мачт... Словом, куда ни взгляни, везде ослепительная чистота. Все горит, все сверкает!»

Сколько места отведено в воспоминаниях российских флотских офицеров посещению иностранных портов! Кто-то описывает хронику событий, кто-то забавные случаи и приключения, а кто-то с достойной уважения дотошностью приводит настоящий туристический обзор увиденных мест.

Из воспоминаний адмирала П. Данилова о том, как он весело зимовал в Англии в 70-х годах XVIII века: «Зимы мы здесь не чувствовали... Раз, услышав музыку, мы вошли в один дом и, хотя они (английские офицеры. – В. Ш.) танцевали, однако тотчас оставили и вышли, а мы их танцы продолжили. Девушка, с которой я танцевал, знаками звала меня наверх. У меня не было денег. Лейтенант Хрушев дал мне свой кошелек, я побежал за моим предметом по лестнице наверх. Тут стоял англичанин с пистолетом, она отпирала двери комнаты, он, закричав, приложился в меня пистолетом. Она на него закричала, и он приступил с бранью и бросил две гинеи. Она опять бросила их к нему, а я между тем спускался по лестнице, и возвратился к своим, к которым без меня пришел английский офицер и, услышав, что я рассказал, побежал наверх и прогнал этого англичанина, шкипера судна купеческого».

Не хуже будущего адмирала Данилова проводил время в иностранных портах и будущий адмирал Сенявин: «Теперь расскажу другое со мной приключение сердечное и первоначальное. Бригадир наш был настоящий русский господин, свободного времени не тратил напрасно, любил им воспользоваться и повеселиться. А как кто любит что, тот обыкновенно желает, чтобы и все любили то, и мы все на эскадре были свободны, веселы и время провели – не видали, как прошло. Например, два дня в неделю были в городе ассамблеи, которые составляли все иностранные министры, консула, богатейшие негоцианты и несколько вельмож португальских. Один день имел консул голландский Гильдемейстр. Два дня было собрание у Стеца (сей негоциант был из всех богатейший в Лиссабоне, он снабжал эскадру нашу провизиями и всеми прочими вещами, дом его всегда почти был открыт для всех нас, русских), а остальные два дня имел Никифор Львович у себя на корабле. В этих собраниях всякий раз были две сестры

англичанки по фамилии Плеус, близкие родственницы с домом Стеца. Меньшая называлась Нанси, и было около 15 лет. Мы один другому очень нравились, я всегда просил ее танцевать, она ни с кем почти не танцевала, кроме как со мной, к столу идти – я к ней подхожу или она ко мне подбежит, и всегда вместе. Она выучила по-русски несколько приветливых слов, говорила мне, я на другой раз, выучив по-английски, отвечал ей прилично, и мы так свыклись, что в последний раз на прощание очень, очень скучали и чуть ли не плакали...»

Прощание с любовью всегда дело печальное, зато сколько было радости, когда в каком-нибудь иностранном порту неожиданно встречались корабли нашего флота! Описывать атмосферу подобных встреч очень не просто, а потому здесь лучше еще раз предоставить слово уже знакомому нам дипломатическому агенту и писателю Свиньину, бывшему свидетелем этого достопамятного для русских моряков события: «Два дня я был свидетелем свидания моряков и сколь бы ни хотел – не в состоянии описать многих чувствительных сцен, мною виденных; не в состоянии описать той непритворной радости, которая блистает на лицах всех и каждого при свидании с другом, товарищем детства, того торжества дружбы, которая свойственна им одним, которая укрепляется в них с самой колыбели узами привычки, одного воспитания, одних правил, одинаковых нужд. Пусть враги общественного воспитания поживут с моряками, и они убедятся в ошибке своей. Лишенные семейственных наслаждений, родственных пособий, товарищи в самих себе находят родных и протекторов. Подобно рыцарям, они готовы страдать и умереть один за другого; у них общий кошелек, общий труд, общая честь и слава, общая польза и виды. Ни злоба, ни зависть не в состоянии разорвать связь их. Вот выгоды общественного воспитания, столь много содействующего согласию, единодушию и пользе службы, без коих не было бы порядку на корабле – и жизнь, в сем тесном кругу, сделалась бы адом». Разве можно еще лучше и возвышеннее сказать о настоящей флотской дружбе?

\* \* \*

А вот как проводил время на берегу в Англии типичный российский мичман Владимир Броневский из эскадры того же вице-адмирала Сенявина уже спустя четверть века.

...Чтобы стоянка в Портсмуте была не в тягость командам, командующий решил отпускать на берег всех щедро, как офицеров, так и

матросов. Володя Бронеvский едва дождался своей очереди, чтоб поглядеть землю английскую.

Едва через три дня дошла его очередь, Володя, несмотря на дождь и пасмурность, первой же шлюпкой съехал на берег с тремя такими же, как он, любопытными сотоварищами. Меж собой решили для начала прогуляться по городу, а затем отобедать в каком-нибудь приличном трактире. Едва ступили на причальную стенку, первая неожиданность. В дымину пьяный рыжий матрос тут же прицепился к офицерам с просьбой разрешить ему побиться с одним из наших гребцов в «боксы». Наши были явно тоже не против драки, но офицеры им того не позволили, чем расстроили и гребцов и рыжего англичанина.

– Ладно, пока мы при службе! – сообщили англичанину здоровяки загребные, когда офицеры удалились. – А вот завтра у нас вольная на весь день, тогда и приходи сюды поутру, посмотрим, у кого кулачки крепче!

– Йес! Йес! – обрадовано замахал руками «боксер» и, петляя ногами, поплелся куда-то в глубь порта.

– Кажись, не понял по-нашему! – расстроился кто-то из матросов.

– Еще как понял! – заверили его остальные. – Ишь, как обрадовался, что даже есть побежал, это значит, чтоб силу к завтраму накопить!

– Ежели так, значит, не зря на берег съездим: и погуляем и подеремся! – обрадовался один из загребных. – Вот энто, я понимаю, жизнь!

Из воспоминаний участника плавания: «Матросы наши удивительным образом уживаются с англичанами. Они, кажется, созданы друг для друга. Встречаясь в первый раз в жизни, жмут друг другу руки и, если у кого есть копейка в кармане, тотчас идут в трактир, усердно пьют, дерутся на кулачках и, выпив еще, расстаются искренними друзьями. Ничего нет забавнее, как слышать их, разговаривающих на одном им понятном языке. Часто, не останавливаясь, говорят они оба вдруг, один по-английски, другой по-русски, и таким образом весьма охотно, по несколько часов кряду, беседуют о важных предметах...»

Пока гребцы мечтали о завтрашней гулянке, Бронеvский с друзьями уже фланировал по Портсмуту. Шитые офицерские мундиры явно привлекали внимание, и народ, буквально толпами, сбегался посмотреть на русских. Молоденькие англичанки в капотах и соломенных шляпках с корзинками в руках жеманничали и строили глазки. Наши подмигивали, мол, мы ребята не промах! Однако знакомству мешали вездесущие мальчишки. Эти прыгали вокруг и орали во все горло:

– Рашен добра! Рашен добра!

– Таковое внимание к скромным нашим особам, конечно, приятно, однако создает определенные неудобства! – наклонился к уху мичмана Ртищева Владимир.

Тот согласно кивнул:

– Авось привыкнут!

На улицах Портсмута идеальная чистота. Нижние этажи домов заняты бесчисленными лавками. Купить здесь, кажется, можно весь мир. Английское сукно и китайский шелк, индийские камни и малайские пряности. Кто покупает много, тому и цены ниже и доставка на корабль. Хочешь новый фрак, его тут же сошьют тебе за каких-то два часа!

Наконец дошли до трактира с надписью: «Г. Русский офицер, у нас все хорошо!»

– А вот и обед! – обрадовался Броневский, и, топоча сапогами, офицеры взошли на крыльцо.

На входе уличные мальчишки отстали, зато набежали лавочные. Один сразу же кинулся чистить сапоги, второй обметать мундиры. После чего потребовали за свои услуги по шиллингу.

– Этак мы скоро без денег останемся! – посетовали наши, но заплатили.

На входе гостей встретил трактирный слуга в шелковых чулках и опрысканный духами. Провел в комнату. Там на столах лежали газетные листы. Сидевшие в креслах посетители, не снимая шляп, углубленно их читали. Появление русских было встречено безмолвием. Священнодействие чтения у англичан не может быть прервано ничем. До обеда было еще далеко, а потому, полистав газеты и позевав, наши приуныли, когда внезапно услышали шум и смех в соседней комнате.

– Господа, кажется, не все здесь читают листки! – обрадовался Броневский, откидывая в сторону надоевшие газеты.

Прислушались к шуму за стеной. Ртищеву показалось, что он слышит знакомые голоса. Это сразу же меняло дело. Немедленно прошли в соседнюю комнату. А там, конечно же, свои гуляют, да еще как! Офицеров толпа, почитай, со всей эскадры. Дым стоит коромыслом, вино льется рекой. Прибытие мичманов с «Петра» встретили на ура.

– Давайте, господа, по единой с нами! – подняли доверху наполненные стаканы. – А там и поговорим!

Закусывали сырами, а в шесть часов хозяин велел подавать обед. При каждой смене блюд он обязательно заглядывал в комнату и спрашивал, хорошо ли.

– Хорошо, братец! – говорили ему. – А будет еще лучше! Тащи все, что

есть!

Гулянье успокоилось за полночь, а потому все и заночевали в трактирных спальнях. Отоспались почти до полудня. На ленч подали чай с молоком, бисквиты и новые газеты. Чай выпили, бисквиты съели, а газеты отложили в сторонку. Затем зашел хозяин трактира и объявил, что господ русских сегодня вечером приглашают в дамский клуб.

– Но мы без фраков! – заволновались все разом.

– Не беда! – пожал плечами хозяин. – Мой слуга объедет ваши корабли и заберет все, что вам нужно.

Услуга эта обошлась в несколько гиней, но зато к вечеру все были готовы к встрече с английскими дамами. К клубу подъезжали в каретах при звуках оркестра. Англичанки в белых коленкорových платьях сидели на стульях. Кавалеры стояли в отдалении. Ртищев быстро оценил ситуацию:

– Девиц куда больше, чем провожатых, будет, где разгуляться!

Русских офицеров тут же рассадили между девицами. Знакомясь, говорили по-английски, а кто не знал, по-французски. Девицы тоже явно готовились к встрече и ознакомились с азами русского языка. Неизвестно, кто их обучал, но с прелестных губ то и дело слетали столь крепкие боцманские ругательства, что наши офицеры были в полном восторге. Затем заиграли менуэт, после которого начались всяческие мудреные кадрили. Вскоре уже каждый из офицеров имел собственную даму. К Броневскому подседа очаровательная блондинка.

– Меня зовут Бетси! – дерзко взяла она его под руку.

– Владимир Броневский из дворян Псковской губернии! – представился слегка ошарашенный этакой смелостью мичман.

– Мы отныне сами выбираем себе кавалеров, потому что мы эмансипе! – просветила молоденькая спутница запыхавшегося Броневского после очередного замысловатого па.

– Это что еще такое? – искренне удивился тот.

– Эмансипе – это когда мы командуем мужчинами и делаем, что только захотим! – гордо вскинула кукольную головку Бетси.

«Не приведи, Господи! – с ужасом подумал мичман, но виду не подал, а, покрепче обняв свою партнершу, сделал удивленное лицо.

– Подумайте, как это интересно и, главное, ново!

– О, вы, я вижу, настоящий джентльмен и друг эмансипе! – улыбаясь, прошептала Бетси ему в ухо. – Вы мне уже, определенно, нравитесь, а потому можете вполне рассчитывать на взаимность!

Затем объявили новый танец – экосез, после чего были накрыты столы. Дамы сами наливали своим кавалерам вина. Потом опять до

изнеможения плясали экосез. Ближе к утру офицеров начали развозить по домам. Броневского довольно бесцеремонно забрала к себе его милая партнерша.

Когда ж в полдень следующего дня мичман покинул гостеприимный дом, очаровательная хозяйка которого из окошка послала ему прощальный поцелуй, Броневский был настроен уже куда более снисходительно: «А все же не такая уж плохая штука эта их эмансипе!»

\* \* \*

Ну, а как отдыхали в иностранных портах наши матросы? Вот некоторые типичные картинки поведения наших матросов в английских портах, запечатленные в рассказах наших матросов и записанные позднее историком Н. Калистовым: «При незнании английского языка нашими матросами и русского английскими казалось бы невозможным, если бы и те и другие не прибегали для взаимного понимания к одному старому, испытанному средству, которое одинаково успешно развязывало и русский, и английский, и всякие другие языки. Несколько стаканов грога или джина оказывались в таких случаях настолько полезными, что через час, много – два матросы уже так хорошо понимали друг друга, что, о чем бы ни говорил англичанин на своем языке или наш на русском или даже малороссийском, для них все уже было гораздо яснее. Англичанки, которые также приветливо относились к нашим матросам, в этом смысле были не так понятливы; кто-то посоветовал им к английскому слову «дир» (дорогой, милый) прибавить русское окончание «ушка», и они так и называли наших «дирушками», считая это настоящим русским словом. Наши же, в свою очередь, неизменно называли их «мадамами», полагая, что это слово звучит достаточно хорошо по-английски. Дальше этого знакомство с англичанками не шло. Все эти гулянки на берегу заканчивались обыкновенно самыми нежными прощаниями: англичане провожали наших матросов на пристань, дружески и многократно обнимались и целовались с ними и так же, как и наши матросы, выражали надежду еще раз встретится, но уже в море, в общем деле против французов».

Вот типичная картинка поведения наших матросов в Греции во время Первой Архипелагской экспедиции. Российские матросы, на берег спускаемые, вели себя, как правило, с достоинством. Прогуливались чинно по улицам, раскланивались с жителями, деликатно угощались виноградом, апельсинами и прочими померанцами. Особенно нравились апельсины –

вкус слаще сахара и от жажды помогают. Греки, смеясь, советовали их от скорбута: дескать, зубы укрепляют, особенно же хвалили кожуру. Вняв их советам, пожилые матросы терпеливо ее жевали, выкидывая прочь сочную сердцевину. Предлагали греки и морские ракушки. Показывая пример, ловко вскрывали створки и быстро уничтожали содержимое.

– Вы, братцы, извиняйте, конечно, – отводили глаза офицеры и матросы, – но слизняков не потребляем!

На третий день стоянки и до Васьки Никонова дошла очередь съезда на берег. Обратился он по такому случаю чин-чинарем. Надел белого сукна камзол с обшлагами зелеными, штаны-брижинги белые, на голову водрузил круглую шляпу с подбоем васильковым, по цвету корабля. Васька – парень общительный и языкатый. Скоро познакомился с девкой-гречанкой. Девка – красавица, черные волосы по плечам распущены. Угощала она Ваську фисташками сладкими. А потом он, как барин, восседал у нее в доме на почетном месте в красном углу, а отец девки все подкладывал ему в тарелку угощения да подливал в стакан. Васька ел и пил учтиво, откушав, благодарил вежливо. Нельзя, чтобы на чужбине люди о российском матросе думали худо.

На улицах ребята с «Трех Святителей» да с других кораблей отплясывали вприсядку.

– Эй! Василь! Давай к нам! – кричали они, заведя выходящего из дома Ваську с девкой.

– Пошли, что ли, отпляшем! – подмигнул тот девке.

– Пошли, – смеялась, тряся серьгами, гречанка. – Пошли, Васья!

С матросами других стран наши вступали порой в настоящие состязания, из которых нередко выходили победителями. Вот, к примеру, типичный случай, произошедший во время плавания эскадры адмирала Спиридова в Средиземное море в 1769 году, когда во время перехода Немецким (Северным) морем линейный корабль «Европа» поставили в Портсмуте в сухой док, а для ускорения ремонта нагнали на него матросов со всех кораблей эскадры, находившихся в Портсмуте. В один из дней попал в такую рабочую команду и комендор с «Евстафия» Алексей Ившин. Еще в Гуле был переведен он временно на «Северный Орел» с боцманом Евсеем для доукомплектования. Работали матросы на «Европе» в охотку, после духоты и сырости батарейных палуб дело спорилось. Бухнула полуденная пушка – уже и к обеду пора. Вооружился Леха ложкой, черпнул варева, в портовой кухне приготовленного, и выплюнул, чертыхаясь. Не едал он отродясь гадости подобной. То был знаменитый английский потаж – гнилая сборная мешанина. Англичане, работавшие тут же, хлебали его



без всякой брезгливости.

– Притерпелись, бедолаги, – пожалел их комендор, доставая ржаные сухари, – а мы к такому пойлу не приучены.

За ним повытаскивали сухари и остальные. Обедали молча: какой разговор на пустой желудок? Леха уж на что балагур, и то приумолк.

Искоса поглядывали на английских матросов. Несладкая жизнь у них тоже, видать. Особенно поразили евстафиевцев их спины, сине-багровые от сплошных рубцов. На русском флоте тоже линьками наказывали, но чтоб живого места на теле не было – такого россиянам видеть не доводилось.

Откуда было знать Лехе и его товарищам, что менее чем год назад доведенные до крайности английские матросы Лондонского порта отказались выводить в море свои суда. Бастующих поддержали в других портах. Забастовка была подавлена жестоко. Во всех портах, помимо морской пехоты, разместили кругом подразделения войск, готовых в любую минуту расправиться с бастующими экипажами. Условия жизни матросов стали еще хуже.

Съели англичане свой потаж, облизали ложки и ну через одного своего, что в Архангельске раньше бывал и по-русски понимал немного, приставать: давайте, дескать, пари держать, кто сноровистей по вантам лазит. Наши поначалу отмалчивались, англичане – мореходы известные, боязно соперничать с ними в лазании по мачтам.

Англичане засмеялись, слезы вытирая.

– С-ла-по! – хохотали.

Обидно сделалось Лехе за честь свою матросскую, будто ком в горле стал. Обратился он к своим:

– Что ж мы, братцы, струхнули, росейские матросы мы али зайцы дрожащие?

Подошел к одному конопатому, что больше других насмехался.

– Давай-ка хоть с тобой об заклад ударимся на вина квартиру...

Уразумев в чем дело, англичанин обрадовался, закивал согласно головой:

– Йес, йес!

Гурьбой, предвкушая интересное зрелище, поспешили матросы на «Европу». Подле не разоруженной еще грот-мачты начал конопатый делано приседать, руками размахивать. Намахавшись вдосталь, послал англичанин своим поцелуй воздушный и под ободряющие крики полез по вантам. Быстро взобрался на гrotовый флаг-шток и, ко всеобщему изумлению, встал на самом его краю с ног на голову, затем перевернулся и ловко спустился вниз. Смоляные куртки ревели от восторга. К месту поединка

сбегались все новые и новые толпы русских и англичан. Подошел и евстафиевский боцман Евсей, встал в отдалении, покуривая трубку да молча поглядывал на происходящее.

Наглядевшись на английские выкрутасы, наши приуныли:

– А ихний – хват, тяжело с ним тягаться!

– Давай, Леха, коль груздем назвался, полезай в кузовок, – ободряли неуверенно.

Ответное слово теперь было за Ившиным, Алексей держался гоголем, хрустнул костями, поплевал на руки.

– Ладно, братва! – махнул своим. – Ежели что, чаркой помяните!

Скинул бастрог свой полосатый, до прорех заштопанный, и полез наверх. Леха Ившин – комендор, а не марсовый, и по этой причине лазанье по вантам дело для него не совсем привычное. Карабкался Леха кое-как и думал с тоской: что делать, шут знает. Выше клотика все одно не влезешь. Ногами кверху отродясь не стоял. А делать нечего, до слова крепись, а давши – держись!

Снизу свистели и улюлюкали, а набирался комендор тяжело, по-медвежьи, без той ловкости, что настоящим марсофлотам присуща. Кричали «смоляные куртки», что не по правилам матросским русский лезет, хохотали, аж по палубе катались. Наши, наоборот, печалились крепко, на все это глядячи, Леху Ившина за позор такой втихаря материли. К одному из сквернословов подошел Евсей, прикрикнул, брови насупя:

– Цыть ты, мореходец знатный! Не спрашивай сначала, жди конца!

Леха меж тем до клотика добрался, дух перевел. Вниз поглядел, что делать дальше, пес знает! А, была не была, решился, авось сдюжу!

Ухватился комендор за клотик обеими руками да перевернулся ногами вверх. Толпа ахнула. А Леха зацепился ногами за бом-брам-ванты и съехал до бом-салинга. Затем ухватился руками за марс и живо спустился вниз.

Над палубой «Европы» гремело дружное «ура». Англичане безмолвствовали. Конопатый будто сразу меньше стал, поглядывал хмуро. Леха, как спустился, сразу к нему:

– Ну, англичец, видал мою штуку? Вот выучишься по-моему, тогда и об заклад бейся, а счас тащи сюды квартиру!

Набежали свои, схватили, начали в воздух подкидывать. Когда страсти понемногу утихли, подошел и Евсей, руку пожал.

– Спасибо, Ившин, – сказал, – но не за то, что козлом по мачте прыгал, а за то, что чести кашей матросской не уронил перед иноземцами!

Потупился Леха, такой похвалой польщенный:

– Благодарствуйте на добром слове, Евсей Нилыч!

А от портовой конторы уже махал рукой дежурный офицер.

– Эй, на «Европе», кончай перекур, ходи работать!

Взглянул Леха на свои ладони в пузырях кровавых, вздохнул и пошел вслед за всеми, до конца работ было еще далеко...

Не всегда наши матросы дружно пили с иностранными моряками или просто состязались с ними в ловкости. Случались, и весьма нередко, и драки, особенно после посещения портовых кабаков или прямо в них. Из хроники заходов российских кораблей в иностранные порты в середине XIX века: «10 марта 1857 года 4 русских матроса с фрегата «Полкан» и 4 грека подрались в шинке с 7 английскими матросами. К ним впоследствии присоединились другие матросы, и при этой свалке был убит один англичанин. По сношению с кем следует случай этот оставлен без всяких последствий, и драк уже не возобновлялось...

...Во время пребывания фрегата «Полкан» в Рагузе в сентябре 1858 года 11 унтер-офицеров были отпущены на берег для прогулки. По возвращении людей этих на фрегат оказалось, что двое из них ранены легко в голову, а третий имел рану в ляжку штыком. Дело это было исследовано подробно и дознано, что на берегу случилась драка, которой зачинщики были пьяные австрийские солдаты егерского полка и перевозчики на пристани. Наши же только оборонялись. Командир фрегата капитан 2-го ранга Юшков немедленно письмом сообщил об этом губернатору Рагузы, который отвечал, также письмом, что виновные в причинении ссоры 6 солдат арестованы и будут наказаны...

...26 марта 1858 года пьяная команда английского парохода «Пенелопа» напала в Саймонс-тайне на часть команды клиперов «Джигит» и «Стрелок» и даже бросала в них камнями. Наши люди только оборонялись. Ушибов не было. По принятым капитаном 1-го ранга Кузнецовым и местным морским начальством мерам драк на берегу более не случалось».

А вот как сообщала о времяпровождении матросов клипера «Гайдамак» в Японии газета «Кронштадтский вестник»: «В Иокогаме, в Японии, между русскими матросами с клипера «Гайдамак» и английскими матросами с военных судов, стоящих на рейде, произошла драка, которая началась в небольшом кабачке на берегу, носящем название «Британской Королевы», затем продолжалась на улице и вскоре приняла размеры настоящего сражения. В дело пошли кулаки, ножи и камни. Русские заняли позицию у строившегося дома и имели, таким образом, под рукой неисчерпаемый материал, которым мужественно отбивались от многочисленных врагов. Полицейские сержанты и европейские

полицейские констебли храбро бросились посреди воюющих и имели успех с английскими матросами, но рассвирепевшие русские не хотели оставить своей позиции на улице. Японская полиция разбежалась и исчезла. К счастью, прибытие на место драки нескольких русских офицеров заставило русских сняться с позиции и направиться на набережную, откуда они были взяты шлюпками с “Гайдамака”».

Уже на исходе эпохи парусного флота наши моряки стали частыми гостями японских портов. Из воспоминаний А. де Ливрона, совершившего в начале 60-х годов XIX века кругосветное плавание на корвете «Калевала»: «В Нагасаки мы застали “Богатырь” и “Абрек” и простояли там с ними 2½ месяца без всякой видимой пользы. Это было уже последнее наше пребывание в Японии. Адмирал, чтобы как-нибудь протянуть время и нас чем-нибудь занять, производил довольно часто парусные, артиллерийские и шлюпочные учения, хотя на них мы уже век свои зубы проели. Впрочем, он дал личному составу три свободных дня в неделю – среду, пятницу и воскресенье. В эти свободные дни мы гуляли на берегу и в свое удовольствие катались на шлюпках. Нижние чины часто отпускались на берег в Инасу, и, кроме того, починялись и проветривали свои вещи, когда погода позволяла. Осень была чудесная. Иногда на эскадре устраивались общие парусные и весельные гонки, причем в обоих случаях приходилось огибать остров Паппенберг, отстоявший на 6 миль от рейда. Шлюпки содержались у нас в образцовом порядке. Новые паруса были сшиты гигантских размеров. Соревнование на гонках и для гонок было огромное. Любители карточной игры тоже себя не забывали: они наняли себе в Инасе особое помещение под названием “Холодный дом” и там часто собирались по вечерам, как в клубе. Там же на общую складчину был устроен открытый буфет. В одной из нагасакских гостиниц были бильярд и кегли. В кегли особенно охотно играли наши офицеры вместе с иностранцами. У немцев проигравшая партия должна была победителей по игре угощать пивом, а наши играли лишь для моциона, без интереса».

Наверное, из скромности А. де Ливрон не упомянул в своих воспоминаниях о самой пикантной особенности пребывания наших моряков в Японии, о временных женах-гейшах, которых наши офицеры покупали на все время своего пребывания в японских портах. Некоторые, покидая Японию, даже оставляли там своих детей...

Из воспоминаний А. де Ливрона: «Отпуска на берег были очень часты. Кабаков у пристаней было много, и нередко бывали случаи, что старые матросы, которым бесцельное шатание по улицам, без языка, уже порядочно надоедало, просили разрешения, чтобы баркас, свежая команда

гулять, прежде, чем возвращаться на судно, подождал их не более пяти минут; в это время такой матрос успевал пробежать в кабак, почти залпом выпить целую бутылку вина и потом снова вернуться на баркас. Пока его везли на корвет, он лежал у борта, его уже выгружали из шлюпки, как мертвого. Понятно, что такая процедура не обходилась без каламбуров со стороны команды. К вечернему возвращению людей с берега такие пьяные успевали уже отрезвиться и выспаться. Страсть к вину, таким образом, удовлетворялась, и дело обходилось без дебоша и взысканий. Бывали случаи, что сильно пьяные, лежа под банками на шлюпке, кусали друг другу пальцы и обиженные всю дорогу орали от боли самым неистовым образом.

Вообще у нас бывало немало приключений в связи со съездом команды на берег. Нередко наши люди в кабаках сходятся с иностранными матросами, дружат с ними за выпивкой и потом к заходу солнца пробираются на пристань, а в опьянелом виде уже не соображают, в какую шлюпку надо садиться, тем более что к этому времени обыкновенно темнеет.

Однажды у нас при выгрузке пьяных из баркаса вахтенный начальник на вопрос, все ли подняты, получил в ответ, что под банками лежит еще какой-то человек, но по виду чужой: какой-то черный, с большим носом – не то армянин, не то жид, и когда в баркас посветили фонарем и разглядели незнакомца, то оказалось, что это был француз с соседнего военного станционера. Мертвецки пьяного чужака, конечно, в тот же вечер отправили на его судно и сдали там на вахту».

Что касается матросов, то их в иностранных портах подстерегала очень серьезная опасность. В бесчисленных портовых кабаках было с избытком всевозможных вербовщиков на торговые суда. Порой матросов напивали до бесчувствия, заставляли поставить крестик в какой-то бумаге, потом бесчувственного матроса кидали в шлюпку и увозили на стоявшие на рейде суда, где и продавали за бесценок в фактическое рабство. Когда матрос приходил в себя, то судно было уже далеко в открытом море. Это называлось «зашанхайть». Попадали в сети вербовщиков и наши матросы. Коле-кому удавалось как-то вернуться в Россию, следы иных навсегда исчезли в морских просторах...

Из воспоминаний А. де Ливрона: «Очень слабых из наших людей по части выпивки евреи зачастую на берегу спаивали до бесчувствия и потом за деньги выгодно сбывали матросами на коммерческие суда. Спустя некоторое время эти люди обыкновенно снова к нам возвращались и тогда подробно рассказывали все свои злоключения и мытарства. Однажды,

также на одном из наших судов, в Сан-Франциско в числе посетителей на рейде в палубе очутился какой-то халявый полячек, в котором команда сразу узнала знакомого вербовщика матросов, уже прежде нередко сманивавшего наших людей к побегу, и когда на него указали старшему офицеру, то тот решил, после допроса, наказать его на судне домашними средствами. Он так и сделал: после того, как все береговые посетители перед заходом солнца съехали с судна, молодца допросили, уличили в виновности и потом пригнули к брашпилю и высекли; при этом не обращали внимания на его заклинания и напоминания о том, что он свободный гражданин великой американской республики. Чтобы оградить себя от могущих возникнуть неприятностей, старший офицер после этой экзекуции будто сказал своим людям: “Смотри, ребята, никто не видал!” – “Так точно, никто не видал, ваше благородие!” – ответили присутствовавшие в один голос. Американского полячка, конечно, свезли на берег на судовой шлюпке, и с тех пор его и след простыл. Никто из команды не встречал его уже более на берегу».

Если переиначить знаменитую поговорку, то можно сказать, что ж, в чужом порту, как в чужом порту!

## Глава седьмая. Ужас пожаров

Во все времена на кораблях и судах флотов всех стран мира пожары были и остаются одним из самых страшных бедствий. Порой две противоположные стихии – огонь и вода – с какой-то поистине дьявольской согласованностью вдруг внезапно обрушиваются на моряков, и тогда спасения уже быть не может... К сожалению, сия чаша не минула и российского флота.

Для предупреждения пожаров на кораблях и судах парусного флота предпринимались исключительные меры. Курение, например, разрешалось только днем на баке, где стоял обрез с водой для выбивания трубок. Для растопки камбузной плиты и зажигания фонаря нужно было получить разрешение у вахтенного офицера. Причем фонари горели только в строго установленных местах: в кают-компании, в каюте командира и в лазарете. Под каждым фонарем располагался обрез с песком или водой. За соблюдением пожарной безопасности наблюдал специальный «огневой капрал».

Особое внимание уделялось крюйт-камере. Командир корабля назначал самого «осторожного и верного офицера и особенно надежных людей для караулу к крюйт-камере». Часовой у крюйт-камеры под страхом смертной казни был обязан не пускать туда никого с огнем, как по личному приказу командира судна, да и то только в сопровождении самого командира или «верного офицера». Даже мимо крюйт-камеры ходить с фонарями было строжайше запрещено.

После загрузки пороха в крюйт-камеру командир корабля запирает ее на ключ и хранит у себя в надежном месте. Если ему надо было покинуть судно, то ключ он отдавал оставляемому за себя с «крепким приказанием смотреть в оба».

Наверное, самым страшным за все триста лет был пожар парусного линейного корабля «Нарва» на самой заре создания нашего флота, в 1715 году. Сведений о той давней катастрофе сохранилось не так уж много, однако масштабы ее не могут не вызвать ужас и сегодня...

Трагедия произошла, когда 54-пушечная «Нарва» готовилась к очередной морской кампании и, загрузив все припасы, уже стояла на внешнем Кронштадтском рейде. 27 июня разыгралась непогода, пошел сильный дождь. В небе гремел гром и блистали молнии. По совершенно трагическому стечению обстоятельств крюйт-камера корабля, где

хранились уже погруженные запасы пороха, в этот момент оказалась открытой – туда догружали последние пороховые бочки. Очередной удар молнии пришелся как раз в открытый люк крюйт-камеры. Взрыв был страшен. Сила его, по воспоминаниям очевидцев, была столь велика, что несчастную «Нарву» буквально разорвало в клочья. В вихре всеиспепеляющего взрыва нашли свою мгновенную смерть более трехсот членов экипажа, от большинства из них потом не смогли найти даже останков. Чудом спаслось лишь пятнадцать обгоревших и оглушенных матросов, которых отбросило взрывной волной далеко от гибнущего корабля. Надо ли говорить, сколь ощутимой была эта потеря для молодого и не слишком многочисленного российского флота. После этого среди моряков ходило много разговоров о несчастливом названии корабля «Нарва». Все сразу вспомнили о Нарвском разгроме русской армии в самом начале Северной войны. Следствием этого стало то, что больше никогда корабля с таким наименованием в отечественном флоте не было. Подводя итог рассказу о трагедии «Нарвы», следует отметить, что ее гибель стоит отнести к той категории катастроф, которые в старых морских документах именовали как «неизбежную в море случайность», а ныне называют «форс-мажором». К этому можно добавить, что впоследствии руководство флота и лично Петр Первый несколько сомневались в истинности причины гибели линейного корабля. Для этого имелись основания, ведь подобного случая гибели большого боевого корабля от удара молнии не знает вся история мирового мореплавания. Так что вполне возможно, что «Нарва» и ее экипаж стали жертвой шведской диверсии или же чьей-то халатности. Узнать правду было просто не у кого, все бывшие в непосредственной близости от крюйт-камеры погибли, так что однозначного ответа о причине гибели «Нарвы» мы, скорее всего, уже никогда не узнаем.

Взрыв «Нарвы» был, увы, далеко не единственной «огненной» трагедией в нашем флоте. В 1764 году в Ревельской гавани от огня погибли сразу два боеготовых линейных корабля. Вначале загорелся 66-пушечный «Святой Петр», на котором из-за небрежного обращения с порохом произошло возгорание, причем опять же в крюйт-камере. Затем огонь перекинулся и на стоявший борт в борт с «Петром» линейный корабль «Александр Невский». Несмотря на все принимаемые меры, ни один из двух кораблей спасти так и не удалось. Оба линкора выгорели до самого днища. Однако на этот раз в отличие от «Нарвы» основная часть команд все же сумела спастись. Погибло только двадцать человек. Так как среди погибших был и заведующий крюйт-камерой, узнать причину



возникновения пожара не удалось. Правда, и без этого было ясно, что виной всему была низкая организация работ в корабельном пороховом хранилище, а значит, непосредственным виновником случившегося можно считать самого капитана «Петра». За гибель корабля и людей последнему грозила каторга. Тем не менее, несмотря на явную вину капитана «Святого Петра» в случившемся, императрица Екатерина II виновника простила... по случаю Пасхи.

Тяжелый урок, к сожалению, впрок не пошел, и в 1779 году в своих гаванях сгорают еще два российских военных корабля. В Ревеле участь «Невского» и «Петра» разделил линейный корабль «Всеволод». К счастью, на сей раз жертв не было. При этом причина пожара на корабле опять же осталась тайной, а потому и наказания были скорее дежурными, чем соответствующими вине каждого из должностных лиц. Фурьера-дозорного, который должен был постоянно обходить пожарным караулом корабль, разжаловали в матросы, плотника, сознавшегося в том, что накануне пожара бросил на палубу свечной нагар, выпороли кошками.

Более трагические последствия имели почти аналогичные события того же года на Черном море. Там в Керченской гавани внезапно среди бела дня взорвался фрегат «Третий». На нем, как и во всех вышеупомянутых случаях, пожар начался тоже с крюйт-камеры, где в то время находилось полторы сотни бочек с артиллерийским порохом. Жертвами взрыва стали мичман Волкович и девятнадцать матросов. Виновник трагедии на этот раз был все же найден. Им оказался артиллерийский унтер-лейтенант Багреев, с которым также обошлись на редкость снисходительно – его разжаловали на один год в канониры. Примечательно, что Екатерина II, прочитав доклад о гибели черноморского фрегата, написала на докладной бумаге весьма достопримечательную фразу: «Подобные несчастья ни от чего иного происходят, как от неисполнения предписанию и от послабления; от чего люди гибнут, а государство слабеет, ибо теряет оборону...»

Куда более серьезным было наказание спустя несколько лет командира 40-пушечного черноморского фрегата «Иоанн Богослов» капитан-лейтенанта Марина. Во время стоянки судна у Николаева была назначена перемывка корабельной крюйт-камеры. Мероприятие это, как мы уже отмечали выше, всегда достаточно ответственное и опасное, а потому, согласно соответствующей статье тогдашнего корабельного устава, препоручалось под личную ответственность и контроль командира корабля. Несмотря на это, капитан-лейтенант Марин покинул фрегат и съехал по каким-то личным делам в город. Во время перемывки произошло возгорание порохового хранилища, закончившееся гибелью фрегата.

Вместе с кораблем погибли и двенадцать матросов. За преступное отношение к своим непосредственным обязанностям капитан-лейтенант Марин был разжалован навечно, лишен дворянства и сослан гребцом на балтийские галеры. Его участь разделил и вахтенный лейтенант, также оставивший крюйт-камеру без должного присмотра.

\* \* \*

Во все времена на русском флоте все команды исполнялись только бегом, особенно если это касалось тушения пожара или уборки парусов перед надвигающимся штормом или шквалом. И это не случайно, так как любая заминка здесь могла стоить жизни судну и всей команде.

Из путевого романа И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «...Я сидел в кают-компании, прислушиваясь в недоумении к свисту ветра между снастей и к ударам волн в бока судна. Наверху было холодно; косой, мерзлый дождь хлестал в лицо. Офицеры беззаботно разговаривали между собой, как в комнате, на берегу; иные читали. Вдруг раздался пронзительный свист, но не ветра, а боцманских свистков, и вслед за тем разнесся по всем палубам крик десяти голосов: “Пошел все наверх!” Мгновенно все народонаселение фрегата бросилось снизу вверх; отсталых матросов побуждали боцмана. Офицеры бросили книги, карты (географические: других там нет), разговоры и стремительно побежали туда же. Непривычному человеку покажется, что случилось какое-нибудь бедствие, как будто, что-нибудь сломалось, оборвалось и корабль сейчас пойдет на дно. “Зачем это зовут всех наверх?” – спросил я бежавшего мимо меня мичмана. “Свистят всех наверх, когда есть авральная работа”, – сказал он второпях и исчез. Цепляясь за трапы и веревки, я выбрался на палубу и стал в уголок. Все суетилось. “Что это такое авральная работа?” – спросил я другого офицера. “Это когда свистят всех наверх”, – отвечал он и занялся авральной работой. Я старался составить себе идею о том, что это за работа, глядя, что делают, но ничего не уразумел: делали все то же, что вчера, что, вероятно, будут делать завтра: тянут снасти, поворачивают реи, подбирают паруса. Офицеры объяснили мне сущую истину, мне бы следовало так и понять просто, как оно было сказано – и вся тайна была тут. Авральная работа значит – общая работа, когда одной вахты мало, нужны все руки, оттого всех и “свистят наверх”! По-английски, если не ошибаюсь, и командуют “все руки вверх!”. Через пять минут, сделав, что нужно, все разошлись по своим местам. Барон Криднер в трех шагах от

меня насвистывал под шум бури мотив из оперы. Напрасно я силился подойти к нему; ноги не повиновались, и он смеялся моим усилиям. “Морских ног нет у вас”, – сказал он. “А скоро будут?” – спросил я. “Месяца через два, вероятно”. Я вздохнул: только это и оставалось мне сделать при мысли, что я еще два месяца буду ходить, как ребенок, держась за юбку няньки».

Как и пожар, так и сильный шторм всегда являлись самыми серьезными экзаменами для моряков парусного флота...

## Глава восьмая. Штормов бояться, в море не ходить

Ни частые шторма, ни холод и обледенение не могли остановить российских мореплавателей. Те, кто оставался по тем или иным причинам на берегу, остро завидовали ушедшим в океан товарищам. И это несмотря на ежеминутные опасности, отсутствие питьевой воды, холода, шторма и ураганы. Они были настоящими русскими моряками – наши пращуры!

Порой случались такие шторма, которые навсегда остались в истории нашего флота. К примеру, в 1807 году корабли эскадры вице-адмирала Сенявина, возвращаясь из Средиземного моря, попали в Бискайском заливе в один из самых страшных и долгих штормов, который едва не стал для нашей эскадры последним. Такого шторма не видывали даже старые морские волки. Сильный северный шквал заставлял взять все рифы и лавировать. Рядом то и дело возникали черные воронки смерчей, которые уже не успевали разбивать ядрами. Бьющие в борта громады валов кренили корабли так, что те палубами черпали океан. На мачтах хлестали ветром ключья марселей. Брамселей не было вообще. Снизу тащили новые паруса, поднимали их, предварительно беря все рифы. Марсовые, раскачиваясь над кипящей бездной, резали разорванные остатки полотнищ и крепили новые. Расшатанный корабельный набор скрипел неимоверно. Из прогнивших пазов вода хлестала фонтанами. Мачты ломались, как спички. Цепные помпы уже не успевали ее откачивать из трюмов. Под ногами матросов замелькали крысы – верный признак того, что дело приняло по-настоящему плохой оборот. Команды переодевались в первый срок. Первые десять суток эскадра боролась с ветром и волнами на высоте знаменитого мыса Сан-Винцент, то подходя, то удаляясь от берега. Затем постепенно шторм начал отгонять российские корабли все ниже и ниже.

Сам командующий, молчаливый и сосредоточенный, все время находился на шканцах флагманского «Твердого», намертво вцепившись руками в перила ограждения. То и дело вице-адмирал с тревогой оглядывал горизонт, выискивая среди бушующей стихии мачты своих кораблей. Пока все были целы, но тревога не покидала ни на минуту.

– И за что ж нам болтанка такая, Дмитрий Николаич?! – кричал ему, пытаясь перекрыть вой ветра, командир «Твердого». – Мало ли вынесли за все эти годы, так напоследок еще и в бурю угодили!

– За грехи даются людям бури сии! – передергивает плечами

Сенявин. – Да эта не по адресу попала! Не мы в бегстве нонешнем виновны!

– Так в столичных кабинетах бурь-то не бывает! – снова кричит.

– Это уж точно! – соглашается командующий.

В этот момент огромная волна буквально кладет «Твердый» на бок, и вице-адмирала с капитаном обдаёт с головы до ног водой.

– Вот черт! – сокрушается Митьков. – Теперь насквозь мокрый, а у меня ревматизм!

Сенявин не отзывался. Он снова и снова осматривал горизонт: все ли целы? Пока вроде бы все, но тревога не убывала. Главнокомандующий, как никто иной, знал, что корабли страшно изношены непрерывным многолетним плаванием без должного ремонта. Выдержат ли они столь яростный разгул стихии?

В промежутках между валами оба наскоро хлебали обжигающий чай пополам с коньяком, чтоб приободриться и хоть немного согреться.

В надежде удержаться на достигнутой широте Сенявин решает отойти подальше в океан и избавиться там от сильного противного течения. Но это помогало мало. Вскоре на «Рафаиле» пушкой объявили, что у них повреждена бизань-мачта и корабль долго не сможет держаться в штормовом море. Паруса и снасти рвало у всех беспрестанно, то и дело под напором ветра ломало, как спички, рей и стеньги. Когда спали и чем питались люди, было вообще непонятно. Все это продолжалось не день, не два, а целых двадцать семь суток!

Из воспоминаний участника этого плавания мичмана Владимира Броневского: «Заклученный в каюте, находящейся в подводной части фрегата (на кубрике), будучи в висячей моей постели зашнурованным, несколько дней оставаясь без перевязки, раны мои, еще не закрывшиеся, расстроили здоровье, и воображению моему представлялись одни бедствия. Не имея возможности заняться должностью, которая избавила бы меня от печальных мечтаний, я каждый час посылал справляться, где мы находимся, и при слабом свете тусклого фонаря смотрел на разложенную предо мной карту. Скуку мою разделяли или лучше увеличивали лекарь и другой офицер, так же не занятый должностью. Они не могли сносить грозного зрелища бурного моря и в каждом колебании фрегата видели отверстый гроб. Крик работающих матрозов, хлопанье парусов, скрип всех членов приводили их в отчаяние. Страх одного из них увеличивался до того, что, на нашу беду, какой-либо камень или остров возникнет со дна моря, и мы в темную ночь на нем погибнем. Другой боялся кита и думал, что сие животное столь сильно, что может проломить и даже опрокинуть

фрегат. Товарищи мои, будучи праздными и бесполезными свидетелями средств и усилий, употребляемых для выгодного направления фрегата, не понимая, что вокруг них делается, видя во всем беду, были не иное что, как самые жалкие страдающие существа. Сомневаясь во всем, заботясь о том, что не подлежало их власти и знанию, они ежеминутно трепетали от страха умереть здоровыми. Зависимость их от воли тех, которые не имели досуга толковать им причину каждого движения, конечно, в сие время была для них весьма прискорбна».

Только 26 октября ветер начал несколько стихать и показалось солнце. В полдень на «Твердом» определили обсервованное место.

– Широта 39 градусов 27 минут, расстояние от мыса Финистера 154 версты! – доложил командир линкора штурман.

– Карту! – велел тот и, убедившись, что обсервованное место нанесено, поспешил с докладом к главнокомандующему. 26 октября был днем великомученика Димитрия.

Ветер к тому времени уже действительно поменялся на попутный. И теперь корабли, делая по восемнадцать верст в час, наверстывали расстояние, упущенное за месяц штормов.

Сидя за картой, Сенявин с Малеевым обдумывали, что делать дальше.

– Скорее всего, пока мы штормовали, война с англичанами уже началась, и соваться в Канал нам никак нельзя! – рассуждал флаг-капитан.

Главнокомандующий был с ним согласен:

– В Канале нас давно уже ждут крейсерские эскадры, от коих нам будет уже не отбиться.

– Что же в таком случае делать? – поднял глаза от карты Малеев.

– Будем держаться как можно дальше от европейских берегов. Попробуем обойти Англию с западной и северной сторон, а затем добраться до Норвегии и зазимовать в одном из ее портов!

– Рискованно! Выдержат ли корабли столь трудный переход?

– В том-то и вопрос! Но иного выхода я не вижу!

В дверь салона постучали.

– Войдите! – бросил Сенявин.

Вошел командир корабля.

– Дмитрий Николаевич! Ртуть в барометре необыкновенным образом понижается! Я уже распорядился, чтобы на фордевинде нести только рифленые марсели!

Главнокомандующий со своим флаг-капитаном тревожно переглянулись.

– Отдохнули, значит, малость, а теперь, видно, снова пришла пора

кувыркаться! – вздохнул Малеев.

Сенявин промолчал и, взяв шляпу, поспешил на шканцы. Он еще не успел взойти по трапу, как небо померкло, сгустившиеся тучи опустились, казалось, к самому морю, солнце из ярко-желтого стало в миг черно-багровым. Все это предвещало скорый шторм, и шторм жесточайший!

– Сделать сигнал распространить линию, тщательно следить за сигналами флагамена и приготовиться к бури! – приказал Сенявин.

Минул еще какой-то час, и началось! Солнце исчезло, и наступила непроницаемая тьма. Одновременно вместо свежего зюйдового ветра ударил свирепый вестовый шквал. Море от дикого противодействия двух ветров в одно мгновение вскипело, и белизна огромных валов была единственным светом, который хоть как-то давал возможность оценивать обстановку. Еще мгновение, и в клочья разорвало паруса, где их не успели зарифить.

Из дневника плившего на «Твердом» дипломата Павла Свинына: «Нашла туча, заревел шторм с севера и смял прежний ветер. Порывы его были столь ужасны, скоропостижны и неожиданны, что эскадра наша была в большой опасности. Я случился на шканцах; силою бури забило меня под пушку, так что долго не мог я выкарабкаться; ветер не пускал меня встать на ноги. Какая тревога на корабле! Все в движении, все суетятся. К рулю приставлено двойное число людей, самых сильнейших и искуснейших. Матросы бегают по вантам крепить паруса, офицеры командуют в рупора, корабль то падает в пропасть, то возносится на гору. Страшно смотреть, как бедные матросы в сие время цепляются по канатам одними ногами, ибо руки их заняты делом. Нельзя без трепета видеть, как реи с ними вместе одним концом падают в море, а другим достигают небес, как ветер выдергивает из их рук паруса и разрывает на мелкие части...»

Вначале один, затем второй удар волн внезапно положили «Венус» на бок. Развозов несколько замешкался и не успел развернуть фрегат носом по волне. Все, что не было закреплено, с грохотом полетело в угол каюты. Несмотря на все еще не утихающую боль в плече и перевязанную руку, лейтенант Броневский тотчас выбрался из своего гамака и поднялся по трапу на палубу. Было ясно, что начинается новый шторм, и Володя хотел увидеть буйство стихии своими глазами. На палубу ему пришлось уже выползть на карачках. «Венус» к этому времени, идя в полный бакштаг, лежал на борту, чертя рядами по гребням вздыбленных волн. Старый фрегат не плыл, а буквально летел среди буйства океана. Лаг лопнул еще на четырнадцать узлах, и теперь скорость была уже за двадцать пять верст в час! Океан кипел в белой пене. Шторм встречали в бейдевинд под

марселями в четыре рифа.

– По марсам!

Крестясь, поползли, как муравьи, по звенящим вантам матросы. На страшной высоте среди ревающего ветра выбрали тяжелые полотнища парусов. На самом верху лихие брамсельные, те, кому и сам черт не брат! Боцмана охрипли от крика и ругани:

– Марсовые вниз!

Спустились. Отдышались. Огляделись. Вроде бы все живы. И за то спасибо!

Уцепившись что было силы здоровой рукой за планширь, Володя не имел никакой возможности спрятаться от потока летящих в его лицо брызг. Теперь оставалось только оставаться на месте и ждать когда судно хотя бы чуть-чуть выровняется. Первый же шаг в сторону грозил сбросить лейтенанта в воду.

– Корабль по курсу! – раздался сверху истошный крик передсмотрящего.

– Руль влево! – без задержки отрепетовал вахтенный офицер.

Натужно заскрипел штуртросами штурвал, на котором сейчас висел с десяток матросов. Прямо по курсу из темноты стремительно вырастала громада линкоровского корпуса. «Венус» все еще мчался на него. Дистанция сокращалась. Володя невольно вжал голову в плечи. Еще несколько секунд, и случится страшное, после чего надеяться на спасение будет уже невозможно. В этот момент старик «Венус», дрожа всем своим деревянным телом, начал медленно, а затем все быстрее и быстрее поворачивать. Линейный корабль, а это оказался «Твердый», прошли почти вплитирку бортами. На «Твердом» горело несколько фальшфейеров, и было видно, как из орудийных стволов вырывается пламя. Звука выстрелов, однако, слышно не было. Пушечные раскаты тонули в раскатах штормовых.

Со шканцев линейного корабля что-то кричал в рупор какой-то офицер. В ответ ему что-то не менее энергично пытался возвестить Развозов.

Очередной водный вал подхватил линкор и тут же вознес на свой гребень. С оказавшегося внизу «Венуса» казалось, что вознесенный к небу «Твердый» вот-вот упадет на них сверху. Еще мгновение, и все поменялось: теперь на вершине гребня был «Венус», а далеко внизу, словно в далекой бездне, был едва виден «Твердый». Словно гигантские качели швыряли вверх и вниз громады морских судов. Ко всеобщему облегчению, оба судна вскоре разнесло в разные стороны.

– Спустить нижние стаксели! – уже кричали со шканцев.



Мимо лейтенанта промчалось на карачках несколько матросов, бежать в рост было бы равносильно самоубийству. Броневский оглянулся. Спускать было уже, собственно говоря, нечего. От стакселей осталось лишь несколько хлестающих по ветру ключьев.

Теперь «Венус» от большого хода уже зарывался в волны по верхнюю палубу, черпая воду попеременно двумя бортами. Нижние пушечные порты, как и подветренные руслени, уже давно находились под водой.

– Переборки отошли от палуб! Палубы проседают! Вода прибывает в трюм! Помпы не справляются! – неслись одно за другим страшные известия.

Широко расставив ноги, на шканцах возвышался внешне невозмутимый Развозов.

– Тимермана и плотников укреплять переборки! Подпирать палубы аварийными брусками! Всех свободных от вахты пассажиров к помпам!

К ночи ветер еще больше усилился. Небо вспыхнуло молниями, но даже теперь за ревом ветра не было слышно даже грома. Где-то вдали внезапно вспыхнул костер. Это молния поразила мачту одного из кораблей. Володя невольно поежился. Не дай Бог испытать такое!

Улучив момент, когда фрегат переваливался с одного борта на другой, Броневский с помощью случайно оказавшегося рядом матроса добрался до люка и буквально свалился в свое тесное обиталище.

– Неужели уже тонем? – враз спросили качавшиеся в своих подвесных койках лекарь с офицером-армейцем голосами самыми страдальческими.

– Пока что нет! – сквозь зубы ответил Володя.

Слетая вниз по трапу, он сильно ударил раненое плечо, и боль сейчас была нетерпимой.

– Неужели все-таки в скалу врезались? – подал еще раз голос лекарь.

– А может, в кита? – выглянул из своего гамака армеец.

Подгадав, когда подвесная койка придет в состояние равновесия, Володя, кое-как запрыгнул в нее. Больше сил даже для ответа своим спутникам у него уже не было. Гамак раскачивался в такт качке, выписывая немыслимые кренделя. Чтобы не вылететь, пришлось зашнуроваться. Затем был почти мгновенный провал в тревожный и тяжелый сон. Шум бури и треск корпуса заглушали натужные стоны лекаря с армейцем. Обоих мучительно выворачивало наружу зеленой желчью. Но Володя ничего этого уже не видел и не слышал.

Уже позднее Броневский напишет об этом так: «Смерть во всех видах своих грозила нам или потоплением или сожжением; загоревшийся корабль скоро в темноте исчез, и судьба его угрожала нам подобной участью.

Ужасное борение стихий привело нас в то положение, когда уже нет надежды на спасение, фрегат заливало волнами, людей отбило от работ, и все в смертельном страхе, напрягая последние отчаянные усилия, ожидали неминуемой гибели. Но Бог и во гневе своем покрыл нас щитом своего милосердия. Ужасный дождь погасил молнии, смягчил ветер так, что в одиннадцатом часу мы могли уже править фрегатом под нижними стаксеями. Если бы буря или, лучше, ураган сей продлился до света, то вся эскадра непременно должна была погибнуть».

На рассвете 27 октября с салингов «Твердого» среди пенных валов не было усмотрено ни одной мачты. Собравшись на шканцах, Сенявин и Малеев совещались, где искать разбросанные по океану корабли. Прикинули, что, скорее всего, все должны быть под ветром, после чего «Твердый» спустился на фордевинд и уже через какой-то час встретился со «Скорым», затем вдалеке были усмотрены еще два линкора, затем и «Венус». Теперь не доставало лишь «Рафаила» и «Елены». Тревога за их судьбу заставила изрядно поволноваться всех: от главнокомандующего до самого молодого мальчишки – юнги. Каждый из кораблей, подходя к Сенявину, докладывал ему о понесенных повреждениях. «Ярослав» дал знать, что не может больше держаться в море, и просил «добро» идти в ближайший порт. «Селафаил», несмотря на то что ветер довольно стихнул, показал сигналом, что имеет сильную течь, до 26 дюймов в час. «Ретвизан» уведомил о том, что у него поврежден руль и он почти не управляется. «Сильный» потерял грот-рей, и все прочие корабли имели не менее серьезные последствия. Не обошлось и без людских потерь. Два матроса были убиты молнией, еще один, не удержавшись, сорвался с мачты и навсегда исчез в штормовом океане. Погиб и армейский офицер, находившейся на одном из кораблей в качестве начальника солдатской команды. Погиб до обидного нелепо. Его при резком крене выбросило с койки и ударило виском об угол стола. Ветеран суворовских походов в Италии и Альпах, без единой царапины прошедший всю Средиземноморскую кампанию, а нашел смерть... в собственной койке. Что это было: роковая случайность или перст судьбы?

В эти часы «Рафаил» с «Еленой», отнесенные далеко в сторону, отчаянно боролись с разбушевавшейся стихией.

Из воспоминаний Павла Панафидина: «В 8 часов пополудни мы были в опасности сойтись с адмиральским кораблем: передний парус от сильного ветра изорвало, и корабль бросило влево с такой стремительностью, что руль, положенный на борт и фор-марсель, зарифленный, едва остановил корабль. Корабль был так близко, что, несмотря на ужасно темную ночь,

можно было хорошо видеть весь корабль. Я подымал фок-марсель и был для примера людей на бушприте. Сознаюсь, что никогда не чувствовал ужаснее своего положения: один удар – и два корабля и сколько бы людей с достойным адмиралом были жертвою моря. Долго не могли привести корабль на настоящий румб.

В 10 часов ветер точно с такою же силой переменялся. В 11 часов уже не было ни одного паруса: все рвало и даже штормовые стакселя не могли быть поставлены. Корабль от спорного волнения бросало ужасною силой во все стороны. Не было места на корабле, куда бы ни лилась вода, так что в моей каюте на кубрике я не нашел, где бы повесить свою койку. Едва только успел найти место не слишком мокрое, как в это время вижу с фонарем бегущего шкипера.

– Куда ты, Ефремыч?

– В констапельскую!

– Что там сделалось?

– Оторвало порты и несколько обшивных досок и корабль при качке черпает воду!

Можешь судить, как слова шкипера были ужасны: они произнесены как будто вестником гибели! Но что же было делать, как не отдаться в милосердие Божие! Он неисчерпаем в своих милостях и скрепя сердце, с молитвою в душе я лег в койку, чтоб собрать силы для вахты в 4 часа; сон не смыкал глаз. Это было в 2 часа 27 октября. Три обшивочные доски прорвали болты, которыми были прижаты к кораблю; вода лилась рекою в корабль; к довершению всего корабль сделал перелом до такой степени, что транец лег на румпель, – румпелем нельзя было править, должно было по необходимости потесать транец, чем мы невольно расслабляли скрепление, а чтоб облегчить корму, то надобно спустить в трюм или бросить несколько пушек; но при ужасной качке того и другого сделать было нельзя и от того корабль более и более ломался. Все помпы были в действии и едва могли отливать воду. Искусный тимерман и деятельный шкипер успели к 4 часам притянуть веревками обшивочные доски и пустоту набить паклею; течь не уменьшилась, но по крайней мере вода не лилась рекой. С рассветом ветер несколько стал тише, – мы могли поставить штормовые стаксели; валы были так ужасны, что корабли едва могли друг друга видеть и то на короткое время. К счастью, флот был весь цел и погибшего ни одного не было корабля, но чрезвычайно рассеян. Подле нас ближайший корабль был “Елена”. После консилиума всех офицеров, не находя возможности держаться еще в море, мы известили адмирала о своем бедствии и просили позволения идти для спасения в ближайший порт. Кораблю “Елена”

сделали сигнал, чтоб он нас не оставлял. Адмирал за ужасным волнением не видал нашего сигнала, и непрерывные пушечные выстрелы не доходили до него, адмирала, в шуме сего необыкновенного урагана. К счастью, корабль “Елена” слышал наши выстрелы и последовал за нами в Лиссабон, как ближайшее место, находившееся тогда в 300 верстах. Первым нашим делом было спустить несколько кормовых пушек в трюм и тем облегчить кормовую часть корабля. Попутный ветер и очень стихший позволял нам сделать сию работу, довольно скоро... Через три дня возвратился весь флот; он выдержал еще один крепкий ветер, от которого бы наш корабль, вероятно, утонул».

\* \* \*

Лучше всего о штормах рассказывают в своих воспоминаниях те, кому не посчастливилось в них побывать и кому посчастливилось их пережить. Никакое перо литератора не донесет до читателя всего напряжения переживаемой участниками событий ситуации, их эмоций и искренности.

Из письма молодого российского офицера другу в Россию: «В 10 часов налетел шквал, корабль нагнуло так, что, чтобы перейти, надобно было держаться за веревку; в эту минуту изорвало у нас грот-марсель, и чтобы его совершенно не потерять, надобно было закрепить. Капитану показалось, что грот-марсовые оробели, и я был послан на грот-марс. Тебе нечего рассказывать, каково лазить по путен-вантам, но мне было так способно, что я шел, как по отлогой лестнице. К чести нашей команды и особенно грот-марсовых людей, я нашел их, работающих со всею смелостью отважных моряков. Только с подветренной шкаториной, закинутой на рей, не могли скоро сладить. Месяц был закрыт облаками, и со шканцев не видать было их работы, и хорошо, что капитан послал офицера: мое присутствие избавило грот-марсовых от наказания и, что еще лучше, – мнения худых матросов. Возвратясь на шканцы, капитан был доволен моим исполнением, а я тем, что благополучно возвратился. Во все время моей службы я никогда не помню, чтобы так корабль был накренен. Утро открыло, что на многих кораблях изорваны были паруса, а на корабле “Скором” сломлена брам-стенга».

Из воспоминаний лейтенанта А. де Ливрона: «Непривычному глазу даже страшно наблюдать, как иногда огромная волна в виде гигантской стены направляется к кораблю с готовностью его накрыть и затопить, но в действительности она только нежно подойдет под его корпус и потом

высоко, высоко поднимет его на гребень следующего вала. Иногда бывало жутко без свидетелей смотреть на эти страшные валы; вот так и кажется, что сейчас тебя море поглотит, и ты навсегда исчезнешь, как ничтожная, никому не нужная былинка... Ночью качка бывает особенно ощутительна, когда кругом не все спокойно, т. е. когда вы слышите, как над вами по палубе матросы перебегают от снасти к снасти, или когда у вас почти под боком падает стул или какая-нибудь тяжелая вещь. Самая качка действует на вас тогда интенсивнее, и вы ни за что не заснете, как бы ни были утомлены. Иногда качка вдруг поднимется ночью, и вы просыпаетесь от сильного толчка волны о корпус судна или же опять-таки от падения чего-нибудь около вас. Бывает, что со стола летят не закрепленные с вечера вещи, и вы в полудремоте ленитесь встать, чтобы положить вещь на место. Падение посуды в буфете во время качки не извиняется буфетчику, а напротив, усугубляет его виновность в небрежности. На военном корабле малейшая вещь должна быть непременно хорошо прикреплена или заставлена, чтобы она не трогалась с места во время качки. Мне помнится, что после моего 5-летнего плавания я позже долго не мог привыкнуть на берегу к мысли, что в квартире уже не надо оберегать вещей от падения в качку. Этот инстинктивный страх еще долго оставался у меня, как простая привычка. Просыпаясь на корабле ночью, обыкновенно стараешься прислушиваться к тому, что делается наверху и кругом. Подчас сквозь раскрытый люк слышишь голос вахтенного начальника: “Куда влево пошел? Держи хорошенько на румбы”. Или же, если корабль плывет вблизи берегов, где много бывает встречных судов, вдруг раздастся команда: “Вперед смотреть хорошенько!” – и вслед затем с бака отвечают сиплым, сдавленным голосом, будто из-под воды: “Есть, смотрят!” Все это старые, слишком знакомые картины, и всюду они повторяются».

\* \* \*

Что касается укачивания российских матросов, то они в силу необходимости гораздо легче привыкали к качке, чем изнеженные воспитанием офицеры. Брезгливые не так скоро приспособляются, потому что они часто в это время не переносят никакого запаха, будь то духи или прогорклое постное масло; все это сильно действует тогда на нервную систему и легко вызывает тошноту. Во все времена на флоте было много таких офицеров и матросов, которые, проводя всю жизнь в море, так и не могли привыкнуть к качке в силу особенности своего организма. Кто-то из

таких моряков все равно оставался на палубе, исключительно на силе воли и самолюбии. Другие списывались. По одной из легенд, именно из-за непереносимости качки ушел с флота и будущий собиратель русского языка мичман Владимир Даль.

В эпоху парусного флота и методы преодоления морской болезни отличались самобытностью и оригинальностью.

Из воспоминаний адмирала П. А. Данилова о службе в российском флоте в 70–90-х годах XVIII века: «На фрегате должность моя была стоять на вахте командира. Это был лейтенант Драхенфельд, который начал меня хвалить. Я вел журнал, подобный штурманскому, и бросал лот для измерения пути... Сначала меня укачивало и рвало, но научило и меня проглотить на нитке кусок сырой ветчины и опять оный вынуть. С того времени меня более не укачивало. Сон у меня был столь крепкий, что все удивлялись, вот тому доказательство: койка моя была подвешена в констапельской почти над самой пушкой и как рано по сигналу утром делали пальбу экзерции, то сначала не могли меня разбудить, выносили с койкой на ростры, где я вставал и одевался, а потом, не снимая, приподняли на палубе и из той пушки палили, и я не просыпался».

Морская болезнь весьма избирательна. Порой ей подвержены даже старые опытные моряки – классический пример этому адмирал Нельсон. Зато порой совершенно сухопутные люди весьма спокойно переносили качку на парусных судах. Из книги «Фрегат “Паллада”» И. Гончарова: «Вскоре обнаружилась морская болезнь у молодых и подверженных ей или не бывших давно в походе моряков. Я ждал, когда начну и я отдавать эту скучную дань морю, а ждал непременно. Между тем наблюдал за другими: вот молодой человек, гардемарин, бледнеет, опускается на стул; глаза у него тускнеют, голова клонится на сторону. Вот сменили часового, и он, отдав ружье, бежит опрометью на бак. Офицер хотел что-то закричать матросам, но вдруг отвернулся лицом к морю и оперся на борт... “Что это, вас, кажется, травит?” – говорит ему другой. Едва успеваешь отскакивать то от того, то от другого... “Выпейте водки”, – говорят мне одни. “Нет, лучше лимонного соку”, – советуют другие; третьи предлагают луку или редьки. Я не знал, на что решиться, чтобы предупредить болезнь, и закурил сигару. Болезнь все не приходила, и я тревожно похаживал между больными, ожидая – вот-вот начнется. “Вы курите в качку сигару и ожидаете после этого, что вас укачает: напрасно!” – сказал мне один из спутников. И в самом деле напрасно: во все время плавания я ни разу не почувствовал ни малейшей дурноты и возбуждал зависть даже в моряках».

Впрочем, во все времена главным лекарством от морской болезни

являлась работа. Только занимаясь каким-либо делом и отвлекаясь от происходящих спазм, возможно преодоление столь тягостного, неприятного и выматывающего морского недуга.

\* \* \*

Говоря о штормах, думается, было бы интересно обратиться к описанию этого стихийного явления человеком посторонним, тем, для которого неистовство морской стихии явление в его жизни из ряда вон выходящее. И опять у нас есть возможность обратиться к бессмертному творению И. Гончарова «Фрегат “Паллада”», в котором автор предельно эмоционально описал первый настоящий шторм в своей жизни, причем описал не как профессионал, а как человек, случайно попавший в столь критические обстоятельства: «К чаю надо было уже положить на стол рейки, то есть поперечные дощечки ребром, а то чашки, блюдечки, хлеб и прочее ползло то в одну, то в другую сторону. Да и самим неловко было сидеть за столом: сосед наваливался на соседа. Начались обыкновенные явления качки: вдруг дверь отворится и с шумом захлопнется. В каютах, то там, то здесь, что-нибудь со стуком упадет со стола или сорвется со стены, выскочит из шкафа и со звоном разобьется – стакан, чашка, а иногда и сам шкаф зашевелится. А там вдруг слышишь, сочится где-то сквозь стенку струя и падает дождем на что случится, без разбора – на стол, на диван, на голову кому-нибудь. Сначала это возбуждало шутки. Смешно было смотреть, когда кто-нибудь пойдет в один угол, а его отнесет в другой; никто не ходил, как следует, все притопывали. Юность резвилась, каталась из угла в угол, как с гор. Вестовые бегали, то туда, то сюда, на шум упавшей вещи, с тем, чтоб поднять уже черепки. Сразу не примешь всех мер против неприятных случайностей. Эта качка напоминала мне пока наши похождения в Балтийском и Немецком морях – не больше. Не привыкать уже было засыпать под размахи койки взад и вперед, когда голова и ноги постепенно поднимаются и опускаются. Я кое-как заснул, и то с грехом пополам: не один раз будил меня стук, топот людей, суматоха с парусами.

Еще с вечера начали брать рифы: один, два, а потом все четыре. Едва станешь засыпать – во сне ведь другая жизнь и, стало быть, другие обстоятельства – приснитесь вы, ваша гостиная или дача какая-нибудь; кругом знакомые лица; говоришь, слушаешь музыку: вдруг хаос – ваши лица искажаются в какие-то призраки; полуоткрываешь сонные глаза и

видишь не то во сне, не то наяву, половину вашего фортепиано и половину скамьи; на картине, вместо женщины с обнаженной спиной, очутился часовой; раздался внезапный треск, звон – очнешься – что такое? ничего: заскрипел трап, хлопнула дверь, упал графин, или кто-нибудь вскакивает с постели и бранится, облитый водою, хлынувшей к нему из полупортика прямо на тюфяк. Утомленный, заснешь опять; вдруг удар, точно подземный, так что сердце дрогнет – проснешься: ничего – это поддало в корму, то есть ударило волной... И так до утра! Все еще было сносно, не более того, что мы уже испытали прежде. Но утром 12 января дело стало посерьезнее. “Буря”, – сказали бы вы, а мои товарищи называли это очень свежим ветром. Я пробовал пойти наверх или “на улицу”, как я называл верхнюю палубу, но ходить было нельзя. Я постоял у шпигеля, посмотрел, как море вдруг скроется из глаз совсем под фрегат и перед вами палуба стоит стоймя, то вдруг скроется палуба и вместо нее очутится стена воды, которая так и лезет на вас. Но не бойтесь: она сейчас опять спрячется, только держитесь обеими руками за что-нибудь. Оно красиво, но однообразно... Я воротился в общую каюту. Трудно было и обедать: чуть зазеваешься, тарелка наклонится, и ручей супа быстро потечет по столу до тех пор, пока обратный толчок не погонит его назад. Мне уж становилось досадно: делать ничего нельзя, даже читать. Сидя ли, лежа ли, а все надо думать о равновесии, упираться то ногой, то рукой. Вечером я лежал на кушетке у самой стены, а напротив была софа, устроенная кругом бизань-мачты, которая проходила через каюту вниз. Вдруг поддало, то есть шальной или, пожалуй, девятый вал ударил в корму. Все ухватились, кто за что мог. Я, прежде, нежели подумал об этой предосторожности, вдруг почувствовал, что кушетка отделилась от стены, а я отделяюсь от кушетки. “Куда?” – мелькнул у меня вопрос в голове, а за ним и ответ: “На круглую софу”. Я так и сделал: распростер руки и преспокойно перевалился на мягкие подушки круглой софы. Присутствовавшие, – капитан Лосев, барон Криднер и кто-то еще – сначала подумали, не ушибся ли я, а увидя, что нет, расхохотались. Но смеяться на море безнаказанно нельзя: кто-нибудь тут же пойдет по каюте, его повлечет наклонно по полу; он не успеет наклониться и, смотришь, приобрел шишку на голове; другого плечом ударило, в косяк двери, и он начинает бранить Бог знает кого.

Скучное дело качка; все недовольны; нельзя как следует читать, писать, спать; видны также бледные, страдальческие лица. Порядок дня и ночи нарушен, кроме собственно морского порядка, который, напротив, усугублен. Но зато обед, ужин и чай становятся как будто посторонним делом. Занятия, беседы нет... Просто нет житья!



12 и 13 января ветер уже превратился в крепкий и жестокий, какого еще у нас не было. Все полупортики, иллюминаторы были наглухо закрыты, верхние паруса убраны, пушки закреплены задними талями, чтоб не давили тяжестью своею борта. Я не только стоять, да и сидеть уже не мог, если не во что было упираться руками и ногами. Кое-как добрался я до своей каюты, в которой не был со вчерашнего дня, отворил дверь и не вошел – все эти термины теряют значение в качку – был втиснут толчком в каюту и старался удержаться на ногах, упираясь кулаками в обе противоположные стены. Я ахнул: платье, белье, книги, часы, сапоги, все мои письменные принадлежности, которые я, было, расположил так аккуратно по ящикам бюро, – все это в куче валялось на полу и при каждом толчке металось то направо, то налево. Ящики выскочили из своих мест, щетки, гребни, бумаги, письма – все ездило по полу, вперегонку, что скорее скакнет в угол или оттуда на середину».

Выше мы говорили о штормах во время плавания в океанах. Что и говорить, океан есть океан, и с ним шутки плохи. Однако не менее жестокие испытания подстерегали моряков даже на самых, казалось бы, рядовых каботажных переходах. Из письма командира шхуны «Святой Димитрий» лейтенанта Лосева о, казалось бы, ничем не примечательной перевозке пороха из Санкт-Петербурга в Ригу летом 1850 года: «В половине июля месяца 1850 года по распоряжению начальства я был назначен для провода вольнонаемного судна с пороховым грузом с охтенских пороховых заводов в Ригу. В артиллерийском департаменте Военного министерства мне приказано было освидетельствовать нанятое уже судно в прочности и достаточной вместительности для груза 11 000 пудов пороху, укупоренного в трехпудовые бочонки... Окончив погрузку, 19 июля я снялся с якоря, и 29-го был в виду острова Гогланда. Всю ночь было маловетрие, и мы находились почти на одном месте. В  $\frac{1}{2}$  7-го часа утра от SSW начала быстро подыматься громовая туча, почему в ожидании шквала я приказал убавить парусов; для закрепления брамсея было послано два матроса. В 7 часов ударила молния: она убила одного из находившихся на брам-рее матросов и вырвала кусок дерева из реи; потом косвенно бросилась в стеньгу, которую расщепила, и спустилась спиралью по мачте в трюм. Найдящийся поблизости фейерверкер Воронов получил контузию в правую руку, которая была несколько часов в онемении. При падении молнии пламени не оказалось, но в некоторых местах на мачте остались небольшие обжоги. Из опасения, чтобы не загорелись рогожи на бочонках, мы сейчас принялись за открывание трюмных люков, откуда показался небольшой дым и запах гарью. Общими силами начали лить воду

в трюм около мачты. Впоследствии нашли несколько обожженных циновок. Гроза была кратковременна – всего три удара: с последним пошел проливной дождь. Для осмотра некоторых повреждений в рангоуте мы спустились в шхеры Аспэ, где и отдали последний долг убитому матросу. При этом случае все мы узнали на опыте глубокий смысл пословицы: “Кто на море не бывал, тот Богу не молился”...

8 августа, находясь на траверзе острова Руно, разорвало у нас марсель. От свежего противного ветра мы два раза принуждены были спуститься в Моонзунд, и только 23-го числа пришли в Ригу. Все плавание, включая нагрузку и выгрузку, продолжалось полтора месяца. Надеюсь, что плавание это навсегда останется в памяти у всех находившихся на шхуне “Святой Димитрий”. Вероятно, всякий из нас, вспоминая удивительное наше спасение, усердно поблагодарит Создателя. Думаю также, что не забудутся и те лишения, которым мы подвергались в течение шести недель: без огня, без теплой пищи, почти без провизии, потому что запас наш, от сильных жаров в июле, весь испортился... У нас были общие лишения и общая радость – это окончание плавания».

\* \* \*

Штормовки в море были делом весьма частым, и к ним обычно относились философски. Несмотря на частую ненастную погоду, свободные от вахты офицеры и матросы (если была такая возможность!) часами простаивали на палубе. Вид несущихся под всеми парусами кораблей всегда греет моряцкие души! Укачавшиеся жевали вымоченные в квасе и уксусе ржаные сухари да сосали лимоны. Немного помогало.

Наверно, именно рассказы бывалых моряков побудили Гавриила Державина к сочинению достаточно известного в свое время стихотворения «Буря»:

Судно, по морю носимо,  
Реет между черных волн;  
Белы горы идут мимо,  
В шуме их – надежд я полн.  
Кто из туч бегущий пламень  
Гасит над моей главой?  
Чья рука за твердый камень  
Малый челн заводит мой?

Ты, Творец, Господь всесильный!  
Без которого и влас  
Не погибнет мой единый,  
Ты меня от смерти спас!  
Ты мне жизнь мою прибавил,  
Весь мой дух тебе открыт;  
В сонм вельмож меня поставил,  
Будь среди них мой вождь и щит.

Увы, но по-настоящему понять, что такое шторм, может только тот, кто его пережил. Кому-то это удавалось, чтобы потом в рассказах и воспоминаниях поведать современникам и потомкам о том, что довелось пройти. Увы, но многие, попавшие в шторм, уже ничего не могли поведать о нем. Мы никогда не узнаем, сколько было их, павших среди волн под ударами стихии, не вернувшихся в свои дома. Океан умеет хранить свои тайны... Но те, кто выжил, снова направляли форштевни своих кораблей в открытое море, чтобы еще и еще сыграть в рулетку с судьбой...

## Глава девятая. Кругосветные вояжи

История российских кругосветных плаваний – это не только история географических и океанографических открытий, но и история повседневной жизни наших моряков в дальних плаваниях.

Так уж случилось исторически, что на протяжении всего XVIII века российскому флоту никак не удавалось вырваться на мировые океанские просторы. Первым попытка воплотить в жизнь эту идею еще Петр Великий, который в конце своего царствования снаряжал два фрегата для плавания в Индийский океан и установления дипломатических отношений с правительством Мадагаскара. Немногим позднее вынашивалась идея плавания отряда кораблей на Камчатку для участия в Великой Северной экспедиции. Однако и оно не состоялось из-за недостатка средств. Интерес к океанским плаваниям при этом в России был велик, как ни в какой другой стране. Едва закончилось первое кругосветное плавание Джеймса Кука, как в 1773 году подробное описание его путешествия с картами было уже издано Российской академией наук. Отчет второго плавания Кука не менее быстро перевел и издал адмирал и ученый Голенищев-Кутузов.

В царствование императрицы Екатерины II в 1786 году готовилась экспедиция на Камчатку. Ее должен был возглавить энтузиаст океанских плаваний капитан Григорий Муловский. Уже были отобраны два шлюпа и транспортное судно, определены научные задачи. К участию в экспедиции был привлечен целый ряд ученых с международным именем, в том числе и естествоиспытатель профессор Форстер, до этого совершивший уже два кругосветных плавания с Куком. Однако в самый последний момент началась война с Турцией, а потом и со Швецией. Экспедиция была отменена. Капитан Григорий Муловский погиб в сражении при Эланде на руках своего ученика мичмана Ивана Крузенштерна. Именно ему, Ивану Крузенштерну, было предопределено судьбой воплотить в жизнь мечты своего погибшего учителя.

Минуло восемнадцатое столетие, началось девятнадцатое. Кануло в Лету время Кука и Бугенвиля, начиналась эра Крузенштерна, Беллинсгаузена и Макарова. Наступала океанская эра россиян! Здесь, как нельзя кстати, вспоминается известная пословица: «Русские долго запрягают, но быстро ездят». Запрягали действительно долго: весь восемнадцатый век, зато уж когда корабли под бело-синим флагом вырвались на просторы океанов, тягаться с ними уже не смел да и не

пытался никто!

Эра кругосветных плаваний началась в июле 1803 года, когда Кронштадт покинули шлюпы «Надежда» и «Нева» под командованием капитанов Ивана Крузенштерна и Юрия Лисянского. Именно тогда российские моряки впервые вступили в воды Южного полушария. После некоторой задержки в Фалмуте, где Крузенштерн закупил новейшее навигационное оборудование, они пересекли Атлантический океан, обогнули мыс Горн.

В ходе всего плавания на кораблях непрерывно велись научные работы. С этой целью к участию в экспедиции были привлечены знаменитый швейцарский астроном Иоганн Каспер Горнер и известный немецкий натуралист Вильгельм Готлиб Тилезиус фон Тиленау. Именно Горнер ежедневно определял точную широту и долготу нахождения судна путем астрономических наблюдений. Ему принадлежат и астрономические таблицы для плавания судов в Южном полушарии. На российском флоте подобные расчеты были произведены впервые. Именно поэтому они заняли достойное место в отчете И. Крузенштерна о кругосветном плавании. В своих воспоминаниях о плавании Крузенштерн не раз отмечает «чрезвычайную неутомимость» Горнера. Кроме чисто астрономических наблюдений, Горнер на всем протяжении плавания занимался изучением температуры, влажности и давления воздуха, определением направления ветров в различных частях океана. Это были, по существу, одни из самых первых столь масштабных метеорологических работ на обширных пространствах океана. Впервые в экспедиции изучалась и плотность морской воды. Горнер регулярно измерял поверхностную и глубинную (до 400 метров) температуру воды с помощью так называемой Гельсовой машины и термометра Сикса.

Не менее продуктивно трудился и натуралист экспедиции Вильгельм Тилезиус, проводивший самые разнообразные зоологические исследования как в океане, так и на островах, куда заходили суда экспедиции. Кроме этого, Тилезиус прекрасно рисовал и оставил не один десяток прекрасных рисунков не только животных, но и быта аборигенов, украсивших потом отчет об экспедиции.

В феврале 1804 года корабли вступили в Тихий океан, где произвели обследование и астрономическую съемку Маркизских островов. Отсюда Крузенштерн взял курс на Камчатку, а оттуда к Японии, чтобы установить дипломатические отношения с японскими властями. Затем, повернув на север, он исследовал пролив, отделяющий Сахалин от материка. После этого был еще один заход на Камчатку и новое исследование берегов

Сахалина и северной части пролива. Однако до конца пройти тогда пролив не удалось, помешала погода. Ранее эту же задачу не удалось выполнить французам Лаперузу и англичанину Броутону. Честь полного исследования Татарского пролива выпадет на долю другого русского моряка – исследователя Григория Невельского. Пока Крузенштерн исследовал Сахалин, шлюп «Нева» под командой капитана Лисянского открыл в северной части остров, названный впоследствии именем Лисянского, произвел ряд астрономических определений на Аляске, где был взят также большой груз пушнины. После этого оба шлюпа прибыли в Контон, где выгрузили товары и взяли курс на Кронштадт, куда и прибыли благополучно в августе 1806 года. Первая российская кругосветка вызвала настоящую сенсацию в научном мире. Впервые после экспедиций Кука было осуществлено столько открытий и проведено столько научных наблюдений. Экспедиция Крузенштерна имела огромное значение как благодаря произведенным в ходе нее глубоководным замерам температур в океане, астрономическим определениям, наблюдениям над течениями, приливами и собранному этнографическому материалу, так и по прямому вкладу в географию Тихого океана. По итогам экспедиции было издано сразу два научных труда, написанные Крузенштерном и Лисянским. Наибольшую популярность получил труд Ивана Крузенштерна «Путешествие вокруг света в 1803–1806 годах под начальством Крузенштерна на кораблях “Надежда” и “Нева”», снабженный подробнейшими атласами. В течение нескольких лет книга выдержала несколько изданий, была переведена на английский и немецкий языки. Отныне авторитет российских моряков в области исследования Мирового океана становился общепризнанным! После окончания экспедиции ученые, принимавшие в ней участие, еще долгое время занимались обработкой и обобщением полученной ими научной информации. Астроном И. Горнер был назначен адъюнктом астрономии Петербургской обсерватории и вместе с офицерами готовил к изданию знаменитый «Атлас» Крузенштерна. Натуралист В. Тилеиус описал свои зоологические исследования в сочинении «Естественно-исторические результаты первого русского кругосветного плавания, удачно совершенного под командованием господина Крузенштерна», вышедшем в Петербурге в 1813 году.

Деятельность Крузенштерна продолжил его ученик и участник первой кругосветки Отто Коцебу. К чести Ивана Крузенштерна, он явился не только первым отечественным кругосветчиком, но и организатором многих последующих кругосветных вояжей. Капитан, а впоследствии адмирал Крузенштерн лично разрабатывал маршруты плаваний, составлял научные

задания, отбирал команды и готовил капитанов. Это была внешне незаметная, многолетняя и кропотливая работа. Школу Крузенштерна прошла не одна плеяда отечественных мореходов, а потому глубоко символичен памятник Крузенштерну на берегу Невы подле Петербургского Морского корпуса. Старый адмирал как бы зовет молодое поколение в океан. Символично и то, что имя прославленного мореплавателя получил крупнейший парусный барк – неоднократно победитель парусных регат, совершивший в 1996 году кругосветное плавание, во многом повторившее маршрут Крузенштерна. Дело Ивана Крузенштерна не умерло, он позвал за собой российских мореплавателей, и они откликнулись на этот зов. Отныне и навсегда Мировой океан становится вотчиной наших прадедов. Россия расправила свои плечи и стала не только великой морской, но великой океанской державой.

Отто Коцебу вышел в море в 1815 году на шлюпе «Рюрик» с задачей отыскать путь через Берингов пролив и вернуться обратно вокруг Северной Америки в Европу. В экспедиции на «Рюрике» приняли участие знаменитый немецкий поэт, биолог и этнограф Адальберт Шамиссо, натуралист Иоганн Фридрих Эшшольц и художник Логгин Андреевич Хорис.

«Рюрик» обогнул мыс Горн и, достигнув острова Пасхи, провел там комплекс гидрографических работ, затем научная работа была продолжена на архипелаге Паумоту. Там же был сделан целый ряд географических открытий. После плавания по Берингову проливу, где Коцебу положил на карту острова Диомиды (ныне острова Ратманова и Крузенштерна).

Именно в Беринговом проливе Адальберт Шамиссо написал строки одного из своих стихотворений:

Здесь, где туман клубится над водой,  
К промерзшим скалам обращаю зов.  
Безжизненны громады. Лишь прибой  
Ревет в ответ. Бездушен этот рев.  
Я ж знаю боль и слова дар живой,  
И каждый слог мой – плоть моя и кровь...

Здесь же в заливе Коцебу натуралистом экспедиции Иоганном Фридрихом Штольцем было сделано выдающееся географическое открытие – он обнаружил на берегу залива ископаемый лед. Об этом весьма подробно писал в своем отчете об экспедиции Коцебу. А художник

экспедиции Хоис запечатлел ископаемый лед на рисунках.

Из северных широт «Рюрик» спустился к Маршалловым островам, где также совершил целый ряд важных географических открытий, после чего вернулся в Кронштадт. Отто Коцебу не удалось выполнить поставленную перед ним задачу, что было вообще невозможно, не только тогда, но и сегодня. Однако, несмотря на это, экспедицию Коцебу следует признать блестящей. Она внесла значительный вклад в географию Тихого океана, были существенно уточнены существовавшие до этого карты западного побережья Аляски, где вечным памятником научному подвигу Коцебу остался залив, названный в его честь. Большое значение имела и работа Коцебу с длинным, но исчерпывающим названием «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания северо-восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах на корабле “Рюрик”». Книга была издана весьма быстро. В 1821 году вышли в свет две первые ее части, а в 1823 году и третья, заключительная. Большой вклад в науку внес плававший вместе с Коцебу в качестве натуралиста немецкий ученый и поэт Адальберт Шамиссо. За время плавания Шамиссо собрал богатейшую коллекцию морских животных и растений, насчитывавшую более 2500 экземпляров. Кроме того, он активно изучал языки народов тихоокеанских островов и одним из первых сделал научное открытие об их тесном родстве. Результатом научной работы замечательного ученого стала серия статей под общим названием «Наблюдения и замечания естествоиспытателя экспедиции Адальберта Шамиссо». Помимо чисто научных отчетов, он оставил и прекрасное художественное описание «Плавания на корабле “Рюрик”», ставшее одним из лучших образцов европейской прозы того времени. Русские кругосветные плавания начинали уже оказывать свое влияние и на мировую культуру! Натуралистом экспедиции Иоганном Эшшольцем был внесен большой вклад в изучение коралловых островов тропической зоны Тихого океана. По результатам этих исследований он написал и издал книгу, в которых высказал научно правильные гипотезы относительно происхождения низких островов океана. После экспедиции Эшшольц жил в Дерпте, где преподавал в местном университете. Художник экспедиции Логгин Андреевич Хорис впоследствии издал в Париже художественное описание путешествия, выполненное в виде альбома с весьма интересным текстом.

А затем была великая экспедиция Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный». Организовывалась она под руководством все того же неутомимого Ивана Крузенштерна. Экспедиция эта с самого начала задумывалась исключительно с научными целями.



Идейными вдохновителями экспедиции были уже известные к тому времени мореплаватели Иван Крузенштерн, Гавриил Сарычев и Отто Коцебу. В своей докладной записке о целях предстоящей кругосветной экспедиции Крузенштерн писал: «Сия экспедиция, кроме главной ее цели – изведать страны Южного полюса, должна особенно иметь в предмете поверить все неверное в южной половине Великого океана и пополнить все находящиеся в оной недостатки, дабы она могла признана быть, так сказать, заключительным путешествием в сем море... Славу такого предприятия не должны мы допускать отнять у нас...»

Главной целью экспедиции, согласно инструкции Морского министерства, было «приобретение полнейших познаний о нашем земном шаре» и «открытия в возможной близости Антарктического полюса». Для достижения этой цели командиру «первой дивизии» предписывалось начать исследование с острова Южной Георгии и «Земли Сандвичевой», а затем стремиться проникнуть как можно дальше на юг.

«Ежели под первыми меридианами, по коим он (Беллинсгаузен) пустится к югу, усилия его останутся бесплотными, то он должен возобновить свои покушения под другими, и, не упуская ни на минуту из виду главную и важную цель, для коей он отправлен будет, повторяя сии покушения ежечасно как для открытия земель, так и для приближения к Южному полюсу». Перед участниками стояли серьезные научные задачи. Им надлежало заниматься исследованием «всех заслуживающих любопытства предметов по геометрической, астрономической и механической части», производить наблюдения над уровнем моря и течениями, над состоянием атмосферы, собирать зоологические, минералогические коллекции, а также давать объяснения таким малоисследованным наукой того времени явлениям, как айсберги, смерчи, полярные сияния и свечение моря.

Успех экспедиции во многом был уже предопределен выбором ее руководителей. Капитан 2-го ранга Беллинсгаузен ранее уже принимал участие в плавании Крузенштерна, что касается Лазарева, то он уже совершил самостоятельное кругосветное плавание, командуя шлюпом «Суворов». В экспедиции приняли участие молодой профессор Казанского университета, астроном Иван Симонов и академик живописи Павел Михайлов. С работами Симонова связаны уникальные астрономические исследования в южных широтах, разработки по проблеме земного магнетизма, природы полярных сияний, наблюдения за антарктическими льдами и айсбергами, еще до возвращения кораблей в Кронштадт, Симонов успел переслать на родину и опубликовать там статью «Выписки из

подробных писем М. Л. Магницкому», вызвавшую тогда настоящую сенсацию. Профессор Симонов оставил весьма интересное замечание о национальном составе участников экспедиции. «Все офицеры и чиновники... были русскими, – писал он впоследствии. – Некоторые носили немецкие фамилии, но, будучи дети российских подданных, родившихся и воспитавшихся в России, не могут называться иностранцами». Художник Павел Михайлов в своих рисунках запечатлел все этапы экспедиции, зафиксировав впервые в истории Антарктический материк, а также природу Антарктики, тропических районов Тихого океана и юго-восточной Австралии. Ныне более трехсот уникальных работ художника хранятся в фондах Русского музея и в Государственном историческом музее.

Едва «Восток» и «Мирный» покинули пределы Балтийского моря, как встретили шлюп «Камчатка» под командой капитана Головнина, возвращавшийся из кругосветного плавания. Не успели распрощаться с «Камчаткой», а навстречу уже идет возвращающийся из своего кругосветного вояжа шлюп «Кутузов» капитана Гагемейстера. Русские мореходы самым активным образом осваивали мировые просторы...

В конце декабря 1819 года российские корабли достигли Южной Георгии и, продолжая идти в южном направлении, открыли три острова к северу от Южных Сандвичевых островов. Затем, повернув на восток, шлюпы трижды пересекли Южный полярный круг. Вместо белых парусов они подняли алые, так легче было находить друг друга среди плавающих айсбергов. Плавание в неизведанных южных широтах было чрезвычайно опасным. «Мы скитались во мраке туманов между бесчисленным множеством огромных плавающих льдин, беспрестанно в страхе быть раздробленными сими громадами, простирающимися иногда до 300 футов в высоту над поверхностью моря. Хлад, снег, сырость, частые и жестокие бури беспрестанно нам сопутствовали в местах сих...», – писал впоследствии один из участников этого беспрецедентного плавания.

А 16 января 1820 года корабли подошли вплотную к Антарктиде. Михаил Лазарев так описал этот великий момент открытия последнего неизвестного материка планеты: «16 генваря достигли мы широты 69 градусов 23 минуты, где встретили матерый лед чрезвычайной высоты и в прекрасный тогда вечер простирался оный так далеко, как могло только достигать зрение... Это было в долготе 2 градуса 35 минут восточной от Гринвича. Отсюда продолжили мы путь свой к осту, покушаясь, при всякой возможности, к зюйду, но всегда встречали льдинный материк, не доходя 70 градусов». Как установлено сегодня, Беллинсгаузен и Лазарев подошли

к Антарктиде в районе нынешней Земли кронпринцессы Марты. Они находились всего в 20 километрах от побережья, а увиденные ими бугристые льды были не чем иным как окраиной южного материка. 9 февраля шлюпы вторично подошли вплотную к Антарктиде, на этот раз несколько западнее Земли принцессы Рагнхильды. Даже этих двух подходов к знаменитой «Терра аустралис инкогнита» более чем достаточно, чтобы считать приоритет российских мореплавателей в открытии Антарктиды научно доказанным. Однако и Беллинсгаузен и Лазарев не желали останавливаться на достигнутом, свои плавания в южных широтах они не считали законченными. Экспедиция продолжила свое обследование.

По пути к Австралии в Тихом океане свои основные исследования мореплаватели произвели на островах Паумоту в июле и августе 1820 года и открыли в ходе их семнадцать островов. Названия островам давали в честь героев недавней Отечественной войны: Кутузова, Барклая-де-Толли, Ермолова, Раевского, Милорадовича... Саму группу вновь открытых островов называли кратко и звучно – Острова Россиян. Увы, ныне своевольно эти названия изменены зарубежными картографами, однако на российских картах они по-прежнему носят российские имена! Уже на пути к Сиднею были открыты острова Восток, Лазарева, Симонова и Михайлова. Последние в честь признания заслуг участвующих в экспедиции ученых. Уже одного этого хватило бы с лихвой, чтобы вписать имена Беллинсгаузена и Лазарева золотыми буквами в скрижали мировых открытий, но тихоокеанские острова были лишь небольшой частью научного подвига российских моряков!

В ноябре оба шлюпа покинули Сидней и снова взяли курс к берегам Антарктиды. На этот раз они снова трижды пересекли Южный полярный круг, а затем достигли и крайней южной точки своего путешествия, дойдя до 69 градусов 52 минут южной широты. Этот триумф увенчался открытием сначала острова, которому было присвоено имя Петра I, а затем и Земли Императора Александра Первого. Так в третий раз было доказано существование южного материка. Затем «Восток» и «Мирный» взяли курс к Южной Шетландии. И там нашим морякам сопутствовала удача! В районе архипелага была открыта большая группа островов. Им давали уже названия в честь побед российского оружия: Бородино, Малоярославец, Смоленск, Березино, Полоцк... Миновав Южную Георгию, шлюпы замкнули круг, описанный вокруг земного шара, и направились к родным берегам.

Значение научных итогов экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева трудно переоценить. В общей сложности шлюпы прошли почти пятьдесят

тысяч миль, что более чем в два раза превышает длину экватора, 751 сутки корабли провели в море, из них 100 суток во льдах. Помимо выдающихся географических открытий в южных полярных водах и тропической части Тихого океана, эта экспедиция замечательна еще и ценнейшими систематическими наблюдениями за температурой воздуха, барометрическим давлением, элементами земного магнетизма, а также многочисленными изменениями глубин океана, температуры, удельного веса океанской воды на различных глубинах и определением степени ее прозрачности. Беллинсгаузен впервые дал и правильную характеристику главных особенностей климата Антарктики.

В 1823–1826 годах второе кругосветное плавание совершил Отто Коцебу, на этот раз уже на шлюпе «Предприятие». В нем вместе с известным уже нам доктором Эшшольцем (являвшимся к тому же большим личным другом Коцебу) принял участие и знаменитый русский физик Эмилий Христианович Ленц, проводивший в течение всего плавания физические и океанографические исследования. Им же специально для экспедиции были созданы батометр (прибор для взятия проб воды на определенных глубинах) и специальная лебедка для опускания этого батометра. Впоследствии Ленц станет ректором Петербургского университета и одним из основателей Русского географического общества. Экспедиция на «Предприятии» внесла свой достойный вклад в изучение Мирового океана. Важнейшими открытиями этой кругосветки Коцебу стало открытие группы островов Беллинсгаузена и нескольких островов из группы Маршалских.

В июле 1826 года Коцебу вернулся в Россию, а уже в сентябре следующего года в кругосветное плавание на шлюпе «Сенявин» вышел капитан Федор Литке. Он обследовал северную часть Тихого океана, где продолжил работу Коцебу и открыл целый ряд крупных островов в Каролинской островной цепи, которые ныне носят имя Сенявина. Особенно важным было проведенное исследование побережья Северо-Восточной Азии. Крупнейшую ценность представлял и материал, собранный участвовавшими в плавании учеными, в особенности в области ботаники, геологии и зоологии.

В составе этой экспедиции участвовали ботаник и зоолог Андрей Карлович Мертенс, натуралист-рисовальщик профессор Петербургского университета Андрей Филиппович Постельс и орнитолог Фридрих фон Киттлиц. Научные результаты этой экспедиции в области ботаники и зоологии превысили результаты всех ранее организованных кругосветных экспедиций в мире. Были собраны богатейшие коллекции по

многочисленным отделам естественной истории. Только атлас рисунков включал в себя 1250 предметов. Когда на обратном пути «Сенявин» зашел во французский порт Гавр, ученые экспедиции посетили в Париже известного французского естествоиспытателя Жоржа Кювье, который, весьма заинтересовавшись зоологическими коллекциями, определил все новые виды и дал им название. Сочинение Ф. П. Литке о плавании на шлюпе «Сенявин», в третью часть которого были включены отчеты ученых, получило мировую известность. По словам адмирала Врангеля, выход его в свет «изумил мыслящих моряков и составил эпоху в ученой литературе нашего Отечества».

\* \* \*

Только в царствование Александра I была осуществлена 21 кругосветная экспедиция! Порой одновременно в океане находилось два, а то и три судна, совершающих кругосветное плавание. При этом только часть из кругосветных походов финансировало государство, так как большая часть судов отправлялась в кругосветные вояжи на деньги Российско-американской компании с целью завоза необходимых припасов на Аляску и вывоза оттуда пушного товара. Некоторые из кругосветных плаваний были предприняты исключительно с научной целью – это экспедиции Коцебу, Беллинсгаузена и Васильева. Другие экспедиции выполняли сразу две задачи – практическую, с доставкой грузов, и научную. Судами в этих дальних вояжах командовали такие известные российские морские офицеры, как Гагемейстер и Головин, Лазарев и Коцебу, Панафидин и Тулубеев, Хрущев и Беллинсгаузен, Васильев и Шишмарев, Дохтуров и Врангель. Практически все они впоследствии сделали хорошую карьеру.

Из труда Д. Н. Федорова-Уайта о русских морских офицерах XIX века: «Ряд длительных кругосветных плаваний, из которых было первое в 1803–1806 гг., под руководством капитан-лейтенантов Крузенштерна и Лисянского, получивших за свою службу в английском флоте хорошее знакомство с водами Индийского и Тихого океанов, были, как говорит Веселаго, “светлым животворящим лучом, осветившим наш флот”. Надо иметь в виду, что в то время не только для русских, но и для большинства европейских народов такие длительные морские путешествия были большой редкостью. Так, Шамиссо, совершивший в 1815–1818 гг. плавание на бриге “Рюрик”, замечает в своей *Reise um Welt*, что он был первым

берлинцем, которому удалось проделать кругосветное плавание. Прав он в этом или нет – другое дело. Важно, что в глазах выдающегося немецкого литератора его плавание на “Рюрике”, одиннадцать лет после похода Крузенштерна и Лисянского, было таким необычайным событием в жизни Пруссии, что он мог считать себя пионером в области кругосветных плаваний».

Конечно, офицерский состав на уходящих в кругосветки бригах и шлюпах был не слишком велик. Как правило, на каждом судне, помимо командира, имелись 3–4 лейтенанта, 6–8 мичманов, штурман и 2–3 штурманских помощника. Для достаточно большого российского флота это была, разумеется, капля в море. Однако кругосветные экспедиции организовывались почти ежегодно, а это значило, что опыт сверхдальних плаваний приобретали уже десятки морских офицеров. Согласитесь, что надо было иметь немало мужества, чтобы преодолевать просторы трех океанов на весьма утлых парусных суденышках! К примеру, тот же бриг «Рюрик» Отто Коцебу имел всего 180 тонн водоизмещения. Сегодня бы такое судно с трудом отпустили бы даже в каботажное плавание. Даже наиболее крупные шлюпы, уходящие в кругосветки, в редких случаях имели водоизмещение в 750–800 тонн. А потому история кругосветных плаваний первой половины XIX века – это славная страница истории нашего парусного флота.

Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго писал: «Одним из отраднейших и полезнейших для флота событий были кругосветные плавания на наших судах, проложившие путь русскому флагу в отдаленные океаны... Принося непосредственно огромную пользу, они сопровождались множеством разнообразных последствий, благотворное влияние которых сохраняется и до настоящего времени. Продолжительные плавания в разных климатах и долгие переходы при самых разнообразных обстоятельствах представляли для офицеров и матросов лучшую морскую практическую школу. Посещение различных стран, сношение с разными народами, от высокоцивилизованных до диких людоедов, расширяло умственный горизонт плавателей, а различные, едва знакомые большинству по учебным книжкам, явления природы, как пассаты, муссоны, океанские течения и т. п., настоятельно потребовали серьезного изучения, потому что близкое знакомство с ними необходимо было для скорейшего, удобного и безопасного плавания. Наконец, борьба с могучими стихиями, водой и воздухом, когда они угрожают в виде штормов, ураганов, тайфунов, плавающих ледяных громад, требовала умения управляться с кораблем, энергии и твердости духа не менее, чем самое жаркое морское сражение.

Такая суровая, разнообразная школа, не говоря о нижних чинах, воспитала немногочисленные, но замечательнейшие по своим достоинствам кадры превосходных, образованных офицеров, славных боевых капитанов, даже отличных администраторов. Благодаря тому, что в кругосветные плавания обыкновенно назначались командирами судов офицеры, уже бывшие в подобных путешествиях, все практически полезное, выработанное в каждом из этих плаваний, преимущественно передавалось и совершенствовалось в последующих. Кругосветные плавания первой четверти XIX века дали нашему флоту Крузенштерна, Лисянского, Головнина, Беллинсгаузена, Васильева, Рикорда, Литке, Врангеля, Лазарева, Путятина, Нахимова и много других моряков, прославившихся впоследствии своей благотворной деятельностью в разных морских служебных сферах».

Всего за первую половину девятнадцатого века российскими моряками было совершено тридцать шесть кругосветных плаваний. Учитывая, что на каждое из плаваний уходило два-три года, то постоянно в кругосветном плавании находилось сразу по несколько кораблей. А это значит, что в первой половине девятнадцатого века исследование океана российскими моряками происходило непрерывно. В отличие от всех остальных государств, где дальние плавания кораблей преследовали прежде всего чисто практические цели, в России каждый уходящий в кругосветное плавание корабль получал порой даже не одно, а два научных задания. Одно от Морского министерства и второе от Академии наук. Результаты экспедиций тщательнейшим образом анализировались и обобщались. Именно поэтому к середине XIX века российские карты Тихого океана считались самым точными и достоверными в мире.

Организацию кругосветных плаваний облегчало то, что большая часть из них проводилась на деньги Российско-американской компании. Однако команды всегда комплектовались Морским министерством. Это позволило воспитать целое поколение моряков. В каждом из тридцати шести плаваний непременно проводились научные исследования. При этом девятнадцать кругосветных плаваний считаются как внесшие первостепенное значение в мировую науку об океане.

С уходом в небытие парусного флота закончились и классические российские кругосветки. Наступало новое время, время комплексных исследований на всех морях и океанах планеты, век, когда России суждено было стать великой океанской державой и пожать плоды тяжелой и кропотливой работы многих поколений отечественных кругосветчиков.

## **Часть вторая Жизнь на палубе и на берегу**



## Глава первая. Хорошая вахта сама стоит

На парусных судах российского флота вся жизнь была подчинена букве Морского устава, разработанного и утвержденного Петром I в 1720 году. Любая мелочь была строго регламентирована, иначе, впрочем, в море было и нельзя.

Поэтому для упорядочения деятельности команды уставом вменялось в обязанности командирам кораблей «главнейшим делом» расписать «всю команду на три равные части по вахтам, а вахты по парусам, орудиям и т. п.».

Надо отметить, что с петровских времен почти до конца XVIII века русские моряки применяли так называемое морское счисление времени, в котором сутки начинались с полудня предшествующего дня по гражданскому календарю. Морское счисление опережало гражданский календарь на 12 часов, но для моряков было более удобным.

На линейных кораблях и фрегатах имелась реальная возможность делить людей на три вахты. При этом каждый член команды обязан был знать свои обязанности и место на вахте. Для этого у каюты командира и около бизань-мачты на шканцах вывешивалась бумага с поименным расписанием каждого офицера и матроса. Это же расписание зачитывалось перед командой. Аналогичное расписание составлялось и для сражения. Так как на маленьких судах с небольшими командами возможности иметь трехсменку просто не было, вахту там стояли в две смены. Немудрено, что трехсменные вахты по сравнению с двухсменными были настоящим счастьем для моряков, так как позволяли больше отдыхать и восстанавливать силы. Недаром в русском парусном флоте тяжелейшую двухсменку именовали «с носков на пятки, с пяток на носки».

Заметим, что само слово «вахта» голландское, а потому отечественные мореходы, поморы, издревле называли свои вахты «переменами», а подвахты – «подпеременами». Первая вахта стояла с 8.00 до 12.00 и ночью с 20.00 до 24.00. Ее считали легкой, так как команда в эти часы, в основном, бодрствовала.

Отсюда у русских моряков бытовало ее название – «детская вахта» или «сама стоит» (т. е. без особых усилий). Офицеры же именовали ее «прощай молодость», так как вахта занимала самое приятное для общения в кают-компании время.

Вторая вахта – с 12.00 до 16.00 и с 00.00 до 4.00. Эта вахта считалась

более трудной, так как в это время все свободные от несения вахты отдыхали. Офицер Максимов с клипера «Стрелок» в своем дневнике однажды заметил: «Ночная вахта с 12 ночи до 4 утра считается самой скучной и несносной, потому, что все судно вкушает самый сладкий сон, а вахтенные принуждены проводить это время без сна, может быть, под дождем, подвергаясь то сильному холоду на Севере, то удушливому зною в тропиках». Именно поэтому ее традиционно называли «собачьей вахтой», или попросту «собакой». Это наименование сохранилось в нашем флоте до сегодняшних дней. Но эта вахта имела еще весьма благозвучное название – «Диана». Так в честь утренней звезды Дианы именовали эту вахту итальянские моряки. Третья вахта, с 4.00 до 8.00 и с 16.00 до 20.00, была самой почитаемой вахтенными, так как, сменившись утром, матрос имел полдня свободного времени, которого хватало и на сон и на личные дела. Когда судно не было под парусами, а стояло на якоре, то ночную вахту устанавливали с нуля до восьми утра, т. е. на всю ночь, почему ее и звали «всенощной».

Порой, чтобы одна и та же вахта постоянно не стояла в одно и то же время, что очень выматывало людей, начальники переходили на скользящий график. У русских моряков дневная вахта длилась с 12.00 до 18.00, т. е. 6 часов. После обеда, если не было учений, лавировок и аврала, следовал законный «адмиральный час», когда на судне все вымирало, кроме бодрствующей вахты. Затем игрался подъем, и снова начинались нескончаемые корабельные дела.

Затем с 18.00 до 20.00 шла короткая двухчасовая вахта, благодаря чему матросы каждой вахты не находились в одно и то же время на палубе. Эту двухчасовую полувахту матросы именовали «хитрой вахтой». В то же время ею обычно командовал сам командир, поэтому ее еще порой именовали «адмиральной». С 20.00 опять шли своим чередом обычные четырехчасовые вахты. Иногда в зависимости от обстановки, климатических условий продолжительность вахты решением командира могла меняться от 2 до 5 часов. Кстати, скользящий или сдвигающийся график вахт был принят только у военных моряков. В торговом парусном флоте смены были, в основном, постоянными и назывались «стоячими». Для удобства каждая из них имела свой цвет, соответственно, первая – красный, вторая – синий, третья – желтый.

При хорошем ветре и относительно спокойном море дежурная вахта находилась на верхней палубе в готовности, в то время как свободная занималась корабельными делами или отдыхала. При общих авральных работах наверх вызывались все вахты. В холодную погоду вахту могли

сократить до двух часов. Если ветер был попутный, то вахтенные матросы могли и отдохнуть. Намного хуже было, если ветер был противный, тогда идти вперед парусное судно могло только с помощью лавировки для захвата касательного ветра в паруса. Занятие это было не только чрезвычайно утомительным, но и физически трудным, так как приходилось за вахту подниматься на мачты до десятка раз. Если же погода была холодна, а ветер был свежий, это выматывало матросов до полного изнеможения.

Из воспоминаний А. де Ливрона, совершившего в начале 60-х годов XIX века кругосветное плавание на корвете «Калевала»: «Время наше в море распределялось на службу и занятия так же, как и на всех военных судах настоящего времени. К 8 часам утра все обязательно выходили наверх, чтобы присутствовать при церемонии подъема флага. Для тех, которые стояли ночью на вахте, исключений не делалось. За опоздание “к флагу” всегда нагорало. До 8 часов уже почти все успевают напиться чаю. Тут обыкновенно рассказываются разные приключения на ночных вахтах и всякие новости из судовой жизни. Для постороннего лица все это могло бы показаться крайне неинтересным, а нас это занимало: сообщалось, какие паруса несли ночью, кого встретили, что происходило на вахте того или другого вахтенного начальника... В тропиках учений не было, но офицеры, стоявшие с 4 до 8 часов утра на вахте, в 9-м часу выходили наверх, вооруженные собственными секстансами, и вместе со штурманами брали высоты солнца для определения по ним долготы места корвета. Другие занимались английским языком или же читали книги из судовой библиотеки, а те, у которых были какие-нибудь служебные дела по судну, уходили в палубу или наверх. Перед полуднем опять многие выходили с секстансами для поимки близполуденных высот солнца для определения широты места. В момент прохождения солнца через меридиан старший штурман громко выкрикивал слово “полдень”, и на баке тогда вызванивали в судовой колокол так называемую “рынду” – двенадцать раз по три звонка. При этом часовой у денежного сундука поворачивал висевшие у него над головой под бимсами песочные склянки – одну получасовую и одну четырехчасовую.

Перед обедом все обливались водой. Команда получала свой обед ровно в 11 часов, а офицеры обедали в полдень. Конечно, и у нас существовал обычай торжественной подачи командной пробы через все градации старшинства, а также традиционный хоровой свист к “вину”. В жарком климате некоторые из команды не могли выпивать полагавшейся им чарки водки и получали взамен этого деньги. Бывали же, впрочем, и

такие, которые сильно пьянели от своей чарки и потом весь остаток дня ходили, ничего не соображая, как шальные мухи. По воскресным и праздничным дням капитан и гардемарины обедали в кают-компании, а вахтенные офицеры, отстоявшие вахту с 8 часов до полудня, приглашались в будни к капитанскому столу. После обеда опять все принимались за какое-нибудь дело или иногда группами собирались в чьей-нибудь каюте и вели там дружескую, задушевную беседу. Редко кто спал после обеда; этого у нас не было в заведении. Даже не ложились и те, которые стояли ночную вахту; пожилых ведь у нас не было, а самый старый по годам был доктор, да и ему было только 28 лет. Около 5 часов вечера вестовые зажигали в кают-компании лампы, а в 7 часов подавали ужин и чай. Интересная болтовня часто затягивалась до полуночи, но в хорошую погоду большинство обыкновенно проводило время наверху. На юте нам разрешалось и присесть».

Отметим, что у российских офицеров считалось недопустимым прибытие на дежурство позднее последнего удара четырехчасовой склянки. При этом признаком хорошего тона на русском парусном флоте считалось прибытие офицера для заступления на вахту на 3–5 минут ранее положенного срока. За это время он успевал уяснить текущую остановку, а потому смена вахты проходила гораздо быстрее, что было весьма приятно сменяющемуся.

Из воспоминаний адмирала В. С. Завойко о его кругосветном плавании в 1837–1839 годах на корабле Российско-американской компании «Николай»: «Настало время однообразия, качания и скуки. Все одно и то же: только море, то же небо, те же лица, те же звезды и занятия... В 4 часа дудка сигналист: “Первая вахта, на вахту!” И когда ее пронзительный свист дойдет до сонных ушей, невольно скажешь: “Проклятая! Хоть бы часок опоздала!” Но встрепенешься, выйдешь... рассудок вступит во владение кораблем, войдет в движение волн, ветров, облаков и звезд, и шестичасовая вахта пройдет, как час. Проведенный со старыми друзьями. В 8 часов смена. Но прежде, чем спустишься в каюту, еще несколько раз... поймашь в воде солнышко... Спустившись в каюту, пьешь чай и кофе, полчаса со своими собратями, говоришь, о чем попадет. А о чем? Да, например, хоть о той же суете сует и мыльных пузырях, которыми на твердой земле занимаются. Иногда вид на открытое море, где по временам выются за кормой корабля касатки или бегают на раздолье зайчики, подает повод в беседе очень занимательной. О чем ни начнешь толковать, все годится для разговора, когда рот и язык наполовину уже заняты... Потом мы начинаем вычислять и каюта превращается в школу Пифагора, по крайней мере по

безмолвию. Приходит полдень. Все выбираютя наверх и ну смотреть на солнце, когда оно остановится в своем течении. Ловим, ловим... вдруг у каждого ловца раздается восклицание: “У меня 0, 0, 0!” И все зашешат, и каждый ужасно торопится, зароеся в таблицы, зачертит, забросается... беда, если тут у кого-нибудь сломается карандаш! Отстающему кажется, что он никогда не терял столько времени, как в эту минуту; эта безделица может взбесить, как будто теряешь все на свете, точно так же, как на берегу, когда, например, одеваешься в караул, а денщик не несет кивера. Но вычисление готово; всякий несет свое капитану и всякий доволен, что догнал остальных и что его вывод... около других. По окончании этой церемонии обыкновенно пройдет уже склянка и наступит моя вахта с первого; я принимаюсь дотягивать шкотики, раздергивать белении и прочее. Как водится. Ходишь, ходишь, бьет и четыре склянки; зовут обедать. Если ничего не предвидится особенного, так и вахтенные сменяются, и он садится за стол вместе с прочими. Обед продолжается час; после чего, если еще что не помешает, сидим еще склянку за кофе и сигарой, и в это время барон играет что-нибудь на фортепиано. С 6 часов, когда смена с вахты, два часа до чаю посвящаются на веселье: кто во что горазд; а после, в 8 часов, напившись чаю, ложимся спать. Пока в 12 часов опять не засвистит роковая: “На вахту!” Таким образом, проходит моя жизнь со дня на день... Для себя остается в сутки полтора только часа пред обедом, которые и должен употреблять, как знаешь, для всех своих занятий... Воскресенье отличается и у нас от будней, и у нас бывает в этот день своего рода развод. К 9 часам утра команда одевается в чистое белье, офицеры в мундиры и начинается развод. “Смирно! Свистать всех наверх, повахтенно во фронт, с койками”. Матросы выходят, каждый со своей койкой, на верхнюю палубу и становятся во фронт, держа койку у левой ноги. Когда фронт готов, я – дежур-майор, осматрю, все ли в исправности, и докладываю капитану: “Команда во фронт!” Выходит капитан, я командую: “Фуражки долой!” Капитан кричит: “Здорово, ребята!” И идет по фронту, спрашивая: “Всем ли довольны? Сполна ли провизия?” Между тем осматривает, в чистоте ли и опрятности люди и их постели. Когда все это кончится, командуется: “Направо! Левое плечо вперед, марш!” После этого развода мы идем молиться Богу, и день оканчивается, как обыкновенно...»

Лейтенант В. И. Зарудный в своем рассказе «Фрегат “Бальчик”» весьма наглядно рассказал о повседневной жизни моряков одного из судов Черноморского флота. В центре его описания адмирал Нахимов. Вот как выглядит в описании автора вполне заурядная операция перемены марселей: «...Фрегат в буквальном смысле затрепал от беготни матросов, которые через несколько секунд были на своих местах. Когда я выбежал наверх, марсовые бежали уже по вантам.

– Бегом! Бегом! – говорил Александр Александрович.

– Мухи! – кричал на вялых матросов Павел Степанович Нахимов, стоявший на правой площадке, облокотившись о борт локтем правой руки. – Зачем по путинь-вантам не бегут? Не бойся падать, вниз упадешь, а не вверх!..

Взбежав на свой крьюйс-марс, я принял деятельное участие в работе и могу похвастать, что не раз содействовал тому, чтобы марса-шкоты в новом марселе не были основаны впереверт; как только я в этом убеждался, то сбегал с марса вниз распоряжаться скатыванием старого марселя, и был артистом в этом деле. Потом снова бежал на марс, потому что парусное учение на “Бальчике” не ограничивалось одной переменной марселей, а упражнялись в этом несколько раз и после того брали и отдавали рифы.

После двух рейсов я порядочно устал и тогда менее обращал внимание на свое марсовое царство, чем на другие; наконец, стал смотреть на палубу и наблюдать за разными личностями. Какие все кажутся маленькими и смешными, когда смотреть отсюда, думал я; вон внизу как суется Фермопилов на шканцах и другие; вот и Павел Степанович в своих коротеньких белых шароварах и большой белой фуражке; зачем он сгорбился?

В это время Павел Степанович, как будто по сочувствию, взглянул на крьюсель и сказал Александру Александровичу:

– Посмотрите, пожалуйста, что у вас делается? Корчагин на крьюселе, кажется, галок считает!

Я быстро обернулся лицом к крьюсель-рее и крикнул на марсовых:

– Что же вы так долго возитесь, вот я вас всех!

– Вот видите ли-с, – продолжал Павел Степанович, – он воображает, что дело сделал-с! Нет-с, в наше время не такие мичмана бывали-с. Уж эти мне мичмана, бедовый народ! Напугайте их хорошенько, Александр Александрович! Скажите им, что скоро военное время настанет, и тогда с ними шутить не будут.

“Беда мичманам! – подумал я. – Павел Степанович не на шутку вооружается против них. Надо служить как следует...”

– Ото! – сказал крьюсельный урядник, малоросс Набардюк, взглянув на меня своим выразительным взглядом.

Это восклицание и этот взгляд Набардюка выражали веселую насмешку.

– Что вы за дурак, Иван Иванович, – сказал с реи скороговоркой молодой марсовой матрос уряднику Коробкову, который, стоя на марсе, держался за снасть обеими руками. – Ну что вы уцепились за риф-тали и глаза вылупили; что бы вам потравить тали-то хоть немного!

Я не мог удержаться от смеха, взглянув на красную физиономию Ивана Ивановича, у которого глаза действительно были навывкате. Коробков был вторым урядником на крьюселе, а старшим марсовым был здесь мой земляк Набардюк. Нельзя представить себе человека добрее этого простяка, – добродушие выражалось у него во взгляде, во всей наружности и в поступках. Он никогда не выходил из себя при неудачных работах, за которые ему нередко доставалось, и собственноручно он бивал молодых дураков только при крайней необходимости.

Отношения его к своему ближайшему начальнику, то есть к марсовому мичману, были необыкновенного свойства. Стараясь всеми силами угодить мне, он обладал искусством учить, не обнаруживая резко своего превосходства. Удивительно, сколько здравого смысла и глубокой философии имел этот простой, безграмотный человек. В самое короткое время я привязался к Набардюку, как ребенок к доброму дядьке; никогда не смотрел я без сочувствия на его рябую смуглую физиономию с черными кроткими глазами и выстриженными усами. Да и было за что привязаться к этому человеку. Сколько раз он предупреждал меня от ушибов и опасности свернуть себе шею по неосторожности или торопливости суетливых матросов.

Очень часто во время важной работы, следя со вниманием за марсовыми, он вдруг хватал меня за руку и отбрасывал в сторону, чтобы спасти меня от удара какого-нибудь блока или бухты. Вероятно, никто не принимал такого живого участия в трудах и усталости марсового мичмана, как мой добрый Набардюк; всякий раз, когда я взбегал на марс, он с любопытством смотрел на меня и часто уговаривал не утомлять себя без особенной надобности. Случалось, что при необходимости сбегать вниз, справиться о чем-нибудь, не отрывая ни одного матроса от дела, он, заметив мое намерение сойти с марса на палубу, предупреждал меня, прыгнув, как обезьяна, на избранную снасть и скользнув по ней в одно мгновение на палубу. Через несколько секунд добрая голова его уже показывалась из марсовой дыры или из-за внешней кромки марса.

С усиленным вниманием проследив несколько времени за работами, я опять развлекся и предался своему любимому занятию – наблюдению издали за людьми. С марса это так удобно и спокойно; внизу, под непосредственным надзором начальников, находишься в напряженном состоянии и наблюдательные способности слишком стеснены. Я знал, что дурно отвлекаться от работы даже на одно мгновение, нехорошо подавать такой пример матросам; да искушение слишком велико; при парусном учении на военных судах происходит такая занимательная игра чувств, в бесчисленных проявлениях, что, имея возможность всматриваться в нее, нельзя не увлечься.

Более двухсот человек заняты опасными акробатическими представлениями. Более десяти человек повелевают ими, распоряжаются удачно и неудачно, хладнокровно и с увлечением, горячатся, досадуют. Один человек распоряжается всем вообще и в особенности управляет десятью начальниками, сам горячится, воодушевляется, иногда мгновенно приводит все в порядок, одним взглядом замечает сто ошибок, распекает всех вообще и каждого порознь, иногда грозным молчанием устрашает больше, чем громким голосом. У всякого свои жесты: один с досады жмет себе руками затылок, другой топает ногами, третий швыряет носками кверху, выделявая, таким образом, нечто в роде казачка; четвертый с досады натягивает себе фуражку на затылок и придает своей фигуре комически грозное выражение. Голоса, манеры, взгляды – все обнаруживает высшую степень возбуждения темпераментов под влиянием власти энергического человека.

Вот кутерьма, думаю я; как славно тут, на марсе! Только изредка намылят шею, – а там – внизу, всегда беда мичманам; не один, так другой, не другой, так третий, а то, чего доброго, все вместе напустятся, да ведь как пушат! Вот Фермопилов, как рак, красный, его уже раз двадцать распекали, что он раза два уже рукой махал. Какой молодчина Украинцев, грот-марсовой матрос, – бежит по веревочной лестнице скорее, чем я пробегу по превосходной деревянной, а ведь за плугом ходил пять лет тому назад. На что не способен русский человек!

– Что же там, на крьюселе, делается? – крикнул командир фрегата Абасов.

– Ведь это вот что такое-с, – заметил ему Павел Степанович, – этот Корчагин с Набардюком завели себе малороссийский хутор на крьюселе, а нас с вами, как русских, знать не хотят.

“Новая беда! – думал я. – Теперь недели две нужно будет отшучиваться в кают-компани”.



Так и случилось. Шутка Павла Степановича тотчас была принята к сведению каждым из офицеров. Все прозвали крьюсель на “Бальчике” Малороссией. Название это было усвоено вследствие стечения двух неблагоприятных обстоятельств: во-первых, мичман и старший унтер-офицер на крьюселе были хохлы; во-вторых, по небольшому числу парусов работ у нас было меньше, чем на других марсах. От этой последней причины мои подданные изредка пользовались вместе со мной приятным *far niente* (итал. ничего неделанием), что давно уже возбуждало зависть владельцев грот-марсовой и фор-марсовой областей...»

Жизнь на корабельной палубе русского судна всегда была подчинена четкому распорядку дня. Все на судне движется по кругу: вахты и приборки, прием пищи и учения. Все подчинено букве петровского устава.

Из воспоминаний А. де Ливрона: «Жизнь наша текла однообразно, но не скучно. Материала для развлечений было очень много. Помимо общих учений, занятий с командой и службы по кораблю, каждый находил себе еще какое-нибудь дело: писали письма, вели дневники, читали книги, играли в шахматы и занимались музыкой и пением. Офицеры отдавали очень много времени команде. С нею вели длинные поучительные беседы и рассказывали из прочитанного в книгах. Около более общительных офицеров на баке часто собирались большие кучки слушателей...

В большие праздники офицерство, согласно устава, надевало мундиры, и тогда капитан делал нам и судну парадный смотр; для этого офицеры выстраивались по старшинству чинов на шканцах в одну шеренгу, а по другую сторону корабля во фронт становилась команда... По докладу старшего офицера командир выходил наверх, причем со всеми здоровался, поздравлял с праздником и иногда говорил команде речь, а затем обходил части судна в сопровождении тех чинов, которые ими заведовали. В таких случаях все подвергалось очень строгой критике, ввиду чего каждый старался чем-нибудь особенно отличиться. Бывали такие офицеры, которые не довольствовались только тем, что их части находились в чистоте и порядке, но они еще опрыскивали их духами; такими помещениями были: малярная, фонарная, шкиперская и т. д. Подобные смотры постоянно и теперь производятся на каждом корабле флота также и в воскресные дни, но при этом офицеры надевают только эполеты, не облакаясь в мундиры».

И в шторм, и в штиль каждые восемь ударов судового колокола – это смена вахт. С последним ударом на палубе появляется и сменщик. Не торопясь, вахтенный лейтенант сдает сменщику курс и паруса, рассказывает, сколько миль пройдено за вахту да сколько воды из трюма натекло. Позевывая в кулак, сменщик смотрит в шканечный журнал. Там

все записано и подбито исправно. Хорошо!

Заступающий матрос тем временем подходит с наветренной стороны к колесу и, встав позади рулевого, кладет левую руку на рукоять штурвала.

– Курс?

– Вест!

– Как ходит руль?

– Полтора шлага под ветер!

– Есть курс вест! Руль ходит полтора шлага под ветер, – скороговоркой повторяет заступающий и принимает штурвальное колесо из рук в руки.

Отстоявший вахту офицер еще немного стоит рядом со сменщиком. Негласные корабельные традиции не позволяли офицеру, сдав вахту, сразу покидать шканцы.

– Ну, ладно, друг любезный, паруса и снасти в твоей власти! Пойду-ка я сосну часок.

В тесной и сырой выгородке тускло мерцает сальный огарок свечи в фонаре с водой. Пахнет мокрой одеждой и давно не мытыми телами. Качаясь в подвесных койках, храпят свободные от вахты соплаватели-офицеры. Стараясь не шуметь, забрался лейтенант в свободную подвесную койку и тут же забылся беспокойным чутким сном, которым умеют спать только моряки.

Ровно без минуты шесть на квартердеке корабля замаячила коренастая фигура корабельного боцмана.

– Дозвольте побудку отсвистать? – Боцман подходит к вахтенному начальнику.

Тот молча кивает, просьба эта излишняя, но таков порядок.

После этого боцман поднес дудку к губам и, страшно надувая щеки, пронзительно засвистел:

– Мигом всем вставать и койки закатать!

Сразу показываются, вылезаящие из люков матросы, шлепают босые ногами. Времени у них мало. За несколько минут надо свернуть в кокон свою койку и установить ее в свою бортовую ячею, добежать до носового гальюна, наконец, хотя бы наскоро ополоснуть лицо морской водой.

И вот уже опять свистит дудка, но теперь команду иную:

Иван Кузьмич, бери кирпич,  
Драй, драй, драй!

Начинается малая утренняя приборка. Порошком кирпичным драили матросы до блеска медь, доски палубные до желтизны янтарной. Шканцы

палубу драили и посыпали песком, чтобы на качке не скользили ноги, так сегодня посыпают зимнюю наледь на тротуарах.

Качество работы проверялось просто. Бросал небрежно вахтенный офицер платок свой, затем поднимал, если чист – хорошо, грязный – переделать.

Не успели дух перевести, снова дудка. На этот раз свистел боцман к кашице. Побежали артельные с бачками на камбуз. Сегодня вторник, а значит, положена служителям на завтрак каша густая, мясом заправленная. На брезенте разложили артельщики сухари ржаные, расставили чайники со сбитнем горячим, посреди медный бак с кашей. Расселись матросы “по кашам”, вынули ложки и, достоинство соблюдая, за еду принялись. Котел общий, потому и черпают так, чтобы всем поровну. Едят матросы вроде бы не спеша, а все же поторапливаются. Вот-вот дудка к учению свистнет, тогда не до еды будет...

Если позволяют обстановка на море и погода, начинаются корабельные учения, парусные и артиллерийские. Немногословный старший офицер судна спокойно отдает команды, прохаживается туда-сюда по шканцам. Командиры стоят молча и наблюдают за происходящим. Свою оценку выучке команды они дадут после окончания учений с тем, чтобы или похвалить отличившихся, или, наоборот, наказать нерадивых.

– По местам! – кричали, срывая голоса, батарейные офицеры. – Жай!

Заряжающие ловко засовывают в разгоряченные стволы пороховые картузы, быстро принимают от подавальщиков ядра. Секунда, и черные шары тоже исчезли в пушечных жерлах, затем туда же досылаются в два удара прибойниками и пыжи. Пушки разом накатываются в порты.

– Готово! – кричит прислуга.

– Пальба по порядку номеров! – несется откуда-то сверху сквозь клубы пороховой гари.

Следующим образом выглядит в описании лейтенанта В. И. Зарудного артиллерийское учение на парусном судне середины XIX века: «Артиллерийское, так же как и всякое другое ученье, производилось на “Бальчике” всегда под непосредственным надзором Павла Степановича. Как заклятый враг бесполезной формальности, стесняющей не вполне развитых простолудинов, Павел Степанович доводил все приемы до возможной простоты и свободы, но требовал строгого исполнения всего необходимого и полезного; он не любил также сухости и бесполезной строгости артиллерийских педагогов, часто сам вмешивался в объяснения и был неподражаем в этом отношении.

В последнее время вошли в моду в Черноморском флоте вопросы и

ответы, относящиеся до артиллерийского дела, род уроков и экзаменов для матросов. Эти экзамены составляли камень преткновения для многих. Умный, лихой матрос, который не задумался бы решиться на самое отчаянное дело, робел перед экзаменатором и с бледным лицом давал нелепые ответы; у иных губы дрожали, и это, по непростительной ошибке, некоторые относили к трусости и неспособности к военному морскому делу. Тысячи примеров доказывали неосновательность подобных заключений. Павел Степанович упрощал и облегчал подобные экзамены донельзя.

– Что за вздор-с, – говорил он офицерам. – Не учите их, как попугаев, пожалуйста, не мучьте и не пугайте их; не слова, а мысль им передавайте.

– Муха, – сказал Павел Степанович одному молодому матросу, имевшему глуповатое выражение лица, – чем разнится бомба от ядра?

Матрос дико посмотрел на адмирала, потом ворочал глазами во все стороны.

– Ты видал бомбу?

– Видал.

– Ну, зачем говорят, что она бомба, а не ядро?

Матрос молчал.

– Ты знаешь, что такое булка?

– Знаю.

– И пирог знаешь что такое?

– Знаю.

– Ну, вот тебе: булка – ядро, а пирог – бомба. Только в нее не сыр, а порох кладут. Ну что такое бомба?

– Ядро с порохом, – отвечал матрос.

– Дельно! Дельно! Довольно с тебя на первый раз.

Не все понимали величайшее значение подобного вмешательства адмирала в военную педагогию, и редко кто постигал всю утонченность ума, избирающего кратчайший путь к цели. Некоторые слушали подобные объяснения с двусмысленной улыбкой и приписывали счастливой простоте то направление, которое внушено высшим умом и оправдано трудовым опытом».

Если судно шло в виду береговой черты, то штурмана, сверяясь с лощей, уточняли место судна по счислению, если же вокруг было только открытое море, то приходилось вычислять обсервованное место по звездным светилам. Ночью это были звезды, а днем солнце.

За несколько минут до полудня штурмана выносили из своей каюты величайшую ценность – Гадлеев квадрант в XVIII веке и секстан в XIX.

– Ну-ка, – кричали штурмана своим помощникам, – тащите сюды карту меркаторскую, синусы со склонениями солнечными да таблицы майеровские! Счас колдовать будем!

Ровно в полдень измерили они и рассчитали широту, а в сумерках, измерив лунное расстояние и поколдовав над майеровской казуистикой, высчитали и долготу. Все, теперь, зная свое точное место, можно было не бояться скал и рифов, а смело прокладывать курс и продолжать плавание туда, куда вел их приказ.

\* \* \*

И сегодня на флоте большое значение придается порядку салютации. И последовательность салютации, и количество выстрелов давно определены международными соглашениями. В эпоху парусного флота к вопросам салютации относились с еще большим пиететом. Истоки обряда пушечного салюта усматриваются еще с появлением первых пушек на судах. Так как процесс заряжания был весьма продолжителен, то холостым выстрелом своих пушек салютующий демонстрировал отсутствие агрессивных намерений и доброжелательность ко встречному судну. Нарушение порядка салютации порой служило даже поводом для начала боевых действий. Английским морякам вообще предписывалось требовать, чтобы любое иностранное судно первым салютовало им салютацию, в противном случае они немедленно открывали огонь. Заметим, что Петром I в Морском уставе было записано, чтобы российские корабли никогда и не перед кем первыми не спускали свой крюсель (это также являлось составляющей частью ритуала салютации) и не салютовали пушками, кроме случаев захода в иностранные порты и салютаций по обоюдному предварительному соглашению.

В настоящее время присягу в армии и на флоте принимают всего лишь один раз в жизни, в XVIII–XIX веках ее принимали каждый раз при вступлении на престол нового самодержца. Вот как выглядела процедура принятия присяги на Балтийском флоте при восшествии на престол Екатерины II. К 10 часам утра со всех кораблей, находящихся в Кронштадте, командиры и большая часть офицеров в полной парадной форме прибыла на флагманский линейный корабль. Офицеры в кафтанах белого сукна, с золотым позументом, с зелеными воротниками и обшлагами, в белых штанах с белыми чулками. На шляпах у флагманов и капитанов команд белый плюмаж. На шпагах золотые темляки с зелеными

шелковыми кистями. У артиллерийских офицеров все так же, только без позумента. Унтер-офицеры имели белые камзолы и зеленые штаны, поверх васильковые епанчи с белым подбоем, а на ногах кожаные штиблеты с медными пуговицами.

В 11 часов утра главный командир изволил выйти на шканцы и объявил при собравшихся со всей эскадры капитанам с их секретарями и офицерах и «при всех служителях» печатный манифест и присяжный лист о вступлении на престол Екатерины II. Прочитав манифест капитанам и офицерам, «по полученному присяжному листу присягали, и по окончании присяги в 11-м часу при выстреле из пушки поднят молитвенный флаг и отслужен молебен». Затем с адмиральского корабля был произведен особый коронационный салют в 312 выстрелов, за которым последовал общий салют со всех кораблей, судов и крепостных фортов в 15 выстрелов. После завершения присяги на флагманском корабле офицеры разъехались по кораблям и судам флота, где и привели к присяге матросов. После этого на всем флоте был объявлен праздничный день, офицерам были устроены банкеты в кают-компаниях, а матросам выдано по двойной порции мяса и по двойной чарке.

Правила о салютах, или, как тогда называли, о «поздравлениях пушками», в течение первой четверти XVIII века определялись несколькими постановлениями, которые, однако же, на практике никогда строго не исполнялись. Так, в 1710 году положено, что крепость должна салютовать первому адмиралу семью, а прочим флагманам пятью выстрелами и они должны отвечать ей тем же числом. Партикулярные же корабли должны салютовать крепости пятью выстрелами, а она им отвечала тремя. Но вслед за утверждением этого постановления оно было нарушено, и суда салютовали почти всегда большим числом выстрелов.

От иностранных коммерческих кораблей требовали, чтобы, подходя к нашим крепостям, они опускали фор– или грот-марсель «вместо поклона» и подбирали вымпел. При встрече же с нашими военными судами иностранные купцы, кроме спуска марселя, должны были, если имели пушки, салютовать, а флагманы им отвечать двумя выстрелами менее.

В 1710 году в случае встречи наших архангельских фрегатов с иностранными судами велено было «французским, английским и испанским судам почтения не чинить». Но через два года, когда предполагалось несколько судов Азовского флота перевести в Балтийское море, то в случае прихода в иностранные порты им предписывалось «кумплемент отдавать, смотря на английские и французские поступки, чтобы чести флага не учинить афронта». С Данией (в 1710 г.), с Голландией

(в 1716 г.) и при заключении Ништадтского мира (в 1721 г.) со Швецией о правилах салюта были заключены трактаты; но условия со Швецией были так неопределенны, что первое же их применение на практике породило недоразумения и распоряжения со стороны русского правительства, чтобы при размене салютов со шведами отвечать всегда одним выстрелом менее.

\* \* \*

При существовавших порядках на русском флоте до 60-х годов XVIII века действия начальствующих и лиц, непосредственно участвовавших в вооружении и снаряжении судов, были чрезвычайно стеснены из-за назойливого вмешательства Адмиралтейств-коллегии в самые мелочные их распоряжения и особенно из-за возникавшей от этого утомительно длинной переписки. Во время плаваний распоряжения флагманов и командиров судов парализовывали консилиумами или советами с подчиненными им лицами. Командующий флотом, эскадрой или отдельным военным судном при всех сколько-нибудь важных обстоятельствах обязан был созывать консилиум и действовать по его решению. Установление это в большинстве случаев приносило вред, так как под личиной благоразумной осторожности останавливало всякий смелый порыв начальника, с одной стороны, и скрывало щитом закона нерешительность, а иногда и вредное бездействие начальствующих лиц – с другой. Интересно, что в то время, когда в инструкциях, даваемых начальникам флота, строго предписывалось руководствоваться решением консилиумов, в одном высочайшем послании главнокомандующему армией о консилиумах или советах высказывалось такое мнение: «Этих бесплодных советываний в нынешнюю кампанию (в Семилетнюю войну) столько было, что, наконец, самое слово совет омерзит».

Командир отряда кораблей в российском парусном флоте поднимал свой брейд-вымпел. Если командир был в чине капитан-командора, то вымпел поднимался в вертикальном положении, а если капитаном 1-го или 2-го ранга, то в горизонтальном. Последний именовался моряками «плавающим вымпелом».

Большой проблемой в эпоху парусного флота была организация связи. Сигналы, как необходимое средство сообщения между судами, введены были при первых плаваниях нашего флота. Первоначально они состояли из немногих условных знаков, заключавшихся днем в подъеме флагов, а ночью – фонарей, к чему присоединяли еще пушечные выстрелы и

барабанный бой. В 1710 году появились печатные сигналы, которые улучшали в нескольких последующих изданиях морского устава.

Система, принятая в них, в общих чертах была сходна с системой сигналов, употреблявшихся тогда на французском флоте, и лишь немного различалась в подробностях. Дневные сигналы подавали флагами, поднимаемыми в разных местах рангоута, и парусами. Поднятие каждого сигнала на флагманском корабле сопровождалось выстрелом, который репетовался всеми судами в виде ответа и заключался вторичным выстрелом флагмана. Ночные сигналы на кораблях подавали фонарями и пушечными выстрелами, а на галерах сверх этого ракетами, звуком труб, боем в литавры и барабаны. Крайнее несовершенство сигналов того времени подчеркивает недостаточное количество. Так, для флагманского корабля было всего 48 дневных, 14 ночных и 9 туманных сигнальных номеров, производившихся пушечными выстрелами. Партикулярный корабль мог сделать дневных сигналов шесть, а галера только один. Подобное несовершенство сигнальной системы заставляло во время плавания флота в открытом море, иногда при весьма свежем ветре и большом волнении, посылать шлюпки для передачи донесения или приказа.

Любая, казалось бы, самая обыденная корабельная операция, которая в наше время считается пустячным делом, в эпоху парусного флота была тяжелым испытанием. Если, к примеру, сегодня съёмка с якоря считается достаточно заурядным эпизодом, то на парусном флоте это было весьма сложное и опасное дело. По команде шкипера сразу несколько десятков матросов, упираясь в вымбовки, медленно начинали выхаживать 120-пудовый чугунный якорь. Работа эта была чрезвычайно трудная, особенно если она осуществлялась на качке. Толстый пеньковый канат гигантским питоном вползал в свинцовый клюз. Потоками стекал грязный ил. Спустя час из волн показывался якорный шток. После этого начиналось самое сложное – выборка якоря. Дело в том, что при окончательной выборке якоря не редки были случаи, когда огромные чугунные якорные лапы на качке проламывали борта судов. Случались при этом и гибель людей, и гибель судов. Поэтому этой непростой операцией руководил непосредственно старший боцман под контролем капитана. Вначале якорь брали «на кат», то есть, зацепив, подтаскивали таями под крамбол. Затем крепкими фиш-таями, захватив один из якорных рогов, его тянули вверх, пока якорь не повесал горизонтально. Только после всего этого якорь закрепляли цепями и концами. Наконец вахтенные офицеры докладывали капитанам:



– Якорь взят на фиш!

После чего следовала новая команда:

– По марсам и реям! Паруса ставить!

Судно быстро покрывалось белыми облаками парусов. Гремели залпы прощальной салютации, орудийные порты заволакивало клубами дыма...

Существовала на парусном флоте и особая шлюпочная культура. Капитаны судов, соревнуясь друг с другом, отделявали шлюпки в соответствии со своими финансовыми возможностями и понятиями о прекрасном. К примеру, у одного из командиров линейных кораблей конца XVIII века командирский катер был выкрашен в кричащий лимонный цвет с черной каймой, весла тоже. Команда же была одета в лимонные фуфайки с черными шейными платками. Другие капитаны предпочитали другие цвета своих катеров и своих гребцов.

Из воспоминаний адмирала Сенявина: «Гребцы были подобраны, как говорится, молодец к молодцу, росту были не менее каждый 10 вершков, прекрасные лицом и собою, на правой стороне все были блондины, а на левой все брюнеты. Одежда их была: оранжевые атласные широкие брюки, шелковые чулки, в башмаках, тонкие полотняные рубашки, галстук тафтяной того же цвета, пышно завязан, а когда люди гребли, тогда узел галстука с концами закинут был на спину, фуфайка оранжевая тонкого сукна, выложена разными узорами черного шнура (цвета оранжевые и черные означают герб императорский), шляпа круглая с широким галуном с кистями и султан страусовых перьев. Катер блестел от позолоты и лака. Прочие и капитанские катера выкрашены также наилучшими красками под лак. Гребцы были одеты в тонкие, синего сукна, фуфайки, брюки шелковые полосатые, рубашки полотняные, розовый платок или галстук и шляпа с позументом. Люди на реях поставлены были в летнем платье, фуфайки и широкие брюки белые, шелковый галстук, круглая шляпа и в башмаках, кушаки были по кораблям разных цветов наподобие лент Георгиевских, Владимирских и прочих. За однообразием в то время не гнались, было бы только пристойно и хорошо».

Так как шлюпка не несла флагов, то для удобства определения степени важности персоны, в ней находящейся, существовали особые правила. Если в шлюпке находился командир корабля, то шлюпочный старшина поднимал при подходе к флагману четыре пальца, если старший офицер – три, если лейтенант – два, если мичман – один.

Вахты, учения, вахты, вахты, вахты... И так изо дня в день, из недели в неделю, из месяца в месяц, пока длится плавание, пока длится жизнь морехода. А потому давайте не будем сегодня свысока смотреть на старые

парусники, на которых плавали наши пращуры, на их небольшие чудачества, которыми они скрашивали свою жизнь. Ведь дело они свое знали! При всей кажущейся простоте старых парусных кораблей это были весьма сложные и совершенные для своего времени технические конструкции со столь же сложной и отработанной, как часы, организацией. Да по-другому не могло и быть, ведь им ежечасно предстояло сражаться с самой великой из стихий – с Его Величеством Океаном.

## Глава вторая. Корабли уходят и приходят, а гавань остается

Жизнь военных портов России в XVIII веке отличалась от жизни обычных российских городов. Здесь все было иначе...

Главная задача каждого порта – подготовить суда и команды к плаванию, а после окончания оно дать им приют, ремонт и отдохновение. В портах суда отстаивались и хранились между компаниями. И если на теплом Черном море наши моряки старались плавать круглогодично, а потому и чинились, соответственно, постепенно в течение целого года, то на замерзающей Балтике, как мы уже говорили, корабли и суда на зиму консервировали.

В каждом российском военном порту имелось свое адмиралтейство – специальное учреждение, обеспечивавшее все виды снабжения и ремонт судов. Адмиралтейства постоянно расширялись и совершенствовались. На Черном море в эпоху парусного флота имелось два адмиралтейства – Николаевское и Севастопольское, на Балтике три: Петербургское, Кронштадтское и Ревельское. В 80-х годах XVIII века за обводным каналом Кронштадта, к примеру, были построены очень удобные для снабжения судов заводы: канатный, полотняный и сухарный, а также многочисленные мастерские. Все они функционируют до настоящего дня!

Адмиралтейство – это целый мир, живущий по своим, только ему присущим законам. С раннего утра до поздней ночи здесь снуют люди. Кажется, что все движется хаотично, но на самом деле у каждого из снующих есть свое дело и каждый знает, как его делать быстро и толково. Помимо самих верфей, где воздвигают корабельные кораба, в адмиралтействе имеются всевозможные вспомогательные мастерские. Их такое множество, что непосвященный все и не упомнит: весельные, блоковые, столярные и парусные, резные, котельные, кузнечные и домкратные, буровые и инструментальные, якорные, меховые, фонарные и оконные, малярные, компасные, конопатные и бочарные, пильные, свечные и брандспойтные... В каждой мастерской кипит своя работа – опытные мастера и ученики-подмастерья обеспечивают российский флот всем, что ему необходимо. Рядом с адмиралтействами рабочие и матросские слободки. Там живут семейные рабочие и нижние чины.

Зимовка флота в порту требовала больших помещений и для размещения личного состава. Для этого Петр I еще в 1712 году велел

собрать со всех губерний для строительства жилья на острове Котлин три тысячи строителей. С тех пор казармы в Кронштадте строились постоянно. Строились дома и для офицеров. В 80-х годах XVIII века адмирал Грейг построил для офицеров и морских чиновников в Кронштадте офицерские флигели, а для матросов служительские флигели. Во дворах флигелей сбивали из досок макеты судов с полным парусным вооружением. На них учили парусным премудростям рекрутов, гоняли по дворовым мачтам и старослужащих, чтобы те за зиму прыти не теряли. Между офицерскими флигелями ставили каменные заборы с каретными сараями и конюшнями. По дороговизне квартир в портах всем офицерам при Павле I были назначены и особые «квартирные» деньги. Впрочем, несмотря на периодическую индексацию этой статьи выплат, во все последующее время суммы «квартирных» денег всегда значительно уступали суммам, которые реально выплачивались за съем квартир хозяевам. Увы, эта грустная традиция дожила и до XXI века...

К большому сожалению, жизнь флотская всецело зависела от самодержца. Любил самодержец флот, и морякам жилось неплохо, прохладно относился государь к детищу Петрову, и моряки влачили самое жалкое существование.

К примеру, при императоре Александре I флот вниманием не баловали. Корабли по несколько лет гнили в портах, так и не сделав ни одной кампании. Когда ж случалось производить смотры высочайшие, то наскоро выкрашивали один из бортов, и начальство этим довольствовалось. Оба александровских морских министра – и маркиз де Траверсе, и барон фон Моллер нанесли флоту гораздо больше вреда, чем пользы. Экономя на сущей ерунде, они, шутя, пускали на ветер миллионы.

Дело дошло до того, что в 1824 году во время сильного наводнения, когда стихия разрушила часть Кронштадта и Петербурга, сорвала с якорей корабли, под общий шум было списано на слом более половины флота, включая и не поврежденные, новые корабли. Уничтожив собственный флот, морской министр несказанно обогатился, списав корабли на дрова! Подобного мировая история еще не знала!

Знаменитый мореплаватель Головин, бывший в ту пору генерал-интендантом Морского министерства, с горечью констатировал: «Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли, престарелые, хворые, без познаний и присутствия духа флотоводцы, неопытные капитаны и пахари под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем».

Нелюбовь Александра I к флоту поражала современников. Чего там было больше, непонимания или упрямства, сказать трудно. В минуты откровения император признавался близким:

– Я вообще не признаю значения морской силы для России. Деньги на флот уходят, как в прорву, а толку от этого нет никакого! Для островитян-англичан корабли, быть может, и полезны, для нас же это сущее разорение!

Когда-то, вступая на престол, Александр, обращаясь к морякам, заявил во всеуслышание:

– Я извлеку наш флот из мнимого существования в подлинное бытие!

К концу царствования об этих словах никто уже и не упоминал. Российский флот «дней Александровых прекрасного начала» так и не дождался. Впрочем, кто из сильных мира сего, входя во власть, не обещал легко народу всяческих благ, потом столь же легко напроць забывая о сказанном по прошествии определенного промежутка времени? Увы, но так было во все времена...

Кому-то может показаться невероятным, но одно время Александр даже носился с идеей передачи всего русского флота англичанам, и лишь открытое возмущение против этой затеи большинства высших сановников заставило императора отказаться от своего сумасбродного плана.

Сегодня может показаться дикостью, но штурманам российским в те годы было велено приобретать инструмент навигационный за свои кровные. А потому как получали штурмана в то время мало и были по причине своей худородности не допускаемы даже в кают-компанию, страдали они от такого приказа крепко. Семьи штурманские едва ли попрошайничеством не побирались, а сами навигаторы питались тем, что со стола офицерского останется.

Главным мерилom служебного рвения в ту пору стали красивость строевого шага, выправка и удаль в ружейных приемах. За согнутые колени и сутулость в строю выгоняли со службы даже самых заслуженных!

Не многим лучше бедолаг штурманов жило и корабельное офицерство. Ближе к осени спускали офицеры с судов кронштадтских баркасы, грузили в них кадки с ведрами и, объединяясь во флотилии, уходили на тех баркасах в финские шхеры. Спустя несколько дней возвращались обратно, доверху нагруженные грибами да ягодами. Часть добычи шла матросам, другая ж (большая) на кормление семей офицерских. Тем и жили. Воровали по этой причине тоже изрядно. А тот, кого ловили, рвал пред всеми на груди рубаху.

– У меня семеро по лавкам! Куды я их на рупь с полтиной подниму! Им што, подыхать!

Одни, терзаясь совестью, брали на прокорм. Вторые, не терзаясь, на

пропой. Трети, совесть свою совсем потеряв, на обзаведение. В последнем преуспевал среди иных люд портовый, чиновный. Никого не удивляло, что госпитальный смотритель, сошка мелкая, но нужная, не таясь, возвел в центре Кронштадта каменный особняк. Рядом с ним вперегонки возводили хоромы из ворованного корабельного леса мастера-корабельщики.

У офицеров корабельных в цене были перегоны архангельские, когда «посуху» в город Архангельский за новостроенным кораблем едут, а затем его вокруг Скандинавии на Балтику под парусами гонят. Выгода в тех перегонах была большая. Прибывшие на верфи Соломбальские перво-наперво скупали у простодушных поморов пудами старые медные, еще екатерининские пятаки, затем уж при стоянке в Копенгагене продавали ту медь с выгодой и тут же на деньги вырученные закупали контрабандный ром, который с еще большей выгодой перепродавали затем своим сослуживцам в Кронштадте и Ревеле. К прискорбию, но подобных приработков многие не то что не стеснялись, а, наоборот, почитали за молодечество!

Бывало, придет новостроенный транспорт в Кронштадт, а на нем ни якорей, ни парусов.

– При шторме-то и смыло за борт! – вздыхает капитан, глаза пряча.

– Так штормов у нас, почитай, какой месяц и не было! – начнет допытываться какой-нибудь умник из начальства.

– Что-то, вы, Савелий Палыч, как вчерась родились! – изумляется на то капитан. – Да продал я стаксель с верп-якорем купцу голландскому. Цену сторговал хорошую, и вам доля немалая!

– Ладно, Никитич, – смягчался сразу начальник, затылок в раздумьях почесывая. – Чего-то и впрямь шторма зачастили!

Сам Александр I в минуту откровения как-то пожаловался ближним:

– Вокруг одни воры и проходимцы! Они бы с радостью украли у меня последние линейные корабли, если бы знали только, куда их можно спрятать!

Разумеется, что и при самом жутком развале оставались честные и неподкупные. Но, ой, как им было тяжело! А потому ждали они нового царства, что манны небесной, в трепетном ожидании возможных перемен.

Конец царствования Александра ознаменовался рядом кругосветных плаваний, организованных не благодаря, а скорее, вопреки императору, на голом энтузиазме и порыве наших моряков.

Каждый день Кронштадт просыпался в привычном грохоте барабанов и свистах боцманских дудок. Бастионы фортов еще едва проступали в белесых туманах, а над гаванью и рейдом уже был виден густой лес мачт, будто все флоты мира разом приплыли в пределы невские. Кронштадт – морской оплот империи, он первый и последний рубеж перед ее столицей, а потому службу здесь правят с особым тщанием и усердием. Это Петербург может спать сколько душе угодно, Кронштадт же назначен охранять его державный сон.

Матросские ночи коротки, а потому к восходу солнца российские корабли уже сверкают отскобленными до молочной белизны палубами, в золото чищенной медью. Без десяти минут восемь хрипло пропели корабельные горны, и матросы выстроились вдоль бортов, выровняв босые ноги. Корабельные урядники в последний раз окинули придирчивым взглядом стоявших: все ли ладно? Без пяти минут вышли и дружно встали на шканцах офицеры в шляпах и при кортиках. За минуту поднялись из своих салонов командиры с тростями в руках и в сиянии орденов. Над морем повисла звенящая тишина, нарушаемая лишь плеском волны да криками чаек. В то же мгновение над флагманским 100-пушечным «Гавриилом» взлетел и рассыпался в воздухе трехцветный флаг – «исполнительный».

– На флаг шапки долой! – отозвались вахтенные лейтенанты.

Командиры, офицеры и команды обнажили головы. «Исполнительный», вздрогнув, стремительно полетел вниз по фалам.

– Время вышло! – отсалютовали еще не явившемуся солнцу вахтенные лейтенанты, воздев ввысь лезвия своих шпаг.

– Флаг поднять!

Разом развернулись на свежем ветре полотнища кормовых флагов и медленно поползли вверх по лакированным штокам. Засвистели трелями канарей-блоки, на каждом корабле на свой лад и свой манер. И в тот же миг из-за окоема показался край солнца. А многометровые Андреевские флаги уже развернулись во всю свою ширь, встречая всходящее светило. Русский флот встречал свой очередной день.

Итак, флаги подняты. Командующий флотом, одевши на голову шляпу, придирчиво оглядел ближайšie к нему корабли, велел подать катер и съехал на берег. У трапа адмирала провожал караул с мичманом и лейтенантом во главе. Ударил барабан, засвистала флейта. Несколько поодаль остальных командир флагманского корабля. Как хозяин, он должен встречать и провожать своего флагмана.

– Что у вас на сегодня? – прощаясь, спросил его командующий.

– Грузим припасы боевые! – приложил тот пальцы к треуголке.

Вместо ответа адмирал согласно махнул рукой и убыл под барабанную дробь и пушечный залп.

– Сегодня погрузка с боеприпасов, а потому присмотр за всем тройной имейте! – объявил командир своим офицерам и степенно удалился.

– Погрузка порохов завсегда дело святое – мичманское! За мной же догляд общий, лейтенантский, – хмыкнул офицер вахтенный и поднялся на шканцы править службу и изготавливать пожарную команду.

– Есть! – отозвался мичман и велел звать к себе боцмана, чтоб дать тому наряд на предстоящие работы.

А из дальнего угла гавани уже медленно выплывала кроваво-красная пороховая баржа. На мачте ее трепетал огромный красный флаг. Цвет красный – цвет огня и опасности. А потому на палубе баржи раскатаны шланги водяные.

Предосторожность не лишняя, ибо погрузка пороховая – дело не шуточное. При проходе баржи мимо кораблей на них, согласно уставу, гасится всякий огонь. У баржи толстые, круто изогнутые борта и широченные люки для быстрой выгрузки порохов. Из недр ее линейному кораблю положено изъять полторы сотни бочек, каждая в английский центнер<sup>[1]</sup> весом.

Мичман оглядел грузчиков. Как и положено, у всех матросов вывернуты наружу карманы, чтоб, не дай бог, где огнива не залежалось. Палубу до крюйт-камеры уже устилали мокрыми матами. Сама крюйт-камера в самом низу трюма. Чтоб добраться до нее, надо спуститься в люк опер-дека, затем через палубу в орлоп-дек, а там уж через брот-камеру и в самую крюйт. В крют-камере заведующие уже изготовили шахту с помповым ящиком, где все время имеется вода на случай скорого затопления.

– Господь ныне, как никогда, близок к нам, ребята! – объявил матросам мичман. – Может, кто и хочет в рай, но вряд ли найдется храбрец, чтоб перелететь туда сегодня по воздуху!

Матросы отвечали дружным смехом:

– Жизнь наша веселая, для чего ж смерть звать тошную?

Подошла баржа, началась погрузка. Мичман распоряжается на верхней палубе, внизу в крошечной тьме властвуют уже офицер артиллерийский со шкипером. Он расставляет тесными рядами по полкам бочонки. Дело это многотрудное, ибо от того, насколько правильно будут расставлены бочки, будет зависеть, насколько быстро можно будет употребить их содержимое в бою.

Пороха тоже разные. Тот, что из самых крупных зерен, –



артиллерийский, из зерен размера среднего – мушкетный, из мелких – ружейный, и уж вся остальная пыль именуется пороховой мякотью и идет на приготовление сигнальных ракет и фальшфейеров.

С пороховой баржей матросы управились до обеда. Едва облизали ложки у каш артельных – новая дудка. На этот раз на разгрузку баржи с ядрами. Ядра поднимали сетками с мелкой ячейей. В каждой сети по шестнадцать штук. Один раз сеть все же прорвалась. Однако случилось это в самый последний момент, когда очередную партию уже готовились принять, ядра лишь рассыпались по палубе, никого не пришибив. Их быстро собрали и продолжили работы. Наконец опустела и вторая баржа.

С чувством исполненного долга, отстегнувши шпагу, отправился наконец мичман почаевничать в кают-компанию. Трудовой день уже позади, почему же не побаловать себя чайком с баранками?

\* \* \*

Военный порт должен быть всегда в готовности к войне, а потому он защищен фортами и береговыми батареями. Военный порт – убежище и дом для флота, там моряки должны чувствовать себя в полнейшей безопасности. Поэтому большое внимание портовые власти всегда уделяли предупреждению пожаров, которые в эпоху парусного флота были сущим бичом набитых порохом деревянных судов. Деревянные корпуса и паруса загорались в одно мгновение, и огромные корабли сгорали свечками в какие-то минуты. В тесноте гавани загоревшееся судно грозило стать источником пожара и для стоявших рядом судов. История российского флота знает немало случаев, когда при пожаре на одном лишь судне сгорали целые эскадры! Поэтому отношение к огню на русском флоте (как, впрочем, и на всех других) было особо строгое, особенно в портах.

На стоящих в портах судах во избежание пожаров категорически запрещалось даже курить. Курить офицерам и матросам (в этом деле исключений не делалось ни для кого!) позволялось только в караульном доме на брандвахте, а также за гаванью у бочек, поставленных на рейде. В конце дня у этих бочек неизменно собирались шлюпки, до отказа забитые курильщиками, которые, пыхтя глиняными и пеньковыми трубками, так отводили свою душу. Нарушители порядка курения наказывались безжалостно. Офицеров и унтер-офицеров нещадно штрафовали. А для того, чтобы отношение к хулиганствующим курильщикам было соответствующее, начальники поступали вполне логично – при взимании

штрафа четверть его отдавали доносителю. Матросов-курильщиков, с которых и взять-то было нечего, нещадно пороли в назидание сотоварищам. Может быть, именно из-за этого среди матросов (да и офицеров) парусного флота в ходу был не столько курительный, сколько жевательный табак.

Любой огонь на стоящем в порту судне можно было разводить только с личного разрешения командира брандвахты, который присылал специально подготовленного унтер-офицера – «огневого». Огонь разводился только в присутствии последнего и при нем же должен был быть потушен. За самовольное разведение огня капитанов наказывали строжайше. Для тушения пожаров на каждой брандвахте имелись специальные портовые баркасы с брандспойтами. Пожарные баркасы надлежало содержать во всегдашней готовности – и днем, и ночью.

Горячую пищу для команд стоящих в гавани судов по этой причине варили в специальных портовых кухнях, находящихся в гавани под надзором тех же «огневых» и под присмотром командира брандвахты.

Ну а как жили морские офицеры на берегу? Известно, что еще в 1705 году для морских офицеров в Петербурге было поставлено 100 изб. В последующие годы строительство изб «с удобствами» для офицеров, несмотря на имеющиеся трудности, продолжилось. Размер отводимого участка под строительство дома прежде всего зависел от чина и должности новосела. Внутренняя планировка домов была проста. Входные двери прямо с улицы вели в тамбур, направо вход в две жилые комнаты одинаковой площади, налево в столовую и кухню. Двор застраивали хозяйственными постройками: бревенчатыми поварнями, пекарнями, погребями, сараями, хлевами, «со всякой скотины стойло», птичниками и банями. Такие же дома-флигели строили для офицеров и их семей и в других военных портах. Женатые офицеры при каждом удобном случае, чтобы было легче выживать, старались обзавестись домашним скотом и хотя бы небольшим огородиком. К ведению хозяйства, как могли, привлекали матросов.

В середине XIX века на флоте по-прежнему не все обстояло должным образом. Ф. Ф. Веселаго писал: «В делопроизводстве господствовала продолжительнейшая, часто бесцельная переписка, разраставшаяся до чудовищных размеров, так что производство дела о каком-нибудь ничтожнейшем предмете требовало столько бумаги, что ценность ее далеко превосходила стоимость самого предмета, не говоря уже о времени, потраченном служащими на переписку. Казенные подряды производились в таком порядке, который составлен был как будто умышленно с целью

покровительства злоупотреблениям. Медленность в разрешении подрядных работ была такова, что, например, в магазинах Новой Голландии, здания, находящегося почти в центре Петербурга, каменные и кровельные работы производились в октябре и ноябре месяцах, при наступивших морозах. Распределение предметов занятий по экспедициям до того не соответствовало действительным потребностям, что, по мнению людей, близко знакомых с делом, экспедиции казначейская и контрольная были совершенно лишние, потому что занятия их могли быть без затруднения распределены между другими учреждениями. Недостаточное жалованье таким чиновникам, которым доверялись казенные материалы и припасы на большие суммы, делало организованное казнокрадство почти неизбежным.

В Кронштадтском порте, где порядок, по близости столицы, должен бы быть лучше других, корабли, стоявшие в гавани, содержались крайне беспечно: внутри их на палубах, осенью и весной, стояли лужи дождевой воды и лежали груды грязи, по бортам образовались толстые слои плесени, и гнилой заразительный воздух держался в трюмах. Новые и старые корабли по году и по два стояли без конопачения, отчего пазы во время дождей наполнялись водой, которая, замерзая, раздирала их, а весной при таянии льда способствовала прелости и гнили. В случае приготовления корабля к плаванию конопачение начиналось весной, когда мокрота в пазухах не успела не только просохнуть, но даже оттаять, и сырость, плотно прикрытая конопаткой, оставалась и усиливала гниение. При таком порядке корабль, даже и прочно построенный из хорошего леса, простояв два-три года в Кронштадтской гавани, требовал таких исправлений, как будто он провел лет пять в плавании».

От других российских городов Кронштадт отличался чистотой и большим количеством урн. В парках и скверах были насажены кусты сирени и жасмина. Так как краснокирпичные здания имели весьма унылый вид, стены домов оплетали диким виноградом и хмелем. Пьяных в городе почти не было, не считая матросов в дни увольнений. Не было и бродячих собак, которых нещадно вылавливали. Порядок поддерживали полиция, воинские команды и дворники. Однако драки между матросами и солдатами были нередки.

В гаванях России вообще было положено соблюдать тишину и благопристойность. В российском флоте в отличие от флотов других государств царил настоящий культ тишины. Во время экзерциций-учений крики, ругань и суэта расценивались как неподготовленность. В портах любой шум и беспорядки прекращались специальными объездными шлюпками и командой брандвахты. После отбоя жизнь в порту замирала до

подъема команды. Капитан, которому были необходимы срочные ночные работы, должен был брать на это «добро» у начальника брандвахты, который всегда соглашался на такие действия не слишком охотно.

Столь же трепетно относились моряки в портах и к соблюдению чистоты. Здесь были не столько эстетические причины, сколько практические. Во-первых, груды мусора во все времена являлись источником всевозможной заразы, а во-вторых, опять же, были источниками пожаров. Особенно донимали людей вездесущие и наглые портовые крысы. Мичман Балтийского флота, а впоследствии известный художник-маринист А. П. Боголюбов писал в своих воспоминаниях о морской крепости Свеаборг в 40-х годах XIX века: «Крыс развелось так много, что оные бестии съели медную пушку 8-дюймового калибра (?!!). Говорили, что однажды, возвращаясь с водопоя, крысы заживо съели часового с ружьем и амуницией. Мы тоже каждый день видели эту кишашую плотную массу, которая двигалась на водопой и обратно, но при нас крысы часовых не трогали...»

Для собирания мусора с судов в гавани имелись особые плашкоуты. Они обходили суда несколько раз в день и давали знать о своем подходе к очередному судну ударами колокола. Точь-в-точь, как еще несколько лет назад звонили в колокольчики мусорщики в наших провинциальных городах. Увы, несмотря на большие затраты по наведению чистоты, реальных результатов удавалось достичь далеко не всегда.

Если сообщение между Севастополем и остальной Россией шло только по горной и очень неудобной дороге, то сообщение Кронштадта с Петербургом было и того хуже. Сильные ветра часто заставляли частные катера и шлюпки возвращаться обратно. Порой, попадая в шторм, они тонули со всеми пассажирами. Поэтому у многих лишний раз плавать с острова особого желания не возникало. Ситуация несколько улучшилась только с 1816 года, когда между Кронштадтом и Петербургом пустили пароходы Бреда, но они ходили только в летнее время. Зимой же по-прежнему ездили в санях и часто проваливались под лед.

Часто бывая в Кронштадте по делам службы, известный изобретатель генерал Шильдер на собственном опыте убедился в неудобстве поездок на остров в зимнее время. Поэтому он решил создать судно, которое могло бы плавать среди льда в Финском заливе зимой. Шильдер спроектировал паромы-ледопилы с паровыми пилами, установленными в носовой части, которые могли пилить не очень толстый лед. В 1836 году было построено два таких ледопила, «Петр Великий» и «Михаил». Однако, когда их испытали в зимних условиях, опыт оказался не слишком удачным. Из-за

громоздкости ледокольно-пильного механизма суда получились очень тихоходными на чистой воде, а из-за маломощности этого же механизма столь же тихоходными и при плавании во льдах. Кронштадцы прозвали их «паростоями». Простояв без дела восемь лет и принеся одни убытки, оба «паростоя» были пущены на слом, а кронштадтцы снова вернулись к парусным катерам.

Многие морские поговорки быстро становились популярными по всей России. К примеру, популярное в середине XIX века выражение «чай такой, что Кронштадт видать!» имело вполне реальную подоплеку. Дело в том, что при отправке пассажирских парусных катеров из Петербурга в Кронштадт на них всегда ставили самовар. Едва катер отходил от пристани, пассажирам наливали горячий чай, чтобы пассажиры не слишком мерзли на холодном балтийском ветру, потом еще и еще. Однако с каждой новой чашкой чай становился все бледнее и бледнее. Дело в том, что новой заварки из экономии в него более уже не добавляли, а просто лили кипяток в старую заварку. В результате этого к моменту прибытия катера к месту назначения через прозрачный чай в стакане вполне можно было любоваться очертаниями кронштадтских фортов.

Почту в Кронштадт перевозили зимой на специальных почтовых буерах, а летом на спасательных лодках из Ораниенбаума. Это было весьма трудно и опасно, а потому выполнялось командой из десятка матросов во главе с офицером. За это матросы получали по целковому, а офицер (как правило, это был мичман) по три. Современник так описывает весьма нелегкую работу кронштадтских почтальонов: «Нынче в пятницу почта была отправлена в 7,5 часа вечера; она шла на спасательной шлюпке с полозками, т. е. шлюпку, как обыкновенно, тащили 10 человек матросов по льду на веревке. Впереди шел унтер-офицер с багром. Почта лежала на шлюпке, около которой шел офицер-почтальон. Около 8 часов поезд тронулся. Те, которые перебирались, таким образом, очень хорошо знают, как трудно это путешествие. Дело в том, что все люди, сопровождающие почту, или тащат шлюпку, или бегут около нее, непременно держась за борт ее или за веревку. Приходилось обходить бесчисленные полыньи и весьма опасные и совершенно разрыхлившиеся места. Нередко (даже весьма часто) случается, что кто-нибудь из путников проваливается, но всегда спасается или с помощью веревки, или за борт шлюпки, при которой находятся багры, доски и прочие средства спасения. Переправа делается в особенности затруднительна и опасна, если метель или пасмурность застают путников в дороге. Так случилось и на этот раз: сделалось темно, пасмурно, и почта только в 12-м часу добралась до Ораниенбаума.

Провалившихся было двое. Они сильно озябли и промокли до шеи. Товарищи поделились с ними своим верхним платьем, а офицер отдал одному из них свои теплые сапоги. Около полночи, мокрые, пришли они в ораниенбаумскую почтовую контору, где сдали почту и приняли кронштадтскую корреспонденцию. Отправляться тотчас же назад не было возможно. Офицер просил, чтобы ему и людям дали место где-нибудь на станции, но в этом ему было отказано со стороны ораниенбаумского почтового начальства. Нечего было делать, отправились в трактир, где пробыли за большие деньги до 5 часов утра в нетопленной комнате. В 5 часов поезд тронулся обратно в Кронштадт, куда и прибыл благополучно».

\* \* \*

Из-за сложности поездок на материк офицеры после окончания навигации, как правило, сидели в Кронштадте безвылазно. Высшее начальство, со своей стороны, тоже не слишком поощряло разъезды офицеров. При Павле I, например, даже о кратковременных отпусках офицеров из Кронштадта в Петербург докладывалось императору. В самом же Кронштадте никаких развлечений у офицерства не было, денежное довольствие было весьма малое и не позволяло устраивать приемы и ходить друг к другу. Офицерская молодежь зимой, мучаясь бездельем, откровенно пьянствовала, тоскуя по морским плаваниям.

Из письма молодого офицера, оставшегося в Кронштадте, своему другу, ушедшему в дальний поход: «Ты оставил нас, любезный товарищ и ушел через окиян воевать с врагами Отечества нашего. Мы же, по-прежнему, собираемся толковать о несбыточных мечтах: открываем новые страны, поражаем европейские флоты и потом мысленно наслаждаемся удовольствиями в каких-нибудь портах Средиземного моря! Но... приходит вестовой и напоминает, что я назначен в караул в Купеческую гавань, и мечты исчезают, идучи по грязным улицам пресловутого Ретузари. По справедливости одна дама недавно мне сказала, что Кронштадт есть политическая тюрьма. Если она не совершенно справедливо описала Кронштадт, то очень приблизительно. Отними круг нашего товарищества, – что бы было с нами? Мы бы утонули в грязном острове. Говорят, что с весною очистят и вымостят улицы; это не безделица для бедной братии нашей – офицеров, которые едва на своей паре катаются. Вот тебе от скуки первая весть о том месте, где ты прожил более 5 лет и о котором ты, верно, вспоминаешь, оставивши там товарищей, полюбивших тебя не потому, что

у тебя много достоинств, так уважаемых в свете, но собственно по твоему прекрасному характеру. Все наши тебе кланяются. Пиши и не забывай тех, кому пока не повезло!»

Из письма того же офицера полгода спустя. Офицер получил назначение на уходящий в море корабль. Как отличается это письмо от предыдущего! «Вот и весна! Так прелестно везде, кроме нашего Кронштадта! И мы бы более чувствовали потерю в тебе, гуляя по военной гавани, – единственно сухому месту, если бы не получили повеления вооружить наш корабль. Кажется, все ожило, и Кронштадт стал суше и солнце яснее. Жаль, что ты не с нами; но даст Бог, скоро свидимся. Мы назначены усилить ваш флот в Средиземном море. Ты знаешь, что наш корабль новый, боевой, капитан – богатырь силою и славный моряк; офицеры – все образованные люди и нет ни одного с какими-нибудь дурными наклонностями. Я приставлен к вооружению корабля – и только не сплю на своем “Рафаиле”. Прощай! До встречи! Писать более некогда: иду на корабль».

Из воспоминаний художника-мариниста А. П. Боголюбова о его зимовке в Кронштадте, будучи мичманом: «Экспедиция пришла в Кронштадт осенью 1842 года. Так что зиму 1843 года я провел в этом городе... Жизнь шла, кроме этого, ни шатко, ни валко, в разных потехах с товарищами. Центром был дом лейтенанта Ивана Ильича Зеленого – брата моих учителей. Это был опять образованный господин, трезвый, умный, нрава веселого и острого. Тут же жил и брат его Нилушка Зеленой. Ему я много обязан, что попал в общество порядочных людей, хотя и у него занимались выпивкой, ибо братья были люди гостеприимные. Он очень любил меня и Эйлера и всегда снисходительно смотрел на наши шалости и ругал подчас безобидно за какую-нибудь из ряда выходящую глупость. Жил он на Галкиной улице в доме Сполохона. Наверху была вышка в том же доме, где поместился я, Эйлер и Звягин – все товарищи по Корпусу. Мебели, конечно, не было никакой, кроме убогих кроватей и чемоданов, а потому углем и мелом я разрисовал зал стульями, диванами и даже столом с фруктами, когда и хлеба-то в доме иногда не было. В горькую минуту заложил и шинель с бобром Алешке-барышнику, ибо можно было ещё ходить в летней...»

Чтобы хоть как-то отвратить офицеров от пьянства и разнообразить их жизнь в порту, адмирал Грейг вместе с вице-адмиралом Баршем предложили семейным офицерам учредить свой клуб. Адмиралы испросили у императрицы Екатерины разрешение на учреждение Офицерского морского собрания. Екатерина дала свое согласие, и в 1786

году в Кронштадте было открыто «благородное собрание». Первоначально в него вступили 70 человек. Администрация его выбиралась из числа его членов, причем все они имели равные права независимо от должностей и чинов. Число членов быстро росло. Спустя некоторое время в собрание стали пускать и мичманов.

Современник писал: «Библиотека, балы, концерты и вечерние собрания имели серьезное воспитательное значение, способствовали единению членов морской семьи и не только не нарушали, но укрепляли взаимные отношения, соответствующие духу и требованиям морской службы». С 17 часов вечера до полуночи офицеры собирались там, обсуждали дела, читали газеты, пили чай, играли в карты и на бильярде. Любопытно, что играть на бильярде было положено исключительно в мундирах, при шпагах и орденах. Модным стало за бильярдным столом решать и споры, которые ранее выясняли на дуэльных поединках. Любого безденежного мичмана в собрании всегда ждал отличный бесплатный квас с черными сухарями, которым можно было перебиться в случае крайней нужды некоторое время. Этот квас так и именовали «собранским». Один раз в месяц в собрании устраивались балы. По большим праздникам туда можно было приглашать знакомых. При этом из женщин на балы могли быть приглашаемы только жены и дочери офицеров. В целом Морское собрание являлось закрытым элитным клубом, куда доступ посторонним был закрыт. В скором времени по подобию Кронштадтского морского собрания возникли офицерские собрания в Ревеле, Севастополе и Николаеве.

В 1832 году в Кронштадте адмиралы Беллинсгаузен и Рожнов выступили с предложением создать морскую библиотеку. На их предложение откликнулись все моряки. В Морском собрании на три тысячи рублей закупили первые книги. Книжный фонд быстро увеличивался. Председателем комитета был избран адмирал Беллинсгаузен. Им были приобретены мебель, портреты и бюсты мыслителей, а также книги, журналы и газеты. В то же время стараниями адмирала Лазарева была создана морская библиотека и в Севастополе.

Долгое зимнее пребывание на берегу оборачивалось для моряков и солдатской муштровкой. Отношение к этому было у «морских волков» соответствующим. Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго писал: «Фронтная (т. е. строевая) служба в начале ее введения не пользовалась во флоте симпатией и, кроме гвардейского, почти во всех прочих экипажах находилась в весьма неудовлетворительном состоянии, хотя начальство настоятельно требовало усердного занятия ею и иногда прибегало к весьма



строгим мерам, например, в 1811 году капитан-лейтенант Пыхачев был отрешен от командования экипажем и назначен в другом экипаже исполнять должность лейтенанта “за уклонение от обязанностей присутствовать при фронтовом учении”. Переводом в ластовые и рабочие экипажи старых хороших мастеров, неспособных для фронта, и заменой их рекрутами команды были ослаблены в морском отношении и при небрежном обучении фронтовой службе немного выиграли в строевой. Об исполнении моряками караульной службы передавались рассказы, маловероятные для нынешнего времени, но, видимо, взятые из действительной жизни. По неимению у многих офицеров собственных мундиров они в караул вступали в сюртуках и уже в караульном доме надевали общий для всех казенный мундир. Относительно такого порядка сохранилась следующая легенда: в ожидании посещения Кронштадта каким-то важным лицом комендант, осматривающий гауптвахты, на одной из них нашел офицера такого маленького роста, что длинные рукава мундира мешали ему салютовать саблей. Для устранения такого не порядка от коменданта к экипажному командиру этого офицера немедленно последовало официальное отношение о назначении на эту гауптвахту другого офицера “сообразно мундиру”».

Из воспоминаний адмирала Сенявина, который описывает положение дел в Кронштадте в 20-е годы XIX века: «Беспрестанно нынче толкуют, что в Кронштадте жить матросам негде, и тогда еще, когда весь флот едва наберет с небольшим 10 кораблей. Спрашивают, где же помещались прежде люди, когда флот был более 40 кораблей? Ответствую, и верно отвечаю, что помещались они в губернских домах, ныне еще существующих, в одной деревянной для артиллеристов казарме и по квартирам, ибо флигелей каменных и гошпиталя (что теперь на канаве) тогда еще не было, они построены после шведской войны, и люди жили, и жили, как говорится, припеваючи. Больных было весьма мало, а о повальных болезнях никогда и слышно не было. В то время люди были веселы, румяны, и пахло от них свежестью и здоровьем, нынче же посмотрите прилежно на фронт, что увидите – бледность, желчь, унылость на глазах и один шаг до госпиталю и на кладбище». Разумеется, мнение адмирала Сенявина достаточно субъективно, старики всегда идеализируют времена своей молодости, и в середине XVIII века в Кронштадте жилось, конечно же, не лучше, чем спустя семьдесят лет. Однако данная цитата – еще одно свидетельство того, как жили наши моряки в эпоху парусного флота.

Весьма любопытные воспоминания оставил о жизни моряков в Кронштадте Ф. Ф. Булагрин, служивший несколько лет в гарнизонном

полку: «Едва ли был город в целом мире скучнее и беднее тогдашнего Кронштадта! Ни один город в Европе не оставил во мне таких сильных впечатлений, как тогдашний Кронштадт. Для меня все в Кронштадте было ощутительнее, чем для другого, потому что я, как аэролит, упал из высшей атмосферы общества в этот новый мир. В Кронштадте сосредоточивалась, как в призме, и отражалась полуобразованность чужеземных моряков в их своевольной жизни.

В Кронштадте было только несколько каменных казенных зданий: казармы, штурманское училище, таможня, дома комендантский и главного командира и несколько частных домов близ купеческой гавани. Деревянных красивых домов было также мало. Даже собор и гостиный двор были деревянные, ветхие, некрасивые. Половина города состояла из лачуг, а часть города, называемую Кронштадтскою (примыкающую к Водяным воротам), нельзя было назвать даже деревней. Близ этой части находился деревянный каторжный двор, где содержались уголовные преступники, осужденные на вечную каторжную работу. На улицах было тихо, и каждое утро и вечер тишина прерывалась звуком цепей каторжников, шедших на работу и с работы в военной гавани. Мороз, благодетель России, позволял беспрепятственно прогуливаться по улицам Кронштадта зимою, но весною и осенью грязь в Кронштадтской части и во всех немощеных улицах была по колено. Вид замерзшего моря наводил уныние, а когда поднималась метель, то и городской вал не мог защитить прохожих от порывов морского ветра и облаков снега.

В Кронштадте не было не только книжной лавки или библиотеки для чтения, но даже во всем городе нельзя было достать хорошей писчей бумаги. В гостином дворе продавали только вещи, нужные для оснастки или починки кораблей, и зимою почти все лавки были заперты. Магазинов с предметами роскоши было, кажется, два, но в них продавали товары гостинодворские второго разбора. Все доставлялось из Петербурга, даже съестные припасы хорошего качества. Город был беден до крайности. Купцы, торговавшие с чужими краями, никогда не жили в Кронштадте, а высылали на лето в Кронштадт своих приказчиков. Кронштадт населен был чиновниками морского ведомства и таможенными офицерами флота, двух морских полков и гарнизона, отставными морскими чиновниками, отставными женатыми матросами, мещанами, производившими мелочную торговлю, и тому подобными. Между отставными чиновниками первое место занимали по гостеприимству барон Лауниц и Афанасьев (не помню, в каких чинах). У обоих были в семействе молодые сыновья, офицеры, и дочери-девицы, а потому в этих домах были собрания и танцы. Был и клуб,

в котором танцевали в известные дни. Бахус имел в Кронштадте усердных и многочисленных поклонников! Пили много и самые крепкие напитки: пунш, водку (во всякое время); мадера и портвейн уже принадлежали к разряду высшей роскоши. После Кронштадта никогда и нигде не видал я, чтоб люди из так называемого порядочного круга поглощали столько спиртных напитков! Страшно было не только знакомиться, но даже заговорить с кем-нибудь, потому что при встрече, беседе и прощании надлежало пить или поить других! Разумеется, что были исключения, как везде и во всем. Пили тогда много и в Петербурге, но перед Кронштадтом это было ничто, капля в море. Удивительно, что при этом не бывало ссор и что в Кронштадте вовсе не знали дуэлей, когда они были тогда в моде и в гвардии и в армии. Впрочем, настоящим питухам, осушающим штурмовую чашу (как называли в Кронштадте попойку), некогда было ссориться! Бедняги работали – до упада!

...В Кронштадте был тогда только один порядочный трактир, который содержали два брата, итальянцы Делапорты. Кроме того, они торговали разными мелочными товарами. Старший брат был женат. Это были люди добрые и услужливые...

...Оставшиеся в живых из нашего литературного круга двадцатых годов помнят мои миролюбивые и веселые споры с одним литератором-моряком (уже не существующим), бывшим в свое время кронштадтским донжуаном, споры о кронштадтской жизни, особенно об обычаях прекрасного пола в Кронштадте. Хотя в начале двадцатых годов (то есть лет за двадцать пять пред сим) многое уже изменилось в Кронштадте, но все же приятель мой, литератор-моряк, преувеличивал свои похвалы, утверждая, что в кронштадтском высшем обществе был тот же светский тон и те же светские приемы и обычаи, как и в петербургском высшем круге...

Тон и обращение второстепенного кронштадтского общества были мещанские или, пожалуй, русского иногороднего купечества, проникнутого столичною роскошью и не подражающего дворянству. Собрания в этой половине кронштадтского общества, называвшиеся вечеринками, были чрезвычайно оригинальны, забавны и даже смешны, но нравились молодым волокитам. Красавицы, разряженные фантастически (то есть с собственными усовершенствиями моды) в атлас и тафту, садились обыкновенно полукругом, грызли жеманно каленые и кедровые орехи, кушали миндаль и изюм, запивая ликером или наливкою, непременно морщась при поднесении рюмки к губам. Молодежь увивалась вокруг красавиц, которые с лукавым взглядом бросали иногда ореховую шелуху в

лицо своих любимцев в знак фамильярности или легким наклоном головы давали им знать, что пьют за их здоровье. Ни одна вечеринка не обошлась без того, чтоб дамы не пели хором русских песен и не плясали по-русски или под веселый напев, или под звуки инструмента, называемого клавикордами, прототипа фортепиано и рояля. Иногда танцевали даже английскую кадрили, но никогда не вальсировали, если не было ни одной немки на вечеринке. Старухи и пожилые дамы садились отдельно и занимались своими, то есть чужими, делами, попросту сказать, сплетнями. В их кружке можно было, наверное, узнать, кто в какую влюблен, которая изменила кому, кто добр, то есть щедр, а кто пустячный человек, то есть скуп или беден, и тому подобное. Почтенные отцы семейства и, как сказал И. И. Дмитриев, «мужья под сединою» беседовали обыкновенно в другой комнате, курили табак из белых глиняных трубок, пили пунш или гог и играли в горку, в три листика, а иногда и в бостон. Вечеринки эти давались всегда на счет обожателя хозяйки дома или ее сестрицы. За двадцать пять рублей ассигнациями можно было дать прекрасную вечеринку, которой все были довольны. В этом обществе сосредоточивались оттенки нравов и обычаев всех заштатных городов России. Сколько тут было богатых материалов для народного водевиля и юмористического романа! Вот в какой мир брошен я был судьбою в первой юности! Надлежало или прилично скучать в одной половине общества, или неприлично веселиться в другой половине, чтоб не попасть в жрецы Бахуса, потому что от юноши невозможно требовать совершенного уединения.

Первые из молодых людей, с которыми я познакомился в Кронштадте, были мичман Селиванов (помнится, Александр Семенович) и друг его лейтенант Семичевский, добрые и, как говорится, лихие ребята. Селиванов жил открыто, по своему состоянию, и часто приглашал приятелей на солдатские щи и кашу...»

В Летнем саду Кронштадта по праздникам и воскресеньям играли оркестры: один духовой другой роговой. Там же были посажены фруктовые деревья, но они вымерзли в морозную зиму 1820 года. Офицеры и жены гуляли в Летнем саду по песчаным дорожкам. В саду была сооружена беседка «Храм славы» на искусственной горке, а под горкой выстроено подобие грота. Чуть поодаль были поставлены памятник подвигу мичмана Домашенко, пожертвовавшего своею жизнью ради спасения матросов, и копия домика Петра с мебелью, где можно было попить чай... На входе в сад висели правила поведения: «В саду гулять, но цветов не рвать, травы не мять, собак с собою не водить, детей на тележках не возить». В разное время посещать сад запрещалось и матросам.

Главная улица Кронштадта, Дворянская, была разделена на две части. По одной из сторон («бархатной») могли гулять только офицеры и их жены, по другой («ситцевой») гуляли матросы и их семьи. Позднее будут говорить, что такое разделение унижало и оскорбляло матросов. На самом деле, думается, что такое разделение улицы на две стороны, офицерскую и матросскую, было выгодно всем: офицеры могли гулять с дамами, не оглядываясь на то, как посмотрят на это их подчиненные, а матросам, гулявшим с подругами, не надо было, в свою очередь, тянуться во фронт перед офицерами.

Сохранились свидетельства о том, как проходила типичная воскресная прогулка старших офицеров и их жен в портах в конце XVIII века. Впереди, как правило, шествовавший под руку с супругой, вышагивал матрос-денщик, который, завидев встречного гуляющего офицера, громогласно возвещал:

– Его высокоблагородие капитан и кавалер Иванов с супругою!

За денщиком торжественно шел матрос, несший на бархатной подушке капитанские ордена. Если орденов было много, то иногда их несли сразу несколько матросов. Особо ценимый Георгиевский крест всегда несли на лучшей подушке самым первым и отдельно от остальных. Если у данного офицера имелась наградная золотая сабля (это ценилось особенно!), то саблю нес на вытянутых руках отдельный матрос. За орденами с возможной важностью шествовал уже сам капитан с дражайшей половиной. Следом за ними еще два матроса. Первый из них нес зонт на случай дождя, а второй – емкость с охлажденным лимонадом. Таким образом, воскресные прогулки превращались в негласную демонстрацию капитанами их заслуг перед Отечеством, а жены при этом демонстрировали свои наряды. Воскресные выходы имели в тогдашней кронштадтской и севастопольской жизни весьма большое значение. Готовились к ним поэтому весьма ответственно, и их результаты были затем предметом самого живого обсуждения местного «света».

Из воспоминаний Фаддея Булганина: «...Многие богатые люди останавливались в единственном кронштадтском трактире братьев Делапорт, в котором я жил, и чтобы не стеснять его, я нанял квартиру поблизости комендантского дома, хотя и на другой улице, в доме мещанина Голяшкина...

Говоря о высшем кронштадтском обществе, я не сказал, каким образом я имел случай узнать его. Главным командиром кронштадтского порта был вице-адмирал Иван Михайлович Колокольцев, которого жена Варвара Александровна (урожденная графиня Апраксина) была задушевной

приятельницею сестры моей Искрицкой, как я уже говорил об этом. И. М. Колокольцев и в Петербурге и в Кронштадте жил чрезвычайно скромно и уединенно, и Варвара Александровна, добрая и умная женщина, не любила принимать у себя гостей. Это делала она не из скупости, но по характеру. В Кронштадте, однако ж, И. М. Колокольцев по званию своему должен был давать обеды и вечера, хотя весьма редко. Добрая Варвара Александровна, которая славилась своею откровенностью и простотой обращения, говорила правду в глаза и начальникам и подчиненным, и старым и молодым, обходилась со мною, как с сыном. Я заходил к Варваре Александровне иногда по утрам, но она принудила меня быть у нее на нескольких вечерах в кругу кронштадтской аристократии. Я уже сказал причину, почему мне было скучно в этом кругу. Кто привык к крепким напиткам, тот при их недостатке предпочтет чистую сивуху подмешанному виноградному вину...»

Из воспоминаний контр-адмирала А. С. Горковенко: «В сороковых годах Балтийский флот состоял из трех дивизий: две зимовали обыкновенно в Кронштадте, а третья в Свеаборге и Ревеле. Весною эта последняя выходила в Балтийское море в крейсерство и к исходу дня возвращалась в Кронштадт, где, после высочайшего смотра, втягивалась в гавань и сменялась очередной дивизией. Несмотря на близость Петербурга, сообщение с ним, в особенности зимою, было так затруднительно, что Кронштадт стоял особняком и жил своею особою жизнью, которая, при разнообразных служебных занятиях и веселом и дружном обществе, не только не казалась нам скучною, но, напротив, сближала всех и придавала морскому кружку какой-то семейный характер. Главным командиром был адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен, в доме которого мы собирались каждое воскресенье: двери клуба и библиотеки всегда были открыты для желающих, и не оставалось желать ничего лучшего. Город еще не освещался газом, о железной дороге еще не думали, и пароходного сообщения с Ораниенбаумом не было. Это заставило многих выстроить дачи на косе и там проводить лето».

В начале XIX века при заядлом театрале адмирале Ханыкове в Кронштадте стали устраивать любительские спектакли. Для этого был оборудован импровизированный театр в одном из офицерских флигелей. Желающих почувствовать себя в роли артистов оказалось предостаточно. Порой в труппе насчитывалось по два-три десятка офицеров. В подавляющем большинстве это была офицерская молодежь, но случалось, что на любительскую сцену выходили и весьма почтенные и заслуженные офицеры. Участвовали в спектаклях и офицерские жены, находя в этом

отдушину от унылой гарнизонной жизни. Основу репертуара составляли веселые водевили, драм и трагедий морякам хватало и в жизни! Интересные пьесы, энтузиазм и талант участников очень быстро сделали офицерский театр весьма популярным, и не только в Кронштадте. Посмотреть на веселые офицерские водевили приезжали даже из столицы. Любовь к театральным постановкам была так велика, что офицеры порой устраивали любительские спектакли и в других портах, куда заходили их суда.

В 1837 году в Кронштадте был построен манеж для гимнастического обучения морских команд. Он тоже пользовался большой популярностью. Физическими упражнениями в нем с удовольствием занимались и матросы, и офицеры.

Для детей матросов в портах существовали дома призрения, состоящие из двух отделений: для мальчиков и девочек. Число детей зависело от средств, их брали туда с пяти лет. Там мальчиков учили счету и грамоте, а девочек шитью и вязанию. Более старших детей обучали рабочим специальностям, а наиболее способных отправляли учиться дальше.

\* \* \*

Весьма отличалась от корабельной жизни и портовая жизнь матросов. Дело в том, что во время нахождения судов в порту рацион питания матросов сокращался. Возможно, на него и можно было бы выжить, если бы не воровство, в результате которого до матроса порой доходило весьма немного. До 60-х годов XVIII века, когда матросы жили особенно голодно, их официально отпускали в Петербург и другие близлежащие города зимой на заработки, а летом, кто не был в плавании, шел на работы в самом Кронштадте. Зачастую офицеры отправляли матросов на заработки, имея с их доходов некий процент, который помогал выжить и их семьям. Нередкими были в то время случаи, когда в зимнее время матросы промышляли подаванием.

В XIX веке во всех российских портах были открыты столовые для нищих. Порой туда заглядывали и матросы. По большей части те, кто пропился. Кормили там раз в день, давая фунт ржаного хлеба, щи, кашу с маслом и квас. Пьяных матросов лишили права на посещение этих столовых к середине XIX века. С этого времени право на посещение столовой давал уже особый портовый комитет, который выдавал особые

билеты. Предъявитель билета платил за еду чисто символическую сумму. Билеты давались, как правило, отставным матросам и калекам. Служивших же выгоняли взащей.

Большинство портов постоянно нуждались в углублении дна. Работа эта была адова. В Кронштадте, например, с 1783 года привлекали для углубления гаваней арестантов. Кормили их плохо, и несчастные подрабатывали милостынею. Но много ли подадут в таком гарнизонном городке, как Кронштадт? Если арестанты непосредственно вынимали грунт из специальных клетей, установленных на дно залива, то с плашкоутов землю выгружали уже, как правило, вольнонаемные, в том числе и матросы. Это был хотя и тяжелый, но постоянный дополнительный приработок. Такую практику в Кронштадте начал адмирал Самуил Грейг, а продолжил адмирал Петр Пущин. Однако на донноуглубительные работы матросы шли лишь в крайнем случае, от безысходности, когда никакой другой работы не было. Летом, как правило, в Кронштадт приезжали на работы крестьяне из Калужской, Тульской и Орловской губерний. Они сразу же увеличивали конкуренцию.

Помимо выгрузки земли из плашкоутов, в Кронштадте и Ревеле была и другая работа, на которую матросы шли с особой охотой, – разгрузка товаров с купеческих судов. Работа по разгрузке товаров была поденной. Спрос рабочей силы часто превосходил предложение, а поэтому матросы набивались в идущие к стоящим на рейде боты, как кильки в банку, но все равно места всем на ботах не хватало. Ругань и драки по этой причине происходили ежедневно. Боты спешили к стоящим на рейде судам, где и начиналась разгрузка. При этом матросы должны были успеть вернуться к 8 вечера в казармы, иначе платили штраф в 10 копеек. Работа происходила в промежутки между выстрелами утренней и вечерней пушек. Один час давался на обед и отдых. Едва садилось солнце, палила вестовая пушка, и от стенки гавани к набережной сразу же начинали возвращаться боты с матросами. Высадившись, все они спешили к конторе, где получали расчет по своим ботам. В соседней конторке выдавали деньги. Там постоянно образовывались большие очереди, как следствие этого постоянно происходили ругань и драки.

Современник писал о том, как выглядели работающие матросы: «... Кого-кого тут не было! У иного, например, вместо шапки на голове болтается что-то наподобие блина. У другого вместо сюртука тоже болтаются какие-то лоскуты неопределенного цвета и формы. У третьего ноги одеты во что-то похожее на сапоги и это перевязано во многих местах мочалою и т. п. мелочи, на которые эти граждане не обращают никакого



внимания. А какую бесконечно разнообразную смесь одежд заключала в себя эта разношерстная толпа, и при том одежд одна другой хуже! Тут все, что ни есть худшего в одежде, было собрано в одно место. Пред наблюдателем ежесекундно мелькают разнообразных покроев старые кафтаны и, не смотря на лето, даже шубы мужские; разных видов солдатские мундиры; более цивилизованного покроя костюмы посадских и т. д. ...Кроме посадских, в толпе много солдат, как матросов, так и армейских, множество крестьян, словом, тут собраны все классы рабочего сословия. Вся эта огромная и грязная толпа народа представляла собою хотя и не восхитительное, но не лишенное приятности зрелище...»

Дневная плата матросов достигала рубля, а то и больше и зависела от тяжести труда. Это были большие деньги. На них можно было и питаться, и одеться, и отложить на черный день, когда кончится навигация. Часто конторщики, расплачиваясь за работу, преднамеренно выдавали деньги одной ассигнацией на 2–3 человека. В этом был свой умысел. Для того чтобы разменять ассигнацию, матросам приходилось идти в местный кабак, где они сразу и оставляли большую часть заработанного, а то и вообще все.

Однако на этом испытания для идущих в работы матросов не кончались. На набережной их уже поджидала масса женщин с обедом в кадушках, накрытых грязным бельем, чтобы тот не остыл. Современник писал об этом так: «...В кадушках в горячей воде плавают вареные целые бычьи легкие вместе с печенкой и сердцем. Тут же имеются рубец, вареная картошка и картофельные лепешки, поджаренные на постном льяном или конопляном масле. Все это чрезвычайно дешево, но и чрезвычайно грязно и совсем не питательно! Воду для варки брали тут же из канала, ее черпали, отстраняя плавающие отбросы. Тут же рядом мылись после работы матросы. Все это вело к массовым заболеваниям...»

Разумеется, матросы во время разгрузочных работ воровали. Тащили все: зерно и пеньку, лен и шелковые ткани, бархат и вина. Для выноса с судов ворованного шили спецодежду с огромными карманами. Зерно, муку, кофе и сахарный песок ссыпали прямо в шаровары. Материю, пеньку и пряжу обматывали вокруг тела. С добычей расставались быстро. Тут же прямо на стенке гавани шел торг ворованного добра. Все продавалось дешево, вырученные деньги сразу же относили в кабак, где уже поджидали местные портовые проститутки. Нельзя сказать, чтобы начальство мирилось с таким положением дел. Постоянно устраивались облавы, хватили всех и воров, и скупщиков, но это помогало мало.

Мало кому известно, что, согласно одному из преданий, знаменитая в

свое время секта хлыстов была основана в середине XVIII века именно в Кронштадте (не путать с сектой хлыстов-киселевцев, Матрены Киселевой, возродившей секту в конце XIX века, причем снова именно в Кронштадте!). Отвергая церковный брак, хлысты имели духовных жен, которые отдавались «христам» или пророкам на радениях, как «голуби с голубками». Практиковалось и групповое совокупление после совместных молений и самоистязаний. В хлысты шли прежде всего матросы, но, случалось, попадали и офицеры, причем порой и те и другие часто вместе с женами. Возможно, именно поэтому в хлыстовской среде присутствовала морская тематика. Так первичные «семьи», в которых осуществлялись радения, именовались кораблями, лидеры «семей» звались корабельными мастерами или кормчими, а белые рубахи, которые одевали сектанты называли парусами. Однако к 80-м годам XVIII века хлыстовство в Кронштадте сошло на нет. Офицеров теперь больше интересовало масонство, ну, а матросы снова вернулись в лоно законного брака и православия.

Определенной проблемой во всех российских портах была борьба с бомжами (или, как их раньше называли, «босьяками»). Среди «босьяков» было немало бывших матросов, отставленных по увечьям и болезням с флота. Некоторые из них, давно потеряв связь с деревней, просто не нашли своего места в новой жизни и, постепенно спиваясь, теряли человеческий облик. Оборванцев периодически отлавливали. Но место старых быстро занимали новые, и все повторялось. Осенью 1777 года в Кронштадте в результате сильного шторма были размыты стенки гаваней и смыто до 50 пушек. В магазинах и сараях пострадало много пороха и продовольствия. Современник писал: «Развалины гаваней представляли приют для беглецов и подозрительных людей, делавших набеги на город». Работы по восстановлению порта и ликвидации этой «кронштадтской Хитровки» растянулись до 1801 года.

\* \* \*

Вторым после кабака развлечением матросов в порту была баня. Русский человек, как известно, вообще не может без хорошей баньки, а моряк и подавно. О бане моряки в море мечтали, как о встрече с любимой. Дело в том, что на парусных судах в море помывки команд практически не было. Учитывая, что плавания тогда длились порой по несколько месяцев, можно представить желание офицеров и матросов окатить себя кипятком

и похлестаться березовым веником! По своему смотрению в море матросы и офицеры обмывались забортной водой и стирали в ней свое платье. Но это не только не заменяло бани, а порой, наоборот, весьма способствовало болезням. Поэтому во всех российских портах существовали бани для матросов. Как правило, одновременно они выполняли и роль городских бань. Так по крайней мере было в Кронштадте и в Севастополе. При нахождении в порту матросов старались водить в баню раз в неделю. Банных дней матросы ждали, как праздника!

В Кронштадте до начала XIX века существовали так называемые деревянные бани, выстроенные на воде Морским госпиталем. Находились они на северном фарватере. Мыльная и раздевальная были отдельными, но парились мужчины и женщины вместе. Поэтому парилки порой использовались местными проститутками как место для интимных встреч. Вход в баню был бесплатный. Мыться холодной водой можно было неограниченно, но горячая вода была платной. Шайка горячей воды стоила денежку. Денежку стоил и веник, впрочем, большая часть матросов приходила в баню с собственниками вениками. Это разрешалось. Офицеры и их семьи мылись у себя дома или ходили в бани, которые содержали состоятельные домовладельцы. С начала XIX века женщины в банях уже мылись полностью отдельно от мужчин.

Портовые бани были далеки от совершенства. Всюду царили грязь и вонь, стены и потолки были в копоти от ночников и ламп без стекол. Всюду ползали мириады тараканов. Почти всегда количество моющихся значительно превышало рассчитанные места. Из-за этого частыми были ссоры и драки. Процветало воровство, особенно оставляемого в предбаннике белья, несмотря на то что оно сдавалось на хранение сторожубанщику. Из-за смрада масляных ночников видимость в бане почти отсутствовала, моющиеся узнавали друг друга исключительно по голосам. В парилке старались держать такой пар, что не редки были случаи обваривания. У крана с горячей водой стоял банщик, наливавший за денежку шайку кипятку. Чтобы при этом не было толкучки, существовало правило: с правой стороны – заходи, а с левой – погоди. За чаевые банщики мыли желающих, но большинство матросов прибегало к помощи товарищей или же мыли сами себя. В раздевалках постоянно жили, ели и спали банщики, как правило, из отставных матросов.

Вода в кронштадтской и в ревельской портовых банях была очень плохой, так как брали ее из ближайших канав, в которые сливались городские нечистоты. Чистую воду стали давать в портовых банях лишь во второй половине XIX века. Вообще водоснабжение всегда было важнейшей

проблемой в портах. Хорошая вода – залог исчезновения эпидемий. В Кронштадте первый водопровод появился в 1804 году. Построило его Морское ведомство для водоподъемного механизма, который приводился в движение с помощью двух лошадей. У Петербургских ворот была построена водонапорная башня. От нее к казенным зданиям и госпиталю проложили деревянные трубы. В водоподъемную машину вода из Невы поступала из пролома, находившегося в восточной части Военной гавани. Когда в него попадала морская вода из залива, а это происходило при продолжительных западных ветрах, морякам и жителям города приходилось пить морскую воду. Что касается морской воды, то по утверждению медиков: «...по вкусу и действию своему на пищеварительные органы не может собственно называться годной к употреблению». В Кронштадте было 11 колодцев, но они не могли решить проблему водоснабжения. Поэтому моряки, как правило, спасались от плохой воды пивом, употребляя его вместо чая.

В 1827 году водопровод в Кронштадте решили улучшить. Деревянные трубы заменили на чугунные, которые не гнили. В 1838 году поставили две паровые машины и теперь качали воду в резервуар из водоема, куда вода поступала самотеком из залива. Но и эта вода была не слишком чистой, а при нагонном ветре и соленой, что тоже способствовало возникновению заболеваний.

\* \* \*

А как проходила служба в других военных портах России? Из воспоминаний художника-мариниста А. П. Боголюбова, служившего в Свеаборге мичманом: «Свеаборг, старинная шведская крепость, когда-то грозная, разбросан на каменистых островах, защищая проход в Гельсингфорс – столицу Финляндии. Рейд его глубок и удобен, вход же узок и лежит между рядами сильных батарей. После чего слева расположена крепость со всеми портовыми крепостными постройками. Все они старые по типу и применены к жилью по необходимости дать приют флотской бригаде. Матросы размещались поэкипажно на блок-шифах, для того устроенных, и небольшая часть на островах. Торговля здесь самая убогая. Селедка да табак – “Якорь” и “Незабудка”, очень подлые. Тогда курили трубку. Булочная тоже не хороша, так что все возили из Гельсингфорса. Офицеры размещались во флигелях или казематах, переделанных в жилье, длинных и нескончаемых. Ядром централизации

был флигель “Глагол”, выстроенный в виде буквы “Г”. В нем происходили всякие офицерские безобразия и бесчинства. Пьянство было всеобщее. Пили, конечно, водку анисовую, а кто побогаче, покупали иногда канки, флягу в три бутылки, мадеру и херес жгучего свойства не хуже Соболевского (Ярославского). Был здесь клуб офицерский в Густав-Снерже. В нем плясали. По два раза в месяц давались плохие концерты и гнусные постряпне обеды. Собиралась туда публика всегда пехтурой, ибо на весь город была только одна губернаторская карета, развозившая и привозившая почетных дам. Остров невелик, но все-таки сборы были часа два, а мы, грешные, в дни слякоти и дождя езжали в клуб на вестовых. Мы с братом жили в новом флигеле. Это здание было поудобнее, хотя тоже со сквозным коридором и сильным сквозняком. “Кому быть повешенным, тот не утонет”, – говорит пословица. Так и со мною случилось. Любил я бегать на коньках. Вот только что затянуло рейд льдом, гладким, как зеркало, как приходит ко мне мой товарищ и друг Эйлер и мичман фон дер Рекке. Побежим в Гельсингфорс завтракать. Побежали. Ступили на лед, тонкий и гибкий, он почти волной гнулся под ногами, а потому порешили не бежать рядом. Вдруг у меня ремень отстегнулся и стал попадать под конек. Я остановился, исправил повреждение и только дал два-три бойких шага, чтобы догнать товарищей, – провалился под лед. Вынырнул, начинаю пробовать выйти из полыньи, но лед подламывается, и я чувствую, что начинаю тяжелеть. По счастью, товарищи оглянулись и, видя меня в проруби, подбежали. Эйлер догадался первый, ловко подкатил мне палку, за ним Рекке сделал то же, и тогда, кладя ее плашмя на лед, я разрешил свою тяжесть на большую площадь и Бог помог мне выкарабкаться, и я опрометью покатился обратно в Свеаборг. Пути было минут на 12–15. Достигнув берега, обледенелый, сбросил пальто, которое встало стоймя на снег, отвязал коньки, тут же их бросил и побежал домой. Руки мои трескались, и текла кровь, за ушами то же было. Брат мой Николай Петрович встретил меня в ужасе, но, придя в себя от радости, что жив, ничего другого не нашел лучше, как вкатить в меня 2 стакана рому. Скоро я охмелел, сделался весел и лег спать. Спал до 7 часов вечера и проснулся как востряпанный, а так как вечером в клубе танцевали, то взял потогонную ванну со всех вальсов, галопов и полек, что избавило меня от всяких осложнений получить горячку, тиф или что другое. С тех пор я бросил бегать на коньках да и хорошо сделал.

На Масленице устроили горы. Все лучшее общество собралось кататься. В этом деле я тоже был мастак. Посадить почти на лету барыню на перед салазок и спуститься быстро, правя не руками, а ногами,

составляло некий шик. Вот взял я поневоле толстую барыню, муж которой просил ее прокатить. Как на грех, что-то подвернулось на самом сильном склоне горы, и чебурыхнул я мою толстуху сперва на лед, а потом в снег. Задний катальщик саней не удержал и въехал ей в йоги и тем помял достаточно. Но, конечно, ахов и охов не было конца. Капитан 2-го ранга Цыпит сказал адмиралу Балку, что я это сделал нарочно, и вместо веселья всю Масленицу я высидел на гауптвахте. Суд был, как видите, скорый и справедливый. Да вообще Свеаборг был какой-то отпетый порт...

Кто жила в Свеаборге, тот непременно знал или слышал о “Золотой рыбке”. Жил там подрядчик купчик Синебрюхов, и была у него, кто говорит, племянница, а кто – его побочная дочь. Но дело не в том, как она ему приходилась, а в том, что барышня была дивной красоты. Брюнетка с чудными черными глазами, таким носиком тонким, стройная, гибкая, словом – прелесть. А потому кто из молодежи в нее не был влюблен! Делали предложения всякие лейтенанты и мичманы, но так как это была голь бездомная, хотя красивая и статная, купчина гонял всех влюбленных со двора. Но ведь не разом выдыхается любовь – надо на это время. А потому страдальцы ходили постоянно под ее окна гулять и ловить чудный взгляд. А там, перед домом, стоял колодец, на окраину которого влюбленный упирался страдающим телом, и, когда кто-либо проходил мимо, он устремлял для приличия свой взор в темное глубокое отверстие. “Что вы там делаете, – спрашивал хоть бы начальник, – что вы там потеряли?” – “Я гляжу на золотую рыбку”, – отвечал офицер. Предлог был нравственный, а потому дальнейших разговоров не было. Наконец, “Золотая рыбка” вышла замуж за командира фрегата Струкова. Тут она стала блестящей барыней, но Бог не дал ей счастья, вскоре Струков умер, и вдова поселилась в Гельсингфорсе.

Как-то раз у лейтенанта М. М. Филиппова была сходка, начали перебирать все свеаборгское, и когда речь дошла до “Золотой рыбки”, то кто-то сказал: “Нет, теперь нашего брата она и видеть не хочет. Никого не принимает, и познакомиться с ней невозможно”. – “А отчего же нельзя, пари держу, что можно”. То же повторил и приятель мой Л. Л. Эйлер. “Ну что бахвалитесь, – закричало всякое мичманье и лейтенантство, – выгонит по шее дураков – и все дело тут”. Спор пошел хуже и хуже. Ударили пари о трех ханках мадеры, водки и портвейну. Надо было действовать. И порешили мы так – надели вицмундиры и в одно прекрасное воскресенье поплыли к мадам Струковой, шли бодро до звонка двери, подошли – оробели, стали совещаться. “А вот что, – говорю, – мы взойдем, и я скажу: “Позвольте вам рекомендовать моего приятеля Эйлера”, – а ты, в свою

очередь, скажешь: “Представляю Боголюбова!” Нас впустили. Вышла барышня, не сконфузясь, мы повторили условную речь. Она мило расхохоталась. Ободрившись, тотчас же мы ей рассказали о нашем пари, не упоминая о его количестве и качестве, смех удвоился, после этого надо было вещественное доказательство, что она нас точно приняла и не выгнала. “А вот что, господа, я вижу, вы люди веселые, завтра у меня соберется несколько барышень, будут также знакомые из Свеаборга, а потому приходите пить чай и повеселиться”. Все это нам было очень на руку. На другой день мы очень приятно провели у нее время, и так как в Свеаборге наутро все уже известно, что делалось обитателями, то пари было выиграно и распито в самом веселом кружке.

В том же Гельсингфорсе зимовал лет 7 тому назад 16-й экипаж, имея командиром Римского-Корсакова, впоследствии директора Морского кадетского корпуса. А корабль именовался “Коцбах”, но так как в экипаже офицерство было почти сплошь пьяное, то и получил прозвище “Плавучего кабака”. Ревизором на корабле был лейтенант Александр Семенович Эсаулов, тоже не дурак выпить. Вот раз Римский-Корсаков посадил Эсаулова с собой в коляску, и едут они по Скатуден для осмотра работ по кораблю. Дело было осеннее. Проезжая городом, Корсаков, будучи знаком со всею аристократией города, кланяется графине Армфельд. Эсаулов сидит и не берется за козырек фуражки. Едет другая дама, тот же поклон Корсакова и неподвижность Эсаулова, едет еще третья и четвертая. Наконец, когда коляска наткнулась на пятую даму, Корсаков вознегодовал и, обращаясь к Эсаулову, спрашивает: “Кто это была первая барыня, которой я кланялся, как вашей знакомой?” Ответ был: “Просвирня, а вторая дьячиха, а третья жена шкипера, и всем им я отдаю вежливость, моим дамам вы поклонялись”. – “Ну, ступай долой из коляски и плетись за мной по грязи”. И выбросил нашего Александра Семеновича в поленную лужу.

Зима прошла, наступило время вооружения, работа в порту закипела, приятный запах смолы топленной ласкал ноздри за неимением других, лучших ароматов. Я был назначен на 25-пушечный бриг “Усердие”, а брат на корабль “Вола”. Бригом командовал прекрасный, но строгий командир Василий Степанович Нелидов, моряк, ученый, долго плававший при описи Белого моря, а теперь состоявший в отряде капитана 1-го ранга Михаила Шранцевича Рейнеке – главного начальника описи Балтийского моря и финских шхер.

В отряде была также шхуна “Метеор”, капитан-лейтенант Снденскер Карл Карлович ею командовал, много баркасов гребных и два ботика. Вся эта экспедиция выходила из Кронштадта, куда мы последовали после

вооружения и выхода на рейд. Бриг “Усердие” было старое судно, тембированное после Наваринского боя, а потому в подводной его части оказывалась часто течь. Положили за неимением сухих доков бриг на борт, чтобы оголить киль, да как-то и оплошали. Он, сердечный, перевалил через центр тяжести и не хочет вставать. Да потек боком, вода хлынула в трюм, и тогда он поневоле встал да только и затонул! Обидно было Нелидову. Но поставили помпы, нагнали народу, экипаж целый, и в 30 часов откачали. Зато всех крыс выжили из трюма, а их было немало.

Пошли в море рано, жутко было спать в каютах совсем сырых. Но ревматизмы тогда как-то не приставали. К нам на бриг сел Рейнеке, но мы его скоро спустили на берег в Борезунде, где он постоянно жил, а сами ходили в море и там занимались морским промером – делом крайне тупым и глупым, состоящим в том, что кидали в море лот через каждые пять минут левого хода. Промокав его, таким образом, недели три, возвращались к Рейнеке до острова. Тут было другое занятие – вычисления разные да промеры со шлюпки. Словом, казнили нас начальники серьезными занятиями.

Но были минуты и смеха. Шхуна “Метеор” и бриг “Охта” капитана Карякина, тоже мастера описного дела, стояли вместе. Под вечер частенько мы съезжали купаться, а потому шлюпки двух бригав и шхуны гребли бойко, перегоняя друг друга. На “Метеоре” служил тоже мой товарищ детства и дорогой приятель, мичман из офицерского класса Дмитрий Захарович Головачёв, впоследствии флигель-адъютант и командир царской яхты “Держава” и Гвардейского экипажа, звали его еще в корпусе Шавкой, потому что вечно лаялся и шутил. Кто его не знал только во флоте, как за балагура и за бравого офицера до конца жизни. Бывало, как только соберемся в Кронштадт или Петербург, сейчас Шавка разденется нагишом и ну плясать, петь и выделявать разные фокусы. Вот едем мы купаться, завидели две шлюпки финки, гребли только бабы да девки. Поравнялись с ними, Головачёв уже стоял нагишом, бойко направил четверку борт о борт с бабьей лодкой, вскочил в нее, сделав страшный переполох, и бултых в воду вниз башкой! Бабы ахнули, но все обошлось благополучно, и мы все стали бросаться купаться.

Хотя пар уже везде в Европе был не новинкой, но у нас Меншиков его не любил. А потому средства съемки были самые допотопные. То, что на паровом баркасе сделали бы в неделю, нам надо было на гребле, парусах вырабатывать в два месяца, и плавание этих утлых аргонавтов – лодок и баркасов – было горькое. Когда в глухую осень приходилось морем возвращаться в Кронштадт, гибли шлюпки, люди, но это все было нипочем.



А. С. Меншиков берег казну, и после из экономии его была учреждена эмеритальная касса Морского ведомства с фондом в 12 миллионов, а говорят, и в 14. И за то спасибо!

Капитан Рейнеке (известный российский гидрограф, адмирал и ближайший друг П. С. Нахимова. – *В. Ш.*) был человек умный, но болезненный, желчный, все страдал желудком и был ипохондр первой величины, фигляр, напускал на себя часто важный ученый вид глубокого мыслителя, говорил протяжно, заканчивая, что чувствует “тупость в голове и сухость в кишках”. Брат мой жил с ним два лета, а также незабвенный мой товарищ Порфирий Алексеевич Зеленой. Тот даже квартировал у него, а потому изучил все уродства рейнековской жизни, сделал описание его жизни из часа в час. Рукопись эта была поистине замечательна, долго бродила между приятелями и потом исчезла. Говорят, что ее приобрел известный наш историограф морской Феодосий Федорович Веселаго и, будучи почитателем Михаила Францевича, укрыл у себя. Но не думаю, чтобы она погибла. Веселаго слишком даровитый судья памфлета, чтобы его уничтожить.

Дело съемки он вел точно и педантически, но все это не мешало ему надоедать нам до горечи. Человек он был невоспитанный, но любознательный, аккуратный, вел журнал, сколько его сука Эда (по-фински – щука) носила ежегодно щенят, сколько жило и где дарилось и кому. Наблюдал он над дикими утками тоже, ловил их, пока были молоды, то есть в гнездах. Самцу и самке надевал на лапки серебряные кольца и на другой год находил, что пара прилетала издалека опять на старое место и получала новое колечко. Были бестии с семью и восемью шевронами. Воспитывал тюленей, делая их домашними, как собак. Но не достигал результатов ревельского командира маяков – генерала от маяков Павла Мироновича Баранова, у которого они жили годами в пруду его сада, спали в его кабинете и возвращались обратно, будучи брошенными в море. Пришли к Баранову рыбаки и говорят: “Лов у нас плох, а это потому, что тюлень живет на берегу у тебя, брось их, родимый, помоги горю”. По опыту Баранов знал, что тюлени возвращаются издалека, а потому и уступил их просьбам, и тюленей выбросили за островом Нарган в залив. Через четыре дня они были дома. А дом Баранова был на Ревельском форштадте, куда тюлени приходили с моря пехтурой, скрываясь по канавкам города. Капитан мой В. С. Нелидов познакомил меня с адмиралом, и я сам видел, как, подойдя к пруду, старик хлопал в ладоши под водой, и вдруг умные рожи этих тварей выныривали, фыркая, выползали на берег и, ковыляя на своих плавательных перьях, брели за ним

к дому, подымаясь скачками на лестницу.

Кроме тюленей, у Баранова была еще тогда голубиная почта. Он раздавал своих птенцов-пансионеров маячным смотрителям, и когда бывала какая авария морская, то птицы приносили ему вести, и он делал свои распоряжения ответными голубями».

Из воспоминаний адмирала И. И. фон Шанца о его мичманской жизни в том же Свеаборге: «Зима прошла довольно приятно. Гарнизонная служба, состоявшая в занятии караулов, вовсе не была обременительна, тем более что господа офицеры, в особенности старые, успели уже устроить ее на свой лад и отстаивали изредка выпавшие на их долю караулы, невозмутимо спокойно. Каждый вечер, с пробитием зари, т. е. около 8 часов, можно было встретить снующих по городу вестовых, которые перетаскивали на гауптвахты перины, подушки, простыни и прочее. Когда жесткий казенный диван превращался в покойную, удобную постель, караульный офицер раздевался, по обыкновению, до рубашки, и рундовые шнурованные книги доверялись старшему унтер-офицеру со строжайшим приказанием не допускать патруль нарушать богатырский сон караульного офицера.

Так как этот легкий способ охранять неприступную крепость был принят и освоен почти всеми, а главное, и визитер-рунды состояли под начальством необразованных офицеров гарнизонной артиллерии, то и не предвиделось никакой опасности попасть под строгую ответственность. И не такие еще проделки благополучно сходили с рук. Иногда смелость доходила у некоторых из самых отчаянных головорезов до того, что они покидали свои посты... и отправлялись в Гельсингфорс, откуда возвращались только к смене. Любимый всеми нами комендант крепости генерал Г., человек холостой, которого седина и пятый десяток лет не лишили веселости и балагурства, смотрел весьма часто на все это сквозь пальцы; ему гораздо сподручнее было поплясать с офицерами на какой-нибудь холостой пирушке, чем корчить строгого начальника, чинить суд и расправу. Помнится мне, как я его видел иногда, выплясывавшего удалые национальные танцы с таким неподдельным проворством, с такой неподдельной веселостью, что он мог смело выдерживать соперничество с моим приятелем И. И. Саликовым, известным своими способностями в гимнастических упражнениях.

Часто обыденный порядок зимней береговой жизни оживлялся вечерами, проводимыми мною в семейных домах, в кругу прекрасного дамского общества. Дома капитана над портом П., фон Д. и самого адмирала были для меня постоянно открыты, чего нельзя сказать о большей части моих товарищей».

Наиболее приятным для проживания офицеров и матросов был во все времена Ревель (нынешний Таллин). Относительно большой город со вполне европейской жизнью, обилие всевозможных увеселительных заведений, отсутствие той строгости, которая была свойственна и Кронштадту, и Свеаборгу, делали Ревель всегда желанным местом пребывания и для молодых офицеров, и для матросов.

Из воспоминаний контр-адмирала А. С. Горковенко о службе в Ревеле в 30-х годах XIX века: «Моряки очень любили Ревель. При всех достоинствах Кронштадта он все-таки смотрелся крепостью, тогда как Ревель представлял тип маленького немецкого городка, сохранявшего еще остатки средневекового характера, вместе с замками и клубами, цехами и другими наследиями фатерланда. Жизнь была и дешева и приятна, и хотя высокий круг держал себя далеко от нас, мы веселились везде понемногу, и все были обласканы в гостеприимном доме главного командира, графа Л. П. Гейдена, героя Наваринской битвы. Все клубы были для нас открыты, в умственных занятиях недостатка не было, а служебные шли своею чередою. Общество офицеров было дружное, и доброе согласие царствовало и на берегу, и в кают-компании. Команда также особенно любила Ревель, где вино было дешевле и где она частью стояла по деревьям».

А вот картинки морского быта в Ревельском порту, описанные уже А. П. Боголюбовым: «Пришла весна, вооружились снова и поплыли на те же места и шхеры с Михаилом Францевичем (Рейнеке. – В. III.). Опять макали лот, брали углы и шли в Ревель. Дорвавшись до берега, мы встретились с товарищем мичманом Розенталем. Тот пригласил нас в их Дворянский клуб, где один помещик нашел, что мы слишком резво с Эйлером играем на бильярде, ибо какой-то шар влетел ему в нос. Конечно, мы немца обругали. А тот был важный барон и пожаловался на нас командиру порта, маститому адмиралу графу Гейдену. Сей, увидев Нелидова, говорит: “А у вас молодые офицеры не дают себя в обиду, вчера оборвали моего знакомого NN в клубе, да он гадина, дрянь, и я очень этому рад”. Тем не менее строгий капитан поставил нас бессменно на сутки на вахту. Через два дня граф пригласил его обедать, и разговор опять зашел о нас. “Я, – говорит Василий Степанович, – их наказал, более буянить не будут”. – “Напрасно, простите их да приходите с ними завтра пить чай”.

На другой день Нелидов привел нас на дачу адмирала. Ласковый

прием адмирала, а также почтенной графини и милой дочери Луизы Логиновны нас ободрил. С виду мы были ребята красивые, свежие, бойкие, да, кроме того, домашнее порядочное воспитание в нас отражалось, так что граф и семья его благодарили капитана, что такой случай дал средство нас узнать поближе. Долгом считаю сказать, что почтенные наши старики адмиралы того времени носили на себе чудный отпечаток добродушия, чистоты, справедливости и гостеприимства. Кто знал И. Ф. Крузенштерна, Гейдена, братьев Лазаревых, Михаила и Андрея Петровичей, А. А. Дурасова, Ф. Ф. Беллинсгаузена и многих других, тот подтвердит, что это были самые почтенные моряки, умные и честные. Такого закала был и В. С. Нелидов, и мы много обязаны ему, что в два года стали порядочными офицерами, что и составило нашу будущность. Но, к сожалению для нас, на следующий, 1844 год его сделали командиром фрегата, а на его место поступил капитан-лейтенант Василий Аникеевич Дуванов. Человек добрый, но неумный, раболепный, слабый духом, хотя и опытный морской офицер. Окончив плавание, бриг вернулся на зимовье опять в Кронштадт. Опять пошла та же бесшабашная мичманская жизнь. Скоро наступило Рождество. Тут-то разгар веселости был полный. Нанимались сани-одиночки чухонские, что ездили за полтину серебра в Питер по льду. Насядут туда испанцы, тирольцы, буряты, Луи XV, евреи, черти, Арлекины, Пьеро, и цугом саней пять на огонек. Где примут, а где обругают – за этим не гнались, где покормят и попоят, а где и просто пробалаганим. И так время шло изо дня в день.

Николай Степанович Горковенко сделал маску петуха, лепил ее целый месяц, надел раз и потом, убоявшись простуды, передал ее мне. Это были пернатые латы из картона, так что ездить, сидя в санях, было невозможно, приходилось стоять на их полозьях и буравить ногами снег. Но здоровье было чугунное, глотка тоже крепкая, ибо всю дорогу приходилось орать по-петушиному, что я делал с большим талантом. Компания наша была следующая: братья Роман и Александр Баженовы, братья Алексей и Николай Горковенко, Александр Опочинин, Христофор Эрдели, Эйлер, Николай Савинский, барон Гейсмер, Панифидин, Слижень, братья Абалешевы. Последние трое были постарше нас и служили центром схода. Мы никогда не были безнравственны, но дурили и шлодничали, как ребята, называли себя “ноги общества”, потому что за башки наши нас еще не признавали. Это стало дело будущего, но за плясунов и веселых людей мы слыли в обществе и с честью поддерживали вечер или бал, куда нас необходимо приглашали, ежели хозяева хотели, чтобы у них было весело и оживленно. В этот год я сделал альбом карикатур на все наше

кронштадтское общество, за что, конечно, нажил себе много врагов и друзей. Да, кроме того, раз в клубе отплясал мазурку так бойко-карикатурно с одной барышней, что чуть не пострадал по службе. Спасибо начальнику штаба Николаю Александровичу Васильеву. Этот славный человек помирал со смеху и так как был сила дня, то и спас от арестов и других невзгод».

Из воспоминаний Фаддея Булгарина: «С приятностью вспоминаю о проведенном мною времени зимою 1810 года в Ревеле. Мы жили... на петербургском форштате в трактире Энгеля и по утрам составляли планы, как провести приятно день и вечер. В клубах ежедневно бывали публичные обеды, а вечером в клубе, называемом Einigkeit (Согласие), метали банк, потому что публичные азартные игры тогда не были запрещены. В театре каждую неделю бывали маскарады. Русских офицеров, особенно морских, было множество в Ревеле, и в танцовщиках не было недостатка. Карточная игра рассыпала деньги по рукам, но, как водится, молодые люди не считали проигрыша, а выигрыш почитали обязанностью проживать с приятелями, и от этого все веселились, не чувствуя недостатка в деньгах...»

## Глава третья. О лекарях и болезнях

Борьба с болезнями была во времена парусного флота труднейшей и почти не решаемой проблемой, причем не только в море, но и во время нахождения моряков в порту. Простудные и желудочные, а также венерические болезни нередко приобретали характер настоящих эпидемий. Этому способствовали вопиющая антисанитария и тяжелые условия службы, сырой климат и обилие портовых проституток.

Вот как описывал корабельный быт наших моряков в начале царствования Екатерины II историк флота Ф. Ф. Веселаго: «Многочисленность заболеваний и ужасающая смертность между нижними чинами считались делом неисправимым. 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. Так, например, на эскадре Спиридова при переходе от Кронштадта до Копенгагена умерло 54 человека, и число больных, бывшее около 300 чел., на пути до Англии возросло до 700; а при переходе от Англии до Лиссабона только на одном из кораблей число больных дошло до 200 человек. Причиной подобных печальных явлений, общих на тогдашних судах, были нечистота, испорченный воздух жилых помещений, одежда матросов, существенную часть которой составлял пропелый от неизбежной сырости полушубок, затем испорченная вода и дурная провизия. Несмотря на заботы Петра I о доставлении на суда провизии в бочонках или мешках, ее продолжали доставлять в рогожных кулях, гниющих от сырости и портящих находящуюся в них провизию. Солонина держалась в бочках больших размеров, которые, оставаясь продолжительное время откупоренными, заражали воздух, чему пособлял еще крепкий запах трески, употреблявшейся матросами в последние дни. Пресная вода, содержащаяся в деревянных бочках, после 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 хранили они в своих сундуках или в койках, постоянно остающихся внизу. Для нагрузки трюма употреблялся не чугунный, а каменный или песчаный балласт, в котором собирался и гнил сор, при недосмотрах иногда сметаемый в трюм и представляющий полное удобство

для разведения крыс и различных беспокойных насекомых. Если к этому прибавить, что при неимении судовых лазаретов больные до перевоза на госпитальное судно не отделялись от здоровых и что вообще на судах не существовало порядочной вентиляции и темные уголки нижних палуб избавляли ленивых матросов от путешествия на верхнюю палубу, то огромная смертность совершенно объясняется антигигиеническим состоянием тогдашних судов».

Неслучайно, что первое же дальнейшее плавание эскадры адмирала Спиридова с Балтики в Средиземное море далось очень нелегко. Раздраженная Екатерина писала по этому поводу так: «Когда вы в пути съедите всю провизию, тогда вся экспедиция ваша обратится в стыд и бесславие ваше и мое. Прошу вас для самого Бога, соберите силы душевные и не допускайте до посрамления перед целым светом. Вся Европа на вас и вашу экспедицию смотрит». Русские моряки, как известно, силы душевные собрали и полностью уничтожили турецкий флот при Чесме.

Наиболее частой болезнью на русском парусном флоте была так называемая горячка, т. е. все простудные заболевания, от которых из-за постоянных сквозняков, холода и вечной сырости практически не было никакого спасения. Затем шла цинга – скорбут, вызываемая отсутствием свежей пищи и овощей, а также каждодневной тяжелой работой. Помимо этого весьма часты были всевозможные ревматизмы и чахотки. Конечно же, некуда было деться и от венерических заболеваний, прежде всего от триппера (именуемого моряками просто «насморком») и сифилиса. Больных венерическими заболеваниями старались все же при первой возможности изолировать от команды и убрать с судна. Лечили от триппера и сифилиса мышьяком, который наряду с несколько приостановлением воспалительных процессов одновременно разрушал организм в целом.

Порошки неизвестного происхождения, которыми корабельные лекари пичкали моряков, помогали весьма мало. В большинстве случаев даже заразных больных не было возможности отделить от здоровых, и тогда приходилось полагаться только на Бога. Особенно ужасна была участь раненых. Квалификация судовых лекарей в большинстве случаев в XVIII веке была весьма низкой. Никакой анестезии в то время тоже не существовало. Перед операцией раненому давали стакан водки, а иногда просто били деревянной колотушкой по голове. Решения на операцию лекарями принимались самые простые: если ранен в руку, то руку и отрезали, ранен в ногу – отрезали ногу. Пока несколько санитаров держали кричащего и извивающегося от дикой боли матроса, лекарь ножовкой

пилил ему руки и ноги. Кровь на культе останавливали тем, что лили на нее раскаленную смолу, которая выжигала кровеносные сосуды. От болевого шока многие тут же и испускали дух. Обрубки бросались тут же под стол. Прооперированных сваливали в углу лазарета. Большинство из них вскоре умирало, но некоторые все же выживали.

Лекарь в эпоху парусного флота всегда был достаточно важной и уважаемой фигурой на любом судне. На него смотрели как на некое божество, и даже умирающие верили, что он может сотворить чудо. На русском парусном флоте лекарь имел классный чин и был приравнен к офицерскому составу. Перед отплытием судна в плавание лекарь принимал в береговой аптеке сундук с лекарствами. В море он ежедневно записывал в табель больных, занимался их лечением, тщательно записывая, когда и кому какие микстуры давал. Кроме этого лекарь заботился, чтобы больным, по возможности, выдавалась наиболее свежая и качественная пища. Он же информировал капитана и священника о наиболее опасных больных. Под страхом лишения всего жалованья лекарю запрещалось брать деньги за лечение. По возможности тяжелобольные в первом же порту сдавались в береговые госпитали, что абсолютно не гарантировало выздоровления. Во время боя судовой лекарь был обязан находиться в интрюме при раненых, резать разбитые конечности, зашивать раны. Особая статья в уставе напоминала лекарю о том, что если он будет относиться к больным с пренебрежением, то «яко злотворец наказан будет, яко своими руками его (больного) убил...».

В первый период в лекари назначали порой случайных людей, но постепенно стали назначать выпускников медицинских факультетов университетов. Балтийский флот комплектовался в большой мере медиками – выпускниками Тартуского (Юрьевского) университета. Это сразу же сказалось на уровне лечения. Однако, несмотря на все старания, до начала XIX века смертность на судах российского флота была все равно большой.

Морская медицинская часть, находившаяся до начала XIX века в зависимости от Министерства внутренних дел, была затем наконец-то переведена в Морское министерство, чем было улучшено положение врачей, приравненных по правам службы с морскими офицерами. Всей морской медицинской частью отныне управлял уже главный врач – генерал-штабс-доктор, подчиненный морскому министру.

Из воспоминаний адмирала Д. Н. Сенявина: «Старики наши пивали крепко, ума не пропивали и дело делали лучше, чем нонича трезвые колобродят. Другое, благодаря малодушию нашему, которым пользуясь, медицинский факультет увеличил число докторов чрезвычайно, как сами



они, так лекарства употребляют по моде; было время, лечили они одною теплою водою, по крайней мере, лекарство было не вредное. Было время, лечили они от всех болезней одним меркурием, ваннами, а теперь пользуют пиявками; многие уверены, что пиявицы любят кровь не чистую. Мне сказал один доктор, шутя над ремеслом своим, чтобы знать верно свойство пиявицы, так надобно прежде быть самому пиявкою. Доктора сами, подобно пиявкам, они так впились в наше малодушие, что человек пожилых лет с хорошим желудком никак не может быть без доктора; он знает, что этот доктор произведен из аптекарей, он знает, что сей доктор морит людей без пощады, и он знает еще важнее, что доктор сей уморил его сына и сам доктор в этом признался, но он отвечает: “Все это так, да дело не в том, а в том, что он вылечил министерскую жену!”»

Одной из самых колоритных фигур среди российских медиков первой половины XIX века был Иван Буш, достигший больших вершин в искусстве педагогики и врачебной деятельности. Закончив училище при Калининской («секретной») больнице, в связи с началом войны со Швецией, он был призван лекарем в Балтийский флот. Участвовал во всех крупных морских сражениях той войны. В ходе боя тогда на кораблях оказывалась только первая медицинская помощь в виде остановки кровотечения, первичной обработки ран и ожогов, наложения повязок с лекарствами... Затем тяжелораненых старались переправить на госпитальные суда или корабль направлялся в ближайший порт с госпиталем. Впоследствии Буш написал «Физиологические записки», читал лекции, стал профессором анатомии и физиологии, а после создания Медико-хирургической академии занял там кафедру хирургии.

Еще один известный морской врач, Иван Ланге начал свою карьеру с корабельного подлекаря. В русско-шведскую войну прошел все морские сражения как корабельный хирург. Затем был определен в Кронштадтский морской госпиталь «для пользования раненых». В декабре 1792 года в связи с невозможностью продолжать морскую службу «по увечью, полученному при разбитии фрегата “Возьмислав”», Ланге определили во 2-ю дивизию штаб-лекарем. Затем Ланге трудился в Медико-хирургической академии доктором. Дослужился до чина статского советника.

Именно этим врачам наш флот обязан значительному улучшению медицины на кораблях и судах, которая впервые начала организовываться по науке. К концу XVIII века ценой огромных усилий состояние медицины на русском флоте стало понемногу улучшаться. Во время Русско-шведской войны 1788–1790 годов на Балтийском флоте впервые были устроены специальные суда, на которые свозили больных и раненых с находящихся в

море эскадр. Тогда же на флот в большом количестве пришло немало талантливых врачей, много сделавших для улучшения медицинского обслуживания моряков.

Если на Балтике моряков особенно донимали ревматизмы и цинга, то на Черном море настоящим бичом для моряков были лихорадка и чума. И если к XIX веку с ними уже все же научились бороться, до середины XVIII века они порой выкашивали целые команды.

Из воспоминаний адмирала Д. Н. Сенявина: «1-го числа ноября перед вечером вдруг оказалась у нас на фрегате чума. Бригадир в тот же час переехал на корабль “Хотин”, и приказал нам всех заразившихся свезти на берег и устроить для них там из парусов палатки, а потом немедленно идти в Керчь, остановиться в удобном месте и возможно ближе к берегу, устроить из парусов баню и палатки для жительства людей и окуривать все беспрестанно. В следующую ночь построили мы две палатки и перевезли всех заразившихся, числом до 60 человек. Поутру снялись с якоря, а ввечеру были у Керчи, на месте немедленно отвязали паруса, построили на берегу баню, кухню, палаток достаточное число для служителей и перевезли всю команду на берег.

Около 15-го числа чума у нас вовсе прекратилась, похитив в это короткое, двухнедельное время более 110 человек. Из оставленных в Кафе выздоровели только 2, подштурман да матрос, дорогою в одни сутки опустили в воду 16 человек, и на берегу в Керчи померли 38 человек; умерли все нижние чины и рядовые, а из офицеров никого. К счастью нашему, случился у нас искусный лекарь Мелярд, он служил прежде приватно у хана Шагин-Гирея 6 лет и знал чумную болезнь совершенно. Пересматривая всю команду четыре раза в день и отделяя зачумившихся, он весьма редко ошибался во времени, кто из заразившихся сколько проживет.

По взятии Крыма до учреждения карантинных, года с два чума весьма часто выказывалась в нашем крае от сообщения с татарами и судами турецкими, приходящими в наши порты. Мы наконец-то к ней привыкли, что несколько не пугались ее и считали, как будто это обыкновенная болезнь. Доктор Мелярд, будучи мне хороший приятель, советовал для предохранения себя от заразы непременно курить табак, я ему повиновался и, хотя имел великое отвращение к трубке, к тому же обращаясь часто с татарами, у которых трубки есть в первом и неременном употреблении, я привык скоро и сделался на всю жизнь неразлучен с сею низкою, кучерскою, а паче еще вредною для здоровья и зубов, забавою».

В своих воспоминаниях адмирал П. Данилов оставил следующее

описание эпидемии холеры в Херсоне, где строились корабли Черноморского флота в 1782 году: «Я ходил каждое утро осматривать свою команду с лекарем: люди все нагие, и сомнительных отсылали в карантин на степи в построенных шалашах, зараженных же в тяжелый карантин, а случалось, во фронте падали и умирали. От такого смотра, возвратясь домой, я в прихожей раздевался, выливал на себя ведро уксуса и чеснок клал в рот. По улицам везде были кучи навоза с камышом и бурьяном, которые горели, и воздух наполнялся дымом... Ежели случалось повстречаться с кем-либо, то каждый старался быть на ветре, а говорили между собой, будучи ровно на ветру. Много было и анекдотов во время сей заразы. Мичман Малыгин был, заразившись, и находился в карантине в своей казенной квартире. Случилось, что в ночь приехал в Херсон его товарищ мичман Владыкин и пристал к нему. Сколько Малыгин ни отговаривался, представляя ему, что он в карантине, что он заражен, и наконец сказал, спать ему негде, тот отвечал, что он ляжет с ним в одной постели. В ту же ночь Малыгин умер, а Владыкин здоров, выдержал карантин и вышел. У одного шкипера в его отсутствие умерла жена в заразе, ребенок, лежа на ней, сосал ее грудь. В то самое время входят шкипер и капитан-лейтенант Веревкин. Первый боится подойти, а последний ребенка берет на руки и уносит с собою, выдерживает карантин и отдает отцу здорового ребенка».

Впрочем, как мы видим на примере капитан-лейтенанта Веревкина, присутствия духа российские моряки никогда не теряли. В Кронштадте по поводу бесконечных эпидемий даже сочиняли нехитрые куплеты:

Расскажи, крещеный люд,  
Отчего народы мрут  
С покрову до покрову  
На проклятом острове.

Из воспоминаний адмирала Д. Н. Сенявина о начале его офицерской службы и об отношении к здоровью: «В начале 1780 года нас экзаменовали, я удостоен был из первых и лучших. 1 мая произведен в мичмана и написан на корабль “Князь Владимир”. Чины явлены нам в Адмиралтейств-Коллегии в присутствии всех членов, вместе с тем дано нам каждому на экипировку жалованья вперед за полтрети, т. е. 20 руб., да сукна на мундир с вычетом в год, да дядюшка Алексей Наумович подарил мне тогда же 25 руб. Итак, я при помощи мундира и 45 руб. оделся очень исправно. У

меня были шелковые чулки (это был парад наш), пряжки башмачные серебряные превеликие, темляк и эполеты золотые, шляпа с широким золотым галуном. Как теперь помню, шляпа стоила мне 7 руб., у меня осталось еще достаточно денег на прожиток. Время тогда было благодатное, во всем изобилие и дешевизна чрезвычайная и, конечно, теперь невероятная. Правда, лакомых вещей было мало, но зато были мы сыты, румяны и хорошо одеты, одним словом, ни в чем не нуждались, и я могу сказать, будучи мичманом и далее капитаном, получая жалованья в год в первом чине 120 руб. а капитаном 450 руб., я жил, право, богаче, как теперь в генеральском чине. В наше время мы, молодые, скоро и хорошо росли, но не скоро старились, до 20 лет называли нас “ребенок”, “молокосос” и проч. Старики наши как будто бы нарочно заботились более о здоровье нашем, чем изнурять оное излишними науками, а паче, ни к чему после не пригодными. Я был тогда на 18-м году и резв до беспамятства».

Летом 1831 года в Кронштадте так же вспыхнула эпидемия холеры. Смертность была очень большая. Матросы и обыватели, считая, что погибают от отравленной воды, расправлялись со всеми подозрительными личностями. Всюду шествовали похоронные процессии. Черные плащи сборщиков трупов (из арестантов), круглые широкие шляпы и факелы в руках приводили людей в ужас. К осени холера утихла, а к зиме исчезла совсем, оставив после себя много сирот. Император Николай I, подавая пример подданным, первый выделил 5 тысяч рублей на сиротский дом для девочек. Еще 20 тысяч рублей собрали офицеры и матросы по подписке.

Из воспоминаний художника-мариниста А. П. Боголюбова, служившего лейтенантом, об эпидемии холеры в Кронштадте: «Наступила холера 1846–1847 годов. Скучная была жизнь в этой нездоровой крепости, народ мер сильно, адмирал Дурасов храбро ходил по экипажам и больницам, водил меня за собою. Раз я ехал с ним на катере в Раниенбаум, на пути гребец почувствовал себя дурно. Приехав в Ковш, адмирал вышел и тотчас же велел мне отвезти больного обратно в госпиталь. По пути больного терли щетками, но с ним была сильная сухая холера, и, когда его понесли на носилках ребята, он скончался. Впечатление было неприятное, но что делать, от судьбы не убежишь... Я уже в это время был второй год в лейтенантском чине, и мне дали орден св. Анны 3-й степени, что немало меня установило в среде товарищей. Но осенью добрый мой адмирал А. А. Дурасов вдруг захворал холерою и на вторые сутки скончался. В нем и его семье я потерял истинно добрых и почтенных людей, ибо адмиральше очень многим обязан по части светского воспитания, которому она меня

выучила, часто подсмеиваясь остроумно над моими резкостями слова и действий. Они переехали в Петербург, а я серьезно захворал, что и пригвоздило меня в Кронштадте».

В это же время произошел и холерный бунт в Севастополе. Там врачи, стараясь предупредить кронштадтский кошмар, переусердствовали в профилактических мероприятиях: людей заставляли обливаться холодной водой, город изолировали от остальной России, что сразу вызвало большой рост цен на продукты. Бунт начался в матросских слободках центральной части города и Корабельной стороны. Часть врачей при этом была убита. После подавления бунта несколько матросских слободок было снесено и многие матросские семьи выселены из Севастополя.

Ведущая роль в лечении моряков в портах принадлежала госпиталям. Еще в 1723 году Петр велел учредить в Кронштадте госпиталь, который и построили в 1730 году: три деревянных, на каменном основании флигеля. Однако очень скоро оказалось, что этого явно недостаточно. Во время частых эпидемий госпиталь был переполнен и условия содержания больных были невыносимыми. В то время так и говорили:

Коли жизнь не мила —  
Поезжай в гошпиталя!  
Как микстуру одолеешь,  
С легким сердцем околеешь!

Именно поэтому в 1740 году был построен дополнительный госпиталь в Ораниенбауме и часть больных отправляли туда. Оба госпиталя вмещали 400 человек. Там имелись аптека, церковь, кухня, конторы и квартиры врачей.

В 1761 году Кронштадтский госпиталь полностью сгорел, но всех больных спасли и перевели на полковой двор. Решили строить новый госпиталь, но в 1764 году в Кронштадте произошел новый пожар, и стало уже не до нового госпиталя. Теперь больных матросов временно расположили во дворце в Средней гавани, а кроме того, наскоро выстроили несколько временных бараков. Во дворце больным матросам было плохо. Здание долго без ремонта, текла крыша, палаты тесные и все соединены, отчего трудно изолировать заразных больных. В 1783 году дворец... сгорел. Поэтому почти тысячу больных разместили, где попало. Разумеется, о качественном лечении говорить уже не приходилось.

Строительством нового госпиталя руководил адмирал Самуил Грейг,

но и новый, выстроенный им госпиталь был сырым и вмещал менее половины имеющихся больных. С 1788 года часть больных стали снова отправлять в Ораниенбаум.

Николай I в 1832 году также велел строить в Кронштадте новый большой госпиталь, который и был построен в 1840 году. Он вмещал 1500 больных и 300 запасных мест. Оснащен был по последнему слову техники того времени, и Морское ведомство рекомендовало его как образец для всех портов.

\* \* \*

Главными переносчиками заразных болезней были вездесущие крысы. Едва со стапелей на воду начали сходить первые суда российского флота, как на них тут же объявились вездесущие крысы – главный источник бесконечных массовых эпидемий, уносящих тысячи и тысячи моряцких душ. Главным местом обитания крыс являлся корабельный трюм. Там они жили и размножались, оттуда совершали свои дерзкие набеги на верхние палубы. В трюме крысам было вольготно, ведь именно там хранилось продовольствие, была вода, и главное – там было мало людей. Отныне российские мореплаватели должны были терпеть лишения не только от штормов и бурь, но и от маленьких проворных хищников. Крысы уничтожали продукты, портили снасти и такелаж, но главное – разносили заразу. Кто теперь подсчитает, сколько команд вымерло прямо в море, так и не увидев долгожданной земли? Кто подсчитает, сколько трупов моряков с ядром на ногах было выброшено за борт? Счет идет на сотни и сотни тысяч... Официальные отчеты российской Адмиралтейств-коллегии извещали, что в иные морские кампании XVIII века на кораблях Балтийского флота вымирало от крысиных эпидемий до половины экипажей...

Особенно сильно доставалось от крыс в дальних плаваниях. Вот как описывает ситуацию на одном из парусных судов в дальнем плавании один из его участников: «Мы питались сухарями, но то были уже не сухари, а сухарная пыль, смешанная с червями. Крысы и черви сожрали самые лучшие сухари. Они сильно воняли крысиной мочой...»

Во времена парусного флота моряки были не слишком разборчивы в еде. Рассуждали они здраво: коли эти серые твари уничтожили все продукты, то пусть тогда сами станут пищей. Потребление крыс было делом нередким. Вплоть до начала XIX века на многих европейских флотах

крысы считались неплохим деликатесом не только на матросском столе. Документально известно, что большим любителем нежного крысиного мяса был знаменитый адмирал лорд Нельсон, который, будучи еще вечно полуголодным мичманом, любил жарить пойманных разбойников на железном противне. Уже в бытность Нельсона адмиралом в один из его дней рождений друзья его флотской юности преподнесли прославленному флотоводцу необычный сюрприз – жареную крысу. Восторгу адмирала не было предела! К чести российских мореходов, они не употребляли в пищу серых тварей никогда, как бы трудно им ни приходилось...

Но поедаемые людьми крысы платили людям той же монетой. Серые хищники никогда не брезговали человечинной. Оголодав, они смело атаковали зазевавшихся, особенно больных и истощенных, объедая им в первую очередь носы, пальцы и уши. Битва за океан жалости к слабым не знала никогда!

Кому не известна старинная морская примета: если крысы бегут с корабля – жди беды! В чем же здесь дело? Может, эти хищники наделены каким-то сверхъестественным чутьем? Разумеется, никакое особое чутье здесь ни при чем. Все объясняется гораздо проще. Живя глубоко в трюме, крысы обычно первыми замечают опасность, ведь течи всегда начинаются именно там. Спасаясь от прибывающей воды, они устремляются все выше и выше, пока не оказываются на палубе среди людей. Обезумев от перенесенных испытаний, они мечутся возле своих заклятых врагов, которые тут же начинали их убивать. Не видя иного выхода, крысы бросались в воду. Самоубийством здесь, однако, и не пахло. Крысы просто спасались вплавь. Многочисленные опыты давно показали, что взрослая крыса способна держаться на воде до десяти часов и проплывать расстояние в пять-шесть километров в открытом море! Поэтому, если кораблекрушение происходило не слишком далеко от берега, крысы имели шансов спастись куда больше, чем люди.

Сильно страдали от крыс и сами корабли. Вот строки из письма командующего российской эскадрой в Средиземном море адмирала Григория Андреевича Спиридова, одержавшего в 1770 году блестящую победу над турками при Чесме: «На корме ниже задних портов крысы прогрызли более десяти дыр, где кучами собирались пить и греться, воду из дыр доставали, отчего на корабли течь большая и гады все жрали. Были крысы, что лазили на марс, бушприт и жрали паруса, в крюйт-камере патроны и картузы объедали, выпускали из бочек воду, о провизии я уже не говорю...»

Победить турок адмиралу оказалось куда легче, чем ненасытных

маленьких хищников! Издавна на русском флоте существовала неписаная традиция – за пойманную крысу давали чарку водки. Предания рассказывают о настоящих мастерах этого дела, которые в конце концов спивались от обилия чарок...

В журнале «Морской сборник» № 10 за 1851 год была, к примеру, опубликована заметка «Окуривание судов ртутью», в которой говорится следующее: «Когда разведутся на судне крысы и другие гады во множестве, то прибегают к окуриванию трюма, раскладывая в нем легкий огонь, преимущественно из свежих дубовых щепок, или просто раскаливая угли; потом закрывают люки и оставляют так на сутки. Не всегда, однако, способ этот оказывался действительным, ибо довольно было остаться живыми нескольким гадам, чтобы опять они расплодились. В “Nautical Magazine” за август нынешнего года приведен следующий пример окуривания одного английского судна ртутью: около 2,5 фунта ртути вылили в чугунный горшок, подвесили его к бимсу над балластом. В горшок положили зажженный факел; люк тотчас закрыли и замазали глиной, чтобы испарения не могли выйти наружу. Полчаса времени было достаточно для того, чтобы убийственные испарения ртути произвели потребное действие. Когда сняли люки, в корабле не осталось ни одного живого гада или насекомого, которыми, можно сказать, корабль кишел до закрытия люков. Средство слишком сильное и едва ли для здоровья экипажа безвредное».

\* \* \*

К началу XIX века ситуация со смертностью на судах русского флота начала меняться в лучшую сторону. Уже во время подготовки к первой отечественной кругосветной экспедиции ее руководителями Крузенштерном и Лисянским были предприняты все возможные меры для обеспечения здоровья офицеров и матросов. Для примера приведем один из параграфов приказа о мерах по предупреждению заболеваний: «Когда случится дождь во время ночи и вахта была по должности оставлена вся наверху, то всем господам вахтенным офицерам бдительно смотреть, чтобы никто не ложился в койку в мокром своем платье, ибо ничто не может быть вреднее здоровью. Фланелевые рубашки даются команде больше для того, чтобы надевать их, сменившись в дождь с вахты, то и не позволить им ни под каким видом ложиться спать, не взяв сей осторожности, поелику от беспрестанного и бдительного только присмотра всех офицеров за одеждою, благовременною переменою оной и чистотою команды зависит



людей здоровье, следовательно, и благополучный успех нашего вояжа... Я, со своей стороны, за первый и важнейший долг почту быть неусыпным в стараниях моих, касающихся до сохранения здоровья команды. Не сомневаюсь, будут следовать и все офицеры сему примеру».

В Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге хранится подлинник «Журнала» приказов командира корабля «Нева», отражающий все стороны жизни корабля и заботу Лисянского о здоровье матросов. Один из пунктов приказа по кораблю гласит: «Движение для команды столько же нужно, как и покой, и для того господам вахтенным и стараться занять людей подвахтенных во время дня таким образом, чтоб ни одному не оставалось времени для сна, а ночью их не тревожить без самоважнейших обстоятельств». Из этого же документа видно, что на «Неве» матросы так же, как и офицеры, стояли на три вахты, тогда как на других кораблях матросы стояли на две вахты, что приводило к истощению организма и к заболеваниям. Провизия была заготовлена в большом количестве и самая лучшая. Белые сухари не испортились в течение двух лет, а петербургская и гамбургская солонина выдержала все путешествие.

Из противоцинготных средств в первое кругосветное плавание закупили большое количество сахару, чаю, клюквенного соку, кислой капусты, сушеных дрожжей, горчицы, лука, солодового и елового экстракта и лучших лекарств того времени. Вся команда была снабжена хорошей одеждой. Кроме закупленных Лисянским противоцинготных средств, в ходе самого плавания, во время стоянок производились сборы диких растений: дикого лука, сараны, макарши, черемши, разных ягод, хвои можжевельной, сосновой, еловой.

На стоянках возобновлялись также запасы свежего мяса, овощей, фруктов, вина. Пищевой рацион устанавливался в зависимости от климата и здоровья команды. В сырых климатах производилась топка печей, частое вентилирование и окуривание помещений и другие санитарно-профилактические меры, способствующие укреплению здоровья матросов. Командиры кораблей проявляли большую заботу об отдыхе экипажа, особенно после многодневных штормов, с которыми им не раз приходилось бороться. Работа во время стоянок была организована так, что ежедневно часть команды сходила на берег.

Надо отметить, что первое русское кругосветное плавание снаряжалось с большой тщательностью и долго служило примером для кораблей, отправлявшихся в дальние плавания. Известный русский гидрограф Н. А. Ивашинцев писал в 1849 г.: «...И теперь еще, когда уже многое по части мореплавания и морской гигиены усовершенствовано,

путешествие капитанов Крузенштерна и Лисянского может служить примером во всех отношениях».

В 1801 году в мире был наконец-то разрешен вопрос консервирования продуктов. Это было настоящей продовольственной революцией. Особенно значимым стало это изобретение для моряков. Впервые консервы были использованы русскими моряками в кругосветном плавании Отто Коцебу на шлюпе «Рюрик» в 1815–1818 годах. Тогда же Коцебу впервые взял в плавание прибор для получения искусственного льда и прибор по возгонке морской воды, незадолго перед тем изобретенные. С помощью льда стало возможным более длительное время хранить свежее мясо, а с помощью возгонки воды всегда иметь на судне запас пусть не слишком вкусной, но все же достаточно свежей пресной воды. Это была еще одна победа в деле поддержания здоровья мореплавателей.

К 20-м годам XIX века были эпидемии и массовая смертность на парусных судах ушли в небытие. Разумеется, болезни и смерти все равно происходили, но уже не в таком количестве, как в XVIII веке.

## Глава четвертая. Всякий кок свое варево хвалит

Есть такая старая и хорошо известная поговорка: «Море любит сильных, а сильные любят хорошо поесть». Здесь все правильно: хилому и тщедушному в море делать нечего, особенно это было актуально для парусного флота, где приходилось очень много тяжело работать физически. Данную аксиому флотские начальники понимали всегда, а потому исторически на флоте кормили всегда гораздо лучше, чем в армии (по крайней мере, так было положено по уставу).

Тот, кто думает, что основу флотского меню составляли знаменитый флотский борщ, макароны «по-флотски» и компот, жестоко ошибаются. Ничего этого не было и в помине. Данные блюда – это атрибуты совсем иного времени иного флота, парового и броненосного. На парусных кораблях основу питания составляли солонина и различные каши.

В отличие от других флотов мира на русском всегда налегали на хлеб. Когда на судах имелся свежий ржаной хлеб – это было настоящим праздником не только для матросов, но и для офицеров. На втором месте по признанию после ржаного хлеба у матросов шла кислая капуста. Ее всегда заготавливали во множестве. В плавании она хранилась в больших бочках, пронзительно воняла, но при этом помогала от цинги – скорбута. Любили матросы погрызть и репку. Из каш матросы более всего обожали гречневую, когда же еще сдабривали топленным маслом и салом, то лучшего кушанья и желать было нельзя! Из жидких блюд наибольшей популярностью пользовались щи (из все той же кислой капусты), если же они были еще жирными и наваристыми, это считалось лакомством. Разумеется, свежее мясо всегда всеми было тоже любимо, но доводилось им питаться нечасто. Гораздо чаще приходилось довольствоваться осточертевшей всем солониной. Чтобы хоть как-то избавиться от соли и сделать ее несколько мягче, солонину перед употреблением вываривали в кипятке. На берегу матросам все же стремились давать свежее мясо, когда же его не было, старались разнообразить стол зеленью или ягодами. Для выращивания последних в Кронштадте заводили многочисленные огороды. Любили моряки и сушеную, да соленую рыбку, тем более что она помогала переносить качку. При этом, если в Архангельске наибольшей популярностью пользовалась сушеная треска, в Кронштадте колюшка, а в Севастополе – черноморская султанка, то в Свеаборге соленая салака и сельдь.

Как правило, парусное судно брало продовольствие максимум на полгода. Больше время его просто нельзя было хранить. Дольше всего из продуктов хранилась солонина, но и она со временем становилась столь жесткой, что прожевать ее было просто невозможно. Даже по внешнему виду и твердости солонина напоминала дерево. Чтобы ее размягчить, куски бросали в чан с водой, затем туда же залезал выделенный матрос, который ногами мял соленое мясо, чтобы хоть как-то его размягчить.

Употреблять сухари тройной закалки могли только люди с молодыми и крепкими зубами. Обилие червей в сухарях порой было таково, что старослужащие матросы зачастую советовали молодым матросам есть галеты в темноте, чтобы не видеть, как они выглядят. Ко всему прочему галеты мало уступали кирпичу по прочности, поэтому моряки имели обыкновение бить ими по столу перед употреблением для того, чтобы вызвать растрескивание сухарного монолита. При этой операции вылетала и часть червей.

Ввиду того, что хранение свежей провизии представляло неразрешимую проблему, устав предписывал командирам кораблей закупать свежее мясо и зелень, где это возможно. А в необжитых местах рекомендовалось посылать людей на берег для сбора съедобных растений, а также для охоты и рыбной ловли.

Так как же питались матросы и офицеры на берегу и в море? Вот уставная месячная норма питания матроса на судне российского парусного флота, установленная царем Петром: говядина – 5 фунтов (или в пересчете на нынешние меры веса – 2 кг), свинина – 5 фунтов (2 кг), сухари – 45 фунтов (18 кг), горох – 10 фунтов (4 кг), рыба – 4 фунта (1,6 кг), 15 фунтов (6 кг) различных круп (в т. ч. 5 гречневых и 10 овсяных) масло – 6 фунтов (2,4 кг), пиво – целых 7 ведер (70 литров!), вина – 16 чарок, полкружки уксуса и полтора фунта соли. Иные предметы продовольствия морских команд доставлялись из губерний «натурой», другие заготавливались на адмиралтейских заводах или поставлялись подрядчиками.

Вот установленное Петром Великим недельное матросское меню: воскресенье – мясо с кашей и чарка вина, понедельник – каша с горохом, вторник – каша с мясом, среда – каша с горохом и чарка вина, четверг – мясо с кашей, пятница – рыба с кашей и чарка вина, суббота – мясо с кашей и чарка вина. В горячее время, помимо всего прочего, выдавался еще и сбитень (своеобразный коктейль из воды, водки, меда и пряностей). Иногда сбитень заменяли так называемым шотландским кофе (горячий сухарный отвар с сахаром).

Из отчета о командировке гардемарин: «По прибытии 20

гардемаринов 31 марта 1716 года в Ревель, на учебу в Европу им выдано на дорогу парусинное платье и назначено на человека следующее месячное довольствие: денег по 2 рубля 40 копеек, сухарей по 2 пуда 10 фунтов, гороху 15 фунтов, круп 15 фунтов, соли 2½ фунта, муки ржаной на квас по 1 четверти, вина по 25 чарок, уксусу по 1½ кружки, рыбы вялой по 5 фунтов, ветчины по 19 фунтов».

Времена императрицы Елизаветы Петровны были особенно голодными для флота. Тогда продовольствие на суда практически вообще не поставляли. Чтобы хоть как-то выжить, как мы уже писали выше, матросы на берегу разводили огороды, с которых питались сами, да еще подкармливали бедных офицеров-одиндворцев с их семьями.

Реформы Екатерининской эпохи навели относительный порядок в обеспечении продовольствием офицеров и матросов, улучшив рацион и исключив всякую самодеятельность в питании. Выдача продуктов на руки была отменена, и вводилось единое время приема пищи: завтрак 7.00–7.30, обед 12.00–12.30, ужин 19.00–19.30. С 11 до 12 часов продолжался так называемый адмиральский час – предобеденный перерыв (для подготовки к приему пищи и распития казенной чарки вина). Матросу русского флота в конце XVIII века полагалось получать в месяц: мяса говяжьего (свежего или солонины) пять с половиной килограммов, сухарей – восемнадцать, гороху – четыре, гречневой крупы – два с половиной, овса – четыре, масла – два с половиной килограмма, соли – чуть более половины килограмма, уксуса – полкружки, водки – двадцать восемь чарок (около трех с половиной литров).

Прием пищи осуществлялся два раза в день. И на берегу и в море матросы питались артелями по семь человек у котла. Делалось это для удобства расчета, так как, сколько полагалось еды семи матросам в один день, ровно столько же полагалось и одному человеку в неделю. Пищу варили в одном большом котле «по единому, а не по прихотям, в чем смотреть комиссару, под лишением чина», при этом поварам (кокам) категорически запрещалось что-либо принимать для приготовления пищи у команды, кроме свежего мяса и рыбы, да и то только в указанные дни.

При приготовлении горячей пищи в море была одна существенная трудность. Дело в том, что печи на судах российского флота традиционно складывали из кирпичей. Очень часто во время штормов кирпичные печи попросту разваливались и команда на несколько дней оставалась без горячей пищи. Затем печь выкладывали заново, но с первым же штормом все повторялось. Проблему печей решили только к 70-м годам XVIII века, когда наконец-то отказались от кирпичей и начали устанавливать железные

печи.

Матросская норма считалась одной порцией. От нее велся счет порциям всех должностных лиц команды, которые получали свои порции деньгами. Они так и назывались – порционные деньги. Эта практика просуществовала до самой революции да и сегодня частично сохранилась в ВМФ как пресловутый нынешний офицерский продпак, выдаваемый деньгами.

Согласно Морскому уставу, капитан-командор имел 6 установленных порций, капитаны 1-го и 2-го ранга – 4 порции, капитан-лейтенанты, лейтенанты, мичманы, секретари и лекари – по 2 порции, штурманы, шкиперы, боцманы – по полторы. Священнику, если он был из монахов, полагался отдельный котел, если же он являлся представителем белого духовенства, то питался вместе с офицерами.

Разумеется, определенная норма довольствия на практике соблюдалась далеко не всегда. Как и сегодня, часто практиковались замены одного продукта на другой, причем не всегда равноценные. В море капитаны судов имели право в случае нужды сокращать по своему усмотрению норму питания. Кроме этого, часто матросы недоедали и по более прозаичной причине – из-за воровства, которое во все времена было настоящим бичом российского флота.

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Идучи Балтийским морем, мы обедали почти роскошно. Припасы были свежие, повар отличный. Но лишь только задул противный ветер, стали опасаться, что он задержит нас долго в море, и решили беречь свежие припасы... Вследствие этого на столе чаще стала появляться солонина; состарившиеся от морских тревожений куры и утки и поросята, выросшие до степени свиней, поступили в число тонких блюд. Даже пресную воду стали выдавать по порциям: сначала по две, потом по одной кружке в день на человека, только для питья».

В свободное от службы время матросы с удовольствием занимались рыбной ловлей. Часть рыбы употребляли в пищу, другую продавали, деньги, как правило, пропивали. Подрабатывали матросы и огородничеством. В Севастополе и Николаеве разводили сады. В Кронштадте матросов часто нанимали офицеры, имевшие в загородной части острова дачи. Большая часть овощей привозилась на Санкт-Петербургский рынок зеленщиками. Бывало, что лодки, следовавшие в Кронштадт с закупленными продуктами, переворачивались в пути от шторма или от перегрузки, гибли люди и все закупленное.

Иногда матросский стол бывал разнообразен грибами и ягодами,

которые собирали во время летних практических плаваний в Финском заливе на островах. Перед уходом судов в морскую компанию на каждое судно принимали бочки с солеными огурцами и квашеной капустой. Матросы, вчерашние крестьяне, их очень любили, к тому же огурцы и особенно капуста помогали от цинги-скорбута, бывшего тогда настоящим бичом всех флотов.

Однако хрустящую капустку и бочковые огурчики давали не всегда. Из журнала заседания Адмиралтейств-коллегии за 1741 год: «Слушав от комиссариата экстракт учиненной по премимории из медицинской канцелярии, в которой объявляет, таким образом, та канцелярия рассуждает, вперед для предосторожностей матросов и солдат против цинготной и других болезней, осиновою кору с сосновыми и еловыми шишками настаивать с пивом или с ячными квасами, а не с вином, и к оному пиву или квасу весенним временем несколько дней пред употреблением класть еще хрену, сколько употреблено будет, а именно по одному фунту на 6 ведер и раздавать оное пиво и квас...» Разумеется, что матросы не были особенно довольны осиновою корой с еловыми шишками, которыми, по их мнению, начальники только портили пиво.

На перегонах новостроенных судов из Архангельска в Кронштадт трюма обычно загружали знаменитой поморской сушеной треской, которая пользовалась необычайной популярностью на отечественном флоте во все времена. И сегодня все мы любим за хорошим дружеским разговором выпить пивка под сочную тараньку. Учитывая, что матросы тогда пили пиво, почти как воду (по два с половиной литра в день), вяленая треска шла у них за милую душу и была не только любимейшим лакомством, но и неофициальной внутренней валютой, за которую можно было выменять, что душе угодно.

Во время средиземноморских кампаний стол офицеров и матросов был разнообразен местными экзотическими фруктами, или, как тогда говорили матросы, «померанцами». Известен случай, когда во время Первой Средиземноморской экспедиции адмирала Спиридова в 1769 году матросы, получив для употребления «померанцы», с удовольствием съедали кожуру, выбрасывая за борт сердцевину.

Разумеется, что во всех российских портах, и в особенности в Кронштадте, всегда весьма популярна была свежая рыба. И офицерские семьи, и матросские с удовольствием добавляли ее в свой не слишком разнообразный рацион. Старались обеспечить себя рыбой и командиры кораблей, так как это позволяло экономить казенные продукты. Свежая рыба была намного приятней, чем надоевшая солонина. Рыбу ловили летом

с берега и со специально выделяемых для рыбалки корабельных шлюпок, а зимой со льда маленькую, но все же съедобную корюшку. При этом особо всегда ждали весну. Именно весной, особо хорошо шла любимая всеми пахнувшая свежим огурцом корюшка, которую ловили в огромных количествах. Об этом даже имелся немудреный стишок:

У Кронштадта треснул лед.  
В гости корюшка плывет!

По-своему были рады корюшке всегда и снабженцы. Изобилие дармовой рыбы позволяло им наживаться на списываемых мимо кораблей продуктах. Впрочем, свежей рыбке радовались в Кронштадте вообще все.

Любопытно, что когда в начале XIX века в матросский рацион ввели питье лимонного сока от цинги, то матросы этому активно противились. Лимон считался у них последним делом, и многие предпочитали выплевывать последние зубы, чем пить такую кислятину. Решена данная проблема была кардинально: кто выпивал чарку лимонного сока или съедал лимон, тому давали и положенную чарку вина. После данного распоряжения более никаких недоразумений относительно употребления лимонов на русских судах никогда уже не возникало.

Интересно, что в течение всего XVIII века на российском флоте неоднократно пытались внедрить в употребление в море весьма любимого русским народом сбитня. Варили «флотский сбитень» в портовых поварнях из солода и квасов с добавлением перца и имбиря для крепости, а затем разводили с кипяченой водой. Однако столь любимый на берегу, в море сбитень не пользовался популярностью. Матросы его не очень любили, предпочитая вино и пиво.

На основании донесения совета докторов Адмиралтейств-коллегии проведено исследование о полезности сбитня для матросов: «Доктор с лекарями в медицинской канцелярии представляли, что от того сбитня более причины служителям приключиться не может, разве запор и тягость в животе. Когда воды много пить будут, токмо оный сбитень приводится в дачу с водою и потому к приключению болезней, как то через прошедшую кампанию явно учинилось, то впредь опасности не усматривается». Несмотря на эти увещания, матросы все равно сбитня не пили. После этого пытались для улучшения вкуса добавлять мед и вино. Но сбитень все равно на флоте так и не прижился...

Из воспоминаний адмирала В. С. Завойко о питании в кругосветном



плавании в 1834–1836 годах на транспорте «Америка»: «У нас был запас свиней, почему команда три раза в неделю ела свежее мясо; также мы посолили там (в Рио-де-Жанейро. – В. III.) лимонов, которые раздавались каждый день, по лимону на человека. Кроме этого, каждому матросу – по кружке спусового (елового. – В. III.) пива, которое было у нас запасено еще из Англии, поутру – по полной кружке чаю, в обед – чарку рому, после ужина – по стакану пуншу, в котором полстакана рому, а в щи клали кислоту, капусту и по три кружки благодетельной камчатской черемши, и наша команда была всегда весела и довольна». Впрочем, питание в кругосветных плаваниях, как и вообще в длительных плаваниях, зависело прежде всего от заботливости командира о своих подчиненных. Если командир был не столь добросовестен, как на «Америке», то и его команде жилось не столь сытно.

Порой, уходя в море, моряки брали с собой живых быков, свиней и кур. Это позволяло обеспечить на некоторое время команду свежей пищей, но очень загрязняло суда, и вносило сумятицу в корабельную жизнь. Из воспоминаний А. де Ливрона, совершившего в начале 60-х годов XIX века кругосветное плавание на корвете «Калевала»: «Что касается свежего мяса, то на переход океанами из Бреста было взято для команды шесть живых быков, десятка два баранов и несколько свиней с поросятами, а через месяцы плавания быки были уже съедены, но зато число баранов умножилось и свиньи очень зажирили. Очередного быка били обыкновенно до ужина, и это было целым событием на судне. Многие выходили наверх, чтобы видеть ловкость нашего мясника-любителя, коренастого бакового матроса Василия Иванова. У него бык падал всегда с первого удара; ему приятно было слышать возгласы одобрения со стороны зрителей. Он все делал чрезвычайно быстро, и не более как в полчаса времени части убитого быка уже висели в беседке на фока-штаге, а палуба на месте убоя была прибрана и вымыта.

В свежую погоду и качку с быками бывало немало затруднений: они становились беспокойными, беспрестанно падали, мычали и теряли жвачку. На палубной настилке наколачивались для них сосновые рейки, дабы они могли упираться ногами, когда размахи корабля очень увеличивались, и под ноги им насыпали крупный песок. Гусей и уток обыкновенно не берут в море – уж очень галдят и нарушают тишину, столь необходимую на военном судне, в особенности во время общих работ и учений. Когда я плавал в Средиземном море на корабле “Ретвизан”, то перед всяким ученьем гусям приказывали перевязывать клювы каболкой».

Ну а как происходила процедура приема пищи матросами на парусных судах в море? Любое плавание – это прежде всего утомительная своим однообразием чередой вахт. Что бы ни случилось, но неизменно каждые четыре часа с последним ударом склянок следует смена ходовых вахт. Вот колокол отбил шесть склянок. Это значило, что до полудня остался один час и настало время снимать пробу с обеда.

– Пробу подать! – командовал вахтенный лейтенант.

С камбуза появляется кок с подносом в руке. На подносе миска со щами, ложка и сухарь. Кок степенно приближается к старшему офицеру.

– Прошу, ваше благородие, снять пробу!

Тот брал деревянную ложку, зачерпывал душистого варева. Пробовал, долго жевал, затем кивал головой.

– Добро! Выдачу разрешаю!

Кок столь же степенно удалялся. После этого происходил прием традиционной чарки, а затем боцмана свистели, на этот раз уже к каше. На палубе споро расстилали брезент. Каждая артель имела свою посуду и определенное место для приема пищи. Артельщики несли с камбуза баки со щами и горячей солониной. Все чинно рассаживались вокруг своих бачков. Артельщик резал солонину, чтобы каждому досталось по равному куску, и бросал ее в бак, подливая уксус. Один из сидящих тем временем читал вслух молитву. Затем матросы разбирали ложки и по очереди, начиная с артельщика, приступали к трапезе: вначале черпали жидкое и только после этого брались за мясо. Прием пищи считался делом серьезным, а потому, как правило, матросы всегда ели молча, не отвлекаясь на пустые разговоры. Ели по очереди – сначала навар, затем мясо или рыбу, то есть весь обед, в принципе, состоял из одного блюда. Иногда матросы получали и второе в виде каши с постным маслом.

В английском флоте коки собирали оставшиеся после еды кости, хрящи, кожуру, очистки, и когда возникали проблемы с продуктами, то варили из всего этого так называемый потаж. Можно только представить, что представляло это жуткое варево из отходов. Потажу в отличие от англичан на русском флоте не варили, но Морской устав предписывал, однако, беречь пищевые остатки в виде жира и сала для последующего приготовления каш. Для тех же, кто не берег казенных харчей, предусматривалось весьма серьезное наказание – «купание с раины».

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Обед – это тоже своего

рода авральная работа. В батарейной палубе привешиваются большие чашки, называемые баками, куда накладывается кушанье из одного общего, или братского, котла. Дают одно блюдо: щи с солониной, с рыбой, с говядиной или кашу; на ужин то же, иногда кашу. Я подошел однажды попробовать. “Хлеб да соль”, – сказал я. Один из матросов, из учтивости, чисто облизал свою деревянную ложку и подал мне. Щи превкусные, с сильною приправой луку. Конечно, нужно иметь матросский желудок, то есть нужен моцион матроса, чтобы переварить эти куски солонины и лук с вареною капустой – любимое матросами и полезное на море блюдо. “Но одно блюдо за обедом – этого мало, – думалось мне, – матросы, пожалуй, голодны будут”. – “А много ли вы едите?” – спросил я. “До отвала, ваше высокоблагородие”, – в пять голосов отвечали обедающие. В самом деле, то от одной, то от другой группы опрометью бежал матрос, с пустой чашкой к братскому котлу и возвращался осторожно, неся полную до краев чашку».

\* \* \*

Что касается офицеров, то у них с питанием имелись свои корпоративные проблемы. Офицеры питались в кают-компании, а капитан корабля – в собственной каюте или вместе с офицерами. Хозяйственными вопросами, связанными с питанием офицеров, ведал «содержатель кают-компаний», выбираемый офицерами из своей среды сроком на один месяц. Он отвечал за казенную посуду, хранение и расходование казенных денег и все расходы фиксировал в специальной книге, доступной всеобщему контролю. Более того, каждый должен был расписаться в этой книге в знак своего согласия с тем, что в ней было отмечено.

Офицерский стол в русском флоте также отличался от матросского. Мало того, в первый период существования регулярного русского флота и офицеров в нем кормили «по чинам». Так, на питание генерал-адмирала казна расходовала в тридцать раз больше денег, чем на питание матроса; на адмирала, соответственно, в двадцать шесть раз; на капитана-командора – в восемь раз; на капитана 2-го ранга – в четыре раза; на питание всех прочих офицеров – в два раза.

Сейчас даже трудно представить, что до 70-х годов XVIII века на русском флоте отсутствовали как таковые кают-компания, а офицеры питались каждый по себе. Так как у каждого офицера был свой собственный денщик, который был обязан накормить вовремя своего господина, а так как камбуз был на всех один, это приводило к постоянным

недоразумениям. При этом зачастую драки между денщиками за место в очереди на камбуз выливались в скандалы между самими офицерами. Если прибавить, что офицерская среда тоже была далеко не однородна: если один офицер мог позволить себе весьма изысканные деликатесы, то другой при этом не был в состоянии купить себе порой даже кусок белого хлеба. Такое социальное неравенство среди офицеров тоже способствовало постоянным скандалам и взаимной неприязни. Из-за того, что каждый из офицеров хранил свои собственные продукты отдельно от других, в собственных ларях под замком, повсеместно процветало воровство. Драки денщиков на камбузе и взаимные обвинения офицеров были почти ежедневны и не слишком способствовали сплочению офицерского коллектива. Материалы Адмиралтейств-коллегии 30–60-х годов XVIII века пестрят разборами бесконечных «камбузных» скандалов. Не редки были случаи, когда после взаимных обвинений офицеры хватались за грудки, а то и за кортики и шпаги... Что и говорить, порой обстановка на русских кораблях даже во время непродолжительных практических плаваний была весьма напряженная.

Особо жалкое зрелище представлял собой откомандированный на другой корабль офицер середины XVIII века. Он стоял на причале в ожидании шлюпки со своим денщиком, окруженный грудой мешков и кулей с мукой и крупой и вязанками дров. Даже дрова для топки печи корабельный офицер должен был иметь свои собственные! При этом сложившееся положение дел считалось флотскими начальниками вполне нормальным, и на данную ситуацию адмиралы смотрели как на неизбежное зло, к которому просто надо привыкнуть.

Выход из затянувшегося продовольственного хаоса нашел адмирал Самуил Грейг, который обязал всех корабельных офицеров, независимо от их должности и чина, совместно питаться в кают-компаниях из общего котла. Для эксперимента были выделены два фрегата. Поначалу решение столоваться вместе вызвало у офицеров резкое неприятие, но вскоре корабельное офицерство по достоинству оценило все преимущества грейговской системы питания. Теперь желающий разнообразить свой стол в плавании обязан был передавать все привозимое ему из деревни в общий котел. Отныне отдельный стол имел только командир корабля. Нравственная обстановка на российских кораблях сразу же резко изменилась в лучшую сторону.

Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго писал об этом так: «Нельзя не упомянуть об одном, с первого взгляда незначительном, но, в сущности, весьма важном улучшении судовой жизни офицеров и нижних чинов. При

прежних порядках матросам выдавалась на руки провизия на неделю, и пища приготавливалась в котлах в складчину. Остальные же высшие чины, до командира судна включительно, должны были заботиться каждый о своем пропитании, иметь отдельное хозяйство, свою посуду и заготавливать и сохранять во время плавания нужную для стола провизию. Некоторые офицеры, конечно, составляли артели, но другие питались отдельно. Такое положение, кроме увеличения на судах беспорядка, нечистоты и тесноты, заставляло в продолжение целого дня держать в камбузе неугасаемый огонь и служило источником беспрестанных ссор между прислугой, отражавшихся и на отношениях самих офицеров. Для устранения подобного беспорядка было постановлено: на руки матросам провизии не выдавать, а приготавливать им всем пищу в одном братском котле. И из того же котла отпускать по одной порции унтер-офицерам и другим чинам, получающим полуторную порцию, и позволить им готовить для себя какое пожелает добавочное кушанье, а за не взятую половину порции отпускать им деньги. Иеромонаху, комиссару, шкиперу и “прочим подобным чинам” иметь один общий стол и, наконец, капитану с офицерами устроить свою “кают-компанию”.

Соединение в кают-компании сослуживцев-офицеров разных чинов в одно целое, кроме удобств и улучшения стола, имело громадное влияние как на смягчение нравов морских офицеров, так и на развитие среди них общности и близких дружеских отношений. Вместе с тем, в кают-компании, как на почве нейтральной, до известной степени внеслужебной, всякий член имел возможность при обсуждении какого-нибудь специального технического вопроса высказать свободно свое мнение, и здесь же молодые моряки могли приобретать от старых служивых множество полезных практических сведений; влиянием большинства сглаживались угловатости отдельных личностей, незаметно пополнялось общее образование моряков, и развивались вкусы к облагораживающим искусствам, как, например, музыке и пению».

Офицеры обычно питались два-три раза в день, в зависимости от обстановки. Завтрак каждый из офицеров съедал, приходя в кают-компанию и не дожидаясь прихода старших начальников, однако подача блюд заканчивалась за полчаса до подъема флага. Так же достаточно демократично происходил и вечерний чай. Что касается обеда, то он обставлялся по возможности торжественно. Согласно установленному распорядку дня, свободные от вахты офицеры в чистом платье собирались в кают-компанию и ждали капитан-лейтенанта (старшего офицера), который являлся старшим кают-компании. С его приходом батюшка читал «Отче

наш», и только после этого начинался обед. Приходить на обед после капитан-лейтенанта считалось признаком дурного тона, т. е. на морском сленге «гафом». Во время приема пищи в кают-компании не было принято говорить о служебных делах.

Как правило, еду офицерам готовили отдельно от матросов и значительно лучшего качества. Помимо этого, один из офицеров брал на себя обязанности заведующего кают-компанией. Заведующему также подчинялись артельщики, выбранные матросами люди (артельщик избирался, один человек от 50), которые отвечали за покупку продуктов, их хранение и приготовление на камбузе коком. Со временем питание офицеров в море значительно улучшалось. На кораблях 2-го ранга в середине XIX века выделялась на год уже вполне приличная сумма – 1395 рублей. Помимо этого офицеры и сами скидывались на улучшение своего стола. На собранные офицерами деньги заведующий закупал дополнительные продукты, зелень, спиртное. Матросы-гарсоны и кают-юнгы (вестовые в кают-компании) круглые сутки держали в кают-компании горячий чай, чтобы сменившиеся с верхней вахты и продрогшие офицеры могли согреться, пропустив несколько стаканчиков. Особенно популярен был крепкий чай с лимоном, почему-то именовавшийся «адвокатом».

В описаниях морских мемуаристов начала XIX века жизни в кают-компании уделено видное место. Натуралист Шамиссо упоминает в своих воспоминаниях, что на шлюпе «Рюрик», на котором он совершил кругосветное плавание, кают-компания была всего в 12 футов в квадрате. Несмотря на эти размеры, в кают-компании был камин, против которого помещался четырехугольный стол с зеркалом на стене над ним. По обоим бортам были устроены в стенных шкапах места для спанья длиной в 6 футов, а шириной в 3,5. Под ними были помещены рундуки, а на выступе, устроенном под койками, можно было сидеть. Меблировка включала еще несколько скамеек. В этом тесном помещении спало четыре человека, а обедало семь. Расписание стола было следующее: кофе в 7 часов утра, обед в полдень, в 5 часов чай, а ужин в 8 часов, причем к ужину на стол подавались остатки обеда. Кают-компанию «Рюрика» обслуживал один из матросов. Курение табака разрешалось только в ее помещении.

Владимир Броневский приводит несколько иное расписание жизни в кают-компании, относящееся к более раннему периоду (1805–1810 годы) и к линейному кораблю. «В семь часов по свисту дудочки все встают. В половине восьмого офицерам подают чай; в девять барабаном свободных от должности приглашают к молитве; в десять подают водку и закуску; в половине одиннадцатого обедают; в половине шестого в кают-компании

разводят огонь, и все садятся вокруг чайного стола, курят трубки, пьют одни чай, другие пунш и беседуют, как в своем семействе; в половине восьмого ужинают и ложатся спать». Во время шторма офицеры в кают-компаниях питались только сухарями, стаканом вина или рюмкой водки.

На линейном корабле «Твердый» эскадры Сенявина в 1806 году кают-компания занимала значительное помещение. Из воспоминаний П. Свинына: «Здесь на шести столах бьются в карты; там разыгрывают квартет; здесь спорят за шашками; в уголку собралась компания друзей и с сигарою во рту и с чашкой чая в руке один рассказывает другому. Посередине вальсируют, там бренчат на фортепиано и гитаре, или охотник до театра декламирует трагическую сцену из “Самозванца”». Броневский описывает жизнь в кают-компаниях корабля той же эскадры «Святой Петр» сходными чертами: «Она представляла гостиную, куда собралось общество согласных родных. Они играли в бостон, в шахматы, в лото, другие разыгрывали, как умели, квартет; иные читали или заботились приготовлением чая. Закурив трубку и подвинув стул к камину, я любовался алым пламенем».

Декабрист Беляев, плававший в 1823 году на фрегате «Проворный», пишет, что на кораблях обыкновенно общество офицеров выбирало одного из своей среды хозяином, обязанность которого заготовлять все для кают-компаний. Для покрытия расходов собиралась сумма, состоящая из офицерских взносов. На «Проворном» был хозяином доктор Дроздов, большой гастроном. Он закупил все, что нужно было для кают-компаний: «...чай, сахар, вина, сыры, портер и пр. На палубе в клетках уже сидели бараны... а в больших клетках куры и петухи». На больших кораблях, по-видимому, стол в кают-компаниях был очень хороший. По словам Броневского, в кают-компаниях «Святого Петра» после сытного ужина, «которым и толстый винный откупщик в Москве был бы доволен... офицеры танцевали до самого света». Хотя обычно «тосты пились портвейном, в торжественных случаях в кают-компаниях пили шампанское». Беляев пишет: «Прежде нашего отправления офицеры корабля давали обед адмиралу, где было выпито много шампанского, было произнесено множество тостов доброму адмиралу». По-видимому, некоторые тосты были традиционными в кают-компаниях того времени: «Тостами, которые всегда предлагал сам адмирал, первым тостом был добрый путь, затем присутствующие и отсутствующие “друзи”... затем здоровье глаз... пленивших нас; здоровье того кто любит кого». В день ухода «Проворного» за границу все офицеры сошли в кают-компанию, где во время обеда и живых разговоров пили за здоровье государя, за

счастливого плавание, за милых сердцу... отуманенные шампанским, все разбрелись по каютам и сладко заснули. Кают-компания за границей часто устраивала приемы иностранных гостей. Так, в Бресте, офицеры того же “Проворного” дали обед на фрегате всему Брестскому обществу. За обедом было более семидесяти человек. Шханцы были украшены абордажным оружием и флагами с вензелями Императора и короля. Стол был роскошный, тосты, конечно, с шампанским».

Такие пиры в кают-компании гвардейского фрегата были, разумеется, отличны от стола в дальних плаваниях. Натуралист Шамиссо упоминает, что после старой солонины и мяса морских птиц, которыми они питались во время кругосветного плавания долгое время, мясо оленя было для обитателей кают-компаний настоящим лакомством. Что касается декабриста Беляева, то он в своих воспоминаниях восхищается изысканностью стола английских сухопутных офицеров, собрание которых он посетил в Гибралтаре: «Обед у английских офицеров был роскошен как по обстановке, так и по прислуге: все официанты, которых приходилось на три-четыре куверта по одному, были в ливреях, вышитых серебряными галунами, в перчатках, с белыми салфетками исключительной белизны».

Командир судна, как правило, питался в одиночку в своем салоне, именуемым офицерами «кельей отшельника». Если взаимоотношения между командиром и офицерами судна были благожелательными, то его по праздникам приглашали на обед в кают-компанию, если же нет, то командир так и питался в одиночестве. В свою очередь, командиры часто практиковали приглашение к своему столу офицеров судна, как правило, на обед или ужин приглашался один-два человека. В основном, это были младшие офицеры, и за обедом командир «потчевал» их лекциями о нюансах морской службы. Так как командир питался отдельно от кают-компаний, то свой стол он должен разнообразить из личных средств, закупая различные деликатесы перед отплытием. Разумеется, что в этом случае стол у богатого капитана был весьма изысканным, а у бедного достаточно скудным.

\* \* \*

Не одно столетие главным ограничителем времени пребывания парусных судов в море были запасы пресной воды. Вопросы, связанные с ее поставкой, хранением и нормированным употреблением, всегда были головной болью капитанов парусного флота.



Прежде всего большое значение имело то, откуда воду брали. Больше всего ценилась вода из ключей и родников, так как она более всего оставалась чистой и пригодной для питья. Однако по понятным причинам запастись такой водой доводилось весьма не часто. На втором по качеству месте шла вода из колодцев, но и ею заполнить уходящие в плавание суда было практически невозможно, так как колодцы быстро осушались, а ждать, пока в них снова наберется вода, времени не было. Поэтому самым распространенным источником обеспечения водой уходящих в плавание судов были реки. Разумеется, что вода из рек была не слишком чистой. В XVIII–XIX веках еще не существовало понятия охраны питьевых водоемов. Поэтому время хранения речной воды было не слишком продолжительным. Была и еще одна особенность. Когда воду брали из реки значительно выше от ее впадения в море, то там вода была все же более-менее, если же в самом устье, то там она была уже в значительной мере перемешана с морской водой, а потому ее вкус оставлял желать много лучшего. Время же хранения такой воды было совсем небольшое. В больших портах имелись специальные баржи-водовозы, если барж не было, то за водой плавали в шлюпках. Иногда пресную воду прямо на месте наливали в бочки в шлюпках, а потом уже заполненные бочки загружали на судно. Порой, если позволяла погода, воду наливали прямо в шлюпки «под планширь» и затем выкачивали из шлюпок в бочки шлангами. Если же учесть, что для забора воды использовались специальные водоналивные баржи, которые имели приличную осадку и заходить далеко вверх по реке не могли, то в большинстве случаев ее брали прямо в устье. Было немало случаев, когда не слишком добросовестные капитаны водоналивных барж вообще брали воду прямо в море рядом с реками. Заполнив трюмы, водовозка подходила к назначенному ей кораблю, и матросы помпами перекачивали из нее воду в бочки. Однако водовозок было мало, и часто командам самим надо было заботиться о доставке воды. Для этого в устье рек отправлялись корабельные баркасы, в которые воду наливали почти под «планширь», а по прибытии так же перекачивали в бочки. День заливки бочек водою считался у матросов чуть ли не праздником, потому что по установившейся традиции в этот день можно было пить воду, как говорится, от пуза. Но уже на следующий день и офицер, и матрос мог потреблять только строго определенную командиром норму. По этой причине, наверное, никто, кроме моряков, не относился к воде столь трепетно, даже будучи в глубокой отставке.

При погрузке продовольствия на корабль воду загружали в самую последнюю очередь, непосредственно перед отплытием. Для сохранности

воды имел значение даже один день. В море вначале вскрывали бочки «малой руки», которые стояли в верхнем ряду трюмных запасов, затем переходили к бочкам «средней руки» и лишь потом к «большой». Поэтому обычно в последних, самых больших, 60-ведерных бочках вода бывала уже тухлой. Она имела грязно-желтый цвет и воняла тухлыми яйцами. Часто бочки в трюме давали течь, и тогда вокруг них образовывалось самое настоящее смердящее болото. В этом болоте валялись гниющие рогожные кули с мукой и крупами. По ним бегали полчища крыс.

Чтобы хоть как-то улучшить качество воды, бочки по возможности переворачивали, отчего тухлая вода несколько очищалась, затем в воду добавляли немного уксуса, иногда ее мешали с вином или водкой. Но все равно пить такую воду было не только противно, но и весьма опасно. Весь XVIII век и первые годы XIX века именно тухлая вода была источником массовых заболеваний и смертей российских матросов.

Чем жарче была погода, тем быстрее вода в бочках превращалась в мутную зловонную жижу. Пить ее можно было не иначе, как зажав нос, но и такая вода выдавалась весьма ограниченно. Впрочем, в какой-то момент вся зловонная муть оседала на дно бочек, и вода снова на некоторое время становилась пригодной для питья, но это длилось недолго, после чего она уже окончательно становилась непригодной для питья. Недаром во время плаваний у офицеров и матросов главной мечтой было, придя в порт, до отвала напиться свежей и холодной воды.

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Умываться предложено было морской водой или не умываться, по желанию. Скажу вам по секрету, что Фаддеев (денщик Гончарова. – В. Ш.) изловчился как-то обманывать бдительность Терентьева, трюмного унтер-офицера, и из-под носа у него таскал из цистерн каждое утро по кувшину воды мне на умыванье. “Достал, – говорил он радостно каждый раз, вбегая с кувшином в каюту, – на вот, ваше высокоблагородие, мойся скорее, чтоб не застали да не спросили, где взял, а я пока достану тебе полотенце рожу вытереть!” (ей-Богу, не лгу!). Это костромское простодушие так нравилось мне, что я Христом Богом просил других не учить Фаддеева, как обращаться со мною. Так удавалось ему дня три, но однажды он воротился с пустым кувшином, ерошил рукой затылок, чесал спину и чему-то хохотал, хотя сквозь смех проглядывала некоторая принужденность. “Э! леший, черт, какую затрещину дал!” – сказал он наконец, глядя то спину, то голову. “Кто, за что?” – “Терентьев, черт этакой! увидал, сволочь! Я зачерпнул воды-то, уж и на трап пошел, а он откуда-то и подвернулся, вырвал кувшин, вылил воду назад да как треснет по затылку, я на трап, а он сзади вдогонку лопарем по

спине съездил”».

Для предотвращения порчи воды (для ее восстановления) использовали различные средства, в частности деревянные фильтры специальной конструкции и отстойники-капельницы, изготавливаемые на острове Тенерифе из тамошнего пористого камня.

Во второй половине XVIII века начали использовать толченый уголь, затем французский химик К. Бертолле предложил обжигать бочки для хранения воды. В какой-то степени эти меры способствовали сохранности воды, но зато она приобрела желтоватый цвет и неприятный привкус (очевидно, вследствие растворения продуктов перегонки древесины). Впоследствии для сохранения качества воды в бочки начали помещать серебро.

И, наконец, французский врач Пуасонье де Перьер изобрел куб для перегонки морской воды, названный его именем. Он позволял получать воду, пригодную для питья, однако требовал дефицитного топлива. И все же это уже в определенной мере проблему воды решало.

\* \* \*

Во время нахождения судов в порту горячую пищу во избежание пожаров готовили в специальных портовых кухнях.

Портовые кухни – чрезвычайно интересная и начисто сегодня забытая страница бытовой истории нашего флота. Они представляли собой длинные здания с очагами в рост человека. Воду для варки брали часто тут же в гавани, а потому ее чистота была весьма сомнительная. Военные моряки обычно варили себе пищу в казармах, матросы купеческих судов предпочитали питаться в портовых кабаках, но так было далеко не всегда. У военных, как всегда, что-то было поломано, а у торговых от питья в кабаках быстро кончались деньги.

Кухни военных кораблей всегда располагались отдельно от кухонь торговых судов. Порядок там был строже. Каждое судно имело свой котел. Если судов в порту скапливалось особенно много, то корабельные коки делили каждый из котлов на несколько команд, соблюдая при этом установленную очередность и выделенное время для варки пищи. Начальник портовых кухонь (имевший классный чин) был человеком весьма авторитетным и в городе уважаемым. Разумеется, он зачастую умудрялся на «приварках» сбивать себе неплохой капитал.

За варку пищи существовал особый портовый налог в пользу города. В

каждой российской портовой кухне в обязательном порядке существовали отделения для англичан, голландцев, немцев, шведов и т. д. Каждая нация питалась отдельно от остальных. Таков был неписанный закон во всех портах Европы!

К примеру, в Кронштадте все команды готовили пищу в одной огромной портовой кухне, хотя и в разных отделениях. Но даже несмотря на это, постоянно возникали недоразумения. Так, наши коки в постные дни готовили пищу на постном масле, от этого стоял жуткий чад. Не выдерживая его, иностранные коки врываются в русское отделение кухни, хватали еду и выливали ее в воду. Наши, разумеется, тоже, опустив руки, не стояли. Надо сказать, что в коки на парусном флоте брали самых сильных и умевших за себя постоять. В этом был свой смысл, ведь коку надо было не только веслом в котле с кашей ворочать, но и при раздаче еды кулаком осаживать особо ретивых артельщиков.

Столкновения в портовой кухне весьма часто перерастали в драки, а порой и в настоящие побоища. Так как в разгар навигации в Кронштадте иностранных торговых судов было больше, чем наших, то и иностранных коков тоже было больше. Как правило, они и одерживали верх в кухонных баталиях. Поэтому моряки на всякий случай всегда ходили на кухню с веслами и дрекольем в руках и группами по сотне человек. Только в 1873 году кронштадтские портовые власти официально запретили судовщикам ходить на кухню с веслами наперевес...

Среди коков в портовой кухне царила строгая иерархия, что как-то помогало поддерживать порядок. Старший из коков портовой кухни имел почетное звание «кока-адмирала», второй по важности именовался «кока-капитана над портом», затем шли «кок-полицмейстер» и «коки-полицейские». Старшим коком назначался тот, чье судно первое приходило в Кронштадт с началом навигации. После ухода этого судна «адмиральское» звание передавалось второму по времени судну, но обязательно той же нации, что и первое. Каждый кок, кроме «адмирала», при своем представлении ставил всем коллегам водку или ром. Быть «адмиралом» на портовой кухне было весьма почетно. В Кронштадте обычно ими являлись англичане, которые очень гордились своей кухонной привилегией и принимали все меры, чтобы в будущую навигацию снова стать первыми.

Говоря о питании наших моряков в портовых кухнях, следует отметить, что там питались обычно только нижние чины. Офицеры, семейные и имевшие квартиры в данном порту, питались обычно у себя дома, а во время несения стояночной вахты, тем, что давала с собой жена.

Холостяки и имевшие жен в других городах, предпочитали хорошие трактиры и рестораны, где можно было относительно недорого позавтракать, пообедать и поужинать. Таких заведений всегда хватало в любом порту.

Из воспоминаний адмирала И. И. фон Шанца: «Теперь расскажу, как мы, порядочные молодые офицеры, кормились в Свеаборге. Обед обыкновенно приносился из клуба, или офицеры сами ходили туда обедать. Содержательницей клубного буфета в 1821 и 1822 годах была некто госпожа Флейшер, добродушная толстая немка из Гамбурга, целые дни хлопотавшая без устали, что, однако, нисколько не мешало ей по целым часам болтать с любимыми ею мичманами. Питая с малолетства глубокое отвращение ко всякого рода кредитным сделкам, и в особенности к мелочным долгам, я всегда платил мадам Флейшер наличными деньгами, молодецки истребляя ежедневно у буфета громадное количество бутербродов. Этой способностью вскоре обратил на себя внимание, как исключение между товарищами, довольствовавшимися обыкновенно одними шнапсами и платившими вообще по третям, а иногда и в вовсе неопределенные сроки. Однажды она до того утомилась, что потихоньку предложила снабжать меня и моего сожителя обедом вместо установленной цены 35 за 25 копеек. Обед приносился к нам обыкновенно из клуба в судках, и лейтенант К. делил его, совершенно по-братски, пополам. Но, как он употреблял водку и пиво, то довольствоваться третью приносимой ординарной порции, а я двумя оставшимися на мою долю третями, с прибавкой огромного количества казенного ржаного хлеба, не всегда мог утолить свой волчий аппетит. В таком случае нехваток обеда пополнялся 2 французскими булками и 2–3 чашками жидкого кофе, и притом еще разбавленного жиденькими сливками. Удовлетворившись таким образом, мы чувствовали себя как нельзя лучше и принимались каждый за свой кейф. К. играл на флейте, а я ложился на кровать, помечтать о том о сем. Понежившись с час времени, мы начинали вои филологические занятия... Вечером же, когда не сиделось дома, мы обыкновенно отправлялись в клуб».

\* \* \*

Особое внимание обращалось на питание больных в портовых госпиталях. Зачастую госпитальные начальники кормили больных так же, как и здоровых, без учета необходимости свежих овощей для ослабленных

организмов. Об одном таком случае говорят итоги депутатского (адмиральского) смотра Кронштадтского госпиталя в 1741 году: «В кронштадтской морской госпитали усмотрено, что в пищу больным употребляется ныне каша, а по регламенту в нынешнее время велено употреблять травы, чего ради определили: пока оные травы и корни в огородах поспеют, ныне собрать в лесах снить и другие удобные в пищу травы и употреблять, следуя силе регламента по докторскому рассуждению в пищу болящим...»

К концу XVIII века в российских портах была существенно улучшена система хранения продуктов. Была продумана особая система вентиляции, которая исключала появление в продовольственных хранилищах крыс, пауков и тараканов. В ларях были установлены специальные подвижные полки для встряхивания сыпучих продуктов, что хорошо предохраняло их от слежалости. Тщательно была продумана и методика долгой сохранности квашеной капусты, которая имела важное значение как хорошее профилактическое средство от цинги. И теперь и наши моряки ели ее даже на экваторе без всякой плесени. Это обеспечило практическое отсутствие заболеваемости на наших парусных судах в многочисленных кругосветных плаваниях первой половины XIX века.

Питание команд судов российского флота на закате парусной эпохи производилось по нормам, разработанным Морским министерством и определенным в «Положении о довольствии команд от 20 апреля 1870 года». Недельный паек матроса включал, по данным 1880 года, мяса свежего или солонины 1,6 килограмма. Это была говядина или свинина. Для личного состава мусульманского вероисповедания предусматривалась замена свинины на баранину. Также в некоторых случаях мясо могло заменяться рыбой, крупы гречневой полагалось 1,5 килограмма, крупы овсяной 200 граммов, масла коровьего 450 граммов, гороха 800 граммов, квашеной капусты или свежей зелени (для профилактики цинги) 650 граммов, сухарей 4,5 килограмма, водки 7 чарок, каждая 80 граммов. Как мы видим, нормы питания достаточно велики, и можно с уверенностью сказать, что кормили матросов на русском флоте в те годы весьма неплохо.

При этом водка в дальних плаваниях в середине XIX века в отличие от XVIII века выдавалась два раза в день, две трети в обед и одна треть на ужин. В ненастную, холодную погоду разрешалось выдавать две полные чарки. Чарка также служила элементом поощрения. Отличившемуся матросу или унтер-офицеру выдавалась лишняя порция от имени офицера, поощрявшего его. Матрос мог отказаться от спиртного. Тогда ему выдавались деньги, 3 копейки, начисляемые к жалованью, «за не питое

вино», что к концу службы могло составить приличную сумму. С 11 апреля 1885 года по приказу № 40 «в связи с ростом цены на вино» денежная сумма «за непитую чарку», стала выплачиваться в размере 4,5 копейки.

В июле 1881 года был издан приказ морского министра, который определил «Перечень и порядок применения консервов в плавании для офицеров, матросов и больных». В корабельный рацион были введены сухие бульоны в порошках (порошок Данилевского с добавлениями к солонине и гороху) или кубиках (плиточные бульоны Клечковского), разводимые кипятком. Быстро завоевали популярность мясные и овощные консервы общества Пуарморни и сушеная капуста Дейнекина. Для лазаретов и больных на кораблях ревизорам отпускалось: сгущенное молоко англо-шведского общества Пуарморни, куриный бульон Эфнера, консервированное мясо Азиберга и Данилевского. Для офицеров – консервированное мясо и овощи Бредека и Эйслера. Все эти добавления к рациону значительно улучшали питание экипажей. Это было, пожалуй, последнее улучшение рациона питания моряков парусного флота, так как и сам парусный флот уже уходил в небытие, уступая место паровому.

## Глава пятая. О водке и о чарке

Непьющий моряк и сегодня вызывает определенное недоумение, в эпоху же парусного флота это было явление наиредчайшее. Про таких говорили: или больной, или умом убогий! Еще Петром Великим было заведено, что российскому матросу каждый день положена законная чарка вина ценою в три с половиной копейки. Считалось, что водка и вино способствуют скорейшему восстановлению сил.

Из указа Петра I: «При даче команде по утрам горячего завтрака из кашицы, назначенную по положению чарку водки разделять на две части:  $\frac{1}{3}$  чарки давать перед завтраком и  $\frac{2}{3}$  перед обедом. Ром же или коньяк, заменяющие водку, всегда разбавлять на половину водою и отпускаются в две дачи: к обеду и завтраку, если сей последний состоит из кашицы, а то к ужину (одну чарку рому отпускать в виде двух чарок грога). Табак отпускать только курящим и заслуги на него не полагается». Вино матросам выдавали, как правило, не каждый день, а по четыре чарки в неделю: по воскресеньям, средам, пятницам и субботам. Тем, кто не пил, ежемесячно уплачивалось по девять копеек за каждую невыпитую чарку.

Разумеется, что вина давали разные, когда покрепче, а когда и послабее. У заботливого командира давали хорошую, крепкую водку, а у вороватого – разбавленную. От качества даваемой водки нередко зависел авторитет командира в глазах команды, при этом, как правило, матросы редко ошибались в своей оценке. Кроме водки или вина ежедневно выдавался еще один гарнец пива. Гарнец – мера немалая, равная 3,28 литра. Таким образом, помимо водки, каждый матрос вполне законно мог выпить в день почти семь бутылок казенного пива. Это значило, что матросы, если им выдавалась вся норма водки и пива, фактически все время находились слегка подшофе. Делалось это, конечно же, не из желания сделать матросскую жизнь веселей. Во-первых, пиво лучше и дольше сохранялось в море, чем вода. Во-вторых, оно было более питательно и вкуснее. Наконец, в-третьих, пиво неплохо предохраняло матросов от частых в ту пору простудных заболеваний, улучшало общее состояние и поднимало общий тонус. Поэтому в осеннее и зимнее время пиво по возможности давали подогретым.

Очень часто водка служила и мерой поощрения. За быструю постановку и уборку парусов, за отличную греблю, меткую стрельбу и молодцеватый вид – за все начальство с удовольствием поощряло матросов



внеочередной чаркой. Эту награду матросы любили особо. Церемония такого награждения на флотском сленге называлась «наложить сплесень на грота-брас».

В разное время спиртные напитки, которыми потчевали матросов, тоже были разными. Все зависело от условий плавания и возможностей. В северных водах матросов, как правило, старались поить чем-нибудь покрепче. На родной Балтике давали особо любимое «хлебное вино», то есть современную пшеничную или ржаную водку, хотя и гораздо слабее нынешней, градусов по 25–30. На Черном море практиковали местные вина, крепленные спиртом, а в дальних плаваниях закупались местные вина, ром и так далее. Иногда вино, когда его оставалось мало, по приказу командира официально разбавляли водой или питательными соками. Но к данной процедуре матросы относились весьма отрицательно. В холодное, ненастное время по возможности готовили горячий грог. Когда, к примеру, на борту имелся ром, то его разбавляли водой.

Винные чарки имели огромное значение. Во-первых, вино поднимало настроение у матросов, оторванных от привычного уклада жизни, месяцами не видящих ничего, кроме неба и волн. Во-вторых, учитывая многочасовые работы на мачтах по постановке и уборке парусов на пронизывающем ветру, винная чарка просто согревала матросов. Наконец, в-третьих, учитывая затхлость и сырость внутренних помещений парусных кораблей, винная порция выполняла и санитарно-гигиеническую роль. Учитывая и вино, и пиво, получалось, что моряки в целом постоянно принимали горячительного намного больше, чем их сухопутные коллеги в армии.

Именно поэтому в эпоху парусного флота в России и сложилось стойкое мнение, что все моряки – горькие пьяницы. Разговоры эти, разумеется, были, как обычно в таких случаях, весьма преувеличены, но определенные основания для этого, как мы понимаем, имелись. Пили моряки действительно больше, хотя бы потому, что вечно находились в сырости, холоде и на промозглом ветру, в оторванности от дома и земли, среди враждебной стихии и в ежеминутном ожидании смертельной кончины.

Мнение тогдашней общественности относительно питья моряков выразил в своем стихотворении «Мореходец» Гавриил Державин:

Что ветры мне и сине море?  
Что гром и шторм и океан?  
Где ужасы, и где мне горе,

Когда в руках с вином стакан.  
Спасет ли нас компас, руль, снасти?  
Нет! Сила в том, чтоб дух пылал.  
Я пью и не боюсь напасти,  
Приди хотя девятый вал!  
Приди и волн зияй утроба.  
Мне лучше пьяным утонуть,  
Чем трезвым доживать до гроба,  
И с плачем плыть в столь долгий путь.

При этом запойных пьяниц на флоте не то что не уважали, их считали преступниками и наказывали без всякого снисхождения. Еще в начале XVIII века, когда русский флот находился в стадии зарождения, уже существовал документ «Инструкция и Артикулы военные Российскому флоту», в котором было сказано: «Пьяным на кораблях не быть». Далее указывалось: офицеров, замеченных в пьяном виде, штрафовать, матросов – сажать в карцер. Кроме того, флотские власти использовали возможности православных монастырей с их строгими мерами по «смирению плоти». Впрочем, с монастырями дело особо не пошло, так как в этом случае многие бы предпочли пусть аскетическую монастырскую, но все же не столь тяжелую и опасную жизнь, как на флоте.

С употреблением водки связано немало флотских легенд. До нашего времени дошла даже поэма-переписка Петра I со своим любимцем князем Меншиковым, описывающая нелегкие коллизии, сопровождавшие создание Балтийского флота:

Письмо Петра I Меншикову:

Посылаем сто рублей на постройку кораблей.  
Напишите нам ответ: получили или нет!»

Ответ Меншикова Петру:

«Получили сто рублей на постройку кораблей.  
Девяносто три рубли пропили и пр...бли.  
Остается семь рублей на постройку кораблей!  
Напишите нам ответ, строить дальше или нет,  
Ведь на эти семь рублей не построить кораблей?»

Письмо Петра Первого Меншикову:

«Как пили и как е...и, так и стройте корабли!»

С конца XVIII до 20-х годов XIX века в Кронштадте среди молодых офицеров флота весьма успешно функционировало некое «Общество кавалеров пробки» с девизом:

Поклонись сосед соседу,  
Сосед любит пить вино.  
Обними сосед соседа,  
Сосед любит пить вино!

Особо значимым ритуалом кавалеров были похороны «усопших братьев», т. е. тех, кто, не выдержав нагрузки, заснул прямо за столом. Хоронили «усопших» в гробах на катафалках со всею возможной пышностью, нанимая для торжественности момента даже штатных кронштадтских плакальщиц, оглашавших окрестности воплями: «На кого же ты нас покинул, родимай!» Летом «усопших братьев» погребали в стогу сена, а зимой в сугробе. После похорон начинались, понятное дело, не менее торжественные поминки... Пока поминали, «усопшие» воскресали, что, опять же, отмечалось с еще большим энтузиазмом. Через «Общество кавалеров пробки» прошло немало известных впоследствии флотоводцев. Само же «общество» исчезло в связи с делом декабристов. Хотя в деяниях «пробкового сообщества» и не было ничего антигосударственного, кавалеры все же решили более не афишировать свои увлечения, знаменитый орден самораспустился, а бывшие кавалеры перешли на индивидуальное потребление горячительных напитков.

Из воспоминаний адмирала П. Давыдова: «При всем том я часто впадал в великие погрешности и ходил к таким людям, которые были предметом презрения всех людей честных. Барон Лауниц, разжалованный из унтер-лейтенантов в канониры за буйство и капитан-лейтенант Силенин. Первый имел весьма острый разум, и другой был умен, но не так, как должно свой ум употребить. Они были картежные игроки, а как я хотя и играл, но, не имея больших денег, мало им приносил, и они только успели

выманить топмаковые часы, за которыми я не погнался и от них отстал». Разумеется, игра в карты сопровождалась и соответствующими возлияниями.

В силу популярности питейного дела в Кронштадте, разумеется, существовал и свой особый «питейный» жаргон. К примеру, когда офицеры приходили в гости друг к другу, то сразу, без всяких предисловий, с порога кричали: «Ну-ка, плесни балтийцу на грудь!», что значило – наливай! Среди множества водок в Кронштадте долгое время наиболее популярной среди местного офицерства была водка «Ерофеич», настоящая на особых пахучих травах, отчего от нее утром не болела голова. Нередко от своих пьющих моряков мужей не отставали и их супруги. Неумеренному употреблению вина кронштадтскими дамами способствовало частое и продолжительное отсутствие мужей, а также тоска всей гарнизонной жизни на острове и оторванность от «большого мира».

Питье на русском парусном флоте никогда не было простым делом – это был особый ритуал. Порядок выдачи вина и сопровождающая его церемония были отработаны до автоматизма. Перед обедом на шканцах появлялись боцман и боцманматы. Близилась минута самого главного священнодействия... Эту процедуру знал наизусть любой самый молодой матрос. За пятнадцать минут до обеда с вахты отдавалось приказание: «Вино достать». По этой команде караульный начальник получал от старшего офицера ключи от ахтерлюка и в сопровождении вахтенного офицера, баталера и баталерского юнги открывал ахтерлюк, под которым располагалась винная кладовая. Баталер наполнял ендову вином из бочки. Ахтерлюк закрывался, и процессия торжественно шествовала на шкафут, где и ждала следующей команды: «Вино наверх», которую давали за полчаса до обеда.

Два дюжих матроса выносили на шканцы источающую великий аромат, начищенную до сияния медную ендову – специальный большой медный сосуд в древнерусском стиле (на каждом корабле была своя особая и неповторимая ендова) в отличие от англичан, у которых вино выносилось в заурядных деревянных кадушках.

Ендову торжественно устанавливали на особом табурете, покрытом чистой парусиновой подстилкой. На верхний открытый край ендовы клали чистую дубовую дощечку, а на нее ставилась чарка. Форма чарки так же была выполнена в старом русском стиле. По команде «К вину и обедать» все имеющие дудки делали первый, предварительный призывный сигнал. По этому сигналу все унтер-офицеры и боцманы располагались вокруг ендовы, стоявшей в центре. По кивку вахтенного офицера боцманматы

становились в круг и, страшно надувая щеки, выдували в свои дудки троекратно самый главный флотский сигнал – «К вину». Этот любимый сигнал именовался матросами «соловьем». Так и говорили: «Соловьи свистят к вину!» Мгновенно корабль оживал, матросы сбегались и быстро выстраивались по вахтам. После этого в порядке старшинства, начиная с боцмана, каждый унтер-офицер с почтительно-торжественным лицом подходил к ендове, зачерпывал вино и, подставляя ладонь левой руки под чарку, чтобы ни одна капля не упала на палубу, с чувством полного блаженства на лице медленно ее выпивал. Черпать вино самому из ендовы было негласной привилегией унтер-офицеров, когда те выпивали свои чарки, наступал черед матросов. Баталер (из грамотных) зачитывал по списку первую фамилию. Названный выходил и, обнажив голову (!), перекрестившись, принимал от баталера с великим почтением чарку. Затем, стараясь не пролить ни капли, опрокидывал ее в себя. Отходя в сторону, кланялся всему честному народу и говорил какой-нибудь прибауткой:

– Чарка не диво, пивали вино да пиво!

А то и просто, вытирая рот своей просмоленной пятерней, подмигивал ждущим своей очереди.

– Ох, да и крепка сегодня, зар-ра-за!

Ожидающие своей очереди на каждую шутку реагировали обычно весьма оживленно. Баталер тем временем тщательно отмечал свинцовым карандашом в шнуровой книге фамилию выпившего, чтобы, не дай бог, не смог затесаться в очередь еще раз, ибо такие ухари имелись на каждом судне. Вот, наконец, в списке отмечен последней выпивший, а боцманматы уже свистят «К каше».

Разумеется, регулярное употребление водки и вина вызывало стойкую привычку к каждодневным возлияниям, что пагубно влияло и на здоровье, а порой и на службу в целом. Поэтому некоторые адмиралы искали способы если не пресечь пьянство во флоте вообще, то хотя бы снизить его масштабы. Один из таких способов предложил в середине XVIII века адмирал Джорж Вернон. Суть его заключалась в том, что шестидесятиградусный ром заменялся неким подобием коктейля (одна треть рома и две трети воды с добавлением лимонного сока и сахара). Изобретение это было принято адмиралтейством и, в общем, одобрено моряками. Однако приготовление «коктейля Вернона» позволило «греть на нем руки» тем, кто заведовал матросским снабжением. Ведь чайная ложка рома, недолитая в каждую матросскую порцию, к концу плавания оборачивалась целым капиталцем. А если учесть, что деяния подобного рода совершались, как правило, коллективно (кто-то недоливал, кто-то «не

замечал» недолива, а кто-то сдерживал негодование матросской массы), станет ясно, что матросы теряли далеко не одну ложку своей законной порции спиртного.

Судя по всему, данные злоупотребления не прибавили адмиралу Вернону популярности в среде тех, о чьем здоровье он так заботился. Во всяком случае, матросы английского флота дали ему непочтительно-фамильярное прозвище, в основе которого лежало нарушение адмиралом формы одежды. Дело в том, что, будучи в преклонных годах, адмирал носил плащ неустановленного покроя из ткани «грограм». Вот и придумали флотские остряки борцу за матросскую трезвость кличку «старый грог». А изобретенный им коктейль из «напитка старого грога» со временем превратился просто в грог. При этом он весьма быстро приобрел популярность даже у людей, не имеющих никакого отношения к морской службе. Сам Бетховен воспел его в своей «Шотландской застольной».

В честь наполненной водкой рюмки сочинялись целые песни и в российском флоте:

Друзья, нашу песню споем; веселье – кумир нашей жизни.  
Ура! Выше рюмки! Мы пьем здоровье любимой Отчизны!  
Разгульное море давно мы матерью нежной считаем, нас  
    холит, лелеет оно,  
Мы счастливы в море бываем. Мы бури встречаем шутя,  
Сердца наши страха не знают, – беспечный моряк, как дитя,  
Под шум непогод засыпает.  
Мы весело, дружно живем, Скажите: знакомо ль нам горе?  
Ура! Выше рюмки! Мы пьем во славу родного нам моря!  
На душных для нас берегах кипят щепетильные страсти.  
Ложь, зависть таятся в сердцах. Все жаждут богатства  
    и власти.  
Меж нами, друзья, никогда ни лести, ни лжи не бывает,  
А совесть, и правда всегда душой моряка управляют.  
Мы весело, дружно живем. Нам славы, богатства не надо.  
Ура! Выше рюмки! Мы пьем за здоровье нашей бригады!  
Друзья, вот пример перед вами, для всех нас святой образец,  
Прямой, уважаемый нами, любимый и нежный отец.  
Пусть мы тоже будем достойны, любимыми быть, как и он,  
И долгий путь жизни спокойно, с душой столь же чистой,  
    пройдем.

Ему в честь мы песню поем! Звучнее греми, моя лира!

Ура! Выше рюмки! Мы пьем за здоровье отца-командира!  
Пройдут чередой года, судьба разлучит нас, быть может.  
Но дружбы – ничто, никогда из сердца изгладить не может.  
И если случится, что мы опять встретим старого друга  
Близ милой, любимой жены, отцом средь семейного круга,  
Ему крепко руку пожмем, про молодость вспомним былую.  
И, рюмки наполнив вином, споем нашу песню морскую!

Из воспоминаний художника-мариниста А. П. Боголюбова об употреблении спиртного на флоте в 40-х годах XIX века: «Говорят, ныне пьют меньше во флоте. Это правда, что очень похвально. Но в наше время мы пили горькую и, к сожалению, было между нами какое-то молодечество в пьянстве. Не легенда, а истина, что лейтенант Владимир Ильич Мицкевич выпил гитару водки. Это что за мера, вы скажете? А вот какая. Сидели раз в Новом флигеле у Савицкого, тут же жил певец-гитарист Гогликов. Он был в этот день в карауле, но инструмент его ходил из рук в руки. Пили споро и дошли до пари о том, кто, сколько может выпить в течение суток. Говорили о полуштофе, штофе, о двух – все было мало. Взоры обратились на лежащую на столе гитару. Ее приняли за меру, и решено было, что Мицкевич ее выпьет в течение суток. Долго не думали, послали за водкой – и точно, к утру гитара была уже суха, а Мицкевич только завалился спать на целые сутки. Это был прекрасный человек, грубоватый, правда, но хороший служака, добрый. Родине после он служил в Американской компании долго, командовал в Тихом океане клипером, который сгорел. Умер он в Москве, служа в Городской управе в чине контролера. Конечно, о питье впоследствии и помину не было, но оно его сгубило.

Рассадником пьянства был 16-й экипаж Шихманова, где я служил прежде. Командир наш отыгрывал гуманного! А потому самых горьких пьяниц, как лейтенанты Карпов, Разводов, Есаулов и мичман Шульгин (разжалованный в матросы за пьянство и буйство и после дослужившийся опять до первого чина), он брал к себе, говоря начальству: “У меня все будет хорошо” – и тем губил этих господ, которые постоянно лежали в белой горячке, вследствие чего Иван Николаевич Карпов сгорел. Разводов покончил после ударом, а Шульгин повесился. Пили везде ровно и этого не замечали.

Натура моя была крепчайшая, я только бледнел, но ум пропил – много что раза три в жизни. Раз, возвращаясь зимой ночью с какой-то попойки, я был во хмелю. На парах начал буйнить с братом и Эйлером, отстал от них.

Вижу, тянется передо мной вереница говночистов. В пьяной башке мелькнула мысль, что они близко проедут около моего дома, я присел на полозья одного из ящиков и, несмотря на ароматы, сейчас же заснул. И каково было удивление, когда меня разбудили ночные деятели уже далеко за городом на кронштадтской косе, куда это добро сваливалось. Хмель прошел разом, и я побрел домой, проклиная судьбу, и притащился к себе, когда уже светало. Черт меня дернул нарисовать себя в этом плачевном виде, и тогда молва сделалась всеобщей, несмотря на то что я показывал карикатуру только приятелям...»

Если младшие офицеры пили в свободное от службы время, то у адмиралов питье водки было предусмотрено службой. В Адмиралтейств-коллегии в течение всего XVIII века заседания начинались в 11 часов пополудни. После часа напряженной работы адмиралы с чувством исполненного долга дружно прикладывались под полуденную пушку к традиционной рюмке, а зачастую и не к одной. Этот «предрюмочный» час с 11 до 12 часов пополудни почтительно именовался «адмиральским часом». Привычка начальства быстро была усвоена и капитанами кораблей, которые тоже стали строго соблюдать «адмиральский час», говоря при этом: «Адмиральский час пробил, пора и рюмку пить!» Затем традицию освоили и остальные офицеры, а затем она докатилась и до матросских низов в виде ежедневной полуденной чарки с последующим отдыхом. Ныне идея адмиральского часа на кораблях нашего флота сведена лишь к послеобеденному часовому отдыху, а ведь как все красиво начиналось!

Что касается господ адмиралов, то они нередко весьма умело приспособливали для своего удовольствия официальные государственные мероприятия. От этого, как они считали, выигрывало общее дело, достигалось собственное удовольствие, а кроме того, не страдал и собственный карман. К примеру, в период правления императрицы Елизаветы Петровны адмирал и президент Адмиралтейств-коллегии граф Головин объявил: «Ея И. В., по поданному от Е. С. рапорту, соизволила указать: к спуску новопостроенного 80-ти пушечного корабля изготовить во оном корабле с съестными припасами столы, как прежде при таких же спусках при жизни блаженные памяти государя императора Петра Великого бывало, и при том рассматриваны учинения, какие прежде при спусках кораблей чинены приготовления и мастерам даваны презенты, справки, и по оному Ея И. В. указу Адмиралтейств-коллегия приказали: к спуску показанного корабля, то есть сего апреля к 17 числу, изготовить в корабле 3 стола на 100 персон, и из оных первый стол, за которым Ея И. В. изволит присутствовать, с конфетками, с лучшим убором, а другой против



того с некоторой убавою, во оное же число для духовных с рыбным кушанием на 24 персоны; ради изготовления на оные столы кушанья и конфеток призвать в коллегию кухмистра Фукса, или кого другого, и иметь с ним договор, не пожелает ли на те столы кушанье готовить из своих всех припасов и за какую цену, а ежели не пожелает, то требовать от него, что надлежит приготовить, реестра, и по оному потребное все немедленно покупать и отдавать оному кухмистру; а напитков к наличным купить, а именно: венгерского лучшего 50, ординарного 50, красного 100, бургонского 100, шампанского 100, ренвейну 100, белого ординарного 200, полпива 200, меду 200 бутылок, ножей с вилками 6 дюжин с костяными череньям от комиссариата и отдать в экспедицию экипажескую; посуду, скатерти, салфетки и прочее заблаговременно приготовить во всякой чистоте от экипажеской экспедиции. Корабельному мастеру для презента за строение оного корабля из определенного числа денег по числу пушек в 240 руб. купить серебряную кружку, какую сыскать можно...»

Что можно добавить, прочитав о подготовке к данному празднеству? Пожалуй, только то, что гуляло морское начальство в старину и в самом деле неплохо. Если на 100 приглашенных особ приходилось 1100 официально закупленных бутылок различных вин, то получается, что каждая приглашенная персона должна была осушить за вечер не менее 11 бутылок! Разумеется, что, как всегда, некоторая часть бутылок не достигала праздничного стола, а навсегда исчезала в загашниках организаторов празднества, но все равно размах гулянья впечатляет. Если к этому прибавить, что ежегодно на воду спускалось до десятка кораблей и столько же фрегатов и других судов, то скучать господам флагманам было действительно недосуг. Не успеешь отойти от одного празднества, а там уж и другое наступает!

Праздничные винные порции истинных строителей кораблей и судов были гораздо скромнее, хотя, впрочем, и им кое-что перепадало. Из рапорта капитан-лейтенанта Лунда о постройке корвета «Варяг» в 1861 году: «В день тезоименитства Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича и Его Императорского Высочества Государя Великого князя Николая Константиновича, 6 декабря 1860 года, заложен строящийся на Улеоборгской большой верфи 17-пушечный корвет “Варяг” с обычною церемонией и богослужением. Согласно существующего в Финляндии при постройке судов обычая, давать всем рабочим по чарке водки: 1) когда поставят штевни, 2) когда укрепят бимсы, 3) при спуске судна на воду, – я просил дирекцию верфи сделать распоряжение о выдаче находящимся при постройке корвета 152 плотникам, 10 кузнецам, 26 пильщикам, 61

чернорабочему, всего 249 человекам, по чарке водки, записав этот расход в шнуровую книгу».

\* \* \*

Главным доступным развлечением для матросов в портах, разумеется, были кабаки. Наш флот может по праву гордиться, что самый первый питерский трактир предназначался именно для моряков и по этой причине носил гордое наименование «Аустерия четырех фрегатов». К середине же XIX века только в одном Кронштадте имелось уже почти две сотни трактиров, которые никогда не пустовали. Из множества этих заведений самым значным считался портовый кабак со звучным именем «Мыс Доброй Надежды», или в матросском обиходе просто «Мыска». Там происходили особо массовые и жестокие драки, порой переходившие в поножовщину. Поэтому в ходу среди матросов бытовало выражение: «Потерпеть бедствие у Мыса Доброй Надежды». Увы, терпели бедствие там многие...

Современник пишет: «В числе достопримечательностей Кронштадта я был поражен массой портерных (питейных) лавок, которые попадаются на каждом шагу...» Большинство питейных заведений носили названия городов, причем как зарубежных, так и своих: «Париж», «Неаполь», «Вена», «Лондон», «Москва», «Рязань», «Тула», «Америка» (после похода эскадры в Бостон), «Карс» (после войны с турками). Но встречались и более романтические названия: «Женские глазки», «Веселые острова», «Вздыхающий олень»... Каждый из портовых кабаков имел обязательную вывеску «Питейный дом» и свое особое отличие – неимоверно грязные двери. Внутри тоже было не особенно разнообразно: грязь, крики, песни, вопли, ну и, разумеется, драки. В российских портах тогда пели популярную песню о «лихом матросе»:

Как посмотришь, ой-ой-ой!  
Сколько пьет матрос лихой.  
Он неделю спину гнет,  
Не доест и не допьет,  
А как праздник подойдет —  
Целиком доход несет к целовальнику.  
Дети плачут, мать горюет,  
А матрос и в ус не дует.

Весел, пляшет и поет,  
Водочку с друзьями пьет.  
А потом в часть попадет – обязательно...

В Кронштадте и других российских портах в определении степени опьянения матроса существовало неписаное правило: если матрос лежал головой к кораблю или к казарме, где обитал его экипаж, то считалось, что он, бедолага, стремился попасть на службу, но у него просто не хватило сил. Такого матроса заносили на корабль и не наказывали. Но если упившийся матрос валялся на земле ногами к кораблю или к казарме, то его обвиняли не только в пьянстве, но и в попытке дезертирства, на которое просто не хватило сил. Таких наказывали строжайше.

Впрочем, к исходу эпохи парусного флота количество потребляемой водки и вина значительно снизилось. Более комфортные условия существования уже не требовали постоянного «подогрева» организма, а при эксплуатации большого количества механизмов необходим был трезвый рассудок. Традиционная матросская чарка, разумеется, осталась, как и офицерские посиделки в кают-компаниях, но мода на выпивку уже прошла. Большинство офицеров уже не считало пьянство удастью, да и среди матросов все больше становилось трезвенников, которые не то что не буянили в портовых кабаках, напиваясь там «вусмерть», но даже порой отказывались от традиционной чарки, чтобы скопить побольше денег при увольнении в запас.

## Глава шестая. Делу время, потехе час

Русский человек, как известно, все делает от души: работает так работает, отдыхает так отдыхает! Известно, что корабельная служба всегда была и остается очень тяжелой. Однако и во время ее у моряков выдавались минуты отдыха. Как отдыхали, как проводили свой нечастый и недолгий досуг моряки российского парусного флота?

Практически на каждом судне находился отчаянный весельчак и остроумец, умевший соленой шуткой приободрить товарищей в трудную минуту и веселыми историями повеселить их в часы отдыха. Из воспоминаний адмирала Сеньявина: «В наше время или, можно сказать, в старину, в командах бывали один-два и более назывались весельчаки, которые в свободное время от работ забавляли людей разными сказками, прибаутками, песенками и проч. Вот и у нас на корабле был такого рода забавник – слесарь корабельный; мастерски играл на дудке с припевами, плясал чудесно, шутил забавно, а иногда очень умно, люди звали его “кот бахарь”. Когда течь под конец шторма прибавлялась чрезвычайно и угрожала гибелью, я сошел со шканец на палубу, чтобы покуражить людей, которые из сил почти выбивались от беспрестанной трехдневной работы, вижу, слесарь сидит покойно на пушке, обрезает кость солонины и кушает равнодушно, я закричал на него: “Скотина, то ли теперь время наедаться, брось все и работай!” Мой бахарь соскочил с пушки, вытянулся и говорил: “Я думал, ваше высокоблагородие, теперь-то и поесть соленьенького, может, доведется, пить много будем”. Теперь, как вы думаете, что случилось от людей, которые слышали ответ слесаря? Все захохотали, крикнули: “Ура, бахарь, ура”, – все оживились, и работа сделалась в два раза быстрее».

Для далеких от флотской жизни людей многие морские шутки могли бы показаться жестокими, не слишком смешными, но сами моряки считали их весьма остроумными. Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «В этот же день, недалеко от этого корабля, мы увидели еще несколько точек вдали и услышали крик. В трубу разглядели лодки; подвигаясь ближе, различили явственнее человеческие голоса. “Рыбаки, должно быть”, – сказал капитан. “Нет, – возразил отец Аввакум, – слышите; вопли! Это, вероятно, погибающие просят о помощи: нельзя ли поворотить?” Капитан был убежден в противном; но, чтобы не брать греха на душу, велел держать на рыбаков. Ему, однако ж, не очень нравилось терять время по-пустому: военным судам разгуливать по морю некогда. “Если это, – ворчал он, –

рыбаки кричат, предлагают рыбу... Приготовить брандспойты!” – приказал он вахтенному (брандспойты – пожарные трубы). Матросам велено было набрать воды и держать трубы наготове. Черные точки между тем превратились в лодки. Вот видны и люди, которые, стоя в них, вопят так, что, я думаю, в Голландии слышно. Подходим ближе – люди протягивают к нам руки, умоляя купить рыбы. Велено держать вплоть к лодкам. “Брандспойты!” – закричал вахтенный, и рыбакам задан был обильный душ, к несказанному удовольствию наших матросов, и рыбаков тоже, потому что и они засмеялись вместе с нами».

В свободное от вахт и корабельных работ время офицеры коротали время в кают-компании. В ходу там были и шахматы, и шашки, но в большинстве своем сердца морского офицерства были навеки отданы любимому трик-траку. Игроки с ожесточением метали выдавшие виды зары (кости), двигая по пунктам резной доски шашки, при этом каждый старался как можно быстрее пройти поле и вывести свои шашки «за борт». На каждом корабле имелись свои мастера трик-трака. Когда они садились за доску, вокруг неизменно собирались настоящие ценители искусства этой древней восточной игры. Восторг зрителей вызывало, когда победитель выигрывал не просто так, а с «марсами». Еще больше ценился так называемый кокс. А настоящие мастера игры умели добиваться совсем уж выдающихся побед, оставляя проигравшего с «домашними марсами». При этом практически на каждом судне играли свой вариант трик-трака. Если на линейных кораблях в ходу больше был классический трик-трак, то на фрегатах и корветах рубились в более бесшабашный «бешеный гюльбар». Особым же шиком считалось называть выпавшие комбинации костей исключительно по-персидски. Так полный дубль в шесть-шесть именовался «ду-шеш», дубль в пять-пять – «ду-беш», а сочетание в шесть-пять – «шеш-беш». Вообще же трик-трак почитался на флоте не просто настольной игрой, а некой философской системой. Многие командиры сами, будучи мастерами этой игры, настойчиво приучали своих офицеров к метанию костей, полагая, что трик-трак способствует резвости ума.

А вот как отдыхали офицеры и матросы на корвете «Калевала», совершившем в начале 60-х годов XIX века кругосветное плавание. Из воспоминаний А. де Ливрона: «В тропическом плавании команда и офицеры окачивались из шлангов, помп и брандспойтов по два или по три раза в день, и самая палуба постоянно смачивалась, дабы не рассыхалась от жары; над всею верхнею палубой и мостиком обыкновенно натягивались тенты, чтобы предохранить людей от солнечного удара. Команде также некогда было скучать в море: помимо общей работы, у нее бывали и

развлечения. После ужина, до раздачи коек они затевали пляску. Когда было не так жарко, капитан устраивал марсовым... гонку через салинг на призы. Также устраивались разные игры вроде бега взапуски в мешках, завязанных под мышками, и игра в рыбку, жмурки и кегли.

В Новый год у нас подняли стеньговые флаги и произвели установленный уставом салют, хотя на горизонте не было ни одного судна. Капитан произвел нескольких матросов в унтер-офицеры, причем сам надел им дудки; был также прочитан приказ о производстве некоторых в штатные марсовые (особое звание) и о переводе многих из 2-й статьи матросов в 1-ю. На шканцах был затем поставлен большой накрытый стол для обеда боцманов и унтер-офицеров... Пользуясь штилями или маловетрием, наша молодежь иногда охотилась с гакаборта на чаек и альбатросов с помощью обыкновенных рыболовных удочек. Птица всегда держится за кормой судна, подбирая все выбрасываемое за борт; захватывая в клюв крючок с приманкой, она начинает бить крыльями о воду, и вот тут-то ее и вытаскивают на палубу. Это делается легко и быстро, потому что пленник способствует своему подъему собственными крыльями. Пойманных альбатросов у нас всегда отпускали на волю, предварительно навешивая им на шею медные планочки с надписью (имя судна, год, месяц и число, а также широта и долгота места). Размер крыльев от конца до конца доходил у некоторых из пойманных птиц до 14 футов. Альбатрос не может взлететь с палубы, он только бьет крыльями по настилке и ушибается, тогда как с воды это удобнее. Чтобы их пустить на свободу, приходилось поднимать их завернутыми в флагдук на марс, и тогда только они, легко взмахнув крыльями, быстро улетали в пространство.

В Индийском океане матросы наши затеяли сыграть “Женитьбу” Гоголя, и дело, конечно, не обошлось без деятельного участия и помощи офицеров, взявших на себя роль режиссеров. Сцену устроили на юте под тентом, а считку ролей и репетиций производили под жилою палубой в шкиперской каюте, куда на то время решительно никого из посторонних не пускали. Костюмы были состряпаны домашними средствами, а характеры артистов были хорошо подобраны, и все прекрасно выучили свои роли. Невесту играл один очень красивый юноша из команды, который в своем женском костюме и со своими изящными манерами казался настоящей городской барыней. Команда была положительно в восторге от спектакля и, разумеется, очень дружно аплодировала всем своим любимцам. У некоторых из игравших действительно проглянула наружу искра истинного таланта. Спектакль этот был вскоре повторен с таким же успехом и потом

долго служил темой оживленных разговоров среди офицеров и команды».

Что и говорить, отдыхать наши моряки умели! Помимо хорошей шутки, русским людям вообще свойственна любовь к пению, как и к танцам. У моряков парусного флота тяга к прекрасному была выражена особо. Именно в песне можно было отвлечься от суровой обыденности службы, вспомнить отчий дом, почувствовать себя счастливым человеком.

Песни на кораблях парусного флота пели разные, в зависимости от ситуации. Вечерами, собираясь на баке, матросы обычно пели неторопливые и протяжные народные песни о родных местах, березках и дубравах. Это и понятно, оторванные от дома, они хотя бы в песнях на некоторое время могли перенестись мысленно в родные места. Поэтому если большая часть команды состояла из поморов, то вечерами пели большей частью поморские песни, если из ярославцев, то ярославские, если рязанцы, то рязанские.

Надо отметить, что матросы принципиально не любили солдатских песен, и если их заставляли, то пели они их только по сильному принуждению и без «огонька». Были в отношении матросов к песне и другие особенности. К примеру, широко известную песню «Нелюдимо наше море» матросы всегда петь отказывались, считая, что петь ее в море нехорошо.

Зато всегда с особым удовольствием пели песни, высмеивающие солдат и показывающие превосходство матросов над ними.

В Ахтиаре на горе  
Стоят девки на дворе.  
На дворе девки стоят,  
В море Черное глядят,  
В море Черное глядят,  
Меж собою говорят:  
«Скоро ль корабли придут,  
Матросиков привезут?  
Матросиков привезут,  
Тоску нашу разнесут!  
Нам наскучили солдаты,  
С виду хоть они и хваты,  
Да маленько простоваты!  
А матросик как придет,  
На все средства он найдет  
И в трактир нас поведет!»

Отражалась в матросских песнях и история флота, в частности морские деяния Петра Великого:

Ах, по морю, морю синему,  
По синю морю по Хвалынскому,  
Что плывут тут, vyplывают тридцать кораблей.  
Что один из них корабль, братцы, наперед бежит,  
Впереди бежит корабль, как сокол летит.  
Хорошо больно кораблик изукрашен был,  
Парусы на корабле были тафтяные,  
А тетивочки у корабля шемаханского шелку,  
А подзоры у кораблика рытого бархату.  
На рулю сидел наш батюшка православный царь.  
Что не золотая трубушка вострубила —  
Да что говорит наш батюшка православный царь:  
«Ах вы, гой еси, матросы, люди легкие!  
Вы мечитесь на мачты корабельные,  
Вы смотрите во трубочки подзорные,  
Что далеко от Стокгольму!»

Отдельно следует выделить песни, которые пелись во время тяжелых работ, связанных, к примеру, с выборкой якоря, произносившиеся матросами нараспев. Эти песни были сродни бурлацким (например, знаменитая «Дубинушка»), но часто отличались по сюжетам. По содержанию морские песни были полны грубого юмора. Имея одну и ту же цель — облегчить работу, — эти песни были весьма различными по содержанию, от слезливо романтических до откровенно похабных. Впрочем, и те и другие пользовались у матросов популярностью. При выхаживании якоря ручным шпилем, песня состояла обычно из одного лишь припева, заводимого одним и затем подхватываемого всеми в такт медленному шагу идущих на вымбовках вокруг шпиля людей. Вот типичная «шпилевая» песня:

Пошел шпиль — давай на шпиль. Бросай все — пошел  
на шпиль.  
Становися в круговую, на вымбовку дубовую.



Грудь упри – марш вперед! Топай в ногу, давай ход!  
Рядом встанет якорек, знай, посвистывай, свисток!  
Ай, ребята, ай, народ, лихо наш канат идет!  
Ну, ребята, ходом, ходом! Отличимся пред народом.  
Встал наш якорь, якорь встал! Поднимайте кливер-фал!

Другого рода песни состояли из нескольких возгласов и употреблялись тогда, когда снасть тянули до места толчками, рывками. Когда люди бывали уставшими и песни не получалось, то такт движению давался боцманской дудкой, подсвистывавшей шаг выбиравших тали, гини или ходивших вокруг шпиля, либо особым присвистом, употреблявшимся при работе рывками.

Если кто-то думает, что песни можно было петь в любое время, то он глубоко заблуждается. И пели, и танцевали в строго определенное время. Обычно, если позволяла обстановка, это происходило с 6 до 7.30 часов вечера. Начинались по специальному сигналу: «Команде песни петь и веселиться!» Сегодня кажется невероятным, что люди могли веселиться по приказу. Но тогда это было в порядке вещей. Русский матрос был человеком исполнительным. Если начальство сказало веселиться, значит, надо веселиться! Как и в армии, на каждом корабле были свои песенные таланты – предмет гордости всей команды. «Баковые концерты» были очень популярны и любимы матросами, ведь это была единственная форма развлечения. Во время заграничных плаваний неоднократно можно было наблюдать, как десятки всевозможных шлюпок окружали наши корабли, стоящие где-нибудь в Средиземном море, и местные жители шумно благодарили наших матросов за прекрасное пение. Бывали даже случаи, когда с берега приходили запросы: будет ли концерт? Отдельные корабли имели свои «фирменные» песни, по большей части весьма бесхитростные, но особенно любимые командой. Наиболее распространенным сюжетом был шторм, в котором корабль и его геройская команда проявляют чудеса мужества и побеждают разбушевавшуюся стихию. Например, в «фирменной» песне о фрегате «Минин» припев был таков:

А наш фрегат «Минин» под ветер валит,  
Фор-марсель полощет, бизань не стоит...

Тема штормов вообще была одной из любимых у матросов. Да и как

иначе, кто, как не они, знал, что такое настоящий шторм, кто, как не они, испытали весь ужас морской бури на собственной шкуре.

То ли дело наша служба!  
Летом по морю гуляй,  
Наш девиз: надежда, дружба!  
Моряк, лишь дело свое знай.  
Шторм иль буря, нет препоны,  
Ветер воет... мы его,  
Равнодушно слышим стоны;  
Не боимся ничего.  
Нам не страшен пушек гром,  
Мы под всеми парусами,  
Смело все на смерть идем,  
Говоря: Никола с нами!

Вот пример еще одной из самых любимых матросских песен эпохи парусного флота. Примечательно, что в этой песне на краю гибели оказывается не матрос, а сам капитан корабля, то есть «полковничек». Поэтому, несмотря на все сострадание в песне к несчастному «полковничеку», в ней все же чувствуется тайная отместка неизвестного сочинителя, хоть в песне, но у него куда более счастливая судьба, чем у начальника-аристократа! Да и финал песни весьма многозначителен. Матросики готовы спасти своего начальника при условии сокращения им срока службы!

Собирайтесь-ка, матросушки, да на зеленый луг.  
Становитесь вы, матросы, во единый вы во круг,  
И думайте, матросы, думу крепкую,  
Заводите-ка вы да песню новую, которую пели вчор  
Да на синем море.  
Мы не песенки там пели – горе мыкали,  
Горе мыкали, слезно плакали,  
Тешили мы там молодого полковника.  
Небывальщинка наш полковничек,  
Да на синем море не видал он там  
Не страсти, ужаси да Божей милости.  
Сходилась погодушка, да на синем море,

Помутилася да ключевая вода с желтым песком.  
И ударило морским валом да о царев корабль,  
Порвало у корабля снасти все, крепости,  
Снасти, крепости и тоненькие парус,  
И упал-то, упал наш полковничек да во сине море,  
И вскричал он громовым голосом:  
«Уж как вы, братчики-матросики, берите деньги, да любви,  
Еще берите да цветны платъеца и берите-ко полковника  
Да из синя моря».

Отвечали-то ему матросы таковы слова:

«Нам не надобно, полковничек, денег — золотой казны,  
Как еще не надобно нам цветных платъицев,  
Лучше сбавь-ка, сбавь да ты службы царские».

Особое место занимают в матросском фольклоре героические песни. Их матросы сочиняли практически во время всех войн, в которых участвовал флот. Главным их героем, как правило, выступал любимый флотоводец, а верные и храбрые моряки помогали ему одержать очередную победу над супостатом. Среди наиболее любимых главных героев героических матросских песен наиболее часто встречались имена адмиралов Спиридова, Сенявина, Ушакова, Чичагова, Нахимова и других.

Вот, к примеру, матросская песня, посвященная победе нашего флота в Афонском сражении с турками под командой вице-адмирала Сенявина в 1806 году.

На заре все зрят: кораблей полон ряд!  
Плыло перед нами султаново знамя!  
Адмирал наш славный отдал приказ свой главный.  
Сенявин всем сказал и строго приказал:  
Командующего зрите и флаги берегите,  
Сигналы поднимайте и ядра посылайте!  
Наш российский флот подплыл туркам вплоть!  
Многи щепки рвутся, люди в кровь дерутся,  
Хотят в крови драться, туркам не поддаться!  
«Рафаил» сквозь шел, Лукин врагов прошел.

Турки в два огня высыпали ядра зря.  
Так мы одолели, что своих не знали,  
Турки трепетали, русский флаг подняли!  
Враги покорились, русским поклонились.  
Будут наших знать, плакать, вспоминать!

А вот еще одна матросская песня в честь победителя при Чесме адмирала Спиридова, которая так и называется «Спиридов и матросы»:

Не цветами сине море покрывалось,  
Не лазоревыми Средиземное украшалось,  
Расцветало сине море кораблями.  
Белыми полотняными парусами,  
Разными российскими флагами.  
Не ясен сокол по поднебесью летает,  
Спиридов – генерал по кораблику гуляет,  
Он российских матрозов утешает,  
Утешает их, забавляет:  
Не вовсе мы на синем море погибнем,  
Воротимся мы в Русь с победой,  
Увидимся с отцами-матерями,  
Со братьями и сестрами,  
Со молодыми своими женами,  
Со милыми детьми со родными.  
Матрозы печаль забывают  
И с радости еще пробывать там желают.

Многие матросские песни были если и не слишком замысловатые, то все же весьма душещипательные:

Матрос в море уплывает, свою жинку забывает!  
Вот калинка, вот малинка, в море не нужна нам жинка!  
Баталер нам выдал чарку, прощай, милая сударка!  
Закрепили крепче пушки, прощай, милая Марушка!  
Выстрела как завалили, и Прасковью позабыли.  
Засвистал нам боцман в дудку, мы забыли про Машутку.  
Ветер воет, рвутся снасти, прощай, любя моя Настя!

Затрещала парусина, прощай, милая Арина!  
Рвутся паруса в лохмотья, прощай, женушка Авдотья!  
Закрепили паруса, прощай, Аннушка-краса!  
Надоела черна каша, прощай, друг любезный Саша!  
Вот калинка, вот малинка, в море не нужна нам жинка!  
С моря мы придем назад, каждый жинке своей рад!

Что касается музыки, то судовая музыка на протяжении всего XVIII века находилась в самом печальном положении. Корабельный оркестр, как правило, состоял только из трубачей и литаврщиков, назначаемых по три человека на каждый корабль и по два на фрегат. «Сколь недостаточна и даже отвратительна, – писали современники, – должна быть музыка, из такого числа труб составленная, сие всякому представить себе можно».

В свободное от плаваний время всех музыкантов объединяли в одну команду под началом капельмейстера. На корабле главнокомандующего полагалось иметь «хор трубачей» и «инструментальную музыку», тогда так на кораблях младших флагманов только «хоры трубачей».

К началу XIX века положение с корабельной музыкой улучшается. В мемуарах моряков того времени встречается немало свидетельств того, что судовые оркестры уже исполняли не только примитивные марши, но и весьма сложные музыкальные произведения известных композиторов. Между командирами эскадр и капитанами линейных кораблей порой происходили даже своеобразные конкурсы на лучший оркестр, а талантливые музыканты были в большой цене, и если их приходила нужда отдавать на другой корабль, то обменивались они каждый на несколько опытных марсофлотов.

Русские адмиралы любили и ценили оркестровую музыку. К примеру, высокими ценителями музыки были адмиралы Спиридов и Круз. Что касается Спиридова, то во время сражения с турецким флотом в Хиосском проливе в 1770 году он приказал оркестру играть до последнего человека! Под оркестровую музыку вел сражение со шведским флотом у Красной горки в 1790 году и адмирал Круз.

Любили матросы российского парусного флота и поплясать от души, а так как женщин на корабле не было, то плясали прежде всего перепляс. В круг хлопающих в ладоши матросов вылетал плясун и начинал выписывать ногами кренделя, пускаясь вприсядку. В ответ выскакивал другой. Часто переплясы выражались в соревновании между вахтами, мачтами, батарейными палубами. Победителей переплясов ценили. Ими гордились,

так же как и песенниками. Частенько лучшие плясуны, как и певцы, получали от начальства и внеочередную чарку, так сказать, за вклад в искусство.

Из книги И. Гончарова «Фрегат “Паллада”»: «Веселились по свистку, сказал я; да, там, где собрано в тесную кучу четыреста человек, и самое веселье подчинено общему порядку. После обеда, по окончании работ, особенно в воскресенье, обыкновенно раздается команда: “Свистать песенников наверх!” И начинается веселье. Особенно я помню, как это странно поразило меня в одно воскресенье. Холодный туман покрывал небо и море, шел мелкий дождь. В такую погоду хочется уйти в себя, сосредоточиться, а матросы пели и плясали. Но они странно плясали: усиленные движения явно разногласили с этою сосредоточенностью. Пляшущие были молчаливы, выражения лиц хранили важность, даже угрюмость, но тем, кажется, они усерднее работали ногами. Зрители вокруг, с тою же угрюмою важностью, пристально смотрели на них. Пляска имела вид напряженного труда. Плясали, кажется, лишь по сознанию, что сегодня праздник, следовательно, надо веселиться. Но если б отменили удовольствие, они были бы недовольны».

...Вечером перед самым отбоем собирались обычно на корабле матросы подле фок-мачты, где место для курения и разговоров уставом определено. Травили они там байки флотские, пели песни любимые:

Уж мне надобно сходить  
До зелена луга...  
Уж мне надо навестить  
Сердешного друга...

Вначале распевая песни грустные, неторопливые, потом побойчее да повеселее. Наконец кто-то не выдерживал:

– Эх, веселое горе – матросская жисть! Давай круг, робяты!

Расступались тогда матросы, подвигались, давая простор плясуну. А тот как присвистнет, притопнет и пошел наяривать, только доски палубные гнутся! Вот еще двое не выдержали, тоже в круг повыскакивали.

– Давай, фока жары, наша мачта завсегда впереди всех стоит!

– Митька-то, Митька дает, даром, что ль, бизаньский!

И вот уже понеслась над притихшим рейдом, над волнами и кораблями удалая матросская плясовая:

Тпру ты, ну ты,  
Ноги гнуты...  
Попляши, попляши,  
Ноги больно хороши,  
Еще нос торчком,  
Голова крючком...

В своих воспоминаниях о кругосветном плавании в 1834–1836 годах на транспорте «Америка» адмирал В. С. Завойко так описывал матросское песенное творчество:

«Около мыса Горна не трудно ходить. Бури, штормы, ураганы нас не устрашали, а только живость придавали! – твердил наш шкипер. Такого человека необходимо иметь для команды в подобных (кругосветных. – В. Ш.) переходах; весельчак забавляет ее бездною выдумок, острот и песен. Шкипер наш сложил много песен сам. Я приведу здесь несколько куплетов из его сочинения:

Веселись, веселись  
И берись  
За стаканы,  
Удалые моряки!  
Пронеслись чрез океаны  
И без горя и без бед  
Мы объехали весь свет!

Тут хор начинает какой-нибудь обыкновенный припев, например: “Ах, калина, ай, малина!” и тому подобное. У шкипера было множество подобных строф в запасе. Он сложил по несколько стихов на всякий город, где мы были, и похвалу города или о любовных в нем похождениях; в особенности он прославлял Камчатку. Его трагикомедия “Пьяный солдат в отпуску” заслуживает внимания, потому что в ней никаких излишних вольностей и тьма смешного».

\* \* \*

В нечастые минуты отдыха любили матросы поиграть в различные

игры. Матросские игры были достаточно жесткими, а порой даже в чем-то жестокими, но таково было время, в котором они жили, и особенности парусного флота, на котором они служили.

Наиболее популярной была так называемая «рыбка». Смысл игры состоял в том, что матрос привязывался канатным концом вокруг поясницы к горденю, расположенному на верхней части фок-вант, так что он мог не только свободно стоять, но и двигаться шага на три в любом направлении. Четвертый шаг уже поднимал его в воздух. Он и был рыбиной. В руки ему давали жгут. Остальные бегали вокруг него, уклоняясь от ударов и демонстрируя свою смелость и изворотливость. Если кто-либо из окружающих получал удар жгутом, рыбку освобождали от сидения в привязи, а получивший удар становился рыбкой. Часть команды кольцом окружала рыбку, так же имея жгут для поощрения самой рыбки. Жгут все время передавался от одного к другому. Умелое «поощрение рыбки», промахи рыбки, неудачи бегающих вокруг нее делали игру очень веселой, а потому и особо любимой среди моряков.

Вторая по популярности игра называлась «шубу шить». Несколько десятков матросов садились в круг, вплотную друг к другу, согнув колени, но так, чтобы под ними оставалось место для передачи жгута. Колени сидящих и всю внутренность круга покрывали брезентом, в центр сажали «шубу» – очередного матроса. Его всячески поощряли – словами и жгутом, заставляя найти жгут, но чтоб не сдернуть парусины, а только запуская руки под колени. Очевидец пишет: «Специалисты-ловкачи обычно садились в круг и начинали игру. Они быстро усаживали в круг намеченную жертву, неуклюжего увальня – молодого матроса, и тогда начиналось шитье шубы на его спине. Советы, поощрения, остроты окружающих еще более усиливали интерес. Были и такие, которые избегали играть; их неожиданно бросали в круг, иногда добавляя лишний жгут, – тогда игра достигала своего апогея».

Куда более гуманной была игра «в свечку». Несколько кусков сальной свечи бросали в большой бак или кадушку, наполненную до половины соленой морской водой. Суть игры состояла в том, чтобы выловить свечку губами. Это требовало большого навыка и было своего рода искусством.

Весьма часто любили играть матросы и в «бой подушками». Для этого на три фута от палубы укреплялось хорошо оструганное, полированное дерево. По сторонам его ложились матросы. На них лицом друг к другу на расстоянии вытянутой руки садились два играющих. Каждому давался мешок, набитый паклей. Цель игры – сбить противника и остаться сидеть на бревне самому. Это действие тоже сопровождалось веселыми



комментариями.

В воспоминаниях адмирала В. С. Завойко о его кругосветном плавании в 1834–1836 годах на транспорте «Америка» описаны развлечения матросов в океанском плавании: «Во время штиля случалось ловить шарков или акул. Раз поймали одну в 19 футов. С какою радостью мы вытаскивали их на палубу! Когда рыба начинала биться, каждый из матросов старается первый ее ударить с какою-нибудь прибауткою. Тут им нравится пошутить, и у них после этого рассказов на несколько дней. Подобные случаи доставляют некоторое развлечение. Мы преохотно и презабывчиво пеклись на солнце по целым часам. Любуясь, как бониты (пелагиды. – В. Ш.) обгоняют корабль, беспрестанно выпрыгивая из воды и поглощая несчастную летучую рыбку».

Столь любимые в деревнях кулачные бои на кораблях не практиковались. За любые попытки выяснить отношения между собой с помощью кулаков спрашивали очень жестоко. Зато матросы в полной мере отводили свою душу при сходе на берег. Кулачные сражения были столь повседневны, что на них особо не обращали внимания. Раздражение начальства вызывали только особо массовые драки, случавшиеся порой жертвы, а также бесчинства по отношению к местному населению, что, впрочем, случалось весьма редко. Дрались обычно команда на команду, эскадра на эскадру, но особой популярностью пользовались у матросов кулачные бои с местными солдатами. Многие именно ради этого и шли в увольнение на берег. Порой при стоянках в иностранных портах эта добрая русская забава становилась причиной нешуточных международных инцидентов. Как правило, особых соперников наши матросы нигде не имели. Конкуренцию составляли разве что англичане, начавшие практиковать в начале XIX века бокс. Но и с боксерами наши закаленные с детства мастера кулачного боя справлялись в большинстве случаев неплохо.

\* \* \*

Что касается офицеров, то в кают-компаниях под гитару или пианино они всегда с удовольствием пели песни. Темы были все те же: тоска по берегу и уюту, несчастная любовь и ожидание встречи с любимыми, сетования на превратности морской службы. Разумеется, офицеры любили петь популярные тогда в России песни, такие, как, например, «Пчелочка золотая», но был и свой особенный пласт песни – морской офицерский

шансон. Офицерские песни эпохи парусного флота – это совершенно забытая ныне страница народной поэзии. А ведь когда-то морской офицерский шансон был чрезвычайно популярен не только в кают-компаниях, но и в салонах приморских городов, там, где собирались после возвращения домой моряки. Вот, к примеру, знаменитая в свое время баллада «Безнадежная любовь». Считается, что ее сочинил в 80-х годах XVIII века лейтенант Александр Шишков, будущий адмирал, известный политический деятель и писатель.

Увижу ль в горизонте шквал, услышу ль грозный  
шум борея,  
Иль абордажный с кем привал, иль флот  
на траверзе злодея!  
Я штиль в душе своей храню и рупором еще владею;  
Но лишь на румбе тебя зрю, вокруг сердце левентик имею;  
От бурь на фордевинд спущуся, и силой силу отражу.  
Когда же неизвестен мне пункт места твоего, драгая,  
Тогда поближе к той стране лежу я в дрейфе, ожидая.  
Конструкция твоя, как яхта, с большой  
блестящей полосой.  
Меж вздохов ты моих брандвахта, моих желаний рулевой!  
Мое терпенье сильно рвется! Положь надежды на найтов.  
Ретивое во мне забьется, и я опять терпеть готов.  
Нет сил уж более держаться,  
Я должен от тебя спускаться на произвол судьбы моей!  
Кричу: «Ура!» Пошел по вантам! Я к Стиксу  
направляю путь.  
Какой пример всем лейтенантам! Я от любви хочу тонуть!

Еще одна в свое время чрезвычайно популярная в офицерской среде песня – «Любовь моряка». В ней много не только хорошего флотского юмора. По ней можно вполне изучать устройство парусного корабля, столько в этой песне всевозможных терминов, которые весьма остроумно передают душевное состояние влюбленного моряка. И пусть эти термины сегодня малопонятны читателю, но они прекрасно передают сам дух той далекой эпохи, когда писались данные строки:

К тебе, которая заложила на сердце строп любви прямой

И грот-нот-тали прицепила, к тебе дух принайтован мой!  
Под фоком, гротом, марселями, все лисели поставив вдруг,  
На фордевинд под брамселями к тебе летит  
мой страстный дух!

Уж толстый кабельтов терпенья давно порвался у меня,  
И сильный ветер, к тебе стремленья, давно подрейфовал  
меня!

Я ставил ходу в прибавленье возможных кучу парусов.  
Я в склянку, всем на удивленье, летел по двадцати узлов!  
Но ты ход дивный уменьшила, и в бейдевинд крутой я лег;  
А после в галфинд приспустило, с которым справиться  
не мог!

И дрейфом румбов плетъ валило с противной зыбью  
все назад;

В подзор, в бока волнение было, сам курсу своему не рад!  
Скорее сжался надо мною! Мой руль оторванный пропал.  
Брам-стенги сломаны тобою. Порвался крепкий  
марса-фал.

Изломлен водорез и бушприт. Ветр сильно кренит на меня!  
Смотри, тайфун фок-мачту рушит, и все трещит  
вокруг меня!

Смотри, как в сердце прибывает тоски осьмнадцать  
дюймов в час!

Ночь темная все небо покрывает, в ноктоузе огонь погас!  
Чьему же курсу мне держаться, когда не виден мне  
компас?

Зажгли маяк, над бедным сжался и отврати  
крушенья час!

Поверь, что шторм я сей забуду, когда, к веселью моему,  
Я столь благополучен буду, достигнув к рейду твоему!  
Тогда, отдавши марса-фалы, и фок и грот убравши свой,  
Я, верп закинувши свой малый, тянуться буду за тобой!  
Когда на место я достигну, там, где увижу я твой вид,  
«Из бухты вон»! – я в рупор крикну, и якорь в воду  
полетит.

Тогда не норд-вест мне ужасный и не норд-ост  
не страшны мне.

Тогда и штормы не опасны, когда я буду при тебе!  
И брак любви найтов надежный обоих нас соединит,

И пред тобой, о, друг мой нежный, мне отшвартоваться  
велит!

Весьма часто во время плавания в кают-компаниях устраивались и танцы. При этом часть офицеров изображала собой дам, которых приглашали на тур танца сотоварищи. Все это устраивалось, как правило, по праздникам и после хорошего стола.

Если матросы довольствовались казенной чаркой да редкими загулами в портовых кабаках, то офицеры, как правило, веселились в кругу своих сотоварищей или у кого-нибудь на квартире или в более-менее приличной ресторации.

\* \* \*

Если кто-то думает, что на парусном русском флоте матерились просто так, как кому заблагорассудится, то он глубоко заблуждается! Матерная ругань на парусном флоте была возведена в ранг подлинного искусства. Разумеется, имелись и настоящие мастера своего дела, послушать которых в Кронштадте ходили так, как в губернских городах ходили слушать оперу. При этом наряду с мастерами и ценители тоже были на должном уровне. Любую фальшь они распознавали сразу!

Дело в том, что в морской матерной ругани существовали свои незыблемые каноны, нарушать которые было не позволительно никому. Первый низший уровень мастерства включал порядка тридцати выстроенных в определенном порядке выражений. Умельцы русского слова осваивали более высокий уровень, так называемый «малый загиб Петра Великого», который состоял уже из шестидесяти матерных выражений. Ну, а истинные мастера своего дела выдавали и «большой загиб Петра Великого», состоявший более чем из трехсот выражений, среди которых самыми невинными были «мандавошь Папы Римского» и «еж косматый, против шерсти волосатый».

Любой «загиб» конструировался, как стремящаяся к бесконечности цепь многоэтажных ругательств, адресованных поочередно всему самому «статусному», что есть у собеседника. Однако по происхождению в «загибах» не было ничего непристойного и кощунственного, поскольку все они восходили, вероятнее всего, к магическим формулам, направленным против нечистой силы. Упрощенно говоря, это проклятия не в адрес

Господа, а в адрес дьявола.

При этом порядок выражений и идиом был неизменен (знатоки утверждали, что он якобы был утвержден еще самим царем Петром!), не допускались и повторения выражений, какие бы то ни было запинания и паузы. Матерная брань произносилась мастерами, как длинный поэтический монолог. Искусство «загиба» предполагало, что определять его оскорбительность и язвительность должна не соленость, а юмор – чем смешнее, тем оскорбительнее. При этом в искусстве овладения «загибами» существовала еще одна существенная особенность. Произносился «загиб» исключительно на едином выдохе, а поэтому, овладев «малым», не все были способны овладеть «большим загибом», так как попросту не хватало объема легких.

Высшим же шиком считалось сопровождение речитатива соответствующими жестами, так называемыми показами, которые тоже были выстроены в определенном порядке, в строгом соответствии с конкретным «загибом» и не могли повторяться! Со стороны, непосвященным это, по-видимому, напоминало нечто среднее между плясками гвинейских папуасов и корчами эпилептика, но настоящие ценители высокого искусства получали от прослушивания и лицезрения этого действия истинное наслаждение!

Умение материться не абы как, а с «загибами» и с «показами» почиталось и среди матросов, и среди офицеров. И весь российский адмиралитет, и офицерство да и сами матросы всегда искренне считали, что «матерные загибы» были больше «искусством», нежели бранью...

Признанным специалистом по «загибам» был, к примеру, адмирал Чичагов. Вскоре после победных Ревельского и Выборгского сражений адмирал докладывал императрице Екатерине об обстоятельствах этих боев. Увлечшись, при упоминании имени шведского короля Чичагов не выдержал и от переизбытка чувств выдал весь «большой загиб», сопровождая его весьма красноречивыми «показами». Обалдевшая императрица, не проронив ни слова, выслушала все до конца. Когда же адмирал завершил свой долгий монолог и понял, что сильно переборщил, то упал к ногам Екатерины, со словами:

– Прости, матушка, увлекся!

– Да что ты, Василий Иванович! – успокоила адмирала мудрая императрица. – Я этих ваших морских терминов совершенно не понимаю!

Однако настоящими виртуозами этого дела традиционно все же считались боцмана. Уже при определении на боцманскую должность, помимо знаний по специальности, кандидат должен был освоить хотя бы

«малый загиб». Иметь же у себя настоящего боцмана – маэстро «большого загиба» было вожаемой мечтой любого командира корабля, а потому таких виртуозов устного творчества берегли как зеницу ока, их имена были на устах всего флота, их окружали всеобщим почитанием, и гордились ими так, как сегодня мы гордимся звездами эстрады и олимпийскими чемпионами.

В эпоху парового флота искусство материться понемногу ушло в прошлое. Отсутствие общекорабельных работ в тяжелых условиях, где принимала участие вся команда (постановка парусов, их уборка и т. д.), распределение команды по изолированным боевым постам и отсекам свели на нет былую воспитательную роль «загибов», которые помогали матросам в их тяжелейшей и опасной работе на мачтах, отвлекали от мрачных мыслей и помогали преодолеть страх. К тому же изолированность команды по боевым постам и отсекам свела на нет и всю театрализованность представления. Некоторое время искусство «загибов» еще поддерживалось на учебных парусно-паровых кораблях, но к 20-м годам XX века постепенно и там исчезло. Последнее упоминание о загибе можно прочесть у Леонида Соболева в его морских рассказах. Впрочем, и там суть рассказа такова, что комиссар корабля, выигрывая соревнование у боцмана по произношению «загиба», запрещает ему впредь показывать перед командой свое искусство.

Художник Юрий Анненков в своих воспоминаниях «Дневник моих встреч. Цикл трагедий» писал о Есенине: «Виртуозной скороговоркой Есенин выругивал без запинок “Малый матерный загиб” Петра Великого с его диковинным “ежом косматым, против шерсти волосатым”, и “Большой загиб”, состоящий из двухсот шестидесяти слов. “Малый загиб” я, кажется, могу еще восстановить. “Большой загиб”, кроме Есенина, знал только мой друг, “советский граф” и специалист по Петру Великому, Алексей Толстой».

«Канонического» печатного текста «загибов» сегодня, впрочем, уже не существует. Ныне многочисленные апокрифы старинных флотских «загибов» живут своей жизнью в бесконечном количестве устных вариантов...

В эпоху Николая Первого в Кронштадте случился следующий казус. В одном из трактиров некий лейтенант (имя его история до нас не донесла), перепившись, начал долго и громко материться, пытаясь осилить «малый загиб». Трактирщик, желая призвать пьяницу к порядку, указал ему на висевший на стене императорский портрет, сказав, что материться в присутствии его величества нехорошо.

– А мне насрать на его величество! – объявил во всеуслышание пьяный офицер, глядя на портрет.

Неизвестно как, но уже через пару дней об инциденте стало известно Николаю I. К происшествию в кронштадтском кабаке император отнесся с пониманием.

– Во-первых, передайте лейтенанту, что мне на него тоже насрать! – велел самодержец. – А во-вторых, моих портретов впредь в кабаках не вешать!

\* \* \*

Многие, даже весьма далекие от моря люди наверняка слышали о знаменитом Нептуновом празднестве при пересечении судном экватора. Истоки этого веселого морского праздника уходят к самым первым дальним плаваниям судов российского парусного флота. Причина организации этих празднеств понятна – разнообразить монотонную и тяжелую корабельную службу, дать людям возможность вволю посмеяться и повеселиться. Вот как отмечали день перехода судном экватора в русском парусном флоте.

Заметим, что само Нептуново представление – действо явно языческое и, казалось бы, для православных офицеров и матросов абсолютно непотребное. Однако вера верой, а жизнь жизнью. Несмотря на явное неодобрение православной церковью «Нептуновых гуляний», они быстро завоевали популярность на наших парусных судах, едва российский флот стал ходить в кругосветные плавания. И дело здесь вот в чем. Во-первых, в кругосветные вояжи первой половины XIX века ходили небольшие шлюпы и бриги, на которых по штату священники просто не полагались. Автору известно только об одном священнике, который участвовал в первой кругосветной экспедиции Крузенштерна, да и тот был горьким пьяницей и ни в какие дела не вмешивался. Кроме этого, общение с Нептуном при пересечении экватора являлось старинным ритуалом моряков всех европейских держав, и желание быть наравне со всеми было выше, чем боязнь оскорбить чувства оставшихся далеко в России верующих соотечественников. Кроме этого и офицеры, и матросы, в своем подавляющем большинстве, не отличались фанатичной религиозностью и куда больше верили в различные морские приметы. Личное же общение с Нептуном считалось весьма полезным делом. И, наконец, праздник Нептуна был просто веселым праздником среди череды одинаковых

ходовых будней.

Сохранились воспоминания вице-адмирала Давидович-Нащинского, который, будучи молодым офицером, участвовал в церемонии пересечения экватора на клипере «Крейсер» на исходе парусной эпохи русского флота: «Разрешение церемонии зависело, конечно, от командира. В этом случае команда заранее к ней готовилась, выбирая действующих лиц и изошряясь в остроумии для ролей матросов, которые будут актерами в комическом спектакле при переходе корабля в Южное полушарие через экватор. Обычно церемония приурочивалась к девяти – одиннадцати часам утра. Начиналось это еще до восьми часов после обычной приборки, когда старший офицер разрешал действующим лицам готовиться. Передняя часть палубы отделялась от шканцев брезентами, за ними готовились действующие лица, а прочая команда, кроме вахтенных, должна была быть в кормовой части судна либо внизу под палубой, в жилых помещениях. На шканцы выносили и растягивали там большой запасной парус. Его шкаторины приподнимались. В этот парус из-за борта все время накачивалась вода при помощи помпы. Так готовилась “купель” для крещения новичков, ранее через экватор не переходивших. В девять часов утра вызывали всех наверх «через экватор плыть». Комедия начиналась с того, что из-за борта по шторм-трапу на мостик взбирался посланник подводного царя Нептуна, соответственно загримированный и по голому телу раскрашенный матрос. Он обращался к командиру: “Какой державе принадлежит корабль, который задел килем за крышу дворца Его Величества Водяного царя Нептуна?” Командир отвечал, что это корабль Русского императорского флота “Крейсер”. “Откуда и куда это судно идет?” Командир давал ответ. “За поломку крыши дворца и за переход через владения Водяного царя согласны ли вы, командир, уплатить дань Нептуну?” Командир отвечал согласием. Обращаясь затем к офицерам, посланник спрашивал, согласны ли они уплатить дань Нептуну, чтобы морской царь даровал попутные ветры и благополучное плавание. Офицеры соглашались. “Хорошо, – продолжал посланник, – дань Нептун желает получить лично, для чего сам сейчас прибудет сюда”. Брезенты, отделявшие переднюю часть судна, убирались, и. оттуда появлялась процессия – царь Нептун со свитой (все, конечно, матросы). Нептун – с короной на голове, с бородой из ворсы, с трезубцем, в драпировке из сигнальных флагов, со штаб-офицерскими эполетами на плечах – сидел на лафете десантной пушки на колесах. Лафет везла раскрашенная масляной краской голая свита Нептуна, рядом с ним восседала царица, соответственно одетая, с плачущим сыночком в пеленках. В роли



последнего – живой поросенок. Нептун слезал со своей колесницы и пересаживался на специально устроенный трон, возвышавшийся около “купели” на шканцах. Начиналась комедия, состоявшая из разговоров Нептуна с офицерами и командой. То тут, то там проявлялось остроумие; слышался хохот, а затем происходило крещение новичков, не бывавших еще в Южном полушарии. Крещение состояло из намыливания голов новичкам с помощью большой малярной кисти, бритья громадной деревянной бритвой, а затем бросания новичка в “купель”, куда его погружали непременно до макушки, чтобы он “хлебнул соленой воды”. Сначала крестили новичков-офицеров, а затем команду. Бывалые офицеры, чтобы их также не бросили в “купель”, откупались посулами чарки Нептуну, а с новичков откуп не брался. Купали всех, не раздевая, беспощадно и добросовестно (особенно тех, кто помоложе). Избежать крещения никто не мог. Прятавшихся новичков отыскивали и под общий смех насильно крестили водой экватора. Комедия кончалась в десять часов сорок пять минут утра, когда боцман представлял пробу обеда команды и баталер в сопровождении своего юнги выносил на шканцы ендову с ромом. По случаю перехода через экватор вся команда получала как дань от командира и бывалых офицеров по чарке сверх положенной, а Нептуну и его свите – по две. День перехода через экватор считали праздничным, работ и учений не производилось. После обеда и отдыха начинались игры команды...»

Из воспоминаний А. де Ливрона, совершившего в начале 60-х годов XIX века кругосветное плавание на корвете «Калевала»: «6 января после обедни священник окропил наши каюты, палубы и также флаг, гюйс и вымпел, а вечером мы пересекли экватор, перейдя из Северного полушария в Южное. Чтобы поразвлечь команду, капитан поручил некоторым из офицеров устроить торжественное празднование этого события. Это традиционное представление было устроено следующим образом: на лафет десантного орудия поместили ванну, до краев наполненную морской водой, а на борта ванны была поперек положена досочка, послужившая треном для Нептуна и Амфитриты; в кормовой части ванны высился флагшток со штандартом Нептуна, в данном случае с сиамским флагом. Амфитрита держала в руках черного поросенка, который все время страшно кричал, пока ему рыльце не перевязали каболкой. Погода была прекрасная, ветер ровный, бом-брамсельный, и над всем корветом был натянут солнечный тент. Офицерство заняло места на мостике, а команда оставалась на шкафуте и на шканцах. У грот-мачты были наготове два вооруженных брандспойта. Шутки и забавные разговоры шумно и весело

наполняли воздух, и все в ожидании торжественной минуты были нервно возбуждены. Но вот с бака послышалась вдруг дикая музыка и на шканцах воцарилась тишина; заиграли в трубы, застучали в кастрюли и сковородки – виноват, в литавры, и с носовой части корабля к нам приближалась парадная колесница Нептуна. “Кто осмелился задать килем по носу мою супругу?” – зарычал он глухим басом. Старший офицер пресерьезно ответил: “Российский императорский корвет “Калевала”!

Колесницу везли на лямках шесть полунагих матросов, изображавших страшных водяных чудовищ. Тела их были раскрашены разными колерами: ноги желтые, а лица и руки полосатые – черная и красная краски. За колесницей следовала и свита Нептуна и распевала песню “Полоса ль моя полосынька”. Царь водяной мановением бровей приказал остановить колесницу и слез с нее сам, а затем помог сойти на палубу и своей подруге. Обратившись с речью к европейцам, дерзнувшем явиться в его владения, владыка морей, между прочим, высказал им массу самых страшных угроз. Свиту Нептуна составляли: адъютант его, который, несмотря на +28°, кутался в овчинный тулуп; в руках у него были книги, счеты, списки и перья. Возле адъютанта стоял статный брадобрей с аршинною деревянною бритвой в руках, а на голове – шапка, украшенная альбатросовыми перьями; стан его прикрывался мантией и юбкой из синего флагадука с белыми звездочками. С виду брадобрей был величествен и грозен, а его бритва казалась скорее принадлежностью головореза или мясника, чем цирюльника. Помощник его был приблизительно в таком же костюме, и при нем были ведро с черною краской и большая кисть – принадлежности бритья. За свитой показались еще русалки с распущенными пеньковыми волосами. Нептун преважно задал несколько вопросов капитану, и тот серьезно отвечал ему. “Здравствуйте, господин капитан, – приветствовал его Нептун, – откуда идете? “ – “Из Кронштадта, ваше блистательство”, отвечал капитан. “А, знаю, знаю; это из той грязной лужи, которую вы называете Балтийским морем?” – “Так точно, ваше блистательство”. – “Желаете ли вы плавать попутными ветрами?” – “Очень желаем”. – “Так вот что: день вступления в мою столицу вы должны отпраздновать как следует ромом, и тогда я вам обещаю попутные ветры, а если вы этого не исполните, то никогда не раздернете булиней”. – “Этого бы мне не хотелось”. – “Да, будете ходить по узлу вперед и по тридцати назад, а ветер будет у вас меняться до 20 раз в склянку. Выбирайте же!” – “Конечно, первое условие, ваше блистательство”. – “Так помните же мой уговор. Однако я замечаю здесь многих, которые и носа своего не высовывали из вашей лужи. Вот это старый знакомый, – говорил его блистательство,

величественно кланяясь Полянскому, уже совершившему одно кругосветное плавание. – Дайте-ка мне сюда остальных, я их хочу побрить и вымыть!” При этом он потребовал от капитана строевой список всего экипажа. Капитан вручил ему список с тем же серьезным и почтительным видом, с каким отвечал на вопросы и угрозы, а затем уж началась забавная сцена обливания со всеми ее причудами.

По приказанию Нептуна адъютант его начал выкликать некоторых по списку. Капитан и офицеры изъявили желание освободиться от купанья, но водяной царь был неумолим; только сказанное шепотом “ведро рому за выкуп” имело на него магическое влияние, и он тотчас соглашался, повторяя: “ведро рому”! Адъютант записывал. Наконец дело дошло до команды: брадобрей мылил приводимых к нему черною краской, да и не только бороду, а все лицо; потом брил их, сажая на перекладину над ванной. Перекладину из-под выбритого выдергивали, и он падал в ванну с водой, окунувшись в которую, вылезал и бежал на бак, но тут каждый был вдобавок встречаем еще струями океанской воды из брандспойтов, чтобы отмыть следы чудовищного бритья. Нептун читал нотации подходившим бриться, и в его речах иногда проглядывало отрицательно-изящное остроумие. После всей этой церемонии Нептун удалился под бак... виноват, в океан, и экваториальное празднество было кончено. В это время просвистали “к ужину”, и капитан разрешил команде выпить по чарке водки в память первого перехода границы дедушки Экватора. Люди были довольны и веселы».

Из воспоминаний адмирала В. С. Завойко о его кругосветном плавании в 1837–1839 годах на корабле Русско-американской компании «Николай» и о том, как шутили офицеры: «Только что я бросил давеча перо в припадке хандры, как вдруг атаковал меня один из наших пассажиров. Представь себе его и этот скучный длинный переход по океану не может свести с розовых облаков морской поэзии! Я просто начал с ним браниться и уверять, что он чувствует восторг только на словах, а в душе имеет непреодолимое желание зевать во весь рот от скуки. Он начал спорить и, защищая свой поэтический взгляд на море, вздумал отпустить на мой счет несколько колкостей. В это время свист вызвал меня наверх из каюты. Пассажир за мной с доводами и доказательствами своей страсти к поэтическим прелестям моря. Он уж и прежде много раз мне надоедал. И я все ждал случая показать ему морскую поэзию в настоящем ее виде. Стоя с ним на баке, я тихонько приказал рулевому по морской поговорке поймать «девятый вал». Когда громада этого вала стала приближаться, я прислонился к борту. А пассажир хотел было уйти поскорее на цыпочках в

каюту, но не успел. Его мигом окатило с головы до ног. Корабль сильно качнуло, и поэт растянулся на палубе, а потом начал по ней кататься. Кое-как он поднялся на ноги и убежал в каюту. Когда я сошел за ним вниз, он щелкал зубами от холода и, переодевшись, сказал: “Уф! Черт возьми! Да скажите, отчего вы сухи, а фрак мой хоть выжми?” «От того, – отвечал я, – что море узнало своего любителя и захотело положить на него свою поэтическую печать!”»

В российском парусном флоте, как и во всех других флотах, существовал и свой особый шутливый сленг. Остроумные прозвища окружавших моряков явлений и предметов помогали им легче переносить тяготы службы. Так ненавидимый всеми противный ветер, при котором необходимо было совершать бесконечные лавировки и подниматься на мачты, именовался «мордотыком». Если же ветер был очень силен, то о нем говорили, что он «срывает рога с быка». Морские карты именовали «синими изнанками», а открытое море – «синей водой». Поэтому моряков, совершивших дальний вояж, именовали с уважением «моряками синей воды». Сигнал флагмана с благодарностью именовался «мешком орехов», а сигнал с выговором – «мешком грехов». Парусные линейные корабли офицеры в своем кругу именовали не иначе как «боевые повозки». Камень для драйки палубы звался «библией» или «медведем», а камбузную плиту моряки не без иронии окрестили «адским ящиком». Кочегаров первых пароходов моряки парусного флота презрительно называли «печеными головами» или «шлаковыми мальчиками». Хороший табак носил название «горлодера» или «птичьего глаза». Если моряк умел достойно пить, про него говорили, что «он умеет нести балласт». Молодых мичманов в офицерской среде шутливо звали «херувимами», зато самых старых офицеров с уважением – «древними крабами». Собственных жен, между прочим, моряки между собой именовали «адмиралтейскими якорями».

Что ж, отдыхать и веселиться на русском парусном флоте умели на славу, впрочем, так же как и нести корабельную службу, а если надо, то и сажаться. Русский человек, он, как известно, на все горазд, дали бы только где развернуться, хоть в поле, хоть на корабельной палубе.

## Глава седьмая. Оригиналы русского флота

Во все времена в российском флоте служило немало оригинальных людей. Не было исключением и офицерский корпус XVIII–XIX веков, в котором всегда хватало людей весьма остроумных и талантливых.

Большой популярностью пользовались эпиграммы. Первым из известных нам авторов эпиграмм был капитан-лейтенант Павел Акимов. В 1797 году молодой и талантливый офицер вернулся в Кронштадт после похода эскадры Балтийского флота в Англию. Приехав в Петербург, Акимов увидел, что Исаакиевский собор, который начинался строительством при императрице Екатерине как мраморный, при Павле Первом стал достраиваться кирпичом. Это удивило и оскорбило офицера. В порыве поэтического гнева он написал и прибил к Исаакиевской церкви следующие стихи:

Се памятник двух царств,  
Обоим столь приличный:  
Основа его мраморна,  
А верх его кирпичный.

Легенда об этом поступке офицера и его последствиях такова. Бумагу со своими стихами к ограде Исаакиевской церкви Акимов якобы приколотил поздно вечером, будучи в простом фраке. На его беду, рядом оказался будочник (охранник), который поднял крик. На крик прибежал квартальный, после чего оба повели Акимова под арест. Донесли об этом происшествии императору. Вскоре было выяснено и авторство. Придя в ярость, император пригрозил отрезать наглецу уши и язык и навечно сослать в Сибирь. Ходили слухи, что приказ императора исполнили адмирал Оболянинов и флота генерал-интендант Бале, которые и велели отрезать Акимову уши и язык, а потом отправили в Сибирь, не позволив даже проститься с матерью, у которой он был единственный сын и единственная подпора. Говорили, что искалеченный Акимов вернулся в столицу только в царствование Александра, когда все ссыльные были возвращены. Но это всего лишь слухи. На самом деле Акимов не стал дожидаться результатов своей поэтической деятельности, а, оставив команду, исчез в неизвестном направлении. Разумеется, никто резать язык капитан-лейтенанту не

собирался, но сибирская ссылка уже за своевольное оставление службы была вполне реальной. После воцарения Александра Первого Адмиралтейств-коллегия выразила сожаление в том, что столь хороший офицер покинул морскую службу, высказавшись, что никаких претензий к нему не имеет и если Акимов когда-нибудь объявится, то будет снова принят на службу без всякого наказания. Но он так и не объявился. О дальнейшей судьбе Акимова у автора сведений не имеется.

В этой связи весьма любопытны воспоминания вице-адмирала П. А. Данилова, относящиеся к 1798 году. Вот что он пишет: «На другой день я пошел явиться в коллегия и, идучи через Царицын луг, мимо монумента графу Румянцеву, увидел к оному прилепленную бумажку, которая от ветра трепетала, и надпись прочел. Вот что было написано: “Румянцев, ты в земле лежишь, а здесь тебе поставлен шиш!” – прочитав, я испугался и, оглядев, отошел скорее прочь и пошел своей дорогой». И время, и стиль виршей совпадают с проказой Акимова, а потому можно предположить, что развеселый и, безусловно, талантливый капитан-лейтенант Акимов не ограничился лишь одними стихами у Исаакиевского собора.

Из воспоминаний Ф. Булгарина о другом известном в начале XIX века флотском оригинале – барде лейтенанте Кропотове: «Куплетов Кропотова не привожу; они хотя не черные, но серенькие! Оригинальный человек был этот Кропотов! Недолго служил он во флоте и вышел в отставку, посвятил себя служению Бахусу и десятой, безымянной музе. Это был предтеча нынешней так называемой натуральной школы с той разницею, что у Кропотова в миллион раз было более таланта, чем у всех нынешних писак. Стихи Кропотова к бывшему главным командиром Кронштадтского порта адмиралу Ханыкову чрезвычайно остроумны. Жаль, что не могу поместить их здесь! Кропотову не доставало науки и изящного вкуса, именно того, чего нет также и у писателей так называемой натуральной школы, снискавших громкую известность в России, разумеется, у людей, которым грубая карикатура понятнее, следовательно, более нравится, нежели тонкая, остроумная ирония. Кропотов пробовал издавать журнал в 1815 году под заглавием “Демократ”, который, однако же, упал, отчасти по неточности самого издателя. Я видывал Кропотова в Кронштадте, куда он приезжал в гости к прежним товарищам и приятелям, но не был с ним коротко знаком. Излишняя, отчасти циническая его фамильярность и грубые приемы пугали меня, и я держался в стороне; но иногда я от души смеялся его рассказам о самом себе. Образ его жизни, характер и поэзия изображены достаточно в трех следующих его стихах:

О, фортуна!.. Но, ни слова!..  
С чердака моего пуста  
Фигу я тебе кажу...»

А вот восьмистишие, ходившее по рукам офицеров Балтийского и Черноморского флотов после того, как адмирал Чичагов упустил реальный шанс пленить Наполеона у Березины зимой 1812 года:

Вдруг слышен шум у входа.  
Березинский герой  
Кричит толпе народа:  
Раздвиньтесь предо мной!  
Пропустите его,  
Тут каждый повторяет:  
Держать его грешно бы нам.  
Мы знаем,  
Он других и сам  
Охотно пропускает.

В 1819 году одновременно с отправкой экспедиции Беллинсгаузена для изучения Южных морей были отправлены еще два шлюпа, «Открытие» и «Благонамеренный», в Берингов пролив, для изыскания возможности прохода Северным морским путем. Экспедиция эта завершилась в силу объективных причин не столь удачно, как плавание судов Беллинсгаузена, открывших Антарктиду. Начальнику Северной экспедиции капитану 2-го ранга Васильеву пришлось выслушать по возвращении в свой адрес немело незаслуженных обвинений. Известный в то время любитель-поэт граф Хвостов разразился на итоги плавания Васильева следующей эпиграммой:

Васильев, претерпев на море разны бедства,  
Два чучела привез в музей Адмиралтейства.

В 20-х годах XIX века флотские остроумцы прозвали часть Финского залива, от Кронштадта до Санкт-Петербурга, «Маркизовой лужой», в память о маркизе де Траверсе, который в то время возглавлял российский флот и в целях экономии средств запрещал кораблям плавать дальше этой

пресловутой лужи. Об адмиралах той эпохи, не ходивших в море дальше острова Гогланд, офицерами была сочинена и следующая злая эпиграмма:

Нынче в мире дивно диво  
Наш российский адмирал,  
Дослужившись до сената,  
За Гогландом не бывал!

Имелись любители эпиграмм на флоте и в более позднее время. Так, в 1842 году командир военного транспорта «Або» капитан-лейтенант Юнкер после завершения кругосветного плавания решил переменить место службы. Морской мундир Юнкер сменил на полицейский. Руководство соответствующего департамента располагалось в то время в Петербурге, на Второй Адмиралтейской улице. Подобный переход из флота в полицию был событием исключительным и поэтому получил широкую огласку. По столице ходила карикатура, изображавшая бывшего моряка с полицейским свистком. Надпись под рисунком гласила:

Все части света обошел,  
Лучше Второй Адмиралтейской не нашел...

При Николае Первом о службе офицеров на судне «Камчатка», которое часто использовали для прогулок высочайших особ, говорили:

Ус нафабрен, бровь дугой, новые перчатки.  
Это, спросят, кто такой? Офицер с «Камчатки»!

Из воспоминаний художника-мариниста А. П. Боголюбова: «Горковенко и Опочинин (мичмана и друзья А. П. Боголюбова. – В. III.) писали мадригалы всякие... Вот некоторые стишки доморощенных поэтов. Про командира транспорта “Пинега” Сарычева сложилась следующая песнь, которая жила долго на баке в часы досуга:

А как шел транспорт “Пинега”  
В виду Сойкиной горы...  
Паруса белее снега  
Аль березовой коры...



На Кудривого, капитана 2-го ранга, тоже командира транспорта, сложили:

Там, где с почестью и славой  
Дрался храбро Подольской.  
Ныне с транспортом Кудривый  
Ходит с салом и пенькой...

У адмирала Беллинсгаузена был личный адъютант, некто Нил Вараксин, длинный, как брам-стенга, и неумный. Его сделали командиром дрянной адмиральской яхты “Павлин” – сейчас же явилась четверостишие:

Кронштадт наш чудо произвел,  
Какого не было в помине.  
Уж ныне но морю осел  
Преважно ездит на “Павлине”...

Однажды летом главному командиру (адмиралу Крузенштерну. – В. Ш.), имевшему дачное помещение в кронштадтском Летнем саду, пришла фантазия выстроить беседку для отдыха и дать ей форму корабельного юта. И вот новая поэзия А. С. Горковенко:

В конце большой аллеи  
Поставлен корабельный ют.  
То пресловутого Фаддея  
Именитая затея —  
Дать от дождя гуляющим приют...

Коснулись и барынь. Госпожа Александровская, хорошенькая блондинка, жена командира форштадта, уехала на зимовку в Ревель. А. С. Горковенко где-то сказал экспромт:

Молодцу ли, красной деве ль.  
Всем приятно ехать в Ревель...»

В николаевские времена, в бытность начальником Главного морского штаба князя Меншикова, на шумных мичманских пирушках в Кронштадте распевали под гитару:

В море есть островок, а на нем городок – чудо!  
Там живут моряки, а смолы и пеньки – груда!  
И у них есть закон, чтобы пить всегда ром с чаем!  
А из Питера князь им кричит не сердясь: «Знаем!»

История донесла до нас немало веселых и порой весьма поучительных историй, связанных с моряками российского парусного флота. Шутить на нашем флоте умели во все времена. Да и как иначе, когда порой именно соленая морская шутка помогала выжить в условиях той нелегкой и предельно жесткой службы. Начало российскому флотскому анекдоту положил сам родоначальник отечественного флота Петр Великий. Вот лишь несколько примеров петровского юмора:

«Осмотрев 60-пушечный корабль “Петр и Павел”, заложенный еще в 1697 году руками Петра в Голландии, государь обратился к капитану со словами: “Ну, брат, в войске сухопутном я прошел все чины; позволь же мне иметь счастье быть под твоей командой”.

Изумленный капитан не знал, что отвечать.

– Что же вы, господин капитан, не удостаиваете меня своим приказом! С какой должности обыкновенно начинают морскую службу?

– С каютного юнги! – отвечал изумленный капитан.

– Хорошо! – сказал монарх. – Теперь я заступаю его место.

– Помилуйте, Ваше Величество!

– Я теперь здесь не Ваше Величество, а начинающий морскую службу, в звании каютного юнги!

Капитан все еще думает, что государь шутит, и сказал:

– Ну, так полезай же на мачту и развяжи парус!

Монарх, не говоря ни слова, побежал на мачту по узкому трапу. Капитан едва не умер от страха, и весь экипаж обомлел, увидев отважность совершенно не опытного еще в матросской службе молодого царя. Тот, кто некогда обтесывал мачту, находится теперь на ее вершине! Он ведь был на своем корабле, им самим построенном! Заткнув топор за пояс, бывало, прощался он вечером со своим творением, чтобы наутро вновь приняться за работу.

Если этот корабль и не был дедом русского флота, то по крайней мере

его отцом.

Между тем ветер колыхал корабль. Одно мгновение – и государь, надежда целого народа, мог бы упасть на палубу или в волны морские! Эта мысль ужасала капитана и всех моряков, понимавших вполне опасное положение юного монарха. Ни один из старых матросов не отважился бы взойти на мачту, не подумав об опасности, ему предстоящей.

Все были в каком-то оцепенении, а государь между тем работал наверху. Вскоре конец развязанной веревки полетел на палубу, и государь, кинув орлиный взгляд на бесконечное пространство, покрытое седыми валами, сошел вниз. Капитан, видя, что государь был доволен его приказанием, но не желая подвергать его в другой раз столь очевидной опасности, велел новому юнге раскурить трубку и подать ее, что и было исполнено беспрекословно. Заметим, что капитан этот по имени Мус был некогда простым матросом в Голландии и понравился Петру во время пребывания нашего посольства в Амстердаме. Весьма естественно, что Мус, вспомнив прежнее время, когда он был товарищем и помощником царя в работе, так живо представил себе прошедшее, что тотчас же нашелся в роли повелителя и, постигнув вполне свой новый сан, взглянул гордо на Петра и сказал:

– Поскорее принеси мне бутылку вина из каюты!

Государь побежал вниз и явился с бутылкой и стаканом в руках.

Тогда капитан взглянул на Петра, ожидающего новых приказаний, призадумался, потом пристально посмотрел на юного монарха, будто не веря самому себе, и красноречивая слеза, слеза привязанности и умиления, оросила мужественное лицо его. Он вдруг приподнялся, схватив одною рукою стакан наполненный и кинув другою шапку вверх, воскликнул:

– Да здравствует величайший из царей!

Громкое “ура” раздалось на корабле и, достигши до берега, было ответом тронутых до глубины сердца матросов. Потом вновь все замолкли и смотрели на орла русского с изумлением. Все готовы были броситься в огонь и в воду по первому слову Петра!»

Из воспоминаний о Петре I: «Однажды очистилось вице-адмиральское место, которое по адмиралтейскому штату должно быть занято. Контр-адмирал Петр Алексеевич, то есть сам государь, подал в Адмиралтейскую коллегия челобитную, в которой прописал дотоле несенную им службу, просил о помещении на это место. Дело было там рассмотрено с надлежащим вниманием, и потом праздное место дано другому контр-адмиралу, а на его просьбу сделано решение, что коллегия вполне признает показанные им доселе заслуги и, надеясь, что он впредь будет с еще

большим рвением стараться показать их, обнадеживает его в требуемом повышении, коль скоро опять представится к тому случай; ныне же, по сравнении доселе отправляемой им морской службы со службою другого контр-адмирала нашла она, что тот долее служит морским офицером и многократно отличил себя на море. Поэтому Адмиралтейская коллегия, сообразуясь со справедливостью, не могла преминуть, чтоб не дать ему на этот раз преимущества и не произвести его в вице-адмиралы. Государь доволен был таким решением и, когда при дворе зашла речь о повышении, сказал:

– Члены коллегии справедливо судили и поступили по-надлежащему. Если бы они были столь раболепны, чтобы из ласкательства предпочли бы меня моему сверстнику, то действительно я заставил бы их в том раскаяться.

Петр любил своего воспитанника Ивана Головина и послал его в Венецию учиться кораблестроению и итальянскому языку. Головин жил в Италии четыре года. По возвращении оттуда Петр Великий, желая знать, чему выучился Головин, взял его с собою в адмиралтейство, повел его на корабельное строение и в мастерские и задавал ему вопросы. Оказалось, что Головин ничего не знает. Наконец Петр спросил:

– Выучился ли хотя по-итальянски?

Головин признался, что и этого сделал очень мало.

– Так что же ты делал?

– Всемиловейший государь! Я курил табак, пил вино, веселился, учился играть на басу и редко выходил со двора.

Как ни вспылчив был царь, но такая откровенность ему понравилась. Он дал лентяю прозвище “князь-бас” и велел нарисовать его на картине сидящим за столом с трубкой в зубах, окруженного музыкальными инструментами, а под столом – валяющиеся навигационные приборы. Во время Каспийского похода Петр I решил по старому морскому обычаю купать не бывавших еще в Каспийском море. Подавая пример, царь первым прыгнул в воду. За ним последовали и все остальные, хотя некоторые боялись, сидя на доске, трижды опускаться в воду.

Головина Петр стал сам опускать в воду, со смехом говоря:

– Опускается бас, чтобы похлебал каспийский квас!

Один старый петровский ветеран любил вспоминать, как, будучи ребенком, был представлен Петру Великому в числе дворянских детей, присланных из семей для службы. Царь, якобы посмотрев на него, покачал головой и сказал:

– Ну, этот совсем плох! Однако записать его на флот, до мичмана авось

дослужится!

Рассказывая эту историю, старик всегда с умилением прибавлял:

– И такой же был провидец, что я и мичмана-то получил только при отставке!

Когда известный острослов д'Акоста отправлялся по приглашению Петра I из Португалии морем в Россию, один из провожавших его сказал:

– Как не боишься ты садиться на корабль, зная, что твой отец, дед и прадед погибли в море!

– А твои предки каким образом умерли? – спросил в свою очередь, д'Акоста.

– Преставились блаженною кончиною на своих постелях.

– Так как же ты, друг мой, не боишься еженощно ложиться в постель? – возразил д'Акоста.

Сподвижник Петра Первого контр-адмирал Вильбоа спросил однажды д'Акосту:

– Ты, шут, человек на море бывалый. А знаешь ли, какое судно безопаснейшее?

– То, которое стоит в гавани и назначено на слом! – немедленно ответил ему д'Акоста.

Хватало в российском флоте шутников и после Петра Великого. К примеру, в 1770 году по случаю победы, одержанной нашим флотом над турецким при Чесме, митрополит Платон произнес в Петропавловском соборе Санкт-Петербурга в присутствии императрицы и всего двора речь, замечательную по силе и глубине мыслей. Когда вития, к изумлению слушателей, неожиданно сошел с амвона к гробнице Петра Великого и, коснувшись ее, воскликнул: «Восстань теперь, великий монарх, Отечества нашего отец! Восстань теперь и возри на любезное изобретение свое!» – то среди общих слез и восторга гетман Разумовский вызвал улыбку окружающих его, сказав им потихоньку: «Чего вин его кличе? Як встане, всем нам достанется».

Остроумие было присуще и императрице Екатерине II. Однажды она присутствовала при спуске на воду одного из линейных кораблей. Рядом с ней стоял, давая разъяснения, адмирал Самуил Грейг. Внезапно с окружавших корабль лесов сорвалась доска. Недолго раздумывая, Грейг оттолкнул императрицу в сторону. Спустя мгновение на место, где только что находилась Екатерина Вторая, упала доска.

– Спасибо тебе, Самуил Карлыч, что один раз в жизни ты заробел! – сказала императрица заслуженному флотоводцу.

Как-то раз императрица Екатерина II пригласила к себе в Зимний

дворец адмирала Ноульса. Разговор шел о строительстве новых кораблей. В это время от реки послышался сильный шум. Ноульс выглянул в окно. Напротив дворца посреди Невы два русских судна навалились на торговый французский бриг.

– Что там случилось, адмирал? – поинтересовалась Екатерина II.

– Ничего страшного, – был ответ. – Два русских медведя душат французскую мартышку!

К 1783 году большинство чинов Адмиралтейств-коллегии, а при Екатерине II это было уже очень серьезное учреждение, оказались обременены многочисленными долгами, и перспектив на их оплату не было никаких. Тогда они прибегли к обычному для России способу ликвидации долговых документов. К какому? К поджогу, к которому и сейчас порой прибегают при неожиданных ревизиях и серьезных проверках.

А поэтому в мае 1783 года здание адмиралтейства внезапно для всех запылало. Прибывшие пожарники попасть в него не смогли, так как двери здания были наглухо закрыты. Чиновники же адмиралтейства занимались тем, что бросали папки с долговыми документами в огонь или в Неву – кому, куда было удобнее. Потом они принялись спасать имевшиеся там... якоря. Причины поджога были всем ясны, и об этом было доложено императрице, но она только рассмеялась и сказала виновникам пожара:

– Теперь, господа, ваши долги заплачены и всякое сомнение в том вы смело можете называть выдумкою!

Затем была проведена ревизия случившегося, которая выяснила, что на ремонт здания и противопожарные меры требуется более 130 тысяч рублей. Тогда Екатерина велела перевести Адмиралтейств-коллегию в Кронштадт. Чиновникам такая перспектива совсем не улыбалась, и они своими бесконечными заседаниями по поводу переезда всячески затягивали дело. Наконец через год императрице было доложено, что переезд Адмиралтейств-коллегии в Кронштадт обойдется казне еще в девять миллионов рублей. Екатерина только махнула рукой и оставила все, как было.

Адмирал Александр Иванович Круз в зрелые годы был весьма тучен и любил поспать. В 1790 году во время войны со шведами он во главе эскадры преградил неприятелю путь к столице. Услышав доносившиеся раскаты канонады, Екатерина сказала:

– Наконец-то Круз проснулся! Теперь шведам не поздоровится!

В двухдневном сражении шведы были разбиты и отброшены от стен Петербурга.

По окончании шведской войны Екатерина II разрешила адмиралу

Крузу занимать на лето свой дом, расположенный в Ораниенбауме вблизи верхнего пруда. Верный своим старым привычкам, адмирал приказал каждое утро поднимать на флагштоке Андреевский флаг, а ровно в полдень палить из пушки. Вскоре на адмирала посыпались жалобы от близлежащих помещиков. Соседи жаловались на грохот и прочие беспокойства. Жалоба дошла до Екатерины.

– Пусть палит! – ответила, выслушав доклад, императрица. – Ведь Круз привык палить!

– Никогда я не могла хорошенько понять, какая разница между пушкою и единорогом! – высказалась Екатерина II во время одного из флотских смотров какому-то адмиралу.

– Разница большая, – отвечал тот невозмутимо. – Вот извольте видеть: пушка сама по себе, а единорог сам по себе.

– А, теперь, кажется, понимаю! – только и сказала императрица.

На одном из придворных собраний императрица Екатерина обходила гостей и к каждому обращала приветливое слово. Между присутствующими находился старый моряк. По рассеянию случилось, что, проходя мимо него, императрица три раза сказала ему:

– Кажется, сегодня холодно?

– Нет, матушка, Ваше Величество, сегодня довольно тепло! – отвечал он каждый раз.

– Уж воля Ее Величества, – сказал он соседу своему, – а я на правду черт! (неумолим)

Во времена Ушакова в его эскадре служил командиром линейного корабля грек Кумани, основатель славной династии черноморских моряков. Командиром Кумани был прекрасным, но при этом был абсолютно неграмотным и принципиально не желал грамоте учиться. Выкручивался из постоянно возникающих из-за этого ситуаций он исключительно за счет сообразительности и феноменальной памяти.

Однажды Ушаков решил подшутить над Кумани и вызвал его к себе. Буквально перед входом в каюту адмирала Кумани вручили бумагу, которую он должен был доложить. Перед тем как зайти, Кумани перехватил адъютанта, и тот скороговоркой прочитал ему бумагу. После этого Кумани вошел к Ушакову и на вопрос того, что же написано в служебной бумаге, держа ту вверх ногами, в точности воспроизвел весь текст. Ушакову ничего не оставалось, как рассмеяться...

Александр Васильевич Суворов любил, чтобы каждого начальника подчиненные называли по-русски, по имени и отчеству. Присланного от адмирала Ушакова иностранного офицера с известием о взятии Корфу

спросил он:

– Здоров ли друг мой Федор Федорович?

Немец попал в тупик, не знал, о ком спрашивают. Затем, подумав, сказал:

– Ах да, господин фон Ушаков здоров.

– Возьми к себе свое «фон», раздавай кому хочешь. А победителя турецкого флота на Черном море, потрясшего Дарданеллы и покорившего Корфу, называй Федор Федорович Ушаков! – закричал Суворов в гневе.

Известный литератор адмирал Шишков говорил однажды о своем любимом предмете, т. е. о чистоте русского языка, который позорят введениями иностранных слов. «Вот, например, что может быть лучше и ближе к значению своему, как слово дневальный? Нет, вздумали вместо его ввести и облагородить слово дежурный, и выходит частенько, что дежурный бьет по щекам дневального».

Адмирал Чичагов вскоре после войны 1812 года был назначен членом Государственного совета. После нескольких заседаний перестал он ездить в Совет. Об этом доложили императору Александру I. Встретив адмирала, он сделал ему замечание.

– Извините, ваше величество! – ответил Чичагов. – Но на последнем заседании, где я был, шла речь об устройстве Камчатки, и я полагал, что отныне все уже в России устроено и собираться совету не для чего!

Тот же Чичагов вскоре навсегда покинул Россию, обиженный за критику своих действий при Березине, перебрался в Париж. Петр Полетика, встретившись там с ним и выслушав долгий монолог адмирала, что в России все плохо, не выдержал и сказал:

– Признайтесь, однако же, что есть в России одна вещь, которая так же хороша, как и в других государствах!

– Что же, например? – спросил с вызовом Чичагов.

– Да хоть бы деньги, которые вы в виде пенсии регулярно получаете из России!

Денис Давыдов однажды высказался о генерале, который попал в море в сильный шторм:

– Бедняга, что он должен был выстрадать – он, который боится воды как огня!

В конце XVIII века в Европе произошла революция и в мужском костюме. Вместо коротких штанов при башмаках с пряжками и узких, в обтяжку панталон с сапогами модники стали надевать либеральные широкие панталоны с гульфиком впереди, сверх сапог или при башмаках. Однако мода еще не дошла до российских аристократических салонов.



Однажды заезжий модник явился в новомодном наряде на светский бал. Но его не поняли. Хозяин подбежал к щеголю.

– Что ты за штуку тут выкидываешь? Ведь тебя приглашали на бал танцевать, а не на мачту лазить! Для чего вздумал нарядиться матросом?

И выгнал парижского пижона вшаей.

Известный дуэлянт Федор Толстой, участвовавший в кругосветном плавании Крузенштерна, за плохое поведение был списан с судна и возвращался в Петербург через Сибирь. Там он встретил старика из старых матросов, который коротал время сивухой и балалайкой. Толстой говорил, что он пил хорошо, но еще лучше играл. Особенно запомнился Толстому куплет его песни:

Не тужи, не плачь, детинка;  
В рот попала кофеинка,  
Авось проглочу.

На этом «авось проглочу» старик начинал рыдать, говоря: «Понимаете ли, ваше сиятельство, всю силу этого “авось проглочу”!»

Перед нами письмо начала XIX века, в котором морской офицер описывает другу свою службу и личную жизнь: «В свое время я совершил два кругосветных вояжа и много заграничных и внутренних кампаний и исполнил всякие цензы, Затем служба моя заштилела в качестве флаг-офицера адмирала Беллинсгаузена (быть флаг-офицером Беллинсгаузена, памятник которому стоял в Кронштадте, значит не плавать. – В. III.). И я оттуда стал лавировать по семейным портам. И вот в одном таком порту я встретил яхточку со стоящим рангоутом, имеющую, как я узнал, необходимый в целях остойчивости балласт приданого. Яхточка мне очень понравилась. Мне захотелось перевести ее на мой меридиан и взять на абордаж. Но где моя смелость! Куда девалась отвага, когда сердце забило тревогу!.. Я повернул оверштаг, привел в крутой бейдевинд, лег контрагалсом и сделал по яхточке залп предложения руки и сердца. Можешь себе представить мою радость, яхточка подняла сигнал «флаг согласия» и сдалась без боя. И вот я справил адмиральский час моего благополучия, стал фертоинг близ Васильевского острова, затем втянулся в гавань отставки и разоружил свой морской мундир. Теперь я давно не сидел на экваторе (т. е. без денег. – В. III.), а от спокойной жизни корпус мой принимает понемногу более крутые обводы, да и яхточка превратилась уже в целый фрегат. На лето мы лавируем в зелень, ведя на бакштове

мелкие гребные суда с разрезной бизанью собственной постройки. Оглядываясь на струю кильватера, я с удовольствием вспоминаю пройденный курс жизни и службы и без страха смотрю с полубака вперед на время, когда придется отправиться ниже земной ватерлинии на вечную зимовку».

Достаточно остроумным человеком был император Николай I. В войну 1828 года на Черноморском флоте служил сын ушаковского сподвижника адмирал Кумани. На своем флагмане Кумани держал адъютантом племянника-мичмана, отличавшегося разгильдяйством. Тот все время ходил подшофе с друзьями, такими же шалопаями мичманами. Но никто не понимал, где они хранят спиртное.

В одну из ночей во время осады Варны Кумани проснулся ночью от совсем близкого выстрела. Старый вояка мгновенно отреагировал:

– Турки!

Вскочил с койки, а ноги в шипучей воде.

– Пробоина!

С криком «Бить боевую тревогу» Кумани, как был в халате и колпаке, так и выскочил на шканцы. Вахтенный лейтенант пораженно смотрел на адмирала.

– Никаких турок нет, ваше превосходительство!

Кумани огляделся – и впрямь никого!

Сконфуженный и злой, он спустился в каюту и только тогда выяснил, что причиной его паники стала посуда с дрожжевой брагой, которую держал под его койкой любимый племянник. Она-то и взорвалась среди ночи.

Раздраженный Кумани велел высечь линьками вестового, который все знал, но молчал. Мичману-племяннику дядюшка надавал тумаков самолично. Император Николай I, которому рассказали о случившемся, долго хохотал, а потом распорядился:

– Определить Кумани-младшего в ревизоры. Коли прятать может, значит, и находить сможет тоже!

На одну из гауптвахт Петербурга однажды под арест были посажены два офицера – гвардеец и моряк. В один из дней заступил караул Измайловского полка, и его начальник по старой дружбе отпустил своего однополчанина отдохнуть домой на несколько часов. Завидую этому, флотский офицер сделал официальный донос об отпуске арестанта. Обоих гвардейцев за нарушение устава отдали под суд и изгнали из гвардии. Однако при этом император Николай I наложил следующую резолюцию: «Гвардейцев перевести в армию, а моряку за донос дать в награду третное

жалованье с написанием в формуляре, за что именно он эту награду получил».

Вскоре после смерти адмирала Лазарева придворные дамы рассказали императору Николаю I, что ночью они «спиритировали» и вызывали дух Лазарева, с которым затем беседовали.

Николай был этим крайне удивлен.

– Я могу поверить, что вы вызывали дух Лазарева. Я могу поверить, что он к вам явился. Но во что поверить не могу, так это в то, что он с вами, дурами, согласился беседовать!

Бывший в 30–50-х годах XIX века начальником Главного морского штаба князь Меншиков был известен как очень остроумный человек. Многие из его острот пережили века. Вот некоторые из них.

В 1850 году во время опасной болезни министра финансов Канкрин князя Меншикова как-то спросили о здоровье больного. Не любя Канкрин, который всегда нерегулярно выделял деньги на флот, Меншиков отвечал лаконично:

– Новости о Канкрине самые худые. Ему гораздо лучше!

Однажды Меншиков разговаривал с императором Николаем I и, завидев проходившего мимо Канкрин, сказал:

– Вот и наш фокусник идет!

– Какой еще фокусник! – недовольно буркнул Николай. – Это наш министр финансов!

– Фокусник, фокусник! – покачал головой Меншиков. – Канкрин держит в правой руке золото, а в левой – платину. Дунет в правую – а там уже ассигнации, в левую – облигации!

Из воспоминаний об островах князя А. Меншикова: «Лазарев (однофамилец известного адмирала. – В. III.) женитьбой своей вошел в свойство с Талейраном. Возвратившись в Россию, он нередко говаривал: “Мой дядя Талейран”. – “Не ошибаешься ли ты, любезнейший? – сказал ему князь Меншиков. – Ты, вероятно, хотел сказать: “Мой дядя Тамерлан”». Известно, что, когда приехал в Россию Рубини, он еще сохранял все пленительное искусство и несравненное выражение пения своего, но голос его уже несколько изменял ему. Спрашивали князя Меншикова, почему не едет он хоть раз в оперу, чтобы послушать Рубини. «Я слишком близорук, – отвечал он, – не разглядеть мне пения его». У князя Меншикова с графом Клейнмихелем была, что называется или называлось, контра; по службе ли, или по другим поводам, сказать трудно. В шутках своих князь не щадил Ведомства путей сообщения. Когда строились Исаакиевский собор, постоянный мост через Неву и Московская железная дорога, он говорил:

«Достроенный собор мы не увидим, но увидят дети наши; мост мы увидим, но дети наши не увидят; а железной дороги ни мы, ни дети наши не увидят». Когда же скептические пророчества его не сбылись, он при самом начале езды по железной дороге говорил: «Если Клейнмихель вызовет меня на поединок, вместо пистолета или шпаги предложу ему сесть нам обоим в вагон и прокатиться до Москвы. Увидим, кого убьет!»

Адмирал Рикорд, завидев однажды на Невском проспекте некоего знакомого литератора, начал издали кричать ему: «Спасибо, большое спасибо за славную статью вашу, которую сейчас прочел я в журнале: нечего сказать, мастерски написана! Но, признаться надо, славная статья и этой бестии...» Современник не без иронии заметил по этому поводу: «Есть же люди, которые странным образом умеют приправлять похвалы свои».

Впрочем, и среди матросов встречались порой настоящие гении, которым не указ был даже сам император. В Николаевскую эпоху на Петергофской пристани, к примеру, жил отставной корабельный смотритель по фамилии Иванов, неизвестно, кем и за что прозванный Нептуном. Нептун был местной достопримечательностью и очень этим пользовался.

Однажды, проезжая в коляске, Николай I увидел, что по цветочным клумбам дворца бродит корова Нептуна. Разгневанный император велел привести старика.

— Почему твоя корова топчет мои цветы? — спросил он гневно. —  
Смотри, под арест посажу!

— Не я виноват! — угрюмо ответил старый матрос.

— Кто же тогда виноват?! — возмутился император.

— Жена!

— Ну, ее посажу!

— Давно пора! — перекрестился хитрый матрос.

Посмеявшись, Николай простил ветерана.

Пользуясь таким к себе отношением, Нептун весьма ловко этим пользовался. Вначале он выпросил себе участок земли на берегу залива, затем попросил выделить строительный лес. После этого выстроил себе дом и при случае обратился к Николаю I разрешить ему поднять над домом флаг. Просьба была весьма необычной, а потому император удивился:

— Зачем тебе флаг?

— Как же дому моряка быть без флага!

Такой аргумент показался императору весьма веским, и он разрешил старику поднять флаг. Однако Нептун, подняв флаг, тут же объявил себя

«комендантом Петергофского порта» и потребовал столовых денег «по положению». Посмеявшись над прохиндейством Нептуна, Николай разрешил ему и это...

Лебединой песней российского парусного флота стало освоение Дальнего Востока в 60–70-х годах XIX века. Именно тогда в еще создаваемом Владивостоке существовал клуб ланцепупов, членами которого являлись местные молодые морские офицеры. Своим поведением ланцепупы демонстрировали полное пренебрежение тогдашними нормами поведения. Выпитую водку они мерили не рюмками, а аршинами выстроенных в ряд рюмок. Однажды ланцепупы прибили гвоздем серебряный мексиканский доллар к деревянной мостовой, и когда кто-либо, проходя мимо, нагибался, чтобы его взять, ланцепупы дружно палили ему над головой из револьверов, крича во всю глотку:

– Не ты положил, не тебе и брать!

Можно только представить себе состояние несчастного. Спустя несколько часов поднимать опасный доллар в городе уже ни у кого желания не было.

По выходным дням ланцепупы устраивали охоту на тигра, которая заключалась в том, что, приняв по несколько аршин водки, члены клуба палили из револьверов в висевший на стене у одного из них ковер с изображением уссурийского тигра.

Известен случай, когда один из ланцепупов, вкусив несколько аршин, возомнил себя обезьяной и залез на дерево, категорически отказываясь слезть. Собравшаяся толпа привлекла внимание командира порта адмирала Фуругельма. Оценив ситуацию, адмирал велел принести банан. Обезьяна-ланцепуп мгновенно отреагировала на показанный ей банан и сразу же слезла с дерева. Однако если командир порта относился к ланцепупам с известным снисхождением и пониманием, то приехавшее высокое начальство решило провести с нарушителями дисциплины соответствующую беседу. Ланцепупов вызвали на ковер. Столичный адмирал разразился долгим грозным монологом, а когда закончил, то стоявшие навытяжку ланцепупы дружно оценили его речь:

– Бр-р... какой сердитый!

Адмирал был в ярости. Он кинулся к Фуругельму, требуя строжайше наказать негодяев, позорящих флотский мундир.

– Да кем я их заменю, когда у меня тут, почитай, все такие же ланцепупы! – невозмутимо пожал плечами Фуругельм. – К тому же мы и так на самом краю земли! Дальше ссылать просто некуда!

Спустя некоторое время клуб ланцепупов закрылся сам собой. Члены

этого веселого клуба просто повзрослели. Из них, кстати, впоследствии вышло немало толковых и грамотных морских офицеров, внесших большой вклад в освоение Дальнего Востока.

\* \* \*

Финалом жизни моряка далеко не всегда была могила с надгробием. Если смерть происходила в море, то там обычно и погребали. Но некоторые все же упокаивались в земле. Никто никогда не исследовал эпитафии российских моряков, уж слишком мрачная эта тема, впрочем, и достаточно поучительная...

В большинстве случаев надписи были весьма обыденными, с указанием главного подвига усопшего и датой смерти. Так, на могиле героя Чесменского сражения Дмитрия Ильина была установлена плита с надписью: «Под камнем сим положено тело капитана первого ранга Дмитрия Сергеевича Ильина, который сжег турецкий флот при Чесме, жил 65 лет, скончался 1803 года». Сказано лишь самое главное и без особых затей.

Однако порой на могильных плитах выбивались тексты целых поэм! Порой сами усопшие загодя готовили себе многозначительные эпитафии, соревнуясь в оригинальности. Так, к примеру, на могиле командующего Азовской флотилией адмирала Алексея Сенявина, скончавшегося в 1797 году и похороненного в Александро-Невской лавре в Санкт-Петербурге, значит:

Здесь, под камнем сим,  
Лежит преславный адмирал,  
Кой лести не любил, коварство презирал,  
Сенявин доблестен, вождь мудрый, милосердный,  
Оставивший к себе почтенья храм бессмертный,  
Друг человечества, друг верной правоты.  
Прохожий, помолись об нем Творцу и ты!

Впрочем, адмирал Сенявин был личностью знаменитой, потому в эпитафии он и «преславный» и доблестный вождь. А вот некий генерал-лейтенант по адмиралтейству Стурм, всю жизнь прослуживший на берегу, запомнился современникам лишь тем, что прожил 77 лет. Для начала XIX

века этого возраста достигали весьма немногие. А потому именно этот факт и был увековечен в биографии флотского чиновника:

Почий в покое ты, о, истой веры сын!  
В враге своем всегда любил ты человека;  
Был нежный друг родных, примерный гражданин;  
Отечеству служил со славою полвека.

Еще один знаменитый флотоводец – адмирал Петр Иванович Ханыков. Участник Чесмы, он испытал на своем веку и взлеты, и падения. На надгробии его осталась следующая образная надпись:

Здесь старец опочил, благословенный свыше,  
Вождь сил, носящихся с громами по морям.  
Он был в день брани лев, в день мира агнца тише,  
России верный сын, слуга и друг царям.  
Он с верою протек путь жизни скорбный, тесный  
И в смерти верою способен торжества;  
За подвиг на земле приял венец небесный  
И славой воссиял во свете Божества.

В годы русско-шведской войны 1788–1790 годов в сражениях на море отличились два флотоводца – адмиралы Чичагов и Круз. В честь обоих императрица Екатерина II написала в свое время по небольшому стихотворению. Оба адмирала завещали, чтобы строки, написанные монаршей рукой, были выбиты на их могильных камнях.

Адмирал Василий Чичагов в свое время обещал императрице обязательно победить шведов и сдержал свое слово, разгромив неприятельский флот при Ревеле. Сказанные им императрице слова обещания и стали вначале основой екатерининского стиха, а потом и эпитафией:

«Здесь погребено тело адмирала и кавалера Василия  
Яковлевича Чичагова

С тройною силою шли шведы на него.  
Узнав, он рек: Бог – защитник мой!

Не проглотят они нас!  
Отразив, пленил и победу получил.

*Екатерина II”.*

На могиле второго победителя шведов в ожесточенном двухдневном Красногорском сражении на подступах к Петербургу адмирала Александра Ивановича Круза также были выбиты слова Екатерины Второй:

Громами отражая гром,  
Он спас Петров и град и дом.

Персональной эпитафии первого поэта тогдашней России Гавриила Державина удостоился известный купец, мореход и основатель российских поселений на Аляске Григорий Шелехов, умерший в 1800 году и похороненный в Знаменском монастыре:

Колумб здесь русский погребен!  
Проплыл моря, открыл страны безвестны  
И зря, что все на свете тлен,  
Направил парус свой во океан небесный  
Искать сокровищ горних, не земных —  
сокровищ благих!

Еще один представитель русско-американской компании мореплаватель и купец Евстафий Деларов, похороненный на Смоленском кладбище Санкт-Петербурга, удостоился следующей эпитафии:

Моря, Америка, вот где  
Смерть косу на тебя точила.  
Но ты средь бурь был жив везден,  
И здесь она тебя скосила —  
В объятиях жены, детей.  
Друг правды, чести, где ты скрыт?  
Ты мертв, в гробу, но от друзей  
Не будешь вечно ты зарыт.



Настоящую загадку оставил после своей смерти в 1835 году знаменитый исследователь Новой Земли подпоручик корпуса флотских штурманов Петр Пахтусов. На его каменном надгробии были высечены изображение парусного корабля и слова: «Новая Земля, Берег Пахтусова, Карское море». А чуть ниже сделана надпись: «Корпуса флотских штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов умер в 1835 году седьмого дня, от роду 36 лет, от понесенных в походах трудов и д... о...»

Что такое эти таинственные «д... о...», в точности не известно до сегодняшнего дня. При этом существует несколько версий. Так, историк Г. Захаров пишет о возможной тайне букв на могильном камне Пахтусова следующее: «Известно, что после смерти Петра Кузьмича осталось его семейство – жена, сын и две дочери. К слову, в конце 80-х годов XIX века они еще были живы. Сын Николай, подпоручик в отставке, доживал свой век в Петергофе, где имел дом. Дочь Александра, вдова губернского секретаря Погорелова, жила в Кронштадте, а вторая дочь – Клавдия – в Петербурге. Обе дочери проживали в бедности, получая за отца годовую пенсию в 33 рубля и пособие от Морского министерства в 150 рублей. Загадочные буквы “д” и “о”, по объяснению большинства исследователей, могут означать... “домашние огорчения”. Петра Кузьмича Пахтусова, который уже больным человеком вернулся с Новой Земли, “добило” семейное обстоятельство. Перед отъездом в экспедицию он вручил жене конверт с деньгами, которые были накоплены им с огромным трудом. При этом Петр Кузьмич якобы настоятельно просил жену не вскрывать конверт до его возвращения или же получения известия о его гибели. Однако супруга Пахтусова по своей ветрености в отсутствие мужа растратила все деньги...» Есть и те, кто считают, что Пахтусова сгубило известие о неверности жены. И в этом случае можно сказать – «от домашних огорчений». В пользу этой версии говорит и обстоятельство, подмеченное современниками, хорошо знавшими Петра Кузьмича. Всем им он был известен не только своим трудолюбием, смелостью, решительностью, даже горячностью, но и веселым нравом и любезностью... А сразу же после возвращения из экспедиции Пахтусов резко изменился характером и сделался до крайности раздражительным. Что же на самом деле повлекло скоропостижную смерть знаменитого полярного исследователя, а также, что именно значат таинственные буквы «д... о...», мы, видимо, уже никогда не узнаем...

Порой эпитафии выглядели вообще весьма двусмысленно и сложно понять, что же именно хотел сказать их автор об усопшем. Так, на могиле известного сподвижника и любимца Петра I адмирала Франца Лефорта

потомкам осталась следующая фраза: «На опасной высоте придворного счастья стоял непоколебимо». Что ж, как могли, так и воспели главную заслугу усопшего адмирала...

## Глава восьмая. Традиции, обычаи, поверья

Любой флот во все времена жил традициями и поверьями. Не был исключением из правил и российский парусный флот. Больше всего почтения в нашем флоте исстари оказывалось шканцам.

Шканцы, согласно старого морского обычая, это место оказания уважения и почтения богам, а позже, с приходом христианства – символу креста и изображениям святых – покровителей моряков. Шканцы обычно начинались от грот-мачты и кончались у входа под полуют. На парусных судах тут обычно находилась каюта командира. Под полуютом помещались изображения Богоматери и других святых. Покровителем русских моряков издревле считался святой Николай, или Никола Морской, а потому его иконы были практически на каждом российском судне.

Шканцы были священной частью корабля при зарождении мореплавания, и почитание их как символа сохранилось. Из воспоминаний одного из капитанов: «Каждое лицо, не исключая капитана, вступая на священное место – шканцы, – притрагивается к головному убору. Все те, кто имеет честь быть на шканцах в это время, обязаны ответить тем же. Таким образом, когда мичман приходит на шканцы и снимает свой головной убор, все офицеры на палубе, включая адмирала, если он тут же, отвечают на отданную честь».

Обычай морских офицеров на берегу снимать фуражку в ответ на отданную честь или для приветствия равных сохранялся до самого конца эпохи парусного флота, к общему удивлению армейских офицеров.

Снятие фуражки при входе на шканцы – старый обычай-традиция. Это чисто морское признание флага как символа страны и места представителей власти.

На русском военном корабле шканцы были местом, где совершалось богослужение, где по праздникам собиралась команда для чтения Морского устава. Это – тоже старый морской обычай. На шканцах читались приказы, выносились приговоры суда, в старое время проводилось физическое наказание, объявлялись словесные выговоры. Получить выговор от старшего офицера, «или командира» было первой формой наказания, но получить выговор с вызовом на шканцы считалось много серьезнее наказания быть посаженным под арест.

С началом кампании русского парусного корабля первым приказом командира был приказ, строго определяющий шканцы. Вторым приказом

на некоторых кораблях был тот, что определял место за обеденным столом для каждого офицера в кают-компании.

В российском парусном флоте, аналогично с флотами всего мира, кроме португальского, признавалось превосходство правой стороны на корабле над левой. Это признание превосходства правой стороны на русском флоте было повсеместно. Так, правый трап был почетным трапом. На берегу старший всегда шел справа от младшего. В силу этого же и другой морской обычай: идя с дамой, надо быть слева от нее, ибо даме всегда – почет и уважение.

В русском флоте отдания чести в повседневной службе на корабле не существовало, да этого никто и не требовал. Честь отдавалась только несущими службу – вахтенными – при получении ими приказа или при личном обращении моряка к старшему по чину. Кроме этого честь, т. е. знак исключительного почтения, отдавалась снятием фуражки всеми без исключения от матроса до адмирала, и даже императором при прибытии на шканцы, при спуске и подъеме Андреевского флага, при чтении на шканцах морского устава.

Очень торжественной всегда была в отечественном парусном флоте церемония высочайшего смотра. На рангоутных судах в момент отхода катера с императором от трапа команда посылалась по марсам, салингам и реям, где матросы становились, взявшись за руки, на длину согнутой руки друг от друга, от топа до нок-реи, лицом к носу корабля, и так на всех реях. Остальная команда располагалась у основания вант, на конечных сетках вдоль всего борта. Офицеры становились на шканцах или юте. Как только катер с императором отходил приблизительно на четверть кабельтова, начинался императорский салют из пушек. Все, имеющие дудки, исполняли установленный сигнал, а команда кричала непрерывное «ура». Музыка исполняла гимн. С началом салюта катер останавливался, император отдавал ответную честь, и с прекращением салюта катер набирал полный ход. На этом церемония заканчивалась. Подобная церемония выполнялась в дни царских праздников и в дни празднования морских побед.

Согласно Морскому уставу, салют флагом разрешался только как ответ на салют коммерческого судна. Он состоял в легком приспуске флага и немедленном подъеме обратно до места. Во время погребения члена экипажа в море и в дни национального траура флаг приспускался до половины, всякий раз по особому приказу. На судах в этих случаях скрещивали реи.

Честь кораблями отдавалась в следующих случаях: при возвращении

или уходе с рейда и при прохождении мимо других судов – своих и иностранных; как ответ на отдаваемую честь другим проходящим судном.

Отдание чести состояло в вызове караула, горниста и музыкантов, если таковые были на корабле. Игрался сигнал «Захождение», по которому все находящиеся на палубе становились смирно там, где их застал сигнал. Отдание чести с вызовом команды наверх производилось при проходе мимо адмиральского корабля – как своего, так и иностранного. Отдание чести производилось только в течение дня, т. е. с момента подъема флага и до спуска его. Флаг обычно поднимался в восемь часов утра, а потому в случаях прохода иностранного корабля или салютующего коммерческого судна до восьми часов флаг временно поднимался и спускался вновь до официального подъема. В течение ночи при прохождении военных судов на флагштоке или гафеле включались огни (белый и под ним, на три фута ниже, красный).

В эпоху парусного флота считалось особенным шиком влететь на рейд с уменьшенной парусностью, срезать корму адмиралу по солнцу, да так, чтобы ванты прошли вплотную к гакаборт кормы адмиральского судна, затем привести судно к ветру, остановить, положив марселя на стеньги, отдать якорь и иметь правый вельбот готовым у трапа для командира.

Чинопочитание и отдание чести соблюдались и на гребных судах. При входе офицера на шлюпку старшина ее командовал: «Смирно!» По этой команде гребцы вставали с банок и стояли до момента отдачи команды «Отваливай». По неписаным законам морской вежливости считалось недопустимым пройти с наветра от старшего, будь то шлюпка или корабль. Согласно морского устава, всякая гребная шлюпка (кроме вельбота) при встрече с командиром своего корабля или адмиралом брала весла на валец, а старшина отдавал честь. На вельботах в силу конструкции весел честь отдавалась положением «суши весла». Особой невежливостью и отсутствием морского воспитания считалось сесть в шлюпку, опередив старшего, или, приближаясь к пристани, обогнать старшего. Эти морские обычаи усваивались незаметно, но настолько глубоко, что инстинктивно соблюдались и на берегу. Например, обогнать командира или адмирала считалось недостатком морского воспитания.

В российском парусном флоте был свой, особый обряд спуска судна на воду. Акта крещения с разбитием бутылки шампанского, как это происходит сейчас, не было и в помине. Имена линейным кораблям давались раньше по большей мере в честь святых: «Святой Петр», «Святой Иоанн Богослов» или в честь особо почитаемых христианских праздников: «Рождество Христово», «Преображение Господне»; а также «Три Иерарха»,

«Двенадцать Апостолов». Разумеется, что ни о каком языческом разбивании бутылок не могло быть и речи. Перед спуском корабли освящались: священники проводился молебен, корабельные кузова окроплялись святой водой. Все было в высшей степени благопристойно и чинно.

Со времен Петра Великого на отечественном флоте был четко регламентирован обряд погребения умерших и павших в бою в море. По обычаю тело умершего зашивалось в парусину, к ногам прикреплялось ядро, после этого тело укладывалось на специальной чисто оструганной доске и выносилось на шканцы, где ставилось на небольшое возвышение и покрывалось Андреевским флагом. Священник совершал обряд отпевания. В его отсутствие эти обязанности брал на себя командир корабля. С началом отпевания флаг приспускался до половины. По завершении церковного обряда под пение «Со святыми упокой» тело вместе с доской подносилось к борту ногами вперед и клалось концом на планширь. Два специально назначенных матроса вставали в изголовье и брали края флага в руки. По сигналу горниста (специальный напутственный сигнал умершему) доска приподнималась и выскальзывала вместе с телом за борт из-под флага. Одновременно производился троекратный залп судовым караулом. После этого Андреевский флаг поднимался до места. На церемонии были обязаны присутствовать все офицеры и матросы судна, не занятые службой. Одновременно в знак траура по умершему на российских судах ставили «козлом» реи: на одной мачте их отапливали правым коком, на другой – левым. Такая почесть отдавалась всем погребаемым в море, без различия их служебного положения.

Во все времена моряки серьезно относились к поверьям. К примеру, в большинстве флотов мира опасались выходить в море в пятницу, а тем более в пятницу тринадцатого числа. В России роль пятницы отводится понедельник, но тринадцатое число также было не в почете.

Из воспоминаний адмирала Д. Н. Сенявина: «Князь Григорий Александрович не замедлил уведомить графа Войновича о войне с турками и о назначении турецкой эскадры, предложив графу со всем нашим флотом пуститься на турок к Варне. Повеление это получено, как теперь помню, 30 августа, в субботу около обеда. Граф собрал всех капитанов, объявил им предписание и приказал быть готовыми непременно завтра к вечеру. На другой день, в воскресенье, все капитаны обедали у графа и за столом упросили его, чтобы завтрашний день, т. е. в понедельник, не выходить в море, ибо понедельник у всех русских считался днем несчастным на всякое начинаемое дело. Вот совершенное невежество и глупость русского

предрассудка, что и увидеть можно из последствия. Если бы мы вышли в море в понедельник, то непременно были бы в Варне и сделали бы сражение, а как целые сутки промедлили напрасно в угодность глупого суеверия, то не дошли мы до Варны только 40 миль итальянских, потерпели ужасное бедствие. Проплыв половину расстояния, 4-го числа случились нам ветры тихие и переменные. 8-го числа в полдень мы были от Варны в 40 милях итальянских, ветер дул от W, ввечеру ветер стал крепчать и отходить к NO, а с полуночи сделался ужасный шторм от NNW... В 9-м часу у нас на корабле все три мачты сломались разом...»

Приведем несколько поверий, которые русские моряки соблюдают инстинктивно, в силу обычая: нельзя закуривать трем лицам от одной и той же спички – один из прикуривших обязательно скоро умрет; нельзя свистеть на палубе – этим накликается шторм; поскреби мачту, если, лежа в штиле, хочешь ветра. Во время штиля, чтобы получить ветер, надо было написать на клочке бумаги имена десяти лысых человек, выбросить бумажку за борт и скрести ногтями мачту, слегка посвистывая... Вскоре паруса обязательно наполнялись ветром.

К разряду таких поверий относились и поговорки: «Если дождик перед ветром – поставьте марса-фалы»; «Если дождик после ветра – снова выбирайте их».

Было в обычае русского флота при проходе траверза южного Гогландского маяка бросить Нептуну мелкую монету как дань за благополучное дальнейшее плавание, особенно если корабль шел в дальний поход.

В воспоминаниях вице-адмирала П. Данилова весьма часто описываются вещие сны его жены. Вне всяких сомнений, и супруга адмирала, и он сам весьма трепетно относились к толкованиям снов и были твердо уверены в их предзнаменованиях. «На первый день сего Нового года жена моя видела сон, якобы, танцевала в первой паре с императрицей (Екатериной II. – В. III.)... и на меня упала с неба белая рубашка... В ноябре в исходе прибыл фельдъегерь, что Великой Екатерины не стало и взошел на престол Павел Первый. И вот “белая рубашка”! Вдруг из белых мундиров – зеленые и темляки серебряные...» Трудно уловить связь между вещим сном в январе и событиями ноября, но, видимо, вера в вещие сны была в семье адмирала Данилова весьма крепка.

Интересен обычай, свято соблюдаемый во всех флотах (в том числе и на российском) и явившийся результатом драконовских мер наказания в далеком прошлом, а именно – признание неприкосновенности сундука или чемодана, в котором моряк хранит свое нехитрое имущество. Проверять

матросский сундук не имел права никто, даже капитан. Сундучок был единственной вещью, которая полностью принадлежала матросу.

Очень интересен обычай, связанный со склянками. Что значит «бить склянки»? В старину время в море учитывалось по песочным часам. Они и назывались «склянкой». На вахту к песочным часам ставили обычно юнгу. Всякий раз, когда проходило полчаса, он переворачивал склянку, ударял в судовой колокол, бежал на палубу и громко кричал: «Один час прошел, в два поворота и больше пройдет, если будет Господня воля, помолимся Богу дать нам хороший ход и Ей, Матери Божией, защитнице нашей, уберечь нас от откачивания воды помпами и других несчастий...» Вахта на носу повторяла то, что он сказал, и приказывала ему прочесть «Отче наш». Выражения «бить склянки», «восемь бить» употребляются на судах и поныне.

Отдал российский флот свою дань и татуировке. Пожалуй, Россия была единственной страной, которая в XVIII веке на государственном уровне официально ввела татуирование как средство идентификационной защиты. По указу Петра I нанесение татуировки было обязательной процедурой для рекрутов, отобранных для службы в армии и на флоте. На запястьях рекрутов, в том числе и морских, наносился штамп из игл, положение этих игл сообразно задаче идентификации можно было изменять для нанесения личного номера его владельца и креста. Вообще же обычай наносить «тату» на тело пришел на российский флот с первыми кругосветными экспедициями. Увидев татуированных гавайцев, наши тут же решили, что они ни чем не хуже. Российская военно-морская история оставила небезынтересный пример морской «талисманной» татуировки. В первом кругосветном плавании 1803–1806 годов на шлюпе «Надежда» под командованием капитан-лейтенанта Ивана Федоровича Крузенштерна участвовал и граф Федор Толстой, прозванный впоследствии Толстой-американец. При посещении Гавайских островов Толстой, как и большинство российских моряков, сделал себе татуировку, однако не обычную, а особый, самый сложный комплекс татуировок для предохранения в бою. По окончании плавания и возвращении в Петербург он участвовал в нескольких десятках дуэлей, убил одиннадцать противников, но сам не получил даже царапины.

Толстой твердо верил в свою оберегаемость татуировкой, но оказалось, что граф-дуэлянт не учел всей специфики охранной «тату». Жена Толстого родила ему одного за другим одиннадцать детей, но все они умерли в младенчестве. Сам Толстой-американец считал, что это наказание за убитых им на дуэлях людей, и, как говорят, горько сетовал, что не нанес на



Гавайях специальной охранной татуировки и на безопасность своих детей...

Особым местом на судне всегда были трапы. Их из почтения всегда надлежало пробегать бегом. Если же на трапе одновременно встречались два человека, то обоим ждала неудача. Поэтому кто-то всегда должен был пропустить вперед товарища. Если же этого не получалось, то, пробегая мимо друг друга, следовало хотя бы скрестить пальцы. Если моряк спотыкался, поднимаясь по трапу, это означало скорую удачу, но если то же происходило по пути вниз – ничего хорошего споткнувшемуся в перспективе не светило.

Во времена парусного флота особым было отношение к судовому колоколу. Считалось, что именно в нем воплощена душа корабля. Моряки верили, что колокол обязательно должен зазвонить в момент гибели корабля. Как отголосок «колокольной легенды» следует считать нынешнее поверье, существующее на многих европейских флотах и гласящее, что морякам нельзя громко чокаться хрустальными бокалами: хрустальный звон предвещает кораблекрушение или смерть кого-нибудь из членов экипажа. Если уж звона избежать не удалось, то необходимо как можно быстрее прикоснуться пальцем к кромке бокала и погасить звук. Если это сделать достаточно быстро, то несчастье можно предотвратить.

Не менее трепетное отношение у моряков было всегда к носовым корабельным украшениям. Существовало поверье, что корабль не может затонуть, пока имеет носовое украшение.

Неплохое отношение было во все времена у моряков к котам. Разумеется, коты были симпатичны уже тем, что убивали ненавистных крыс, однако уважение они заслужили не только этим. Удачей для судна считалось, если кот приходил на него сам, так сказать, без чьего бы то ни было приглашения. Такого кота нельзя было выгонять, так как он нес удачу. Если же кто выбрасывал кота за борт, то это немедленно вызывало сильнейший шторм, но такое случалось крайне редко. Наоборот, старые описания кораблекрушений утверждают, что в случае несчастья моряки перво-наперво спасали корабельного кота, а затем уже всех остальных.

В отличие от котов моряки не любили свиней. Российские моряки, как и моряки других флотов, старались в море никогда не произносить слова «свинья», заменяя его выражением «эта штука». Увидеть свинью по дороге к судну в день отплытия – все равно что сразу повеситься! А выражение «свинячий хвост» с давних пор было самым оскорбительным в морской среде.

Немало поверий, суеверий, оставили после себя и русские мореходы.

Большинство их поверий перекачало на суда российского регулярного парусного флота. Перво-наперво на Руси истари строжайше запрещалось выходить в море без нательного креста, а также без пучка травы «Петров крест», которую также повязывали на шею. Считалось, что отсутствие креста привлекало к себе как водяных, так и топлянок-русалок. Сами водяные жили как в реках и озерах, так и в морях. В последнем случае они получали титул царя морского. Настоящим раем для водяных во все времена считалось Ладожское озеро. Поэтому на Ладоге мореходам всегда следовало быть особенно осторожными и предупредительными. На Ладожском озере водяным было и просторно, и привольно. Однако и там имелось два места, которые водяные стремились избегать, – это отмели вокруг святых Коневецкого и Валаамского островов.

Особое отношение у русских моряков было и к водяному, жившему в Черном море. Тот в отличие от всех остальных именовался почтительно царем Черномором. Помимо всех прочих морей, в Черном море жили еще и некие страшные «египетские фараоны», которые находились с Черномором в большой вражде, что, впрочем, нисколько не мешало и тем, и другим пакостить мореплавателям.

По своему внешнему виду водяные походили на утопленников, так как имели раздутые животы. Волосы и борода у них была в тине и водорослях, между пальцами перепонки, а тело в шерсти или в чешуе. Водяные могли превращаться в случае надобности в разных рыб.

Нрав у водяных был самый скверный. Больше всего на свете любили они топить корабли и людей, рвать рыбацкие сети и поднимать штормы. Понравившихся людей водяные всегда утаскивали к себе на дно. Особую слабость при этом водяные имели к тем, у кого не было нательного креста, к певцам и музыкантам. Вообще, судя по всему, они были большими ценителями как пения, так и музыки. Вспомним в этой связи хотя бы былины о купце Садко. В свободное от дел время водяные любили напиваться до бесчувствия, буянить, горланить песни, кататься верхом на прожорах (акулах) по морю и на сомах по рекам. Водяные, как правило, не жили в одиночку, а имели при себе целые семейства: водяниц-русалок-топлянок (из утопленниц) и детенышей (из утонувших некрещеных детей). Те утопленники, которых впоследствии не находили, считались взятыми на службу к водяному. Мужчины становились его работниками, а женщины работницами или женами. В последние отбирались самые молодые и красивые.

Однако при всем его пакостном характере договориться с водяным все же было вполне возможно. Для этого надо было лишь соблюдать

определенные правила отношений с ним, знать привычки и слабые места. Чтобы водяные не пакостили, им регулярно приносили всевозможные жертвоприношения. Уважающие водяных мореходы новгородские, к примеру, всегда бросали в воду щепотку табаку, говоря при этом:

– На тебе, водяной, табаку, а мне дай удачи!

Мореходы Белого моря относились к водяным несколько ласковее, слова при подношении подарка у них были такие:

– Вот тебе, дедушка, гостинцу на новоселье! Люби и жалуй нашу семью!

Подносить подарки следовало ровно в полночь, когда у водяных было время бодрствования и они могли по достоинству оценить уважительное отношение к своей особе. Помимо подарков, мореплаватели часто подкуривали снасть или один из корабельных концов богородской травкой – это морским царям тоже почему-то нравилось. Иногда водяным пели песни о тяжелой моряцкой доле и о могуществе морского царя, что тоже принималось ими весьма благосклонно.

Моряки, случалось, заключали с водяными и особые договоры, которые считались сродни продаже души черту. Для удачного лова рыбы рыбаки должны были в обязательном порядке перед отплытием выкрикивать особый «рыбий» заговор:

– Пойду я на широко море (или на быстру реку), на нем (ней) есть рыбки потрепуци, испустили мы невод, как шелков пожок, в этот невод, в каждый поводок скакало бы рыбы, как чины!

Наживляя на крючки наживку и закидывая в море сеть, следовало тоже сказать заговор, который гарантировал, что наживка не пропадет даром:

– Рыба свежа, наживка сальна, клюнь да подерни, ко дну потяни!

У поморов для промысла морского зверя заговор был несколько иным. В нем пожелания высказывались более конкретно:

– Пойду я на сине море, на сине море, на волнистое. На синем море есть морские звери; чтобы они к нам приближались, погодушки бы не боялись, были бы они не чутки, не видки; нас бы не боялись, духу бы нашего не слышали и дымного тоже!

Первая часть улова всегда предназначалась для морского царя – водяного. Первых пойманных рыб в обязательном порядке выбрасывали обратно в воду. Жадных людей водяные не любили и всегда им мстили.

Но и это не все! Идя на рыбную ловлю, ни в коем случае нельзя было говорить о том, куда ты идешь, так как водяные очень уважали тех, кто умел хранить тайну, и, наоборот, не переносили болтунов.

Как оказалось, все водяные испытывают почему-то особую слабость к

лысым. Поэтому теперь во время штормов первым делом быстро пересчитывали количество лысых на борту судна, затем наносили соответствующее количество зарубок на палку, после чего палку с зарубками выбрасывали в море. Обычно этого оказывалось вполне достаточно, чтобы умиловить разгневанного морского царя. Поэтому лысые на протяжении многих веков считались у русских мореходов самыми почитаемыми людьми. Хозяева при наборе команды всегда обращали на отсутствие волос большое внимание, ибо, чем больше лысых было на судне, тем проще было подлизаться к морским царям. Весьма хорошо относились водяные и к тем мореплавателям, которые, возвратившись на берег, проводили первую ночь в беспробудном пьянстве. Считалось, что таким образом они роднились душами с водяными и те отныне будут относиться к пьяницам, как к родным, оберегая их от всех напастей. Именно поэтому, побратавшиеся таким образом с морскими царями, моряки не без гордости за свое новое родство говорили:

– Пьяному море по колено!

Если водяной бывал доволен подарками и уважительным отношением к себе, он мог уберечь от бури, указать короткий путь и помочь с хорошим уловом.

При случае мореплаватели вспоминали для заступничества и христианских святых. Так для предотвращения от бури молились святому Николаю Чудотворцу, а для удачной рыбной ловли апостолу Петру. Первый, как известно, сам много плавал по Средиземному морю, а второй в молодости был рыбаком. Однако обращение «на прямую» к морскому царю во все времена было все же предпочтительнее и считалось наиболее эффективным.

Необходимо отметить, что одной из обязанностей корабельных священников в российском парусном флоте было воспитание офицеров и матросов в духе почитания христианских заповедей и полного отказа от всяческих поверий и суеверий, которые корабельные батюшки не без основания считали язычеством и идолопоклонством. Однако результаты здесь у священников были весьма посредственными, при всей глубокой религиозности русских моряков вера в старые поверья и обычаи у них была поистине неистребима. При этом суевериям были подвержены все категории от матросов, до адмиралов включительно.

Относясь с должным уважением ко всем таинственным проявлениям морской стихии, моряки, разумеется, особое внимание всегда уделяли возможности предсказать ближайшие изменения погоды. Интерес здесь был совсем не праздный, наоборот, зачастую от этого зависела жизнь и

смерть. Постоянная опасность и ожидание беды приучили их выискивать малейшую возможность для предугадывания надвигающейся опасности. Морские приметы составляют отдельный и особый пласт мореходного фольклора.

Одним из объектов пристального внимания моряков всегда были облака. Это только на первый взгляд облака ничего не говорят. Для опытного морехода прошлого они говорили, наоборот, очень и очень много. Например, если летом облака двигались навстречу друг другу, это означало скорую ненастную погоду, если плыли против ветра – к дождю, движутся быстро в одну сторону – к жаре и штилю, медленно – опять к дождю. Если утром облака рассеивались, а небо затягивалось пеленой высоких облаков, следовало как можно быстрее брасовать паруса и готовиться к шквалу. Редкие облака значили скорое наступление ясной, но холодной погоды, большое белое облако на зимнем небосклоне неминуемо несло снежные заряды. Сплошная низкая облачность серого цвета заставляла готовиться к затяжному ненастью, а появление волнистых, похожих на гребни волн, облаков предвещало наступление ненастья в считанные минуты. Если облака появлялись с норд-оста – это означало хорошую, ясную погоду как минимум на несколько дней вперед. Большие облака же с зюйда гарантировали проливной дождь.

Если небо покрывалось множеством скрученных «мелких барашков», это означало приближение шквальных ветров. В том случае, если перистые и кучевые облака появлялись в большом количестве, это означало скорое ненастье, а если они начинали разрастаться вверх и темнеть – к шторму. Поэтому моряки на этот счет даже сложили соответствующую поговорку:

Если тучи гроздятся в виде башен или скал.

Скоро ливнем разродится, налетит жестокий шквал.

Всегда у моряков считалось хорошей приметой исчезновение облаков к вечеру. Это гарантировало хорошую погоду на следующий день. Если же облака к вечеру, наоборот, начинали сгущаться, следовало быть готовым к самому худшему.

Помимо облаков, следовало весьма внимательно следить и за переменой ветра. Так, в зимнее время зюйдовый ветер нес потепление, но тот же зюйдовый ветер летом нес холод. Усиление ветра к ночи неминуемо оборачивалось ухудшением погоды. К ненастной погоде, как правило, вели и устойчивые норд-вестовые ветра. Если в шторм зюйд-вестовые и вестовые ветра меняли свое направление на нордовое и норд-остовое, это значило скорое окончание шторма. Появление резко выраженных бризов (ветров, дующих днем от воды к суше, а ночью наоборот) означало

установление хорошей погоды. Исчезновение же бризов заставляло готовиться к шторму. Если после сильного шквала начинался сильный ливень, это значило скорое окончание бури.

Раскаты грома тоже необходимо было слушать очень внимательно. Если гром гремел непрерывно три-четыре раза или его раскаты слышались весьма долго, это значило затяжной дождь, если же гром вообще гремел непрерывно, то за ним следовал уже не дождь, а град. Глухой гром означал нудный морозящий дождь и свежую волну до 3–4 баллов, зато раскатистый ливень и 5–6-балльную волну.

Что касается молнии, то за ней тоже стоило понаблюдать. Если летом молния не слишком много значила, то зимой наверняка предвещала сильный и затяжной шторм. Если же молния блистала без грома, можно было перевести дух, ибо впереди неминуемо было скорое улучшение погоды.

Утренняя радуга над морем не сулила ничего хорошего, зато вечерняя – обязательно прояснение погоды. Также следовало отличать радугу на нордовых и зюйдовых румбах, ведущую к ухудшению погоды, и радугу востовых и остовых румбов, погоду непременно улучшающую.

Летние туманы гарантировали штиль и маловетрие, а зимние – потепление. Если же туман вечером или ночью поднимался от волн в небо, погода должна была обязательно улучшиться.

Разумеется, не были обойдены вниманием и обитатели моря. Если на исходе зимы чайки сбились в большую стаю и скопом ходят по льду, значит, скоро этот лед сойдет. Если летом чайки летают стаями и кричат, будет ненастье, а зимой это же поведение означает скорый снегопад. Если чайки садятся на воду и плавают, будет хорошая погода, но если, наоборот, собираются под берегом, не желая удаляться в открытое море, жди ненастья. Если же чайки вообще выбрались на берег, причем и там не летают, а лишь разгуливают по прибрежному песку, будет шторм, и весьма сильный. Об этом есть даже поговорка:

Чайки ходят по песку,  
Моряку сулят тоску.

Если рыба выскакивает из воды и ловит пролетающую мошкару, будет дождь. Если же рыба сильно мечется в воде и не клюет, тоже будет дождь. В преддверии шторма нервно ведут себя киты. Сбиваясь в стаи, они спешат как можно скорее покинуть штормовой район.

Многие из поверий и суеверий времен парусного флота ныне забыты, но некоторые дожили и до сегодняшних дней. Плохо это или хорошо? Думаю, что, скорее, хорошо, ибо память о прошлом позволяет лучше понять настоящее и уверенней смотреть в будущее.

## Вместо эпилога

Время парусного флота и всего, что было связано с ним, давно кануло в Лету. Однако у кого из нас не замирало от восторга сердце, когда в дальнем окоеме моря мы вдруг видели белеющий парус? Кто из тех, кому в нынешнее время посчастливилось побывать в море на парусном судне или на яхте, не испытывал восторга от гудения парусов над головой и пения такелажа? Время парусного флота ушло в историю, но оно навсегда осталось в памяти человечества как время дерзновенного покорения океана, время романтики и приключений.

Один из последних выдающихся парусных капитанов России Д. А. Лухманов оставил после себя пронзительные и полные любви к парусу стихи, которые звучат сегодня как гимн великой эпохе паруса:

Поет пассат, как флейта, в такелаже,  
Гудит, как контрабас, в надутых парусах,  
И облаков янтарные плюмажи  
Мелькают на луне и тают в небесах.  
Чуть-чуть кренясь, скользит, как привиденье,  
Красавец клипер, залитый луной,  
И взрезанных пучин сварливое шипенье,  
Смирясь, сливается с ночною тишиной.  
Вертится лаг, считая жадно мили,  
Под скрытой в тьме рукой скрипит слегка штурвал,  
Чу!.. мелодично склянки прозвонили,  
И голос с бака что-то прокричал...  
Но это сон... Волны веселой пену  
Давным-давно не режут клипера,  
И парусам давно несут на смену  
Дым тысяч труб соленые ветра.  
Но отчего ж, забывшись сном в каюте,  
Под шум поршней и мерный стук винта,  
Я вижу вновь себя среди снастей на юте  
И к милым парусам несет меня мечта!



## Приложение

Первый отечественный писатель-маринист мичман Константин Станюкович, сам прошедший под парусами вокруг света, оставил нам пронзительный по правдивости малоизвестный рассказ «В шторм». В нем писатель описал обычный рядовой шторм, каких в жизни каждого моряка бывает немало, но на фоне шторма Станюкович показал жизнь и быт российских моряков парусного флота в условиях, совершенно противоестественных человеку, – в условиях океанского шторма. Данная публикация дается с некоторыми сокращениями.

...В полусвете каюты, иллюминатор которой, наглухо задраенный (закрытый), то погружался в пенистую воду океана, то выходил из нее, пропуская сквозь матовое стекло слабый свет утра, Опольев (молодой мичман, готовящийся заступать на вахту. – *В. III.*) увидел маленькую фигурку своего смышленного, расторопного вестового, который, держась обеими руками, качался вместе с каютой и со всеми находящимися в ней предметами, услышал раздирающий душу скрип корвета, почувствовал отчаянную качку и окончательно пришел в себя. Счастливая улыбка исчезла с его лица.

– Однако валяет! – промолвил он с серьезным видом, стараясь принять такое положение, чтобы опять не стукнуться. – Страсть, как раскачало, ваше благородие.

– Скоро восемь?

– Склянка (полчаса) осталась!

– А наверху как?

– Не дай бог! Ревет!

– В ночь, видно, засвежело?

– Точно так, ваше благородие! Ночью фок убрали и четвертый риф взяли. Капитан всю ночь были наверху, – докладывает вестовой.

И, помолчав, молодой матрос, впервые бывший в дальнем плавании, прибавил боязливым и несколько таинственным тоном:

– Даве ребята сказывали на баке, ваше благородие, бытто похоже на то, что штурма настоящая начинается. Ветер так и гудет в снастях... Волна – и не приведи бог, какая агромадная, Лександра Иваныч... Ровно горы катаются...

– Видно, боишься шторма, Кириллов, а?

– Боязно, Лександра Иваныч! – простодушно и застенчиво ответил

матрос.

– Нечего, брат, бояться. Справимся и со штормом! – авторитетно и с напускной небрежностью заметил молодой офицер, сам еще никогда не испытывавший шторма и втайне начинавший уже ощущать некоторое беспокойство от этой адской качки, дергавшей и бросающей корвет во все стороны.

Внизу, в каюте, опасность казалась значительнее.

– Точно так, ваше благородие! – поспешил согласиться и Кириллов более по чувству деликатности перед «добрым барином» и по долгу дисциплины.

Но невольный страх, который он старался скрыть, все-таки не оставлял молодого матроса.

– Холодно наверху?

– Пронзительно, ваше благородие.

– Дождевик приготовил?

– Готов.

– Ладно. Ну, теперь и вставать пора!

Но прежде чем расстаться с теплой койкой, мичман, снова охваченный набежавшим воспоминанием и в эту минуту особенно сильно пожалевший, что только что бывший сон не действительность, совсем неожиданно проговорил с невольным вздохом:

– На берегу-то небось лучше жить, Кириллов?

– Что и говорить, Лександра Иваныч! – возбужденно отвечал молодой матрос, и лицо его оживилось улыбкой. – На сухопутье не в пример свободней... Одно слово: твердь. А тут, ваше благородие, с души рвет. Будь воля, сейчас бы ушел в деревню...

– Ушел бы? – усмехнулся мичман.

– Точно так, ваше благородие!

«И я бы сейчас уехал туда... в Засижье!» – подумал мичман.

И с невеселой усмешкой сказал вслух:

– Некуда вот только отсюда уйти, Кириллов, а?

– Оно точно, что некуда, ваше благородие. Кругом вода!

– А ты пока, братец, насчет чаю схлопочи. Чтобы горячий был.

– Есть, ваше благородие! Чай готов. Старший офицер уже кушают. Неспособно только пить при такой качке! – прибавил Кириллов и вышел из каюты, чтобы «схлопотать» насчет горячего чая «доброму барину», который очень хорошо обращался со своим вестовым и часто с ним «лясничал» по душе.

Кириллов направился к камбузу, едва удерживаясь на ногах и

выписывая мыслете. Встретив там своего приятеля-вестового, такого же молодого матроса, как и он сам, Кириллов, словно подбадривая самого себя и не желая обнаружить своего страха перед приятелем и несколькими бывшими у камбуза матросами, проговорил с напускною шутливостью:

– Ровно, брат, на качелях качает. Совсем ходу ногам не дает!

И не без задора прибавил:

– А ты, Василей, уж и трусу, брат, празднуешь!

– То-то все думается... Как бы... Ишь, буря-то какая! – промолвил бледный от страха и тошноты матрос.

– А ты не думай, Вась!.. Чего бояться? Штурма так штурма. Небось справимся и со штурмой! – хвастливо говорил вестовой, повторяя слова мичмана.

И даже заставил себя засмеяться, хотя сам жестоко трусил.

Минут через десять, в течение которых молодому мичману пришлось принять самые невероятные, едва ли известные акробатам позы, чтобы при совершении туалета применять законы равновесия тел к собственной своей особе, Опольев, умытый и одетый, вышел из каюты.

В палубе было сыро, душно и пахло скверным, промозглым запахом непроветренного матросского жилья. Все люки были наглухо закрыты, и свежий воздух не проникал. Подвахтенные матросы большею частью сидели или лежали на палубе молчаливые и серьезные, изредка обмениваясь словами насчет «анафемской» погоды. Нескольких укачало. Примостившись у машинного люка, старый матрос Щербаков (он же и «образной», то есть заведующий корветским образом и исполняющий во время треб обязанности дьячка) тихим, монотонным голосом читал евангелие, и около чтеца сидела небольшая кучка матросов, слушавших чтение с напряженным вниманием и не столько понимая смысл славянского текста, сколько восхищаясь певучим, умиленным голосом чтеца и его торжественно-приподнятым тоном.

Ступать по палубе было трудно. Она словно вырывалась из-под ног, и нужно было особое искусство и умение выбирать моменты, чтобы пройти по ней.

Кают-компания, обыкновенно в этот час оживленная сбором офицеров к чаю, теперь почти пуста. Почти все отлеживаются по каютам. Висячая большая лампа над привинченным к палубе обеденным столом раскачивается во все стороны под однообразный скрип переборки. Крепко принайтовленные (привязанные) библиотечный шкаф и фортепиано поскрипывают тоже. Сквозь закрытый стеклянный люк кают-компании доносится глухой гул ревающего ветра. Корвет вздрагивает кормой и всеми

своими членами, и это вздрагивание ощущается внизу сильнее. Как-то мрачно и неприветливо в кают-компании, обыкновенно веселой и шумной!

...Одетый в толстое драповое короткое пальто, на диване сидел лишь старший офицер, плотный, здоровый брюнет лет тридцати пяти, загорелый, серьезный и, видимо, возбужденный. Он осторожно держал в своей широкой бронзовой руке, мускулистой и волосатой, стакан с чаем без блюдечка и подносил его к своим густым черным усам, улавливая моменты, когда можно было хлебнуть, не проливши жидкости.

– Доброго здоровья, Алексей Николаич!

– Мое почтение, Александр Иванович!

Придерживаясь за привинченную к полу скамейку около стола, мичман подошел к старшему офицеру, чтобы поздороваться, и чуть было не навалился на него.

– Говорят, за ночь засвежело, Алексей Николаич? – спросил молодой человек, присаживаясь на скамейку около дивана.

– Свежо-с! – коротко отрезал старший офицер.

Он продолжал молча отхлебывать глотками чай, занятый какими-то мыслями, и через минуту проговорил:

– Главное, анафемское волнение! Того и гляди, какую-нибудь шлюпку снесет или борт поломают! – озабоченно и сердито продолжал старший офицер и, допив стакан, вышел наверх.

– Эй, вестовые! Скоро ли чаю? – крикнул Опольев, оставшись один.

Но уже стриженная черная четырехугольная голова Кириллова показалась в дверях кают-компаний, и вслед за тем он стремительно сделал шага два вперед, брошенный качкой, но, однако, успел удержаться и сохранить в руках стакан с чаем, обернутый салфеткой. Сзади его другой вестовой нес сахарницу и корзинку с сухарями. Все было донесено благополучно, и Опольев, жадно выпив один стакан, спросил другой.

В эту минуту в кают-компанию спустился сверху, чтобы «начерно» выпить стаканчик горячего чая, старший штурман, старый низенький человечек в блестящем каплями кожане, одетом поверх пальто, с обмотанным вокруг шеи шарфом и с надвинутой на лоб фуражкой. Все на нем было старенькое, потасканное, обтрепанное, но все сидело как-то необыкновенно ловко, придавая всей его фигуре вид старого морского волка.

Несмотря на порывистую качку, он ступал по палубе своими привычными цепкими морскими ногами, не держась ни за что, то балансируя, то вдруг приседая, – словом, принимая самые разнообразные положения, соответственно направлению качающегося судна.

Заметив по выражению красного, морщинистого лица старика, что он не в дурном расположении духа, в каком он бывал, когда ему слишком надоедали расспросами или когда корвет плыл вблизи опасных мест, а старый штурман не был уверен в точности счисления, – молодой мичман, после обмена приветствий, спросил:

– Как дела наверху, Иван Иванович?

– Сами увидите, батюшка, какие дела... Вы ведь, видно, на вахту, что такая ранняя птичка сегодня! – пошутил старик. – Дела-с обыкновенные на море! – прибавил он, аппетитно прихлебывая поданный ему чай, в который он влил несколько коньяку, «для вкуса», как обыкновенно говорил штурман.

– Где мы теперь находимся, Иван Иванович?

– А на параллели Бискайского залива, в ста милях от берега. Ну-ка еще стакашку! – крикнул старый штурман вестовому... – Да и коньяку не забудь! Приятный вкус чаю придает! – прибавил он, снова обращаясь к молодому человеку. – Попробовали бы... И от качки полезно... Что, вас не размотало?

– Нисколько! – похвастал мичман.

– Вначале всякого разматывает, пока не обтерпишься... А есть люди, что никогда не привыкают... Помню: служил я с одним таким лейтенантом... С пути должен был, бедняга, вернуться в Россию.

– К вечеру, я думаю, и стихнет? – спрашивал Опольев, стараясь придать своему голосу тон полнейшего равнодушия, точно ему было все равно – стихнет или не стихнет.

Иван Иванович в ответ усмехнулся.

– Стихнет-с? – переспросил он.

– А разве нет?

– К вечеру, я полагаю, настоящая штормяга будет. Барометр шибко падает.

Старый штурман, перенесший на своем долгом веку немало штормов и раз даже испытавший крушение на парусной шкуне у берегов Камчатки, проговорил эти слова таким спокойным тоном, точно дело шло о самой обыкновенной вещи, и, отхлебнув несколько глотков чаю с коньяком, крикнул от удовольствия и прибавил:

– Теперь вот и кашель душить не будет... А то стоял наверху и все кашлял... Эй, Васильев! – крикнул он.

Явился вестовой.

– Плесни-ка еще чуть-чуть коньячку... Стоп – так! Мокроту разгоняет! – снова прибавил как бы в оправданье старый штурман,

любивший так лечить и свои и чужие болезни специально коньяком и в некоторых случаях хересом и марсалай.

Других вин старик не признавал и особенно презирал шампанское, называя его «дамским полосканием».

– Так вы полагаете, Иван Иванович, что шторм? – небрежно переспросил Ополье и в то же время покраснел, чувствуя, что голос его дрогнул, и, воображая, что штурман заметил его страх.

– Обязательно! Форменный, батюшка, штормяга! Уж такая это подлая Бискайка. Сколько раз я ее ни проходил, всегда, шельма, угостит штормиком! Да-с.

Старик с видимым наслаждением допил стакан, нахлобучил фуражку и ушел.

Одольев взглянул на кают-компанейские часы: до восьми часов оставалось еще пять минут. Он допил чай, надел при помощи Кириллова дождевик и с первым ударом колокола, начинавшего отбивать восемь склянок, поднялся по трапу вверх, возбужденный и взволнованный в ожидании «первого шторма» в своей жизни, и снова на мгновение вспомнил о кудрявом деревенском саде, о Леночке с ее чернеющей родинкой на румяной щеке, с ее славными глазами...

«Как там хорошо, а здесь...» – пронеслось в голове молодого моряка. Он вышел на палубу и сразу очутился в иной атмосфере.

Его охватил резкий холодный ветер и обдало водяной пылью. Он услышал характерный вой ветра в снастях и рангоуте, увидел бушующий седой океан, и мысли его мгновенно приняли другое направление – морское.

И он принял равнодушный вид и молодецкато поднялся на мостик, точно сам черт ему не брат и штормы для него привычное дело.

Несмотря на жгучее чувство страха, охватившее в первый момент молодого мичмана, величественное зрелище бушующего океана невольно приковало его глаза, наполнив душу каким-то безотчетным благоговейным смирением и покорным сознанием слабости «царя природы» перед этим грозным величием стихийной силы.

Вокруг, на видимое глазом пространство, океан словно весь кипел в белой пене, представляя собой взрытую холмистую поверхность волн, несущихся, казалось, с бешеной силой и с шумом разбивающихся одна о другую своими седыми гребнями. Но кажущиеся вдали небольшими холмами, эти валы вблизи преобразуются в высокие водяные горы, среди которых, то опускаясь в лощину, образуемую двумя валами, то поднимаясь на гребень, идет маленький черный корвет со своими почти оголенными

мачтами, со спущенными стеньгами, встречая приближение шторма в бейдевинд, под марселями в четыре рифа.

Раскачиваясь и вперед и назад, и вправо и влево, корвет, поднимаясь на волну, разрезает ее и иногда зарывается в ней носом, и часть волны попадает на бак, а другая бешено разбивается о бока судна, рассыпаясь алмазными брызгами. Изредка корвет черпает бортом, и тогда верхушки волн вкатываются на палубу, выливаясь через противоположный борт в шпигаты.

Вот-вот настигает громадный вал... Вон он за опустившейся кормой, высоко над нею и, кажется, сейчас обрушится и зальет этот корвет, кажущийся теперь крохотной скорлупкой, зальет со всеми двумястами его обитателями без всякого следа... Но в это мгновение нос корвета уже спускается с другого вала, корма поднялась высоко и страшный задний вал с гулом разбивается об нее и снова опускает корму.

Все небо заволокло темными кучевыми облаками, которые бешено несутся в одном направлении. Мгновенно покажется солнце, обдаст блеском седой океан и вновь скроется под тучами. Ветер ревет, срывая по пути верхушки волн, рассыпающихся серебристой пылью, и воет в рангоуте, в снастях, потрясает их, точно негодуя, что встретил препятствие...

Вахтенные матросы в своих просмоленных парусинных пальтишках, надетых поверх синих фланелевых рубаш, держатся за снасти. Все молчаливы и серьезны. Ни шутки, ни смеха. Когда волна обдаст брызгами, они, словно утки, отряхиваются от воды и снова смотрят то на океан, то на мостик.

Там, словно прикованный, стоит, широко расставив ноги, пожилой капитан, держась руками за поручни. Он, по-видимому, спокоен и посматривает то на горизонт, то на паруса. Он не спал целую ночь. Его лицо, обветрившееся, утомленное и сосредоточенное, кажется старше от бессонной ночи. Он собирается отдохнуть часок-другой, но, прежде чем спуститься к себе в каюту, решил при себе убрать марсели, чтобы встретить шторм с меньшею площадью парусности, под штормовыми парусами.

И он приказал Опольеву резким, сиплым голосом:

– Уберите марсели и поставьте зарифленные триселя, штормовую бизань и фор-стеньги-стаксель!

– Есть! – отвечал мичман и, приставив ко рту рупор, крикнул: – Марселя крепить! Марсовые к вантам!

И, когда марсовые матросы подошли к вантам, продолжал:

– По марсам!

Крепко держась руками за вантины, матросы тихо и осторожно полезли по веревочной лестнице и, достигнув марсов, расползлись по стремительно качающимся реям. У молодого офицера замер дух при виде этих маленьких человеческих фигур на высоте, раскачивающихся вместе с реями и крепивших паруса при таком адском ветре. Ему все казалось, что кто-нибудь да сорвется и упадет за борт. И он не спускал с рей испуганных глаз. И капитан, и старший офицер тоже не спускали глаз. Видно, и их беспокоила та же мысль.

Но матросы цепко держались и ногами и руками. Держась одной рукой за рею, каждый другой убирал мякоть паруса, и, когда все было окончено, Опольев с облегченным сердцем скомандовал:

– Марсовые, вниз!

Затем были поставлены штормовые паруса, и капитан сказал Опольеву своим обычным повелительным тоном:

– Если что случится, дать знать... Да на руле не зевать! – крикнул он, чтобы слышали рулевые.

И ушел отдохнуть. Наверху, кроме вахтенного Опольева, остался старший офицер.

К концу вахты молодой мичман уже свыкся с положением, и буря уж не так пугала его. И когда в полдень он сменился и спустился в кают-компанию, то вошел туда с горделивым видом человека, побывавшего в переделке. Но на его горделивый вид никто не обратил внимания.

По случаю погоды «варки» не было, и обед состоял из холодных блюд: ветчины и разных консервов. Обедали в кают-компании с деревянной сеткой, укрепленной поверх стола, в гнездах которой стояли приборы, лежали обернутые в салфетки бутылки и т. п. Вестовые с трудом обносили блюда, еле держась на ногах от качки. Обед прошел скоро и молчаливо. Обычных шумных разговоров и шуток не было, да и аппетит у многих был плохой. Один только старый штурман ел, по обыкновению, за двоих и выпил обычную свою порцию за обедом – бутылку марсалы. После обеда все разошлись по каютам.

К ночи ветер достиг степени шторма. Опольев, совсем одетый, дремавший у себя в койке, внезапно проснулся от какого-то страшного грохота. Очнувшись, он увидел, что вся его каюта озарена светом молнии. Затем снова мрак и снова раскаты грома над головой. Он ощупью нашел двери каюты и вышел в жилую палубу, едва держась на ногах. Корвет положительно метало во все стороны. В палубе никто не спал. Матросские койки висели пустые. Бледные и испуганные, сидели подвахтенные матросы кучками и жались друг к другу, словно бараны. Многие громко



вздыхали, шептали молитвы и крестились. При слабом свете качающихся фонарей эта толпа испуганных людей производила тяжелое, угнетающее впечатление. Кто-то, громко охая, проговорил, что «пора, братцы, надевать чистые рубахи». Но в ту же минуту, раздалась энергичная ругань боцмана, вслед за которой тот же сиплый басок боцмана проговорил:

– Ты у меня поговори!.. Смущай людей! Я тебе задам рубахи! А еще матросы!

И снова посыпалась звучная ругань, успокоившая испуганных людей.

Как и утром, образной, старик Щербаков, сидел на прежнем месте у машинного люка, окруженный кучкой матросов.

И его монотонный голос, торжественный и умиленный, громко и отчетливо читал под раскаты грома:

– «В день же тот исшел Иисус из дому, селаше при море. И собращася к нему народи мнози, якоже ему в корабль влезти и сести. И весь народ на бреге стояша...»

У самого трапа, держась за него руками, стоял Кириллов и чуть слышно всхлипывал.

– Кириллов, ты? – окликнул его Опольев.

– Я, ваше благородие!

– Что ты? Никак ревешь?

– Страшно, Лександра Иваныч, да и Щербаков жалостно читает.

– Стыдись... ведь ты матрос?

– Матрос, ваше благородие! – отвечал, стараясь глотать слезы, молодой матросик.

– То-то и есть! Ну, полно, полно, брат... Никакой опасности нет! – ласково проговорил мичман и, сам бледный и взволнованный, потрепал по плечу своего вестового и, держась за перила трапа, отдернул люк и вышел на палубу.

Цепляясь за пушки, пробрался он на ют, под мостик и, взглянув кругом, в первую минуту оцепенел от ужаса.

Корвет метался во все стороны, и волны свободно перекатывались через переднюю часть. Гром грохотал не переставая, и сверкала молния, прорезывая огненным зигзагом черные нависшие тучи и освещая беснующийся океан с его водяными горами и палубу корвета с вышибленными в нескольких местах бортами. Катера одного не было – его смыло. Казалось, шторм достиг своего апогея и трепал корвет, стараясь его уничтожить, но корвет не поддавался и вскакивал на волну и снова опускался, тяжело ударяясь и скрипя, словно бы от боли. Матросы толпились на шканцах и на юте, держась за протянутые леера. По

временам, при ослепительном блеске молнии, все молча крестились.

Капитан стоял у штурвала, рядом с шестью рулевыми, правившими рулем, и отрывисто указывал, как править. При свете фонаря видно было его истомленное, бледное и страшно серьезное лицо. Тут же стояли старший штурман Иван Иванович и старший офицер.

В первые минуты молодого мичмана охватил жестокий страх, но потом страх постепенно сменился каким-то покорным оцепенением.

«Все равно спасения нет в случае крушения!» – пронеслось у него в голове.

И он стоял, уцепившись за что-то, потрясенный и безмолвный.

– Господи помилуй! – раздался возле него голос сигнальщика. – Смотрите, ваше благородие!

Но Опольев уже видел. Он видел при свете блеснувшей молнии, в недалеком расстоянии, силуэт погибающего судна, видел фигуры людей с простертыми руками и невольно зажмурил глаза.

Снова сверкнула молния и озарила океан. Судна уже не было.

Опольев перекрестился. Скорбный вздох нескольких человек вырвался около него.

– Потопли! – произнес чей-то голос.

Молодой мичман стоял на палубе, смотря на бушующий шторм, час, другой... сколько именно – он не помнил.

Наконец буря, казалось, стала чуть-чуть утихать, и Опольев спустился вниз.

В палубе по-прежнему царил страх, и Щербаков читал евангелие.

Молодой человек бросился в койку. Он долго не мог заснуть, потрясенный только что виденным. Наконец тяжелый сон охватил его.

Когда он проснулся, яркий дневной свет стоял в каюте. Он приподнялся и с радостным изумлением почувствовал, что качка теперь совсем другая – правильная и покойная. Он выглянул на палубу. Матросы весело разговаривали. Люки все были открыты, и в палубе не пахло скверным запахом.

– Кириллова послать! – крикнул он.

Явился Кириллов, веселый и радостный.

– Здорово, брат. Что, стихло?

– Стихло, ваше благородие!

– Ну, видишь, со штормом и справились! – говорил мичман.

– Точно так, ваше благородие.

В кают-компании было оживленно. Все были в сборе и говорили о шторме, о том, как лихо выдержал его «Сокол», отделавшись поломкой

бортов да потерей катера. Но о погибшем вчера на глазах судне все почему-то избегали вспоминать.

– А штормяга изрядный был. Знатно трепало! – сказал старый штурман. – И теперь еще свежо!.. Ну да барометр подымается! – прибавил он и после своих двух стаканов разбавленного коньяком чая пошел наверх «ловить солнышко», то есть делать наблюдения.

Хотя качало еще порядочно, но сегодня можно было напиться чаю по-человечески, и Опольев с аппетитом съел за чаем чуть ли не полкоробки английских печений, проголодавшись со вчерашнего дня, не забыв угостить и ласкавшуюся веселую Лайку и жирного кота Ваську.

Затем он пошел взглянуть на океан. Океан, видимо, «отходил» и катил все еще большие свои волны далеко не с прежним бешенством, и корвет, под зарифленными марсеями, фоком гротом, неся теперь при свежем ровном ветре узлов по одиннадцати в час, легко убегая от попутной волны.

Плотники чинили проломленный в нескольких местах борт, мурлыкая вполголоса какую-то песенку...

## **Краткий словарь старых морских терминов, встречающихся в книге**

Абордаж – рукопашный бой при сближении противоборствующих кораблей вплотную.

Аврал – работа на корабле, выполняемая всей командой.

Адмиралтейств-коллегия – высший коллегиальный руководящий орган российского флота (совет флагманов) в XVIII веке.

Адмиралтейств-совет – совещательный орган военно-морского управления в России с начала XIX века; был подчинен морскому министру.

Балясина – деревянная ступенька штурмтрапа.

Баргоут (бархоут) – пояса окружной обшивки у ватерлинии корабля; они всегда делаются несколько толще, чем остальная обшивка, для более медленного изнашивания.

Бак – носовая часть верхней палубы.

Бакштов – толстый канат, вытравливаемый за корму корабля для привязывания шлюпок во время стоянки корабля.

Бизань-мачта – третья от носа мачта корабля.

Бимс – балка поперечного набора корабля, поддерживающая настил палубы.

Бегучий такелаж – все подвижные снасти, служащие для постановки и уборки парусов, подъема и спуска частей рангоута.

Боканцы – деревянные балки-выстрелы, выступавшие за борт в носовой части парусных судов.

Брамсель – третий снизу четырехугольный парус; поднимается на брам-стенге над марсом.

Брасы – снасти бегучего такелажа, служащие для постановки парусов под определенным углом к ветру.

Бригрот – парус, поднимаемый на грота-реи, когда нет постоянного грота.

Бридель – якорная цепь, прикрепленная коренным концом к рейдовой или швартовой бочке.

Бушприт – горизонтальное или наклоненное рангоутное дерево, выступающее вперед с носа судна.

Ванты – снасти стоячего такелажа, поддерживающие мачту или стенки с бортов судна.

Ватервейс – водопроток на палубе вдоль бортов корабля.

Ватер-шлагги – водяные шланги.

Верп – вспомогательный якорь.

Верпование – перевод корабля с одного места на другое посредством якоря-верпа, для чего якорь завозят на катере вперед и тянутся по укрепленному к нему канату, повторяя это действие многократно.

Вымбовка – деревянный рычаг, служащий для вращения шпиля вручную.

Галионджи – матросы на турецких кораблях эпохи парусного флота.

Галс – курс корабля относительно ветра; если ветер дует в левый борт, говорят, что корабль идет левым галсом, если в правый – то правым.

Галфвинд – курс парусного корабля, при котором его диаметральной плоскость составляет с направлением ветра угол в 90 градусов.

Гальюн – свес в носовой части парусного корабля, на котором устанавливалось носовое украшение.

Гардемарин – учащийся выпускного курса Морского корпуса.

Гини – тали с увеличенными размерами блоков числом шкифов и толщиной лопарей.

Грот-мачта – вторая от носа мачта.

Дагликс – левый становой якорь.

Диплот – лот, отличающийся большой массой груза и длиной лотлиня; используется для измерения больших глубин.

Дифферент – наклон корабля в продольной плоскости.

Дрейф – боковое смещение, снос корабля с намеченного курса под воздействием ветра и течения; лечь в дрейф – так расположить паруса, чтобы одни двигали корабль вперед, а другие назад, вследствие чего корабль оставался бы приблизительно на одном месте.

Дубель-шлюпка – небольшой парусно-гребной корабль второй половины XVIII века, предназначенный для действий у берега.

Интрепель – топор, предназначенный для абордажного боя с обухом в форме четырехгранного заостренного зуба, загнутого назад.

Каттенс-помпы – ручные водоотливные помпы.

Капудан-паша – главнокомандующий турецким флотом.

Карлингс – подпалубная балка продольного направления, поддерживающая палубу.

Картушка – главная составная часть магнитного компаса, указывающая стороны света.

Килевание – ремонт бортов парусного корабля на плаву, путем поочередного накренивания его до появления киля из-под воды.

Кирлангич – небольшое судно со смешанным парусным вооружением на Средиземном и Черном морях в XVIII–XIX веках; по боевой силе было равно бригу или небольшому фрегату.

Кливер – косой треугольный парус, ставящийся впереди фок-мачты.

Констапель – первый офицерский чин морских артиллеристов.

Констапельская – кормовая каюта на средней палубе парусного корабля, где хранились артиллерийские припасы.

Крамбол – деревянная балка, выступающая за борт и жестко соединенная с баком; предназначалась для крепления якоря на ходу.

Крюсель – прямой парус на бизань-мачте.

Лавировать – продвигаться на парусном корабле против ветра к цели переменными курсами по ломаной линии.

Лоцбот – небольшое парусно-гребное судно, выполняющее задачи лоцманской службы.

Марс – первая снизу деревянная площадка на мачте. Использовалась как наблюдательный пост.

Марсель – второй снизу на мачте парус, ставящийся между марса-реем и нижним реем; на фок-мачте – фор-марсель, на грот-мачте – грот-марсель.

Обсервация – определение истинного места корабля в море по береговым ориентирам или небесным светилам.

Пехт – самый большой из становых якорей, висел в носовой части по правому борту.

Принаитовать – т. е. привязать.

Рангоут – все деревянные и металлические части, служащие для постановки, несения, растягивания парусов, подъема тяжестей, сигнализации; к рангоуту относятся мачты, стеньги, рей, бушприт.

Рея – горизонтальное рангоутное дерево, подвешенное за середину к мачте или стеньге и служащее для привязывания к нему парусов.

Рифы – поперечный ряд продетых сквозь парус завязок, посредством которых можно уменьшить его площадь. При усилении ветра берут рифы (подбирают парус), при ослаблении ветра рифы отдают.

Ростры – место на корабле, где устанавливаются крупные шлюпки и хранятся запасные части рангоута.

Румпель – балка, соединяющая руль с штур-тросами.

Рында – судовой колокол.

Салинг – площадка в виде рамы, состоящей из продольных и поперечных брусьев для соединения стеньги с продолжающей ее в высоту брам-стенгой.

Склянки – песочные часы, которыми отсчитывалось время на

парусных кораблях.

Снасти – веревки и тросы, служащие на корабле для постановки и уборки парусов, постановки рангоута и т. д.

Стаксель – косой парус треугольной формы; стаксель впереди фок-мачты называется фока-стаксель и фок-стенъга-стаксель, впереди грот-мачты – грот-стенъга-стаксель, впереди бизань-мачты – крьюйс-стенъга-стаксель.

Стеньга – рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте стеньгам присваиваются дополнительные наименования: на фок-мачте – фок-стенъга, на грот-мачте – грот-стенъга, на бизань-мачте – крьюйс-стенъга.

Счисление – графическое изображение пути корабля на карте, производимое для того, чтобы в каждый данный момент времени знать место корабля при плавании и ориентироваться по карте в окружающей обстановке.

Табанить – грести в обратную сторону для дачи шлюпке заднего хода или ее разворота.

Такелаж – все снасти, цепи, канаты на корабле; такелаж разделяется на стоячий и бегучий; стоячий такелаж (ванты, штаги и т. д.) поддерживает рангоутные деревья.

Тали – тяговое грузоподъемное устройство с ручным или механическим приводом.

Тибембировка – ремонт парусного корабля, включающий в себя полную или частичную замену деревянной обшивки.

Траверз – направление, перпендикулярное курсу корабля.

Утлегарь – рангоутное дерево, являющееся продолжением бушприта и связанное с ним при помощи эзель-гофта.

Фальшборт – ограждение верхней палубы корабля.

Фальшфейер – тонкая бумажная гильза, наполненная пиротехническим составом, имеющим свойство гореть ярким белым пламенем; применяется для подачи ночных сигналов.

Флагман – адмирал, командующий соединением кораблей, или корабль, на котором прибывает данный адмирал.

Фок – самый нижний парус на фок-мачте.

Фок-мачта – передняя мачта на корабле.

Фордевинд – курс по ветру, дующему прямо в корму идущего корабля.

Форштевень – особо прочная часть корпуса корабля, которым заканчивается набор корабля в носу.

Цейтвахтер – чиновник морской артиллерии, имевший в своем ведении оружие и боеприпасы.

Шканцы – палуба в кормовой части корабля от грот– до бизань-мачты, откуда осуществлялись управление вахтой и командование парусным кораблем.

Шкафут – боковые переходные мостики, соединявшие палубу бака со шканцами.

Шкоты – снасть бегучего такелажа, заложенная за нижний угол паруса, служащая для растягивания и удержания парусов в нужном положении; шкоты принимают название паруса, за который они заложены, например: марсель-шкоты, грот-шкоты, фока-шкоты и т. д.

Шторм-трап – наружный трап в виде веревочной лестницы.

Штур-трос – трос, соединяющий штурвальное колесо с румпелем.

Шпиль – ворот для выборки якоря с вертикально расположенной осью вращения.

Шпирон – таран в носовой части корабля.

Шпринг – способ постановки на якорь, позволяющий поставить диаметрально плоскость корабля под любым углом к линии ветра или течения.

Шхив (шкив) – колесо с желобом на ободе, вращающееся на оси между щетками блока.

Шхеры – извилистые заливы в северной части Финского залива.

Ют – кормовая часть верхней палубы.



## Иллюстрации



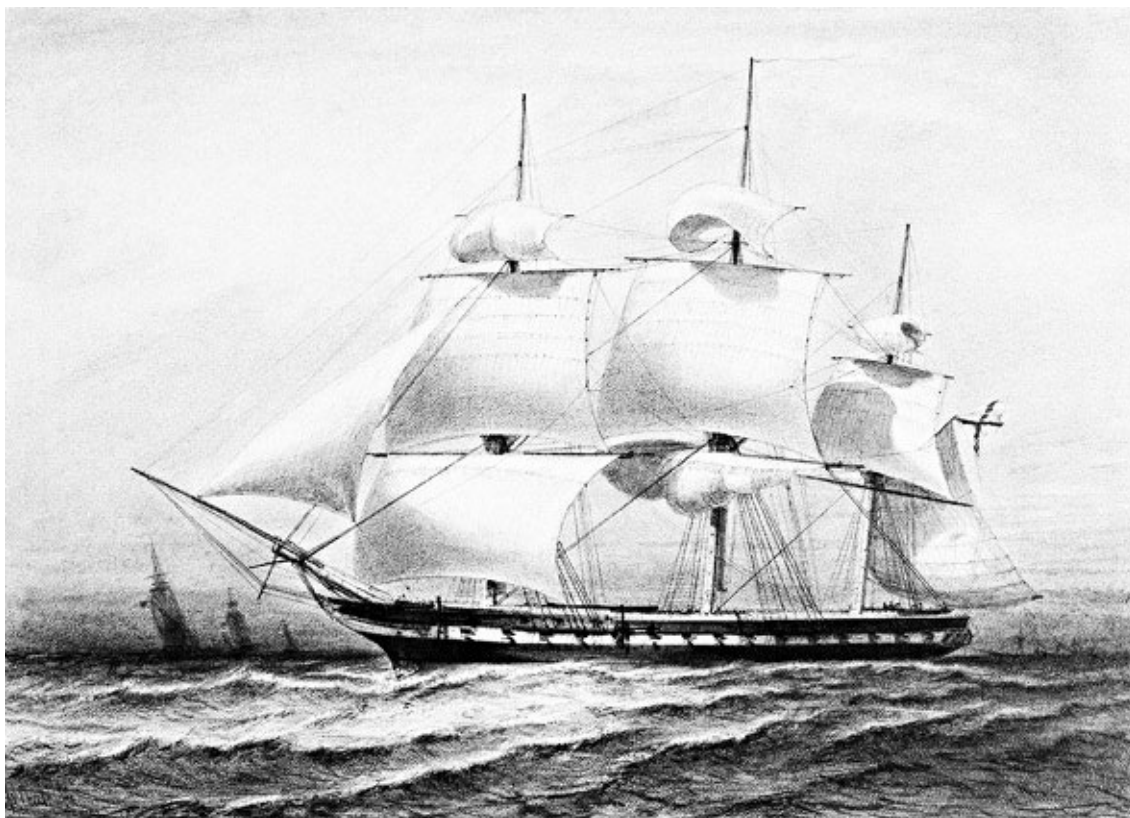
*Здесь будет город заложен  
Художник Н. Добровский*



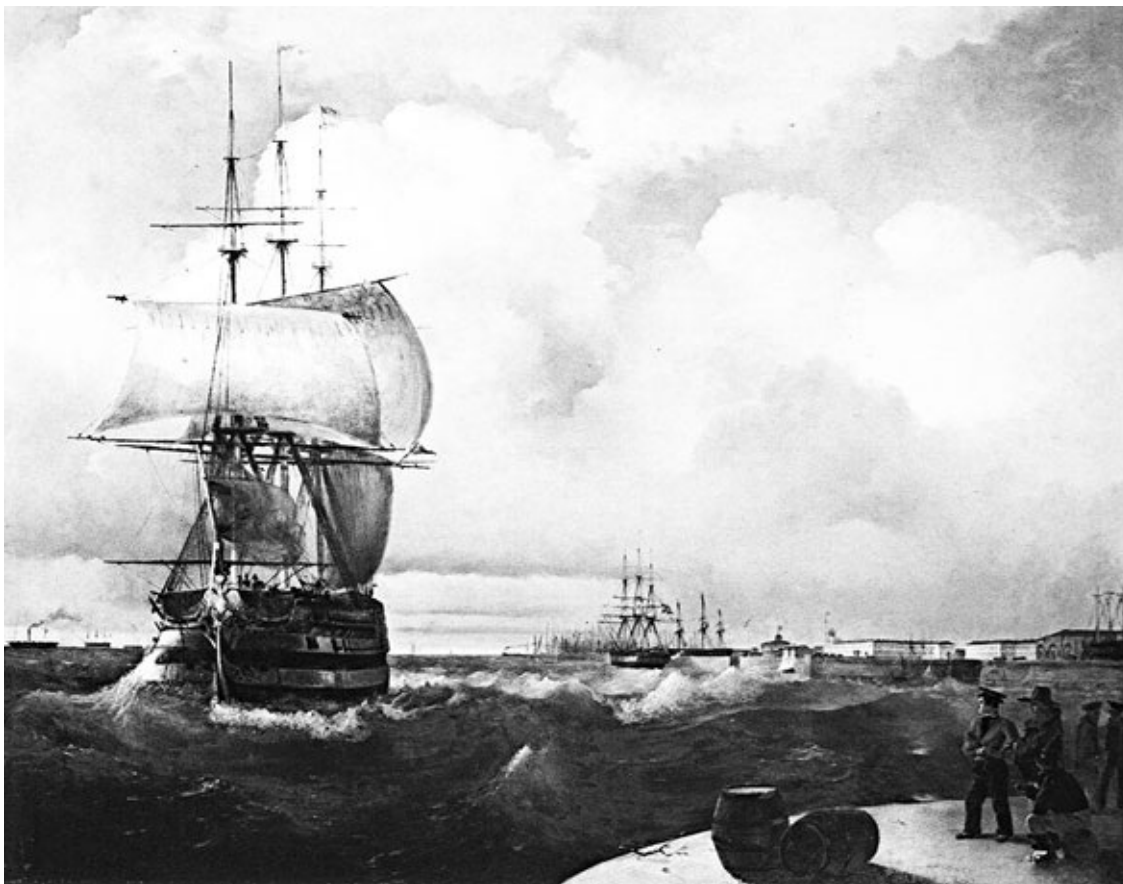
*Морской бой*  
*Художник А. Боголюбов*



*И. А. Гончаров.  
Художник И. Раупов*



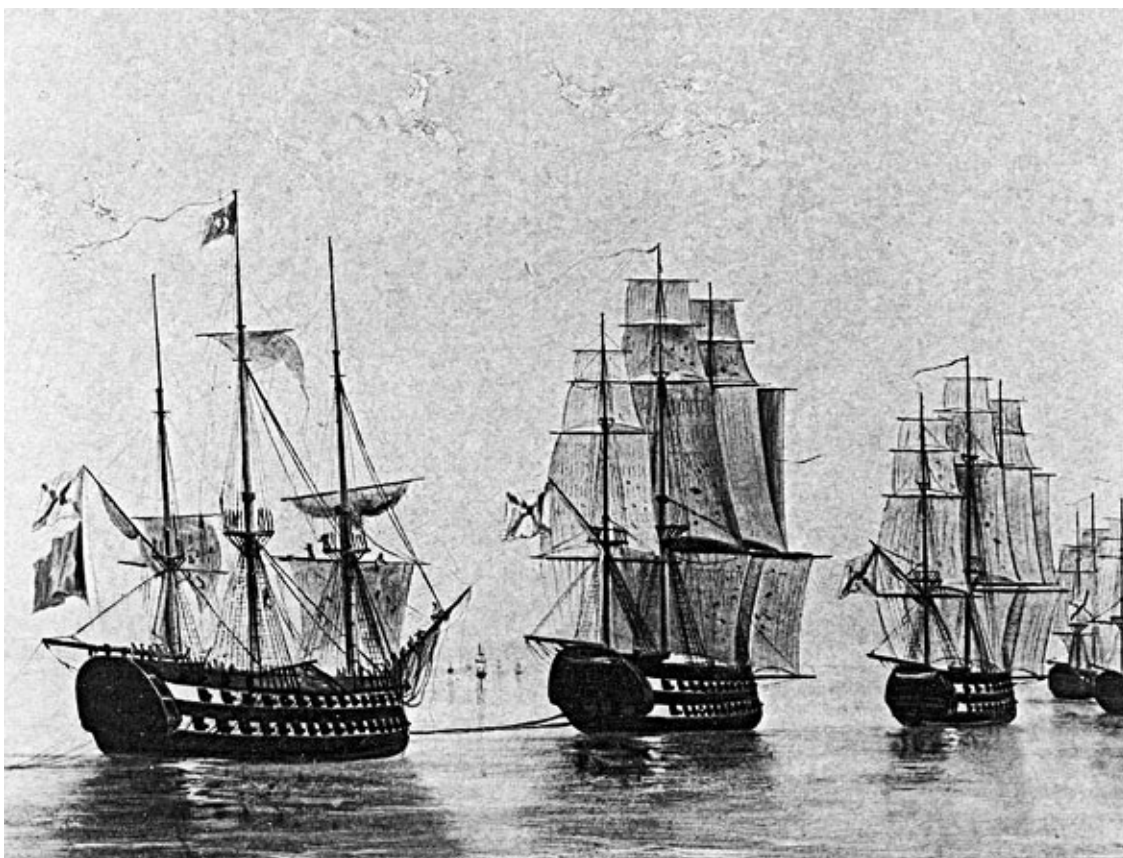
Фрегат «Паллада»  
Художник А. Боголюбов



*Большой рейд в Кронштадте*  
*Художник И. Айвазовский*



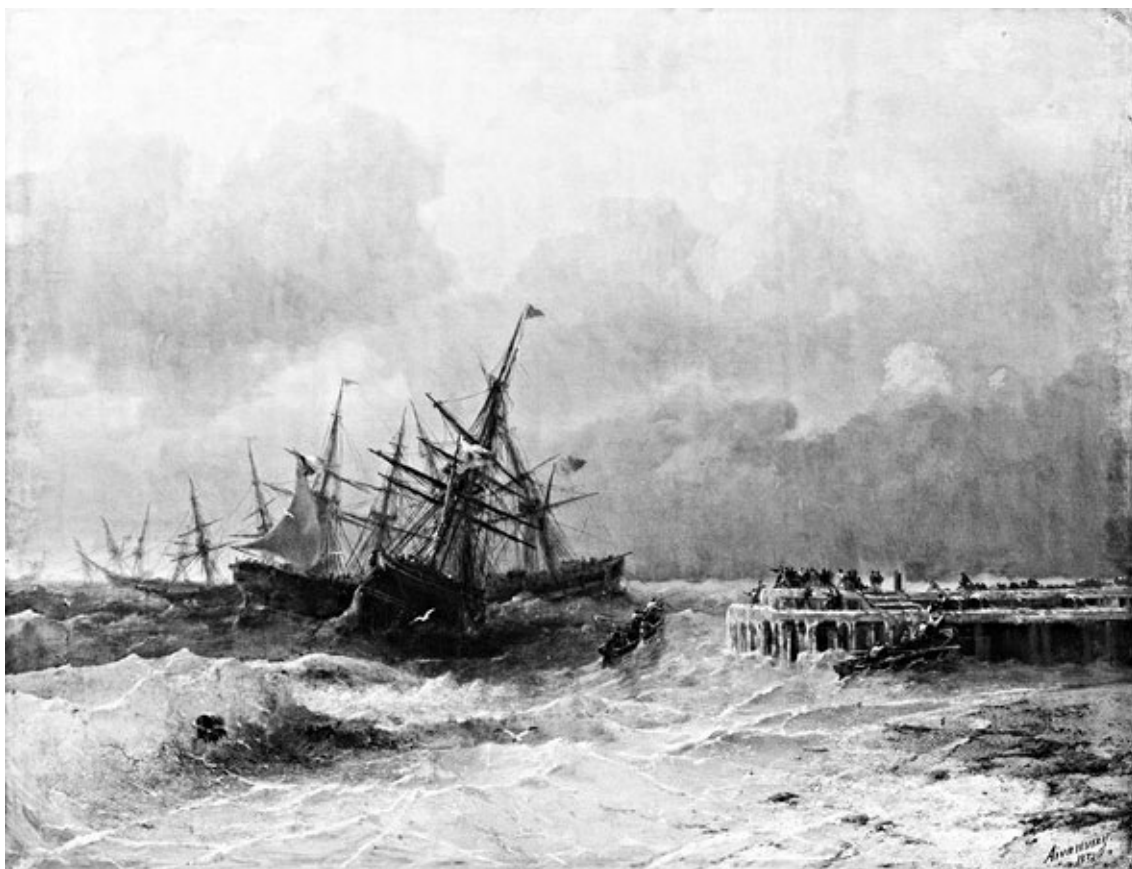
*Ревельский порт  
Художник А. Боголюбов*



*Эпизод афонского сражения. Момент буксировки Селафаилом  
пленного Сед-эль-Бахри в сопровождении отряда русских кораблей  
Художник А. Боголюбов*



*Черноморский флот до Крымской войны на Феодосийском рейде  
Художник И. Айвазовский*



*Спасаящиеся от бури  
Художник И. Айвазовский*

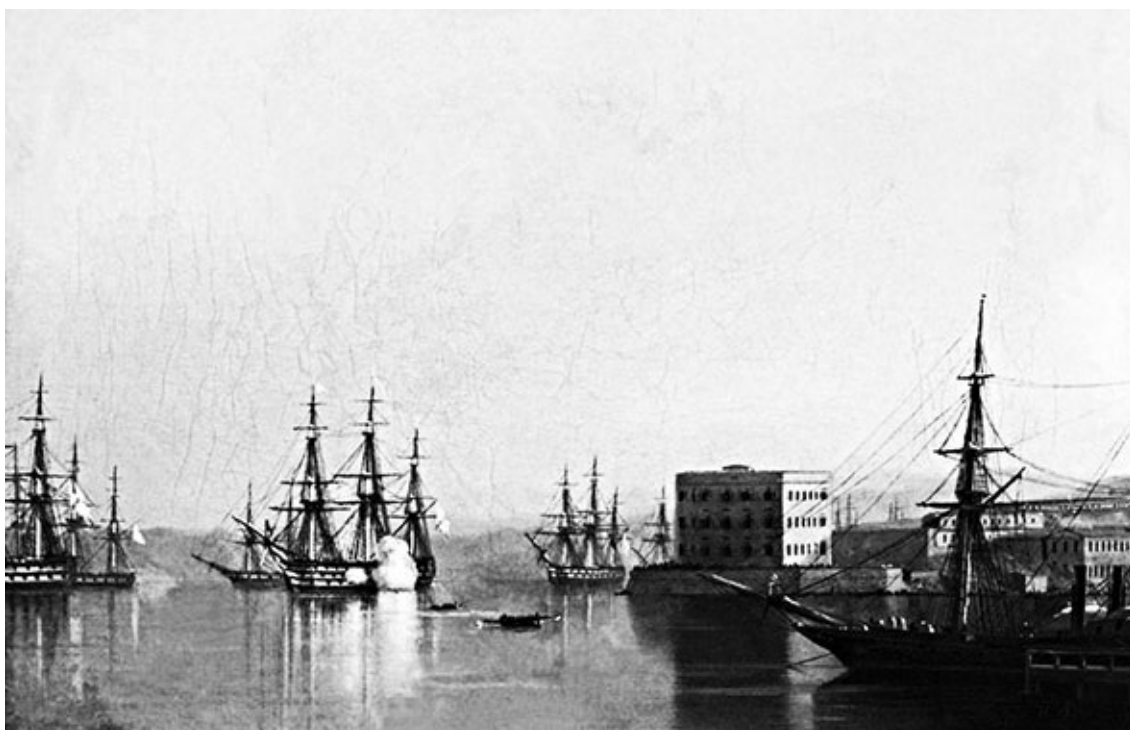


*Конец бури на море*  
*Художник И. Айвазовский*





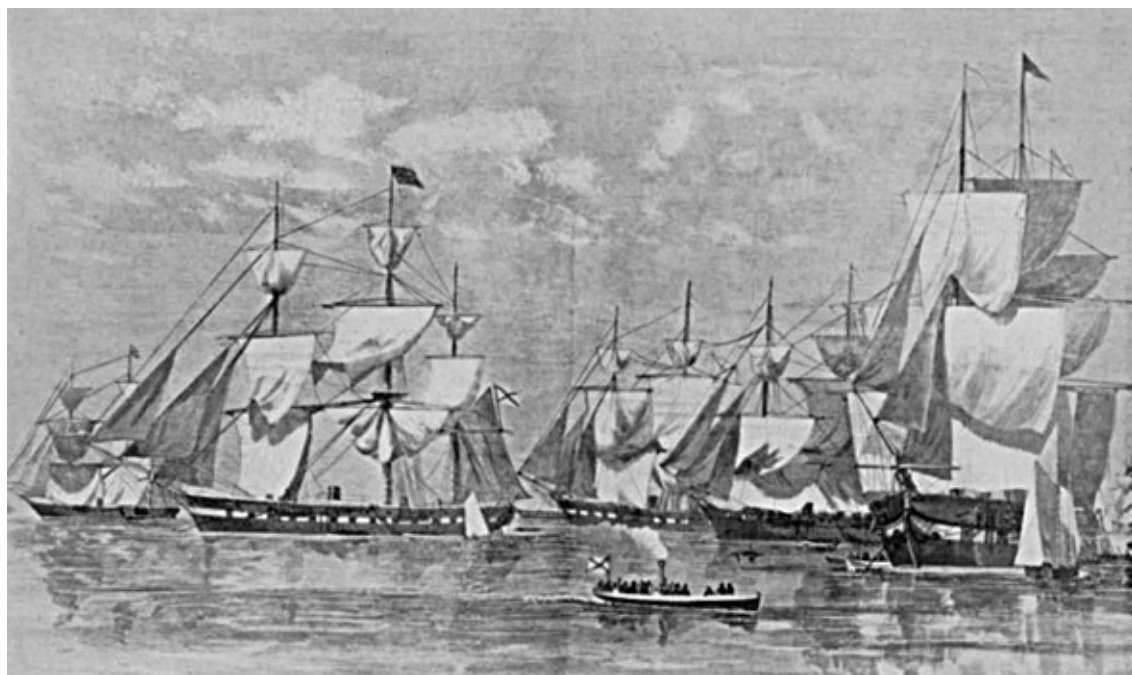
*Вид Одессы с моря*  
*Художник И. Айвазовский*



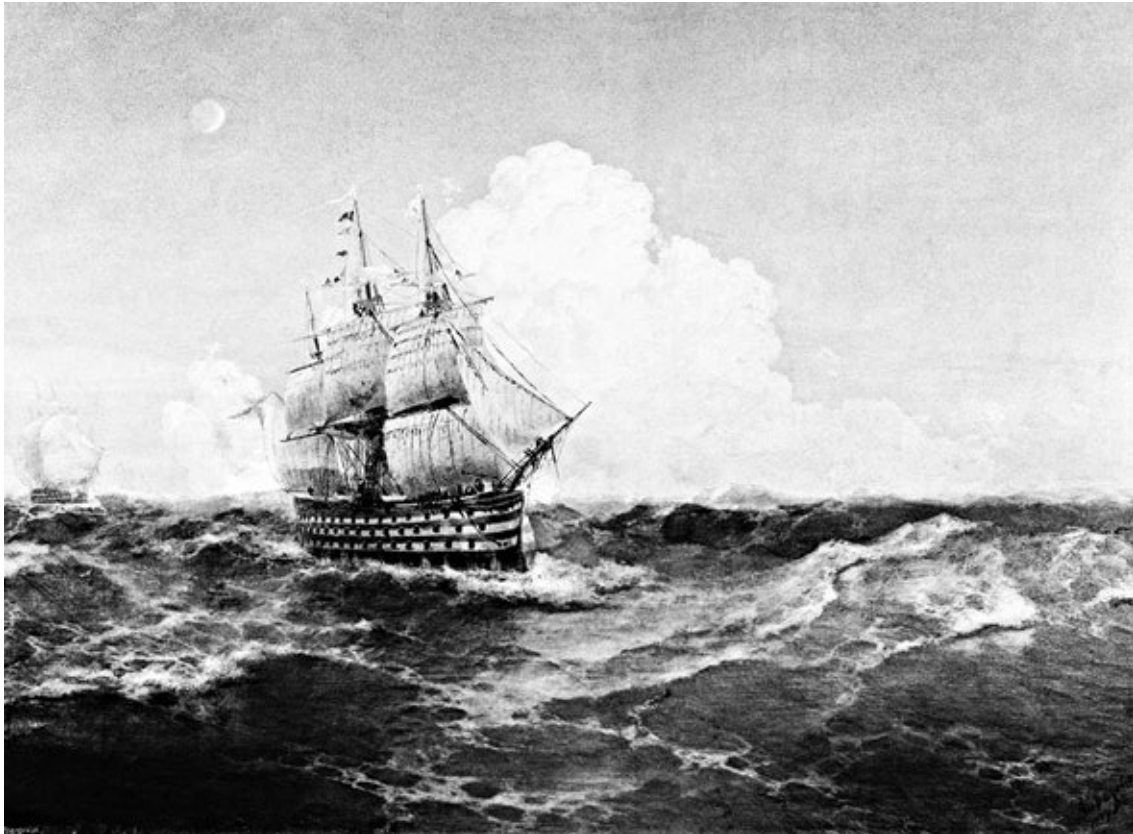
*Севастопольский рейд  
Художник И. Айвазовский*



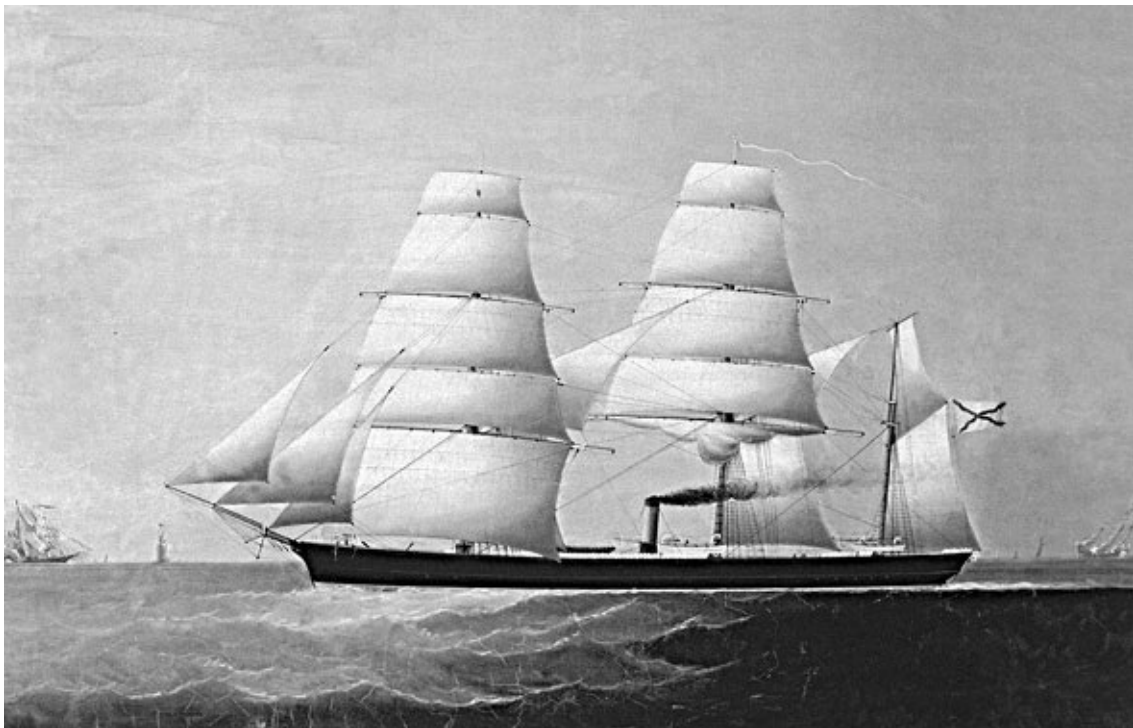
*Моряки с корвета «Варяг»*



*Русская эскадра в Нью-Йорке  
Гравюра XIX в.*



*Корабль «Двенадцать апостолов»  
Художник И. Айвазовский*



*Клипер «Крейсер» в кругосветном плавании*  
*Художник К. Н. Назимов*

---

<b>notes</b>
--------------

## Примечания

**1**

1 английский центнер равен 50,8 кг.