

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Историко-филологический факультет
ПИ им. В. Г. Белинского

Кафедра «История России и методика
преподавания истории»

Направление подготовки

44.03.01 – Педагогическое образование

Профиль

История

Форма обучения

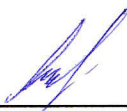
Очная

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему:

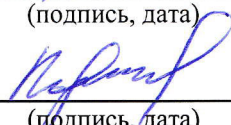
Российский императорский флот в первой половине XIX века: историко-антропологические аспекты

Студент


(подпись, дата)

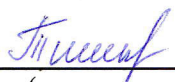
**Фокин-Сазонов Кирилл
Павлович**

Научный руководитель


(подпись, дата)

**Паршина Вера
Николаевна**

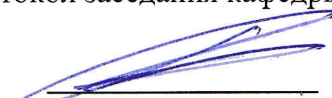
Нормоконтролёр


(подпись, дата)


(фамилия, инициалы)

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от 15.06.2020 № 9)

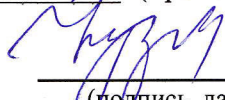
Заведующий кафедрой


(подпись, дата)

Кондрашин В.В.

Работа защищена с отметкой отлично (протокол заседания ГЭК от 23.06.2020 № 5)

Секретарь ГЭК


(подпись, дата)

Кузьмина Т.Н.

Пенза, 2020

ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Педагогический институт имени В.Г. Белинского

Историко-филологический факультет

*Кафедра «История России и методика
преподавания истории»*

Направление подготовки:
44.03.01 Педагогическое образование
профиль: История

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой 
«7» октября 2019 г.

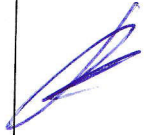
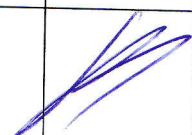
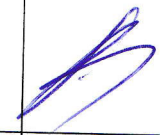
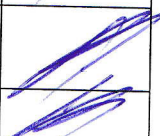
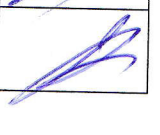
ЗАДАНИЕ
ПО ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ

Фокин-Сазонов Кирилл Павлович

(ФИО студента)

1. Тема выпускной квалификационной работы: Российский императорский флот в первой половине XIX века: историко-антропологические аспекты
2. Научный руководитель Паршина В.Н.
3. Срок сдачи студентом законченной работы «30» мая 2020 г.
4. Перечень подлежащих разработке вопросов:
 - изучить организацию управления российским флотом при Александре I;
 - проанализировать изменения в устройстве флота, произошедшие в годы царствования Николая I;
 - охарактеризовать систему образования и воспитания моряков;
 - рассмотреть изменения в форме одежды;
 - дать анализ условиям службы в военных портах;
 - исследовать особенности повседневной жизни военнослужащих в дальних походах;
 - выяснить, какую роль играли морские собрания в культурной жизни моряков;
 - разработать примерный конспект внеклассного мероприятия для преподавания исследуемого материала в средних общеобразовательных учреждениях.

5. График выполнения выпускной квалификационной работы

№ п/п	Вид деятельности	Срок выполнения раздела	Подпись науч. рук.	Подпись зав. кафедрой
1	Написание заявления на написание выпускной квалификационной работы; составление плана выпускной квалификационной работы; подборка библиографического списка по теме выпускной квалификационной работы (не менее 30 источников)	21.09 – 31.10		
2	Сдача на проверку 1 главы выпускной квалификационной работы	01.03		
3	Сдача на проверку 2 главы выпускной квалификационной работы	02.04		
4	Подготовка выступления на ежегодной научно-практической конференции	01.04 – 30.04		
5	Написание не менее одной статьи по теме выпускной квалификационной работы и публикация в сборнике материалов конференции "Лебедевские чтения"	01.04 – 30.04		
6	Прохождение предзащиты, получение допуска к защите	06.05 – 15.05		
7	Представление завершенной работы	29.05		
8	Проверка оригинальности в системе "Антиплагиат.ВУЗ"	07.06 – 10.06		

6. Дата выдачи задания «7» октября 2019 г.

Научный руководитель

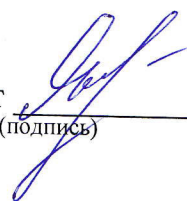
(подпись)

(ФИО)

Задание принял к исполнению студент

(подпись)

(ФИО)



Южанин-Саронов К.П.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
 ГЛАВА 1. РОССИЙСКИЙ ИМПЕРАТОРСКИЙ ФЛОТ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.: ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ, КОМПЛЕКТОВАНИЕ И БЮДЖЕТ.....	18
1.1. Организация управления российским флотом при Александре I.....	18
1.2. Устройство флота в годы царствования Николая I.....	28
 ГЛАВА 2. ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX В.....	40
2.1. Система образования и воспитания.....	40
2.2. Форма одежды и условия службы в военных портах.....	49
2.3. Повседневная жизнь моряков в дальних походах.....	58
2.4. Роль морских собраний в культурной жизни моряков.....	65
 ГЛАВА 3. ПРИМЕНЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ В ПРЕПОДАВАНИИ ИСТОРИИ В СРЕДНИХ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ.....	74
 ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	87
 СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	93
 ПРИЛОЖЕНИЯ.....	107

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. XXI в. характеризуется неуклонным ростом роли военно-морского флота (далее – ВМФ) и, как следствие, усложнением стоящих перед ним проблемы. За всю историю существования вооруженных сил флот был самой дорогостоящей их частью. Это, в свою очередь, обуславливало трудности поддержания его соответствующего запросам времени уровня. ВМФ одна из важнейших составляющих мощи Российской Федерации, о чем свидетельствует заявление Президента В. В. Путина на совещании с руководящим составом Минобороны и Главного командования ВМФ РФ в январе 2020 г. о том, что необходимо сохранить и укрепить статус России как одной из ведущих морских держав XXI в.¹

Нам представляется актуальным исследование состояния флота в первой половине XIX в., насколько он решал стоящие перед ним в то время внешнеполитические задачи, как личное отношение императоров влияло на развитие флота. Интересно проанализировать реализацию законов, касавшихся управления флота и положения моряков. Анализ и уроки исторического прошлого играют огромное значение для реализации дальнейшей взвешенной и научно аргументированной политики страны в сфере военно-морских сил.

Мы сделали попытку проанализировать деятельность руководящего состава флота в части того, какой вклад они внесли в развитие флота, дальновидность их политики. Неотъемлемой частью истории российского флота был флотский офицерский корпус, и служащие под их началом моряки. Поэтому мы посчитали нужным проанализировать условия их службы и быта и то, каким образом это влияло на качество службы. Исследование повседневности офицеров и рядового состава ВМФ на сегодняшний день весьма актуально в исторической науке.

¹ Путин призвал укрепить статус России как морской державы [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rg.ru/2020/01/09/reg-ufo/putin-prizval-ukrepit-status-rossii-kak-morskoj-derzhavy.html> (Дата обращения 20.04.2020).

Чтобы лучше понять, что способен дать обществу такой социальный феномен, как культура и служба моряков начала XIX в., какими реальными – как позитивными, так и негативными последствиями будет сопровождаться его самореализация, важно обратиться к военно-культурным традициям прошлого нашей страны, проанализировать исторические реалии опыта, накопленного моряками.

Актуальность выбранной тематики возрастает также в связи с переосмыслением в культурологическом аспекте такого феномена как социально-бытовая культура моряков начала XIX в.

Объектом данного исследования является ВМФ первой половины XIX в.

В качестве **предмета** выступают деятельность морских офицеров и чиновников по организации российского флота, профессиональная деятельность, материально-производственная и бытовая культура, образ жизни и культура развлечений моряков.

Хронологические рамки работы ограничиваются первой половиной XIX в. – периодом царствования императоров Александра I и Николая I, являющийся целостной эпохой реорганизации старых и устройства новых органов власти морского ведомства. Что в свою очередь оказало влияние на становление и дальнейшее развитие социально-культурного типа морской офицерской элиты и рядовых моряков. Поэтому мы считаем, что нужно показать, каким образом они смогли сохранить свои традиции.

Степень разработанности проблемы. В отечественной исторической науке мы не нашли каких-либо специальных исследований, посвященных теме нашей работы, поэтому она представляет собой первую попытку осветить условия службы и быта моряков российского флота первой половины XIX в.

Историографию Российского флота первой половины XIX в. условно можно разделить на несколько этапов: 1) дореволюционный (XIX в. –

1917 г.); 2) советский (1917 – 1991 гг.); 3) современный (1911 – по настоящее время).

На дореволюционном этапе историография представлена в основном мемуарной литературой, особенностью которой была субъективность содержащихся в них сведений и отсутствие критического анализа произошедших событий. Положительным в этих работах является накопление фактического материала.

Следует упомянуть работы В. Г. Чубинского¹ и С. Ф. Огородникова² о деятельности Морского министерства, а также общие работы по истории российского флота Е. И. Аренса³ и многотомное издание под редакцией полковников Генерального штаба А. С. Гришинского и В. П. Никольского, профессора Морской академии полковника Н. Л. Кладо⁴. Эти книги объединяет резко негативная оценка деятельности министерства при Александре I и положительные отзывы о политике, проводимой Николаем I в отношении флота.

Эволюция системы управления морского ведомства с момента его возникновения (1696 г.) до реформ Николая I отражена в работе В. В. Чубинского, которая в большей степени носит описательный характер без анализа содержания и результатов указанных преобразований. Но в отличие от книги С. Ф. Огородникова у В. В. Чубинского есть сноски на многообразный фактический материал.

В своей общей работе Е. И. Аренс показал развитие флота с IX в. до конца правления Александра III. Автор дал негативную оценку министерской

¹ Чубинский В. Г. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России. С.-Пб., 1869. 231 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/416623> (Дата обращения: 15.10.2019).

² Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902 гг.). СПб., 1902. 263 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/4711> (Дата обращения: 05.03.2020).

³ Аренс Е. И. Русский флот: Исторический очерк. С.-Пб., 1904. 66 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rgavmf.ru/books/istoriya-flota/arens-ei-russkiy-flot> (Дата обращения: 19.01.2020).

⁴ История русской армии и флота / ред.: полк. Ген. штаба А. С. Гришинский, В. П. Никольский, полк. Н. Л. Кладо. М., 1913. Вып. 9. 235 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/335299> (Дата обращения: 08.12.2019); вып. 10. 170 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/335288> (Дата обращения: 08.12.2019).

реформе Александра I, называя ее искусственной полумерой. Книга С. Ф. Огородникова так же как и работа В. В. Чубинского дает лишь обзор событий исследуемого периода без их анализа. Автор использовал уже известные архивные и опубликованные источники, книги предшественников, (в большей степени Ф. Ф. Веселаго). Он выгораживал Александра I и считал, что тот благотворно влиял на развитие флота, а все трудности обуславливал особенностями сложившейся исторической обстановки¹.

Истории морского образования посвящены работы Ф. Ф. Веселаго² и А. С. Кроткова³. В них показана работа Морского кадетского корпуса, представлены статистические данные о его выпускниках. Работы авторов объективны, они не делали никаких выводов. Например, Ф. Ф. Веселаго, практически не описывал внутреннюю жизнь Морского корпуса, акцентируя внимание лишь на положительные моменты его работы.

В. Ф. Головачев провел комплексное исследование по истории Черноморского флота и Севастополя – от возникновения порта в Севастополе до начала Крымской войны⁴. Он подробно проанализировал деятельность всех командующих Черноморским флотом в первой половине XIX в. и положительно оценил только работу И. И. Траверсе и А. С. Грейга, их вклад в развитие Севастопольского порта.

Е. А. Мязговский⁵ в своем небольшом историческом очерке о Черноморском флоте был очень близок к С. Ф. Огородникову по взглядам, оценивая положительно роль А. С. Грейга в развитии флота, но воздерживаясь от оценок Александра I.

¹ Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902 гг.). С. 81.

² Веселаго Ф. Ф. Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет. СПб., 1852. 352 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/26006> (Дата обращения: 29.11.2019).

³ Кротков А. С. Морской кадетский корпус: краткий исторический очерк. СПб., 1901. 229 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/24791> (Дата обращения: 19.01.2020).

⁴ Головачев В. Ф. История Севастополя, как русского порта. С-Пб., 1872. 260 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prlib.ru/item/335323> (Дата обращения: 01.11.2019).

⁵ Мязговский Е. А. История Черноморского флота 1696 – 1912. СПб., 1914. 116 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/1699> (Дата обращения: 29.03.2020).

Таким образом, в дореволюционный период вопросами, касающимися истории российского флота первой половины XIX в. занимались не профессиональные военные историки, а офицеры флота.

В 20 – 30-е гг. XX в. проблемы развития флота не получили отражения в историографической литературе. Исключением является переиздание труда военного историка Ф. Ф. Веселаго, который стал основным по истории отечественного флота первой четверти XIX в. В нем описана предыстория русского флота (IX – XVIII вв.), заканчивается исследование 1825 г.¹ В основе работы лежит богатый фактический материал. Автор анализирует и оценивает Комитет образования флота и Морское министерство, оценивает всех морских министров Александра I, что позволяет причины появления тех или иных решений и приказов. Ф. Ф. Веселаго так же называл причины неудач в реформировании флота, которые, по его мнению, заключались в существующих в описываемый период политических условиях. Выведенная им концепция исторического развития впоследствии повторялась во множестве трудов. Автор использует обширную источниковую базу, в том числе законодательные акты и делопроизводственные документы архива Морского министерства. Эта работа послужила базой для развития отечественной исторической мысли. В 2011 г. этот труд был снова переиздан, что свидетельствует о его фундаментальности и энциклопедичности².

Советская историография 40-х – 80-х гг. XX в. характеризуется повышением интереса к военной истории ВМФ Российской империи и географическим экспедициям морских офицеров. Появляется ряд биографических очерков, посвященных жизни и деятельности адмирала Д. Н. Сенявина³ (политическим, семейным, военным и бытовым ее аспектам). Е. В. Тарле и А. Л. Шапиро в своих работах сделали акцент на экспедиции

¹ Веселаго Ф. Ф. Краткая история Русского Флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). М.; Л., 1939. 304 с.

² Веселаго Ф. Ф. Краткая история русского флота. М., 2011. 432 с.

³ Гончаров В. Адмирал Сенявин. Биографический очерк, с приложением записок адмирала Д. Н. Сенявина. М.; Л., 1945. 142 с.; Снегирев В. Л. Адмирал Сенявин. М., 1945. 64 с.

Д. Н. Сенявина. Работа Е. В. Тарле¹ основана на архивных источниках и воспоминаниях членов экспедиции. В основе книги А. Л. Шапиро² лежит его собственная докторской диссертации, это сочетание биографического очерка и научного исследования. Наравне с анализом военно-морских сражений (А. Л. Шапиро) и освещением дипломатической деятельности Д. Н. Сенявина (Е. В. Тарле) в работах затрагивались и социально-бытовые условия службы моряков в дальних экспедициях.

Исследование А. М. Станиславской освещает международные отношения и внешнюю политику России начала XIX в. в Средиземноморье³, но содержит крайне мало информации о быте офицеров и матросов.

В 1970-е – 1980-е гг. происходит определенное смещение оценочных характеристик по вопросу необходимости изучения истории морской службы. Свидетельством этому служит появление ряда общих монографий по истории российского флота первой половины XIX в. В данных работах уже сделан серьезный анализ и введены новые источники. Так, Л. Г. Бескровный⁴ систематизировал все имеющиеся в то время сведения о вооруженных силах армии и флота XIX в. Автор соглашался с Е. В. Аренсом и Ф. Ф. Веселаго в оценке деятельности морских ведомств, а также резко и негативно высказывался по поводу классового подхода в министерской кадровой политике и рекрутской системы комплектования армии и флота.

История портов и флотов была отражена в сквозных исследованиях научно-популярного характера, а также в исторических очерках⁵. Такие работы носят преимущественно описательный характер. В них освещены бытовые условия жизни моряков, места проживания, питание, медицинское

¹ Тарле Е. В. Экспедиция адмирала Сенявина в Средиземное море (1805 – 1807) // Сочинения: в 12 т. Т. 10. М., 1959. С. 233 – 362.

² Шапиро А. Л. Адмирал Д. Н. Сенявин. М., 1958. 373 с.

³ Станиславская А. М. Русско-английские отношения и проблемы Средиземноморья (1798 – 1807). М., 1962. 504 с.

⁴ Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономические потенциал России. М., 1973. 616 с.

⁵ См., напр.: Розадеев, Б. А., Сомина, Р. А., Клещева, Л. С. Кронштадт. Архитектурный очерк. Л., 1977. 144 с.; Тихоокеанский флот России. 1731 – 2006 гг.: Исторический очерк: К 275-летию. Владивосток, 2006. 280 с.

обслуживание. Так, исследование Ю. А. Скорикова¹ посвящено Севастополю. В нем автор впервые заговорил о неординарных способностях и блестящем уме командира Черноморского флота А. С. Грейга. Однако в работе имеются опечатки и неточности, например А. С. Грейг превратился в С. К. Грейга, а В. Б. Бронеvский стал Брюневским. В своей статье Е. В. Мезенцев² рассматривает историю Охотского порта, затрагивая и социально-бытовую сторону жизни моряков, проходивших там службу. В целом автор делает вывод о половинчатости, конъюнктурности и не постоянстве проводимой на Дальнем Востоке политики.

В конце XX – начале XXI вв. интерес к данной проблеме усиливается. Это связано с оцифровкой и опубликованием архивных и дореволюционных источников по истории российского флота.

Знаменательна работа В. С. Волкова³, в которой он пытается ответить на вопрос – каким был русский офицер? Что для него является стимулом для службы? Что для него значат долг и честь?

Своеобразным импульсом нового направления стала работа В. Д. Доценко⁴. Появляются работы энциклопедического характера и публикации в научных журналах. В основном появляются работы общего характера по истории флота, в рамках которых затрагиваются такие темы, как условия жизни в портах и на кораблях во время дальнего плавания, кадровая политика, деятельность морских собраний, система образования и воспитания, заболевания моряков. Так, Н. А. Троицкий⁵ в своем исследовании затрагивает кадровую политику на флоте.

В работе по истории парусного флота М. В. Чекуров⁶ рассмотрел вопросы, связанные с бытовыми условиями службы во время дальнего

¹ Скориков Ю. А. Севастопольская крепость. СПб., 1997. 320 с.

² Мезенцев Е. В. Военный флот играл важную роль. (Морские силы России на Дальнем Востоке и в Русской Америке в начале XIX в.) // Военно-исторический журнал. 1998. № 5. С. 60 – 67.

³ Волков С. В. Русский офицерский корпус. М., 1993. 368 с.

⁴ Доценко В. Д. Русский морской мундир. СПб., 1994. 247 с.

⁵ Троицкий Н. А. Александр I и Наполеон. М., 1994. 304 с.

⁶ Чекуров М. В. Так гласил морской закон (очерки истории морской службы в эпоху парусного флота). М., 1998. 168 с.

плавания, медицинской службой, досугом и суевериями моряков. Автор дал сравнительную характеристику флота России с иностранными флотами (например, с английским). Книга Н. В. Скрицкого¹ интересна нам тем, что в ней описана жизнь и деятельность русского адмирала А. С. Грейга.

История морского флота в общем и Черноморского флота в частности рассмотрена в книгах военного историка В. А. Золотарева², который ввел в оборот большой комплекс малоизученных и ранее не изученных в науке источников. В работе подробно освещен кадровый вопрос флота, в приложениях представлены официальные документы по истории флота интересующего нас периода.

Историки обращаются к новым и ранее не изучаемым проблемам. Например, Е. М. Лупанова³ исследовала систему норм и правонарушений среди офицеров. Историю морской пехоты освещает исследование В. Г. Данченко⁴. В частности, книга рассказывает о становлении этого рода войск, подробно описывает костюм морских солдат морской пехоты.

В вышедшей в 2008 г. книге по истории русского флота опубликованы две статьи Н. Д. Каллистова⁵ о состоянии флота первой половине XIX в. Однако в этих статьях больше внимания уделено военной стороне дела, а именно участию военно-морских сил в Отечественной войне 1812 г. Статьи весьма субъективны, и автор не скрывает своего отношения к разным историческим личностям. Так, Александра I автор критикует, а действия морского министра И. И. Траверсе оценивает высоко. Социальные аспекты деятельности русского флота историк затронул очень поверхностно.

Появляется множество статей по разным проблемам, касающимся

¹ Скрицкий Н. В. Георгиевские кавалеры под Андреевским флагом. Русские адмиралы – кавалеры ордена Святого Георгия I и II степеней. М., 2002. 527 с.

² Золотарев В. А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX века. М., 2004. 685 с.

³ См. например, Лупанова Е. М. Норма поведения русского морского офицера на рубеже XVIII – XIX веков: правительственные предписания и требования общества к своим членам // Новая политическая история. СПб., 2004. С. 129 – 151; она же. Офицерский корпус русского флота: норма и девиация повседневной жизни. 1768 – 1812 гг. СПб., 2010. 251 с.

⁴ Данченко В. Г. Морские солдаты Российской империи. Очерки истории морской пехоты. М., 2006. 255 с.

⁵ Каллистов Н. Д. Флот в царствование императора Александра I // История Российского флота. М., 2008. С. 270 – 348; он же. Флот в царствование императора Николая I // Там же. С. 348 – 392.

ВМФ Российской империи. Так, А. А. Лебедев¹ поднимает проблемы отношения русского общества к собственным военно-морским силам XVIII – первой половины XIX вв., В. П. Масыгин² исследует роль морских собраний на культурно-бытовую жизнь моряков. В статье А. Ю. Барановой³ освещены основные воинские традиции и ритуалы армии и флота и история и формирования. Минер В.⁴ описывает воинскую символику и ритуалы в истории Российской армии и флота.

Таким образом, специальных исследований, посвященных анализу повседневной жизни офицерского и рядового состава военно-морского флота Российской империи первой половины XIX в. нет, и следовательно данная проблема нуждается в дальнейшем исследовании.

Исходя из актуальности темы, объекта и предмета исследования, мы ставим своей **целью** проанализировать состояние военно-морского флота в России первой половины XIX в., а также составить картину повседневной жизни моряков.

Данная цель предполагает решение следующих **задач**:

Задачи:

- изучить организацию управления российским флотом при Александре I;
- проанализировать изменения в устройстве флота, произошедшие в годы царствования Николая I;
- охарактеризовать систему образования и воспитания моряков;
- рассмотреть изменения в форме одежды;
- дать анализ условиям службы в военных портах;

¹ Лебедев А. А. К вопросу о месте флота в русском обществе в XVIII – 1-й половине XIX вв. // Пространство и Время. 2017. № 2 –3 – 4(28 – 29 – 30). С. 128 – 146.

² Масыгин В. П. «Морские собрания – благородная профессиональная традиция офицеров Российского флота» (из истории Морских собраний Российского флота) // Пространства России. История и археология. 2013. № 2 (12). С. 116 – 125.

³ Баранова А. Ю. Воинские традиции и ритуалы армии и флота Российской империи // Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы. В 5 ч. Ч. 5. Уфа, 2018. С. 65 – 68.

⁴ Минер В. Воинская символика и ритуалы в истории Российской армии и флота // Ориентир. 2002. № 6. С. 53 – 57.

- исследовать особенности повседневной жизни военнослужащих в дальних походах;
- выяснить, какую роль играли морские собрания в культурной жизни моряков;
- разработать примерный конспект внеклассного мероприятия для преподавания исследуемого материала в средних общеобразовательных учреждениях.

Источниковая база исследования. Изучение проблемы выявило необходимость глубокого анализа широкого круга источников. Документальными источниками служат законодательные акты и делопроизводственные документы по истории флота, опубликованные в сборниках и периодических изданиях; повествовательными – публицистика, дневники и мемуары.

Главным законодательным источником является Морской устав 1720 г.¹, просуществовавший с некоторыми изменениями и дополнениями вплоть до Крымской войны. Он устанавливал правила прохождения службы, определял комплексы документов по организации флотского управления, закреплявшие обязанности морских чинов, сроки службы, порядок назначения довольствия.

Важным источником для исследования условий жизни моряков в военно-морских портах стали законы, относящиеся к портовому управлению².

Опубликованные документальные источники, тем или иным образом касающиеся бытовых условий службы, включены в различные сборники документов³. Так, в сборнике документов «М. П. Лазарев»⁴ присутствуют

¹ Устав морской: о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. С-Пб., 1778. 298 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/336980> (Дата обращения: 20.01.2020).

² См. например: Севастополю 200 лет. 1783 – 1983. Сборник документов и материалов / сост. Г. И. Ванеев. Киев, 1983. 410 с.

³ См. например: Россия под надзором: отчеты III отделения 1827 – 1869: Сборник документов / Сост. М. Сидорова и Е. Щербакова. М., 2006. 706 с.

⁴ Лазарев М. П. Документы: в 3 т. Том 1. М., 1952. 486 с.; Том 2. М., 1955. 711 с.; Том 3. М., 1961.

материалы о научной деятельности этого военно-морского деятеля по исследованию Южного Ледовитого океана и Антарктиды, о деятельности по укреплению Черноморского флота (в том числе об улучшении бытовых условий жизни и службы), а также документы по становлению школы обучения и воспитания офицерского и рядового состава.

Что касается повествовательных источников, то здесь наибольший интерес для нас представляют мемуары участников описываемых событий. Одним из важных в этом плане источников стали «Записки» П. В. Чичагова¹, включающие в себя воспоминания участников экспедиции под командованием Д. Н. Сенявина. Воспоминания офицеров В. Б. Броневского², П. И. Панафидина³ и П. П. Свинына⁴, являвшихся очевидцами событий, не менее ценны. В них достаточно подробно и обстоятельно описаны бытовые условия службы на кораблях (питание, описание кают, распорядок дня, медицинское обслуживание, досуг). Так, В. Б. Броневский, как личный поверенный адмирала Д. Н. Сенявина, приводит в своих воспоминаниях планы и взгляды адмирала, не изложенные в официальных документах. Но он замалчивает те факты, которые могли негативно характеризовать личность императора. Мемуары П. И. Панафидина же ценны тем, что они написаны специалистом морского дела.

Записки И. Ф. Крузенштерна⁵ важны для изображения состояния быта

576 с.

¹ Чичагов П.В. Записки. М., 2002. 800 с.

² Броневский В. Б. Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год. В 4-х т. СПб., 1818 – 1819. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/24952-bronevskiy-v-b-zapiski-morskogo-ofitsera-v-prodolzhenii-kampanii-na-sredizemnom-more-pod-nachalstvom-vitse-admirala-dmitriya-nikolaevicha-senyavina-ot-1805-po-1810-god-spb-1818-1819> (Дата обращения: 09.11.2019).

³ Панафидин П. И. Письма морского офицера (1806 – 1809) // Морские сражения русского флота: Воспоминания, дневники, письма / Сост. В. Г. Оппоков. М., 1994. С. 217 – 257.

⁴ Свинын П. П. Воспоминания о плавании Российского флота под командою Вице Адмирала Сенявина на водах Средиземного моря / П. П. Свинын [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://homlib.com/svinin-pp-1/vospominaniya-o-plavanii-rossiyskogo-flota-pod-komandoyu-vitse-admirala-senyavina-na-vodah-sredizemnogo-morya> (Дата обращения: 09.04.2020).

⁵ Крузенштерн И. Ф. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 гг. на кораблях «Надежда» и «Нева: в 3 ч. СПб., 1809 – 1812. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/4877-kruzenshtern-i-f-puteshestvie-vokrug-sveta-v-1803-4-5-i-1806-gg-na-korablyah-nadezhda-i-neva-spb-1809-1812> (Дата обращения: 14.10.2019).

морских офицеров в Камчатском крае, Охотском и Петропавловском портах.

Среди публицистических источников выделяются замечания о состоянии флота в 1824 г. В. М. Головнина¹, известного путешественника и участника кругосветок. Автор своими резкими и достаточно категоричными замечаниями старался привлечь внимание к проблемам российского флота.

При анализе системы образования и воспитания офицеров флота применялись в частности воспоминания современников о Морском кадетском корпусе (далее – МКК). Так, в сборнике воспоминаний учащихся МКК есть список мемуаров его воспитанников и преподавателей, отличающихся по оценкам². Они дают яркую картину повседневной жизни будущих моряков. Так, в воспоминаниях Д. И. Завалишина³ содержится вместе с описанием фактов и событий, анализ и оценка работы исторических личностей, суждения о системе военно-морского образования в Российской империи первой половины XIX в.

Используя в своем исследовании воспоминания, мы критически подходим к их содержанию, как весьма субъективному источнику. Не стоит забывать, что мемуары зачастую вольно искажают события и требуют дополнительной проверки и анализа. Это связано, в большей степени с тем, что пишутся они не по свежим следам, а, как правило, в конце жизни, когда многое забылось и стерлось из памяти, а некоторые события видятся уже по-другому. Но это не умаляет ценность мемуарной литературы, так как она позволяет изнутри взглянуть на повседневную жизнь моряков.

Мордвиновский архив насчитывает более 8 000 бумаг, от небольших заметок до обширных статей. Все бумаги касаются по преимуществу деятельности первого адмирала графа Николая Семеновича Мордвинова,

¹ Головнин В. М. О состоянии Российского флота в 1824 году. СПб., 1861. 100 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/432887> (Дата обращения: 10.03.2020).

² Морской кадетский корпус в воспоминаниях воспитанников / сост. А. Ю. Емелин. СПб., 2003. 295 с.

³ Завалишин Д. И. Записки декабриста. 2-е русское издание. С-Пб., 1910. 464 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/333485> (Дата обращения: 19.10.2019).

который и начал составлять этот архив и был главным его вкладчиком¹.

Интерес для нас представляют и воспоминания иностранцев, путешествующих по России в изучаемый период². Так, в книге английского офицера и путешественника Джеймса Александера описана николаевская Россия³. Его воспоминания содержат яркие описания быта, нравов, досуга и развлечений разных сословий Петербурга, Москвы, Одессы и Севастополя, в том числе и морского офицерства. Путевые записки маркиза Астольфа де Кюстина⁴ содержат его подробные наблюдения и размышления о жизни в России, что представляет несомненный интерес.

Помимо мемуаров в работе мы использовали также и справочную литературу. Исследование А. С. Кроткова⁵ помогает уточнить некоторые факты и события о флоте, расположенные в синхронистическом и хронологическом порядке. По словам самого автора, «не имеет претензии быть историей русского флота, но сведения о заслугах личного состава в боях; об отличиях, оказанными судами в боях – этот труд дает»⁶. Справочник Г. И. Ванеева⁷ включает множество документов по организации бытовых условий службы моряков в порте Севастополь. Работа В. Д. Доценко⁸ также привлекались нами как справочный материал. Военно-морской словарь⁹ помог разобраться в специальных терминах по истории флота. Справочник

¹ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых: в 10 т. С.-Пб., 1901. Т. 1. 712 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/397139> (Дата обращения: 26.12.2019).

² См. например: Русский военный флот («The Times», Великобритания). Статья опубликована 24 августа 1853 г. (перепечатано из Allgemeine Zeitung) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://georgerooke.livejournal.com/59985.html> (Дата обращения: 19.10.2019); Сто лет тому назад (заметки англичанина о русском Императорском флоте в 1814 г.) // Морской сборник. 1914. № 12. Неф. отдел. С. 1 – 26. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/343845> (Дата обращения: 09.04.2020).

³ Александер Дж. Россия глазами иностранца / Пер. с англ. М., 2008. 304 с.

⁴ Кюстин А. де. Россия в 1839 году. СПб., 2008. 704 с.

⁵ Кротков А. С. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб., 1894. 626 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://runivers.ru/upload/iblock/4bb/1916_Krotkov%20Povsednevnyaya%20zapis_kniga%201_run.pdf (Дата обращения: 19.04.2020).

⁶ Там же. С. 2.

⁷ Севастополю 200 лет. 1783 – 1983. Сборник документов и материалов / сост. Г. И. Ванеев. Киев, 1983. 410 с.

⁸ Доценко В. Д. Русский морской мундир. СПб., 1994. 247 с.

⁹ Военно-морской словарь / гл. ред. В. Н. Чернавин. М., 1989. 511 с.

М. В. Макареева¹ включает биографии все командующих Балтийским флотом за всю историю его существования. Однако эти сведения носят отрывочный и краткий характер.

Все использованные источники представляют оптимальные возможности для исследования темы.

Методологическая основа работы. В основе выпускной квалификационной работы лежат исторический принцип, принцип объективности, диалектический принцип. Эта группа принципов помогает нам понять процессы исторического развития, причинно-следственные закономерности явлений и событий, оценить роль субъективного фактора в истории. Благодаря указанным принципам мы можем изучить общественные процессы первой половины XIX в., происходящие на флоте, во всем их многообразии и противоречивости. Так же мы использовали методы сравнения, описания, обобщения и аналогии, анализа и синтеза. Так, сравнительный метод использовался для анализа деятельности морских чиновников и первых лиц государства, позволил выявить ошибки и недочеты управления флотом. Методы микроисторических исследований позволили нам воссоздать повседневную жизнь морских офицеров и подчиненного состава в портах и во время дальних экспедиций. Использование комплексного подхода помогает изучить многообразие источников и исторической литературы в системе.

Научная новизна. Выпускная квалификационная работа представляет собой опыт системного и комплексного анализа различных источников информации, в той или иной мере касающихся проблем повседневной жизни моряков.

Наше исследование – это попытка реконструирования культурно-бытовой модели жизнедеятельности моряков и офицеров российского военно-морского флота первой половины XIX в., в том числе условий

¹ Макареев М. Б. Балтийский флот в биографиях командующих. 1696 – 2004. Севастополь, 2006. 420 с.

службы в портах и во время дальних экспедиций, медицинского обслуживания и культуры досуга. Это своеобразное плато для дальнейшего исследования и научных разработок вопросов, касающихся повседневности и ментальности кадров российского военно-морского флота в исследуемый период.

По своей **практической значимости** выводы и фактический материал могут быть использованы как применение изученного социально-бытового и культурного опыта рядовых моряков и офицерского состава в проекции на современное состояние быта, службы и в целом культуры российского военно-морского флота. Так же они могут использоваться во внеклассной работы по истории, в преподавании курса «История России» в школе, в проектной деятельности, написании исследовательских работ студентов и школьников, подготовке к семинарским занятиям и конференциям, при разработке спецкурсов и факультативов.

Структура работы определяется логикой исследования и состоит из введения, трех глав, шести пунктов, заключения, а также списка источников и литературы.

ГЛАВА 1. РОССИЙСКИЙ ИМПЕРАТОРСКИЙ ФЛОТ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.: ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ, КОМПЛЕКТОВАНИЕ И БЮДЖЕТ

1.1. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКИМ ФЛОТОМ ПРИ АЛЕКСАНДРЕ I

Если итоги, подводимые в конце каждого царствования относительно состояния какой-либо части государственного организма почти всегда говорят о достигнутом в этой части прогрессе, то царствование императора Александра I, по тому состоянию, в которое к 1825 г. был приведен русский флот, является особенно резким шагом назад.

История русского флота знала и до этого несколько печальных страниц, например, эпоха ближайших преемников Петра I, которые не смогли ни развить, ни даже сохранить прежних достижений, созданных Петром. Однако и это время не несет в себе того отпечатка, который во всем, что касалось флота, лежит на царствовании Александра I. Этот отпечаток, в последовательности своих проявлений – сомнение в значении флота и его необходимости для России, принижение морской идеи, подчеркнутое пренебрежение к флоту и ничем неоправданная неблагодарность к его историческим, оказанным в это же царствование, заслугам перед Россией.

Все это исходило от императора, от его явного нерасположения к флоту. Ниже мы попробуем разобраться в причинах этого.

Александр I не скрывал, что военно-морские силы ему совсем не интересны, и что разбирается он в них «как слепой в красках»¹. Он получил после правления своего отца многочисленный флот с прошедшим суровую морскую и боевую школу адмиралами, офицерами, командами, флот, прославленный множеством подвигов. Однако, к концу своего правления он этот флот развалил. О чем ярко свидетельствует отзыв 1824 г. одного из

¹ Каллистов Н.Д. Флот в царствование императора Александра I. С. 248.

современников о «презрительном и бессильном» положении флота с «бедно снабженными и плохо вооруженными» кораблями, с «престарелыми и хворыми, без интереса и знаний» руководителями, неопытным офицерским и рядовым составами¹.

В начале XIX в. российский флот состоял из Балтийского и Черноморского флотов, Беломорской и Каспийской флотилий, обеспеченных только парусными судами. Исходя из штатов 1797 – 1798 гг., в составе Балтийского флота находились 45 линейных кораблей, 19 парусных фрегатов, 12 гребных фрегатов, 132 судна других классов (без галерного флота); в составе Черноморского флота – 15 линейных кораблей, 6 парусных и 15 гребных фрегатов, 72 судна других классов; в составе Каспийского флота – 3 фрегата и 24 малых судна. Срок службы деревянных кораблей составлял 8 – 10 лет вместо положенных 20 – 25 в связи с тем, что суда строились из сырого леса и не имели медной обшивки².

Личным составом флот комплектовался так же, как и армия. Определенная часть призванных на службу по рекрутскому набору направлялась на флот. Вместе с тем, иногда организовывались специальные наборы именно в приморских губерниях: в 1805, 1806, 1809, 1811 и 1812 гг. Накануне Отечественной войны 1812 г. личный состав флота составлял: Балтийский флот – 28 408 матросов и офицеров (по списку – 26 618 чел.); Черноморский – 12 000 матросов и офицеров. Специальные воинские подразделения входили в личный состав флота. В 1800 г. насчитывалось 12 морских батальонов, переформированных позднее в 4 морских полка (по 2067 человек каждый), и гвардейский экипаж³.

Открыто активизировался реванш противников России в числе морских держав. А. Р. Воронцов в своем докладе о реформировании флота подмечал, что «прямое могущество и сила наша должна быть в сухопутных войсках...

¹ Головин В. М. О состоянии Российского флота в 1824 году. С. 1.

² Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. С. 494

³ Каллистов Н. Д. Русский флот и двенадцатый год. СПб., 1912. С. 26. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibrary.shpl.ru/ru/nodes/8540> (Дата обращения: 10.02.2020).

Посылка наших эскадр в Средиземное море и другие дальние экспедиции стоили государству много, делали несколько блеску и пользы никакой»¹. Таким образом, обесценивались достигнутые еще при Екатерине II и Павле I успехи русского флота. Его поддержали все, за исключением Н. С. Мордвинова, моряки – члены «Комитета преобразования флота» (капитан 1 ранга А. С. Грейг, адмиралы И. П. Балле, В. П. Фондезин, М. К. Макаров,, контр-адмирал П. В. Чичагов, вице-адмирал П. К. Карцов). П. В. Чичагов вообще заявил, что флот «ни в духе народном, ни вызван потребностями государства, ни в духе русского правительства ... что он есть обременительная роскошь»². Больше того, такая позиция проявлялась не только в словах.

Позиция недоброжелательства по отношению к флоту была настолько ярко выражена, что ее отмечали не только россияне, но и путешествующие по нашей стране иностранцы. Д. Н. Сенявин отмечал, что именно армейские генералы решают судьбу флота, отмечая его слишком дорогостоящее содержание³.

«Разница в *esprit du corps* в армии и во флоте поразительная, – вторил ему анонимный британский автор в 1814 г. – Сухопутные офицеры гордятся своими боевыми заслугами и отчетливо понимают и чувствуют свое значение и свой вес в стране. Моряки же работают как бы в полном сознании своей второстепенности, примирившись с мыслью, что среди различных проявлений военной мощи страны они занимают последнее место...»⁴.

По государственной реформе 1802 г. коллегиальное правление отдельных ведомств заменили единоличным. Было создано «Министерство военных морских сил» и отдельное временное учреждение – Особенный комитет (далее – Комитет) с возложенными на него обязанностями реформирования флота. Отдельные частности, допущенные при образовании

¹ Веселаго Ф.Ф. Краткая история Русского Флота. М., 2011. С. 205–206.

² Арнс Е. И. История русского флота. С. 37.

³ Гончаров В. Адмирал Сенявин. С. 114.

⁴ Сто лет тому назад (заметки англичанина о русском Императорском флоте в 1814 г.). С. 7–8.

Комитета, указывали на особое отношение императора к флоту¹. Александр I прозвал флот «мнимым», что нанесло оскорбление многим известным морским деятелям. Назначение А. В. Воронцова председателем Комитета общество посчитало ошибочным. Граф открыто выступал против морской идеи и считал сильный флот ненужным пережитком для России. В таких условиях деятельность Комитета была обречена.

Сам Наказ Комитету, ставивший главной задачей произвести полную реформу всего флота и морского управления, свидетельствовал о неясном для самого императора представлении о морской силе. Например, п. 1 указывал на необходимости проведения исследования всех причин и ресурсов, влияющих на величину и силу флота (сколько имеется леса, железа, меди, пеньки и т. п.). А в п. 2 ставилось условие, что наш флот не должен по величине и силе уступать флотам соседних держав и соответствовать принятым с союзниками обязательствам. Итак, по Наказу, величина и сила флота зависит в большей части от наличия ресурсов и государственной необходимости, а не от реалий того времени².

Свою деятельность Комитет начал с учреждения контрольных экспедиций, созданных для установления ответственности «в производстве дел» и в предупреждении злоупотреблений. Министр морских сил с помощью Департамента, состоящего из двух экспедиций, руководил Адмиралтейским департаментом и Адмиралтейств-коллегией. При Департаменте функционировали Генеральный кригсрехт (судная часть), Военно-походная по флоту канцелярия (дела личного состава).

Адмиралтейств-коллегия, в свою очередь, состоявшая из 5 экспедиций (Счетная, Артиллерийская, Хозяйственная, Казначейская, Исполнительная), командовала деяниями флота, отвечала за его содержание, снабжение, комплектование, вооружение, постройку судов³. Так же ее составляли от 4 до

¹ История русского флота. Вып. 9. С. 29.

² Волков С. В. Русский офицерский корпус. С. 253 – 255.

³ Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования. С. 268.

6 флагманов, 2 из которых ежегодно выбывали, дабы не навсегда их отвлекать от флотской службы.

Адмиралтейский департамент включал в себя две части: ученая (музеи, учебные заведения, библиотеки и т.п.) и строительная (фабрики и заводы, обслуживающие флот, строительство зданий для морского ведомства и надзор за ними). Среди его членов числились артиллерист; директор морских и гидрографических работ; чиновник, «искусный в физике и математике»; чиновник, «искусный во всех науках»; необязательными членами были ученые и профессора, достигшие высот в науке, относящейся к морскому делу. Председательствовал там министр.

Департамент министра готовил докладные записки для Комитета министров, Государственного Совета и Сената.

Несмотря на недостатки и просчеты в работе, созданная система организации морского управления продолжала действовать на протяжении всего царствования Александра I. 1815 г. ознаменовался переименованием Министерства военных морских сил в Морское министерство.

Кроме этой, наиболее крупной реформы морского управления Комитет поставил на новые основания военное судостроение, упорядочил дело снабжения флота мореходными инструментами, преобразовал морскую медицинскую часть, основал особый «Паноптический институт», имевший задачей давать основательно подготовленных мастеров по всем специальным потребностям флота (институт, не вполне оправдавший возлагавшихся на него надежд, уничтожен пожаром в 1818 г.).

Реформа коснулась так же и устройства кораблей. Так средняя часть корпуса в поперечном сечении стала иметь почти круглые обводы¹. Особый интерес представляет вооружение корабля, а именно корабельные пушки. Это приспособление – клина или винта, – поднимающих или опускающих казенную часть орудия. Горизонтальная наводка осуществлялась путем

¹ Шершов А. П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 54.

поворота орудия при помощи, рычагов. Дистанция стрельбы не превышала к середине XIX в. 400 – 1000 м.

Готовое к стрельбе орудие фиксировалось клиньями. Порох поджигался фитилем через запальное отверстие. При стрельбе бомбой предварительно поджигался фитиль бомбы. После выстрела ствол орудия чистился банником – щеткой из бараньей шкуры. Весь процесс подготовки орудия к выстрелу вместе с наводкой на цель занимал 8 – 15 минут. Прислуга орудия зависела от его калибра и могла достигать 3 – 4 человека у маленьких пушек или 15 – 18 человек у больших орудий. Низкая скорострельность и точность стрельбы (судно постоянно раскачивалось на волнах) вынуждали устанавливать на судне как можно больше орудий и вести огонь залпами по одной цели. Вообще потопить деревянный корабль или фрегат такими средствами было очень сложно. Поэтому тактика артиллерийского боя сводилась к уничтожению мачт и парусов на вражеском судне. Затем, если враг не сдавался, его судно поджигалось брандскугелями¹ и бомбами. Чтобы экипаж не мог потушить пожар, по верхней палубе вели огонь картечью. Рано или поздно огонь добирался до запасов пороха. Если же необходимо было захватить корабль противника, то на него высаживалась абордажная партия, которая в рукопашном бою уничтожала экипаж вражеского корабля.

Орудия на судах во время боя двигали с места на места для осуществления наводки и зарядки, все остальное время из-за качки они крепились при помощи специального инвентаря. Обычно орудия закрепляли на судне при помощи тросов, во время боя их выдвигали из пушечных портов. Иногда это делали во время стоянки на якоре для придания парадного вида судну.

Существующие в то время парусные суда делились на суда с прямым, косым и смешанным вооружением². Прямое или так называемое корабельное

¹ Брандскугель – зажигательный снаряд гладкоствольной корабельной артиллерии // Военно-морской словарь. С. 31.

² Данилов А. М. Линейные корабли и фрегаты российского парусного флота. Минск, 1996. С. 26 – 29.

парусное вооружение – это то, где прямые паруса являются основными, а косые вспомогательными (например, линейные корабли, имеющие три мачты, фрегаты, корветы и бриги). Косое – то, где основными считаются косые паруса (например, тендеры, шхуны, яхты). Судами смешанного вооружения считаются бригантины¹.

Однако указанные реформы Комитета не были жизнеспособными и к концу правления Александра I сами собой выродились в рутину.

Согласно Наказу состав штата Балтийского флота должен равняться сумме датского и шведского флотов, а Черноморского – турецкому. Штаты 1803 г. определяли для Балтийского флота 27 линейных кораблей, 26 фрегатов, 189 судов гребного флота, для Черноморского – 21 линейный корабль, 8 фрегатов, 140 судов гребного флота². Меняющаяся политическая ситуация требовала постоянного пересмотра штатов, однако до 1825 г. они так и остались неизменными, да и то только на бумаге.

Морской бюджет в изучаемый период был очень неустойчивым явлением. В 1803 г. он равнялся 8,7 млн рублей, в 1809 г. – 23,7, в 1819 г. колебался в пределах между 16,8 до 23 млн, в 1821 г. – 27,2, в 1825 г. составил 24 млн рублей³.

Комитет занимался также и благоустройством портов и определением значения каждого порта в отдельности.

Предполагалось сделать Ревель главным портом для Балтийского корабельного флота. Но работы шли очень медленно и были закончены только к 1820 г., поэтому главным военным портом так и оставался Кронштадт. Петербург выступал как центр Балтийского судостроения. Кронштадтский порт в первой четверти XIX в. построил лишь 1 корабль. В 1810 г. в Петербурге построили здание Адмиралтейства, в которое переместили все центральные учреждения министерства.

¹ Данилов А. М. Линейные корабли и фрегаты российского парусного флота. С. 36.

² Лебедев А. А. К вопросу о месте флота в русском обществе в XVIII – 1-й половине XIX вв. С. 131.

³ Там же. С. 132.

Надзор за портами Балтийского флота с 1802 г. осуществлял специальный орган – Комитет для поправления портов с особыми экспедициями в своем составе. Балтийские порты в итоге признавались неудобными по своему так называемому «удлиненному местоположению» и как имевшие открытый рейд. Роченсальм стал главным портом Балтийского гребного флота. Главным портом Белого моря был Архангельск, который из-за отдаленности от Петербурга стал одним из непригляднейших очагов портовых злоупотреблений.

Порты Черноморского флота до 1816 г. так же находились в запущенном состоянии. В 1812 г. (по Бухарестскому миру) прибавился еще один порт – Измаил – база гребной флотилии. С 1816 г. с приходом А. С. Грейга началось наведение порядка. Главным военным портом стал Севастополь вместо Николаева, который к 1825 г. превратился в главную судостроительную базу. В Николаеве появились обсерватория, 3 корабельных и 1 мортонов элинга, казармы, архив, водопровод, морское собрание, в Севастополе – казармы, морская батарея, офицерская библиотека и пр. В отличие от Балтийского Черноморский флот некой независимостью от высшего петербургского морского начальства.

Астрахань в первой четверти XIX в. являлась военным портом Каспийского моря, но только в 1824 г. сюда перенесли судостроительство из Казани.

Адмиралтейство в Иркутске обслуживало казенные суда, плавающие в акватории по о. Байкала. С 1812 г. вместо Охотска главным военным портом Тихоокеанской флотилии был Петропавловск-на-Камчатке.

Вплоть до 1803 г. (с начала организации русских кругосветных экспедиций из Балтики) Охотский порт был тем самым отправным пунктом всех организуемых морских экспедиций на Чукотку, Камчатку, Командорские, Алеутские и Курильские острова, в Северную Америку и Японию.

Освоение побережья шло в основном мирными путями, без каких-либо

серьезных вооружённых конфликтов, в связи с этим задачи по ведению боевых действий кораблям, приписанным к порту, не ставились.

Охотский порт просуществовал с 1731 по 1850 гг. За это время там было построено 62 корабля и судна, в том числе: 7 бригов, 12 бригантин, 13 галиотов, 3 шхуны, 1 гукор, 3 пакетбота, 1 дубель-шлюпка, 3 транспортных судна, 3 катера, 11 ботов, 2 лодии. В непосредственный состав порта, по правилам, входило 6 транспортов. В 1810 г. к порту был приписан шлюп «Диана», в 1849 г. – военный транспорт «Байкал»¹.

В связи с активизацией военной и торговой деятельности русских в акватории Тихого океана благодаря своему географическому положению на первый план выходит порт Петропавловск. Мелководность рейда и открытая акватория, тяжелая в течение практически 6 месяцев ледовая обстановка – все это несомненно снижало возможность использования Охотска в качестве порта. Таким образом, Охотский порт в истории Тихоокеанского флота играл немаловажную роль центра судостроения и мореплавания на Дальнем Востоке, являлся колыбелью русских морских сил на Тихом океане, был родоначальником Тихоокеанского флота².

Первая четверть XIX в. характеризуется так же появлением в русском флоте судов с паровым двигателем. Так, в 1817 г. на Ижорском заводе создан пароход «Скорый», в 1825 г. там же – «Проворный», в Николаеве были сооружены пароходы «Везувий» (1820 г.) и «Метеорит» (1825 г.)³.

Если говорить об успехах в судостроении, следует отметить, что деятельность Комитета здесь ограничилась реформой административного управления, успехи же в технике были заслугой, главным образом, иностранных корабельных инженеров, поступивших на службу еще при Екатерине Великой и Павле I, и их талантливых учеников. В отличие от петербургских, суда архангельской стройки страдали от хронического недостатка – строились из сырого леса, не обшивались медью, что

¹ Тихоокеанский флот России. С. 39.

² Там же. С. 57.

³ Каллистов Н. Д. Флот в царствование императора Александра I. С. 297.

отзывалось значительным уменьшением скорости хода. Захирело и балтийское судостроение. Благодаря адмиралу Грейгу хорошо шли дела на черноморских верфях. Он вывел новые принципы в судостроении – употребление железных и медных креплений, улучшение оконпачивания судов, обязательную обшивку медью и т.п. Адмирал сам составлял чертежи фрегатов, кораблей и мелких судов. Построенный уже в царствование Николая I, по чертежу Грейга, причем он впервые применил к вычислению подводной части параболическую систему – 100-пушечный линейный корабль «Варшава» своей 15-летней службой (до этого корабли с трудом выдерживали 5 – 6 лет) доказал высокую авторитетность адмирала в кораблестроении.

Всего в первой четверти XIX в. на наших верфях было построено 76 линейных кораблей и 50 фрегатов, не считая судов меньших рангов¹.

Первым морским министром стал адмирал Н. С. Мордвинов, который находился на должности чуть более трех месяцев и не успел ничего сделать. Его преемником стал П. В. Чичагов. Его податливость «сухопутным» тенденциям Воронцова, при положении которое он занимал в Комитете (докладчик императору), была одной из причин резкого расхождения с ним и последовавшего ухода Мордвинова. На пост министра он был назначен в 1807 г. В 1809 г. в связи с его болезнью управление министерством перешло к маркизу де-Траверсе, утвержденному в должности в 1811 г.

Заменивший Чичагова на посту маркиз Иван Иванович де-Траверсе, а с 1821 г. его преемник – Антон Васильевич фон-Моллер по результатам своей деятельности немногим отличались друг от друга. Разница была только в том, что у Моллера все-таки было желание, хотя и бессильное, несколько поднять совсем к тому времени захиревший флот из приниженного положения, у маркиза де-Траверсе такого желания не было, и он только следовал указаниям свыше. Только Отечественная война заставила маркиза проявить относительно оживленную деятельность, после чего он

¹ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 27.

окончательно забросил флот. Чем хуже становилось состояние флота, тем меньше становилась численность его состава. При де-Траверсе во флот глубоко проникла «фронтовистика и солдатская муштра». Дошло до того, что достоинства морского офицера стали определяться его знаниями оружейных приемов. По сути, де-Траверсе все 12 лет своего нахождения на службе был просто пассивным наблюдателем разрушения флота.

Таким образом, реформирование военно-морской службы в первую очередь затрагивала лишь ее видимую, внешнюю сторону – форму, атрибутику и т.д. Это указывает на то, что высшее руководство страны не осознавало в полной мере реальных и необходимых нужд флота, сосредотачивая свое внимание на внешней, парадной стороне.

1.2. УСТРОЙСТВО ФЛОТА В ГОДЫ ЦАРСТВОВАНИЯ НИКОЛАЯ I

Как мы уже отмечали выше, в истории российского флота личность императора являлась главнейшим фактором в развитии морских сил. Каждое новое царствование нового государя начиналось с учреждения особой Комиссии российских флотов, Военной морской комиссии или Комитета образования флота, которым ставились задачи решения вопросов о штатах флота, о типах судов, их количества и личного состава флота, количества необходимых средств для содержания флота в боевой готовности.

Император Николай I к флоту оказался благосклонен, даже стремился сделать Россию чуть ли не третьей морской державой в мире после Англии и Франции. Однако историки считают, что это было продиктовано личным тщеславием, а не исторической необходимостью – со всеми вытекающими отсюда последствиями.

По воспоминаниям Н. А. Качалова император любил флот, часто его посещал и показывал его иностранцам. Его тешила такая значительная морская сила, и то, какое впечатление эта сила производила на иностранцев.

Именно в связи с этим смотры флота назначались непосредственно в момент приезда иностранных государей¹.

Известный французский путешественник А. де Кюстин восхищался русским флотом, хотя и не придавал ему особого значения. Он называл его плодом «дела, а вернее, безделья» императора Николая I, который «забавы ради воплощает в жизнь заветную мечту Петра». Лорд Дарем же называл русские военные корабли «игрушками русского императора»².

Вырабатывался новый закон о флоте, выражавший личные взгляды императора на цели и задачи русского флота. Так, и Николай I 31 декабря 1825 г. издал указ об учреждении Комитета образования флота.

Задача, поставленная флоту в директиве, адресованных Комитету, заключалась в господстве на Балтийском и Черном морях, в них же указывались и противники России: на Балтийском море – союз второстепенных морских держав (Дания, Швеция), на Черном море – Турция. Англия и Франция не были включены в их число, но даже наоборот, соперничество с ними флота по силе было признано Николаем I невозможным для России³.

В 1827 г. Наварин покрыл союзный русско-англо-французский флот неувядаемой славой. В дальнейшем внешняя политика императора, несмотря на пребывание у власти в Англии большею частью враждебного лично ему либерального министерства вигов, с лордом Пальмерстоном во главе, успешно действовала, поддерживая постоянно враждебные между обоими этими государствами (Англией и Францией) настроения.

Именно этим способом и доведением в 1833 г., со спуском на воду очередных кораблей Балтийского флота, до установленного штатного состояния и полной боевой готовности, Николай I достиг блестящего результата в «восточном вопросе» заключением Ункяр-Искелесйского договора (июль 1833 г. открытие проливов), несмотря на протест Англии, не

¹ Качалов Н. А. Записки тайного советника. М., 2012. С. 164.

² Кюстин А. де. Россия в 1839 году. СПб., 2008. С. 97 – 98.

³ Каллистов Н. Д. Флот в царствование императора Николая I. С. 352.

рисковавшей его поддержать, однако, силой единолично, в виду упадка своего флота. Даже в 1836 г., попытка Англии в этом направлении была устранена императором, принявшим энергичные меры по подготовке вторично Черноморского флота и десантной экспедиции в Константинополь для занятия Босфора и Дарданелл. Одновременно на севере, в Балтийском море, император в присутствии английского флота капитана Кравфорта был произведен смотр всего флота и церемония представления флота «Дедушке русского флота – Петровскому ботику». Эта мирная демонстрация под видом торжественной церемонии, сыграла громадную роль, как для настоящего момента, так и для будущего.

Весь этот смотр произвел на английского капитана сильное впечатление. Гордость англичанина, боязнь за национальное могущество, владычество морем, сказались сейчас же. В изданной им в Англии брошюре об этом смотре и состоянии русского флота он очень остро поставил и подчеркнул для нации именно этот вопрос о первенстве на море, подняв целую бурю в прессе и обществе за усиление флота. В самой же России данный психологический момент понят не был.

Однако поставленная Николаем I цель – господство на Балтийском флоте – была достигнута. Н. Д. Каллистов, подводя итог достигнутой цели, писал, что «неизбежность и невозможность уклониться с этого момента от соперничества и борьбы с Англией за владение морем понята не была. Не было ясно, что господство на Балтийском закрытом море можно удержать, добившись лишь владения морем, и что, следовательно, на этом вопросе неизбежно столкновение с Англией, не могущей допустить какой-либо иной державы для оспаривания у нее этого владычества...»¹.

Никто из второстепенных морских держав не мог и мечтать о соперничестве на море с Россией. Даже в 1848 г., когда мы по сравнению с Англией и Францией, окончательно отстали в силе флота по типу судов, слово императора в Берлине о своем праве и обязанности быть

¹ Там же. С. 356 – 357.

руководителем держав всего севера Европы, поддержанное отправкой флота в Датские воды, отсрочило на 15 лет основание морского могущества и объединения Германии.

В 1836 г. произошла очередная организационная реформа Морского управления в России императора Николая I, нарушившая принципы организации 1827 – 1828 гг., давшая за 8 лет такие блестящие результаты. Этот перелом внутреннего управления флотом объяснил то, что к моменту Восточной войны у флота не было командующего им, не было выработанного плана войны, не были созданы силы в соответствии с силами противника.

Перед Черноморским флотом стояла цель господства на Черном море. Вытекающая из этого задача занятия проливов (десантная экспедиция в Босфор), порученная флоту маркизом де-Траверсе, в самом зародыше своем при организации была загублена назначением несоответствующих задаче средств.

С назначением адмирала Грейга в Черное море (в 1816 г.) к моменту вступления на престол Николая I материальная и моральная составляющие Черноморского флота находились в состоянии высокой степени боеготовности. Только дух флота, подвиги личного состава, а главное возрождение Балтийского флота, появление в Средиземном море (Архипелаге) эскадры графа Гейдена, Рикорда, дальнейшее развитие Черноморского флота и прибытие его под флагом вице-адмирала Лазарева на Босфоре, привели вновь к открытию проливов (1833 г.) для России и появлению Черноморского флота в водах Средиземного моря. Однако данное торжество и величие отечественной морской силы было недолгим и закрытие проливов (1840 г. – Лондонский тракт) привело снова Черноморский флот к идее Босфорской экспедиции.

Это «добровольное» закрытие проливов уже означало отказ от господства на море, даже отказ от владения Черным морем, так как свободно сообщающаяся морская стихия не может быть закреплена ни за какими

трактатами, а лишь реальной морской силой. Отказ князя Меншикова от Босфорской экспедиции привел к полному его отказу, несмотря на Синоп, и от борьбы с появившимся на Черном море англо-французским флотом, к полному отказу от владения морем, затоплению флота и обороне на берегу.

2 августа 1833 г. по возвращении Черноморского флота в Севастополь из Босфора, Главный командир, адмирал А. С. Грейг был назначен членом Государственного Совета, а его начальник штаба – М. П. Лазарев – был назначен исполняющим делами Главного командира Черноморского флота, в этой должности он и был утвержден 31 декабря 1834 г. С этого времени вся дальнейшая эпоха в истории Черноморского флота, включая и Севастополь, неразрывно связана с именем Михаила Петровича и справедливо окрещена потомками – Лазаревскою. Именно личность Лазарева была тем связующим элементом, любовь к которому, доходившая во всех черноморцах, от матроса до адмиралов, до обожания, возбуждала во всех чинах флота такую же, как у него страстную любовь к морю, к флоту, к морскому делу (управления судами).

Главной сферой внимания М. П. Лазарева был флот и его личный состав. Его сравнивали с Грейгом. Современники отмечали, что Грейг и Лазарев имели каждый свою долю гениальности, но обладали разными характерами. Первый работал по обязанности, а второй по увлечению. Первый – философ-методист, вдумчивый, меланхоличный, с огромным запасом разнообразных идей, второй – деятельный с острым решительным взглядом, со способностью спокойно руководить в борьбе с атмосферными стихиями на море и с грозным неприятелем в бою. Чтобы привлечь офицеров к морской службе и возбудить в них наибольшее соревнование, Лазарев заботился об увеличении числа судов малого размера.

Тяжелую непрерывную 20-летнюю боевую службу пришлось нести Лазаревскому флоту у Кавказских берегов Черного моря. Об этом говорит тот факт, что за этот период у берегов Кавказа погибло 23 военных судна разных рангов Лазаревского флота, доведенного им до высокого

совершенства управления судами на море. Через кавказскую школу проходили все молодые офицеры, приходившие во флот, и все молодые офицеры. Кавказская школа операций блестяще оправдала себя в сентябре 1853 г., во время перевозки всей 13-ой пехотной дивизии (16 000 человек) с артиллерией из Севастополя на Кавказ к берегам Анакрии.

Впоследствии, когда Черноморская береговая линия была значительно укреплена, по идее М. П. Лазарева была создана особая флотилия из баркасов (по образцу Мальтийских, которые могли поднимать 40 человек десанта с корронадой или фальконетом на носу), сообщения укрепления между собой и для более тщательного наблюдения за побережьем в 3-хверстной полосе от берега¹.

С 1832 г. по 1838 г. по побережью был построен целый ряд укреплений: Св. Духа, Новотроицкое, Михайловское, Кабардинское и др. В 1838 г. начальником Черноморской береговой линии был назначен генерал-майор Раевский, которому и разрешено было занимать береговые пункты при содействии флота по своему усмотрению. В этом же году были заняты устья р. Шапсуго и Цемеса, Новороссийск, по превосходной глубокой бухте, был выбран центральным пунктом укрепления кавказской береговой линии, в нем заложено было адмиралтейство и началась постройка порта.

Вся черноморская линия была разделена на 3 отделения, а в 1843 г. с укреплением русских в Самурзакани и Гурии, открыто и 4-е отделение. Теперь содействие флота заключалось в поддержке войск при движении их вдоль берега, обстреливании завалов, устраиваемых горцами, поддержке самих укреплений при нападениях на них больших масс неприятелей и главное в строжайшей блокаде всего побережья, в особенности от контрабанды англичан, постоянно высылавших и морем и через Турцию эмиссаров для поддержания борьбы горцев, для снабжения их порохом и оружием. В виду этого крейсерские отряды были еще больше усилены и

¹ Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / Под ред. докт. военно-морских наук Н. В. Новикова. М., 1948. С. 213.

начальство над ними по очереди поручалось одному из флагманов.

11 апреля 1851 г. в Вене от рака желудка умер Лазарев. С его смертью ушла из Черноморского флота сила, объединявшая всех в одном общем порыве и труде во славу государства, нарушилось единство командования, единоначалие, которое и давало возможность Главному командиру Черноморского флота направлять всю деятельность его к единой цели – к военной готовности.

В Черном море еще с начала XIX в. из-за отдалённости флотов от центрального органа морского министерства было учреждено особое управление, вначале почти совершенно самостоятельное и объединенное лишь в должности Главного начальника. Новое образование Черноморского управления 1831 г. значительно урезало права Главного командира, но принцип единства командования нарушен не был – из-за невозможности командования и управления флотом на огромном расстоянии должность Главного командира Черноморского флота не была упразднена.

Уезжая в отпуск, временное исполнение своих обязанностей Лазарев по Высочайшему повелению передал старшему после себя генерал-лейтенанту корпуса флотских штурманов Морицу Борисовичу Берх, члену Адмиралтейств-совета с 1849 г., но оставленному, в виду преклонных лет, жить на юге (мичман 1794 г.).

Со смертью Лазарева, Берх был переименован в вице-адмиралы и, несмотря на то, что еще с 1817 г. ушел из строевого состава флота, будучи определен, по ходатайству адмирала Грейга, директором моряков Черного моря и заведующим описными работами, был назначен Главным командиром Черноморского флота и портов. Берх в силу своего возраста понимал всю несостоятельность нахождения его на этой должности и неоднократно просил об освобождении его с этого места, однако Меншиков отклонял его прошения.

Наиболее энергичными и выдающимися преемниками Лазарева были Нахимов, Корнилов, Путянин, Метлин и Истомин. Корнилов был выбран

самим Лазаревым себе в преемники и специально готовился им к продолжению его дела. Павел Степанович Нахимов был полной противоположностью В. А. Корнилова. Характеристика, данная ему М. П. Лазаревым, «чист душою и любит море», как нельзя более ярко описывает этого удивительного человека и адмирала¹.

Показательным было мнение главного военного советника императора И. Ф. Паскевича, которое он высказал в 1854 г. о судьбе Черноморского флота. Он предполагал, что если бы в Крыму не было Севастополя, то никто бы не стал нападать на Крым. И для него эти земли имели меньшее значение, чем «создававшая бесконечные проблемы Польша!»². Во второй четверти XIX в. флот окончательно стал одним из «подразделений» близкой и понятной большинству россиян сухопутной армии.

Британский путешественник Дж. Александер (посетил Россию во второй половине 1820-х гг.) был удивлен тем, что русские моряки были очень похожи на солдат: «увидев их на военном корабле, с отличной выправкой, в зеленых мундирах, застегнутых до самого подбородка, и в военных фуражках, мы представили английские экипажи – у матросов огромные бакенбарды, на голове маленькие матросские шапочки, открытая шея, свободная одежда, независимый и бойкий вид...»³. По его воспоминаниям на борту «Парижа» (110-пушечного корабля Черноморского флота) находилось более 60 офицеров и около 1000 матросов, поддерживающих образцовый порядок. Со слов британца, если бы на корабль попал англичанин, он бы не понял, где моряки, так как на борту находились «солдаты». Ежедневно экипаж корабля маршировал с полной боевой выкладкой⁴.

На канонерских лодках был практически полностью переделан устав батальонного учения. На воде под веслами под многочисленные сигналы

¹ История русской армии. Вып. 9. С. 38.

² Военно-морская идея России: Духовное наследие Императорского флота / Сост. Савинкин А. Е., Домнин И. В., Белов Ю. Т. М., 1999. С. 196.

³ Александер Дж. Россия глазами иностранца. С. 30.

⁴ Александер Дж. Россия глазами иностранца. С. 193.

барабана и горна их заставляли проделывать разнообразные построения и перестроения полувзводных и взводных колонн¹.

За первые 50 лет XIX в. было построено 438 боевых парусных и 41 паровое судно (см. табл. 1²).

Таблица 1

Годы	Парусные суда				Паровые суда*			Построено на иностранных верфях по русским чертежам или куплено*
	линейные корабли	фрегаты	суда других классов	Всего	пароходо-фрегаты	мелкие корветы	Всего	
1801 – 1810	30	18	51	99	–	–	–	–
1811 – 1820	30	29	31	90	–	–	–	–
1821 – 1830	39	29	52	120	–	–	–	–
1831 – 1840	22	17	41	80	8	33	41	35
1841 – 1850	18	7	24	49				
Всего	139	100	199	438	8	33	41	35

* Данные за 1831 – 1850 гг.

Из данных табл. 1 видно, что, начиная с 40-х гг. XIX в. строительство боевых парусных судов резко уменьшается и в 1850-е гг. практически прекращается. Появляются первые паровые суда. Однако отечественные заводы были не в состоянии справиться с поставленной задачей, и Морское ведомство вынуждено было закупать суда за границей.

До 1853 г. закупили или построили по отечественным чертежам, в основном в Англии и в США, 8 пароходо-фрегатов и 23 малых парохода.

19 июля 1829 г. Казимир Черновский внес на рассмотрение предложение о строительстве подводной лодки¹. Он заявил, что создаст ее за 60 дней. Император дал добро на этот проект.

¹ Зайончковский А. М. Восточная война, 1853–1856. В 2 т. Т. I. СПб., 2002. С. 566.

² Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. С. 488.

Однако Черновскому чинили препятствия и до его смерти чертежи завершены не были. В 1834 г. опытный образец подводной лодки все-таки был построен и получил название «Морской черт». Ее спустили на воду в 1838 г. и провели испытания (командир лодки мичман Н. Р. Жмелев).

К началу XIX в. мы имели многочисленный флот с прошедшим суровую морскую и боевую школу адмиралами, офицерами, командами, флот, прославленный множеством подвигов. Именно благодаря этому «наследству», как бы расходуя всю свою «живую силу», накопленную в царствование Екатерины II и Павла I, он смог особенно ярко проявить себя в тяжелые для России годы (см. таблицу 2), после чего и вследствие чего начались для него беспросветные годы упадка.

Таблица 2

Участие Российского императорского флота в войнах
первой половины XIX в.²

Год	Сражение	Флотоводец
<i>Война с Францией 1804 – 1807 гг.</i>		
9 февраля 1805 г.	сражение 16-пушечного брига «Летун» с французским корсарским судном (Превезский залив)	лейтенант И. Бутаков
17 февраля 1805 г.	захват французской 16-пушечной шебеки «Азард» 5-ю гребными судами с близ крепости Кастель-Нуово	лейтенант А. С. Сытин
19 апреля 1806 г.	овладение Далматинскими островами	капитан-командор Г. Г. Белли
20 апреля 1806 г.	бой русского фрегата «Венус» с	капитан-

¹ Боевая летопись русского флота. С. 290.

² Составлена по: Боевая летопись русского флота. С. 165, 167, 169, 172, 176 – 177, 179, 181 – 182, 185, 188 – 194, 198, 201, 206 – 207, 212, 214 – 215, 217 – 218.

	французской канонерской лодкой	лейтенант Е. Ф. Развозов
28 апреля 1806 г.	взятие крепости Курцало русским отрядом из 3-х линейных кораблей, 1 шебека, 2-х шхун и 9 мелких судов	капитан-командор Г. Г. Белли
22 июня 1806 г.	бой русских фрегатов «Венус» и «Автроил»с 11 французскими шебеками и канонерскими лодками (устье р. Нарента (Неретва))	капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов, капитан-лейтенант Бекман
17 декабря 1806 г.	бой русского 16-пушечного брига «Александр» с 5 французскими кораблями (близ о. Браццо)	лейтенант И. С. Скаловский
<i>Война с Турцией 1806 – 1812 гг.</i>		
10 марта 1807 г.	взятие крепости Тенедос	вице-адмирал Сенявин Д. Н.
29 апреля 1807 г.	взятие крепости Анапа	контр-адмирал А. С. Пустошкин
10 мая 1807 г.	Дарданелльское сражение	Вице-адмирал Сенявин Д. Н.
3 – 4 июня 1807 г.	действия 5-ти русских линейных кораблей против турецкой крепости Пелари(о. Лемнос)	контр-адмирал А. С. Грейг
19 июня 1807 г.	Афонское сражение	Вице-адмирал Сенявин Д. Н.
24 июля 1811 г.	захват без боя русскими 74-пушечными кораблями «Марией» и «Анапой» стоявших у Пендераклии	капитан 1 ранга М. Т. Быченский

	40-пушечный турецкий фрегат «Магубей-Субхая» и 20-пушечный корвет «Шагин-Гирей»	
<i>Война с Англией 1807 – 1812 гг.</i>		
Август 1810 г.	Подвиг морехода Матвея Герасимова. По пути из Архангельска в Норвегию русский транспорт с грузом пшеницы, был захвачен англичанами у Нордкапа. Англичане взяли управление судном в свои руки, но Герасимову и его товарищам удалось обезоружить и взять в плен англичан во время бури. За этот подвиг получил георгиевский крест.	Мореход Матвей Герасимов
<i>Война со Швецией 1808 – 1809 гг.</i>		
9 июля 1808 г.	сражение у острова Комито	капитан 1 ранга А. Ф. Гейден
20 июля 1808 г.	сражение у Рилакс-фиорда	капитан-лейтенант Додт
7 августа 1808 г.	бой у Юнгферзунда. Подвиг мичмана В. М. Сухотина. Судно, на котором он служил, «Стор-Биерн» было захвачено шведами. Сам Сухотин был смертельно ранен во время уничтожения сигнальных книг, чтобы предотвратить их попадание в руки противника	капитан 2 ранга И. С. Новокшенов
18 августа 1808 г.	сражение у острова Судсало	капитан 1 ранга

		М. П. Селиванов
23 июня 1809 г	Бой русского 36-пушечного фрегата «Богоявление» с 2 шведскими 48-пушечными фрегатами в Вазасском проливе.	капитан-лейтенант Ф. Л. Мендель
<i>Отечественная война 1812 г. Война с Францией 1813 – 1814 г.</i>		
Учрежденный в 1810 г. Гвардейский экипаж (14 офицеров и 418 рядовых) во время Бородинского сражения уничтожил французский полк дивизии Дельсона, возводил переправы, помогая сухопутным войскам активно и успешно действовать. В 1813 г. получил Георгиевское знамя с надписью «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме».		
21 августа 1813 г.	Бомбардировка Данцига русской гребной флотилией в составе 63 канонерских лодок и 13 других судов.	капитан 1 ранга Л. П. Гейден
<i>Война с Персией 1803 – 1813 гг.</i>		
1 января 1813 г.	взятие крепости Ленкорань	капитана 1 ранга Е. В. Веселаго
<i>Война с Персией 1826 – 1828 гг.</i>		
22 августа 1826 г.	боевые действия во время осады Баку между русским бригам «Орел» и персидскими судами	лейтенант Генбачев
<i>Наваринская кампания 1827 г.</i>		
8 октября 1827 г.	Наваринское сражение	контр-адмирал Л. П. Гейден
<i>Война с Турцией 1828 – 1829 гг.</i>		
8 мая 1828 г.	18-пушечный бриг «Меркурий» и 12-пушечный катер «Сокол» захватили 2 турецких	контр-адмирал граф Л. П. Гейден

	транспортных судна (близ Суджук-кале)	
17 мая 1828 г.	истребление русским 20-пушечным бригом «Пегас» турецкого транспорта (Геленджик)	капитан-лейтенант К. Н. Баскаков
12 июня 1828 г.	взятие крепости Анапа	контр-адмирал граф Л. П. Гейден
29 сентября 1828 г.	взятие крепости Варна	контр-адмирал граф Л. П. Гейден
14 мая 1829 г.	Подвиг русского 18-пушечного брига «Меркурий». Победа в бою с турецкой эскадрой (6 линейных кораблей, 2 фрегата, 2 корвета, 1 бриг, 3 тендера). Личный состав брига награжден боевыми наградами, сам бриг получил кормовой Георгиевский флаг. Было утверждено, что с тех пор в составе Черноморского флота неизменно должно быть судно с названием «Меркурий» или «Память Меркурия», которое преемственно должно носить Георгиевский флаг, связанный с памятью о подвиге 14 мая 1829 г.	капитан-лейтенант А. И. Казарский
<i>Участие русского флота в гражданской войне в Греции 1831 – 1832 гг.</i>		
28 марта 1831 г.	русский бриг «Аякс» разбил 5 пиратских судов в греческих водах (район Навплийского	капитан-лейтенант М. А. Лавров

	(Аргостольского) залива)	
<i>Действия Черноморского флота у Кавказского побережья 1830–1853 гг.</i>		
апрель 1833 г.	борьба русских судов с турецкими контрабандными судами	капитан-лейтенант А. Б. Броневский
май – сентябрь 1839 г.	благодаря действиям Второй эскадры был перевезен десантный отряд из Тамани к устью р. Субаши, благодаря действиям которого были сооружены «Головинский форт» (устье р. Субаши), «форт Лазарева» (устье р. Псезуапе) и «форт Раевского» (на реке Меекагу)	вице-адмирал М. П. Лазарев
<i>Экспедиция Черноморского флота в Босфор 1833 г.</i>		
2 февраля 1848 г.	русская эскадра (4 линейных корабля, 3 фрегата, 1 корвет и 1 бриг), пройдя путь из Севастополя к Босфору, встала на якорь у Буюк-дере	контр-адмирал М. П. Лазарев
<i>Экспедиция Балтийского флота в датские воды 1848 – 1850 гг.</i>		
апрель 1848 г.	русская эскадра вышла к датским берегам дабы предотвратить усиление Пруссии на Балтийском море	контр-адмирал И. П. Епанчин, вице-адмирал А. П. Лазарев

Срок службы на флоте во второй четверти XIX в. составлял 25 лет. Производился набор так называемых «вольных матросов», чтобы обслуживать военные пароходы. После 10 лет службы матросы освобождались в дальнейшем от всех повинностей и податей. Цехи «вольных

матросов» находились в Алешках и Никополе (Черноморский флот) и Кронштадте (Балтийский флот). В 1850 г. на Балтийском флоте служило 100 «вольных матросов», а на Черноморском – 1600.

Масштабы «осухопутчивания» военно-морского флота были такими огромными, что в обществе обеспокоились о его последствиях. Так в отчете III отделения Собственной Его Императорского Высочества Канцелярии отмечалось, что все происходящее невероятно ослабляет морскую силу, так строевая служба в избытке и частое отвлечение матросов от их прямой обязанности может быть пагубным во время войны¹.

Зайончковский А. М. утверждал, что «осухопутчивание» провоцировало значительный отток офицеров с Балтийского флота (с 1840 до 1854 гг. – более 1062 человек)². Этот процесс, в общем, вполне вписывался в мнения большинства россиян. Например, в одном анонимном обращении к Николаю I в конце 1853 г. автор писал, что, если мы хотим победить англичан и французов в Черном море, то нужно «морской бой превратить в сухопутный: посадить на каждый корабль по 500 человек солдат, вооруженных по абордажному, и с русским ура абординовать их; против такого решительного действия, ни что не устоит и победа несомненна...»³. Н. И. Закревский считал, что виновата во всем скука, «неразлучная спутница моряков в море»⁴.

Иностранцы так же отмечали недостаточную заинтересованность офицеров русского военного флота своим ремеслом, что «в случае войны станет очевидно, что русским кораблям не хватает хороших командиров»⁵. Подводя итог, иностранцы пишут о том, что для Российской империи флот –

¹ Россия под надзором. С. 266.

² Зайончковский А. М. Восточная война, 1853–1856. Т. I. С. 568.

³ Лебедев А. А. К вопросу о месте флота в русском обществе в XVIII – 1-й половине XIX вв. С. 133.

⁴ Закревский Н. Воспоминания об адмирале А. С. Грейге // Морской сборник. 1864. Т. 70. № 2. С. 195. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/343873> (Дата обращения: 11.12.2019).

⁵ Русский военный флот (“The Times”, Великобритания). Статья опубликована 24 августа 1853 г. (перепечатано из Allgemeine Zeitung) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://george-rooke.livejournal.com/59985.html> (Дата обращения: 12.05.2020).

«не естественный плод народного характера; он создавался по приказу сверху, и ... будучи, возможно, полезным средством обороны, он никогда не станет орудием войны завоевательной»¹.

Получается, что для большей части россиян флот так и не стал «своим», что и отмечал в своей статье Н. Д. Каллистов: «Мы никогда не были моряками и никакого флота нам не нужно: Россия – страна континентальная. Есть у нас, слава Богу, армия, и этого достаточно; а всякие там контрминоносцы да эскадренные броненосцы, да субмарины какие-то, – Бог с ними! Их и не выговоришь, – совсем не русская стихия... И куда это столько миллионов ухлопали!... Взять бы их, да армию перевести...” Вот ходячая формула наших отношений ко флоту в ее крайнем проявлении...»². Достигнутые флотом успехи он считал не частью системы, а «ослепительными вспышками посреди мрака»³.

Таким образом, к началу XIX в. Российская империя входила в число сильнейших морских держав, благодаря деятельности Российского императорского флота в годы правления Екатерины II и Павла I. Но с приходом к власти Александра I ситуация резко изменилась и в развитии флота совершился резкий поворот. Флот приходил в упадок. Суда строились такими медленными темпами, что их выбытие превышало вступление в строй новых кораблей. Флот находился в таком неудовлетворительном состоянии, что в первый же месяц своего правления император Николай I вынужден был создать Комитет образования флота, чтобы «извлечь наши морские силы из забвения и ничтожества», в котором они находились в последнее время. Однако особых успехов ему так же не удалось добиться, так как он сразу оговорился, что Российский флот не сможет конкурировать с флотами Англии и Франции.

¹; Британская «The Times» пишет о Российском императорском флоте в 1853 г. // Флот XXI век. 2013. 4 мая. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://blackseafleet-21.com/newsid/7194> (Дата обращения: 12.05.2020).

² Каллистов Н. Д. Флот в царствование императора Николая I. С. 389.

³ Каллистов Н. Д. Флот в царствование императора Николая I. С. 390.

ГЛАВА 2. ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX В.

2.1. СИСТЕМА ОБРАЗОВАНИЯ И ВОСПИТАНИЯ

Система военно-морских учебных заведений в исследуемый период имеет свою специфику и включает: Артиллерийское училище, Морской корпус, штурманские училища, Училище корабельной архитектуры, учебные экипажи, а так же заведения по подготовке инженерно-технических специалистов, штурманов, корабельных инженеров и морских артиллеристов.

Существовали учебные заведения, выпускающие с первым офицерским чином (морские училища), и повышающие образование уже имеющих офицерские чины (академия, офицерские классы и школы). В отличие от армии и системы гражданского управления на флоте офицерский чин присваивался только после окончания Морского корпуса, что обусловило высокий уровень образования военно-морской элиты. В. Броневский вспоминал, что «морские офицеры, исключая немногих, воспитываясь в Морском корпусе, как в единой колыбели, чрез привычку и одинаковые нужды с младенческих лет, связуются узами дружбы»¹. Итак, к 1805 г. на судах Балтийского флота практически все офицеры являлись воспитанниками Морского корпуса.

Морской корпус – кузница офицерских кадров флота, аристократическое учебное заведение, комплектовавшееся кадетами морской роты Александровского малолетнего кадетского корпуса. Существовал перечень лиц, которых могли туда принимать. Это дети флотских офицеров; дворяне, внесённые в 4,5 и 6 части родословных книг; дворяне царства Польского; дворяне великого княжества Финляндского и трёх прибалтийских

¹ Броневский В. Записки морского офицера. Т. 1. С. 114 – 115.

губерний, имеющие не менее 100-летнее дворянство; дети особ первых 4-х классов¹.

С 1800 по 1825 гг. было выпущено 2030 человек, а до 1855 г. еще 1976 человек², в том числе в сухопутные войска и ластовые команды – 21, мичманов и за мичманов – 1855 чел., в артиллерию – 50 чел. С 1830 г. был учрежден Морской учебный экипаж и артиллеристов перестали выпускать³.

История это учебного заведения начинается с указа Петра от 14 января 1701 г. Первоначально он именовался как Морской Шляхетский Корпус. В 1802 г. он стал называться Морским Корпусом. Срок обучения в нем зависел от уровня образования, полученного кандидатом до поступления в это учебное заведение, но не должен был превышать семи лет.

Курс обучения разделялся на два этапа: в приговорительном и трёх гардемаринских преподавались общеобразовательные и специальные науки. К сожалению, от подобного смешения образование страдало. В Морском корпусе изучали чистописание, азбуку, общую Кайданову историю, сокращённую математику, десять заповедей, сокращённую физику, краткую географию, химию, начертательную геометрию без приложения к чертежам, корабельную архитектуру, морскую практику без плавания в море, астрономию без приложения на деле к мореходству и пр., и пр. Количество дисциплин было около 30, а в старших классах гардемарины проходили сразу 20 дисциплин.

Среди преподавателей числились Н. Г. Устрялов, М. К. Острогорский, В. Я. Буняковский, П. Я. Гамалей и др. Закончив корпус, воспитанники отправлялись на практику в плавание на русских кораблях, а лучшие

¹ Зуев Г. И. Историческая хроника Морского корпуса. 1701 – 1925 гг. М., 2005. С. 68.

² Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. С. 543.

³ Обзор деятельности Морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича. 1855 – 1880/ сост. на основании офиц. сведений под руководством члена адмиралтейств-совета тайного советника К. А. Манна. С-Пб., 1880. Ч. 2. С. 588 – 589. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/354271> (Дата обращения: 07.10.2019).

командировались на стажировку за границу. В 1802 – 1811 гг. 50 молодых офицеров прошли практику в Англии и Голландии.

Все учащиеся делились на две роты (кадетскую и гардемаринскую), делившиеся в свою очередь на отделения во главе с офицером-воспитателем, формировавшиеся по ранжиру. Воспитатели выступали в качестве надзирателей и следили за порядком из-за чего воспитанники их ненавидели и составляли заговоры, чтобы проучить особо досадивших им¹. Такое положение не оставалось незамеченным. Учебники существовали только переводные, переводили их сами учителя².

Гардемарины имели главенствующее положение по отношению к кадетам и «употребляли их, как сущих своих дворовых людей»³. Император, видя что обучение не приносит ощутимые результаты, начинает проводить ряд реформ. Так постепенно система образования менялась. Но надзор за преподаванием был недостаточным. Следствием этого было непосещение некоторыми учителями собственных уроков. Так, учитель английского языка Руммель вообще не приходил на утренние уроки. Взаимоотношения между педагогами оставлял желать лучшего, они постоянно ругались, не стесняясь воспитанников⁴.

Однако были среди преподавательского состава и выдающиеся педагоги, например князь С. А. Ширинский-Шихматов или А. Давыдов, читающий курс о дифференциальных и интегральных счислениях. М. Бестужев так же упоминает «замечательного спеца той эпохи» П. Я. Гамалея. Его брат Н. Бестужев называл его благодетелем, человеком, которому он обязан наилучшей частью «своего нравственного достояния»⁵.

Но и Гамалей не смог сразу полностью наладить обучение в корпусе. М. Бестужев в своих воспоминаниях отмечал «хаос и отсутствие всякой

¹ Морской кадетский корпус в воспоминаниях воспитанников. С. 76.

² Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 76, 80, 81.

³ Там же. С. 83.

⁴ Зуев Г. И. Историческая хроника Морского корпуса. С. 135.

⁵ Бестужев Н. А. Статьи и письма. М.; Л., 1933. С. 38.

системы преподавания... и учебников; каждый преподавал, что и как ему вздумалось по безтолковым запискам»¹.

Д. И. Завалишин отмечает, что даже в обмундирование некоторых рот оставляло желать лучшего: «неуклюжие и рваные мундиры, тесные сапоги, нечистое белье»². Он упоминает 1000 человек обучавшихся³, в том числе воспитанники училища корабельных инженеров и гимназии. Их содержание было еще хуже, чем у кадет и гардемарин. Ели они после воспитанников корпуса, еда на столе была скудной (ржаной хлеб, квас, булки). По свидетельству Кузнецова Д. И. (окончил корпус в 1825 г), в праздник они могли получить небольшие кусочки торта и жареного гуся.

Один из бывших гардемарин В. П. Одинцов отмечал, что к корпусному празднику 6 ноября воспитанники готовились практически за месяц. Они складывались и закупали провизию. В день Святого Павла-исповедника началась с богослужения в красивой корпусной церкви. На богослужение приезжал генерал-адмирал начальник главного Морского штаба, морские офицеры, находившиеся в Петербурге и Кронштадте. Потом младшие роты выводились в столовую. После этого генерал-адмирал обходил фронт и здоровался. После обхода было краткое молебствие, и затем батальон проходил церемониальным шагом мимо генерал-адмирала. Этим заканчивался парад, и кадеты расходились по своим помещениям. А в столовой расставлялись накрытые столы. В 12 часов все роты опять выводились и чинно становились у своих столов. Меню было традиционным и состояло из 3-х блюд (борщ с кулебякой, гусь с яблоками, пломбир). Дополнительно выдавались полуфунтовые коробки с конфетами с гербом корпуса. Кадеты обязательно приносили их домой. Гусь с яблоками был традиционным блюдом, в память о гусях, однажды присланных императрицей Анной Иоанновной.

¹ Бестужев Н. А. Статьи и письма. С. 328.

² Завалишин Д. И. Записки декабриста. С. 109.

³ Там же. С. 31, 32.

Обеда заканчивался тостом за государя-императора и оглушительными криками «ура!». Гардемарин и кадет построили во фронт перед столами. Происходило прощание с генерал-адмиралом, после которого воспитанников отпускали по домам до бала. На балу присутствовали только родители кадет и семьи корпусных офицеров. В огромной зале, освещенной люстрами из восковых свечей, стояли медные чаны с клюквенным питьем. После подачи крымских яблок начинались танцы, которые заканчивались в 10 часов. Так проходили праздники.

Разные виды спорта были развиты в Морском корпусе. Широко распространено было фехтование. Зимой преобладало катание на коньках без шинелей в одних мундирах. Играли в городки (в то время так называлась игра в мяч), житки – «один бил по очереди, один подавал мячик, третий стоял в поле и должен был поймать на лету мячик». Третий вид игры в мяч заключался в том, что «огромный и некрепко набитый мяч... носком ноги закидывался прямо вверх... на крышу корпуса»¹. Преподавали так же танцы и музыку.

С наступлением каникул кадет отпускали домой, а гардемарин «отправляли в кампанию» – в учебное плавание на корпусных учебных судах – фрегатах «Малой» и «Урания», бригае «Симеон и Анна» и кораблях регулярного Балтийского флота. Наиболее отличившиеся поступали на военные суда, направляющиеся в научные экспедиции. Например, летом 1817 г. с преподавателем корпуса князем С. А. Ширинским-Шихматовым 17 гардемарин посетили Стокгольм и Копенгаген и прошли на корабле по маршруту северных русских портов. Среди этих счастливчиков находились будущий герой Севастополя адмирал П. С. Нахимов, его друг – выдающийся гидрограф М. Рейнике, будущий декабрист Д. Завалишин, русский писатель и этнограф В. И. Даль.

Широко распространены были телесные наказания воспитанников. Так, некий офицер Овсов, давал по 300 ударов провинившимся. Наказание

¹ Завалишин Д. И. Записки декабриста. С. 67.

розгами имело три степени: келейное (в дежурной комнате), при роте (исключительно по разрешению корпусного директора) и самое тяжелое – перед фронтом всего корпуса с исключением из рядов воспитанников. Кадетов, стойко выносивших наказание розгами без криков, именовали стариками (более почетное название) и чугунами. Старшие гардемарины – трех-кампанцы – и младшие двух-кампанцы – дрались стенка на стенку¹. Дружба, как и вражда у кадетов была очень крепкой. Так, один из воспитанников писал, что «дружба наша была идеальная, а вражда безмерная... избегали друг друга года по два и более»².

Согласно запискам Д. Завалишина, корпусные офицеры практиковали платные частные уроки. Он сам лично пользовался платными услугами полковника де-Ливорна. Выпускные экзамены принимались множеством создаваемых специально комиссий: флотской, артиллерийской, астрономической, духовной и т. д.³

При Беляеве, который поступил в корпус в 1815 г., занятия проводились в течение всего дня (4 часа до обеда и 4 часа после обеда), ежедневно изучали четыре дисциплины. Каждый урок длился по 2 часа. Во время обучения Беляева преподавательский состав улучшился, учителя добросовестно выполняли свои обязанности и были объективны по отношению к воспитанникам. Беляев упоминает и проведение уроков религиозного учения и хорового пения. При корпусе существовала церковь, в которой постоянно проводились службы. Известно имя иеромонаха Иовы, благодаря которому началось возрождение религиозной жизни Морского корпуса.

В 1810 г. на реке Большая Нева около здания Морского корпуса сделали купальню, в которой старших гардемарин учили плавать. Преподавателем плавания в это время являлся отставной итальянский матрос Кобри, некогда благодаря умению плавать выживший в кораблекрушении.

¹ Коршунов Ю. С. Августейшие моряки. СПб., 1999. С. 60.

² Там же. С. 85.

³ Завалишин Д. И. Записки декабриста. С. 95.

Обучение проходило как в стенах корпуса, так и во время плаваний. Во время летних каникул кадеты находились в Лагерном дворе корпуса, гардемарины же уходили в учебные плаванья в две смены. Тот же Беляев сообщает про 2-хмесячное плавание между Петербургом и Кронштадтом, во время которого гардемарины выполняли абсолютно все матросские работы. На корабле каждый получал шкафчик, место для сна на нарах или для подвешивания койки, так же место за столом. Затем было распределение по отделениям и вахтам, происходившее по взаимному соглашению¹. Одним из главных занятий было обучение гребли и управлению парусами. В этих занятиях время проходило не заметно. В свободное время кто-нибудь всегда играл на гагаре или балалайке. Впечатление от первого плавания осталось очень хорошим. Одним из частых «блюд» во время плавания был чай в оловянной миске с сухарями.

Гардемарины, участвовавшие в заграничных плаваниях, учили судовые офицеры. В воспоминаниях Свиньина упоминалось об учреждении командиром корабля классов в своей каюте. Штурманы обучали их математическим наукам, сам же Свиньин проводил уроки французского и русского языков². Отличительной особенностью начала XIX в. стали кругосветные плавания. Попасть в них стремились все, это считалось верхом удачи, как и служба на судах английского флота, Ост-Индийской и других английских компаний.

Ф. Ф. Веселаго отмечал, что подобные плавания «образовали несколько хороших русских практических моряков и способствовали утверждению в нашем флоте многих полезных нововведений»³. Среди отправленных в 1793 г. в Англию были Крузенштерн и Лисянский. При А. К. Карцове,

¹ Зеленой А. И. Исторический очерк Штурманского училища. 1798 –1871. – Кронштадт, 1872. С. 79. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://militera.lib.ru/h/zelenoy_ai01/index.html (Дата обращения: 02.03.2020).

² Свиньин П. П. Воспоминания о плавании Российского флота под командою Вице Адмирала Сенявина на водах Средиземного моря [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://homlib.com/svinin-pp-1/vospominaniya-o-plavanii-rossiyskogo-flota-pod-komandoyu-vice-admirala-senyavina-na-vodah-sredizemnogo-morya> (Дата обращения: 09.04.2020).

³ Веселаго Ф. Ф. Краткая история Русского Флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). С. 125.

назначенным директором Морского корпуса, с 1802 г. на службу на английских судах стали посылать гардемарин старшего класса. Ранее этой привилегией обладали только лейтенанты и мичманы.

Заграничные плавания российских судов были еще одним незаменимым средством практического обучения морских офицеров, особенно русские эскадры, плававшие в Средиземном море, у берегов Голландии, Англии и Франции. В XVIII в. русские моряки считали отправку за границу ссылкой, в начале XIX в. ситуация резко изменилась и они наоборот стремились всеми возможными способами попасть в командировку на английские суда или в длительные плавания по заграничным водам. Так, один из современников писал, что «моряки почитают за особое счастье идти в дальний поход... идут за море, на чужую сторону с удовольствием и восторгом неопианным», и движет ими «не одно любопытство или честолюбие..., но любовь к наукам... просветить свой ум, дать пищу воображению и избавиться от предрассудков»¹. Так, на эскадру А. С. Грейга в Корфу в 1804 г. многие «морские офицеры искали случая быть помещенными»². Были и такие офицеры, которые искали помощи у высокопоставленных лиц для назначения в подобное заграничное плавание. Например, Мордвинов писал Черкасову в 1801 г.: «В рассуждение же назначения г. лейтенанта Майделя волонтером в Англию, я с особливим удовольствием готов исполнить Вашу просьбу»³.

После морской практики учащихся ждало испытание в виде обязательных экзаменов, только после его прохождения, становился возможен перевод из класса в класс и присвоение офицерских званий. Количество экзаменов приближалось к 20. Они проводились как по общеобразовательным, так и специальным предметам (например, артиллерия, корабельная архитектура, навигация, кораблестроение,

¹ Веселаго Ф. Ф. Краткая история Русского Флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). С. 323.

² Штейнгель В. И. Записки. С. 445 – 448.

³ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 38.

астрономия, морское судопроизводство, механика). Экзамены сдавали в торжественной обстановке за большим столом с зеленым сукном, под портретом императора в присутствии членов экзаменационной комиссии. Состав комиссии включал корпусное начальство и преподавателей, а также высоких чинов из морского ведомства, которые облачались в парадную форму одежды.

Морской корпус «прославился» тем, что четверо его выпускников братьев участвовали в восстании декабристов. Ими были Михаил, Петр, Александр и Николай Бестужевы. Дальнейшая их судьба сложилась трагически. Морского офицера Петра рядовым отправили на Кавказ в действующую армию, где он был ранен, затем заболел психическим расстройством. В 1840 г. он скончался в больнице для умалишенных. Николай и Михаил Бестужевы получили 14 и 20 лет каторги соответственно. Александр, переведенный на Кавказ, погиб там.

Помимо Морского корпуса обучение проходило и в Морском инженерном училище, готовившем технических специалистов для флота, а до конца XIX в. – ещё и штурманов и морских артиллеристов. Кронштадтское штурманское училище было рассчитано на 250 человек с 8-летним сроком обучения и обязательным ежегодным выпуском 30 штурманов. Тут преподавались такие дисциплины, как геодезия, английский язык, меркаторская навигация, астрономия, черчение, рисование, арифметика, геометрия. В 1826 г. оно было реорганизовано в Штурманскую роту, а в следующем 1827 г. – в 1-й Штурманский полуэкипаж (штат – 450 человек, срок обучения 9 лет).

Штат Черноморского (Херсонского) штурманского училища составлял 125 человек. В 1826 г. его преобразовали в Черноморскую штурманскую роту. С 1800 по 1850 гг. было выпущено около 450 офицеров-штурманов. Существовала Охотская штурманская школа, готовившая офицеров Дальневосточного флота.

С 28 января 1827 г. при корпусе функционировали офицерские классы, инициированные И. Ф. Крузенштерном. Сначала они были двухгодичные, а с 1831 г. – трёхгодичные. Там преподавались теория кораблестроения, астрономия, фортификация, теоретическая механика. С 1827 – 1857 гг. в классы поступило 319 человек и выпущено лейтенантами – 158, не окончило курс – 68¹.

Созданное в 1798 г. училище корабельной архитектуры в Петербурге с 1803 г. по 1826 г. состояло при Морском корпусе, а в 1827 г. было реорганизовано в Кондукторские роты Учебного морского рабочего экипажа (штат 900 человек)². Оно готовило кадры инженеров-кораблестроителей. Срок обучения составлял 3 года. В 1844 г. рота стала Морским инженерным училищем.

Таким образом, несмотря на ряд недостатков, Морской корпус начала XIX в. являлся лучшим высшим военно-морским учебным заведением в России, особенно в математических науках. Он воспитал таких компетентных и одаренных преподавателей, как Завалишин, Василевский, Гамалей, Бестужев, Давыдов, Кузнецов. Последние в свою очередь внесли неоценимый вклад в дело воспитания будущих флотских офицеров. С 1802 по 1861 гг. Морской корпус подготовил для русского флота высококвалифицированных специалистов, верных воинскому долгу и присяге. Его закончили прославленные адмиралы и флотоводцы, своими делами и подвигами преумножающие славу Отечества.

2.2. ФОРМА ОДЕЖДЫ И УСЛОВИЯ СЛУЖБЫ В ВОЕННЫХ ПОРТАХ

Александр I, как и его предшественники, начал преобразования флота с модификации формы одежды. Первым же приказом были устранены во всех

¹ Кротков А. С. Морской кадетский корпус. С. 86.

² Там же. С. 93.

родах войск букли и укорочены косицы. По высочайшему указу уже 18 мая 1801 г. иметь: «служащим во флоте: генералитету, штаб и обер-офицерам иметь мундир фрачного покроя тёмно-зелёный со стоячим воротником (белым), белую опушкою вокруг пол и обшлагов, и белые штаны, и чёрная шляпа»¹. Офицеры носили при мундире шпагу и серебряный шарф с длинными кистями и концами (см. Приложение 1). Адмиралы имели погоны с черными вышитыми орлами и на воротнике – шитье в виде вышитых якорей с якорными – канатами, а у штаб- и обер-офицеров – только в виде якорей.

В 1803 г. вводится новая верхняя повседневная одежда для офицеров, плотно облегающая фигуру до талии, с широкими полами до колен, высоким стоячим воротником и застегивающийся на 6 пуговиц – сюртук (см. Приложение 1). С 28 мая 1802 г. для флотских унтер-офицеров вводился полупоярковая шляпа с пригнутым с одной стороны полем, чёрным бантом, лентой и пуговицей, шинели – серого с белым воротником. Матросы носили круглую шляпу, тёмно-зелёный кафтан с медными пуговицами.

В 1802 – 1803 гг. все флотские чины получили двубортный мундир с погонами, цвет погон, равно как и нашивок, у «музыкантов, трубачей и литаврщиков» определялся дивизией: 1-я – белый, 2-я – синий, 3-я – красный. Артиллеристов отличали черные воротники, обшлага и фалды. К мундиру полагались темно-зеленые панталоны и полуярковая шляпа: матросам – простая, круглая; унтер-офицерам – с пригнутым полем; унтер-офицерам артиллерии, офицерам и музыкантам – треугольная. Кокарду представлял черный бант с петлицей. Морякам также полагались серые шинели, сапоги с чулками и портянками².

В 1810 г. утверждена эмблема на шляпу, перешедшая на кивера, введенные морякам через год и переменявшиеся последовательно по армейскому образцу. В том же году были введены погоны (в корабельных

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. С. 68.

² Там же. С. 75.

экипажах – темно-зеленые, в гребных и ластовых – белые) с вышитым номером (см. Приложение 2, 3). На Балтийском флоте тогда было 52 корабельных и 8 гребных; на Черноморском – 31 корабельный и 4 гребных; на Каспийском – 3 корабельных экипажа. Тогда же морякам были даны бескозырки (офицерам – фуражки), а для пехотного строя – патронные сумы егерского образца и ружья со штыками.

Созданный при Александре I Гвардейский Морской Экипаж получил своё отличительное обмундирование: темно-зеленые мундиры – куртки без фалд с красными погонами и белой выпушкой по воротнику и обшлагам, на которых нашивался в два и три ряда гвардейский басон; прямые панталоны летом – белые из полотна, зимой темно-зеленые суконные; сапоги; черные полупоярковые шляпы с эмблемой (двуглавый орел со скрещенными якорями); желтый металлический прибор (см. Приложение 4, 6, 7).

Летняя одежда вне строя имела вид куртки и панталон из полосатого (белого с синим) тика для матросов, и белого – для унтер-офицеров. В холодное время полагалась серая шинель с темно-зеленым воротником с белой выпушкой и красными погонами. Унтер-офицеров отличал золотой галун по краю воротника и обшлагов. Офицеры на мундирах вместо нашивок из басона имели особое золотое шитье из сплетенных: якорей и канатов.

Все чины артиллерийской команды воротник и обшлага имели черные.

В 1811 г. шляпы-цилиндры были заменены на кивера. Экипаж, за год, освоивший пехотную службу, получил вооружение и экипировку легкой пехоты: егерские ружья, штыки, патронные сумы на перевязях, ранцы. Матросу полагалось кремневое ружье со штыком, унтер-офицер сверх того имел тесак в ножнах на перевязи. Офицеры, носившие до этого шпаги и кортики, теперь получили сабли.

В 1812 г. предполагалось выдать экипажу новые кивера «с развалом» и заменить воротники мундиров. Но, по воспоминаниям современников, новая форма была получена спустя несколько лет, после того как Гвардейский морской экипаж прошел Отечественную войну и заграничные походы. Почти

вся униформа представляла собой заимствованные элементы форм заграничных армий и флота.

Форма воспитанников корпуса выглядела следующим образом: черные двубортные фраки с фалдами и медными дутыми гладкими пуговицами, с вышитыми гладью золотыми якорями черные погоны, с вышитыми тремя золотыми якорями на обшлагах рукавов, кортики и треугольные шляпы (вне корпуса); короткие штаны из черного сукна с металлическими пряжками; белые чулки и черные форменные сапоги с короткими голенищами (см. Приложение 5).

В праздничные дни и вне корпуса воспитанники ходили в длинных белых суконных штанах, заправленных в голенища сапог, которые заменялись на башмаки с белыми металлическими пряжками во время танцев. Вплоть до 1808 г. по воскресеньям и в праздничные дни кадетам пудрили головы просеянными отрубями.

Вся служба была строго регламентирована и проходила на основе устава, принятого еще в эпоху Петра I. В начале Устава (1720 г.) был манифест, определявший причины его издания: «...сей воинский устав учинили, дабы всякий знал свою должность и неведением никто бы не отговаривался»¹. После шло «Предисловие к доброхотному читателю», за ним текст присяги для поступающих на военно-морскую службу, после которого значился перечень кораблей и подразделений флота, табель комплектации судов различных классов.

В составе Морского устав было 5 книг. Первая книга включала положения «О генерал-адмирале и всяком аншеф-командующем, о чинах его штаба». Документ состоял из статей о тактике эскадры. Однако все содержащиеся указания носили в большей степени рекомендательный характер, чтобы не сдерживать инициативу командующих.

¹ Устав морской: о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. С. 4.

Вторая состояла из постановления о старшинстве чинов, о почестях и внешних отличиях кораблей, «о флагах и вымпелах, о фонарях, о салютах и флагах торговых...».

Третья описывала структуру и боевую организацию корабля, функциональные обязанности должностных лиц на нем, в том числе и капитана (командира корабля), а также тактические приемы ведения боя кораблем в линии с другими судами.

Четвертая включала шесть глав: 1) «О благом поведении на корабле»; 2) «О слугах офицерских, сколько кому иметь надлежит»; 3) «О раздаче провианта на корабле»; 4) «О награждении» (про награды за взятие неприятельских судов, вознаграждение раненных в бою и состарившихся на службе); 4) и 5) про раздел добычи с неприятельских судов; 6) «О штрафах», в свою очередь состоявшая еще из 20 глав, которые по сути были военно-морскими судебным и дисциплинарным уставами.

Закрепленные наказания за те или иные проступки отличались жестокостью. Существовали такие виды наказания, как «розстреляние», килевание (когда виновного протаскивали под днищем корабля, что в большинстве случаев приводило к мучительной смерти), «биение кошками» и т. д. За пьянство на вахте в первый раз офицера наказывали вычетом из жалования, за второй раз – двумя вычетами, за третий проступок – офицера лишали чина на время рассмотрения дела или совсем после его окончания, рядового же били у мачты¹. За оставление корабля во время боя – офицера казнили².

Боевая подготовка так же велась по морскому уставу, ее ведущей задачей была отработка навыков для обслуживания судов. На всех русских флотах широко распространена была муштра и телесные наказания. Ситуация обострялась ужасными условиями службы на кораблях. Вместо

¹ Устав морской: о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. С. 68.

² Там же. С. 69.

обучения морскому делу матросы шагали строем и даже учились артиллерийскому делу.

Во второй четверти XIX в. на Черноморском флоте появилась так называемая лазаревская школа боевой подготовки, по имени ее создателя М. П. Лазарева. В ее основе лежал патриотизм и верность своему долгу. Лазарев стремился организовать хорошие условия службы. Его отличали требовательность, строгость, но, не смотря на это, телесные наказания практически перестали применяться. Он разработал несколько инструкций, касающихся подготовке личного состава флота, например «О пушечной экзерциции», «Об обучении гардемарин», учебные программы плаваний и т. п.¹

Таким образом, Морской устав регулировал внутреннюю жизнь и порядок службы на корабле². В уставе были описаны те работы, которые должны выполнять офицеры и моряки. И они вынуждены были выполнять чрезвычайно тяжелую работу.

Боевая подготовка Балтийского флота была построена намного хуже. Министерство в своем отчете давало следующую оценку: «Матросы были большею частью люди слабосильные, без опытности в морском деле. ...по соединению в них тройной службы, как матросов, артиллеристов и солдат, несли труды чрезвычайно тягостные и изнурительные»³.

Офицерский и рядовой состав флота, по сути, имели сразу два места жительства – порт (в зимний период) и корабль (в летний). Нижние чины жили в казармах, а офицеры – в казенных домах, как правило, сложенных из камня.

Анализ общего состояния первой четверти XIX в. позволяет понять роль, которую они оказывали на повседневную жизнь моряков, прежде всего, на их морской быт, что, в свою очередь, является показателем состояния флота.

¹ М. П. Лазарев. Документы. Т. 2. С. 43 – 45; т. 3. С. 325 – 326, 367 – 368, 381 – 383, 398 – 403.

² Дмитриев В. И. История Корабельного устава. Л., 1984. С. 13.

³ Розадеев, Б. А., Сомина, Р. А., Клещева, Л. С. Кронштадт. С. 39 – 40.

По воспоминаниям иностранцев Э. Дюмона и И. И. Стренцеля, состояние Кронштадтского порта в 1803 г. по сравнению с 1785 г. заметно улучшилось. Дома украшались, рядом сооружались садики, выращивались цветы и овощи. Дамба, каналы, верфи были в хорошем состоянии¹. Были построены 4 трехэтажных каменных флигеля для офицерского состава, а за ними – 6 флигелей, рассчитанных на 15 000 матросов, два из них отводились под госпиталь. Однако каменных строений было весьма мало. Преобладали деревянные, одноэтажные дома, с палисадниками.

Тротуаров совсем не было, как и библиотек, книжных магазинов и культурных развлечений². В Кронштадте действовало благородное собрание морских офицеров, заседавшее в доме Б. К. Миниха³. П. П. Свинын в 1821 г. отмечал: «Домов, считая в городе, около 1000, в том числе 128 каменных зданий, в коих помещаются воинские служители, присутственные места, госпитали, магазины, заводы и прочие, и около 30 каменных домов, принадлежащих частным людям»⁴.

П. В. Митчурин в это же время называет Кронштадт 1820-х гг. «грязным, болотистым городишкой, с полуразвалившимися от оседания почвы домами, с самой плохой защитой с моря. Крепости и стенки гаваней были больше деревянные и сгнившие, а, между тем, он считался главным портом России»⁵.

Вообразить условия жизни рядового состава в казармах Кронштадта позволяет рапорт доктора Я. И. Лейтона за 1815 г. о росте заболеваемости моряков. Среди причин назывались нехватка дров, сырость помещений, плохое питание, нечистота. Доктор указывал на тяжесть положения рекрутов, в связи с тем, что они «имеют только одну казенную одежду и, будучи употребляемы непрерывно в разные работы и в ученье, возвращаются домой

¹ Там же.

² Там же. С. 40 – 42

³ Там же. С. 41.

⁴ Там же. С. 5.

⁵ Морской кадетский корпус в воспоминаниях воспитанников. С. 295.

для отдыха в сырое и холодное помещение»¹. Результатом этого становились хронические болезни и, возможно, преждевременная смерть. В результате периодических проверок условия службы рядового состава несколько улучшились. Однако эти меры носили временный характер.

Итак, условия жизни в Кронштадте были плохими, быт устроен неудовлетворительно, часто вспыхивали болезни, морской госпиталь был переполнен. Все это свидетельствовало о сложности морской службы. Закрытость и изолированность порта не способствовали росту материального благополучия населения.

Благосостояние Севастополя зависело от состояния флота. П. Сумароков отмечал, Севастополь, как и Кронштадт, «есть настоящий воинский город»². Губернский землемер П. Чуйко в 1798 г. отмечал нехватку воды и места для строительства новых строений в Севастополе³. Положение Севастополя благодаря деятельности А.С. Грейга к 1826 г. улучшилось. Были построены 2 каменные 2-хэтажные казармы в расчете на 2500 человек⁴, часто проводились учения и смотры, А. С. Грейг лично участвовал в летних практических плаваниях по шесть недель⁵. Все современники указывали на еще одно благоприятное для качества службы обстоятельство – благоприятный климат.

К началу 1826 г. по заметкам А. С. Грейга в Севастополе было уже 2000 каменных домов, но проблема с пресной водой оставалась: «Один колодец только в адмиралтейской бухте довольствует всех жителей, флот же наливается водой из колодцев, расположенных по берегам бухты, которых и много, но вообще вода солена и нехороша»⁶. Адмиралтейский собор Николая Николая Чудотворца являлся главным храмом Севастополя. 1822 г.

¹ Розадеев, Б. А., Сомина, Р. А., Клещева, Л. С. Кронштадт. С. 47.

² Сумароков П. И. Досуги крымского судьи, или Второе путешествие в Тавриду: в 2 ч. СПб., 1803. Ч. 1. С. 194 – 195. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://rarebook.onu.edu.ua:8081/handle/store/2331> (Дата обращения: 01.04.2020).

³ Ванеев Г. И. Севастополю 200 лет. С.32 – 33.

⁴ Головачев В.Ф. История Севастополя как русского порта. С. 233.

⁵ Там же. С. 234.

⁶ Там же. С. 235.

ознаменовался открытием библиотеки для морских офицеров. Всего было 29 домов для чиновников, караулен, канцелярии и казармы для размещения «флотских и прочих команд морских служителей числом до 10 000 человек»¹.

Охотск и Камчатка в связи с удаленностью имели ряд отличительных особенностей: чрезвычайная дороговизна провианта и недостаточное офицерское жалование, отдаленное местоположение, «свирепый» климат и «недостаточное для жизни продовольствие». Послаблением было увольнение морских служителей, отслуживших 15 лет. Религиозные учения влияния здесь не имели, в связи с тем, что священниками были в основном купцы, далекие от «слова Божия».

И. Ф. Крузенштерн, троекратно побывавший в Камчатке, оставил яркие заметки о местных нравах и порядках. Про Петропавловск он писал, что это очень бедным порт и его главная задача – сохранить людей. Постройка казарм там затруднялась отсутствием материалов для строительства². Рацион офицерского состава и рядового был одинаковый: черный хлеб и рыба без каких-либо приправ, даже без соли. Ассортимент продаваемых товаров был очень маленький, а цены невероятно высокие (например, ведро «худой» фруктовой водки стоило 160 руб., фунт сахару – до 7 руб., фунт коровьего масла – 1,5 руб., мыла и свечей около 2 руб., а табак – до 5 руб.)³. У моряков Охотска и Петропавловска преобладала цинга⁴.

Подводя итоги, следует отметить, что морская служба в рассматриваемый период являлась отнюдь не легким занятием. Служба в парусном флоте требовала особых физических и психологических качеств. Основная масса военных моряков выполняла суровую, тяжелую и рискованную работу, осложненную еще и ежедневной муштрой. Среди военных моряков была достаточна, высока смертность и травматизм.

¹ Головачев В.Ф. История Севастополя как русского порта. С. 235.

² Крузенштерн И. Ф. Путешествие вокруг света. Ч. 1. С. 225.

³ Там же. С. 228.

⁴ Матусов А. Л. Из истории медицинского обеспечения русских морских и полярных экспедиций. Л., 1972. С. 49.

Условия быта и службы нижних морских чинов абсолютно во всех портах требовали серьезных улучшений.

2.3. ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ МОРЯКОВ В ДАЛЬНИХ ПОХОДАХ

Корабль, находящийся в плавании, представляет собой изолированный мир со своими законами и ритуалами. Их мы и рассмотрим ниже.

Провизия для длительного плавания заготавливалась согласно Морскому уставу 1720 г. Расчет продовольствия совершался на так называемый морской провиантский месяц, составлявший 28 календарных дней. В месячную матросскую порцию входил следующий продуктовый набор: мясо – 10 фунтов¹ (4,09 кг) (в основном в виде солонины, но иногда давали и свежее мясо), сушеная рыба – 4 фунта (1,64 кг), сухари – 45 фунтов (18,4 кг), горох – 10 фунтов (4, 09 кг), крупа (овсяная и гречневая) – 15 фунтов (6,14 кг), коровье масло – 6 фунтов (2,45 кг), хлебное вино – 16 чарок (1,97 л), пиво – 7 ведер (86,1 л), уксус – 0,5 кружки (0,61 л), соль – 1,5 фунта (0,61 кг)². Летом ко всем этим продуктам добавлялись овощи (морковь, лук, картофель, капуста); ячный солод для изготовления кваса, очень редко давали сахарный песок и соки (клюквенный, лимонный).

Проблема заключалась в том, как хранить продукты на судне в течение долгого времени. Время хранения зависело от качества продуктов, тары, в которой они хранились и существовавших на корабле условий хранения. Все продукты, кроме сухарей, хранились в деревянных бочках. В 1804 г. А. С. Грейг велел своей эскадре красное вино, «ренский» уксус и клюквенный сок хранить в бутылках, «порядочно закупоренных», а «хреновое пиво» – в малых бочонках. Если провиант портился (обычно это были сухари и мясо), его просто выкидывали за борт и заносили в расход.

¹ 1 фунт = 409 г, 1 чарка = 123 мл, 1 ведро = 12,299 л, 1 кружка = 1, 23 л.

² Устав морской: о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. С. 18, 248.

Что касается условий проживания на корабле, то следует отметить, что офицерам выделялись каюты, унтер-офицеров и рядовых размещали на нижней батарее или жилой палубе корабля. Спали в подвешенных койках, в то время они представляли собой кусок толстой парусины размером 6х4 фута¹. Крепились койки с помощью 5 – 6 веревочек, соединенных вместе и крепящихся к веревкам потолка. Внешне выгляди ли они как висячий мешок, внутри котором хранились одеяло, подушка и тюфяк. После сна в 4 утра койки связывали и убирали вдоль борта в специальные сетки. В непогоду их сверху накрывали чехлами из непромокаемой парусины – брезента².

На судах существовал определенный распорядок дня. В. Б. Броневский описывал распорядок дня офицеров так: в 7.00 – подъем по свистку дудочки все вставали, в 7.30 – офицеры пили чай, в 9.00 – удар барабана созывал всех свободных к молитве, в 10.00 – подавали водку с закуской, в 11.30 – обед, в 17.30 – наступало свободное время, в кают-компании зажигали камин, курили трубки, пили чай или – пунш, в 19.30 – ужин и отбой³. Смены и вахты строились таким образом, что каждый член команды занимался «должностью» 10 – 14 часов в сутки⁴.

Командир судна был обязан разделить команду на три части по вахтам, а те, в свою очередь, по парусам и орудиям. Все время каждого дежурства распределялось по 5 частям: 2 дневные (каждая по 6 часов, 12.00 до 18.00, и с 18.00 по 00.00); ночь делилась на 3 вахты (по 4 часа: с 00.00 до 4.00, с 4.00 до 8.00, с 8.00 до 12.00)⁵. Те, кто нес вахту были вахтенными, а те, кто отдыхал, – подвахтенными. Моряки не любили первую дневную вахту, потому что в

¹ 1 фут = 1/7 сажени = 12 дюймов = 30,479 см.

² Боголюбов Н. П. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших дней включительно: В 2-х т. Т. 2. М., 1880. С. 188 – 189. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://padabum.com/d.php?id=48680> (Дата обращения: 08.12.2019).

³ Броневский В. Записки морского офицера. Ч. 3. С. 189.

⁴ Там же.

⁵ Боголюбов Н. История корабля. Т. 2. С. 186.

нее они пропускали «адмиральский час»¹.

В записках В. Броневского мы находим информацию о том, как боролись с дезинфекцией и болезнями. Трюм судна часто проветривался. Палубы каждый день окуривали порохом и уксусом. В. Бронеский отмечал, что недостаток свежей воды на корабле, пропавшая провизия убивают людей даже больше, чем боевые сражения. В жаркую погоду вода в бочках портилась уже на четвертый день – и это являлось одной из главных проблем в дальних плаваниях².

Труд на судне был коллективным. С утра команда откачивала воду из трюмов, проникавшую на судно за ночь через щели. Если судно было старым, вода скапливалась чаще, и откачивать приходилось несколько раз в день. Самым тяжелым занятием было натягивание тросов, особенно на высоте, последнее требовало акробатических навыков.

На морских парусниках вахты неслись круглосуточно. Вахтой, требующей особой бдительности и выносливости, было сидение в «вороньем гнезде» на вершине высокой мачты наблюдение за обстановкой на горизонте. Если не было ничего выходящего за рамки нормы, то доклад звучал так: «Все в порядке». Верхние паруса были закреплены за марсовыми, которые, по сути, были матросской элитой. Самые проворные, храбрые и интеллигентные члены команды они занимались всей опасной работой.

Если матрос засыпал на посту, то он должен был умереть. Если же его все-таки миловали, то наказывали килеванием или секли плетью. Очередную вахту на смену вызывали пением: «Во славу господню, семь миновало, пройдет и восьмая. Аминь!». Причем пели непосредственно над спящими матросами.

Палубу драили с помощью огромного, плоского снизу и утяжеленного сверху куска пемзы, который привязывали к длинному тросу. Его смачивали

¹ Так назывался узаконенный Петром 1 обеденный перерыв, начинавшийся с раздачи водки (звучала команда «свистать к вину и на обед») и заканчивавшийся послеобеденным часовым сном. Со временем водку (а позже и вино) давать перестали, но «адмиральский час» соблюдается и в наши дни.

² Броневский В. Записки морского офицера. Ч.1. С. 86 – 87.

водой, натирали палубу мылом и возили пемзу по ней туда-сюда. После этого морской водой смывали грязь. Затем делали сухую уборку специальными беззубыми граблями. Эти работы выполнялись ежедневно при любых погодных условиях при любой температуре. Плохо доступные места на палубе, например под пушками, оттирали маленькими кусками пемзы, так называемыми «песенниками».

На судах во время плавания постоянно проводились учения по приведению орудий в боевую готовность. Сигналом к исполнению этого приказа служила глухая и длительная барабанная дробь. Самым сложным и тяжелым было откатывание пушек от орудийных портов. За пушки, пороховые бочки, картечь и снаряды отвечал артиллерийский квартирмейстер.

При таких тяжелых условиях службы заболеваемость и смертность на парусных кораблях была очень высокой. Ситуация осложнялась отсутствием квалифицированных врачей. На судах врачей прозвали «косторезами» из-за частых ампутаций. Вместо обезболивающих был ром¹. В ходе плавания за здоровье моряков отвечали командиры кораблей и старшие лекари.

Распространены в походах были кожные болезни, расстройства пищеварения, разного характера травмы и венерические заболевания, а также пневмония, простудные болезни, тифы, дизентерия, туберкулез. Лишь в начале XIX в. была выявлена связь между цингой и отсутствием определенных продуктов питания в рационе моряков. Эпоху парусного флота сопровождала «печать цинготной опасности». На Балтике и в Северных морях члены команды чаще всего страдали «болезней «поветренного и простудного свойства» (простудная лихорадка, нервная горячка, заболевания дыхательных путей). На Черном море распространены были «желчные горячки и все прилипчивые» (в первую очередь, чесотка)².

¹ Масыгин В. П. «Морские собрания – благородная профессиональная традиция офицеров Российского флота». С. 117.

² Сумароков П. Досуги крымского судьи. Ч. 2. С. 4 – 5.

В большей степени умирали во время длительного плавания от ран. Квалифицированных хирургов практически не было, как и не было соответствующих инструментов и медикаментов. Обезболивающими служили ром и опиум. Последний даже официально был включен в реестре лекарств для эскадры Д. П. Сенявина. Еще одной причиной высокой смертности была антисанитария, которая даже легкие раны превращала в смертельные.

Многие члены команды страдали от морской болезни, которую В. Броневский описывал так: «Заболевшего бросало то в жар, то в холод, уста запекались, беспрестанно тошнило, все тело покрывалось желтизной, и, наконец, страждущий так ослабевал, что становился ко всему хладнокровен и равнодушен. Единственной их пищей были размоченные в уксусе или квасе сухари и лимон»¹.

Помимо нехватки воды еще одной проблемой была заготовка провианта в связи с длительностью плавания. Снабжение слишком дорого стоило. Зачастую продукты, поставлявшиеся из черноморских портов в 1804 – 1806 гг., были очень плохого качества, уже испорченные, их сразу же выбрасывали за борт, а новые закупали в местных портах по баснословным ценам.

Заработная плата моряков во время плавания на эскадре в редких случаях менялась по сравнению с установленной по закону. Например, в мае 1806 г. самому вице-адмиралу Д. П. Сенявину были увеличены так называемые столовые деньги с 300 до 1000 рублей в месяц. Тогдашний морской министр П. В. Чичагов пояснял такое повышение необходимостью увеличения расходов и издержек, чтобы, с одной стороны, сохранить уважение и достоинство в команде, а с другой – иметь возможность «принимать знатных особ тамошнего края, дабы приобрести их дружественные связи»².

¹ Сумароков П. Досуги крымского судьи. Ч. 2. С. 72.

² Броневский В. Записки морского офицера. Ч. 1. С. 136.

Нижним чинам выдавали продукты натурой, а офицеры получали порционные деньги. Однако денег не хватало из-за дороговизны продуктов. Поэтому «жили как могли, у французов отнимали все, что удавалось: еду, провиант, вино. На островах, где останавливались, искали все, что могло быть съедобным – фрукты, каштаны, рыбу, убивали животных – коз, баранов, дичь»¹. В избытке было только вино и фрукты, в виду их дешевизны: 10 апельсинов стоили копейку, 2 пуда миндаля – талер².

Что касается присутствия женщин на корабле, то в России уже с XVIII в. жены и невесты офицеров и матросов, 5 лет прослуживших на флоте, отправлять в плавание на недолгое время³. Но скидок никаких не было, ели они тоже самое, что и их мужья (солонину и сухари), подвергались риску утонуть, угодить под пулю и т. д. Петр I предпринял первую в истории попытку защитить женщин-морячек законодательно. Так, в Морском уставе есть статьи о наказаниях за насилие над женщиной, о выплате алиментов.

В XIX в. широко распространена была детская «практика», сыновья офицеров принимали участие в плавании. В соответствии с указом от 25 января 1800 г. офицер, желающий вступить в законный брак, обязан был подать прошение на имя императора⁴. Если этого не происходило, и матрос вступал в брак без разрешения, то на него заводилось расследование.

Досуг офицеры проводили в кают-компании, за игрой в шахматы и лото, чтением, питьем чая, курением трубок, беседами и песнями. Нижние чины ловили рыбу или купались.

В крупных портах после высадки на землю офицеры обязательно осматривали окрестности, посещали трактир, оперу, театр. Если эскадры слишком долго находились в плавании, то на судах с разрешения командира организовывались театры. Женщин играли юнги, молодые матросы,

¹ Броневский В. Записки морского офицера. Ч. 1. С. 136.

² Там же. С.89.

³ Чекуров М. Б. Так гласил морской закон. С. 78.

⁴ Там же. С. 97.

гардемарины¹.

Матросы, по воспоминания В. Броневского, «если у которого есть копейка в кармане, тотчас идут в трактир, дерутся на кулаках»². Н. Боголюбов отмечал, что «в свободное от занятий время дозволяется петь песни, плясать под импровизированную ими же музыку доморощенных музыкантов; бубен, флейта, тарелки, гармоника – это излюбленные их инструменты»³.

Все общероссийские государственные и церковные праздники, такие как Новый год, Пасха, День рождение императора, Рождество, отмечались на кораблях в обязательном порядке пальбой из пушек и поднятием гирлянд флагов на реях. В честь военных побед над турками и французами проводили военные праздники.

Религия была неотъемлемой частью жизни моряков. Моряки придерживались всех постов, обязательно принимали участие в утренней молитве. Тех, кто уклонялся от следования религиозным обрядам, называли линьками. Офицеров, в случае отсутствия на молитве без уважительной причины, в первый раз штрафовали на 25 копеек, во второй – на 50, в третий – на рубль; унтер-офицеров – на половину штрафа офицера.

Во время дальних плаваний на военных кораблях создавали походные иконостасы и церкви со священником. Певчими становились члены команды. Службу служили по воскресеньям и праздничным дням, в честь именин членов императорской фамилии, знаменательных побед и корабельных или корпусных праздников. Ритуал неукоснительно исполнялся всем личным составом. Священник исполнял все требы, проводил исповеди, причащал тяжело больных, отпевал и хоронил умерших⁴. Почитали ряд святых, так Святому Георгию молились о победе над врагом; святому Пантелеймону об исцелении ран; главным святым считался святой Николай – покровитель

¹ Свиньин П. Воспоминания на флоте. С. 5.

² Броневский В. Записки морского офицера. Ч.4. С. 55.

³ Боголюбов Н. История корабля. Т. 2. С. 191.

⁴ Там же.

страдающих и плавающих.

Таким образом, быт на судах во время дальнего плавания организовывался намного лучше, чем в портах. Ко всему прочему, участия в эскадрах существенно сокращали срок службы. Повседневная жизнь на боевых кораблях в условиях экспедиции существовала в экстремальных условиях, но под четким умелым руководством все бытовые сложности отодвигались на задний план.

2.4. РОЛЬ МОРСКИХ СОБРАНИЙ В КУЛЬТУРНОЙ ЖИЗНИ МОРЯКОВ

Важнейшей сферой реализации социально-культурной роли моряков является организация морских собраний. Первые такие организации появились в Кронштадте, в связи с тем, что культурные развлечения здесь отсутствовали. Общественной библиотеки не было, следовательно, изучать литературу по морскому делу не представлялось возможным. Офицеры в основном проводили досуг в дружеских пирушках, что развращало молодежь. Дабы пресечь эти процессы командир Кронштадтского морпорта С. К. Грейг озвучил предложение в начале 1786 г. перед высокопоставленными лицами города учредить морской клуб, предварительно получив разрешение императрицы Екатерины II. Так, 11 марта 1786 г. в торжественной обстановке был открыт культурный флотский центр¹. При морском клубе сразу же создали офицерское собрание. Там царила атмосфера «простоты нравов, взаимной любви, дружеского обращения вышестоящих с нижестоящими»². Но в 1795 г. деятельность собрания внезапно приостановилась в связи с походом Кронштадтской эскадры к берегам Франции.

¹ Боголюбов Н. П. История корабля. Т. 1. С. 371.

² Там же. С. 374.

В начале XIX в. несколько офицеров, чтобы занять время на досуге, испросив разрешение командования, стали устраивать любительские спектакли. Александр I, считавший актерство неприличным занятием в офицерской среде, узнав об этом, закрыл театр. После этого лейтенанты И. П. Бунин и В. Н. Нордштейн предложили восстановить морское собрание. Они разработали проект устава. Более 150 генералов, адмиралов, штаб- и обер-офицеров одобрили их идею. Адмирал П. И. Ханыков отрекомендовал императору ходатайство офицеров, которое было удовлетворено в январе 1802 г. Начало февраля ознаменовалось вторичным открытием флотского собрания, которое стало называться Кронштадтским благородным, а позднее – Кронштадтским морским.

Членов, входивших в состав морского собрания, условно делили на обязательных и необязательных. Первыми являлись все адмиралы, генералы, штаб- и обер-офицеры флота, проходившие действительную службу, а также врачи, инженеры морских строительных частей, механики, морские инженеры, служившие и имевшие тот или иной офицерский чин. Они платили денежный взнос и получали членские билеты. Исключение составляли отставные офицеры с 25-летним клубным стажем, они могли получить бесплатный документ¹. К необязательным членам относились все остальные служащие портов и служившие ранее в морском ведомстве. В правах они уравнивались с обязательными членами, даже могли приводить временных гостей. Однако они несли за них полную ответственность и покидать собрание могли только с приглашенными. Временными гостями выступали служащие русских военных кораблей, приписанных к другим портам, а также иностранные адмиралы и офицеры.

Те, кто входил в здание клуба, пользовались всем имеющимся внутри, они имели право приводить сюда своих близких и знакомых. Вдовы и члены

¹ Масыгин В. П. «Морские собрания – благородная профессиональная традиция офицеров Российского флота» С. 119.

семей бывших участников собрания получали билеты посещения этого учреждения.

Высшим органом являлось общее собрание членов, созыв которого осуществлялся председателем с разрешения командира порта не реже 1 раза в год. Оно занималось такими вопросами как утверждение результатов голосования по выборам старшины, исключение из списков членов лиц, нарушивших правила поведения, внесение изменений в устав.

Морские собрания вели активную работу по сохранению и приумножению традиций флота. Проводились вечера чествования ветеранов-героев и памятные вечера, что способствовало патриотическому воспитанию молодых, укреплению в них чувства достоинства и мужества. В историю вошло чествование основателя морского собрания И. П. Бунина в день 50-летия с момента возникновения этого общественного учреждения. Его сделали почетным членом.

Библиотеки морских собраний играли неоценимую роль. Офицеры наконец-то получили возможность умножать свои знания, повышая профессиональный уровень, организовывать учебные занятия и коллективно обсуждать различные военно-морские проблемы. В фонде библиотек помимо общей и специальной литературы находились и военно-морские периодические издания, отечественные и иностранные. К концу первой половины XIX в. в библиотеки стал систематически поступать журнал «Морской сборник», в котором можно было найти и статьи членов собраний¹.

Жизнь в условия замкнутой и тесной группы приводила к значительной сплоченности и некой изолированности морского офицерства от других профессий. Михаил Бестужев отмечал, что «моряки вообще более других замыкаются в себе и не слишком соединительны с новыми лицами, а

¹ Мясегин В. П. «Морские собрания – благородная профессиональная традиция офицеров Российского флота» С. 119 – 120.

особенно трудно сближаются с пехотинцами»¹. Однако непосредственно внутри флотской среды царствовали дружба и сплоченность. В. Броневский так рисует встречу эскадры Д. Н. Сенявина с эскадрой А. К. Грейга: «первый день... провели мы во взаимных посещениях, шлюпки безпристанно переезжали с корабля на корабле; всякий спешил видеть друга, товарища, брата. На военном поприще, где зависть часто разрывает твердейшие связи, друзья товарищи до глубокой старости пребывают верными... от сего-то корпус морских и артиллерийских офицеров, составляет самое согласное общество. Выгода общественного воспитания тут видна»².

Ярким свидетельством дружбы моряков, на наш взгляд, являются действия адмирала Кроуна и офицеров флагманского корабля во время исполнения приговора над моряками-декабристами. Завалишин свидетельствует, что «пароход пристал к парадному входу флагманского корабля... командир корабля и офицеры встречали нас пожатие руки, а стоявшие в дали приветствовали нас знаками. Старик адмирал не выдержав заплакал... плакали навзрыд матросы и офицеры»³.

Офицерам и морякам не была чужда культура. Так, на небольшом судне «Рюрик» действовал матросский хор с «янычарской» музыкой. А уж сколько было среди флотских офицеров любителей театра. Братья Бестужевы давали в Кронштадте театральные представления. Николай выступал в качестве директора, главного актера, режиссера и костюмера. Коробка восхищался итальянским театром марионеток, в который он попал совершенно случайно, а так же балетом «Дуо двух гитар»⁴. В записках Броневского постоянно упоминаются театральные представления, которые он посещал.

Не чужда флотским офицерам была и живопись. Дочь адмирала Мордвинова своего отца характеризовала как большого знатока в живописи.

¹ Бестужев Н. А. Статьи и письма. С. 106.

² Броневский В. Записки морского офицера. Ч. 2. С. 330.

³ Там же. С. 341.

⁴ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 296.

Он еще в 1784 г. в Ливорно «составил себе собрание картин знаменитых живописцев»¹.

Мемуары моряков переполнены описанием зданий, которые они видели в заграничных плаваниях. В Сиракузах В. Броневский подмечает, что соборная церковь «украшается крыльцом, которого прекрасные колонны обращают на себя взор», он восторгался статуями «Гажини, почитаемого Мишель-Анжело в Сицилии»². Таким образом, большая часть офицерского состава использовала возможности, которые давало им это плавание, для расширения своего кругозора.

Интересна история создание журнала Журнал «Морской сборник» – одно из самых авторитетных и старейших в России периодических изданий. У истоков его создания стоял председатель Морского ученого комитета вице-адмирал Ф. П. Литке. Журнал был основан в целях «попечения о распространении между служащими во флоте и вообще в морской службе необходимых и полезных сведений по морской части», а также для «рассмотрения проектов новых изобретений и разных предложений, по всем вообще отраслям морского дела. Для распространений сведений по морской части ученый комитет обязан собирать и рассматривать вновь издаваемые по сей части сочинения»³.

Первоначально Морской ученый комитет издавал «Морские записки». В 1800 г. вышла в свет их первая часть. В 1807 – 1827 гг. вышли 13 частей записок, издаваемых государственным Административным департаментом, о мореплаваниях, науках и словесности. С 1837 по 1847 г. были изданы 17 частей записок ученого комитета Главного Морского штаба; с 1835 по 1837 г. – 5 частей записок Гидрографического депо, а также записки Гидрографического департамента.

¹ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 339.

² Броневский В. Записки морского офицера. Ч. 2. С. 340.

³ Григорович Д. В. Корабль «Ретвизан» (Год в Европе и на европейских морях). Путевые впечатления и воспоминания. СПб., 1873. С. 28. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://az.lib.ru/g/grigorowich_d_w/text_1873_korabl_retvizan.shtml. (Дата обращения: 01.11.2019).

Вступивший в 1847 г. в руководство Морским научным комитетом известный мореплаватель и учены вице-адмирал Федор Петрович Литке предложил великому князю Константину Николаевичу для лучшего решения задач по «попечению о распространении между служащими во флоте и вообще в морской службе необходимых и полезных сведений по морской части», регулярно выпускать «Записки Гидрографического департамента», издававшиеся в те годы эпизодически¹.

Великий Князь, более широко рассматривал проблему информирования служащих на флоте о его деятельности и развитии и поручил Ф. П. Литке разработать программу издания общефлотского журнала, не ограничивая его рамками одной лишь гидрографии. Такая программа была составлена и утверждена 16(4) февраля 1848 г. Николаем I. Новое издание получило название «Морской сборник». В нем, однако, не разрешалось помещать политические статьи, статистические данные о русском флоте и военных портах, извлечение из высочайших приказов и административных распоряжений. В начале 1848 г. адмирал Ф. П. Литке поручает Б. А. Глазенапу редактирование созданного журнала «Морской сборник».

На первого редактора возлагались сложнейшие задачи: организация выпуска первых номеров российского морского журнала, создание работоспособного коллектива редакции, привлечение к сотрудничеству достойных авторов-моряков и других флотских специалистов, редактирование статей, закладка традиций журнала и многое другое. Это предопределило популярность журнала у флотского читателя, сделало его широко известным в стране и за рубежом, его удивительное долголетие.

Заслуги Богдана Александровича, как первого редактора трудно переоценить. Благодаря его творческой активности и целеустремленности. Постоянной поддержке председателя Морского Ученого Комитета Ф. П. Литке, ему удалось в 1848 г. выпустить 10 книжек журнала,

¹ Бильбасов В. А. Архив графов Мордвиновых. Т. 1. С. 395.

составивших первый журнальный том 1848 г., преодолеть все трудности становления журнала, редакции, накопить ценный опыт работы.

Как известно, первый номер журнала «Морской сборник» вышел в свет 15 (27) марта 1848 г. Последующие номера-книжки стали появляться ежемесячно объемом от двух до трех печатных листов и первоначальным тиражом в 400 экземпляров. Выход в свет морского российского журнала вызвал значительный интерес во флотской среде, у российской культурной общественности, а главное – стремление получить журнал, ознакомиться с его содержанием. Многочисленные обращения читателей привели к тому, что редакция повторила выпуски первой и второй книжек журнала тиражом в 400 экземпляров, но этого оказалось недостаточно. Поэтому, начиная с майского номера, Б. А. Глазенап увеличивает тираж до 1010 экземпляров, а с июня 1848 г. – до 1400. Тем не менее, с ноября тираж уменьшился и составил 1200 экземпляров, таковым оставаясь до 1851 г.¹

В начальный период деятельности журнала в 1848 – 1853 гг., по мнению современников, шло его становление и утверждение. Издателем выступал Морской Ученый Комитет, выделявший журналу средства «ограниченные суммой не свыше 2000 рублей», что было явно недостаточно. В этот период в содержании журнала преобладали в основном переводные статьи иностранных авторов и лишь изредка публиковались российские авторы, при этом обычно печатались отрывочные сведения из истории русского флота, иногда – воспоминания старых, опытных моряков россиян, практические советы и рекомендации по вопросам мореплавания. Число отечественных авторов, не имевших отношения к Морскому Ученому Комитету, было невелико.

По запретам весьма жесткой цензуры, особенно в первые годы существования журнала, многие интересные флотские темы, официальные

¹ Шишков А. С. Записки, мнения и переписка адмирала А. С. Шишкова: В 2-х т. Berlin, 1870. Т. 2. С. 366 – 368. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibrary.shpl.ru/ru/nodes/10923-t-2-domashnie-zapiski-1808-1820-zapiski-1824-1826-stati-pisma-1810-1840-ukazatel-1870> (Дата обращения: 12.02.2020).

сообщения, обобщенные материалы, несмотря на все усилия Б. А. Глазенапа и даже поддержку адмирала Ф. П. Литке, не публиковались. Поэтому просматривалась определенная оторванность издания от проблем, интересующих морских офицеров, от реальной флотской жизни, игнорирование имеемого российского опыта, что, несомненно, снижало ценность журнала, а также интерес к нему офицеров-практиков, флотской общественности. Б. А. Глазенап, это хорошо понимая, стремился сделать все, чтобы поднять содержательную ценность журнала, насытить его теоретическими и практическими статьями, важными для морской практики, для пропаганды морских знаний и опыта, развития военно-морской теории и практики.

За сравнительно короткий срок своего редакторства главный редактор сумел заложить основы журнала, подобрал прекрасных сотрудников для создания редакции, от лично образованных для своего времени специалистов – полиглотов В. Н. Мельникова, А. А. Хранцова, А. В. Фрейганга, профессионально владевших иностранными языками. Они много лет беззаветно трудились, выпуская очередные книжки журнала, переводя интересные и ценные иностранные материалы, помещали полезные для российских моряков переводные статьи, раскрывающие зарубежный морской опыт плавания, судостроения, боевого применения кораблей и соединений флота.

Вышедший 15(26) марта 1848 г. первый номер «Морского сборника» состоял из 3 печатных листов. Тираж в 400 экземпляров быстро разошелся. Пришлось первое издание печатать еще раз. Интерес к сборнику возрастал, перед редакцией была поставлена задача, сделать его живым и интересным для широкого круга читателей.

Чтобы издание стало массовым, было принято решение организовать подписку, причем для морских офицеров обязательную, и ввести в него новый официальный раздел, в котором помещать статьи с описанием

подвигов русских моряков, своевременно извещать читателей о тех моряках, которые пали в боях.

В 1853 г. в журнале ввели новый раздел: «гидрографический». В целом же журнал состоял из 5 разделов: постановления и распоряжения правительства, официальный – статьи и известия, гидрографический, раздел учебной литературы, библиографический. Второй и пятый разделы сохранились до сих пор.

Начиная с середины XIX в., возросли и средства на содержание журнала – до 30 000 рублей. Объем журнала стал увеличиваться, сначала до 14 печатных листов, затем до 60. Суть содержания «Морского сборника», по мнению Управляющего Морским ведомством, должна была состоять в отражении картины современной жизни флота и общественных усилий в его пользу. Сборник должен был рассказывать о жизни, трудах и подвигах моряков, об их занятиях, «побуждать к непрерывному взаимному участию и сочувствию, тем самым поддерживать то содружество, которым всегда отличалась наша морская семья и которое желательно не только сохранить, но еще и усилить, как залог преуспевания во всем хорошем».

На страницах журнала проходило обсуждение реформ, морских уставов, преобразований Морского министерства, учреждений портов, положений о морских учебных заведениях, публиковались статьи о деятельности Морского ученого комитета, краткие отчеты о его заседаниях. Морской ученый комитет постоянно следил за содержанием публикаций и осуществлял цензурную функцию.

Подводя итоги культурному совершенствованию морских офицеров в первой половине XIX в., мы делаем вывод, что именно морские офицеры были одними из самых эстетически развитых культурных людей данного периода. И именно офицеры военно-морского флота объективно выступали своего рода социальными носителями, хранителями культурных традиций общества. Ведь они в силу своей профессиональной деятельности, которая была связана со всевозможными плаваниями, имели широкий кругозор в

области культуры. Морские собрания помогали сохранять и приумножать офицерские традиции, оказывая всем членам духовную и нравственную поддержку. Однако их деятельность нельзя идеализировать. Эффективность и успешность их работы зависела от состояния судов, активности в морских сражениях и практического опыта в учебных плаваниях, а зачастую и от самих исторических личностей, стоящих во главе государства и военного флота.

ГЛАВА 3. ПРИМЕНЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ В ПРЕПОДАВАНИИ ИСТОРИИ В СРЕДНИХ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

Данная глава содержит материалы исследования применительно к средним общеобразовательным учреждениям, расписаны цели изучения данной темы в школе на уроках по «Истории России», разработано внеклассное мероприятие с подробным описанием его организационной структуры.

Материалы выпускной квалификационной работы могут быть использованы в учебном процессе средней общеобразовательной школы. Изучение исследуемой нами темы происходит в 9 классе при прохождении дисциплины «История России» в рамках главы 1 «Россия в первой четверти XIX в.»¹ и главы 2 «Россия во второй четверти XIX в.»². Материал выпускной квалификационной работы может использоваться в рамках изучения на следующих уроках (см. табл. 1).

Таблица 1

Тематическое поурочное планирование

№	Номер урока	Тема урока	Материалы учебника
1	Урок 3	Внешняя политика Александра I в 1801 – 1812 гг.	§ 3
2	Урок 5	Заграничные походы русской армии. Внешняя политика Александра I в 1813 – 1825 гг.	§ 5
3	Урок 8	Социально-экономическое развитие страны в первой четверти XIX в.	§ 7

¹ История России. 9 класс. Учеб. для общеобразоват. организаций. В 2 ч. Ч. 1 / под ред. А. В. Торкунова. М., 2016. С. 7 – 65.

² Там же. С. 65 – 111.

4	Урок 15	Внешняя политика Николая I. Кавказская война 1817 – 1864.	§ 13 – 14
5	Урок 17 – 18	Культурное пространство империи в первой половине XIX в.	Материал для самостоятельной работы и проектной деятельности учащихся

Разработанное нами внеклассное мероприятие можно приурочить к празднованию Дня Черноморского флота ВМФ России (празднуется 13 мая), Дня Балтийского флота ВМФ России (празднуется 18 мая), Дня Тихоокеанского флота ВМФ России (празднуется 21 мая), либо после прохождения всех уроков, которые касаются вопросов, освещаемых в ВКР.

Тема: «Испытаны морем...».

Форма: интеллектуальная игра – викторина по аналогии с игрой «Морской бой».

Основная идея: командное соревнование на лучшее знание истории ВМФ Российской империи в первой половине XIX в.

Помощниками учителя могут стать его коллеги, сами обучающиеся или их родители. Счетная комиссия, ведущая подсчет баллов, набранных командами в ходе игры. В качестве ведущих интеллектуальной игры можно также привлечь учеников.

Оптимальный состав команды: 6 – 7 человек.

Оптимальное количество команд: 2 – 3.

За неделю до интеллектуальной игры учитель проводит консультацию. Участники игры получают дополнительные материалы для ознакомления, в том числе список статей для прочтения и фильмов для просмотра.

Оборудование: ноутбук с установленным программным обеспечением Microsoft Power Point, проектор или мультимедийная доска, мультимедийная

презентация, листы с распечатанными игровыми полями, табло или грифельная доска для подсчета очков.

Цель мероприятия: формирование патриотизма и познавательного интереса обучающихся к культурным традициям ВМФ России.

Задачи:

Образовательные:

- формирование преемственности культурно-бытовых традиций поколений;

- ознакомиться с малоизвестными фактами из истории ВМФ России.

Развивающие:

- учебно-познавательные: активизировать историческую эрудицию обучающихся; углубить исторические знания через игровую деятельность; развитие стратегического мышления обучающихся;

- коммуникативные: развитие умения сотрудничества в коллективной игре и распределения обязанностей, а также соревновательного духа.

- информационные: развитие умения самостоятельного поиска необходимой информации по теме, умения использовать изученный материал для решения познавательных задач.

Воспитательные:

- воспитание у обучающихся патриотизма и гражданственности, формирование позитивной памяти об историческом прошлом государства;

- игра выступает в качестве эффективного средства формирования личности обучающихся, его моральных и волевых качеств, а также как средство социализации и идентификации молодых людей;

- воспитание и активизация потребностей обучающихся во взаимодействии и общении.

Планируемые результаты:

- личностные: готовность обучающихся к дальнейшему саморазвитию; формирование положительного отношения к офицерам и рядовому составу ВМФ России; способность давать моральную оценку известным

историческим деятелям (например, адмиралам А. С. Грейгу и Д. Н. Сенявину);

– метапредметные: освоить основные регулятивные, познавательные, коммуникативные универсальные действия в ходе игры; установить продуктивные рабочие отношения в группе сверстников;

– предметные: усвоение обучающимися навыков исследовательской деятельности; развития навыков использования основных исторических понятий изучаемого периода; исторический анализ и оценка деятельности выдающихся личностей и принимаемых ими решения (например, Александра I, Николая I).

Организация пространства. Для каждой группы организуется свое игровое поле – парты. Парты, за которыми сидят команды, ставятся на расстоянии 1 метра друг от друга, но так чтобы была видна мультимедийная доска. Ведущий стоит за тумбой, которая находится слева или справа от мультимедийной доски. Счетная комиссия сидят около табло или простой доски для внесения полученных командами баллов. За соблюдением времени следит специальный человек.

Ход интеллектуальной игры:

I. Организационный этап:

На мультимедийной доске высвечивается первый слайд презентации, на котором прописаны эпитафии к игре. Для эпитафий мы предпочли следующие цитаты:

– «У моряка нет трудного или легкого пути, есть только один путь – славный» (П. С. Нахимов);

– «Моряк отдает себя кораблю целиком. Вся жизнь проходит на палубе, в машине, на мостике, вдали от дома, от родных и близких. Мальчишкой приходит моряк на корабль, а возвращается на берег стариком» (К. С. Бадигин);

– «Если капитан опирается на коллектив, а не только отдает

распоряжения, в таком случае корабль – дружная семья моряков, и с ней можно плавать в каких угодно условиях, выйдя с честью из любого затруднительного положения» (В. И. Воронин).

Приветствие и вступительное слово учителя: XXI в. характеризуется неуклонным ростом роли военно-морского флота (далее – ВМФ) и, как следствие, усложнением стоящих перед ним проблем. За всю историю существования вооруженных сил флот был самой дорогостоящей их частью. ВМФ одна из важнейших составляющих мощи РФ. Анализ и уроки исторического прошлого играют огромное значение для реализации дальнейшей взвешенной и научно аргументированной политики страны в сфере военно-морских сил.

Сегодня вы примите участие в интеллектуальной игре «Морской бой» по истории флота первой половины XIX в. Впереди морские баталии с жестокими сражениями, захватывающее отслеживание одиночных кораблей противника на поле битвы. Так же вы сможете показать свои знания о состоянии флота Российской империи.

Объяснение участникам правил проведения интеллектуальной игры.

1. Участники игры делятся на команды. Каждая команда это флот, который нуждается в своем адмирале. Участники выбирают адмирала и придумывают название своему флоту. Названия флотов вписываются в табло для подсчета баллов.

2. Действие игры происходит на игровом поле, высвеченном на мультимедийной доске. На игровом поле расположены корабли парусного флота:

- 4 одномачтовых канонерки;
- 3 двухмачтовые шхуны;
- 2 трехмачтовых фрегата;
- 1 четырехмачтовый барк.

Слайд выглядит следующим образом:



Расстановку кораблей знает только ведущий. Между кораблями на игровом поле должна быть как минимум 1 клетка, они не должны соприкасаться. Корабли размещены как прямо, так и изогнуто буквой «Г», могут прилегать к краю игрового поля.

В результате жребия среди команд-флотов разыгрывается первый ход. Команды по очереди делают выстрел, называя его координаты на игровом поле, например, Б-6, В-2 и т.д. Ведущий отмечает на поле каждый выстрел и задает вопрос, исходя из запрошенных координат. На обдумывание ответа команде дается время, которое зависит от сложности вопроса (от 20 секунд до минуты).

Если команда дает правильный ответ, но в корабль попадания не было, то зачисляется количество баллов, обозначенных на игровом поле (например, А-1 – 10 баллов), и ход переходит к команде противника.

Если ответ был правильный, и команда попала в корабль, то дополнительно прибавляется еще 30 баллов (например, А-1 – 10 баллов + 30 дополнительных баллов = 40 баллов). Попадание в корабль дает право сделать еще один ход при условии правильно ответа на вопрос.

Если команда попала в корабль, но неправильно ответила на вопрос, то количество полученных баллов равно 5. При неправильном ответе на вопрос, ход переходит к команде противника.

Если команда противника также не может ответить на вопрос, то они делают следующий выстрел, а правильный ответ озвучивает ведущий.

3. В конце «морского боя» члены жюри подсчитывают сумму баллов, набранную каждой командой. Выигрывает команда-флот с наибольшим количеством баллов.

Учитель поясняет цель игры:

Расширить представление обучающихся об уже пройденном материале. Ученики почувствуют себя причастными к историческому процессу, проследят преемственность культурно-бытовых традиций ВМФ.

Заслушивается приветствие команд. Каждая команда-флот должна обосновать выбор своего названия и то, каким образом оно связано с морской тематикой (оригинальность ответа оценивается от 5 до 10 баллов в зависимости от аргументации и логики изложения).

II. Игровой тур:

На мультимедийной доске высвечивается игровое поле. Для участников команд оно выглядит следующим образом:

	А	Б	В	Г	Д	Е	Ж
1	10	40	60	20	50	30	70
2	40	60	20	50	30	70	10
3	60	20	50	30	70	10	40
4	20	50	30	70	10	40	60
5	50	30	70	10	40	60	20
6	30	70	10	40	60	20	50
7	70	10	40	60	20	50	30

Ведущий видит игровое поле с расставленными кораблями.

	А	Б	В	Г	Д	Е	Ж
1	Yellow		Yellow	Ship	Red	Red	Red
2				Ship			Red
3	Ship		Yellow	Ship	Yellow		
4	Green						Dark Blue
5	Green		Green	Green		Dark Blue	Dark Blue
6	Ship			Ship			
7	Dark Blue	Dark Blue	Dark Blue	Ship		Green	Green

Банк вопросов

А-1 (10 баллов) – Кто такие гардемарины? (Воспитанники военно-морских учебных заведений).

А-2 (40 баллов) – Какого числа воспитанники Морского корпуса отмечали корпусный праздник? (6 ноября).

А-3 (60 баллов) – В 1810 г. в районе реки Большая Нева около Морского корпуса сделали купальню, в которой старшие гардемарины занимались уроками плавания. Кто преподавал плавание? (отставной итальянский матрос Кобри).

А-4 (20 баллов) – Перечислите военно-морские учебные заведения, первой половины XIX в.? (Училище корабельной архитектуры, Артиллерийское училище, Морской корпус, штурманские училища, учебные экипажи).

А-5 (50 баллов) – Для чего в воскресенье и праздничные дни кадеты использовали просеянные отруби до 1808 г.? (пудрили головы).

А-6 (30 баллов) – По словам Каллистова Н. Д. Александр I разбирался в этом «как слепой в красках». О чем идет речь? (о военно-морских силах).

А-7 (70 баллов) – Заготовка провизии осуществлялась согласно Морскому уставу Петра I. Сколько дней составлял морской провиантский месяц? Какие продукты входили в месячную матросскую порцию? (28 дней; мясо (солонину, реже – свежее мясо), сушеная рыба, сухари, горох, крупы (овсяная и гречневая), коровье масло, хлебное вино, пиво, уксус, соль).

Б-1 (40 баллов) – Как называлось военно-морское учебное заведение, в котором готовились технические специалисты для флота, а также штурманы и морские артиллеристы? (Морское инженерное училище).

Б-2 (60 баллов) – Воспоминания какого русского мореплавателя и адмирала, троекратно побывавшего на Камчатке, позволили составить представление о жизни моряков Петропавловского и Охотского портов? (И. Ф. Крузенштерн).

Б-3 (20 баллов) – Назовите 5 экспедиции, из которых состояла Адмиралтейств-коллегия? (Хозяйственная, Исполнительная, Артиллерийская, Казначейская, Счетная).

Б-4 (50 баллов) – В каком году был принят устав, по которому велась боевая подготовка матросов и офицеров в первой половине XIX в.? (1720 г.).

Б-5 (30 баллов) – Кто стал первым морским министром? (адмирал Николай Семенович Мордвинов).

Б-6 (70 баллов) – Назовите имена и фамилию братьев – воспитанников Морского корпуса, участников декабристского восстания. (Петр, Михаил, Александр и Николай Бестужевы).

Б-7 (10 баллов) – Как называлось холодное колющее оружие, которое носили офицеры и гражданские чиновники морского ведомства в первой половине XIX в.? (Кортик).

В-1 (60 баллов) – Назовите главный храм Севастополя. (адмиралтейский собор Николая Чудотворца).

В-2 (20 баллов) – Как называлось воинское звание высшего офицерского состава ВМФ? (адмирал).

В-3 (50 баллов) – В 1822 г. в Севастопольском порту открылась библиотека для морских офицеров, которые по добровольному согласию делали взносы в ее пользу. Какова была сумма этих взносов? (по 1 коп. с рубля жалованья).

В-4 (30 баллов) – При каком морском министре во флот глубоко проникла «фронтовистика и солдатская муштра»? (И. И. де-Траверсе).

В-5 (70 баллов) – Назовите человека, который 19 июля 1829 г. предложил построить подводную лодку. (Казимир Черновский).

В-6 (10 баллов) – Как называется соединение военных кораблей, находящихся в отдельном заграничном плавании? (Эскадра).

В-7 (40 баллов) – 28 января 1827 г. при Морском корпусе были организованы офицерские двухгодичные классы. С 1831 г. они стали трёхгодичными. Назовите имя человека, по инициативе которого они были

созданы. (И. Ф. Крузенштерна).

Г-1 (20 баллов) – Как происходило комплектование флота личным составом? (на общих с армией основаниях).

Г-2 (50 баллов) – Чем на корабле служил кусок толстой парусины длиной 6 футов и шириной 4 фута? (койкой).

Г-3 (30 баллов) – Как называется наука проведения корабля по точно намеченному пути? (Навигация).

Г-4 (70 баллов) – Как назывался опытный образец подводной лодки, построенный в 1834 г. и спущенный на воду в 1838 г.? («Морской черт»).

Г-5 (10 баллов) – История это учебного заведения начинается с указа Петра от 14 января 1701 г. О каком учебном заведении идет речь? (Первоначально он именовался как Морской Шляхетский Корпус. В 1802 г. он стал именоваться Морским Корпусом).

Г-6 (40 баллов) – Почему срок службы деревянных судов был всего 8 – 10 лет? (Потому что суда сооружались из сырого леса и не обшивались медью).

Г-7 (60 баллов) – Какие болезни были характерны среди моряков для Балтийского, Северного и Черноморского флотах? (на Балтийском и Северном флотах – заболевания дыхательных путей, нервные горячки, простудные лихорадки; на Черноморском – «желчные горячки и все прилипчивые», прежде всего, чесотка).

Д-1 (50 баллов) – Перечислите обязательных и необязательных членов морских собраний? (Обязательные – адмиралы и генералы, штаб- и обер-офицеры флота, механики, морские инженеры, инженеры морских строительных частей, врачи, служащие по найму. Необязательные – все остальные служащие портов и служившие ранее в морском ведомстве).

Д-2 (30 баллов) – Что лорд Дарем называл «игрушками русского императора»? (русские военные корабли).

Д-3 (70 баллов) – Назовите год и наименования первых паровых кораблей? (1817 г. – пароход «Скорый», 1825 г. – «Проворный», 1820 г. –

«Везувий», 1825 г. – «Метеорит»).

Д-4 (10 баллов) – Место строительства кораблей – это? (Верфь).

Д-5 (40 баллов) – Из каких флотов в начале XIX в. состояли русские военно-морские силы? (Балтийский и Черноморский флоты, Беломорская и Каспийская флотилия).

Д-6 (60 баллов) – За какой проступок штрафовали офицеров в первый раз на 25 копеек, во второй – на 50, в третий – на 1 рубль, а унтер-офицеров – на половину офицерского штрафа? (за отсутствие без уважительной причины на молитве).

Д-7 (20 баллов) – Как называлась продольная балка прямоугольная в сечении, подходящая от носа до кормы? (киль).

Е-1 (30 баллов) – С 1812 г. этот город стал главным портом Тихоокеанского флота. Что это за город? (Петропавловск-на-Камчатке).

Е-2 (70 баллов) – Больше скольких лет не мог составлять срок обучения в Морском Корпусе? (срок обучения не должен превышать семи лет).

Е-3 (10 баллов) – Как называлась верхняя повседневная одежда для генералов, адмиралов и офицеров русской армии и флота, введенная в 1803 г.? (сюртек).

Е-4 (40 баллов) – Через какие военно-морские учебные заведения осуществлялась подготовка офицерских и унтер-офицерских кадров на флоте? (Артиллерийское училище, Морской корпус, штурманские училища, Училище корабельной архитектуры, учебные экипажи).

Е-5 (60 баллов) – Как назывался сборник, отражающий картины современной жизни флота и общественных усилий в его пользу? («Морского сборник»).

Е-6 (20 баллов) – С 1812 г. этот порт стал базой для гребной флотилии Черноморского флота. Назовите этот порт. (Измаил).

Е-7 (50 баллов) – По высочайшему указу 18 мая 1801 г. был введен этот элемент одежды у адмиралов. Что это? (погоны с черными вышитыми орлами).

Ж-1 (70 баллов) – Из каких трех блюд состояло праздничное меню в день Святого Павла-исповедника в Морском корпусе? (борща с кулебякой, гусь с яблоками, пломбир).

Ж-2 (10 баллов) – Рулевое колесо корабля – это ... (штурвал).

Ж-3 (40 баллов) – Как стала называться эпоха в истории Черноморского флота с 1834 г. и почему? (Лазаревская, потому что М. П. Лазарев – был назначен исполняющим делами Главного командира и был утвержден 31 декабря 1834 г. Во время его командования флот достиг наивысшего расцвета).

Ж-4 (60 баллов) – Как назывались корпусные учебные суда, на которых пускались в учебные плавания гардемарины? (фрегаты «Малой» и «Урания», бриг «Симеон и Анна»).

Ж-5 (20 баллов) – Сколько составлял срок службы деревянных кораблей? (8 – 10 лет).

Ж-6 (50 баллов) – Чем отличалось шитье на воротнике у адмиралов и у штаб- и обер-офицеров по высочайшему указу 18 мая 1801 г.? (У адмиралов на воротнике были вышиты якоря с якорными канатами, у штаб- и обер-офицеров – исключительно якоря).

Ж-7 (30 баллов) – Назовите центры Балтийского судостроения. (Петербург и Кронштадт).

III. Этап подведения итогов.

Заключительное слово учителя: Итак, сегодня мы с вами, играя в «морской бой», вспомнили основные факты из истории ВМФ России первой половины XIX в. А так же узнали много ранее неизвестных интересных фактов из культурно-бытовой жизни офицеров и рядового состава флота.

IV. Подведение итогов игры и награждение.

Список использованной литературы:

1. Золотарев, В. А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX века / В. А. Золотарев. – М.: «АСТ»; СПб.: «Полигон», 2004. – 685 с.

2. Зуев, Г. И. Историческая хроника Морского корпуса. 1701 – 1925 гг. / Г. И. Зуев. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. – 447 с.
3. История России. 9 класс. Учеб. для общеобразоват. организаций. В 2 ч. Ч. 1 / под ред. А. В. Торкунова. – М.: Просвещение, 2016. – 160 с.
4. Каллистов, Н. Д. Флот в царствование императора Александра I / Н. Д. Каллистов // История Российского флота. – М.: Эксмо, 2008. – С. 270 – 348.
5. Каллистов, Н. Д. Флот в царствование императора Николая I / Н. Д. Каллистов // История Российского флота. – М.: Эксмо, 2008. – С. 348 – 392.
6. Минер, В. Воинская символика и ритуалы в истории Российской армии и флота / В. Минер // Ориентир. – 2002. – № 6. – С. 53 – 57.
7. Тарле, Е. В. Экспедиция адмирала Сенявина в Средиземное море (1805 – 1807) / Е. В. Тарле // Сочинения: в 12 т. – Т. 10. – М.: Изд-во АН СССР, 1959. – С. 233 – 362.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В XIX в. военно-морской флот был неотъемлемой частью вооруженных сил Российской империи. Еще в XVIII в. Россия после утверждения на Черном и Балтийском морях превратилась в одну из морских держав. Однако российский парусный флот начинает постепенно терять свои позиции, в связи с появлением паровых судов.

Во время правления Александра I остро встала необходимость изменить систему управления флотом, что повысило заинтересованность к его проблемам. Необходимость решения последних вызвала к жизни появление такого органа как Комитет образования флота. Существенные руководящие полномочия были сосредоточены в руках Морского министра. Реформы помимо всего прочего затронули сферу организации береговой и судовой службы, медицинское обслуживание.

Роль офицерского корпуса русского флота в истории Российской империи исследуемого периода трудно переоценить. Он был ядром мощной военно-морской организации. Комплектование кадров один из основных организационных вопросов в морском управлении, и один из определяющих критериев силы. Должности и чины на флоте были введены Уставом 1720 г.

Штаты отечественного флота формировались на основе рекрутской повинности, как и в сухопутной армии. Крепостничество так же диктовало свои правила комплектования. Например, дети нижних морских служителей не могли сами выбирать профессию по желанию, потому что автоматически приписывались к морскому ведомству. По Морскому уставу 1720 г. все чины были поделены на три категории – флагманы, офицеры, рядовые служители. Общеизвестное деление на штаб- и обер-офицеров было закреплено уже в Табели о рангах (1722 г.).

Политика государства и Морского ведомства в социально-бытовой сфере флотского офицерства в первой половине XIX в. не менялась. Основываясь на законах 1720 и 1764 гг., она несомненно не могла отвечать

потребностям того времени. Офицер мог надеяться, что государство его поддержит, только в двух случаях – в случае инвалидности или уже будучи глубоким стариком, все свою жизнь посвятившим морской службе.

ВМФ в исследуемый период характеризовался нехваткой младшего офицерского состава и рядовых моряков. Подготовку кадров для коммерческой службы на непрерывной основе не осуществляло никакое учебное заведение. Ко всему прочему продвижение по службе так же было очень медленным, существовала социальная незащищенность, в обществе статус моряка был очень невысок, в сравнении с сухопутными офицерами. Все перечисленные факторы делали опасную профессию моряка неперспективной и непопулярной.

В первой половине XIX в. по-прежнему существовал принцип сословности в продолжении морских династий. Военно-морские учебные заведения были своеобразным каналом передачи военной культуры офицерам, их воспитанники, в свою очередь, являлись главными носителями военно-культурных традиций и эталона для всех других.

Воспитание будущих офицеров строилось на патриотизме, религиозных ценностях, боевых идеалах, базировалось на прочной методологической основе и формировало мужество, стойкость, храбрость. Но существовали и определенные трудности, связанные с сохранившимися репрессивными и казарменными традициями, слепой верой в преимущество наказаний перед убеждениями.

Главной кузницей офицерских кадров являлся Морской кадетский корпус, славившийся своим педагогическим составом, включавшим известных специалистов морского дела и профессоров столичных учебных заведений, лучших морских офицеров, обладавших боевой закалкой. Весь преподавательский состав внушал воспитанникам корпуса одну и ту же мысль – неукоснительное исполнение воинского долга перед Отечеством.

Воспитанники Морского корпуса оказали огромное влияние на развитие отечественной культуры. Они не только участвовали в баталиях,

они совершали великие открытия в ходе экспедиций. Их вклад в мировую науку тоже неоценим, их именами пестрят географические карты. Например, И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский – участники морских кругосветок; С. Г. Малыгин, А. И. Чириков, С. И. Челюскин – исследователи Северного Ледовитого океана; В. А. Римский-Корсаков – исследователя Японского и Охотского морей. Корпус стал не только кузницей кадров, но колыбелью русского искусства и науки.

Бытовые условия и условия службы моряков в портах и на кораблях во время дальнего плавания теоретически закреплялись в законах, прежде всего в Уставе 1720 г. Но практически полностью зависели от командиров портов и кораблей и высшего офицерского состава, от проводимой ими деятельности по развитию баз и портов. Неоднородность развития последних зависела так же и от географического фактора. Например, отсталому развитию порта в Охотске, способствовало неудачное географическое положение, тяжелые климатические условия, проблемы организации снабжения провиантом и припасами, система местного управления, не справляющаяся со своими задачами. Проблемы обеспечения портов имели прямое влияние на комплектование экипажей кораблей для военных и научных экспедиций

Офицерский и рядовой состав флота летом жили на кораблях во время плавания, а зимовали в порту (в казенных каменных домах и казармах соответственно). Анализ состояние портов в целом и произошедших в них перемен помог установить степень их влияния на морской быт и повседневную жизнь моряков. Рассмотрение бытовых условий службы и жизни в портах позволяет лучше оценить реальное состояние непосредственно флота.

Если говорить о Кронштадте, который в первой половине XIX в. считался главным портом Российской империи, то быт здесь устроен был из рук вон плохо, что усложняло службу и способствовало росту заболеваний. Его закрытость и изолированность так же затрудняли рост материального благосостояния жителей.

Охотск и Петропавловск являлись в то время забытыми окраинами государства и существовали только благодаря находящимся на службе командам моряков и сухопутных военных частей. Здесь нарушения и изъёмы организации бытовой жизни имели гипертрофированный характер. Военнослужащих в этом месте думали только о собственном выживании, и никак не об освоении дальневосточных земель.

Корабль, находящийся в дальнем плавании, представлял собой самостоятельный и изолированный мир со своими законами и традициями, которые соблюдались неукоснительно и отличались от законов и традиций, существующих на суши.

Условия быта и условия службы рядовых флотских кадров во всех русских портах без исключения нуждались в серьезных изменениях. Однако у командиров портов были другие приоритеты. Среди основных бытовых лишений числились отсутствие необходимых коммуникаций и квалифицированных кадров, недостаточное питание, полное отсутствие духовности и культуры. Состояние портового уклада жизни давало полную характеристику состоянию ВМФ России.

Закрытость таких портов как Кронштадт и Севастополь так же усложняла жизнь моряков, что выражалось в однообразии жизни, отсутствии культурного досуга, завышении цен на провиант и другие товары первой необходимости, спекуляции. В Кронштадте наблюдался рост заболеваемости. В Севастополе остро стояла проблема с жильем. Из-за теплого климата руководство не считало нужным строить каменные казармы для штата, ограничивались деревянными. В портах Дальнего Востока условия жизни были самыми тяжелыми. Здесь главной задачей было – выжить в экстремальных условиях.

В результате исследования нами установлено, что условия жизни личного состава флота во время дальних экспедиций были намного лучше организованы, чем в портах. К тому же, участие в экспедициях значительно сокращало срок службы. Однако медицинских работников на флоте не

хватало, да и профессионализм их навыков вызывал большие вопросы.

Во время экспедиций порядок на военных кораблях помогал сохранить только умелое и четкое руководство командира. К основным причинам роста уровня заболеваемости и смертности среди членов команды личного состава относились плохое материальное снабжение моряков, недостаточно развитая медицины, антисанитария, сословность в лечении. К косвенным факторам следует отнести погодные условия.

К сожалению, высокий уровень заболеваемости и смертности в базах и портах никак не влиял на внесение изменений по улучшению материально-бытовых условий моряков в законодательство. Существующие проблемы решались с помощью таких бюрократических административных методов, как записки, постановления, осмотры, отчеты. Эти меры приводили к временным улучшениям.

Портовые чиновники – от ротного командира до флотского начальника – выполняли контролирующие функции. Они должны были следить за состоянием казарм, качеством пищи, пригодностью одежды. Однако свои обязанности они, как правило, исполняли недобросовестно.

Наибольшее число смертей среди личного состава происходило от септических состояний – гнилых горячек, застарелых ран, чахотки. Самыми распространенными были простудная горячка и лихорадка. Одной из опасных инфекционных болезней, известных в то время, были глазная болезнь, чаще встречающаяся в Кронштадтском порту.

Вспышка холеры, произошедшая в Астраханском порту, унесла множество жизней. Широко распространена во время плавания была цинга, носившая сезонный характер. Смертность от цинги была низкая, но сама по себе болезнь была достаточно мучительной, лечение было очень долгим, и болезнь зачастую возвращалась.

Состояние медицины на кораблях в длительных экспедициях имело те же самые проблемы, что на базах и в портах. Сложность состояла в том, что решать их нужно было в экстремальных условиях.

В целом, результаты исследования показали, что служба и быт представителей ВМФ, в силу своих характерных черт и особенностей, имели важное значение в истории российского флота первой половины XIX в.

Вторая половина XVIII в. была «золотой страницей» в истории флота, ознаменованная множеством побед и достижений, благодаря которым к началу XIX в. российский военный флот еще был конкурентно способен и одерживал большие победы, орудуя вдали от своих портов и баз. Однако отпечаток, который лег на флот, во время правления Александра I, и последовательность его проявлений – сомнение в значении флота и его необходимости для России, принижение морской идеи, подчеркнутое пренебрежение к флоту в целом и ничем неоправданная неблагодарность к его историческим заслугам перед Россией – свели на нет все достижения предыдущего столетия. Во время царствования Николая I ситуация еще больше усугубилась. Только Черноморский флот действовал достаточно активно, Балтийский же вел лишь оборонительные операции.

Таким образом, все это говорит об актуальности выбранной темы выпускной квалификационной работы.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. ИСТОЧНИКИ

1.1. ДОКУМЕНТЫ

1. Бильбасов, В. А. Архив графов Мордвиновых: в 10 т. / предисл. и примеч. В. А. Бильбасова. – С.-Пб.: Тип. И. Н. Скороходова, 1901 – 1903. – Т. 1. – 1901. – 712 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/397139> (Дата обращения: 26.12.2019).

2. Каллистов, Н. Д. Русский флот и двенадцатый год: (Роль и участие флота в Отечественной войне, в связи с циклом наполеоновских войн России): По архивным материалам: с 2 рис., 4 портр. и 2 схем / Н. Д. Каллистов. – СПб.: Тип. мор. м-ва, 1912. – 185 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/8540> (Дата обращения: 10.02.2020).

3. Лазарев, М. П. Документы: в 3 т. / М. П. Лазарев. – Том 1 / Под ред. А. А. Самарова. – М.: Воениздат, 1952. – 486 с.

4. Лазарев, М. П. Документы: в 3 т. / М. П. Лазарев. – Том 2 / Под ред. А. А. Самарова. – М.: Воениздат, 1955. – 711 с.

5. Лазарев, М. П. Документы: в 3 т. / М. П. Лазарев. – Том 3 / Под ред. К. И. Никульченкова. – М.: Воениздат, 1961. – 576 с.

6. Обзор деятельности Морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича. 1855 – 1880/ сост. на основании офиц. сведений под руководством члена адмиралтейств-совета тайного советника К. А. Манна. – С.-Пб.: Тип. Морского министерства, 1880. – Ч. 2. – 995 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/354271> (Дата обращения: 07.10.2019).

7. Огородников, С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности

Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902 гг.): Сост. по поручению М-ва отстав. подполк. Корп. флот. штурманов С. Ф. Огородниковым. – СПб.: Тип. Морс. Мин-ва, 1902. – 263 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/4711> (Дата обращения: 05.03.2020).

8. Россия под надзором: отчеты III отделения 1827 – 1869: Сборник документов / Сост. М. Сидорова и Е. Щербакова. – М.: «Рос. фонд культуры»: «Российский Архив», 2006. – 706 с.

9. Севастополю 200 лет. 1783 – 1983. Сборник документов и материалов / сост. Г. И. Ванеев. – Киев: Наук. думка, 1983. – 410 с.

10. Устав морской: о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. – С-Пб.: Императорская Академия наук, 1778. – 298 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/336980> (Дата обращения: 20.01.2020).

1.2. МЕМУАРЫ И ВОСПОМИНАНИЯ

11. Александер, Дж. Россия глазами иностранца / Пер. с англ. / Дж. Александер. – М.: Аграф, 2008. – 304 с.

12. Бестужев, Н. А. Статьи и письма / Н. А. Бестужев / под ред. И. М. Троцкого. – М.; Л.: Изд-во Всесоюз. общ-ва политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1933. – 328 с.

13. Броневский, В. Б. Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год / В. Б. Броневский. – В 4-х т. – СПб.: Мор. тип., 1818 – 1819. – Ч. 1. – 1818. – 328 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24070-ch-1-1818> (Дата обращения: 09.11.2019).

14. Броневский, В. Б. Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия

Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год / В. Б. Броневский. – В 4-х т. – СПб.: Мор. тип., 1818 – 1819. – Ч. 2. – 1819. – 259 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24071-ch-2-1819> (Дата обращения: 09.11.2019).

15. Броневский, В. Б. Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год / В. Б. Броневский. – В 4-х т. – СПб.: Мор. тип., 1818 – 1819. – Ч. 3. – 1819. – 262 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24072-ch-3-1819> (Дата обращения: 09.11.2019).

16. Броневский, В. Б. Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год / В. Б. Броневский. – В 4-х т. – СПб.: Мор. тип., 1818 – 1819. – Ч. 4. – 1819. – 332 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24073-ch-4-1819> (Дата обращения: 09.11.2019).

17. Головнин, В. М. О состоянии Российского флота в 1824 году: с рукописи, найденной в неполном виде в бумагах вице-адмирала В. М. Головнина / соч. мичмана Мореходова [псевд.]. – СПб.: тип. Мор. м-ва, 1861. – 100 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/432887> (Дата обращения: 10.03.2020).

18. Григорович, Д. В. Корабль «Ретвизан» (Год в Европе и на европейских морях). Путевые впечатления и воспоминания / Д. В. Григорович. – СПб., 1873. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://az.lib.ru/g/grigorowich_d_w/text_1873_korabl_retvizan.shtml. (Дата обращения: 01.11.2019).

19. Завалишин, Д. И. Записки декабриста / Д. И. Завалишина. – 2-е русское издание. – С-Пб.: типография Т-ва М. О. Вольф, 1910. – 464 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/333485> (Дата обращения: 19.10.2019).

20. Закревский, Н. Воспоминания об адмирале А. С. Грейге / Н. Закревский // Морской сборник. – 1864. – Т. 70. – № 2. – С. 189 – 205. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/343873> (Дата обращения: 11.12.2019).

21. Зеленой, А. И. Исторический очерк Штурманского училища. 1798 – 1871 / Сост. А. И. Зеленым. – Кронштадт: тип. «Кронштадтского вестника», 1872. – 179 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://militera.lib.ru/h/zelenoy_ai01/index.html (Дата обращения: 02.03.2020).

22. Качалов, Н. А. Записки тайного советника / Н. А. Качалов. – М.: Новый хронограф, 2012. – 938 с.

23. Кротков, А. С. Морской кадетский корпус: краткий исторический очерк / сост. А. С. Кротков. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1901. – 229 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24791> (Дата обращения: 07.04.2020).

24. Крузенштерн, И. Ф. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 гг. на кораблях «Надежда» и «Нева»: По повелению е. и. в. Александра Первого: Под начальством флота кап.-лейт., ныне кап. 2-го ранга, Крузенштерна, Гос. адмиралтейского деп. и Имп. акад. наук члена: в 3 ч. / И. Ф. Крузенштерн. – СПб.: Мор. тип., 1809 – 1812. – Ч. 1. – 1809. – 379 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/4878-ch-1-1809> (Дата обращения: 14.10.2019).

25. Крузенштерн, И. Ф. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 гг. на кораблях «Надежда» и «Нева»: По повелению е. и. в. Александра Первого: Под начальством флота кап.-лейт., ныне кап. 2-го ранга, Крузенштерна, Гос. адмиралтейского деп. и Имп. акад. наук члена: в 3 ч. / И. Ф. Крузенштерн. – СПб.: Мор. тип., 1809 – 1812. – Ч. 2. – 1810. – 471 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/4879-ch-2-1810> (Дата обращения: 14.10.2019).

26. Крузенштерн, И. Ф. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 гг. на кораблях «Надежда» и «Нева»: По повелению е. и. в. Александра Первого:

Под начальством флота кап.-лейт., ныне кап. 2-го ранга, Крузенштерна, Гос. адмиралтейского деп. и Имп. акад. наук члена: в 3 ч. / И. Ф. Крузенштерн. – СПб.: Мор. тип., 1809 – 1812. – Ч. 3. – 1812. – 453 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elibrary.ru/nodes/4880-ch-3-1812> (Дата обращения: 14.10.2019).

27. Кюстин, А. де. Россия в 1839 году / А. де Кюстин. – СПб.: Крига, 2008. – 704 с.

28. Морские сражения русского флота: Воспоминания, дневники, письма / Сост. В. Г. Оппоков. – М.: Воениздат, 1994. – 560 с.

29. Морской кадетский корпус в воспоминаниях воспитанников / сост. А. Ю. Емелин. – СПб.: Рус.-Балт. информ. Центр «БЛИЦ», 2003. – 295 с.

30. Панафидин, П. И. Письма морского офицера (1806 – 1809) / П. И. Панафидин // Морские сражения русского флота: Воспоминания, дневники, письма / Сост. В. Г. Оппоков. – М.: Воениздат, 1994. – С. 217 – 257.

31. Русский военный флот («The Times», Великобритания). Статья опубликована 24 августа 1853 г. (перепечатано из Allgemeine Zeitung) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://georgerooke.livejournal.com/59985.html> (Дата обращения: 19.10.2019).

32. Свиньин, П. П. Воспоминания о плавании Российского флота под командою Вице Адмирала Сенявина на водах Средиземного моря / П. П. Свиньин [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://homlib.com/svinin-pp-1/vospominaniya-o-plavanii-rossiyskogo-flota-pod-komandoyu-vice-admirala-senyavina-na-vodah-sredizemnogo-morya> (Дата обращения: 09.04.2020).

33. Сто лет тому назад (заметки англичанина о русском Императорском флоте в 1814 г.) // Морской сборник. – 1914. – № 12. – Неоф. отдел. – С. 1 – 26. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/343845> (Дата обращения: 09.04.2020).

34. Сумароков, П. И. Досуги крымского судьи, или Второе

путешествие в Тавриду: в 2 ч. / П. И. Сумарокова. – СПб.: Императ. тип., 1803 – 1805. – Ч. 1. – 1803. – 226 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://rarebook.onu.edu.ua:8081/handle/store/2331> (Дата обращения: 01.04.2020).

35. Сумароков, П. И. Досуги крымского судьи, или Второе путешествие в Тавриду: в 2 ч. / П. И. Сумарокова. – СПб.: Императ. тип., 1803 – 1805. – Ч. 2. – 1805. – 244 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://ru.calameo.com/read/00205596846921bbba812> (Дата обращения: 01.04.2020).

36. Чичагов, П.В. Записки / П. В. Чичагов. – М.: Редакция альманаха «Российский архив», 2002. – 800 с.

37. Шишков, А. С. Записки, мнения и переписка адмирала А. С. Шишкова: В 2-х т. / А. С. Шишков. – Berlin: V. Behr's Buchhandlung, 1870. – Т. 2. Домашние записки: (1808 – 1820); Записки: (1824 – 1826); Статьи; Письма: (1810 – 1840); Указатель]. – 464 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/10923-t-2-domashnie-zapiski-1808-1820-zapiski-1824-1826-stati-pisma-1810-1840-ukazatel-1870> (Дата обращения: 12.02.2020).

38. Штейнгель, В. И. Записки // Общественные движения в России в первую половину XIX века. – Т.1. Декабристы: М. А. Фонвизин, князь Е. П. Оболенский и барон В. И. Штейнгель: ст. и материалы / сост.: В. И. Семеvский, В. Богучарский, П. Е. Щеголев. – СПб. : Книгоизд-во М. В. Пирожкова. Ист. отд. № 11, 1905. – 495 с. – С. 321 – 475. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/433536> (Дата обращения: 13.02.2020).

II. МОНОГРАФИИ И СТАТЬИ

39. Баранова, А. Ю. Воинские традиции и ритуалы армии и флота Российской империи / А. Ю. Баранова // Традиционная и инновационная

наука: история, современное состояние, перспективы: сборник статей Международной научно-практической конференции (10 января 2018 г., г. Пермь). В 5 ч. – Ч. 5. – Уфа: АЭТЕРНА, 2018. – С. 65 – 68.

40. Бескровный, Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономические потенциал России / Л. Г. Бескровный. – М.: Наука, 1973. – 616 с.

41. Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / Под редакцией доктора военно-морских наук капитана 1 ранга Н. В. Новикова. – М.: Воениздат МВС СССР, 1948. – 492 с.

42. Бубнов, А. Д. Военно-морское искусство в русском флоте / А. Д. Бубнов // Морские записки. – 1962. – Т. 20. – № 3 – 4. – С. 18 – 27.

43. Веселаго, Ф. Ф. Краткая история Русского Флота (с начала развития мореплавания до 1825 года) / Ф. Ф. Веселаго. – М.; Л.: Военно-морское изд-во НКВМФ СССР, 1939. – 304 с.

44. Веселаго, Ф. Ф. Краткая история русского флота / Ф. Ф. Веселаго. – М.: Вече, 2011. – 432 с.

45. Военно-морская идея России: Духовное наследие Императорского флота / Сост. Савинкин А. Е., Домнин И. В., Белов Ю. Т. – М.: Русский путь, 1999. – 584 с.

46. Волков, С. В. Русский офицерский корпус / С. В. Волков. – М.: Воениздат, 1993. – 368 с.

47. Гончаров, В. Адмирал Сенявин. Биографический очерк, с приложением записок адмирала Д. Н. Сенявина / В. Гончаров. – М.; Л.: Военмориздат, 1945. – 142 с.

48. Горденев, М. Ю. Морские обычаи, традиции, и торжественные церемонии русского императорского флота / М. Ю. Горденев. – М.: Андреев флаг, 1992. – 79 с.

49. Данченко, В. Г. Морские солдаты Российской империи. Очерки истории морской пехоты / В. Г. Данченко. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2006. – 255 с.
50. Дельвиг, Н. А., Редькина, Л. И., Доненко, Н. Н. Деятельность российских флотоводцев по созданию института военного духовенства на Черноморском флоте в XIX – начале XX века / Н. А. Дельвиг, Л. И. Редькина, Н. Н. Доненко // Перспективы науки и образования. – 2019. – № 3 (39). – С. 386 – 398.
51. Дмитриев, В. И. История Корабельного устава/ В. И. Дмитриев. – Л.: Изд-во ВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского, 1984. – 139 с.
52. Доценко, В. Д. Морские битвы России XVIII – XX веков / Под. ред. адмирала В. Н. Поникаровского. – СПб.: Полигон, 2002. – 224 с.
53. Дуров, И. Г. «Морским офицерам жалованья давать на 13 месяцев, а дров и домов не давать...» / И. Г. Дуров // Военно-исторический журнал. – 2003. – № 9. – С. 47 – 51.
54. Зайончковский, А. М. Восточная война, 1853 – 1856. В 2 т./ А. М. Зайончковский. – Т. I. – СПб.: Полигон, 2002. – 928 с.
55. Зеленина, Л. В. Контуры доктрины статус-кво / Л. В. Зеленина // Балканские исследования. – Вып. 18. Александр I, Наполеон и Балканы. – М.: Наука, 1997. – С. 238 – 248.
56. Золотарев, В. А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX века / В. А. Золотарев. – М.: «АСТ»; СПб.: «Полигон», 2004. – 685 с.
57. Зуев, Г. И. Историческая хроника Морского корпуса. 1701 – 1925 гг. / Г. И. Зуев. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. – 447 с.
58. История внешней политики России. Первая половина XIX века: (от войн России против Наполеона и до Парижского мира 1856 г.) / редкол.: О. В. Орлик (отв. ред.) и др. – М.: Международные отношения, 1999. – 447 с.
59. Каллистов, Н. Д. Флот в царствование императора Александра I / Н. Д. Каллистов // История Российского флота. – М.: Эксмо, 2008. – С. 270 – 348.

60. Каллистов, Н. Д. Флот в царствование императора Николая I / Н. Д. Каллистов // История Российского флота. – М.: Эксмо, 2008. – С. 348 – 392.
61. Коршунов, Ю. С. Августейшие моряки / Ю. С. Коршунов. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ» 1999. – 104 с.
62. Крылов, В. М. Кадетские корпуса и российские кадеты / В. М. Крылов. – СПб.: ВИМАИВ и ВС, 1998. – 671 с.
63. Крючков, Ю. С. А. С. Грейг. 1775 – 1845 / Ю. С. Крючков. – М.: Наука, 1984. – 104 с.
64. Кулакова, Е. А. Сочинения британцев о путешествиях в Россию второй четверти XIX в. / Е. А. Кулакова // Диалог со временем: альманах интеллектуальной истории. – 2012. – № 39. С. 79 – 93.
65. Лебедев, А. А. К вопросу о месте флота в русском обществе в XVIII – 1-й половине XIX вв. / А.А. Лебедев // Пространство и Время. – 2017. – № 2 – 3 – 4(28 – 29 – 30). – С. 128 – 146.
66. Леписевич, Н. З. Жизнь и литературное наследие севастопольского военного врача Н. И. Закревского на страницах журнала «Морской сборник» / Н. З. Леписевич // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. – Серия «Исторические науки». – 2012. – Том 25 (64). – № 2. – С. 144 – 155.
67. Лупанова, Е. М. Взаимоотношения российского правительства с офицерским корпусом флота в к. XVIII – нач. XIX вв. / Е. М. Лупанова // Корттик: Флот. История. Люди. СПб.: Издательство «Гангут», 2005. – № 4. – С. 3 – 6.
68. Лупанова, Е. М. Норма поведения русского морского офицера на рубеже XVIII – XIX веков: правительственные предписания и требования общества к своим членам / Е. М. Лупанова // Новая политическая история: Сборник научных работ / редколлегия: Б. И. Колоницкий, М. М. Кром, Н. Д. Потапова. – СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2004. – С. 129 – 151.

69. Лупанова, Е. М. Офицерский корпус русского флота: норма и девиация повседневной жизни. 1768-1812 гг. / Е. М. Лупанова. – СПб.; Изд-во СПбГУСЭ, 2010. – 251 с.

70. Масыгин, В. П. «Морские собрания – благородная профессиональная традиция офицеров Российского флота» (из истории Морских собраний Российского флота) / В. П. Масыгин // Пространства России. История и археология. – 2013. – № 2 (12). – С. 116 – 125.

71. Мезенцев, Е. В. Военный флот играл важную роль. (Морские силы России на Дальнем Востоке и в Русской Америке в начале XIX в.) / Е. В. Мезенцев // Военно-исторический журнал. – 1998. – № 5. – С. 60 – 67.

72. Минер, В. Воинская символика и ритуалы в истории Российской армии и флота / В. Минер // Ориентир. – 2002. – № 6. – С. 53 – 57.

73. Матусов, А. Л. Из истории медицинского обеспечения русских морских и полярных экспедиций / А. Л. Матусов. – Л.: Гидрометеиздат, 1972. – 119 с.

74. Розадеев, Б. А., Сомина, Р. А., Клещева, Л. С. Кронштадт. Архитектурный очерк / Б. А. Розадеев, Р. А. Сомина, Л. С. Клещева. – Л.: Стройиздат, 1977. – 144 с.

75. Скорилов, Ю. А. Севастопольская крепость / Ю. А. Скорилов. – СПб.: Стройиздат, 1997. – 320 с.

76. Скрицкий, Н. В. Георгиевские кавалеры под Андреевским флагом. Русские адмиралы – кавалеры ордена Святого Георгия I и II степеней / Н. В. Скрицкий. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2002. – 527 с.

77. Снегирев, В. Л. Адмирал Сенявин / В. Л. Снегирев. – М.: ГОСПОЛИТИЗДАТ, 1945. – 64 с.

78. Станиславская, А. М. Русско-английские отношения и проблемы Средиземноморья (1798 – 1807) / А. М. Станиславская. – М.: Академия Наук СССР, 1962. – 504 с.

79. Тарле, Е. В. Нахимов / Е. В. Тарле. – М.: Изд-во АН СССР, 1942. – 128 с.

80. Тарле, Е. В. Экспедиция адмирала Сенявина в Средиземное море (1805 – 1807) / Е. В. Тарле // Сочинения: в 12 т. – Т. 10. – М.: Изд-во АН СССР, 1959. – С. 233 – 362.

81. Тихоокеанский флот России. 1731 – 2006 гг.: Исторический очерк: К 275-летию. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – 280 с.

82. Троицкий, Н. А. Александр I и Наполеон / Н. А. Троицкий. – М.: Высшая школа, 1994. – 304 с.

83. Чекуров, М. В. Так гласил морской закон (очерки истории морской службы в эпоху парусного флота) / М. В. Чекуров. – М.: Транспорт, 1998. – 168 с.

84. Шапиро, А. Л. Адмирал Д. Н. Сенявин / А. Л. Шапиро. – М.: Воениздат, 1958. – 373 с.

85. Шершов, А. П. К истории военного кораблестроения / А. П. Шершов. М.: Военмориздат ВММ СССР, 1952. – 364 с.

86. Шигин, В. В. Герои русского парусного флота / В. В. Шигин. – М.: Вече, 2011. – 416 с.

III. СПРАВОЧНИКИ И СЛОВАРИ

87. Военно-морской словарь / гл. ред. В. Н. Чернавин. – М.: Воениздат, 1989. – 511 с.

88. Данилов, А. М. Линейные корабли и фрегаты российского парусного флота / А. М. Данилов. – Минск: Амалфея, 1996. – 384 с.

89. Доценко, В. Д. Русский морской мундир / В. Д. Доценко. – СПб.: Logos, 1994. – 247 с.

90. Кротков, А. С. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте / А. С. Кротков. – СПб.: Тип. Морского Министерства, 1894. – 626 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://runivers.ru/upload/iblock/4bb/1916_Krotkov%20Povsednevnaya%20zapis_kniga%201_run.pdf (Дата обращения: 19.04.2020).

91. Макареев, М. Б. Балтийский флот в биографиях командующих. 1696 – 2004 / М. Б. Макареев. – Севастополь: НПЦ «ЭКОСИ-Гидрофизика», 2006. – 420 с.

IV. ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

92. Аренс, Е. И. История русского флота: Исторический очерк / Е. И. Аренс. – С-Пб.: Издание экспедиции заготовл. госуд. бумаг, 1904. – 66 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rgavmf.ru/books/istoriya-flota/arens-ei-russkiy-flot> (Дата обращения: 19.01.2020).

93. Боголюбов, Н. П. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших дней включительно: В 2-х т. / Н. П. Боголюбов. – Том 1. – М.: Тип. Л. Ф. Снегирева, 1879. – 374 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://books.e-heritage.ru/book/10016728> (Дата обращения: 08.12.2019).

94. Боголюбов, Н. П. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших дней включительно: В 2-х т. / Н. П. Боголюбов. – Том 2. – М.: Тип. Л. Ф. Снегирева, 1880. – 706 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://padabum.com/d.php?id=48680> (Дата обращения: 08.12.2019).

95. Британская «The Times» пишет о Российском императорском флоте в 1853 г. // Флот XXI век. – 2013. – 4 мая. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://blackseafleet-21.com/newsid/7194> (Дата обращения: 09.11.2019).

96. Веселаго, Ф. Ф. Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет / сост. Ф. Ф. Веселаго. – СПб.: тип. Морск. кадетск. корпуса, 1852. – 352 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/26006> (Дата обращения: 29.11.2019).

97. Головачев, В. Ф. История Севастополя, как русского порта / В. Ф. Головачев. – С-Пб.: Изд-е Севаст. отдела на Политехнической

выставке, 1872. – 260 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/335323> (Дата обращения: 01.11.2019).

98. История русской армии и флота / ред.: полк. Ген. штаба А. С. Гришинский и В. П. Никольский, проф. Мор. акад., полк. Н. Л. Кладо. – М.: Образование, 1911 – 1913. – Вып. 9. – 1913. – 235 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/335299> (Дата обращения: 08.12.2019).

99. История русской армии и флота / ред.: полк. Ген. штаба А. С. Гришинский и В. П. Никольский, проф. Мор. акад., полк. Н. Л. Кладо. – М.: Образование, 1911 – 1913. – Вып. 10. – 1913. – 170 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/335288> (Дата обращения: 08.12.2019).

100. Кротков, А. С. Морской кадетский корпус: краткий исторический очерк / сост. А. С. Кротков. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1901. – 229 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/24791> (Дата обращения: 19.01.2020).

101. Мязговский, Е. А. История Черноморского флота 1696 – 1912 / Е. А. Мязговский. – СПб.: Тип. тов-ва А. В. Суворина, 1914. – 116 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/1699> (Дата обращения: 29.03.2020).

102. Путин призвал укрепить статус России как морской державы [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rg.ru/2020/01/09/reg-ufo/putin-prizval-ukrepit-status-rossii-kak-morskoj-derzhavy.html> (Дата обращения: 20.04.2020).

103. Федоров-Уайт, Д. Н. Русские флотские офицеры начала XIX века / Д. Н. Федоров-Уайт [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.navy.su/navybook/fedorov-uait/index.html> (Дата обращения: 10.10.2019).

104. Чубинский, В. Г. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России / В. Г. Чубинский. – С.-Пб.: тип. Мор. м-ва,

1869. – 231 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/416623> (Дата обращения: 15.10.2019).

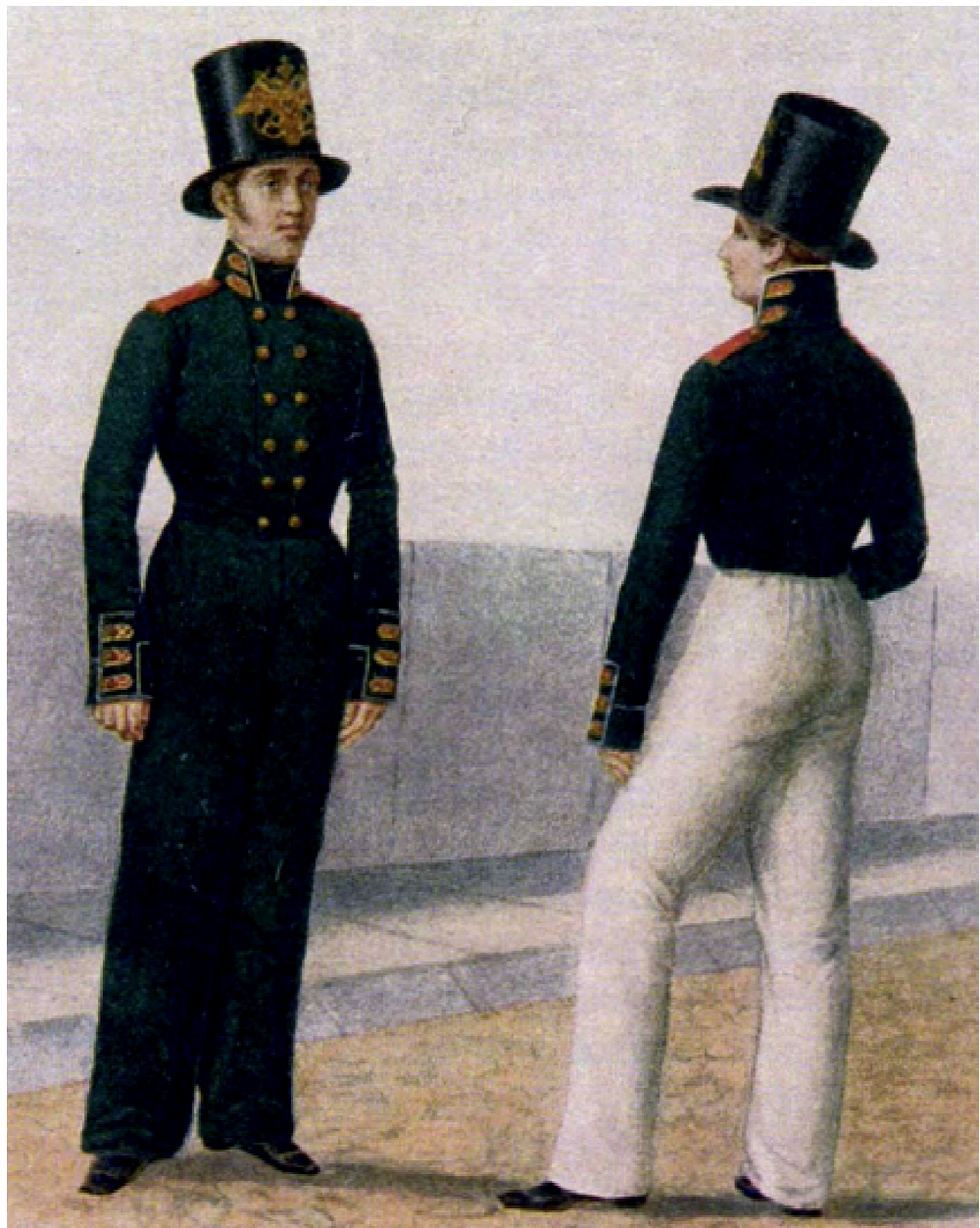
105. Шелов, А. В. Исторический очерк крепости Кронштадт / А. В. Шелов. – Кронштадт: Тип. газеты «Котлин», 1904. – 235 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/1159422> (Дата обращения: 03.10.2019).

V. АВТОРЕФЕРАТЫ И ДИССЕРТАЦИИ

106. Качурина-Архиповская, К. В. Деятельность Морского министерства по руководству флотом в царствование Александра I (1802 – 1825 годы): Дис. ... канд. ист. наук / К. В. Качурина-Архиповская. – Спб.: [Б. и.], 2007. – 366 с.

Обер-офицер флота(1801 г.) и капитан-командор (1803 г.)¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 208, 2010.

Матросы Гвардейского экипажа в строевой форме (1810 г.)¹

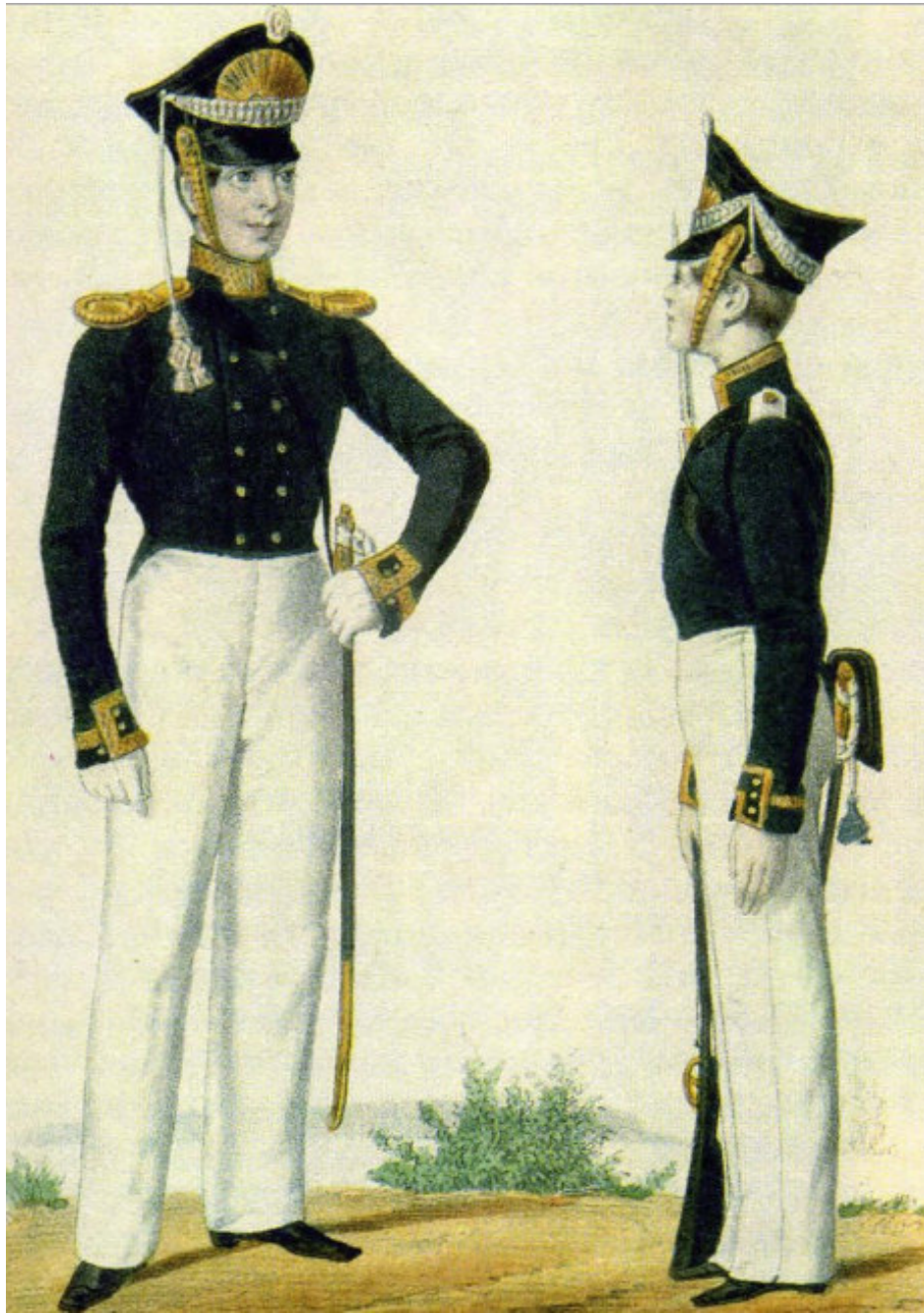
¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 52.

Обер-офицер флота(1811 г.) и унтер-офицер ластового экипажа (1812 г.)¹

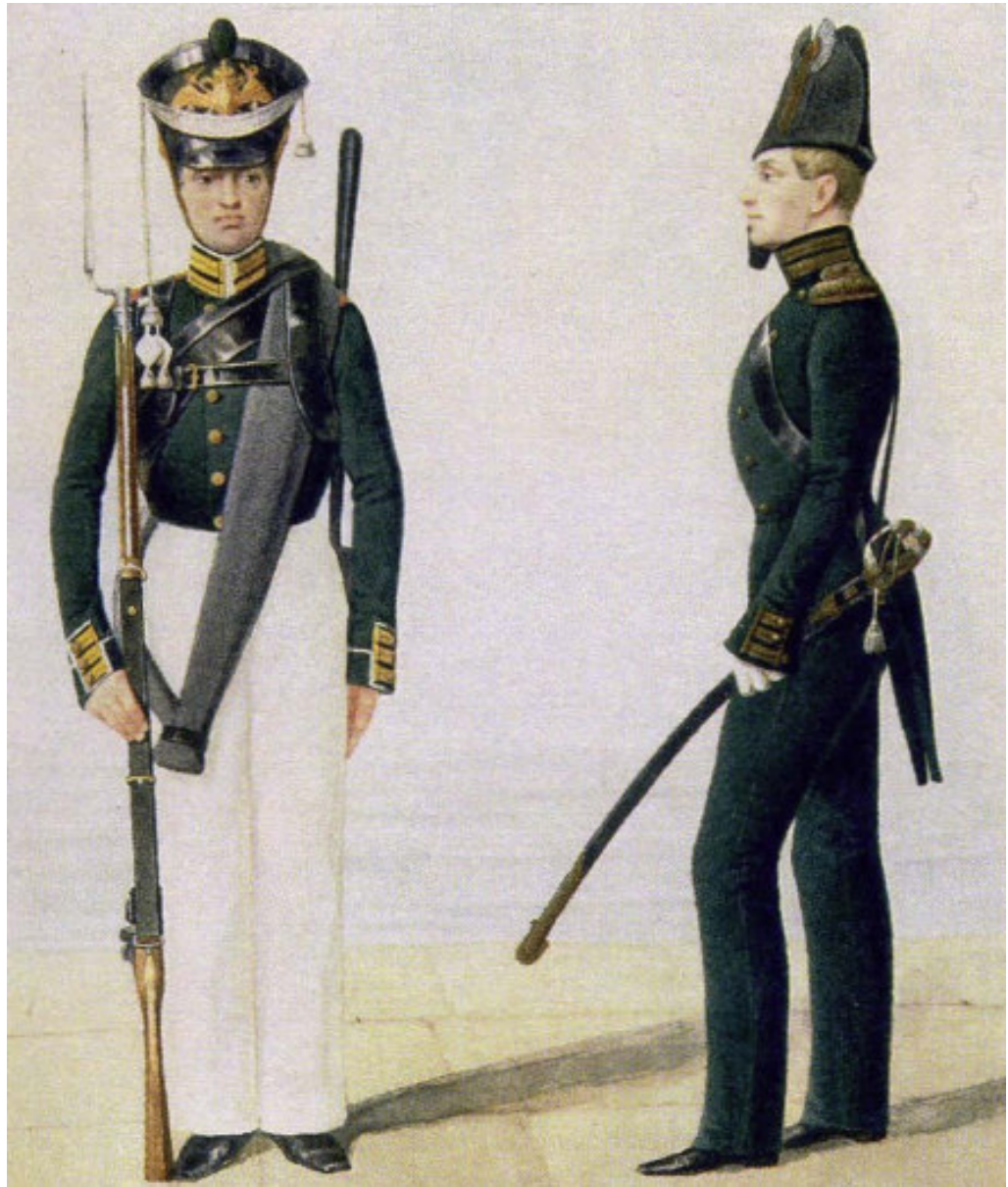
¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 212, 214.

Унтер-офицер и матрос Гвардейского экипажа (1812 – 1816 гг.)¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 52.

Обер-офицер и кадет Морского корпуса, 1812 г.¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 47.

Матрос и обер-офицер Гвардейского экипажа (1813 – 1827 гг.)¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 53.

Обер-офицер и унтер офицер Гвардейского экипажа (1824 – 1825 гг.)¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 208.

Штаб-офицер флота, 1844 г.¹

¹ Доценко В. Д. Русский морской мундир. 1696 – 1917. С. 216.

1869. – 231 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/416623> (Дата обращения: 15.10.2019).

105. Шелов, А. В. Исторический очерк крепости Кронштадт / А. В. Шелов. – Кронштадт: Тип. газеты «Котлин», 1904. – 235 с. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/1159422> (Дата обращения: 03.10.2019).

V. АВТОРЕФЕРАТЫ И ДИССЕРТАЦИИ

106. Качурина-Архиповская, К. В. Деятельность Морского министерства по руководству флотом в царствование Александра I (1802 – 1825 годы): Дис. ... канд. ист. наук / К. В. Качурина-Архиповская. – Спб.: [Б. и.], 2007. – 366 с.

*Дипломная работа выполнена лично самостоятельным.
113 страница является последней.*

20.06.2020 г.





СПРАВКА

о результатах проверки текстового документа на наличие заимствований

Проверка выполнена в системе Антиплагиат.ВУЗ

Автор работы	Фокин-Сазонов Кирилл Павлович
Подразделение	Историко-Филологический факультет, кафедра "История России и методика преподавания истории"
Тип работы	Выпускная квалификационная работа
Название работы	ВКР_Фокин-Сазонов К.П.
Название файла	ВКР_Фокин-Сазонов К.П..docx
Процент заимствования	19.00 %
Процент самоцитирования	0.00 %
Процент цитирования	15.72 %
Процент оригинальности	65.28 %
Дата проверки	16:13:23 05 июня 2020г.
Модули поиска	Модуль поиска ИПС "Адилет"; Модуль выделения библиографических записей; Сводная коллекция ЭБС; Модуль поиска "Интернет Плюс"; Коллекция РГБ; Цитирование; Модуль поиска переводных заимствований; Модуль поиска переводных заимствований по elibrary (EnRu); Модуль поиска переводных заимствований по интернет (EnRu); Коллекция eLIBRARY.RU; Коллекция ГАРАНТ; Коллекция Медицина; Диссертации и авторефераты НББ; Модуль поиска перефразирований eLIBRARY.RU; Модуль поиска перефразирований Интернет; Коллекция Патенты; Модуль поиска "ПГУ"; Модуль поиска общеупотребительных выражений; Кольцо вузов
Работу проверил	Сухова Ольга Александровна ФИО проверяющего
Дата подписи	<div></div> <div>Подпись проверяющего</div>



**ОТЗЫВ НАУЧНОГО РУКОВОДИТЕЛЯ
НА БАКАЛАВРСКУЮ РАБОТУ
СТУДЕНТА ГР.16ИПИ1 ИСТОРИКО - ФИЛОЛОГИЧЕСКОГО
ФАКУЛЬТЕТА**

**ПИ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО ПГУ
КИРИЛЛА ПАВЛОВИЧА ФОКИНА - САЗОНОВА НА ТЕМУ:
«РОССИЙСКИЙ ИМПЕРАТОРСКИЙ ФЛОТ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ
XIX ВЕКА: ИСТОРИКО-АНТРОПОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ»**

Одной из ведущих методологических тенденций развития современной исторической научной мысли является «антропологический поворот», положивший начало качественно новым исследованиям, в которых исходным пунктом и конечной целью выступает ориентация на изучение мира человека в его многообразии и целостности.

Тема исследования К.П. Фокина-Сазонова «Российский Императорский флот в первой половине XIX века: историко-антропологические аспекты» достаточно актуальна. Военные корабли являются показателем мощи флота страны во все исторические периоды, проблема службы и быта моряков уже много лет не теряет своей актуальности.

Предметом исследования ВКР К. Фокина-Сазонова является деятельность морских офицеров и чиновников по организации российского флота, их профессиональная деятельность, материально-производственная и бытовая культура, образ жизни и культура развлечений моряков.

Данная работа представляет собой опыт системного комплексного анализа различных источников информации о проблемах службы и быта офицеров и моряков в исследуемый период.

Кирилл Павлович весьма обоснованно определяет тот круг задач, который помогает достигнуть поставленной цели. Для осуществления поставленных задач в исследовании автор привлекает широкий круг источников: Морской устав 1720 г., законы, относящиеся к портовому управлению, мемуары участников описываемых событий: «Записки» П. В. Чичагова, включающие в себя воспоминания участников экспедиции под командованием Д. Н. Сенявина. Воспоминания офицеров В. Б. Броневского, П. И. Панафидина и П. П. Свиньина, Записки И. Ф. Крузенштерна и др.

Исследование представляет собой оригинальную самостоятельную работу, отличающуюся новизной и грамотностью построения теоретических выводов.

В результате работы автор пришел к выводу, что служба и быт представителей ВМФ, в силу своих характерных черт и особенностей, имели важное значение в истории российского флота первой половины XIX в.

Вторая половина XVIII в. была «золотой страницей» в истории флота, ознаменованная множеством побед и достижений, благодаря которым к началу XIX в. российский военный флот еще был конкурентно способен и одерживал большие победы, орудуя вдали от своих портов и баз. Однако отпечаток, который лег на флот, во время правления Александра I, и

последовательность его проявлений – сомнение в значении флота и его необходимости для России, принижение морской идеи, подчеркнутое пренебрежение к флоту в целом и ничем неоправданная неблагодарность к его историческим заслугам перед Россией – свели на нет все достижения предыдущего столетия. Во время царствования Николая I ситуация еще больше усугубилась. Только Черноморский флот действовал достаточно активно, Балтийский же вел лишь оборонительные операции.

Анализ исследования позволяет отметить, что автор продемонстрировал необходимые навыки в деле поиска, анализа и систематизации научной информации, умение работать с источниками разного характера, делать выводы и проводить аналогии. Положения и выводы в исследовании опираются на надежную систему аргументации.

Практическая значимость исследования заключается в том, что материалы и выводы работы могут быть использованы в процессе преподавания истории в средней школе. Автором разработано внеклассное мероприятие в формате интеллектуальной игры «Испытаны морем...». (викторина по аналогии со «Морской бой».).

В заключении необходимо отметить, что работа К.П. Фокина - Сазонова на тему: «Российский Императорский флот в первой половине XIX века: историко-антропологические аспекты» отвечает всем необходимым квалификационным требованиям, предъявляемым к научным исследованиям и заслуживает высокой положительной оценки.

Научный руководитель:
к.и.н., доцент, кафедры
«ИРиМПИ» ПГУ

/ В.Н. Паршина