

ДК 929.7(47)
БК 63.2(2)
Д55

Доценко В.Д.

55 Знаки и жетоны Российского Императорского флота, 1696—1917 / В.Д. Доценко, А.Д. Бойнович, В.А. Купрюхин. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. — 240 с.: ил.

ISBN 5-89173-189-4

В книге рассказано о нагрудных знаках и жетонах Российского Императорского флота 1696—1917 гг., вручаемых за окончание военно-учебных заведений, за подвиги и служебные отличия, в память о юбилейных датах и о заграничных плаваниях, за победы на гребно-парусных гонках и т. д. Помимо подробного описания знаков и жетонов приведен уникальный исторический материал, посвященный тем людям, кораблям, учреждениям и событиям, в честь которых данные знаки выпущены.

Книга рассчитана на коллекционеров, музейных работников, кинематографистов, художников и на читателей, интересующихся военной историей.

УДК 929.7(47)
БК 63.2(2)

Научно-популярное издание

Виталий Дмитриевич Доценко
Анатолий Донович Бойнович
Владимир Андреевич Купрюхин

ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА 1696—1917

Главный редактор *Н. Л. Волковский.*

Редактор *И. В. Петрова.* Технический редактор *И. В. Буздалева.*

Корректор *И. С. Милева, В. И. Воженко.*

Компьютерная верстка *Л. Е. Голода, Е. М. Петровой.*

Компьютерная графика *А. В. Аракчеева, О. И. Орлова*

ЛР ИД № 03073 от 23.10.2000 г.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 04.12.03.
Формат 70×100^{1/16}. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 11,61. Тираж 5000 экз. Заказ 2767.

ООО «Издательство «Полигон».
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.
Тел.: 320-74-24; тел./факс: 320-74-23. E-mail: polygon@rol.ru

Издание осуществлено при техническом содействии
ООО «Издательство АСТ»

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.02.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Отпечатано с готовых диапозитивов на ИП «Принтхаус». Заказ 506.
Лицензия ЛП № 473 от 15.11.2001 года. 220600, г. Минск, ул. Красная, 23, офис 3.

Открытое акционерное общество «Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

© Доценко В. Д., Бойнович А. Д., Купрюхин В. А., 2002
© ООО «Издательство «Полигон», 2003
© Гузь В. Г., дизайн переплета, 2002

ISBN 5-89173-189-4

Посвящается 300-летию
Санкт-Петербурга

ОТ АВТОРОВ

История нагрудных знаков и жетонов Российского Императорского флота берет свое начало с середины XIX в., т. е. с появления нагрудных знаков, вручаемых за окончание военных академий. В Морском ведомстве это была Николаевская морская академия, созданная по предложению руководителя первого кругосветного плавания русских моряков адмирала И. Ф. Крузенштерна в 1827 г. Затем стали учреждать знаки в честь юбилеев полков, крепостей и, наконец, за окончание других военно-морских учебных заведений — Морского кадетского корпуса, Морского инженерного училища, Минного, Артиллерийского, Электротехнического, Подводного, Водолазного, Штурманского и Авиационного офицерских классов. А к концу века мода на изготовление нагрудных знаков и жетонов охватила все части и соединения Морского ведомства. Их заказывали по поводу юбилеев кораблей, частей и соединений, в честь закладок и спусков на воду кораблей, в память о дальних плаваниях и дружеских визитах в иностранные порты, как награды победителям гребно-парусных гонок и т. д.

Некоторые знаки и жетоны посвящались памяти военных событий, в которых русские моряки проявляли доблесть и героизм — оборона Севастополя в ходе Крымской войны 1853—1856 гг., оборона Порт-Артура и бой крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» в ходе Русско-японской войны 1904—1905 гг. и др. В одно время даже предпринимались меры по сдерживанию выпуска новых знаков и жетонов. К примеру, в 1904 г. в одном из приказов по Военному ведомству отмечалось: «Ввиду возбуждения некоторыми частями войск, учреждениями и заведениями Военного ведомства ходатайств об установлении для них по разным случаям, например по поводу празднования юбилеев, особых нагрудных знаков с правом ношения таковых при всех формах одежд, высочайше повелено: относительно разрешенных уже нагрудных знаков, в приказе по Военному ведомству, не объявлять, а поступающие ходатайства об установлении новых таковых же знаков отклонять». Но этот приказ не возымел своего действия и ежегодно появлялись десятки новых знаков и жетонов.



1. Сувенирный знак
«Андреевский флаг»

Однако на официальных приемах, парадах и смотрах на флотские мундиры разрешалось надевать только утвержденные награды и знаки, причем в строгом соответствии с правилами их ношения. Правила ношения формы одежды и нагрудных знаков публиковались в периодически издаваемых Морским ведомством «Памятных книжках». Так называемые неофициальные знаки и жетоны разрешалось носить только в дни юбилеев, хотя это требование и не всегда соблюдалось, особенно на кораблях и в отдаленных гарнизо-

нах. Очень часто встречаются фотографии, на которых изображены морские офицеры в мундирах с неофициальными нагрудными знаками.

К концу XIX в. сложилась соответствующая процедура учреждения и изготовления знаков и жетонов. Вначале на общем собрании обсуждалась идея учреждения знака, затем сами же инициаторы разрабатывали его рисунок. При этом, как правило, объявляли конкурс на лучший эскиз. Рисунки многих знаков отличались большой оригинальностью и разнообразием. Их авторы стремились использовать такие элементы, которые бы напоминали о прошлом полка, корабля, учебного заведения и т. д. Наиболее часто встречающимися элементами были венки из лавровых и дубовых ветвей, кресты, короны, двуглавые орлы, вензелевые изображения имен императоров, флаги (чаще Андреевский), гюйс, флюгарки, флажные позывные кораблей и яхт, якоря и юбилейные даты. Единственными в своем роде флотскими знаками без монаршей и государственной символики были знаки выпускников Минного, Артиллерийского, Электротехнического, Подводного, Водолазного, Штурманского и Авиационного офицерских классов. Главными элементами этих знаков являлись якоря и якорь-цепи, т. е. морская символика, и эмблемы — перекрещивающиеся пушки, шестовая мина, торпеда, подводная лодка, водолазный шлем, секстан, молниобразные стрелы и крылья, т. е. символика соответствующей флотской специализации.

В морских знаках преобладали белая, синяя и красная эмали — цвета Государственного флага России. При этом красный цвет символизировал храбрость, мужество и неустрашимость, синий воплощал красоту, мягкость и величие, а белый — чистоту и благородство. Позолота на знаках символизировала богатство, справедливость и великодушие, а серебро — чистоту и невинность.

Победивший на конкурсе рисунок и проект проложения о знаке по команде представлялись на высочайшее утверждение. Чаще процедура утверждения знака заключалась в начертании на рисунке резолюции: «Согласен!» При этом больше никаких документов не требовалось. Необходимое число знаков заказывали у ювелиров. Официальные же нагрудные знаки вводились высочайшими указами и приказами по Морскому ведомству,

в которых указывалось не только положение о знаке, но и правила его ношения. При этом приводился рисунок знака. Эти приказы, как правило, публиковались в Официальном отделе журнала «Морской сборник» и в «Своде законов Российской империи».

В некоторых случаях командиры частей одновременно со знаком вручали удостоверение на право его ношения, а иногда еще и устав знака. При вручении официально утвержденных знаков делалась запись в послужном списке. Знаки вручались в торжественной обстановке при построении всего личного состава корабля или части.

Некоторые нагрудные знаки были номерными: на их оборотной стороне гравировался номер, соответствовавший списку, по которому вручались знаки. При этом строго соблюдалось старшинство чинов: первыми в списке шли генералы и адмиралы, затем штаб- и обер-офицеры, а после них — унтер-офицеры и нижние чины. Часто на знаке гравировали фамилию владельца и дату вручения. Иногда аналогичная гравировка выполнялась в порядке частной инициативы. Так как многие знаки существовали продолжительное время и изготавливались в различных мастерских и разными мастерами, встречалось множество разновидностей одного и того же знака: одни знаки сборные, отличающиеся тончайшей работой и великолепными эмалями, другие — попроще.

Несмотря на то что авторы изучали фонды Центрального государственного архива Военно-Морского Флота, Центральной военно-морской библиотеки, Центрального военно-морского музея, государственные и частные коллекции и зарубежные каталоги, возможны пропуски так называемых неофициальных знаков. В этой связи авторы с благодарностью примут все замечания и предложения.

Авторы с благодарностью примут все отзывы и пожелания по адресу:

*191065, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, д. 26,
Дом ученых имени М. Горького Российской академии наук,
председателю Военно-исторической секции В. Д. Доценко*

КУЗНИЦА ФЛОТСКИХ КАДРОВ

В рамках празднования 300-летия Санкт-Петербурга в 2002 г. Военно-морская академия им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова будет отмечать 175 лет со дня своего основания. Это учебное заведение открыто в 1827 г. по предложению руководителя первого русского кругосветного плавания директора Морского корпуса адмирала И. Ф. Крузенштерна. Первоначально оно называлось Высшим офицерским классом и находилось при Морском корпусе. Офицерский класс состоял из двух отделений (старшего и нижнего; вскоре было открыто третье отделение — среднее). Задачей нового учебного заведения являлось совершенствование в теоретической подготовке по точным и прикладным морским наукам наиболее перспективных морских офицеров, которые впоследствии, как правило, занимались научно-педагогической деятельностью. Для преподавания в Офицерский класс пригласили академиков М. В. Остроградского, В. Я. Буняковского, П. Н. Фусса, Э. Х. Ленца, профессоров Петербургского университета М. Ф. Соловьева, Н. Г. Устрялова и др. Первый набор состоял всего из 7 мичманов — выпускников Морского корпуса, закончивших его первыми по списку.

За 35 лет Высший офицерский класс закончили чуть более 200 человек, большая часть из которых оставили заметный след в русской морской истории. Среди его выпускников были и мореплаватели, и военно-морские теоретики, и ученые, и, конечно, педагоги. Например, адмиралы Г. И. Невельской и К. Н. Полярный прославились исследованиями морей Дальнего Востока, почетный член Российской академии наук адмирал С. И. Зеленой стал видным астрономом.

В августе 1862 г. в связи с тем, что Высший офицерский класс не удов-

НИКОЛАЕВСКАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

В начале 1827 г. по инициативе директора Морского кадетского корпуса, руководителя первой русской кругосветной экспедиции И. Ф. Крузенштерна был учрежден Офицерский класс для «усовершенствования некоторого числа отличнейших из вновь произведенных офицеров в высших частях наук, к морской службе потребных».

Для преподавания в Офицерском классе были приглашены известные ученые — «лучшие умственные силы того времени», как писал об этом историк флота генерал Ф. Ф. Веселаго. Академики М. В. Остроградский, В. Я. Буняковский и П. Н. Фусс читали математику, Э. Х. Ленц — физику, университетские профессора М. Ф. Соловьев преподавал химию, а Н. Г. Устрялов — историю. Для преподавания артиллерии был приглашен крупнейший специалист того времени А. В. Дядин, а теории кораблестроения — корабельный инженер генерал-майор А. А. Попов.

25 апреля 1827 г. начались учебные занятия в Офицерском классе. На нижнее отделение были приняты семь мичманов, окончивших с лучшими показателями Морской корпус. Общее руководство занятиями в классе осуществлял лично И. Ф. Крузенштерн, который более 15 лет был директором Морского кадетского корпуса и одновременно начальником Офицерского класса.

Николаевская морская академия

Учебные аудитории размещались в здании корпуса на Васильевском острове.

Через два года после начала занятий в Офицерском классе стало очевидным, что объем учебного материала весьма велик для его усвоения в отведенное время. Поэтому 31 марта 1831 г. был утвержден новый учебный план, который предусматривал создание трех отделений: старшего, среднего и нижнего, рассчитанных в целом на три года обучения. Для всех слушателей вводились ежегодные практические плавания.

После крайне неудачной для России Крымской войны 1853—1856 гг. была создана комиссия по преобразованию Офицерского класса под председательством директора Морского корпуса вице-адмирала В. А. Римского-Корсакова. Эта комиссия предложила преобразовать класс в Морскую академию, подобно тому, как были преобразованы к тому времени в Артиллерийскую и Инженерную академии аналогичные Офицерские классы. Предложение комиссии в целом было одобрено, но с учреждением академии решили повременить. В приказе управляющего Морским министерством от 7 августа 1862 г. указывалось: «Впредь до окончательного преобразования морских учебных заведений открыть Академический курс морских наук в Санкт-Петербурге, согласно утвержденному положению». Курс состоял из гидрографического, кораблестроительного и механического отделений (факультетов).

На Академический курс принимались офицеры Морского ведомства, если они находились не менее двух лет на действительной службе, включая гардемаринскую и кондукторскую. Вступительные экзамены сдавались в объеме курса Морского кадетского корпуса. Для офицеров, поступавших на гидрографическое отделение, требовалось иметь не менее 2—3-месячных плаваний, на кора-

летворял современным требованиям высшего военно-морского образования, его преобразовали в Академический курс морских наук, состоявший из гидрографического, кораблестроительного и механического отделений (факультетов). Преобразованное учебное заведение по-прежнему находилось при Морском корпусе и подчинялось его директору. Но если в Высший офицерский класс набирали выпускников Морского корпуса, то на Академический курс морских наук стали принимать офицеров, получивших служебный опыт на флотах (не менее 2 лет). Были также введены вступительные экзамены, чего ранее не было. Закончившим полный курс стали вручать диплом и разрешали носить аксельбант (в 1866 г. вместо аксельбанта ввели нагрудный знак). Ранее закончившим Высший офицерский класс разрешили сдавать экзамены за полный курс Академического курса, для получения прав и преимуществ, установленных положением о преобразованном учебном заведении. При Академическом курсе был образован своего рода Ученый совет, в состав которого входили не только преподаватели, но и офицеры Морского министерства. Этот Совет определял общую концепцию военно-морского образования в России.

Примечательно, что Академический курс морских наук изначально рассматривался как переходное учебное заведение к Морской академии. Положение о нем разрабатывал ученик адмирала М. П. Лазарева видный дипломат и мореплаватель, министр народного просвещения, член Государственного совета, адмирал Е. В. Путятин. Но переходный период затянулся на целых 15 лет. Только в 1877 г. наконец Академический курс морских наук был преобразован в Николаевскую морскую академию, названную в честь основателя учебного заведения императора Николая I. Это событие произошло в день 50-летия со дня открытия Высшего офицерского

класса. При этом никаких существенных перемен не произошло. Предлагаемый Советом Академического курса еще в 1872 г. военно-морской отдел, на котором бы обучались офицеры командного профиля, так и не был утвержден. Единственное, что удалось сделать, так это существовавший Совет преобразовать в Конференцию с более широкими полномочиями. В состав Конференции вошли академики А. Н. Савич и Л. И. Шрёнк, начальник Технического училища Морского ведомства генерал-лейтенант А. И. Зеленой. Весьма представительным был список почетных членов Конференции; среди них были президент и вице-президент Российской академии наук адмирал Ф. П. Литке и академик В. Я. Буняковский, министр путей сообщения вице-адмирал К. Н. Посьет, управляющий Морским министерством вице-адмирал С. С. Лесовский, выдающийся военно-морской историк почетный академик Петербургской академии наук Ф. Ф. Веселаго. Великий князь генерал адмирал Константин Николаевич был назначен почетным президентом Конференции академии.

В 1896 г. по очередному ходатайству начальника академии вице-адми-



2. Рисунок нагрудного знака Николаевской академии Генерального штаба

лестроительное отделение — не менее года пребывания на судостроительных заводах, а на механическое отделение — не менее года пребывания в заводских мастерских, или на судах при сборке и установке механизмов, или же в море на должности судового механика. Срок обучения на Академическом курсе составлял два года. Занятия начинались 1 сентября и заканчивались 1 мая. Прием на курс осуществлялся один раз в два года. На гидрографическое отделение принимали десять человек, а на кораблестроительное и механическое — по пять. Фактически ни разу не удалось набрать на учебу положенного числа офицеров.

Артиллерийское отделение на курсе не учреждалось на том основании, что теория артиллерийской науки преподавалась в Михайловской артиллерийской академии, в которую принимались и офицеры Морского ведомства.

Положением об Академическом курсе морских наук предусматривалось его выпускникам выдавать диплом и присваивать право ношения аксельбанта на общем основании с академиями Военного ведомства. С 1866 г. за успешное окончание военных академий вместо аксельбантов стали вручать нагрудные знаки. Об их вручении делалась соответствующая запись в послужном списке офицера. Знаки носились на правой стороне груди. Причем разрешалось их носить и при выходе в отставку как на военной, так и на гражданской одежде. Впервые такие знаки получил выпуск Академического курса 1868 г.

2. Рисунок нагрудного знака Николаевской академии Генерального штаба

Нагрудные знаки всех военных академий России были однотипными. Основой для всех знаков являлся Российский государ-

ственный герб, закрепленный на венке из лавровой и дубовой ветвей, внизу перевязанных лентой, а сверху — расходящихся. Лавровая ветвь символизировала победу и славу, а дубовая — силу и непоколебимость. Российский государственный герб представлял собой двуглавого орла под тремя императорскими коронами, держащего в лапах скипетр и державу, символы государя-самодержца. На груди орла помещался щит с гербом Москвы, означавший, что столица лежит в самом сердце Российской империи, символом которой является двуглавый орел. Щит окаймляла цепь с высшим Российским орденом святого апостола Андрея Первозванного. На крыльях орла вокруг герба симметрично расположены щиты с гербами Казанского, Астраханского, Польского, Сибирского, Херсонеса Таврического и Грузинского царств, соединенный герб Киевского, Владимирского и Новгородского великих княжеств и герб великого княжества Финляндского.

Знаки академий различались цветом и наличием дополнительных элементов armатуры, соответствовавших специализации каждой из академий. Для Артиллерийской академии это были перекрещивающиеся пушки, для Инженерной — перекрещивающиеся топоры, для Военно-юридической академии — колонна, увенчанная императорской короной, и т. д. На знаке Николаевской академии Генерального штаба кроме венка из лавровых и дубовых ветвей, внутри которого размещался герб Российской империи, никаких других элементов не было. Этот знак являлся основой при разработке рисунков выпускных знаков для других академий, в том числе и Академического курса морских наук, вскоре преобразованного в Николаевскую морскую академию.

рала Д. С. Арсеньева открыли наконец курс военно-морских наук, то есть командный факультет. Поскольку в Морском ведомстве подготовленных преподавателей не было, для чтения лекций по морской стратегии приглашались преподаватели Николаевской академии Генерального штаба. Но так как теория военно-морского искусства в русском флоте была разработана слабо, до Русско-японской войны обучение на этом курсе поставить так и не удалось. Флотские офицеры не без протеста курс военно-морских наук называли «кулинарными курсами». Только после проигранной войны в русском флоте военно-морской науке стали уделять большее значение. В эти годы профессор академии Н. Л. Кладо разработал основы теории морской стратегии, получила развитие и морская тактика. Впервые Н. Л. Кладо прочитал разработанный им курс морской стратегии только в 1909/10 учебном году: на младшем курсе он читал теоретический курс, то есть теоретическую стратегию, а на старшем — прикладную, или практическую, стратегию (стратегический разбор Русско-японской войны на море и на суше). Спустя некоторое время прикладную часть стратегии стал читать капитан 2 ранга А. В. Немитц.

Вскоре курс военно-морских наук преобразовали в военно-морской отдел, при котором учредили дополнительный курс, предназначенный для подготовки офицеров к службе в Морском Генеральном штабе. Этот курс закончили чуть более 50 офицеров. Среди них видный военно-морской теоретик М. А. Петров. В 1913 г. его выпускная работа «Маневренная гибкость флота на поле сражения» Конференцией академии была удостоена премии имени лейтенанта Свербеева. Петров первым ввел в научный оборот такое понятие, как гибкость флота в ходе ведения морского сражения, то есть способность флота действовать в соответствии с изменяющейся обстановкой.

3. Рисунок нагрудного знака Академического курса морских наук. 1866 г.



3. Рисунок нагрудного знака Академического курса морских наук. 1866 г.

После Русско-японской войны при академии был создан Военно-морской кружок, члены которого занимались проблемами теории военно-морского искусства. Руководил кружком капитан 2 ранга А. В. Колчак, горячо поддерживавший идею создания Морского Генерального штаба. В феврале 1908 г. на заседании кружка лейтенант Черкасов 1-й выступил с докладом о боевых строях и маневрировании, высказав ряд новых для того времени положений. В 1911—1912 г. Черкасов прочитал доработанный курс лекций по морской тактике для офицеров старшего курса военно-морского отдела, дав новые определения некоторым категориям военно-морского искусства, в том числе боевому порядку.

В 1907 г. в Петербурге, на 11-й линии Васильевского острова, рядом с Морским корпусом, построили здание для академии, а с 1911 г. ввели должность начальника Николаевской Морской академии, подчинявшегося непосредственно морскому министру. Ее занял генерал-лейтенант флота Г. И. Шульгин.

Примечательно, что Военно-морская академия лишь два раза на продолжительное время прекращала учебный процесс, продолжая, однако, научно-исследовательскую деятельность. Происходило это в годы Первой мировой и Гражданской войн.

В 1914 г. слушатели военно-морского отдела академии капитаны 2 ранга

Для выпускников Академического курса морских наук знак учредили 21 июня 1866 г. Это был общеакадемический знак, на котором под двуглавым орлом закреплялись два перекрещивающихся адмиралтейских якоря. Знак овальной формы изготавливался из золоченой бронзы. Такой знак вручался офицерам, успешно окончившим полный курс гидрографического, механического или кораблестроительного отделения.

В описании знака, помещенном в полном собрании законов Российской империи, приводились и правила его ношения: «Знак сей сохраняется во всех чинах, до адмиральского и генеральского включительно, а также при переходе из Морского ведомства в другое или при выходе в отставку, и носится при всех формах, военных и гражданских, как при мундирах, так и сюртуках и мундирных фраках, на правой стороне груди».

За 35 лет существования Офицерского класса его окончили 212 человек, а за 15-летний период деятельности Академического курса морских наук из его стен вышли 86 офицеров, что по тем масштабам было большим вкладом в дело подготовки кадров. За 15-летний период Михайловскую артиллерийскую академию окончили всего пять офицеров Морского ведомства. Причем окончившие двухгодичный курс этой академии по первому разряду получали право на ношение нагрудного знака и годовой оклад жалованья, а по второму разряду — только право на знак. Выпускники дополнительного курса, т. е. прошедшие трехлетний период обучения, кроме того, получали право на службу в технических заведениях артиллерийского ведомства, очередной орден и де-

нежное вознаграждение в размере до 500 рублей.

С 1864 г. на Академический курс допускались вольнослушатели. Но до 1877 г. курс окончили всего три вольнослушателя.

В ознаменование 50-летия со дня основания Офицерского класса 28 января 1877 г. рескриптом императора Александр II Академический курс морских наук был переименован в Николаевскую морскую академию без каких-либо существенных преобразований. Ее начальником по-прежнему оставался директор Морского корпуса контр-адмирал А. П. Епанчин, окончивший в свое время Офицерский класс.

4. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Михайловской артиллерийской академий. 1866 г.

С 1866 г. для офицеров, окончивших две военные академии, вместо двух нагрудных знаков предусматривалось ношение одного, в котором имелись элементы от знаков обеих академий. Так, офицеру, окончившему бывший Офицерский класс или Академический курс морских наук и, кроме того, Михайловскую артиллерийскую академию, вручали знак за окончание Академического курса морских наук с добавлением двух серебряных перекрещивающихся пушек уменьшенного размера, крепившихся в нижней части венка и перевязанных крестообразно золотой лентой.

5. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Николаевской инженерной академий. 1866 г.

Если же офицер оканчивал Академический курс морских наук и Николаевскую инженерную академию, то ему вручали знак за



4. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Михайловской артиллерийской академий. 1866 г.

М. И. Смирнов и М. Б. Черкасский разработали проект «Наставления для боевой деятельности высших соединений флота», ставший первым в русском флоте проектом боевого устава. Основу Наставления составляли указания на то, как следует вести бой — важнейшую форму боевой деятельности флота, и



5. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Николаевской инженерной академий. 1866 г.



6. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Военно-юридической академий. До 1882 г.



7. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. До 1882 г.

только в соответствии с этим определять направленность других действий. Этот документ стал важнейшим событием в развитии отечественной теории военно-морского искусства.

окончание Академического курса морских наук с добавлением двух перекрещивающихся серебряных топоров уменьшенного размера, которые также крепились в нижней половине венка, перевязанные крестообразно золотой лентой.

6. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Военно-юридической академий. До 1882 г.

В 1870 г. появились совмещенные знаки для лиц, окончивших не только две, но и три военные академии. При окончании Офицерского класса или Академического курса морских наук и Военно-юридической академии офицер получал нагрудный знак в виде бронзового венка из дубовых и лавровых ветвей темно-коричневого цвета с красноватым оттенком, внутри знака имелись перекрещивающиеся золотые адмиралтейские якоря, поверх которых проходил золотой государственный герб. В этом знаке цвет венка являлся признаком Военно-юридической академии.

7. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. До 1882 г.

Если же наряду с получением высшего военно-морского образования офицер заканчивал Военно-юридическую и Артиллерийскую академии, то к предыдущему знаку добавлялись две перекрещивающиеся золотые пушки, крепившиеся в нижней части венка, перевязанные крестообразно лентой. При этом цвет ленты соответствовал цвету венка, т. е. был темно-коричневым.

8. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Николаевской инженерной академий. До 1882 г.

Офицеры с высшим военно-морским, юридическим и инженерным образованием получали такой же знак, но вместо пушек к венку крепились серебряные перекрещивающиеся топоры, перевязанные крестообразно лентой. Цвет ленты соответствовал цвету венка, т. е. был темно-коричневым.

9. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Александровской военно-юридической академий. После 1882 г.

В 1882 г. рисунки предыдущих знаков были несколько изменены. Так, офицеры, окончившие Николаевскую морскую и Александровскую военно-юридическую академии, получали полностью позолоченный знак Морской академии с добавлением в нижней части знака юридической эмблемы в виде серебряной колонны, увенчанной серебряной короной. В верхней части колонны имелась серебряная накладка с золотой надписью: «законъ».

10. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. После 1882 г.

Если же офицер заканчивал Николаевскую морскую, Александровскую военно-юридическую и Михайловскую артиллерийскую академии, то он получал знак, аналогичный предыдущему, но с добавлением в нижней части знака двух перекрещивающихся золотых пушек, расположенных за колонной.



8. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Николаевской инженерной академий. До 1882 г.



9. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Александровской военно-юридической академий. После 1882 г.

После Октябрьской революции 1917 г. академию возглавлял генерал-майор по адмиралтейству Н. Л. Кладо, избранный на эту должность тайным голосованием. В 1918 г. при



10. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. После 1882 г.



11. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Николаевской инженерной академий. После 1882 г.

11. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Николаевской инженерной академий. После 1882 г.

Если третьей оконченной академией была не Михайловская артиллерийская, а Николаевская инженерная академия, то офицер получал нагрудный знак, на котором вместо пушек были закреплены перекрещивающиеся серебряные топоры.

В связи с тем, что зачастую элементы нагрудных знаков за окончание военных академий и гражданских вузов совмещали, в 1886 г. появился приказ о запрещении ношения неутвержденных знаков. Этот же приказ предписывал адмиралам, генералам и офицерам, а также гражданским чинам Военного ведомства, закончившим военные академии и гражданские учебные заведения, носить гражданские знаки уменьшенного размера и ниже знака за окончание военной академии.

1 января 1896 г. при Николаевской морской академии был открыт Курс военно-морских наук (ныне командный факультет). На курс принимали штаб-офицеров флота и как исключение лейтенантов, имевших выслугу в чине не менее 6 лет, всего до 15 человек. Слушатели изучали военно-морскую стратегию, морскую тактику, военно-морскую историю, военно-морскую статистику, географию и международное морское право. Продолжительность обучения на Курсе военно-морских наук составляла один год. В первое время к этому Курсу относились с пренебрежением, и только после Русско-японской войны 1904—1905 гг. отношение изменилось. Опыт войны показал все недостатки как в области российского военно-морского искусства, так и в области кораблестроения и способствовал коренной пере-

стройке учебного процесса в Николаевской морской академии. Но только через 5 лет, 25 июня 1910 г., было утверждено новое положение о Николаевской морской академии, которое устанавливало, что «академия принадлежит к разряду высших учебных заведений и имеет своим назначением дать обучающимся в ней офицерам высшее военно-морское и высшее специальное техническое образование, соответствующее современным требованиям военно-морской службы».

Академия состояла из военно-морского, гидрографического, механического и кораблестроительного отделов. В состав военно-морского отдела входили младший, старший и дополнительный курсы. При этом дополнительный курс готовил наиболее способных офицеров для службы в Морском генеральном штабе. Остальные отделы состояли из младшего, среднего и старшего курсов. Офицеров, получивших при окончании дополнительного курса военно-морского отдела и старшего курса остальных отделов в среднем не менее 11,5 балла (по 12-балльной системе) и по отдельным предметам не ниже 10 баллов, награждали серебряными медалями, а получивших полный балл — золотыми. Фамилии медалистов заносились на мраморные доски.

Была введена вице-адмиральская должность начальника академии. Им стал генерал-лейтенант Г. И. Шульгин. Начальник академии подчинялся непосредственно морскому министру.

12. Знак за окончание военно-морского отдела Николаевской морской академии. 1911 г.

Этот знак был утвержден в 1911 г. Он представлял собой серебряный академический знак с двумя золотыми перекрещиваю-

академии была создана Морская историческая комиссия для изучения опыта Первой мировой, а затем и Гражданской войн. Председателем комиссии был Н. Л. Кладо. В ее состав вошли бывший морской министр адмирал И. К. Григорович, флагманский инженер-механик Балтийского флота генерал-лейтенант В. А. Винтер, военно-морские теоретики капитаны 1 ранга М. А. Петров, Б. Б. Жерве, Л. Г. Гончаров и др. В 1919 г. Ученый совет военно-морского отдела, по предложению начальника академии заслуженного профессора Н. Л. Кладо, провел ряд заседаний с участием представителей Морского Генерального штаба и штабов флотов с целью выработки единого взгляда на проблемы военно-морского искусства. В соответствии с решением этих заседаний преподавателем академии Б. Б. Жерве была написана лекция «Опыт введения в морскую тактику», прочитанная слушателям Соединенных классов, готовивших специалистов командного состава флота. С тех пор академия стала своего рода школой, в которой формировалась отечественная военно-морская наука, структура и содержание которой окончательно оформились к началу Великой Отечественной войны.

В 1920 г. был произведен первый полный набор слушателей (72 чело-



12. Знак за окончание военно-морского отдела Николаевской морской академии. 1911 г.



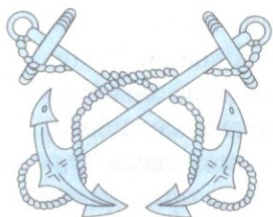
13. Знак за окончание гидрографического, кораблестроительного и механического отделов Николаевской морской академии. 1911 г.

щимися якорями, закрепленными на венке под орлом. Лента, скрепляющая корни венка, также была золотой.

13. Знак за окончание гидрографического, кораблестроительного и механического отделов Николаевской морской академии. 1911 г.

Данный нагрудный знак изготавливался из золоченой бронзы. Он имел овальную форму (большая ось овала — 50 мм, малая — 39 мм).

С началом Первой мировой войны 1914—1918 гг. занятия на всех отделах академии, кроме старшего курса военно-морского отдела, прекратились. Слушатели были откомандированы на действующие флоты, а большая часть преподавателей — в штабы.



МОРСКОЙ КАДЕТСКИЙ КОРПУС

Начало морскому образованию в России было положено в указе Петра I от 14 января 1701 г., где учреждалась Школа математических и навигацких наук. Школа разместилась в Москве, в Мастерских палатах на Хамовном дворе в Кадашах. Однако профессор А. Фарварсон, приглашенный царем из-за границы для организации учебного процесса, нашел это помещение тесным и неудобным для проведения занятий, особенно по астрономии. По просьбе профессора школе отдали Сухареву башню со всеми строениями, находившуюся в северо-восточной части Москвы на земляном валу, окружавшем в то время столицу. До 1812 г. в этой башне хранилась модель кораблика «Миротворец», сделанная Петром I по случаю победы в Северной войне 1700—1721 гг.

Осенью 1715 г. учителей Школы математических и навигацких наук вместе с учениками старших классов перевели в Петербург. На базе этих классов Петр I создал Академию морской гвардии. Выпускников академии распределяли либо в гардемаринскую роту, либо в морскую артиллерию, присвоив им звание гардемарина, которое ввели в 1716 г. вместо прежнего (навигатор). На кораблях гардемарины продолжали учебу под руководством корабельных офицеров. Их служебное положение в Морском уставе

(века) на все пять отделов: военно-морской, оружия (с 1922 г. военно-морского оружия), гидрографический, механический (в 1922 г. вошел в кораблестроительный отдел) и кораблестроительный (в 1922 г. был открыт электротехнический отдел). В 1923 г. отделы академии переименовали в факультеты. К чтению лекций были приглашены самые авторитетные ученые в своих областях: А. Н. Крылов, Ю. М. Шокальский, А. А. Фридман, В. В. Ахматов, Н. Н. Матусевич, К. П. Боклевский, Ю. А. Шиманский, Ф. А. Брикс и др.

В ноябре 1922 г. при академии создали Военно-морское научное общество, ставшее правопреемником существовавшего до 1917 г. Военно-морского кружка. Первым председателем общества был помощник главнокомандующего Морскими Силами Э. С. Панцержанский, а одним из заместителей — начальник Морской академии М. А. Петров. Председателем военно-морского отдела был профессор Б. Б. Жерве, технического — помощник начальника академии В. А. Винтер, океанологического — профессор Ю. М. Шокальский. Члены Военно-морского научного общества принимали активное участие в обсуждении актуальных для флота проблем. Многие положения и выводы, сформулированные докладчиками, впоследствии были внедрены в практику военно-морского искусства и в руководящие документы флота.

Положительное значение для развития теории военно-морского искусства имели открытые дискуссии с участием профессорско-преподавательского состава академии и членов Военно-морского научного общества: первая дискуссия «Флот морской и флот воздушный» состоялась в 1922 г., а в конце 20-х гг. прошла вторая дискуссия — «О малой войне».

Большой вклад в военно-морскую науку внес выпускник, а впоследствии начальник академии капитан 1 ранга М. А. Петров. В 20-х гг. он выпустил в свет 2-томную «Морскую тактику», долгие годы служившую основным

учебником для слушателей академии. В 1924 г. он разработал проект «Боевого устава РККФ», который затем послужил основой для разработки первого Боевого устава отечественного флота (1930 г.). В 1937 г. в академии на кафедре общей тактики разработали временный «Боевой устав Морских Сил РККА 1937 г.», прошедший проверку в ходе Великой Отечественной войны. В этом документе впервые в мировой практике была изложена тактика глубокого боя в открытом море при столкновении с крупными силами противника, не стесненного в своем маневрировании. Первый послевоенный Боевой устав 1945 г. разработал профессор Военно-морской академии контр-адмирал Н. Б. Павлович.

19 октября 1925 г. Морской учебный комитет РККФ принял целевые установки подготовки слушателей академии:

«1. Военно-морская академия РККФ является высшим военно-морским учебным заведением и научным учреждением РККФ.

2. В качестве высшего военно-морского учебного заведения Военно-морская академия РККФ имеет своим назначением завершение специального военно-морского образования командиров РККФ различных специальностей, прошедших полный курс военно-морского, военно-морского инженерного и военно-морского гидрографического училищ и имеющих не менее двух лет служебного стажа на командных должностях РККФ, в целях подготовки их к практической деятельности по своей специальности в составе Морских Сил и береговых учреждений, создающих и обслуживающих флот, в качестве командиров-единоначальников высшей по своей специальности квалификации».

Этим документом академия официально была отнесена к высшим военно-морским учебным заведениям, а ее выпускники стали получать высшее военное образование. В 1925 г. произошло еще одно заметное изме-

определялось так: «В бою как солдаты, в ходу как матросы».

Академия разместилась в доме бывшего адмиралтейств-советника А. В. Кикина, на набережной Невы, напротив Адмиралтейского двора, там, где сейчас находится Зимний дворец. Из-за тесноты в доме Кикина помещались только учебные классы, а ученики жили на частных квартирах. После 1721 г. им отвели мажоранские дома на Адмиралтейском дворе (из-за этого двор стали называть Академическим). В связи с началом постройки Зимнего дворца на месте дома Кикина Академию морской гвардии перевели на Васильевский остров, в дом князя Алексея Долгорукова, на то место, где сейчас находится здание Академии художеств. Первый этаж занимали морская типография и инструментальная мастерская, второй — одна из адмиралтейских экспедиций, третий — Академия морской гвардии.

Ежедневные занятия в Академии начинались зимой и осенью в 7 часов, а летом — в 6 часов. После завтрака все ученики собирались в зал для молитвы, а затем расходились по классам, где изучали морские науки «не досаждая друг другу». Для изучения кораблестроения они ходили в Адмиралтейство, где наблюдали за постройкой кораблей и получали разъяснения корабельных мастеров. Провинившихся наказывали батогами или кошками. Для исполнения наказаний при Академии имелись «дядьки».

В 1723 г. Петр I установил форму одежды для гардемарин Академии морской гвардии. Она была похожа на мундир лейб-гвардии Преображенского полка и состояла из кафтана и брюк из зеленого сукна, белых чулок, черной шляпы и черных ботинок с медными пряжками; воротник, обшлага и подбой кафтана — красного цвета.

После смерти Петра I престиж Морской академии снизился. Для того чтобы получить

офицерский чин, гардемаринам приходилось учиться 7 лет, при этом каждое лето они проходили практику на унтер-офицерских должностях на кораблях или в портах. Они должны были проплыть не менее трех кампаний и иметь положительные аттестации от своих командиров. В то же время выпускники Сухопутного шляхетного корпуса производились в офицеры «не быв в солдатах, матросах и других нижних чинах». В результате в 1739 г. в Морской академии осталось всего 66 гардемарин. Воспитанники академии «потеряли охоту к знаниям», а некоторые предпочли стать солдатами в гвардейских полках. Такое положение продолжалось более 10 лет.

29 марта 1749 г. императрица Елизавета Петровна получила докладную записку от Адмиралтейств-коллегии, где сообщалось о плохом состоянии дел на флоте, сложившемся из-за недостатка офицеров. 25 октября 1752 г. вместо Морской академии и Навигацкой школы учредили Морской шляхетный кадетский корпус, рассчитанный на обучение 360 воспитанников. Его разделили по строевому расчету на три роты, а в учебном плане — на три класса, младшим из которых был третий. Воспитанников первого класса называли гардемаринами, а второго и третьего — кадетами. Гардемарины получали 30 рублей в месяц, кадеты второго класса — 24, а кадеты третьего — 18 рублей. Две трети жалования высчитывали за мундир, а одну треть — за белье, обувь, починку мундира и пр.

После теоретической подготовки гардемарина проходили корабельную практику, а кадеты стажировались на констапельских должностях при артиллерийских частях в Кронштадте.

В Морском корпусе обучали английскому, французскому и немецкому языкам, так как «знание иностранных языков очень нуж-

нение — в академии стали обучать высший и старший командный состав морской авиации, а также готовить высший начальствующий состав на Высших морских академических курсах (в 1927 г. переименованы в Курсы усовершенствования высшего начальствующего состава РККФ). В 1927 г. кораблестроительный, машиностроительный и электротехнический факультеты были объединены в факультет военного судостроения (затем кораблестроения). С 1930 г. военно-морской факультет (ныне командный) стал основным в академии. Его роль была закреплена в учебных планах и программах других факультетов, которые увязывались с современными оперативно-тактическими требованиями к силам флота и их вооружению.

Обычно Военно-морскую академию приравнивают к Военной академии им. М. В. Фрунзе, поскольку оба учебных заведения принадлежат самостоятельному виду вооруженных сил. Как нам кажется, эта точка зрения ошибочна, поскольку в Военной академии им. М. В. Фрунзе подготовка офицеров ведется до уровня операции армии, а в Военно-морской академии изучаются и отрабатываются подготовка и ведение операции флота, что соответствует на сухопутном театре военных действий операции фронта. Это на два уровня выше операции армии и соответствует Военной академии Генерального штаба (в которой изучаются и отрабатываются подготовка и ведение операции фронта), что дает основание приравнивать Военно-морскую академию к последней. Уместно также напомнить, что до 1917 г. на дополнительном курсе военно-морского отдела Николаевской Морской академии готовились офицеры для службы в Морском Генеральном штабе. Тогда Николаевская Морская академия и Николаевская академия Генерального штаба (обе находились в Петербурге) по своему уровню и значению приравнивались.

В начале 30-х гг. в академии были разработаны основы оперативного ис-

куства ВМФ. Это было крупное достижение отечественной военно-морской науки. Впервые курс оперативного искусства стали читать с декабря 1932 г. Начальник оперативно-стратегического цикла А. П. Александров прочитал вводную лекцию, в которой определил цели и задачи оперативного искусства ВМФ. Многие морские типовые операции разработал профессор В. А. Белли. К концу 30-х гг. ученые академии составили методику выполнения оперативно-тактических расчетов и планирования морских операций. В 1940 г. вышло в свет пособие к курсу оперативного искусства командного факультета «Ведение морских операций» (в 2 частях), подготовленное к печати капитаном 1 ранга В. А. Петровским. Этот труд был положен в основу вышедшего в 1940 г. временного «Наставления по ведению морских операций». В Военно-Морском Флоте стало традицией все руководящие оперативно-тактические документы разрабатывать при участии военно-морских теоретиков академии.

4 февраля 1931 г. приказом РВС СССР Военно-морской академии присвоили имя К. Е. Ворошилова. Одновременно произошли и некоторые организационные изменения: в академии осталось четыре факультета — военно-морской (с 1935 г. — командный), военно-морского оружия (с 1938 г. — артиллерийский, минно-торпедный и связи), гидрографический и военного кораблестроения. Вместо Курсов усовершенствования высшего начальствующего состава были созданы тактические курсы, с целью подготовки командиров кораблей 1 и 2 ранга. В 1940 г. Курсы усовершенствования высшего начальствующего состава флота были возрождены, но после первого выпуска снова были расформированы. С 1936 г. взамен выдаваемых с 1922 г. удостоверений выпускникам академии стали вручать дипломы единого всесоюзного образца.

В 1938 г. был учрежден командно-авиационный факультет, а в следующую

но для морского офицера в его службе, гораздо нужнее, нежели для каждого в другой службе, ибо морской офицер в своей службе имеет частые сношения с иностранцами и, кроме того, для достижения совершенства в своем искусстве должен читать иностранные книги о мореплавании, каких книг на русском языке, кроме самого малого числа их, вовсе нет».

В 1755 г. Морской шляхетный кадетский корпус разместился на Васильевском острове, на набережной Невы, в здании между 11-й и 12-й линиями, ранее принадлежавшем опальному генерал-фельдмаршалу графу Б. К. Миниху. После перестройки и ремонта в конце 1755 г. наконец Морской шляхетный кадетский корпус переехал в новое здание. С тех пор и до наших дней в этом доме учатся будущие офицеры флота (современный адрес: набережная Лейтенанта Шмидта, д. 17). Этому не помешали ни указ Петра III об объединении Сухопутного, Морского и Артиллерийского корпусов в одно учебное заведение, через 4 месяца отмененный Екатериной II, ни пожар 1771 г., из-за которого корпус до 1796 г. находился в Кронштадте.

Заметные преобразования в Морском корпусе произошли в период, когда им управлял И. Ф. Крузенштерн. Вот какой запомнил жизнь Корпуса того периода один из выпускников В. П. Одинцов: «Утром в 6 часов нас будили барабанным боем; умывшись и одевшись, мы становились во фронт; дежурный офицер осматривал, чисты ли у нас руки и уши, затем кто-нибудь из кадет читал молитву, после чего дневальный солдат раздавал нам по полубелой булке, и затем все отправлялись в умывалку, где стояли чаны со сбитнем; каждый получал свою порцию — полную кружку и на ходу ее выпивал. В 8 часов шли в классы, где оставались до 12, с 12 до

1 часу было фронтное учение, потом обед и с 3 до 6 опять в классе. В 6 часов нам раздавали опять по такой же булке, как утром, но уже без сбитня. До 8 часов кто готовил уроки, кто играл, а в 8 часов шли к ужину, за которым давали два раза в неделю ячменную кашу, прозванную нами кашей со шпорами, потому что, вследствие дурной отделки крупы, она царапала в горле. Летом отправлялись в плавание по Маркизовой луже на эскадре, состоявшей из 4 плоскодонных фрегатов, каждая рота на своем судне. Корпусная эскадра ежегодно выходила к Петергофу, и ее ежедневными движениями и занятиями располагал Государь Император, так часто посещавший Петергофскую эскадру, как и Морской корпус. Гардемарины же плавали на кораблях Балтийского флота или на нескольких фрегатах, составлявших особый отряд, посещавший, кроме своих портов, также прусские и датские. После кампании производились переводные экзамены из класса в класс. Каждый учитель разделял свой предмет на известное число билетов и поручал гардемаринам самим сделать билеты; конечно, гардемарины пользовались этим послаблением и ответы на экзаменах давали по ранее отмеченным билетам по всем предметам, кроме Закона Божия, где никаких билетов не было, а батюшка сам задавал вопросы».

Корпусным праздником считался день освящения корпусной церкви (6 ноября). Вот как описывал его тот же Одинцов: «К этому дню воспитанники готовятся чуть не месяц; каждый старается получить от родителей или родственников побольше денег, чтобы достойным образом отпраздновать этот день. За несколько дней до праздника вся рота разделяется на группы в 5—10 человек, более дружных между собою, и такие группы условливались “держать вместе”, то есть делали складчину и закупали провизию, а все, что

тем году при академии создали Ученый совет по присуждению докторских и кандидатских диссертаций.

В годы Великой Отечественной войны академия была эвакуирована вначале в Астрахань, а затем в Самарканд и только во второй половине 1944 г. возвратилась в Ленинград и вскоре за подготовку высококвалифицированных офицерских кадров и в связи с 25-летием деятельности в советский период была награждена орденом Ленина. В 1943 г. вместо командно-авиационного факультета при академии открыли краткосрочные курсы для подготовки офицеров Военно-воздушных сил и Противовоздушной обороны флота. В военное время было произведено 25 ускоренных выпусков из академии.

В августе 1945 г. из состава Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова выделили инженерные факультеты, на основе которых сформировали Военно-морскую академию кораблестроения и вооружения, получившую имя академика А. Н. Крылова. Инженерная академия располагалась в построенном накануне войны здании у Черной речки, а командная — осталась в прежнем здании на Васильевском острове. В том же году в академии стали обучать офицеров флотов иностранных государств (факультет подготовки иностранных офицеров закончило около 2 тыс. человек).

После Великой Отечественной войны появилась необходимость дать высшее военно-морское образование тем генералам и адмиралам флота, которые не успели закончить Военно-морскую академию. В этой связи в 1946 г. при академии открыли Академические курсы офицерского состава ВМФ. В 1949 г. возобновил свою деятельность ранее упраздненный командно-авиационный факультет (впоследствии объединенный с командным факультетом), а в 1951 г. — факультет береговой обороны. В эти же годы в Военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А. Н. Крылова офицеры обучались на семи фа-

культетах: гидрографическом, артиллерийском, минно-торпедном, связи, кораблестроения, химическом и радиолокационном.

Первым офицером, закончившим академию с золотой медалью, стал К. В. Пензин, впоследствии профессор академии, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор военно-морских наук, капитан 1 ранга, автор многих фундаментальных трудов по истории военно-морского искусства.

В начале 1960 г. в связи с сокращением численности вооруженных сил страны обе академии были снова объединены в одну — Военно-морскую академию Ленина, которая разместились в здании инженерной академии. После неоднократных штатно-должностных преобразований в академии осталось четыре факультета: командный, кораблестроения, вооружения и радиоэлектроники (кроме того, в академии имелись факультеты подготовки иностранных офицеров, повышения квалификации и заочного обучения).

С принятием на вооружение ядерного оружия военные теоретики многих стран пришли к выводу, что высадка крупных десантов будет невозможной, поскольку десантная операция предполагает концентрацию в одном районе крупных сил и возможности их уничтожения одной ядерной бомбой. В этих условиях ученые Военно-морской академии под руководством профессора вице-адмирала В. С. Лисютина разработали теоретические основы ведения морской десантной операции, в том числе и стратегической, в условиях применения ядерного оружия, чем опровергли существовавшие на Западе взгляды. Примерно такая же ситуация складывалась и относительно морской операции по нарушению коммуникаций противника. В середине 1960-х гг. В. С. Лисютин разработал теоретические основы действий сил флота в стратегической операции на театре военных действий. Эта операция признавалась главной формой

должно было вариться и жариться, заказывалось дядькам. В этот день считалось неприличным есть что-нибудь казенное, а ходили к обеду и ужину в столовую для проформы. Еще накануне из каждой группы выбирался один, на обязанности которого лежало занять место в умывальнике для своей группы, и несчастный должен был всю ночь караулить, чтобы кто-нибудь не занял места. В самый день 6 ноября все отправлялись к обедне, на которой присутствовало все начальство. После обедни возвращались по своим ротам, то есть шла кантушка, то есть кутеж, начиналось с шоколада, чая и кофе, затем следовали пироги со всевозможными начинками и, наконец, гусь. За казенным обедом тоже подавали гуся, но его никто не ел. После обеда опять шоколад и разные лакомства, словом, еда целый день, а вечером был бал, не имеющий ничего похожего на балы, даваемые ныне Морским корпусом. Тогда на балы приглашались только родители кадет и семейства корпусных офицеров; огромная зала освещалась люстрой с восковыми свечами, а в амбразурах окон стояли медные чаны с клюквенным питьем, которое разливали корпусные дядьки в белых фартуках. Затем как гостям, так и кадетам подавали крымские яблоки. Танцевали с родственницами, а более между собою, и в 10 часов все кончалось».

Из стен Морского корпуса вышло много выдающихся деятелей, чьи военные и гражданские подвиги были известны далеко за пределами России. Среди них флотоводцы Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, М. П. Лазарев, В. А. Корнилов, П. С. Нахимов, мореплаватели Ф. Ф. Беллинсгаузен, И. Ф. Крузенштерн, Ф. П. Литке, художник А. П. Боголюбов, писатель и этнограф В. И. Даль, скульптор Ф. П. Толстой, авиаконструктор И. И. Сикорский и многие другие.

Память о своих питомцах свято хранилась в выбитых на мраморе золотыми буквами именах первых в учебе, кавалеров ордена святого Георгия Победоносца, погибших за Отечество. В свою очередь память о корпусе сохранилась в выпускных, юбилейных и памятных нагрудных знаках и жетонах, в кованых медных якорях с гардемаринских погон, в ленточках с надписью: «Морской корпус» и т. д.

14. Рисунок герба Морского кадетского корпуса

Правомерно начать с истории герба Морского кадетского корпуса, так как он был положен в основу нагрудных знаков и жетонов Морского корпуса. Первое упоминание о гербе датировано 13 марта 1755 г. В этот день Адмиралтейств-коллегии от канцелярии Морского корпуса были представлены на утверждение рисунки ротных знамен. В «Материалах для истории Русского флота» (ч. II, СПб., 1886) находим: «Слушав от канцелярии Морского шляхетного кадетского корпуса доношение, коим объявляя, что в прошлом 1755 году марта 13 дня по определению коллегии велено для оного корпуса сделать три знамя, в 1-ю белое, во 2-ю и 3-ю роты желтое, по опробованным от коллегии рисункам, кои прожектированы профессором Штелиным, но, при рассмотрении оных, канцелярия находит в делании против тех рисунков знамен некоторое сомнение, то есть на рисунке для 1-й роты изображена при государственном гербе приличная Морскому кадетскому корпусу арматура и в середине орла поставлен щит со знаком или гербом Морского кадетского корпуса под корабельною короною, которое знамя полковым кадетского корпуса должно; а на рисунке же прочих знамен изображен один

ведения ядерной войны. В конце 1960-х гг. ученые академии принимали участие в разработке теории стратегической операции, проводившейся всеми видами вооруженных сил теперь уже на океанском театре военных действий при ведущей роли ВМФ. В 1970 г. в академии провели стратегическую военную игру «Горизонт», в которой впервые отработывались вопросы, связанные с планированием стратегической операции на океанском театре военных действий. С тех пор стало традицией под руководством главнокомандующего ВМФ в академии проводить военные игры на картах с использованием электронного комплекса тренажеров «Океан».

В начале 1980-х гг. ученые академии внесли большой вклад в развитие новой категории военно-морского искусства — операции флота, куда вошел весь процесс вооруженной борьбы на море.

Усилиями ученых факультета вооружения развиты теория вероятностей и математическая статистика, теория качки корабля и теория гироскопов, динамика управляемого движения тел переменной массы в атмосфере и в безвоздушном пространстве, теория автоматического управления, эксплуатации сложных систем, радиационной, химической и биологической безопасности. Проведены научные исследования по определению перспектив развития и созданию комплексов морских баллистических, крылатых и зенитных ракет, корабельной артиллерии, минного, противоминного, торпедного, противолодочного ракетного и



14. Рисунок герба Морского кадетского корпуса

ядерного оружия, космических средств и химического обеспечения ВМФ. Создано более 20 образцов вооружения и военной техники. Среди создателей научных школ по проблемам морских вооружений были Е. Л. Бравин, Л. Г. Гончаров, В. А. Унковский, Е. Н. Мнев, М. П. Ганин и др.

По инициативе ученых факультета вооружения Ю. Б. Федорова и Д. Ф. Синицына разработаны новые способы боевого применения комплекса ракетного оружия «Гранит», подтвержденные практическими ракетными стрельбами на Северном и Тихоокеанском флотах. В основу руководящих документов по боевому применению минного оружия легли труды профессора А. В. Емельянова, профессор В. И. Поленин внес существенный вклад в теорию боевого применения противолодочного оружия, а профессор В. А. Петров усовершенствовал систему управления баллистическими ракетами морского базирования.

Учеными факультета радиоэлектроники созданы школы теории и практики выполнения гидрографических и океанологических исследований, теория и практика применения радиоэлектронных средств (связи, гидроакустики, радиолокации, радиоэлектронной разведки и радиоэлектронной борьбы, автоматизированных систем управления, навигации и кораблевождения). Большой вклад внесли И. Г. Фрейман, В. Н. Тюлин, А. И. Берг, А. Н. Шукин, А. И. Сорокин и др. Военно-теоретические труды Л. А. Демина, Р. С. Кабинова, В. С. Пирумова, Г. П. Попова, И. А. Трискало послужили основой при разработке руководящих документов по применению радиоэлектронных средств и систем наблюдения, связи, навигации, океанографии, разведки и радиоэлектронной борьбы. К концу 1990-х гг. важнейшими направлениями научных исследований ученых факультета радиоэлектроники стали: анализ перспективных технологий, влияющих на развитие радиоэлектронных средств и систем; обоснование и разработка приоритетных направлений развития

государственный герб с высочайшим в середине вензелем Ее И. В. имени вместо Московского герба, и в лапах в одной лавровый венец, а другой корабельная корона». Почти 10 лет бумаги и эскизы ходили по канцеляриям Морского ведомства. И только в 1764 г. каждой роте Морского корпуса были пожалованы знамена. На знамени 1-й роты был изображен государственный герб и наложенный на него щит с гербом Морского корпуса, а на знаменах 2-й и 3-й рот — только герб корпуса.

Теперь известно, что автор-составитель рисунков знамен и герба Морского корпуса профессор Я. Штелин — известный деятель Петербургской академии наук, куда его пригласили на службу «для словесных наук и аллегорических изображений, для фейерверков, иллюминаций и медалей». Предложенный Я. Штелиным герб выглядел так: на красном поле вертикально стоящий золотой палаш, венчаемый золотой императорской короной, под ним крестообразно положенные золотые градшток и руль. Красный цвет в русской геральдике — символ мужества, храбрости и великодушия. Большое смысловое значение имели градшток и руль. Руль служил для управления судном и удержания его на верном курсе, а с помощью градштока измеряли высоту небесных светил при определении места корабля в море. Увенчанный императорской короной палаш символизировал идею верности долгу, присяге и постоянную готовность к защите Отечества.

Со временем на этом гербе появились новые элементы. Так, в 1838 г. «состоялось высочайшее повеление о даровании на полковые знамена орденских лент с изображением года основания полка, первоначального его наименования, вензельного имени его предтеки и отличий, пожалованных ему за

военные подвиги в надпись на знамя или штандарт». В марте 1839 г. директору Морского корпуса адмиралу И. Ф. Крузенштерну объявили о желании императора Николая I видеть на знамени корпуса такие же отличия. При этом императорской канцелярией были затребованы сведения о времени учреждения Морского корпуса, на что И. Ф. Крузенштерн 15 марта доложил, что «по дошедшим до нас сведениям, училище математических и навигацких наук в Москве, на Сухаревой башне, учреждено 19 августа 1699 года». Однако уже на следующий день из корпуса поступило новое сообщение с обоснованием даты основания Школы математических и навигацких наук. В нем докладывалось, что годом основания первого в России военно-морского учебного заведения следует считать не 1699-й, а 1701 г. Однако было поздно; документы ушли на подпись в императорскую канцелярию. 19 марта 1839 г. И. Ф. Крузенштерн получил письменное извещение, в котором указывалось, что император утвердил надпись на орденскую ленту с ошибочной датой. С этого времени герб Морского корпуса стала окаймлять лента ордена святого апостола Андрея Первозванного с надписью: «1699 г. Навигацкая школа. 1715. Академия морской гвардии 1838 года Морского кадетского корпуса». В нижней части ленты помещен вензель императора Петра Великого.

В 1843 г. к гербу был добавлен двуглавый орел с распростертыми горизонтально крыльями. На главах орла были малые короны, а над ними возвышалась большая императорская корона. Орел лапами удерживал два перекрещивающихся адмиралтейских якоря. На груди орла помещался прежний герб Морского корпуса, т. е. на щите красного цвета перекрещивающиеся градшток, руль и увенчанный короной палаш.

радиоэлектронных средств и систем; разработка методов и средств борьбы в информационной среде; обоснование направлений развития интегрированных систем; поиск путей совершенствования подготовки специалистов радиоэлектронного профиля и др.

На кораблестроительном факультете разработаны основы теории проектирования, прочности, мореходности, живучести, надежности и безопасности кораблей; созданы 3 проекта надводных кораблей и более 20 вариантов корабельных энергетических установок, принципиально новые высокоэффективные силовые агрегаты, системы и устройства. Создателями научных школ и новой техники были А. Н. Крылов, Ю. А. Шиманский, П. Ф. Папкович, М. И. Яновский, В. И. Власов, И. А. Рябинин и др.

В 1968 г. за заслуги в подготовке офицерских кадров и в связи с 50-летием советских Вооруженных Сил академия была награждена орденом Ушакова 1-й степени. В том же году был открыт музей академии, созданный капитаном 1 ранга Н. А. Залесским. В академии также сохранен мемориальный кабинет-музей академика А. Н. Крылова.

Из музеев учебных заведений упомянем о музее Военно-морской академии им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, открытом в 1968 г. Его создателем был известный историк и коллекционер капитан 1 ранга Н. А. Залесский. По состоянию на 1 января 2000 г. в коллекции этого музея хранятся около 15 тыс. документов и 1500 экспонатов. Экспонаты музея рассказывают об истории учебного заведения, основанного по предположению адмирала И. Ф. Крузенштерна в 1827 г.

Среди экспонатов имеются раритеты: Морской устав 1720 г., ордена и медали, нагрудные знаки, холодное оружие, личные предметы, принадлежавшие выдающимся деятелям. Например, в музее хранится готовальня, принадлежавшая академику А. Н. Крылову, которую он получил от своего деда, дошедшего в 1814 г.

15. Памятный жетон выпускников Морского кадетского корпуса. 1863 г.

Жетон Морского кадетского корпуса почти полностью повторяет герб корпуса образца 1843 г., но у него на голубой ленте надпись: «1699. Навигацкая школа. 1838. Морской кадетский корпус». На оборотной стороне жетона прикреплена золотая накладка с выгравированной датой «1863», фамилией владельца и римской цифрой СХ (т. е. 110 лет). Жетон крепили к мундиру с помощью цепочки. Это, кстати, один из самых ранних жетонов Морского кадетского корпуса.

16. Жетон одного из выпусков Морского кадетского корпуса

В коллекции Эрмитажа выявлен почти такой же жетон, как и предыдущий. Вместо большой императорской короны в золотой оправе помещен рубиновый камень, к нему крепилась якорная скоба с контрфорсом. Этот жетон носили на золотой цепочке.

17—19. Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (три варианта)

В 1896 г. контр-адмирал Д. С. Арсеньев, стоявший во главе Морского корпуса, предложил три варианта выпускного жетона, ни один из которых так и не был утвержден.

Первый вариант жетона имел форму круглой медали с ушком, на лицевой стороне которой на красном эмалевом поле был изображен герб Морского корпуса в виде перекрещивающихся корабельного руля, градштока и увенчанной императорской короной шпаги. На оборотной стороне, покрытой бе-



15. Памятный жетон выпускников Морского кадетского корпуса. 1863 г.



16. Жетон одного из выпусков Морского кадетского корпуса

крест, в пересечении которого стояла дата: «1896».

Второй вариант жетона почти полностью повторял предыдущий, за исключением того, что вдоль круга имелась надпись: «Морской кадетский корпус» и на оборотной стороне стояла только дата — 1896 г. При этом оборотная сторона не покрывалась эмалью и не имела Андреевского креста.

Третий вариант жетона имел тот же рисунок, но на обороте была дата — 1896 г. Покрытие эмалью этого варианта жетона как на лицевой, так и на оборотной стороне не предусматривалось.

20. Рисунок жетона Морского корпуса. 1898 г.

В конце XIX в. директор Морского корпуса контр-адмирал А. Х. Кригер представил управляющему Морским министерством адмиралу П. П. Тыртову рисунок выпускного жетона и докладную записку, датированную ноябрем 1898 г.

Жетон представлял собой красный щит с золотыми изображениями перекрещивающихся градштока, руля и вертикально расположенного палаша, увенчанного императорской короной. Щит окаймляла орденская лента с надписью: «1699 г. Навигацкая школа. 1715. Академия морской гвардии 1838 года Морского кадетского корпуса». Но и этот жетон остался только на бумаге.

21. Знак в память 200-летия Морского корпуса. 1901 г.

Когда в Морском ведомстве подняли вопрос о праздновании 200-летия Морского корпуса, контр-адмирал А. Х. Кригер поручил историографу Морского министерства полковнику Н. А. Коргуеву провести исследо-



17—19. Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (три варианта)



20. Рисунок жетона Морского корпуса. 1898 г.



21. Знак в память 200-летия Морского корпуса. 1901 г.

в рядах Павловского полка до Парижа, где тот ее и приобрел; подлинная диссертационная работа капитана 1 ранга И. С. Исакова, ставшего начальником Военно-морской академии, Адмиралом Флота Советского Союза, Героем Советского Союза, членом-корреспондентом Академии наук СССР. В одной из витрин находятся погоны выпускника академии Адмирала Флота Советского Союза, Героя Советского Союза, народного комиссара Военно-Морского Флота в период Великой Отечественной войны Н. Г. Кузнецова, чьим именем академия была названа в 1990 г.

вание с целью уточнить дату основания Школы математических и навигацких наук, с которой начинался Морской корпус. По документам и делам архива Морского министерства было установлено, что школа начала свою деятельность 14 января 1701 г. Дата 1699 г. впервые появилась в книге И. И. Голикова «Деяния Петра Великого». Не исключено, что автор записал ее со слов, не проверив по архивным документам. Эту дату запомнил И. Ф. Крузенштерн. В конце концов истина была установлена, и в 1901 г. в Санкт-Петербурге широко отмечали 200-летний юбилей Морского кадетского корпуса. В честь этой даты был учрежден нагрудный знак с предоставлением права на его ношение на левой стороне груди «всем состоящим в корпусе в день юбилея лицам в офицерских и классовых чинах по учебному, административному и строевому составу корпуса и священнослужителям; воспитанникам, состоящим в специальных классах в день юбилея, но не ранее как по окончании ими курса в этом корпусе и по производстве в офицеры».

Основой знака служит сложенная голубая лента ордена святого апостола Андрея Первозванного, завязанная внизу бантом, с выполненной на ней золотой надписью: «Навигацкая школа. Морской кадетский корпус. 1701. 1901». В верхней части знака под золотой императорской короной расположены накладные римские цифры «СС», покрытые белой эмалью, т. е. 200 лет Морскому корпусу. Внутри этих цифр — золотые вензеля основателя учебного заведения императора Петра Великого и царствовавшего императора Николая II, а в центре знака — герб корпуса времен императора Николая I. Установлен и автор рисунка этого знака: им был преподаватель Морского корпуса подполковник Н. В. Мешков.

22. Знак за окончание Морского корпуса. 1910 г.

В 1910 г. был учрежден выпускной нагрудный знак, разрешенный к ношению всем лицам, окончившим полный курс наук в Морском корпусе. Этот знак носился на левой стороне груди. Право на его ношение распространялось на офицеров флота, окончивших корпус, когда он имел и другое наименование.

Основой знака служит золотой венок из лавровой и дубовой ветвей, внизу перевязанных золотой лентой, а сверху увенчанный золотой императорской короной. На венок наложены скрещенные серебряные оксидированные якоря, на которых лежит герб Морского корпуса (на щите, покрытом красной эмалью, расположены золотые перекрещивающиеся градшток, руль и палаш эфесом вниз с золотой короной на острие). Вокруг герба проходит золотая лента с золотыми кистями, покрытая голубой эмалью. По ленте золотая надпись: «Навигацкая школа. 1701. 1901. Морской кадетский корпус». Над гербом расположен серебряный оксидированный двуглавый орел с распростертыми крыльями, который держит в клювах и лапах четыре карты, покрытые белой эмалью. На груди орла укреплен щиток с Московским гербом.

23. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1897 г.

В конце XIX в. в Морском кадетском корпусе зародилась традиция заказывать жетоны в память плавания воспитанников Морского корпуса на учебных судах. При этом каждая рота заказывала свой жетон. Один из первых таких жетонов был изготовлен в память плавания в 1897 г. на учебном судне «Моряк».



22. Знак за окончание Морского корпуса. 1910 г.

В академии имеется мемориальный кабинет-музей академика А. Н. Крылова, созданный по решению главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова 11 декабря 1945 г. Академик Крылов в 1890 г. закончил Николаевскую морскую академию, а с 1896-го был ее преподавателем. За выдающиеся заслуги в области теории корабля в 1896 г. его избрали членом Английского общества корабельных инженеров, а в 1910-м Конференцией Николаевской морской академии — ординарным профессором. 16 декабря 1916 г. Крылова произвели в чин генерала по адмиралтейству. В 1919—1920 гг. он был начальни-



23. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1897 г.

каждый год. В лапах орел держит ленту, покрытую синей эмалью, на которой надпись: «Рында».

26. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1909 г.

В 1909 г. другая рота совершила плавание на этом же учебном судне и заказала себе жетон, очень похожий на рассмотренный выше. Различается он флажными позывными на груди орла, и лента в лапах орла не синяя, как на предыдущем жетоне, а гвардейская с надписью: «Рында». Оба жетона носились на цепочке.

27. Жетон в память плавания гардемарин Морского корпуса на крейсере «Князь Пожарский»

Существует жетон в память плавания воспитанников Морского корпуса на крейсере «Князь Пожарский». К сожалению, не удалось установить год плавания. Жетон выполнен в виде щитка. По диагонали на нем расположены флажные позывные корабля. В левом верхнем углу надпись в пять строк: «Кампанія на крейсере Князь Пожарскій». В правом нижнем углу расположена монограмма владельца жетона. Надписи выполнены черной эмалью. В верхней части жетона имеется скоба с кольцом для его ношения на цепочке.

28. Жетон выпускника Морского корпуса

В коллекции Эрмитажа находится жетон выпускника Морского кадетского корпуса, который, видимо, не вручался, поскольку на обратной стороне нет никаких надписей. На адмиралтейском якорь закреплен двуглавый орел, на груди которого размещена центральная часть корпусного герба. По обе стороны



26. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1909 г.



27. Жетон в память плавания гардемарин Морского корпуса на крейсере «Князь Пожарский»



28. Жетон выпускника Морского корпуса

Основу жетона составляет спасательный круг с надписью выпуклыми буквами и цифрами: «Моряк. 1897». Поверх жетона проходит вертикально расположенный адмиралтейский якорь, на веретене которого расположена судовая флюгарка.

24. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1906 г.

В 1906 г. воспитанники Морского корпуса в память плавания на учебном судне «Моряк» заказали жетон следующего вида: в нижней части перекрещивающихся Андреевских флагов закреплены перекрещивающиеся серебряные адмиралтейские якоря, а еще ниже — пушки, поверх которых расположен серебряный двуглавый орел с горизонтально распростертыми крыльями. Орел увенчан тремя золотыми императорскими коронами. На груди орла — герб Морского корпуса, охваченный Андреевской лентой. Ниже орла на пересечении пушек расположена корабельная флюгарка.

25. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1908 г.

В 1908 г. рота воспитанников Морского корпуса совершила плавание на учебном судне «Рында» и заказала свой жетон, который выглядит следующим образом: на перекрещивающихся серебряных адмиралтейских якорях закреплен спасательный круг, причем левая его половина покрыта красной эмалью, а правая — белой. На спасательный круг наложен серебряный двуглавый орел с горизонтально распростертыми крыльями под тремя золотыми императорскими коронами. На груди орла расположены флажные позывные белого судна «Рында», которые менялись



24. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1906 г.

ком Морской академии. Основу экспонатов составил кабинет ученого, располагавшийся в доме, где в 1937—1945 гг. он жил (Васильевский остров, Университетская наб., д. 5, кв. 38). На этом доме в 1948 г. установлена мемориальная доска с надписью: «Выдающийся русский ученый, математик и кораблестроитель, Герой Социалистического Труда, академик Алексей Николаевич Крылов жил в этом доме с 1937 по 1945 г.»

Гордостью мемориального кабинета-музея является научно-техническая библиотека, насчитывающая около 10 тыс. единиц хранения. В основном это книги (на русском и иностранных языках) по математике



25. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1908 г.



29. Знак за окончание Морского корпуса. 1917 г.

и кораблестроению. Кабинет обставлен подлинными предметами: книжными шкафами, письменным столом, креслом, настольным прибором и т. д. В кабинете хранится бюст и портрет академика; изобретенный им дромоскоп (прибор для определения и уничтожения девиации магнитных компасов), секстан, гироскоп и др. За изобретение дромоскопа в 1886 г. Крылов был награжден денежной премией в размере 1000 рублей, в 1896-м за этот прибор он получил диплом Всероссийской промышленной выставки, проходившей в Нижнем Новгороде, в 1900-м — золотую медаль на Всемирной выставке в Париже, а в 1908-м — малую золотую медаль Лиги обновления флота.

Кабинет украшает настенная полумодель ледокола «И. Сталин», подаренная Крылову сослуживцами в день его 75-летия.

В Военно-морской академии до 1960 г. существовал мемориальный рабочий кабинет известного океанолога академика АН СССР Ю. М. Шокальского. Он находился в Кабинете



30—31. Жетон победителю шлюпочных гонок

гербового щита на флагштоках прикреплены ниспадающие Андреевский флаг и гюйс, а под щитом — судовая флюгарка. Этот жетон также крепился к мундиру с помощью цепочки.

29. Знак за окончание Морского корпуса. 1917 г.

Сохранился еще один вариант нагрудного знака Морского училища Временного правительства. Можно предположить, что после отречения от престола императора Николая II выпускники Морского училища, отказавшись от прежнего выпускного знака, заказали себе знак, повторяющий герб Морского кадетского корпуса периода 1843 г., демонстрируя свою приверженность монархии. Их не смутил указ об отмене монаршей символики, т. е. корон, гербов, вензелей и т. д. Вышесказанное подтверждается выгравированной на обратной стороне знака датой: «24 июня 1917 года».

30—31. Жетон победителю шлюпочных гонок

В ходе корабельной практики между гардемаринскими и кадетскими ротами устраивались гребно-парусные гонки. Победителям этих гонок, как правило, вручали жетоны. Один из них выполнен в виде Андреевского флага, в центре которого помещен герб Морского кадетского корпуса: в красном эмалевом овале изображены золотистого цвета перекрещивающиеся руль, градшток и увенчанная императорской короной шпага.

Жетон (рис. 31) выполнен в виде покрытого красной эмалью щитка, в центре которого помещен золотистый герб Морского корпуса. К верхней части жетона прикреп-

лено колечко, через которое пропускалась золотая цепочка, предназначавшаяся для его прикрепления к костюму.

32. Жетон победителю гребно-парусных гонок учебного судна «Рында»

Встречались жетоны и другой формы. Так, жетон победителю гребных гонок учебного судна «Рында» выглядит следующим образом: на щитке закреплен обвитый канатом адмиралтейский якорь, поверх которого проходит развевающийся Андреевский флаг. К верхней части жетона с помощью колечка прикреплен серебряная цепочка для ношения на пуговице.

33. Запонка выпускника Морского корпуса

Бывали такие случаи, когда гардемарины или офицеры заказывали себе частным порядком, в память об учебе в Морском кадетском корпусе, заколку для галстука, запонку или брелок на цепочке в виде погона гардемарина, герба Морского кадетского корпуса или еще какого-либо элемента, имеющего отношение к Морскому корпусу. Представленная запонка состоит из двух частей: погона младшего унтер-офицера — гардемарина и герба Морского кадетского корпуса периода 1843 г. (корона утрачена).

Для ношения на гражданском костюме имелись так называемые фрачные знаки, которые изготавливались значительно меньших размеров и являлись точной копией выпускных нагрудных знаков.



32. Жетон победителю гребно-парусных гонок учебного судна «Рында»

океанографии и метеорологии им. Шокальского. При объединении Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова и Военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А. Н. Крылова из-за нехватки площадей был упразднен Кабинет океанографии и метеорологии, а вместе с ним и рабочий кабинет Шокальского. Ранее этот кабинет находился в доме, где жил Шокальский (Английский пр., д. 27). На этом доме в 1940 г. установлена мемориальная доска с надписью: «Здесь жил, работал и скончался русский географ, почетный академик Юлий Михайлович Шокальский. Род. в 1856 году, сконч. в 1940 году». После смерти Шокальского родственники передали в Военно-морскую ака-



33. Запонка выпускника Морского корпуса

МОРСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ УЧИЛИЩЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I

демию предметы, составившие основу мемориального рабочего кабинета. Он включал четыре книжных шкафа, книги, атласы, письменный стол, настольный прибор, фотоальбом и портрет ученого. Из этой коллекции сохранились портрет Шокальского, несколько книг и мраморная доска с надписью: «Кабинет океанографии и метеорологии имени Ю. М. Шокальского. 1856—1940».

В 1976 г. академии присвоили имя Маршала Советского Союза А. А. Гречко, а в 1990 г. ее переименовали в Военно-морскую академию им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. В 1977 г. в связи со 150-летием со дня основания академия была награждена орденом Октябрьской Революции. В год празднования 300-летия со дня основания Российского регулярного флота на фасаде здания академии установили мемориальную доску Н. Г. Кузнецову.

Середина 1970-х гг. характеризуются военно-стратегическим паритетом: потенциалы вооруженных сил СССР и США стали примерно равными. В составе советского ВМФ появились атомные ракетные подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами с дальностями стрельбы от 9 до 12 тыс. км. В 1981—1989 гг. в строй вошла серия из 6 ракетных подводных лодок стратегического назначения типа «Акула», не имеющих аналогов в мире. Каждая лодка несет по 20 баллистических ракет РСМ-52, имевших по 10 разделяющихся головных частей индивидуального наведения мощностью по 0,1 Мт. Ракетный залп одной такой лодки соответствует потенциалу всех ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, построенных до 1976 г. В эти годы началось строительство атомных подводных лодок с крылатыми ракетами типа «Гранит». Военно-морские теоретики пришли к выводу, что принцип военно-стратегического паритета подразумевает не только численное равенство ударных сил, но и равновесие способностей сторон реализовать накопленный боевой потенциал.

На этапе становления отечественного военного кораблестроения многие проблемы Петр I решал с помощью иностранцев, к которым для учебы прикреплялись, как правило, два-три ученика. Им сразу же присваивали звание ученика второго класса, а после нескольких лет работы на верфях, по решению корабельного мастера, некоторых производили в ученики первого класса, или тиммерманы, а самых способных для завершения кораблестроительного образования посылали за границу. На подготовку опытного корабельного мастера уходили десятки лет. В конце концов 20 августа 1798 г. приняли решение о создании двух училищ корабельной архитектуры: по одному для Балтийского и Черноморского флотов.

В апреле того же года Морское министерство купило трехэтажный кирпичный дом наследников генерал-майора Бухарина, фасад которого выходил на набережную Екатерининского канала. В этом доме и было открыто Санкт-Петербургское училище корабельной архитектуры. Однако свою деятельность оно начало только в феврале 1799 г. Училище подчинили обер-сервайеру А. С. Катасанову, который смотрел на него как на дополнительную нагрузку и,

будучи в организации учебного процесса человеком совершенно некомпетентным, весьма мало о нем заботился.

Учащиеся были разделены на 1, 2 и 3-й классы, называвшиеся еще и верхним, средним и нижним классами соответственно. Первый набор училища состоял из 100 человек.

С приходом в 1800 г. на должность начальника учебного заведения С. Е. Гурьева положение в училище стало меняться к лучшему. Разобравшись в постановке учебного процесса, Гурьев разработал проект нового устава и штата училища, а 4 марта 1803 г. оба документа без изменений были утверждены. На следующий день товарищ морского министра приказал сократить число учеников наполовину, а Черноморское училище, которое было открыто в Херсоне, закрыть совсем.

В 1805 г. Санкт-Петербургское училище корабельной архитектуры выпустило первых семь дипломированных кораблестроителей. После сдачи выпускных экзаменов троим присвоили 12-й класс, а остальным — на два класса ниже.

В 1812 г. деятельность училища была нарушена нашествием Наполеона. Училище временно перевели в Свеаборг. Но уже в феврале 1813 г. оно заняло свое прежнее место на берегу Екатерининского канала. Однако из-за недостатка выделяемых на образование средств в январе 1817 г. училище перевели под крышу Морского кадетского корпуса, находившегося на Васильевском острове. С этого времени начался почти десятилетний период упадка Училища корабельной архитектуры. И только с вступлением на престол императора Николая I для училища настала новая эпоха. 4 июля 1826 г. училище переименовали в Роту корабельной архитектуры, а 27 января 1827 г. эту

В этой связи ученые Военно-морской академии решили ряд проблем, связанных с реализацией боевых возможностей новых систем оружия. Например, в 1978 г. на завершающем этапе испытаний первой отечественной баллистической ракеты на твердом топливе (главный конструктор П. А. Юрин) ученые академии выяснили и устранили причины систематически повторявшихся аварий ракет при пусках. Результаты исследований, проводимых контр-адмиралом Е. Н. Мневым и его учениками, показали, что причиной аварий является так называемый флаттер, причем нового типа. По результатам исследований было предложено техническое решение, реализация которого позволила успешно завершить работы по созданию принципиально новой баллистической ракеты.

В 1983 г. на основании результатов исследований, проведенных по инициативе генерального конструктора баллистических ракет морского базирования В. П. Макеева, в академии было найдено эффективное решение научно-технической проблемы, связанной с резким расширением районов возможного боевого применения ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. При этом Е. Н. Мнев и В. Т. Чемодуров научно обосновали экологически безопасный и эффективный способ разрушения арктических льдов.

Начиная со второй половины 1980-х гг. перед ВМФ и военно-морской наукой встали новые проблемы, связанные с резким ограничением финансирования большей части военных программ. Произошло резкое уменьшение числа кораблей, находившихся на боевой службе, а также существенно сократилась численность корабельного состава ВМФ. Так, например, с 1992 г. не было построено ни одной подводной лодки стратегического назначения. В этих условиях паритетный принцип строительства ВМФ себя изжил — российская экономика оказалась не в состоянии ее осуществлять. Теперь главной проблемой стало научное обо-

МОРСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ УЧИЛИЩЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I

демию предметы, составившие основу мемориального рабочего кабинета. Он включал четыре книжных шкафа, книги, атласы, письменный стол, настольный прибор, фотоальбом и портрет ученого. Из этой коллекции сохранились портрет Шокальского, несколько книг и мраморная доска с надписью: «Кабинет океанографии и метеорологии имени Ю. М. Шокальского. 1856—1940».

В 1976 г. академии присвоили имя Маршала Советского Союза А. А. Гречко, а в 1990 г. ее переименовали в Военно-морскую академию им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. В 1977 г. в связи со 150-летием со дня основания академия была награждена орденом Октябрьской Революции. В год празднования 300-летия со дня основания Российского регулярного флота на фасаде здания академии установили мемориальную доску Н. Г. Кузнецову.

Середина 1970-х гг. характеризуется военно-стратегическим паритетом: потенциалы вооруженных сил СССР и США стали примерно равными. В составе советского ВМФ появились атомные ракетные подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами с дальностями стрельбы от 9 до 12 тыс. км. В 1981—1989 гг. в строй вошла серия из 6 ракетных подводных лодок стратегического назначения типа «Акула», не имеющих аналогов в мире. Каждая лодка несет по 20 баллистических ракет РСМ-52, имевших по 10 разделяющихся головных частей индивидуального наведения мощностью по 0,1 Мт. Ракетный залп одной такой лодки соответствует потенциалу всех ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, построенных до 1976 г. В эти годы началось строительство атомных подводных лодок с крылатыми ракетами типа «Гранит». Военно-морские теоретики пришли к выводу, что принцип военно-стратегического паритета подразумевает не только численное равенство ударных сил, но и равновесие способностей сторон реализовать накопленный боевой потенциал.

На этапе становления отечественного военного кораблестроения многие проблемы Петр I решал с помощью иностранцев, к которым для учебы прикреплялись, как правило, два-три ученика. Им сразу же присваивали звание ученика второго класса, а после нескольких лет работы на верфях, по решению корабельного мастера, некоторых производили в ученики первого класса, или тиммерманы, а самых способных для завершения кораблестроительного образования посылали за границу. На подготовку опытного корабельного мастера уходили десятки лет. В конце концов 20 августа 1798 г. приняли решение о создании двух училищ корабельной архитектуры: по одному для Балтийского и Черноморского флотов.

В апреле того же года Морское министерство купило трехэтажный кирпичный дом наследников генерал-майора Бухарина, фасад которого выходил на набережную Екатерининского канала. В этом доме и было открыто Санкт-Петербургское училище корабельной архитектуры. Однако свою деятельность оно начало только в феврале 1799 г. Училище подчинили обер-сервайеру А. С. Катасанову, который смотрел на

будучи в организации учебного процесса человеком совершенно некомпетентным, весьма мало о нем заботился.

Учащиеся были разделены на 1, 2 и 3-й классы, называвшиеся еще и верхним, средним и нижним классами соответственно. Первый набор училища состоял из 100 человек.

С приходом в 1800 г. на должность начальника учебного заведения С. Е. Гурьева положение в училище стало меняться к лучшему. Разобравшись в постановке учебного процесса, Гурьев разработал проект нового устава и штата училища, а 4 марта 1803 г. оба документа без изменений были утверждены. На следующий день товарищ морского министра приказал сократить число учеников наполовину, а Черноморское училище, которое было открыто в Херсоне, закрыть совсем.

В 1805 г. Санкт-Петербургское училище корабельной архитектуры выпустило первых семь дипломированных кораблестроителей. После сдачи выпускных экзаменов троим присвоили 12-й класс, а остальным — на два класса ниже.

В 1812 г. деятельность училища была нарушена нашествием Наполеона. Училище временно перевели в Свеаборг. Но уже в феврале 1813 г. оно заняло свое прежнее место на берегу Екатерининского канала. Однако из-за недостатка выделяемых на образование средств в январе 1817 г. училище перевели под крышу Морского кадетского корпуса, находившегося на Васильевском острове. С этого времени начался почти десятилетний период упадка Училища корабельной архитектуры. И только с вступлением на престол императора Николая I для училища настала новая эпоха. 4 июля 1826 г. училище переименовали в Роту корабельной архитектуры, а 27 января 1827 г. пере-

В этой связи ученые Военно-морской академии решили ряд проблем, связанных с реализацией боевых возможностей новых систем оружия. Например, в 1978 г. на завершающем этапе испытаний первой отечественной баллистической ракеты на твердом топливе (главный конструктор П. А. Тюрин) ученые академии выяснили и устранили причины систематически повторявшихся аварий ракет при пусках. Результаты исследований, проводимых контр-адмиралом Е. Н. Мневым и его учениками, показали, что причиной аварий является так называемый флаттер, причем нового типа. По результатам исследований было предложено техническое решение, реализация которого позволила успешно завершить работы по созданию принципиально новой баллистической ракеты.

В 1983 г. на основании результатов исследований, проведенных по инициативе генерального конструктора баллистических ракет морского базирования В. П. Макеева, в академии было найдено эффективное решение научно-технической проблемы, связанной с резким расширением районов возможного боевого применения ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. При этом Е. Н. Мнев и В. Т. Чемодуров научно обосновали экологически безопасный и эффективный способ разрушения арктических льдов.

Начиная со второй половины 1980-х гг. перед ВМФ и военно-морской наукой встали новые проблемы, связанные с резким ограничением финансирования большей части военных программ. Произошло резкое уменьшение числа кораблей, находившихся на боевой службе, а также существенно сократилась численность корабельного состава ВМФ. Так, например, с 1992 г. не было построено ни одной подводной лодки стратегического назначения. В этих условиях паритетный принцип строительства ВМФ себя изжил — российская экономика оказалась не в состоянии ее осуществлять. Теперь главной проблемой стало научное обо-

снование разумной достаточности для обороны страны. Одновременно возникла проблема подготовки высококвалифицированных кадров для ВМФ в связи с потерей 4 высших военно-морских училищ и из-за сокращения численности профессорско-преподавательского состава. Во многом благодаря начальникам академии адмиралам В. Н. Пониаровскому, В. П. Иванову и В. П. Еремину удалось сохранить учебный и научный потенциалы и способность, не снижая уровня, продолжать учебный процесс и научные исследования. При этом непосредственную координацию и интеграцию усилий ученых академии осуществляли заместители начальника академии по учебной и научной работе вице-адмиралы В. С. Калашников и Н. Д. Загорин.

В последнее десятилетие в отечественном и мировом образовании, в том числе и военном, четко проявилась тенденция создания универсальных комплексов, объединяющих научные, научно-производственные и образовательные учреждения различных уровней и ступеней. В 1999 г. впервые в истории военно-морского образования заседание Военного совета ВМФ, прошедшее под руководством главнокомандующего адмирала флота В. И. Куроедова, было посвящено проблемам подготовки личного состава всех категорий — от матроса до адмирала. Было признано целесообразным иметь в ВМФ единый образовательный комплекс, включающий в себя на первом этапе (до 2005 г.) все военно-морские образовательные учреждения, а впоследствии — и флотские научно-исследовательские учреждения. Ведущая роль в этом комплексе будет принадлежать Военно-морской академии.

В разные годы в академии трудились 31 академик и 15 членов-корреспондентов Академии наук. Среди них ученые с мировым именем А. И. Берг, В. Я. Буяковский, И. Ф. Крузенштерн, А. Н. Крылов, Э. Х. Ленц, М. В. Остроградский, Н. Г. Устрялов, П. Н. Фусс, Ю. М. Шокальский и др.

роту преобразовали в Учебный морской рабочий экипаж, существовавший до 1856 г. В июне 1828 г. Учебный морской рабочий экипаж перевели из здания Морского кадетского корпуса в здание Главного Адмиралтейства.

Неудачная для России Крымская война 1853—1856 гг. вскрыла крупные недостатки и в подготовке кадров. Сразу же после этой войны под председательством вице-адмирала Ф. П. Врангеля была создана комиссия по преобразованию морских учебных заведений. На базе учебного морского рабочего экипажа в апреле 1856 г. было создано Инженерное и артиллерийское училище Морского ведомства. Но уже с 1858 г. училище стало готовить только корабельных инженеров и инженеров-механиков флота, хотя еще в течение 10 лет называлось Инженерным и артиллерийским училищем.

После Крымской войны стало очевидным, что не только парусный, но и паровой деревянный флоты уходят в прошлое. Однако переход к строительству парового броненосного флота проходил медленно и нерешительно и продолжался почти четверть века. В этот период Инженерное училище перевели в Кронштадт и, соединив его со Штурманским и Артиллерийским училищами, дали ему новое название — Техническое училище Морского ведомства.

С января 1883 г. прекратили прием на штурманский отдел, который вскоре закрыли совсем, а в следующем году то же самое произошло и с артиллерийским отделом.

Когда 25 июня 1896 г. в России отмечали 100-летие со дня рождения императора Николая I, много сделавшего для развития морских учебных заведений, приказом по Морскому ведомству училище переименовали в Морское техническое училище императора Николая I.

В отчете училища за 1897 г. читаем: «Занятия воспитанников начаты 7 января и окончены 3 мая. После же летних каникул уроки в классах были начаты по окончании приемного экзамена 15 сентября и окончены 20 декабря перед началом зимних каникул. Ежедневные занятия в классах проводились от 8 до 11 часов утра и от 12 часов 50 минут до 3 часов дня. Исключение составляла только суббота, в которую было только четыре часовых урока и классные занятия прекращались в 1 час дня. Внеклассные занятия воспитанников заключались в изучении кузнечного, слесарного, медницкого, железокотельного и токарного дела. Каждый воспитанник занимался по 6 часов в неделю. Кроме того, воспитанники обучались фронтовому учению, танцам и гимнастике, а также некоторые из них один раз в неделю обучались церковному делу. Успехи воспитанников оценивались по 12-балльной системе и проставлялись в классных журналах. По окончании учебного курса весною перед началом летних практических занятий успехи всех воспитанников проверялись на годичных репетициях, после которых решался вопрос о переводе в следующие классы. По окончании курса производились выпускные экзамены с 20 марта по 3 мая. Экзамены по каждому предмету производились комиссиями, составленными из преподавателей училища и других специалистов, назначенных по распоряжению управляющего Морским министерством. По окончании выпускных экзаменов и годовых репетиций воспитанники направлялись на летнюю практику».

20 августа 1898 г. исполнилось 100 лет со дня основания училища, но, из-за того что в этот день его личный состав находился на корабельной практике, празднование перенесли на 24 сентября. К торжествам напеча-

Многие выпускники академии стали видными флотоводцами и военачальниками. Это Адмиралы Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов, С. Г. Горшков, И. С. Исаков, адмиралы флота В. Н. Чернавин, В. А. Касатонов, И. М. Капитанец, Н. Д. Сергеев, Г. М. Егоров, К. В. Макаров, С. М. Лобов, Ф. Н. Громов, В. И. Куроедов. Более 200 выпускников академии стали лауреатами Ленинской и Государственной премии.

«ФЛОТ МОЛЕБНОЕ ПЕНИЕ ЧИНИЛ...»

В Российском Императорском флоте всегда уважительно относились к духовной жизни моряков: по уставу, христианам, мусульманам, иудеям и лицам других вероисповеданий разрешалось посещать свои храмы. Основное внимание уделялось Православной Церкви, так как в большинстве своем офицеры и нижние чины были православными. Не было случая, чтобы корабль отправился в дальнее плавание без священника. День освящения судовой церкви считался корабельным праздником.

К началу XX в. в основном проводились церемонии и религиозные обряды: торжественные богослужения по случаю побед, праздников, закладки храмов, кораблей, госпиталей, памятников; с освящением военных храмов, кораблей, госпиталей; с отпеванием моряков, погибших в морских сражениях, и т. д. В связи с большим воспитательным значением этих церковных обрядов флотское командование уделяло серьезное внимание их проведению. На особо важные церемонии приглашали лиц царской фамилии, высокое спархальное и военное начальство, помещения украшали религиозной и государственной символикой. Военные в этих случаях надевали специальную форму.

Богослужение на кораблях проходило в наиболее просторных помещениях, а в эпоху парусных флотов —



34. Жетон за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1904 г.

на самом почетном месте — на шанцах. Богослужения и ежедневные молитвы проводились в соответствии с особой «Корабельной книжицей», которую с петровских времен печатали огромными тиражами и без ограничений отправляли на корабли. На ее титульном листе значилось: «Указ всем, в войске российском обретающимся вышним и нижним служителям православной веры, коим образом и в которое время по все дни должны приносить Господу Богу моления. А которые иных законов в службе обретаются, то по своим уставам, однако в то ж время». Здесь имелись



35. Рисунок жетона за окончание Морского инженерного училища императора Николая I

ли первый исторический очерк об училище. За банкетным столом было объявлено о переименовании учебного заведения в Морское инженерное училище императора Николая I. В 1914 г. утвердили новое положение, согласно которому Инженерное училище стало состоять из кораблестроительного и механического отделов. В таком виде Училище просуществовало до октября 1917 г.

34. Жетон за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1904 г.

Сохранился жетон выпускника Морского инженерного училища императора Николая I. Он очень похож на предыдущий жетон, но без венка, а щиток покрыт не красной, а голубой эмалью. На якорях имеются надписи: «1904 — CVI». Есть предположение, что золотой венок из лавровых и дубовых ветвей утрачен. К сожалению, никаких материалов по этому жетону не найдено.

35. Рисунок жетона за окончание Морского инженерного училища императора Николая I

1 декабря 1907 г. директор училища обратился в Главный Морской штаб с прошением об учреждении жетона в качестве выпускного. Основу жетона составляет золотой венок из лавровых и дубовых ветвей, поверх которого наложены два перекрещивающихся адмиралтейских якоря, двуглавый орел, увенчанный тремя императорскими коронами и держащий в лапах топор. На груди орла помещен красный щиток с вензелем императора — Н I. Но это прошение так и осталось без ответа.

36. Знак за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1910 г.

Что касается нагрудных знаков Морского инженерного училища императора Николая I, то впервые официально выпускной знак был утвержден только в 1910 г. Знак Морского инженерного училища во многом повторял знак Морского корпуса. На серебряном венке из лавровых и дубовых ветвей, внизу перевязанных серебряной лентой, а сверху увенчанных большой императорской короной, закреплены накрест лежащие темные оксидированные адмиралтейские якоря, на которых размещен покрытый красной эмалью щит с серебряным вензелем императора Николая I под императорской короной. Щит окаймлен голубой эмалевой лентой с серебряными кистями, на которой расположена надпись: «Морское техническое училище — Морское инженерное училище императора Николая I». Внизу на ленте вензель Петра I. Между короной и щитом расположен двуглавый орел с горизонтально распростертыми крыльями, держащий в клювах и лапах четыре карты с Балтийским, Белым, Каспийским и Черным морями.

В 1911 г. был учрежден герб Морского инженерного училища императора Николая I, в основу которого положили герб Морского корпуса периода 1843 г., но с присутствием инженерной символики, т. е. основанием герба служит двуглавый орел с горизонтально распростертыми крыльями под тремя коронами. В лапах орел держит крестообразно сложенные адмиралтейские якоря, пересекающиеся топорами. На груди орла закреплен щит, покрытый красной эмалью, с вензелем императора Николая I. Щит обрамлен голубой эмалевой лентой с надписью: «Училище



36. Знак за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1910 г.

тексты молитв и правила их отправления. Например, молитву дневную совершали с некоторой торжественностью, на стол ставили дароносицу со Святыми Дарами и две-три иконы, «на которых письмом видно бы было». Даже во время торжественных богослужений запрещалось зажигать множество свечей, чтобы «кораблю какого повреждения не учинить».

Во время богослужения или молебна на корабле запрещались шумные игры, учения, банкеты и даже курение. В это время фалрепных вызывали наверх без свистка и не отдавали почестей прибывающим на корабль начальникам. В «Инструкции и артикулах военных, надлежащих к российскому флоту», изданных в Москве по указу Петра I в 1710 г., в одной из статей отмечалось: «Вначале командующий офицер по вся утры и вечера на своем корабле или кораблях имеет повелеть Господу Богу молиться, и для того каждый да будет к тому уреченному времени в готовности, под пеню впервые десять копеек, во второе вдвое, в третье ж посажен на осми дней в железа и кормлен токмо водою и хлебом да будет». В следующей статье указывалось: «Все те, которые во время чтения слова Божия и молитвы смеяться, шуметь или иное безчинство чинить будут, те да будут



37. Знак за окончание Морского инженерного училища периода Временного правительства. 1918 г.

в тот час поставлены к маште и от всех своих квартирных товарищей биты, да сверх того имеют профосу 10 копеек пени заплатить; ежели то учинит кто из офицеров, то вычесть жалования, впервые за неделю, в другой раз за две».

В Морском уставе было записано: «Когда адмирал пожелает, дабы весь флот молебное пение чинил Господу Богу, тогда поднят будет флаг иерусалимский (белый с красным крестом) на кормовом флагштоке». Для обозначения начала каждой божественной служ-



38. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1902 г.

корабельной архитектуры — Техническое училище Морского ведомства — Морское инженерное училище императора Николая I». В верхней части выбиты еще и юбилейные даты: «1798 — 1898», а в нижней — вензель Петра I.

37. Знак за окончание Морского инженерного училища периода Временного правительства. 1918 г.

Судя по последним публикациям, этот знак утвержден в начале 1918 г., т. е. в советское время. Но материалы и сам рисунок, вероятно, готовились в период Временного правительства. Знак выглядит следующим образом: серебряный венок из лавровой и дубовой ветвей перевязан внизу серебряной лентой. На венок наложен серебряный государственный герб (двуглавый орел под тремя императорскими коронами), из-под которого выступают два перекрещивающихся полированных серебряных адмиралтейских якоря. На хвосте орла расположены три накладные позолоченные буквы: «М. И. У.» (Морское инженерное училище).

38. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1902 г.

Существовали так называемые бальные жетоны. Обычно такой бал проводился каждый год 6 декабря в день святого Николая Чудотворца — покровителя мореплавателей. Главную роль на этих балах играл старший класс.

Основу жетона также составляет вертикально поставленный адмиралтейский якорь, на веретене которого наложен дву-

главый орел (на его груди — щиток с вензелем императора Николая I). Выше штока помещена большая императорская корона. На обратной стороне выгравировано «6. XII. 1902».

39. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1906 г.

Жетон изготовлен из серебра в форме овала. В его верхней части помещен полувенок из дубовых ветвей, ниже которого выбит вензель императора Николая I. Поверх овала сверху вниз проходит якорь-цепь, в верхнее звено которой продета лента с косицами. По периметру овала выполнена надпись: «6. XII. 1906».

40. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1907 г.

Данный жетон выполнен в виде вертикально поставленного адмиралтейского якоря, на веретене которого наложены зубчатое колесо и двуглавый орел. На груди орла изображен щиток с вензелем императора Николая I. На штоке якоря помещена большая императорская корона. В нижней части якоря выгравирована дата проведения бала — 6. XII. 1907.

41. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1909 г.

Жетон выполнен в виде орла с распростертыми крыльями, удерживающего в лапах обвитый канатом адмиралтейский якорь.



39. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1906 г.



40. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1907 г.



41. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1909 г.



42. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1911 г.



43. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1912 г.



44. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1913 г.

Форма якоря была уменьшенной копией якоря, крепившегося на погоны учащихся. К крыльям орла приделана цепочка с колечком, с помощью которых жетон прикреплялся к одежде.

42. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1911 г.

Основу жетона составляет зубчатое колесо, наложенное на два перекрещивающихся адмиралтейских якоря. На колесе выбита надпись: «Морское Инженерное училище», а на якорях — дата: «6. XII. 1911». В центре зубчатого колеса изображен фасад здания училища. В верхней части жетона помещен государственный герб. С помощью цепочки жетон прикреплялся к одежде.

43. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1912 г.

Бальный жетон, основу которого составляет вертикально расположенный якорь Холла, в его нижней части изображена русалка. На якоря имеются надписи: «МИУ» и «6. XII. 1912». Этот жетон также крепился к одежде с помощью цепочки.

44. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1913 г.

Основу жетона составил адмиралтейский якорь, на веретено которого наложен двуглавый орел. На груди и хвосте орла канатом выложена надпись «МИУ» и изображен вензель императора Николая I — «Н I». На штоке якоря закреплена императорская корона. На лапах якоря — дата: 6. XII. 1913.

ОФИЦЕРСКИЕ КЛАССЫ

Во второй половине XIX в. сама жизнь требует к созданию учебных заведений для подготовки узких специалистов флота (классов): минеров, артиллеристов, штурманов, радиотехников, электриков и т. д. Минный офицерский класс был создан одним из первых. Предыстория его такова. В 1807 г. на Кронштадтском рейде в условиях строгой секретности полковник русской службы И. И. Фитцум продемонстрировал действие изобретенной им первой подводной мины. С помощью длинного стопина, представляющего пропитанную горючим составом нить, была взорвана установленная на дне морская мина. Затем на время об этом оружии забыли. Только в 1822 г. о подводном взрыве напомнил барон П. Л. Шиллинг, который также в Кронштадте взорвал подводную мину, но уже с применением гальваники. На одно из испытаний пригласили императора Николая I, который одобрил новое боевое средство и разрешил при Инженерном ведомстве открыть особую Гальваническую команду.

В 1862 г. генерал-майор барон Е. Б. Тизенгаузен для выполнения минного тарана предложил насаживать мину на выставленный в носу судна шест. Испытания провели 13 сентября того же года на канонерской лодке «Опыт». Результатами остались довольны, хотя в акте и было отмечено, что такое применение мин из-за необходимости сбли-

бы на корабле поднимали один и тот же молитвенный флаг, который спускали только после окончания богослужения. В эскадре этот флаг вначале поднимали на адмиральском корабле, а затем сигнал повторяли и на других кораблях. Спускали же молитвенные флаги по окончании богослужения на каждом корабле самостоятельно. При начале богослужения барабанщик бил в барабан для сбора на молитву, а по окончании — отбой. В торжественные дни производился салют: с флагманского корабля давали первый выстрел с провозглашением «многие лета», по второму выстрелу салют начинали другие корабли эскадры.

К священникам на флоте относились с почтением. Согласно Морскому уставу, катер корабельного священника мог приставать к кораблю с правого борта. Этой чести удостоивались лишь флагманы, командиры кораблей и офицеры, имевшие георгиевские награды. Флотское духовенство обеспечивалось денежным содержанием и продовольственным пайком. «Для услуг» к каждому иеромонаху был приставлен юнга. На корабле I ранга судовой священник имел отдельную каюту. В случае отсутствия священника молитву мог читать корабельный секретарь, а в некоторых случаях — командир корабля.

При корабельной церкви, помимо судового священника, состояли ктитора, церковник и певчие, назначавшиеся по приказу командира корабля. Ктитора, как правило, становился один из офицеров. Он заботился о внутреннем обустройстве церкви, вел совместно со священником книгу приходов и расходов, следил за соблюдением церковником своих обязанностей. Церковником командир корабля назначал служителя из нижнего чина по выбору ктитора и священника. Ежедневно во время утренней приборки он протирал образа, иконы и свечной ящик, осматривал лампы, а также отвечал за подготовку церкви к богослужениям, проводившимся в праздничные и воскресные дни. О готовности церкви к богослужению цер-

ковник докладывал ктитору. После службы всю церковную утварь, в том числе и иконостас, церковник убирал в специальный ящик, который подвешивался к подволоку. Для руководства судовыми певчими, набранными из нижних чинов, командир корабля назначал одного из офицеров. Не менее двух раз в неделю с разрешения старшего офицера на корабле проводилась спевка.

В штормовую погоду, по решению командира корабля, богослужение отменялось. По этому поводу еще в Морском уставе, изданном в 1720 г., говорилось: «На котором корабле определена будет церковь, тогда священник должен оную в добром порядке иметь. И в воскресные, и в празднуемые дни, ежели жестокая погода не помешает, литургию отправлять. А в прочие дни молитвы положенные». По решению командира корабля, перед сражением священник мог служить молебен с коленопреклонением, после этого он обходил палубы и окроплял корабль и команду святой водой. Во время сражения священник находился возле раненых.

Вот как проходила на корабле вечерняя молитва. В 8 часов вечера вахтенный начальник приказывал «бить на молитву». После того как артиллерийский кондуктор докладывал, что вся команда вышла наверх, вахтенный начальник командовал: «Фуражки

жения с противником вплотную весьма затруднительно.

В 1865 г. изобретатель и новатор в области подводного судостроения И. Ф. Александровский предложил Морскому ведомству проект так называемой самодвижущейся мины. Но тогда почему-то отдали предпочтение такой же мине, спроектированной англичанином Р. Уайтхедом. Вскоре приступили к подготовке флотских минеров.

Во второй половине 1860-х гг. в Кронштадте создали специальную минную команду, а с 1870-го ежегодно четыре офицера Морского ведомства откомандировывались в Инженерное ведомство, где слушали курс лекций по гальванике. Одновременно капитану 1 ранга М. П. Новосильскому поручили разработать положение о своей, т. е. флотской, школе для подготовки минных офицеров.

Приказом по Морскому ведомству от 18 февраля 1874 г. один из образованнейших флотских офицеров, контр-адмирал К. П. Пилкин, был назначен начальником находившейся в стадии формирования минной части флота, а его помощником стал капитан-лейтенант В. П. Верховский. При участии этих офицеров и создавались Минный офицерский класс, Минная школа для нижних чинов и Учебно-минный отряд.

45. Знак за окончание Минного офицерского класса. 1878 г.

1 октября 1874 г. Минный офицерский класс наконец был открыт, и сразу же в нем начались занятия. В следующем году было утверждено временное положение о Минном офицерском классе и Минной школе для нижних чинов. Согласно положению, в Минный класс принимались офицеры без экзамена, а срок обучения составлял 6,5 месяца. В дальнейшем положение о Минном офицер-



45. Знак за окончание Минного офицерского класса. 1878 г.

ском классе неоднократно изменялось: увеличивался срок обучения, вводились приемные экзамены и т. д. После корабельной практики на судах Учебно-минного отряда и сдачи экзаменов выпускники класса получали звание минного офицера и право на ношение специального знака, утвержденного 7 августа 1878 г. Необычным для того времени было то, что в рисунке знака совершенно отсутствовала не только монаршая, но и государственная символика, т. е. не было ни двуглавого орла, ни императорской короны, ни даже вензелей. И наоборот, в знаке довольно четко просматривалась флотская символика: якорь-цепь, адмиралтейский якорь, шестовая мина и торпеда. Знак выполнен из темной бронзы. В центре круга, образованного якорь-цепью, расположен вертикально поставленный адмиралтейский якорь, а сверху — перекрещивающиеся шестовая мина и торпеда.

46. Знак за окончание Электротехнического офицерского класса

Еще при создании Минного офицерского класса возник вопрос и о подготовке флотских электриков. Преподаватель класса А. С. Попов составил программу и написал лекции по курсу электротехники, чтение которых было начато в 1897 г.

В 1911 г. в Морском ведомстве приняли решение о передаче корабельного электрооборудования от офицеров минной специальности в заведование инженеров-механиков флота. Передачу планировалось осуществлять по мере обеспечения флота специалистами в этой области. Для их подготовки решили открыть Электротехнический офицерский класс.

1 декабря 1913 г. при Минном офицерском классе был открыт временный Электротех-

нить», что являлось одновременно приказанием начинать молитву. За вечерней молитвой пели молитву Господню, хвалебную песнь Пресвятой Богородице, а в некоторые дни — троекратную молитву Воскресения Христова. По окончании молитвы вахтенный начальник командовал: «Накройся». Это значило, что молитва закончена и надо надеть головные уборы. Одновременно подавался сигнал отбоя молитвы. Вечерняя молитва длилась около 15 минут.

Помимо судовых церквей, Морскому ведомству принадлежали некоторые храмы в портовых городах. При храмах, являвшихся памятниками воинской славы, часто устанавливали памятники военным и государственным деятелям, а также обелиски в память о подвигах. Например, в Петербурге возле Никольского морского собора установлен обелиск в память о погибшем в Цусимском сражении эскадренном броненосце «Император Александр III», а у Кронштадтского морского собора воздвигнут памятник вице-адмиралу С. О. Макарову. Рядом с такими храмами, а в некоторых случаях и внутри хоронили выдающихся военно-морских деятелей.

Стены храмов украшали бронзовыми или мраморными досками с именами погибших адмиралов и офицеров. Такие доски имелись, например, в церкви Морского корпуса, в храме-



46. Знак за окончание Электротехнического офицерского класса

памятнике Спас-на-водах, в Кронштадтском морском соборе. На досках, установленных на стенах Никольского морского собора в 1908 г., были перечислены имена моряков Гвардейского экипажа, погибших в Русско-японскую войну на броненосце «Петропавловск», крейсерах «Адмирал Нахимов» и «Урал». В наши дни рядом с досками, где начертаны имена героев Порт-Артура и Цусимы, появились доски с именами подводников, погибших на атомных подводных лодках Северного флота К-8, К-19, «Комсомолец» и «Курск».

Многие морские храмы строились на добровольные пожертвования прихожан. Их освящали во имя святых: благоверного великого князя Александра Невского, Николая Чудотворца, Андрея Первозванного, Петра и Павла и т. п. Имена святых можно было увидеть на бортах боевых кораблей Российской Императорского флота: линейный корабль «Андрей Первозванный»; эскадренные броненосцы «Георгий Победоносец», «Двенадцать Апостолов», «Святой Евстафий», «Святой Иоанн Златоуст», «Святой Пантелеймон», «Три Святителя»; эскадренные миноносцы «Владимир», «Гавриил», «Федор Стратилат»; военный транспорт «Михаил Архангел»; пароход «Святой Николай» и др. В начале XXI в. эту традицию возобновили: с благословения патриарха Всея Руси Алексия II на су-



47. Знак за окончание Артиллерийского офицерского класса. 1878 г.

нический офицерский класс. Слушатели изучали основы электротехники, электрооборудование надводных кораблей и подводных лодок и радиотелеграфию. Срок обучения составлял 9 месяцев.

Первая мировая война 1914—1918 гг. прервала процесс обучения, все офицерские классы закрыли, а их слушателей направили на действующие флоты. Но вскоре опыт показал ошибочность принятого решения, и уже в 1915-м некоторые учебные заведения возобновили свою деятельность. В конце 1916 г. к занятиям приступили и во временном Электротехническом офицерском классе.

Ни в собрании законов по Морскому ведомству, ни в собрании законов Российской империи не удалось найти документа об учреждении нагрудного знака для выпускников временного Электротехнического офицерского класса. Но есть фотография офицера с этим знаком и, наконец, найден сам знак. Он выполнен в таком же стиле, как и для выпускников Минного класса, за исключением того, что вместо шестовой мины и торпеды в центре знака закреплены молниеобразные стрелы, а вместо адмиралтейского якоря использован якорь Холла.

47. Знак за окончание Артиллерийского офицерского класса. 1878 г.

В 1872 г. в Российском флоте были проведены опыты по испытанию приборов так называемой автоматической стрельбы, предложенных отставным поручиком А. П. Давыдовым. Эти приборы, по словам изобретателя, позволяли стрелять из корабельных орудий даже при качке, притом со значительно большей меткостью, чем с помощью существовавших прицелов. В 1878 г., после продолжительных и успешных испытаний, признали стрельбу с помощью при-

боров Давыдова более эффективной и приняли их на вооружение флота. Введение приборов потребовало переучивания личного состава.

В те годы артиллерийских офицеров в русском флоте не готовило ни одно учебное заведение. Кандидатов на должности артиллерийских офицеров посылали в Учебно-артиллерийский отряд, где они ознакомливались с материальной частью и отрабатывали организацию выполнения артиллерийских стрельб. В теорию артиллерийского дела флотские офицеры не вникали. Так как корабельная артиллерия постоянно усложнялась, то в Адмиралтейств-совете постановили открыть специальные учебные заведения для подготовки артиллерийских офицеров и комендоров флота. В Кронштадте решили открыть Артиллерийский офицерский класс и Артиллерийскую школу для нижних чинов.

27 ноября 1878 г. Артиллерийский офицерский класс наконец был открыт. Первыми слушателями нового учебного заведения стали 20 строевых обер-офицеров флота.

Для класса отвели здание бывшей парусной мастерской, где уже находился склад аппаратов автоматической стрельбы. Но ввиду того, что это здание не имело приличных лекционных аудиторий и своей физической лаборатории, лекции пришлось читать в помещениях Минного офицерского класса. Первоначально курс был рассчитан на 8 месяцев и продолжался с сентября до конца апреля. Однако уже с первого года учебы стало очевидным, что и программа требует своего расширения и углубления, и сроки отведены очень малые. А в 1881 г. перешли на двухгодичный срок обучения.

Еще новое учебное заведение не получило высочайшего утверждения, а знак о его окончании уже был разработан и даже утвержден. Это произошло 7 августа 1878 г., од-

дстроительном заводе «Северная верфь» для Северо-Западного флота будут построены суда и названы именами святых православной церкви. Заложенному на стапеле этой верфи 26 января 2001 г. судну присвоили имя «Святого апостола Андрея». Освящение закладной доски судна совершил настоятель Никольского морского собора отец Богдан.

В Петербурге и Кронштадте в разные годы существовало более 30 морских храмов, большая часть которых не сохранилась.

Одним из самых почитаемых был Петербургский адмиралтейский собор во имя святого Спиридона Тримифунтского Чудотворца. Первая адмиралтейская церковь, освященная 30 мая 1710 г. во имя Преподобного Исаакия Далматского, располагалась в деревянном здании чертежной мастерской, стоявшем напротив ворот Адмиралтейства. В 1717 г. для нее выстроили новое здание на том месте, где в 1782 г. был установлен «Медный всадник». В 1735 г. она сгорела от удара молнии. Вместо сгоревшего деревянного храма построили каменный, но его разобрали в 1768 г. из-за оседания грунта.

К этому времени внутри Адмиралтейства, по велению императрицы Елизаветы Петровны, была устроена церковь. 23 декабря 1747 г. Елизавета Петровна приказала: «...на построение по указу Нашему церкви во имя Воскресения Христова посреди Адмиралтейства под шпигом и разводного деревянного в Адмиралтейство от покоев наших мосту и на содержание при вышеупомянутой церкви священника и причетников деньги держать из Адмиралтейской суммы». Осветили ее 10 мая 1755 г. во имя Воскресения Христова и праведных Захарии и Елисаветы. Эта церковь просуществовала до 1808 г.: ее разобрали при перестройке Адмиралтейства. Причт перевели в домовую церковь графа П. Г. Чернышева, а иконостас передали в построенную в 1809 г. кладбищенскую церковь Адмиралтейских ижорских заводов.

После перестройки Адмиралтейства в его левой половине на втором этаже 12 декабря 1821 г. освятили церковь во имя святого Спиридона Тримифунтского. Она представляла собой продолговатый зал, разделенный 26 колоннами на три части; в центре находился главный алтарь во имя святого Спиридона, с правой стороны — придельный алтарь во имя Исаакия Далматского. Внутреннее убранство церкви осуществлялось по проекту главного архитектора Адмиралтейства профессора архитектуры И. Г. Гомзина.

В Адмиралтейской церкви к началу XX в. были собраны многие реликвии, среди них — икона Христа



48. Знак за окончание Минного и Артиллерийского офицерских классов. 1878 г.



49. Знак за окончание Офицерского водолазного класса. 1897 г.

новременно с утверждением знака об окончании Минного офицерского класса. Знаки были очень схожими: та же якорная цепь, вертикально расположенный адмиралтейский якорь, тот же металл. Знак различался только тем, что вместо перекрещивающихся шестовой мины и торпеды на якоре были закреплены перекрещивающиеся стволы артиллерийских орудий.

48. Знак за окончание Минного и Артиллерийского офицерских классов. 1878 г.

7 августа 1878 г. также был утвержден и совмещенный знак для окончивших Минный и Артиллерийский офицерские классы одновременно. Он представлял собой знак за окончание Минного офицерского класса с дополнительным горизонтально расположенным стволом артиллерийского орудия.

49. Знак за окончание Офицерского водолазного класса. 1897 г.

Прежде чем перейти к Водолазному классу, нужно вспомнить, что первоначально в Российском Императорском флоте все водолазные работы выполняли так называемые вольные водолазы, которые, имея примитивное оборудование и низкую профессиональную подготовку, а то и просто из-за неоправданного риска, зачастую погибали. Подготовкой водолазов по существу никто не занимался. Но особенно остро флот стал ощущать потребность в подготовленных водолазах с принятием на вооружение самодвижущихся мин и при переходе к серийному строительству винтовых кораблей. Это, в первую очередь, и вызвало создание в 1882 г. Кронштадтской водолазной школы. Ее организатором стал начальник Минного офи-

церского класса капитан 1 ранга В. П. Верховский.

После накопления некоторого опыта в марте 1888 г. Адмиралтейств-советом было учреждено положение о Водолазной школе и партии водолазов, в котором определялись штаты и объем ежегодных расходов на их содержание. Приказом по флоту и Морскому ведомству за № 234 от 20 декабря 1897 г. для офицеров, успешно окончивших курс в Водолазной школе, был учрежден особый нагрудный знак. В 1908 г. знаки различия были введены и для нижних чинов: на ленточке к бескозырке появилась надпись: Водолазная партия, а на погонах — буквы В и П.

Рисунок нагрудного знака к 15-летию юбилею Водолазной школы разработал ее начальник капитан 2 ранга А. К. Кононов. Главный Морской штаб, согласившись в целом с идеей об учреждении водолазного знака, предложил, однако, исключить из представленного Кононовым рисунка, выполненного в духе знака Офицерской воздухоплавательной школы, государственный герб. Через несколько дней Кононов представил новый вариант знака. На этот раз управляющий Морским министерством адмирал П. П. Тыртов приказал исключить из рисунка электрическую лампочку сходящимися лучами, а сам знак изготовить из такого же металла, как и знаки Минного и Артиллерийского офицерских классов. Вариант нового знака 8 декабря 1897 г. был представлен императору Николаю II, от которого и было получено высочайшее одобрение.

Выполненный из темной бронзы, знак представляет собой якорную цепь, расположенную по кругу, внутри которой размещены два перекрещивающихся адмиралтейских якоря с наложенным на них водолазным шлемом («трехболтовкой»).

Спасителя, изготовленная на пожертвования моряков в память об избавлении генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича от покушения на его жизнь, совершенного в Варшаве 21 июня 1862 г. На изготовление иконы собрали около 10 тысяч рублей. Позолоченный оклад иконы был украшен бриллиантами; на доске указывались имена всех жертвователей. В 1860 г. император Александр II подарил церкви бархатный ботинок, вышитый золотом, со стопы святителя Спиридона, а в 1878 г. генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович преподнес в дар храму подушечку изпод головы святителя Спиридона. В 1920 г. церковь закрыли.

Вторым по статусу в Петербурге считался Морской Николаевский Богоявленский собор. 16 апреля 1752 г. императрица Елизавета Петровна подписала Указ о постройке каменной церкви вместо деревянной, существовавшей с 1743 г. на Морском полковом дворе, на берегу Крюкова канала. Фундамент церкви заложили 15 июля 1753 г. в присутствии архиепископа Петербургского и Шлиссельбургского. Строили ее по проекту главного архитектора Адмиралтейств-коллегии С. И. Чевакинского, а наблюдал за постройкой президент коллегии генерал-адмирал князь М. М. Голицын. 5 декабря 1760 г. преосвященный Сильвестр, архиепископ Петербургский и Шлиссельбургский, освятил главный алтарь во имя святого Николая Чудотворца и правый придел — в память святого пророка и предтечи Крестителя Иоанна. Верхнюю церковь во имя Богоявления Господня освятил Преосвященный Вениамин, архиепископ Петербургский, 20 июля 1762 г. В тот же день освятили и левый придел в нижней церкви во имя святителя Дмитрия Ростовского. На освящении верхней церкви присутствовала Екатерина II, которая именвала церковь собором. Она пожаловала собору 10 живописных образов в золотых ризах; на иконах были изображены лики святых, в



50. Знак за окончание
Офицерского класса
подводного плавания. 1909 г.

дни памяти которых русский флот одерживал победы над турецким и шведским флотами в 1770, 1789 и 1790 гг. Эти образа поместили в верхнем храме, где ежегодно 24 июня в память о Чесменском сражении провозглашали вечную память «Основателю Российского флота и виновнику морских побед Петру Великому».

Собор стал украшением Петербурга. Существует предание, что собор Николы Морского, как его любили называть моряки, был построен по образцу Астраханского храма, понаравившегося Петру I, пожелавшему иметь такой же в столице. Но преждевременная смерть Петра помешала осуществлению мечты. Возле Крюкова канала воздвигли каменную колокольню в четыре яруса. Ее строительство началось в 1756 г., а завершилось в 1758 г. На колокольне имелись 13 медных колоколов, из которых самый большой весил 500 пудов. В 1865 и 1869 гг. соорудили еще две часовни, одну из которых — в память о спасении императора Александра II в Париже 25 мая 1867 г. К собору была приписана домовая церковь, находившаяся в особняке князя Юсупова.

В соборе хранилось множество исторических достопримечательностей, в том числе старинная икона свя-

50. Знак за окончание Офицерского класса подводного плавания. 1909 г.

Начало XX в. ознаменовалось появлением первых боевых подводных лодок. К их постройке почти одновременно приступили все крупные морские державы. В России в декабре 1900 г. специальная комиссия, в которую входили корабельные инженеры — помощник заведующего опытовым бассейном И. Г. Бубнов, преподаватель Минного офицерского класса М. Н. Беклемишев и помощник инженера-механика флота И. С. Горюнов, приступила к разработке проекта первой боевой подводной лодки «Дельфин», испытания которой начались в 1903 г. В связи с развитием подводного флота встал вопрос и о создании центра для подготовки подводников. Экипажи первых подводных лодок обучались самостоятельно, приобретая опыт в ходе постройки и испытания лодок.

В 1906 г., не дожидаясь утверждения уже разработанного положения об учебном отряде подводного плавания, по инициативе контр-адмирала Э. Н. Щенсновича в Либаве началось формирование учебного отряда. В его состав вошли учебное судно «Хабаровск» и пять подводных лодок. Командиром отряда был назначен Щенснович. Первоначально к обучению подводному делу приступили 7 офицеров и 20 матросов. В конце марта 1906 г. утвердили штат, а 29 мая того же года и положение об учебном отряде подводного плавания. В том же году был создан и Офицерский класс подводного плавания, первый выпуск которого состоялся в 1907-м. По программе класса подверглись экзамену 68 офицеров, уже имевших опыт службы на подводных лодках. Всем им впервые циркуляром Главного Морского штаба было присвоено звание офицера подводного плавания.

Слушателями Офицерского класса подводного плавания, как правило, были добровольцы из числа обер-офицеров, проплававшие не менее трех лет на кораблях и пригодные по состоянию здоровья служить на подводных лодках. Прошедшим полный курс теоретического и практического обучения и успешно сдавшим выпускные экзамены циркуляром морского министра присваивалось звание офицера подводного плавания и предоставлялось право на ношение специального нагрудного знака, утвержденного 26 января 1909 г. Знак серебряный и представлял собой круг, образованный якорной цепью. Внутри круга — вертикально поставленный, обвитый канатом якорь Холла и горизонтально расположенный силуэт подводной лодки.

51. Знак за окончание временного Штурманского офицерского класса. 1913 г.

После упразднения в 1885 г. Корпуса флотских штурманов их подготовка полностью была возложена на Морской корпус, где курс кораблевождения к этому времени значительно углубили и расширили. Однако назревал вопрос и об образовании Штурманского офицерского класса, в котором, по аналогии с уже существовавшими Минным и Артиллерийским офицерскими классами, флотские штурманы могли бы совершенствоваться в специальной подготовке. Но только в 1903 г. впервые серьезно заговорили об учреждении Штурманского офицерского класса, но дальше разговоров дело не двинулось, и только после Русско-японской войны, уже в 1908 г., вопрос о подготовке штурманов был поставлен более жестко и конкретно. В результате в 1909 г. Главное гидрографическое управление, ближе всех имевшее дело с безопасностью плавания, приняло на себя заботу об организации Штурманского офицерского класса,

того Николая Чудотворца, написанная темперой на липовой доске.

Служители Никольского Морского собора отличались благотворительностью милосердием. В 1870 г. здесь основали Общество вспоможения приходским бедным, в следующем году открыли детский приют, а в 1873 г. — богадельню. Вокруг собора (на месте бывшего плаца) разбили Никольский сад, а 15 мая 1908 г., в третью годовщину гибели эскадренного броненосца «Император Александр III», рядом с собором установили обелиск из красного полированного гранита, увенчанный бронзовым двуглавым орлом. Обелиск соорудили на средства, собранные матросами и офицерами Гвардейского экипажа, в который входила команда броненосца. На монументе установили бронзовые доски с именами погибших и барельеф корабля.

С начала постройки собор находился в ведении Адмиралтейств-коллегии, а в 1808 г. перешел в ведение Епархии. 10 июля 1900 г. Никольский Морской собор снова передали в Морское ведомство. В этом соборе со дня его освящения служба не прекращалась ни на один день, причем по традиции в дни флотских праздников и в дни скорби по погибшим русским морякам здесь проходит служба при большом стечении горожан и военных



51. Знак за окончание
временного Штурманского
офицерского класса. 1913 г.

моряков. В верхнем храме в память о погибших моряках установлены мемориальные доски.

Гаванская морская церковь была одной из самых старых в Петербурге. Основал ее Петр I еще в 1721 г. В течение 10 лет она помещалась в полотняной палатке и служила военно-походной церковью Галерного флота, а затем ее перенесли в деревянное здание, где она прослужила еще 60 лет, но уже как домовая. Только в 1792 г. на Васильевском острове по проекту архитектора Я. Перрена выстроили деревянную церковь, освящение которой состоялось в декабре того же года во имя Святой Живоначальной Троицы. Это был двухэтажный продолговатый дом, обитый тесом, с возвышающейся на западной стороне деревянной колокольней с высоким шпилем, увенчанным крестом. В 1886 г. в церкви появился придел во имя Трех Святителей и святого Николая Чудотворца.

Здесь находились уникальные церковные и исторические реликвии, такие как иконы из домового храма Петра I, образ Спасителя, пожалованный генералиссимусом А. В. Суворовым, позолоченный крест с надписью «Сей крест построен в церковь Живоначальной Троицы Галерного флота при священнике Иоанне Козмине и при майоре Иоанне Терентьевиче Пасынкове 1727 года марта 20 дня», и др. В 1932 г. деревянная церковь, почитавшаяся как памятник глубокой старины и как флотская святыня, была разрушена. Большая часть флотских реликвий, связанных с историей Галерного флота, была утрачена.

В 1887 г. священник В. Альбицкий с причтом и прихожане Гаванской Троицкой церкви обратились через главного священника армии и флота протоиерея П. Е. Покровского в Святейший Синод с ходатайством о разрешении приступить к строительству каменного храма во имя Милующей Божьей Матери в память о коронации императора Александра III. Морское ведомство выделило участок земли на Большом проспекте Васильев-

правда, пока временного. Эту идею поддержал и Главный Морской штаб. Решением Адмиралтейств-совета от 23 декабря 1909 г. на обустройство класса были отпущены значительные денежные суммы.

В созданном классе в зимнее время офицеры занимались теоретической подготовкой, а летом на одном из кораблей Балтийского флота выходили в пятидневное практическое плавание. Перед судовой практикой сдавался теоретический экзамен, а в конце обучения слушатели сдавали экзамены по всему курсу кораблевождения. Первые три года на курсе обучалось всего 12 человек, а с 1912 г. набор увеличили до 30 обер-офицеров флота. При этом стали принимать только проявивших склонность к штурманскому делу и прослуживших в офицерских чинах не менее двух лет, и был период, когда даже сдавались вступительные экзамены. С 1912 г. выпускникам стали присваивать категорию штурманских офицеров 2-го разряда, о чем делалась запись в послужном списке, а с 1913 г. стали вручать нагрудный знак штурманского офицера.

Кстати, несмотря на более чем пятилетний период существования, постоянному Штурманскому офицерскому классу так и не суждено было появиться, а после мобилизации флота в 1914 г. он вовсе прекратил свое существование. В связи с участвовавшими навигационными авариями командующий Балтийским флотом адмирал Н. О. Эссен в Гельсингфорсе открыл краткосрочные Штурманские офицерские курсы, выпускники которых получали право на ношение нагрудного знака.

Впервые о нагрудном знаке для штурманских офицеров заговорили в мае 1900 г., накануне 200-летнего юбилея Морского корпуса. Но в высших морских кругах идею не поддержали. И только 13 июня 1913 г. приказом по флоту и Морскому ведомству был учрежден нагрудный знак штурманского офицера. Пра-

во на его ношение получали офицеры, успешно окончившие временный Штурманский офицерский класс и получившие при этом звание штурманского офицера 2-го разряда, все штурманские офицеры 1-го разряда, выпускники Гидрографического отделения Николаевской морской академии и профессорско-преподавательский состав штурманской специальности. Знак представляет собой круг, образованный якорной цепью, с закрепленными на нем картушкой магнитного компаса, адмиралтейским якорем и секстаном. При этом якорная цепь, якорь и секстан выполнены из темной бронзы, а картушка — из светлого металла.

52. Нагрудный знак «Военный летчик». 1913 г.

Несмотря на то что в России первый самолет был испытан моряком капитаном 1 ранга А. Ф. Можайским еще в 1881 г. (испытания, к сожалению, закончились аварией), морская авиация серьезно начала развиваться только накануне Первой мировой войны. В 1912—1914 гг. на Балтийском и Черноморском флотах было сформировано по одному авиационному отряду, которые использовали главным образом для ведения воздушной разведки. В 1915 г. в корабельном составе этих же флотов появились первые авианесущие корабли, так называемые авиаматки, которые несли до 10 гидросамолетов.

Вскоре стало очевидным, что бурный рост авиации не может продолжаться без подготовки кадров. Первые морские летчики обучались за границей. В марте 1910 г. Военное ведомство направило во Францию семь офицеров и шесть нижних чинов для обучения летному делу. Старшим группы был капитан корпуса корабельных инженеров Л. М. Мациевич, а обучал русских моряков летному искусству знаменитый авиатор А. Фарман.

ского острова, близ берега Финского залива. Капитал на сооружение храма пожертвовал еще в 1822 г. шкипер Гребного порта М. Ф. Кеннин. К 1887 г. за счет процентов капитал увеличился до 76 тысяч рублей. Закладка фундамента храма состоялась 29 мая 1889 г., а освятили главный придел во имя Милующей Божьей Матери 25 октября 1898 г.

Каменное пятикупольное здание храма построили в византийском стиле. Внутренние помещения освещались 18 большими окнами в стенах и 57 окнами в купольных барабанах. Над западным входом в византийском стиле была устроена звонница, увенчанная куполом с позолоченной короной. Храм приписали к Гаванской Троицкой церкви, хотя он и превосходил последнюю по размерам и богатству украшений. Сразу после Русско-японской войны 1904—1905 гг. рядом с церковью Милующей Божьей Матери построили временную деревянную церковь в память о погибших моряках. Но с началом действия храма Спасна-водах она перестала функционировать, а впоследствии была разобрана.

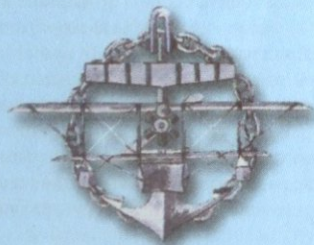
При храме Милующей Божьей Матери имелись Благотворительное общество, детский приют, двухклассная церковно-приходская школа, школа грамоты, ремесленный и рукодельный классы, Воскресенская приходская школа, богадельня и дом трудолюбия.



52. Нагрудный знак «Военный летчик». 1913 г.

После 1917 г. храм прекратил свою деятельность.

Почитаемой среди моряков была Пантелеймоновская церковь, построенная в 1735—1739 гг. по проекту архитектора И. К. Коробова. Здесь находился особо ценный образ святого великомученика Пантелеймона, написанный на кипарисной доске и обрамленный позолоченной рамой с вкрапленными изумрудами и рубинами. В 1870 г. его преподнесла храму императрица Мария Александровна.



53—55. Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» (три варианта). 1914 г.

Но так как учеба за границей стоила больших денег, было принято решение с мая 1910 г. приступить к подготовке военных летчиков на Гатчинском аэродроме, а с ноября того же года и в Севастополе.

Приказом по Военному ведомству за № 508 от 20 сентября 1912 г. было объявлено положение об отделе Воздушного флота и его учреждениях. При Петербургском политехническом институте императора Петра Великого открылись офицерские теоретические курсы авиации имени В. В. Захарова и Офицерская школа авиации. Кстати, среди выпускников учебных центров Военного ведомства и частных авиационных школ были и флотские офицеры, получавшие звание военного летчика или военного наблюдателя. Но в отличие от офицеров Военного ведомства морские офицеры не имели права на ношение специально учрежденного нагрудного знака. Такое право им было предоставлено приказом по Морскому ведомству только 26 января 1914 г.

Рисунок и описание нагрудного знака «Военный летчик» были утверждены приказом по Военному ведомству за № 639 от 13 ноября 1913 г. Знак представляет собой серебряный оксидированный венок из лавровой и дубовой ветвей, поверх которого закреплены два перекрещивающихся меча. В месте пересечения мечей расположен щит с изображением государственного герба, сверху щита — императорская корона, а по бокам — символизирующие авиацию крылья. Этот знак носили на правой стороне груди.

53—55. Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» 1914 г. (три варианта).

В связи со спецификой боевого применения морской авиации 28 июля 1914 г. было утверждено новое положение о службе флотской авиации. Этим же документом преду-

сматривалось и учреждение специального нагрудного знака «Морской летчик». Один из создателей морской авиации на Балтике капитан 1 ранга Б. П. Дудоров 12 февраля 1914 г. предложил четыре варианта нагрудного знака «Морской летчик». При разработке рисунков за основу Дудоров взял уже существовавшие нагрудные знаки выпускников офицерских классов.

Первый вариант представлял собой выложенную по кругу якорную цепь и вертикально расположенный адмиралтейский якорь. Поперек знака должен был проходить пропеллер, а в центре предлагалось символическое изображение звездообразного авиационного двигателя.

Рисунок второго варианта знака почти полностью повторял предыдущий, но вместо пропеллера и двигателя Дудоров предлагал поместить изображение гидросамолета. Знак предполагалось изготавливать из серебра.

При разработке третьего варианта нагрудного знака Дудоров взял за основу знак за окончание Офицерского водолазного класса, композицию которого составляли якорная цепь и два перекрещивающихся адмиралтейских якоря. Но вместо водолазного шлема автор рисунка предложил поместить золотое изображение двуглавого орла, держащего в лапах и клювах карты Белого, Балтийского, Черного и Каспийского морей.

56. Нагрудный знак «Морской летчик». 1915 г.

Морскому министру адмиралу И. К. Григоровичу больше понравился первый вариант знака, который был представлен императору Николаю II и затем высочайше утвержден 29 января 1915 г. Этот знак, изготовленный из серебра, представляет собой круг, образован-

Ценным был и многосвечник с позолотой, подаренный в 1871 г. принцессой Е. М. Ольденбургской. В храме имелись также уникальные иконы петровских времен, рукописные книги и другие реликвии, пожертвованные прихожанами.

История создания церкви началась во времена Петра Великого. В 1718 г., по его повелению, основали Партикулярную верфь для строительства небольших гребно-парусных судов. Здесь же находилась временная полотняная церковь, освященная во имя святого великомученика Пантелеймона. 2 сентября 1722 г. состоялось освящение деревянной церкви во имя того же святого Пантелеймона. Так как день святого Пантелеймона совпал с днями побед русского флота над шведами при Гангуте и Гренгаме, церковь сразу приобрела символ могущества и славы Российского флота. В народе ее стали называть Гангутской. С начала своего существования Пантелеймоновская церковь находилась в ведении Адмиралтейств-коллегии, но с упразднением в 1784 г. Партикулярной верфи ее передали в состав Петербургской епархии, что, однако, нисколько не повлияло на прочные связи церкви с Российским флотом.

В 1914 г. Императорское русское военно-историческое общество на Пантелеймоновской церкви установило две мраморные доски: одну —



56. Нагрудный знак «Морской летчик». 1915 г.



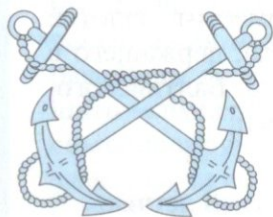
57. Нагрудный знак за полученную квалификацию военного и морского летчика

в честь морских побед над шведами, другую — в честь войск, принимавших участие в боях при Гангуте. На одной из этих досок золотыми буквами написано: «Сей храм воздвигнут в царствование Петра Великого в 1721 году в благодарение Богу за дарованные нам морские победы над шведами в день святого великомученика Пантелеймона 27 июля при Гангуте в 1714 году и при Гренгаме в 1720 году». Здесь же увековечена память о защитниках военно-морской базы Хан-

ный якорной цепью, на котором закреплен вертикально поставленный адмиралтейский якорь с распростертыми крыльями.

57. Нагрудный знак за полученную квалификацию военного и морского летчика

Сохранился еще один вариант знака «Морской летчик», который отличается от утвержденного образца наличием двух перекрещивающихся мечей, расположенных под якорем. Никаких документов по нему не найдено, но известно о существовании двух экземпляров таких знаков. Предположительно этот знак принадлежал военному летчику, получившему звание морского летчика, т. е. появился, таким образом, совмещенный знак по аналогии с совмещенным знаком Минного и Артиллерийского офицерских классов. Наличие перекрещивающихся мечей свидетельствует о получении квалификации военного летчика в одной из школ Военного ведомства, а якорь с крыльями говорит о том, что владелец знака имел еще и квалификацию морского летчика.



ОФИЦЕРСКАЯ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА

В Морском ведомстве России о воздухоплавании впервые серьезно заговорили только во второй половине XIX в. Под нажимом общественности при Русском техническом обществе 20 декабря 1880 г. был открыт воздухоплавательный отдел, первым председателем которого избрали будущего академика Петербургской академии наук М. А. Рыкачева. Именно под его руководством в России были изготовлены первые воздушные шары и написаны первые научные труды по воздухоплаванию. При этой же организации воздухоплавательному делу обучались офицеры из Военного и Морского ведомств.

58. Рисунок знака за окончание Офицерской воздухоплавательной школы

Основу знака должен был составлять венок из лавровых и дубовых ветвей, внутри которого предполагалось поместить вертикально расположенный адмиралтейский якорь, обвитый канатом. В верхней части якоря помещался символ авиации — горизонтально распростерты крылья. В месте схождения лавровой и дубовой ветвей предполагали разместить государственный герб и перекрещивающиеся топоры.

ко в 1941 г. На новой доске есть такая надпись: «Слава великому советскому народу. Доска воздвигнута в честь героической обороны полуострова Ханко (22 июня—2 декабря 1941 г.) в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Слава мужественным защитникам полуострова Ханко».

После 1917 г. Пантелеймоновскую церковь упразднили. Позже в ее здании открыли музей Гангутской победы 1714 г. и обороны военно-морской базы Ханко в 1941 г. Во второй половине 90-х гг. здание церкви снова передали Петербургской епархии, а экспонаты музея возвратили в коллекции Центрального военно-морского музея.

Чесменскую церковь построили по высочайшему повелению Екатерины II в память о победе, одержанной 24 июня 1770 г. над турецким флотом при Чесме. Торжественная закладка фундамента храма состоялась 6 июня 1777 г., а освящение в честь рождения святого предтечи и крестителя Иоанна — 24 июня 1780 г. При освящении присутствовали императрица и римский император Иосиф II.

Каменную церковь построили по проекту архитектора Ю. М. Фельтена в 1777—1780 гг. в готическом стиле, с пятью главами и колокольной в одной связке. Под храмовой иконой находилось изображение сожжения ту-



58. Рисунок знака за окончание Офицерской воздухоплавательной школы

61. Рисунок знака за окончание Морских воздухоплавательных курсов военного времени. 1916 г.

В годы Первой мировой войны флотские воздухоплататели обучались и в Ревеле. Приказом по Морскому ведомству от 15 ноября 1916 г. было объявлено об учреждении императором Николаем II положения о Морских воздухоплавательных курсах военного времени при крепостной воздухоплавательной роте крепости императора Петра Великого. В этом документе отмечалось: «...открываются двухмесячные курсы для подготовки офицеров к службе в Воздухоплавательных частях Морского ведомства. Непосредственное заведование курсами возлагается на командира Воздухоплавательной роты крепости Императора Петра Великого. Офицерам, успешно окончившим курсы, предоставляется право на ношение установленного нагрудного знака». Этот знак представляет собой овал из серебряной якорной цепи. Внутри него в верхней части расположен серебряный государственный герб, в нижней части которого находятся два серебряных скрещенных топора. Под гербом закреплен серебряный адмиралтейский якорь, перевитый канатом, с золотыми крыльями.



61. Рисунок знака за окончание Морских воздухоплавательных курсов военного времени. 1916 г.

дня в присутствии его величества римского императора Иосифа II под именем графа Фалькенштейна». Ежегодно в день Чесменского сражения на площади перед храмом устраивались гулянья, с фейерверками.

Церковь несколько раз ремонтировали и реставрировали. В годы Великой Отечественной войны 1941—1945 г. здание получило серьезные повреждения. С него сняли колокола, алтарь сгорел во время пожара. В разные годы здесь размещались мастерские и склады. В 60-е гг. XX в. началась реставрация церкви по проекту архитектора А. П. Куликова. Были восстановлены купола, элементы го-



59—60. Знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы. 1896 г. (два варианта)

В 1885 г. в Санкт-Петербурге была создана Кадровая команда военных воздухоплавателей, личный состав которой сразу же приступил к учебно-тренировочным полетам и подъемам на аэростатах. В 1887 г. эту команду реорганизовали в Учебный кадровый воздухоплавательный парк, в котором обучались не только офицеры, но и нижние чины. Так появился офицерский Воздухоплавательный класс.

Приказом по Военному ведомству за № 48 от 6 марта 1896 г. для окончивших курс офицерского класса учебного Воздухоплавательного парка вводился особый нагрудный знак. Основу знака составляет серебряный оксидированный овальной формы венок из лавровой и дубовой ветвей. В верхней части знака помещен серебряный оксидированный государственный герб, в нижней части которого закреплены перекрещивающиеся топоры. В центре знака расположен золотой адмиралтейский якорь с крыльями, обвитый канатом. В отличие от предложенного рисунка в нижней части ветви венка скреплены лентой.

Существует еще один нагрудный знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы, который отличается от предыдущего пропорциями отдельных элементов. Государственный герб стал занимать большую часть знака, а якорь с крыльями смещены в его нижнюю часть. Если на предыдущем знаке перекрещивающиеся топоры были едва заметными, то на этом знаке они значительно крупнее и после государственного герба занимают доминирующее положение. Изменилась форма символизирующих авиацию крыльев.

59—60. Знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы. 1896 г. (два варианта)

рецкого флота в Чесменской бухте. Некоторые иконы выполнили итальянские мастера. В знак уважения к императрице в храме для нее оборудовали специальное место с ее вензелем и царским орлом. У входа в церковь на стене выбиты следующие слова: «Сей храм сооружен во имя святого пророка предтечи и крестителя Господня Иоанна в память победы над турецким флотом, одержанной при Чесме, 1770 года в день его рождения. Заложен в 15-е лето царствования Екатерины II в присутствии короля шведского Густава III под именем графа Готландского и освящен 1780 г. июня 24



ВРЕМЕННЫЕ ОТДЕЛЬНЫЕ ГАРДЕМАРИНСКИЕ КЛАССЫ

тической архитектуры, интерьеры... В 1977 г. здесь открылся филиал Центрального военно-морского музея «Чесменская победа». Экспозиции музея рассказывали о победе русского флота при Чесме. Здесь были выставлены награды, флаги, модели, образцы оружия, ключи от взятых в сражениях городов и др. В начале 1995 г. Чесменскую церковь передали Петербургской епархии.

В 1766 г. наследник престола генерал-адмирал Павел Петрович распорядился образовать по образцу уже давно существовавших в Европе инвалидов домов на Каменном острове небольшое поселение для отставных одиноких моряков, а также для нижних чинов флота, получивших увечья при исполнении служебных обязанностей. В короткие сроки на берегу Большой Невки выстроили продолговатый флигель, получивший название Каменноостровского инвалидного корпуса, первыми поселенцами которого стали уволенные со службы придворные гребцы. С их появлением на Каменном острове возникла необходимость постройки церкви. Прошение было подано сразу же, но только 17 мая 1776 г. в присутствии высшего епархиального и морского начальства заложили фундамент храма для инвалидов. Строился он по проекту архитектора Ю. М. Фельтена, создателя решетки Летнего сада. Строительство завершилось в 1778 г., и тогда же состоялось освящение храма во имя Рождества Иоанна Предтечи.

Удачно выбранный архитектором готический стиль придавал церкви неповторимость. Главным же является то, что храм прекрасно вписался в окружающий ландшафт и, несмотря на небольшие размеры, выглядел грациозно и больше напоминал замок, чем русскую православную церковь.

Выбор архитектурного стиля не был продиктован случайностью. После смерти Екатерины II новый император Павел I принял на себя титул покровителя Мальтийского ордена, а 16 декабря 1798 г. был избран великим магистром этого ордена. В Петербурге

Сразу же после Русско-японской войны была принята новая судостроительная программа, предполагавшая резкое увеличение численности корабельного состава, что естественно требовало и увеличения офицерского корпуса. Расчеты кадровых органов показали, что для укомплектования судов возрождающегося флота в ближайшее десятилетие потребуется не менее 2600 строевых офицеров. Существовавший же Морской корпус мог подготовить не более 200 офицеров в год. Этого было слишком мало. После спуска на воду первых кораблей и создания Морского Генерального штаба вакантными оказались сразу более 500 должностей. В этих условиях в Морском ведомстве срочно разработали обоснование для открытия нового учебного заведения.

Но только 5 августа 1913 г. было получено высочайшее одобрение идеи об организации временных классов юнкеров флота с учебным курсом по программе Морского корпуса. В следующем году в Петрограде открылись временные Отдельные гардемаринские классы, на которые зачислили 60 юнкеров флота, принятых в сентябре 1913 г. на учебу во временные классы юнкеров флота. Их произвели в гардемаринские и выдали новую форму одежды. Она была такой же, как и у воспитанников Морского корпуса, за

исключением черных, а не белых погон, откуда и пошло название «черные гардемаринские». На ленточках бескозырок появилась надпись: «Гардемаринские классы».

Первоначально классы размещались в Крюковских казармах, а затем были переведены в перестроенное здание 2-го Балтийского флотского экипажа на Васильевском острове. Согласно утвержденному положению, Отдельные гардемаринские классы были причислены к разряду высших специальных учебных заведений. На учебу в них принимали по конкурсному экзамену. При этом право на участие в конкурсе имели дети офицеров; лица всех сословий христианского вероисповедания, окончившие курс в одном из высших учебных заведений; дети потомственных дворян, священнослужителей христианского вероисповедания не ниже сана иерея и дети гражданских чинов не ниже VIII класса. Полный курс обучения рассчитан на три года. Соответственно имелись три класса: младший, средний и старший. Так как гардемарин сразу же зачисляли на действительную военную службу, их приводили к присяге. После корабельной практики и сдачи экзаменов они получали первый офицерский чин мичмана.

После Февральской революции 1917 г. в Морском ведомстве пришли к мнению, что дальнейшее содержание дублирующих друг друга военно-морских учебных заведений становится бесперспективным и излишне накладным. В этой связи 22 июля 1917 г. Адмиралтейств-совет постановил упразднить Севастопольский морской кадетский корпус, а в его здание перевести из Петрограда Отдельные гардемаринские классы. При этом воспитанников общих классов Морского училища переводить в Отдельные гардемаринские классы по окончании ими старшего общего класса, и в дальнейшем Морское учи-

стоялась пышная церемония, во время которой Павел принял все орденские знаки: рыцарскую мантию, корону, меч и крест. Резиденцию ордена с острова Мальта перенесли в Санкт-Петербург. Император приказал включить в состав Балтийского флота так называемую «Мальтийскую эскадру», корабли которой плавали под красными флагами с изображением мальтийского креста белого цвета. Вот почему архитектура и убранство церкви получили такую «окраску».

В 1866 г., по случаю 100-летия со дня открытия Инвалидного дома, на торжественном молебне с высочайшего соизволения ему было дано имя основателя генерал-адмирала русского флота императора Павла I. Но, несмотря на то что прихожанами церкви Рождества Иоанна Предтечи были в основном бывшие служители Морского ведомства, находилась она в ведении Петербургской епархии. Церковь посещали Державин, Суворов, Пушкин и другие великие люди России. В ней крестили детей А. С. Пушкина — Григория и Наталью.

После 1917 г. церковь и Инвалидный дом упразднили. Впоследствии здание Инвалидного дома разобрали, а на его фундаменте построили современный спортивный зал. Здание церкви взяли под охрану как памятник архитектуры. С 1989 г. в церкви возобновилось богослужение, но от первоначального внутреннего ее убранства почти ничего не осталось. Церковь Рождества Иоанна Предтечи является своеобразным памятником русской морской истории.

После окончания Русско-японской войны в Петербурге решили построить храм-памятник, который стал бы символом братской могилы погибших моряков. Учредили особый Комитет для сбора средств, находившийся под покровительством императрицы Александры Федоровны, греческой королевы Ольги Константиновны и великого князя Константина Константиновича.

Проект памятника заказали известному зодчему М. М. Перетятковичу.

Строительством храма руководил инженер С. Н. Смирнов. Прекрасные мозаики были выполнены по эскизам В. М. Васнецова и Н. А. Бруни, а каменные рельефы на фасаде созданы выдающимся скульптором Б. М. Бикешинным. Закладка храма состоялась 15 мая 1910 г., а 31 июля 1911 г. его торжественно освятили в присутствии царя и высших чиновников Морского ведомства. Церемония завершилась царским салютом из крепостных пушек и орудий вошедших в Неву кораблей Балтийского флота.

Построенный в старорусском стиле, облицованный белым камнем, храм исключительно красиво смотрелся с Невы и замыкал перспективу Английской набережной. В храме было две церкви: верхняя — во имя Спаса-на-водах и нижняя — в честь святого Николая Чудотворца. Иконостас был выполнен в византийском стиле из светло-серого камня. Царские врата сделаны по образцу древних ростовских церквей; иконы, подсвечники, паникадила, наружные двери, замки, ключи — все было выполнено в старорусском стиле. В алтаре размещались три ряда изображений из мозаики: в самом верху — Спаситель, идущий по водам, чуть ниже — Таинства Евхаристии, а внизу — фигуры святителей.

Инженер-строитель С. Н. Смирнов пожертвовал алтарные Царские врата



62. Знак за окончание Отдельных гардемаринских классов

лице упразднить. Однако этим преобразованиям не суждено было сбыться.

После Октябрьского переворота 1917 г. приказом по флоту и Морскому ведомству от 28 ноября 1917 г. только что созданная Верховная морская коллегия приостановила всякие производства в офицерские чины и награждения и приказала свернуть учебный процесс.

62. Знак за окончание Отдельных гардемаринских классов

Как установлено из архивных документов, первый выпуск Отдельных гардемаринских классов был произведен 29 января 1916 г. в составе 50 человек. По всей видимости, эти офицеры имели свой выпускной знак, представляющий собой двуглавого орла (без скипетра и державы) времен царя Михаила Федоровича, т. е. с опущенными крыльями, двумя царскими коронами и русским «осьмиконечным» крестом между ними. На груди орла помещен щит с гербом Москвы с изображением святого Георгия Победоносца, развернутого в левую геральдическую сторону. На хвосте орла закреплен щиток с тремя золотыми буквами ОГК (Отдельные гардемаринские классы). Сам орел лежит на перекрещивающихся адмиралтейских якорях, прикрепленных к кругу из якорной цепи.

Подтверждением этой версии является и то, что набор первого выпуска был сделан в 1913 г., когда исполнилось 300 лет дома Романовых, и все элементы этого знака (орел с опущенными крыльями, восьмиконечный крест между царскими коронами и повернутый герб Москвы) периода царя Михаила Федоровича, первого из династии Романовых, вошедшего на престол в 1613 г.

63. Жетон за окончание Отдельных гардемаринских классов. 1916 г.

Существует еще жетон первого выпуска Отдельных гардемаринских классов, который получали не только выпускники, но и преподаватели этого выпуска. Об этом говорят надписи на жетонах.

Жетон представляет собой щиток с лицевой стороны серебряный, а с обратной стороны золотой. На лицевой стороне на щиток наложен двуглавый орел с перекрещивающимися якорями. На обратной стороне по центру выполнены надписи выпуклыми буквами и цифрами: «О. Г. К.» (Отдельные гардемаринские классы) и «1916». Наверху надпись: «I выпускъ» и по контуру гравировка фамилии и звания владельца жетона.

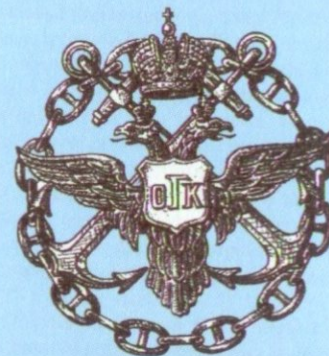
64—65. Рисунок знака за окончание Отдельных гардемаринских классов (два варианта)

30 января 1917 г. был утвержден знак за окончание Отдельных гардемаринских классов. В овальном венке из позолоченных лавровой и дубовой ветвей на серебряном оксидированном адмиралтейском якоре закреплен двуглавый орел, держащий в лапах и клювах карты Балтийского, Белого, Каспийского и Черного морей. Верхняя часть знака увенчана золотой императорской короной, а на нижние части ветвей венка наложена черная эмалевая лента с надписью: «Отдельные гардемаринские классы». Хотя этот знак и был утвержден, но, похоже, он никому не вручался, так как первый выпуск был сделан в 1916 г., а второй уже при Временном правительстве, когда все монаршие эмблемы были упразднены.

В эмигрантских изданиях упоминается еще об одном знаке выпускников Отдельных

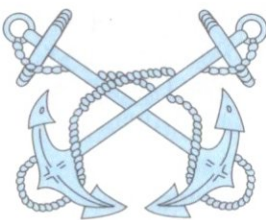


63. Жетон за окончание Отдельных гардемаринских классов. 1916 г.



64—65. Рисунок знака за окончание Отдельных гардемаринских классов (два варианта)

нижнего храма времен Ивана Грозного, королева Ольга Константиновна — древнюю Шуйскую икону Божьей Матери; великий князь Константин Константинович написал текст посвящения, помещенный перед входом: «России слава, гордость и любовь, за подвиг ваш, страдания и кровь мы скорбью платим вам и восхищемся». На стенах верхнего храма находились доски с именами погибших моряков и священников, а также судовые иконы.



гардемаринских классов и даже приводится его рисунок. На перекрещивающихся адмиралтейских якорях, закрепленных на круге из якорной цепи, под тремя императорскими коронами был помещен двуглавый орел времен Петра Великого, на груди которого закреплен щиток с буквами ОГК (Отдельные гардемаринские классы). Подлинного знака или каких-либо документов, подтверждающих его существование, к сожалению, не обнаружено.

КУРСЫ ГАРДЕМАРИН ФЛОТА

До лета 1915 г. при 2-м Балтийском флотском экипаже существовала рота юнкеров флота и рота вольноопределяющихся. В юнкера принимали лиц, имевших диплом об окончании высших учебных заведений, а вольноопределяющимся таких дипломов не требовалось. После непродолжительной учебы юнкера флота при Морском корпусе сдавали экзамены и производились в мичманы, а вольноопределяющиеся получали чин прапорщиков флота. Летом 1915 г. рота юнкеров была преобразована в гардемаринскую роту, а ее личный состав получил звание гардемарин флота. Вольноопределяющиеся и охотники флота были сведены в отдельную роту. Продолжительность обучения гардемарин флота, с учетом трехмесячного плавания на боевых кораблях, доходила до одного года. Экзамены по-прежнему сдавались при Морском корпусе или же при Морском инженерном училище императора Николая I. Гардемарины флота носили такую же форму одежды, как и воспитанники Морского корпуса, но шинели у них были из темно-серого сукна, а на погонах черного цвета имелись буквы БФ. За цвет шинели гардемарин флота стали называть «серыми гардемаринами».

Весной 1916 г. часть гардемарин флота направили во Владивосток для прохождения практики на кораблях специально сформиро-

После 1917 г. церковь упразднили, а в 1932 г. взорвали и само здание уникального храма, получившего в народе название «Спас-на-водах».

Православные церкви имелись при всех учреждениях Морского ведомства: Морском корпусе, госпитале, артиллерийском полигоне, военно-исправительной тюрьме, судостроительных и оружейных заводах. В Кронштадте насчитывалось 12 храмов. Самым почитаемым и величественным стал Кронштадтский морской собор. С 1830 г. высшие чины Балтийского флота выступали с предложениями о постройке в Кронштадте каменного морского собора. Не раз к этому вопросу обращались и главные командиры Кронштадтского порта, но все хлопоты оставались безуспешными. Только вице-адмиралу Н. И. Казнакову повезло: поданное им в 1897 г. прошение получило поддержку Николая II.

Местом постройки храма избрали Якорную площадь. При разработке проекта архитектору Косякову поставили условие, чтобы в здании собора вмещалось не менее 5 тысяч человек, а его купол служил ориентиром для мореплавателей. Управляющий Морским министерством высказал мысль, что «будущий морской храм должен быть не только местом молитвы, но и памятником, ибо Кронштадт есть колыбель Русского флота». 8 мая 1903 г. в присутствии Николая II и его семьи состоялась закладка фундамента Морского собора. По завершении молебна крепость и суда произвели императорский салют в 31 выстрел.

Храм поражал огромными размерами и великолепной внешней и внутренней отделкой. На стенах храма были установлены мраморные доски с именами погибших моряков (после 1917 г. доски уничтожили).

Вот как описывал собор корреспондент одной из столичных газет: «Расчитанный на 5000 молящихся, Кронштадтский собор поражает своей грандиозностью и оригинальностью внутренней отделки, в старинном византийском стиле. Художественно-декоративная роспись сводов и стен

на хорах и внизу, работы художника М. М. Васильева, — частью под мозаику, частью под фрески, — ласкает глаз гармонией тонов и своими жизнерадостными, удивительно мягкими, матовыми красками. Но что особенно красиво в соборе, это иконостас работы скульптора Н. А. Попова. Он весь из белого мрамора, с мозаичными вставками и такой, удивительно тонкой, ажурной резьбой, что верхнюю часть иконостаса надо любоваться в бинокль. С такой любовью работали для храма только в старину. Сделанный из мелкого мрамора, в тонкой медной оправе, пол крашен интересными мозаичными фигурами морского царства — рыбами, медузами, морскими растениями и даже корабликами. К морскому храму это очень идет: внизу — море, а вверх — небо! Таков замысел талантливого строителя профессора В. А. Косякова».

Освящение собора состоялось в присутствии императора Николая II 10 июня 1913 г. В память об окончании сооружения храма изготовили напольную медаль, которую вручали вместе с краткой исторической справкой высокопоставленным лицам и членам строительного комитета.

МОРЯКИ НА БЕРЕГАХ НЕВЫ

Старые петербуржцы рассказывали любопытную историю, произошедшую на Невском проспекте в начале XX в. Выходя их трамвая (тогда по Невскому проспекту проходила трамвайная линия), дама, неудачно спрыгнув с подножки, повредила ногу и самостоятельно передвигаться не могла. Боль была настолько сильной, что она временами теряла сознание. Вокруг собралась толпа прохожих. Очнувшись, дама произнесла: «Позовите морского офицера». Ее спросили: «Зачем он вам?» Все понимали, что в сложившейся ситуации нужен не морской офицер, а врач. «Дело в том, — продолжала дама, — что я срочно дол-

ванного отряда. По возвращении в Петроград их определили на Курсы гардемарин флота, созданные на базе бывшей гардемаринской роты. В приказе морского министра адмирала И. К. Григоровича предписывалось: «Организовать в Петрограде временные курсы для ускоренной подготовки к офицерскому званию гардемарин флота по морской части и временные курсы для ускоренной подготовки к офицерскому званию гардемарин флота по механической части на следующих основаниях: курсы подчинить начальнику Главного Морского штаба, общее же руководство ими возложить на заведующего школами и курсами военного времени для ускоренной подготовки офицеров флота и Морского ведомства. На курсы зачислять гардемарин флота, предоставив начальнику Главного Морского штаба допускать к слушанию лекций также офицеров, предназначенных к переводу во флот; гардемарин флота, по успешному окончанию курсов, назначать в плавания, предоставив командующим флотами представлять их к производству в корабельные гардемарины, но не ранее выполнения ими плавательного ценза, установленного для гардемарин флота».

Приказом от 17 декабря 1916 г. на Курсы гардемарин флота по морской части были зачислены 106 человек, приказом от 19 декабря того же года на Курсы гардемарин флота по механической части было зачислено 20 человек и 19 человек по кораблестроительной части. Уже в феврале 1917 г. несколько гардемарин произведены по экзамену в офицерский чин. Но это были единичные случаи. Основная масса гардемарин получили офицерские звания при Временном правительстве или в 1918 г.

Вследствие острой нехватки офицеров Корпуса гидрографов, по ходатайству начальника Главного гидрографического управле-

ния, приказом морского министра при Курсах гардемарин флота было открыто отделение для подготовки офицеров гидрографической службы. На отделение было принято 30 человек.

После Октябрьского переворота 1917 г. все военно-морские учебные заведения были упразднены. В отношении Курсов гардемарин флота приняли следующее решение: «Гидрографическому отделению продолжить свои занятия до 1 июня. Гардемаринам флота по морской части в количестве не более 30 и гардемаринам по механической части в числе не менее 15 человек, желающих сдать оставшиеся экзамены, дать возможность закончить в срок до 28 апреля. Помещение курсов (ул. Лоцманская, 3) освободить, для чего не позднее 9 марта переехать в Морское училище».

В соответствии с этим решением приказом по Курсам гардемарин флота от 28 марта 1918 г. было объявлено, что курсы упраздняются: морское, механическое и кораблестроительное отделения закрываются, а гидрографическое переименовывается в класс гидрографов военного флота. Последний просуществовал до июля 1918 г. Вместо расформированных механического и кораблестроительного отделений были созданы краткосрочные курсы Военного кораблестроения, слушателям которых разрешали продолжать занятия до 1 августа 1918 г.

66. Знак за окончание морского отдела Курсов гардемарин флота

Приказом по флоту и Морскому ведомству за № 132 от 26 февраля 1917 г. были утверждены нагрудные знаки за окончание Курсов гардемарин флота по морской и по механической части. К сожалению, рисунков

зна доставить в ломбард большую сумму денег. Как видите, сама я это сделать не могу, а поэтому попрошу это сделать любого флотского офицера. Я ему доверю». Этот эпизод свидетельствует о том, что морские офицеры были «украшением» Петербурга. Для них честь мундира была превыше всего.

Традиционно сложилось так, что с первых дней существования Петербурга моряки составляли значительную часть населения города, а в Кронштадте гражданское население сначала вообще состояло только из членов семей моряков. С петровских времен вдоль невских берегов возникли морские слободы, заселявшиеся моряками. Например, на Выборгской стороне существовала Сенявинская слобода, а на месте нынешних Большой и Малой Морских улиц — Морская слобода. Моряки концентрировались на побережье Галерной гавани, вокруг острова Новая Голландия и т. д.

Одним из наиболее крупных по территории мест проживания моряков и судостроителей являлось учрежденное Петром I в 1721 г. Охтинское адмиралтейское селение. Оно создавалось с целью поощрения судостроения



66. Знак за окончание морского отдела Курсов гардемарин флота

на берегах Невы. Первыми поселенцами Охтинского селения были так называемые «вольные плотники», набранные преимущественно в Архангельской губернии. Их освободили от всяких податей и налогов, так как они занимались исключительно судостроением. На выделенных землях были построены две слободы — Большая Охта и Малая Охта, а также верфь, церковь. Там же находилась матросская слобода. Матросы работали на созданном в 1715—1716 гг. Охтинском пороховом заводе и обслуживали ветряные пильные мельницы, предназначенные для распиловки корабельного леса. Известно, что с 1811 по 1825 г. на Охте были построены два линейных корабля, 12 фрегатов, один корвет, два люгера, шесть бригов, пять шлюпов, три голета, шесть катеров, три транспорта, две яхты, две шхуны, 29 канонерских лодок и семь ботов. Впоследствии в районе Охты



67. Знак за окончание Курсов гардемарин флота периода Временного правительства (морской отдел)

и описания знаков не сохранилось. Но в частных собраниях такие знаки обнаружены. На основании этих знаков предлагается следующее описание: золотой венок из лавровых и дубовых ветвей, перевязанных лентой, увенчан золотой императорской короной. В центре знака на двух серебряных перекрещивающихся мечах закреплен серебряный двуглавый орел под императорской короной, держащий в лапах скипетр и державу. На груди орла щиток с якорем, покрытый черной эмалью. Это описание относится к знаку, вручавшемуся за окончание Курсов гардемарин флота по морской части.

Знак за окончание Курсов гардемарин флота по механической части точно такой же, но на щитке вместо якоря изображены перекрещивающиеся топоры, а сам щиток покрыт не черной, а красной эмалью.

67. Знак за окончание Курсов гардемарин флота периода Временного правительства (морской отдел)

При Временном правительстве выпускной знак Курсов гардемарин флота по морской части был несколько видоизменен: на венке вместо короны появилась эмблема из трех букв «КГФ» (Курсы гардемарин флота), из лап орла исчезли скипетр и державы. Убрали также большую императорскую корону. Если в двух предыдущих знаках Курсов гардемарин флота венок был составлен из лавровых и дубовых ветвей, то в знаке периода Временного правительства он состоял только из лавровых ветвей.

ШКОЛЫ ПРАПОРЩИКОВ

В связи с острой нехваткой младшего командного состава решением морского министра адмирала И. К. Григоровича весной 1916 г. для ускоренной подготовки прапорщиков флота по морской и механической частям в Петрограде открыли Школу прапорщиков флота. По утвержденному положению в школу принимались без экзамена вольноопределяющиеся, охотники флота, нижние чины, ратники морского ополчения и «молодые люди со стороны, христианского вероисповедания, возраста не менее 17 лет и имевшие свидетельства об окончании полного курса мореходных училищ или судовых механиков». Первый набор состоял из 200 человек.

Первые полтора месяца в Ораниенбауме при Морской учебной команде учащиеся школы занимались строевой подготовкой, а затем были расписаны на суда Учебно-артиллерийского и Учебно-минного отрядов Балтийского флота. После корабельной практики, осенью 1916 г., в Дерябинских казармах юнкера были обмундированы и высочайшим приказом произведены в прапорщики. Сделав всего один выпуск, школа прапорщиков прекратила свое существование.

В июле 1916 г. в Ораниенбауме открылась Школа прапорщиков по адмиралтейству. Положение об этой школе было утверждено 16 июля. В школу принимались без экзамена вольноопределяющиеся, охотники флота,

находился артиллерийский полигон Морского ведомства, где испытывались новые образцы артиллерийского оружия.

До создания Кронштадта Петербург оставался главной базой Балтийского флота, поэтому там размещался весь личный состав. В связи с быстрым ростом количества кораблей и судов Балтийского флота его штатная численность изменялась почти ежегодно. Например, в штате 1705 г. на Балтийском флоте состояли один вице-адмирал, два шаутбенахта, 78 офицеров, 35 штурманов, 14 лекарей, 34 боцмана, 52 боцманмата, до 120 иностранных и около 2500 русских матросов и солдат. Но уже в 1708 г. для укомплектования личным составом судов только одной эскадры потребовалось около 8 тысяч офицеров, матросов и солдат. Примечательно, что до самого начала Первой мировой войны боевая подготовка носила сезонный характер, то есть корабли на зимнее время становились «на прикол», а команды размещались в береговых казармах, находившихся в морских слободах.

Морские офицеры Петровского флота выделялись в обществе как по внешнему виду, так и по образованности. Это объяснялось тем, что они чаще других бывали за границей и присутствовали на всех царских увеселениях, проходивших, как правило, на Неве.

Важным событием в истории флота было создание в 1712 г. Андреевского военно-морского флага, явившегося для моряков символом Отечества. Флаг этот просуществовал без изменений до 1917 г., а затем в 1992 г. снова был возвращен Российскому флоту. Существует легенда, что американцы в свое время предпринимали даже попытку перекупить право подьема Андреевского флага на своих кораблях за сумму, немногим меньшую, чем та, которую они заплатили России за Аляску. Рисунок флага разработывал сам Петр.

В 1777 г., по предложению главного управляющего конторой Кронш-

тадтского канала Петра Великого графа И. Г. Чернышева, в русском флоте были заведены по английскому образцу корабельные кают-компании. Впервые они появились на кораблях «Иезекииль» и «Граф Орлов», а вскоре это нововведение распространилось на все корабли. Как известно, до этого слуги офицеров (по большей части из своих же крепостных) готовили обеды для своего барина как могли, часто жалуясь на недостаток денег. Офицеры побогаче питались лучше, что вызывало зависть. С введением кают-компаний все стало по-другому. Корабельная кают-компания становилась не только общей столовой, но и своеобразным морским клубом со своими традициями и правилами, что имело огромное воспитательное значение.

По предложению доктора Петербургского адмиралтейского госпиталя А. Г. Бахерахта, начали оборудовать корабельные лазареты. На линейных кораблях в штате состояли штаб-лекарь, два лекаря, четыре подлекаря и несколько лекарских учеников. Проводили систематические осматривания внутренних помещений кораблей, сжигая сухие березовые



68. Знак за окончание Школы мичманов военного времени

строевые нижние чины, ратники государственного ополчения и «молодые люди со стороны, христианского вероисповедания, возраста не менее 17 лет, имевшие аттестаты или свидетельства об окончании одного из средних учебных заведений».

Сделав всего два выпуска, в начале апреля 1917 г. школа была переведена в Новый Петергоф, а в следующем месяце переименована в Школу мичманов военного времени берегового состава. Так учащиеся стали гардемаринами. Эта школа за 1917 г. успела сделать два выпуска. 18 февраля 1918 г. ее также расформировали.

68. Знак за окончание Школы мичманов военного времени

Тем же приказом по флоту и Морскому ведомству, которым были утверждены знаки Курсов гардемарин флота, были также утверждены рисунки и описания знаков для выпускников Школы прапорщиков флота и Школы прапорщиков по адмиралтейству. Однако ни описаний, ни рисунков не сохранилось.

Существует один знак периода Временного правительства, предположительно принадлежавший выпускнику Школы мичманов военного времени второго набора. Основу этого знака составляет красная эмалевая лента с косицами, на концах которой имеется дата: 15.VIII.1917. К ленте прикреплен серебряный адмиралтейский якорь, а поверх него массивный двуглавый орел с приподнятыми крыльями, причем без корон, скипетра и державы. На груди орла расположен щиток с гербом Москвы, покрытый белой эмалью.

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ, ГОТОВИВШИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ МОРСКОГО ВЕДОМСТВА

Морские офицеры получали образование в Николаевской инженерной академии, Александровской военно-юридической академии, Михайловской артиллерийской академии, Горном и Политехническом институтах и в других учебных заведениях.

В 1855 г. Николаевская инженерная академия была преобразована из бывшего Офицерского инженерного класса и Главного инженерного училища и готовила офицеров с высшим военно-инженерным образованием. Первым начальником академии был генерал-адъютант М. П. фон Кауфман. В этой академии готовили специалистов в области фортификации, т. е. тех, кто принимал участие в создании приморских крепостей. Выпускники академии получали право на ношение нагрудного знака.

69. Знак за окончание Николаевской инженерной академии

Этот нагрудный знак почти полностью повторял знак за окончание Николаевской академии Генерального штаба за исключением того, что в его нижней части помещались два перекрещивающихся топора — символ военно-инженерной службы. Утвержден знак 14 июня 1866 г.

дрова, чем не только просушивали корабль, но и уничтожали насекомых.

Вспоминая о нравах моряков екатерининского периода, выпускник Морского корпуса 1795 г. барон В. И. Штейнгель писал: «Тогда не соблюдалась строгая точность в униформе: всякий одевался по своей фантазии, или, говаривали, “по вольности дворянства”. Можно было встретить капитана в белом мундире с цветным жилетом и в черном атласном коротком нижнем платье, на котором бросались в глаза длинная часовая цепочка, золотая, украшенная эмалью, с сердоликовыми и халцедоновыми печатками. Шелковые белые чулки и башмаки с большими серебряными пряжками или короткие козловые сапоги, непременно со скрипом, для важности; алый голубой или пестрый платок на шее и круглая шляпа довершали костюм капитана.

Шапу с золотым темляком, если она была золотая, с надписью “За храбрость” и белый плащ с золотыми кистями непременно нес вестовой из гребцов, идя сзади в шагах пяти или десяти, судя по тому — сердитый ли командир или милостивец; чаще, помнится, ходили в десяти шагах. Капи-



69. Знак за окончание Николаевской инженерной академии

70. Знак за окончание Александровской военно-юридической академии. 1882 г.

В 1866 г., при подготовке к военно-судебной реформе, при Аудиторском училище был учрежден Офицерский класс, переименованный в 1867 г. в Военно-юридическую академию. В 1878 г. Аудиторское училище было упразднено, а Военно-юридическая академия была реформирована и стала высшим учебным заведением с трехлетним сроком обучения. В этом учебном заведении получали военно-юридическое образование офицеры армии и флота. Академия состояла при Главном военно-судном управлении и подчинялась его начальнику. 21 декабря 1908 г. в память основателя учебного заведения императора Александра II академия стала называться Александровской. Выпускники академии получали право ношения специального нагрудного знака, который почти полностью повторял знак за окончание Николаевской академии Генерального штаба за исключением того, что в его нижней части помещался символ военно-юридической службы — золотая колонна, увенчанная большой императорской короной, и накладка с надписью «Законь». В этом знаке изображение государственного герба было меньше, чем на предыдущем, поскольку нижнюю часть занимала достаточно больших размеров золотая колонна. Знак утвержден 15 июля 1882 г.

71. Знак за окончание Михайловской артиллерийской академии. 1866 г.

В 1855 г. Офицерский класс Михайловского артиллерийского училища был преобразован в Михайловскую артиллерийскую академию. Закончившие академию получали



70. Знак за окончание Александровской военно-юридической академии. 1882 г.

тана ожидал катер под зеленым сукном или бархатным зонтиком, с золотой бахромою и рисованным сверху его гербом. На круглых шляпах гребцов были большие бляхи, тоже с собственным гербом капитана. Гребцы составляли как бы гвардию его и непременно должны были жить при доме, а квартирмейстер шлюпки был



71. Знак за окончание Михайловской артиллерийской академии. 1866 г.

право на ношение нагрудного знака и годовой оклад жалованья.

Нагрудный знак за окончание Михайловской артиллерийской академии почти полностью повторял знак за окончание Николаевской академии Генерального штаба за исключением того, что в его нижней части помещались две перекрещивающиеся пушки — символ артиллерийской службы. Знак весь золотой и утвержден 14 июня 1866 г.

В Морское ведомство входили также Балтийский судостроительный и механический, Адмиралтейский судостроительный, Обуховский сталелитейный и Ижорский заводы. Председатели и члены правления, начальники заводов и главные строители получали образование в Горном или Политехническом институте.

72. Знак за окончание Горного института. 1867 г.

В 1773 г. в Санкт-Петербурге было основано Горное училище, преобразованное в 1804 г. в Горный кадетский корпус. В 1834-м на его базе создали Институт корпуса горных инженеров, преобразованный в 1866-м в Горный институт. В этом учебном заведении обучались и офицеры Морского ведомства, занимавшиеся проблемами создания морской артиллерии и корабельной брони. В 1825—1829 гг. при институте был построен офицерский флигель, в котором обучались офицеры армии и флота.

Выпускники Горного института имели знак в виде венка из лавровых и дубовых ветвей, в нижней части которого крепились два перекрещивающихся молота. В центре венка располагался государственный герб. Весь знак золотой. Знак утвержден в 1867 г.

вроде метрдотеля, если не назначалось другого, постоянного из урядников».

Кастовость морского офицерского корпуса и преданность его царю и Отечеству стали традицией. Однажды Павел I со свитой шел на катере из Ораниенбаума в Кронштадт. Усилился ветер, началось сильное волнение. Офицер, стоявший на руле, возмущившись плохой греблей матроса и сгоряча забыв о присутствии на борту катера императора, крепко выругал гребцов. Когда Павел обернулся к нему, офицер до того смутился, что бросился за борт. Его сразу кинулся спасать матрос. Император остановил катер и стал командовать спасением бросившихся за борт, но, к сожалению, из-за плохой погоды спасти офицера и матроса не удалось. Государь снял фуражку и, перекрестившись, сказал: «Помяни, Господи, души утонувших и прости им их согрешения». Затем, надев фуражку, добавил: «Мне жаль, что мои верноподданные имеют так мало веры в мое милосердие; но я счастлив видеть такую безграничную любовь и преданность матросов к своим офицерам».

В 1810 г. Александр I приказал сформировать из придворной яхтенной и гребцовой команды (существо-



72. Знак за окончание Горного института. 1867 г.

73. Знак в память 200-летия Петровского указа рудных дел. 1900 г.

Некоторые из морских офицеров получили право ношения нагрудного знака, выпущенного в память 200-летнего юбилея горнорудного дела. Основу знака составляет венок из лавровых и дубовых ветвей, перевитый синей лентой с косицами, на которой имелись юбилейные даты — «1700» и «1900». В центре знака помещен государственный герб, а в нижней — совмещенные вензеля императоров Петра I и Николая II.

73. Знак в память 200-летия Петровского указа рудных дел. 1900 г.

вала с 1710 г.) особый морской экипаж, причислив его к гвардии и назвав Морским гвардейским экипажем. Сначала он состоял из четырех стрелковых рот, музыкантского хора и артиллерийской команды. В экипаж набрали лучших людей флота. При выборе команды руководствовались тем, чтобы люди были «рослыми» и «чистыми лицом». В течение года их обуча-



74. Знак за окончание кораблестроительного факультета Политехнического института

74. Знак за окончание кораблестроительного факультета Политехнического института

В Политехническом институте находился кораблестроительный факультет, из которого в советское время был создан самостоятельный Кораблестроительный институт. Окончившие кораблестроительный факультет Политехнического института получали знак в виде золотого венка из лавровых и дубовых ветвей, внизу перевязанного золотой лентой, а сверху увенчанного императорской короной. На венок наложены перекрещивающиеся серебряные адмиралтейские якоря, поверх которых крепился золотой крест, покрытый зеленой эмалью.

75. Знак доктора медицины Морского ведомства. 1871 г.

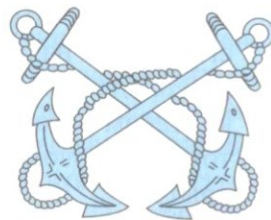
6 марта 1871 г. был утвержден рисунок знака отличия для морских врачей, удостоенных ученой степени доктора медицины. Знак серебряный, состоит из государственного герба, помещенного между дубовыми и лавровыми ветвями, внизу перевязанны-

ми лентами. Верх ветвей не должен переходить за линию, проведенную по верхнему краю щита в гербе. Лента, связывающая ветви, обхватывает вместе с тем и ножку золотой Гиппократовой чаши, к которой с обеих сторон из ветвей ползут две золотые змеи.

Согласно правилам, установленным для нагрудных знаков офицеров, которые окончили курс в академиях, морские врачи, удостоенные степени доктора медицины, должны были носить знак на правой стороне груди при всех формах одежды как во время прохождения службы, так и при выходе в отставку.



75. Знак доктора медицины Морского ведомства. 1871 г.



МОРСКОЙ ЩИТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ли строевой службе. 6 января 1811 г. состоялся высочайший смотр всего экипажа. Государь остался доволен внешним видом чинов Гвардейского экипажа и пожаловал всем офицерам ордена, а матросам — по 10 руб. ассигнациями. В этом же году экипаж перевели из Галерной гавани в Литовский замок. После Отечественной войны 1812 г., в которой Гвардейский экипаж принимал самое активное участие, его перевели в морскую казарму у Калинкина моста. Окна казармы экипажа выходили на Екатерининский канал и Екатерингофский проспект. На Екатерингофском проспекте находились и офицерская зимняя кают-компания, канцелярия, квартира командира экипажа и помещения нестроевых (обеспечивающих) команд. Во флигелях помещались экипажная баня, цейхгауз, хлебопекарня и лазарет. Недалеко от казарм находился приписанный к Гвардейскому экипажу Николаевский Богоявленский морской собор.

В 1859 г. моряки Гвардейского экипажа участвовали в торжествах по случаю открытия памятника императору Николаю I, а в следующем году в Петербурге — в праздновании 50-летия со дня основания морской гвардии. Ко дню празднования 100-летия (1910 г.) в Морском гвардейском экипаже насчитывалось семь адмиралов и генералов, 26 штаб-офицеров, 65 обер-офицеров и врачей и 2080 нижних чинов. К экипажу были приписаны императорские яхты «Штандарт», «Полярная Звезда», «Александрия», «Царевна», «Марево», крейсер «Олег», эскадренные миноносцы «Войсковой» и «Украина» и гребные катера. Вплоть до 1917 г. (года расформирования экипажа) Гвардейский экипаж находился в Петербурге и принимал участие во всех торжествах.

В 1896 г., по инициативе директора Морского технического училища полковника А. И. Пароменского, в Кронштадте было создано Общество морских инженеров. Первым председателем этого общества избрали Па-

Начиная строить Санкт-Петербург в непосредственной близости от шведов, Петр I понимал, что городу нужна надежная защита с моря. С этой целью, выполнив довольно точно все промеры глубины в Финском заливе, Петр Великий пришел к выводу, что если в конце отмели построить форт, то огонь его орудий надежно перекроет южный фарватер, где могут пройти корабли противника. Таким образом пространство между фортом и островом Котлин было бы надежно закрыто.

Для строительства форта был изготовлен фундамент прямо на воде. В качестве фундамента выполнены громадные ящики-ряжи, рубленные из бревен и загруженные камнями. По верхним венцам ряжевых ящиков уложили сплошной настил из бревен, на котором построили трехъярусную башню, по периметру напоминающую десятиугольник. На каждом ярусе находились артиллерийские амбразуры. В дальнейшем этот форт неоднократно перестраивался и под него подвели каменный фундамент.

7 мая 1704 г. Петр поднял флаг над возведенной у острова Котлин крепостью Кроншлот. В журналах царя читаем: «1704 год. Май. В 7-й день изволил Великий Государь идти со всеми ближними людьми и с новгородским митрополитом, и с прочими власть-

ми из С. Петербурга водою на судах на взморье к Котлину острову, в новую крепость, которая построена против того острова на воде, на самом проходе корабельном, зимою, когда лед был, деревянная, и, нагрузя камнем, отпущена в воду, и несколько в ней пушек поставлено, мимо которой невозможно без препятствий ни единому кораблю в устье пройти. И в прибытие Его Великаго Государя тогда наречена она крепость Кроншлот, сиречь коронный замок, и торжество в ней было тридневное».

Коменданту крепости Петр I вручил инструкцию, в которой предписывалось: «Содержать сию ситадель с Божиею помощью, аще случится, хотя до последняго человека, и когда неприятель захочет пробиться мимо оной, тогда стрелять, когда подойдет ближе, и не спешить стрельбою, но так стрелять, чтобы по выстрелянии последней пушки первая паки была готова и чтоб ядер даром не тратить». Вскоре коменданту Кроншлота пришлось применить эту инструкцию на практике и с помощью пушек крепости отразить атаку шведской эскадры вице-адмирала Депру. Произошло это 12 июня 1704 г. Летом следующего года молодой Балтийский флот под прикрытием береговых батарей отразил натиск почти всего шведского флота, которым командовал адмирал Анкерштерн.

76. Знак крепости Кроншлот. 1904 г.

В 1904 г. в ознаменование 200-летия Кроншлота был утвержден крепостной юбилейный знак. Основу знака составляет овальной формы золотой венок из лавровых и дубовых ветвей. В нижней части венка на золотой ленте с косицами выгравированы юбилейные даты «1704—1904», а в верхней части расположен золотой совмещенный вензель императоров Петра I и

роменского. Члены общества собирались два-три раза в месяц в здании училища, где обсуждали вопросы, связанные с техническими достижениями в области кораблестроения. Наиболее интересные доклады публиковались в «Вестнике Общества морских инженеров» (вышло в свет 18 выпусков). В начале Первой мировой войны Общество прекратило свою деятельность. Однако 29 апреля 1915 г. образовался Союз морских инженеров. Учредителями Союза стали выпускники кораблестроительного отделения петроградского Политехнического института императора Петра Великого — морские инженеры В. Л. Позднин, И. Я. Кукин, В. И. Юркевич и Ф. Ф. Павличек. Почетным председателем Союза избрали декана кораблестроительного отделения профессора К. П. Боклевского. На заседании учредительного собрания почетными членами Союза избрали известных кораблестроителей И. Г. Бубнова, А. Н. Крылова, Г. Н. Пио-Ульского, С. П. Тимошенко и А. П. Фан-дер-Флита. По состоянию на 20 апреля 1916 г. в Союз входило 96 морских инженеров. Члены Союза работали в составе «Комиссии по изменению закона относительно мер поощрения развития отечественного судостроения». При Союзе создали Научно-технический комитет. Эта об-



76. Знак крепости Кроншлот. 1904 г.

пешественная организация успела выпустить два сборника под названием «Ежегодник Союза морских инженеров», а в 1918 г. прекратила свою деятельность.

В 1932 г. в Ленинграде образовалось Всероссийское научно-техническое общество им. академика А. Н. Крылова, ставшее преемником Общества морских инженеров, организованного в Кронштадте в 1897 г., и Союза морских инженеров, основанного в Петрограде в 1915 г. В разные годы председателями этого общества были выдающиеся судостроители А. Н. Крылов, И. Г. Бубнов, П. Ф. Папкович, В. Л. Позднов, Ю. А. Шиманский, П. П. Пустынцев, Н. Н. Исанин, И. В. Горынин, В. М. Пашин.

В начале 1906 г. командир учебного судна капитан 2 ранга П. П. Муравьев выступил с инициативой создания в Кронштадте общества, которое занималось бы разработкой актуальных проблем военно-морского искусства, способствовало развитию тактического мышления офицеров. Его инициативу поддержали офицеры Балтийского флота. 27 мая 1906 г. морскому министру представили на утверждение устав этого общества.

В документе отмечалось, что целью общества «является распространение знаний, полезных для морских офицеров, поддержание среди офицеров

Николая II, увенчанный золотой императорской короной. На венке закреплены перекрещивающиеся серебряные лопата и секира, а поверх них — фигурный щиток с ранним изображением форта под Андреевским флагом и надпись «Кроншлотъ». Под щитком, лопатой и секирой проходит вертикально поставленный золотой ствол артиллерийского орудия.

Крепость развивалась так быстро, что уже 24 января 1819 г. высочайшим указом ее зачислили к первому разряду. Организационно крепость претерпела изменения. В 1908 г., накануне 100-летнего юбилея, она была преобразована в Кронштадтскую крепостную артиллерийскую бригаду, состоявшую из первого и второго крепостных артиллерийских полков.

77. Знак в честь 100-летнего юбилея Кронштадтской батареи. 1909 г.

В 1909 г. были утверждены юбилейные знаки 1-й и 5-й рот 1-го Кронштадтского крепостного артиллерийского полка. Основу знака составляет серебряный оксидированный двуглавый орел с распростертыми крыльями, увенчанный тремя золотыми императорскими коронами с ниспадающими золотыми лентами, покрытыми эмалью голубого цвета. На груди орла золотые вензеля императоров Александра I и Николая II, увенчанные золотой императорской короной. В лапах орел держит золотые скрещенные пушки. Пушки обвивает золотая лента, покрытая эмалью синего цвета. На ленте 1-й роты надпись: «1 Р. 1-го КР. АР. П.» (1-я рота 1-го Кронштадтского артиллерийского полка) и даты «1809—1909», а на ленте 5-й роты надпись: «5 Р. 1-го КР. АР. П.» (5-я рота 1-го Кронштадтского артиллерийского полка) и даты «1809—1909».

78. Жетон в честь 100-летнего юбилея Кронштадтского крепостного батальона

Сохранилось предание, что будто бы при первом посещении острова Ретусари недалеко от берега был найден котелок, вероятно, оставленный шведскими матросами во время блокирования их флотом устья Невы. Этот найденный котелок и послужил причиной переименования острова в Котлин, а при составлении герба Кронштадта, высочайше утвержденного 7 мая 1780 г., на красном поле был помещен черный котелок.

Кроме гарнизонных войск полков Ф. С. Толбухина и П. И. Островского, на острове Котлин никого не было. В этой связи 16 января 1712 г. Петр I вынужден был издать приказ о переселении на остров 3 тыс. семейств. С этого времени остров Котлин стали быстро обживать. Появились первые каменные строения, заводы, лавки, храмы. 7 октября 1723 г. быстро растущему котлинскому поселению дали имя Кронштадт, и к концу века он превратился в сильнейшую морскую крепость.

В мае 1904 г. общественность готовилась отметить 200-летие Кронштадта, но из-за начавшейся войны с Японией празднование было отменено. К этому юбилею в 1904 г. подполковник А. В. Шелов издал книгу «Исторический очерк крепости Кронштадт». 7 мая 1906 г. празднование 200-летия Кронштадта все же состоялось. В этот день императору Николаю II был поднесен образ Андрея Первозванного и адрес, текст которого гласил: «Два века тому назад императором Петром Великим была заложена фортеция Кроншлот. С той поры неразрывно связаны история крепости и города, как неотделимы моменты закладки крепости от заложения города Кронштадта, так нераздельна и жизнь их. Ныне, в день торжества, кронштадтское



78. Жетон в честь 100-летнего юбилея Кронштадтского крепостного батальона

постоянного интереса по всем отраслям военно-морского дела». 14 февраля 1907 г. в помещении Минного офицерского класса состоялось первое общее собрание, на котором присутствовали более 50 человек. Основные положения устава доложил Муравьев, избранный товарищем председателя Совета. Совет состоял из 12 человек, председателем которого был контр-адмирал Р. Н. Вирен. На первом заседании с докладом «Роль миноносцев в Русско-японской войне» выступил Муравьев.

Членами Общества офицеров флота могли быть флотские офицеры, офицеры корпусов, офицеры по адмиралтейству и морские врачи. Согласно уставу, морской министр являлся почетным президентом Общества, а начальник Главного морского штаба, главные командиры Кронштадтского и Петербургского портов и начальники эскадр — почетными товарищами президента.



77. Знак в честь 100-летнего юбилея Кронштадтской батареи. 1909 г.

Всего с 1907 по 1912 г. на заседаниях Общества было заслушано более 50 сообщений и докладов: «Роль подводных лодок при обороне берегов», «Работы минеров флота в Порт-Артуре во время осады», «Роль подводных лодок в будущей войне», «Разбор Цусимского боя» и др. Среди докладчиков были известные военно-морские теоретики Н. Л. Кладо, А. П. Капнист, А. В. Колчак. На последнем заседании, состоявшемся 16 марта 1912 г., с докладом «Высшее командование русскими вооруженными силами и планы военных действий России в 1904 г.» выступил лейтенант К. Г. Житков. Наиболее интересные доклады публиковались в сборнике «Известия Общества офицеров флота» (всего вышло 7 номеров и 5 приложений). Редактором сборника был сначала капитан 2 ранга И. Г. Энгельман, а затем Н. Н. Филатов. В первом номере журнала поместили краткий очерк, где рассказывалось о возникновении Общества офицеров флота, приводились устав, перечни проведенных мероприятий за 1907 г. и текст сообщений, сделанных на заседаниях, а также трех докладов.

Большой интерес флотской общественности вызвала публикация статьи



79. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (золотой)

городское общественное управление от лица всего населения Кронштадта приносит искреннее поздравление и пожелания боевого процветания твердыне столицы и просит принять в благословение и добрую память икону святого апостола Андрея Первозванного». Но в этом году торжества были сведены к проведению формальных мероприятий: еще свежи были впечатления моряков о падении Порт-Артура и поражении в Цусимском сражении.

Вскоре общественность подняла вопрос о праздновании 200-летия Кронштадта в 1912 г. Сторонники этой даты ссылались на указ Петра I от 16 января 1712 г. о переселении на Котлин гражданского населения. На этот раз была создана городская юбилейная комиссия, в которую входили городской голова статский советник В. Г. Гуляев, военный губернатор Кронштадта адмирал Р. Н. Вирен и члены городской управы. Кронштадтское купеческое общество, возглавляемое купцом 2-й гильдии Ф. А. Лошкиным, на проведение торжеств выделило немалую сумму, пожертвования поступали не только от обществ, но и от частных лиц.

79. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (золотой)

Как часто в таких случаях бывало, в память 200-летия Кронштадта было принято решение изготовить нагрудный знак. Однако его рисунок был утвержден только 16 августа 1913 г., т. е. почти через 10 лет после юбилейной даты. Основу знака составляет овальной формы венок из лавровой и дубовой ветвей, перевитый лентой и увенчанный короной. Внизу венка бант. В центре знака помещен герб Кронштадта, на котором цифра 200. Знак был утвержден в двух вариан-

тах: золотой с эмалевым гербом и голубой эмалевой лентой и серебряный — без эмалевого покрытия.

Право ношения золотого знака было предоставлено лицам, состоящим в день юбилея, 25 августа 1913 г., гласными Городской думы, а также занимающим по городскому общественному управлению выборные и штатные вольнонаемные должности не ниже делопроизводителей и притом прослужившим не менее 10 лет, высшим начальствующим лицам и всем классным чинам городской полиции.

80. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (серебряный)

Серебряный знак был копией предыдущего, но без покрытия эмалью. Право ношения серебряного знака было предоставлено всем прочим лицам, состоящим в день юбилея на службе по городскому общественному управлению, а также не классным нижним чинам городской полиции и пожарной команды.

81. Жетон в память Кронштадтской городской полиции. 1912 г.

В 1912 г. в Кронштадте широко отмечали 100-летие со дня основания городской полиции. По этому поводу даже была издана книга «Краткий исторический очерк Кронштадтской городской полиции по случаю 100-летнего ее юбилея» и, естественно, была изготовлена небольшая партия памятных жетонов. Основу жетона составляет овальной формы венок из лавровых и дубовых ветвей. В верхней части венка двуглавый орел под императорской короной, на нижнюю часть наложена лента с бантом, покрытая красной эмалью. На ленте надпись: «Кроншт. Поли-

контр-адмирала В. А. Лилье «Пренебрежение к морю», в которой он на основании анализа военного опыта показал, что Россия должна иметь сильный флот для защиты ее национальных интересов.

Особенно большую активность общественные организации проявляли после проигранной войны с Японией. Для содействия развитию и поддержанию на мировом уровне русского Военно-Морского Флота в 1905 г. в Петербурге создали Лигу



80. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (серебряный)



81. Жетон в память Кронштадтской городской полиции. 1912 г.

го моря вице-адмирал К. П. Никонов, капитан Кронштадтского порта контр-адмирал Н. К. Бергштрессер, начальник штаба Кронштадтского порта контр-адмирал М. В. Князев, начальник гардемаринского отряда контр-адмирал А. И. Эбергард, начальник минного учебного отряда контр-адмирал В. А. Лилье, командир Гельсингфорского порта контр-адмирал В. И. Литвинов, начальник артиллерийского учебного отряда контр-адмирал Н. К. Рейценштейн.

Члены Лиги обновления флота большое значение придавали морским видам спорта. Летом на Неве и в Финском заливе проводились гребно-парусные гонки. В 1912 г. Лига приобрела парусно-гребную шхуну «Утро». В одном из отчетов Лиги приводились такие данные: более 60 процентов курсантов поступали в мореходные учебные заведения или в Морской корпус.

После Крымской войны 1853—1856 гг. численность личного состава Российского флота резко сократилась. В Петербурге оставались Гвардейский, 8-й и 11-й флотские, а также Портовый экипажи, Артиллерийская рота, Гимнастическое заведе-



83. Знак в память 100-летнего юбилея крепости Свеаборг. 1908 г.

бастионный форт, покрытый эмалью красного цвета с белым кантом. В центре знака серебряный оксидированный двуглавый орел с эмалевым Московским гербом на груди. В лапах орел держит серебряный щиток с гербом Выборга: серебряный замок, под которым расположена латинская буква W. Под крыльями орла золотые даты: «1710» и «1910». На верхнюю часть знака наложен совмещенный вензель императоров Петра I (серебряный) и Николая II (золотой), увенчанный золотой императорской короной. На нижнюю часть знака наложена золотая римская цифра «СС» (т. е. 200 лет).

83. Знак в память 100-летнего юбилея крепости Свеаборг. 1908 г.

История крепости Свеаборг тесно связана с историей Гельсингфорса, основанного шведами в середине XVI в. Занимая ключевые позиции, эта крепость позволяла контролировать вход в Финский залив. 26 апреля 1808 г. над Свеаборгом впервые был поднят русский флаг, а 5 сентября следующего года по мирному договору со Швецией вся Финляндия, в том числе и Свеаборг, передавались во владение России. Первым комендантом крепости назначили генерал-майора Бельгарда, а начальником по инженерной части — будущего героя Отечественной войны 1812 г. полковника М. Б. Барклая-де-Толли. Вскоре Свеаборг стал не только сильнейшей крепостью на Балтике, но и первоклассной базой для кораблей флота.

В 1908 г. в ознаменование 100-летия Свеаборга как русской крепости был учрежден юбилейный нагрудный знак, который выглядит следующим образом: золотой венок из дубовых и лавровых ветвей, перевязанных золотой лентой в виде банта, покрытый эмалью красного цвета, с золотыми датами

«1808» и «1908». На верхнюю часть венка наложен серебряный оксидированный двуглавый орел, увенчанный тремя золотыми императорскими коронами с ниспадающими золотыми лентами, которые покрыты эмалью голубого цвета. На груди орла золотой щиток с эмалевым гербом Москвы. В лапах орел держит два золотых эмалевых флага: крепостной и Андреевский. В центре знака фигурный серебряный щиток с финифтевым изображением памятника на Инженерном острове. По верхней части щитка проходит надпись «Свеаборгъ», выполненная эмалью черного цвета. Под щитком расположены скрещенные серебряные топор, лопата и две винтовки. Ниже щитка — скрещенные пушки (левая — золотая, правая — вороненая), между стволами и казенными частями которых серебряные молниеобразные стрелы. Под пушками помещена золотая мина.

84. Памятный жетон в честь 100-летия Свеаборгского крепостного полка. 1903 г.

Существует еще жетон, утвержденный 26 января 1903 г. в память 100-летия Свеаборгского крепостного пехотного полка. Жетон двусторонний, золотой, овальный, в основе которого лаврово-дубовый венок под императорской короной.

Лицевая сторона: на белом эмалевом поле между ветками расположены накладные вензеля императоров Александра I (золотой) и Николая II (покрыт голубой эмалью). Сверху щиток, покрытый голубой эмалью, с надписью «Свеаборгъ». Венок перевит лентой, покрытой красной эмалью, с надписями: слева «крѣпост.» и «1803» и справа «полкъ» и «1903». Под вензелями наложена римская цифра «С» (т. е. 100 лет).

Оборотная сторона: на золотом поле расположены два погона под углом друг к дру-

жение, Калининская госпитальная рота, Нестроевая полурота, Ижорская госпитальная рота (в Колпине), флотская команда при учебном пехотном батальоне (в Ораниенбауме), Морской кадетский корпус, Инженерное и артиллерийское училище. Всего насчитывалось чуть более 6 тысяч человек. В Кронштадте дислоцировались 1—4-й и 6—7-й флотские, Портовый, а также 1-й учебный экипажи, Артиллерийская и Госпитальная роты, Штурманское училище, рота торгового мореплавания, Школа писарей и содержателей (после Крымской войны 9—11-й флотские экипажи были упразднены). Численность этих частей составляла более 12 тысяч человек. Свыше 2 тысяч кадровых моряков работали на Кронштадтском паровом заводе, на судостроительных заводах Петербурга и на Адмиралтейских



84. Памятный жетон в честь 100-летия Свеаборгского крепостного полка. 1903 г.

Ижорских заводах. Таким образом, только строевых моряков в Петербурге и Кронштадте было более 20 тысяч человек.

Чтобы полнее представить численность моряков Петербурга в начале XX в., приведем выдержки из текста штатного расписания Морского министерства, объявленного приказом по Морскому ведомству № 301 в 1911 г. В Петербурге находились: Морское министерство в которое входили Адмиралтейств-совет, Главный военно-морской суд, Морской Генеральный и Главный морской штабы, Главное управление кораблестроения, Морской музей имени императора Петра Великого, Научно-техническая лаборатория, Опытный судостроительный бассейн, Главное морское хозяйственное управление, Управление по делам рабочих и вольнонаемных служащих, Главное гидрографическое управление, Мастерская мореходных инструментов, Главное военно-морское судное управление, Управление санитарной частью флота, Отделение по делам эмеритальной пенсионной кассы, архив, типография и канцелярия, Николаевская морская академия, Морской корпус, Петербургский военный порт, Гвардейский экипаж,

гу: низшего офицерского звания (прапорщика) и высшего офицерского звания (полковника) в полку. Ниже погон вырезаны и покрыты черной эмалью чин, начальные буквы имени и отчества и полная фамилия владельца жетона. Сверху щиток, покрытый голубой эмалью, с датой «16-го мая».

Представленный жетон принадлежал штабс-капитану Н. Н. Зыкову.

85. Знак в честь 200-летнего юбилея Усть-Двинской крепости. 1910 г.

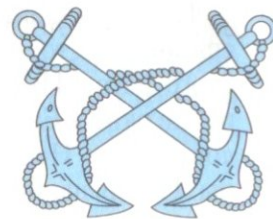
Основание Усть-Двинской крепости приписывают ливонскому епископу Альберту фон Апельдерну, который в 1201 г., одновременно с основанием Риги, при устьях рек Западной Двины и Больдер-Аа построил замок, назвав его Динамюнде, который в дальнейшем был укреплен. В 1710 г. эта крепость перешла к России. Сам Петр I поручил мастеру крепостных дел майору де Колонгу сделать ее неприступной для неприятеля. Крепость была обнесена дополнительными рвами и вооружена дальнобойными орудиями, способными отразить атаку с моря. В 1893 г. крепость стала называться Усть-Двинской.

В 1910 г. в ознаменование 200-летия Усть-Двинской крепости был учрежден юбилейный нагрудный знак. В основе знака золотой венок из лавровой и дубовой ветвей, на который наложен золотой трехступенчатый бастион в форме правильного шестиугольника. Ступени бастиона последовательно покрыты по направлению от центра к краям эмалью черного, зеленого и голубого цветов. На верхнюю часть бастиона наложен серебряный оксидированный двуглавый орел с распростертыми крыльями. Орел увенчан тремя золотыми императорскими коронами с ниспадающими золотыми лентами с золотыми выпуклыми датами «1710» и «1910».



85. Знак в честь 200-летнего юбилея Усть-Двинской крепости. 1910 г.

На груди орла совмещенный вензель императоров Петра I (серебряный) и Николая II (золотой). В лапах орел держит скрещенные серебряные лопату и пушку. На черенок лопаты наложена серебряная эмблема армейских связистов в виде скрещенных зигзагообразных стрел. На пересечении ветвей венка золотая римская цифра «CC» (т. е. 200 лет), покрытая эмалью белого цвета.



Морской госпиталь. Кроме того, моряки служили на Балтийском судостроительном и механическом, Адмиралтейском судостроительном, Обуховском сталелитейном и Ижорском заводах.

В той или иной мере с морем и моряками было связано не менее половины петербуржцев. Уже отмечалось, что в городе сосредоточена большая

ДЕРЖАВНЫЙ ПЕТЕРБУРГ

часть морских и военно-морских учебных заведений, конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов, судостроительных заводов, архивов, библиотек, музеев и др. В конце XX в. только на трех крупнейших судостроительных заводах — Северной верфи, Адмиралтейском и Балтийском заводах — трудились около 50 тысяч человек, а общая численность личного состава только военно-морских учебных заведений превышала 30 тысяч человек.

Все вышесказанное дает право утверждать, что Петербург действительно является морской столицей России. Ибо город формировался как морской и речной порт, центр судостроения, морского образования и науки. На берегах Невы воспитывалось сословие военных и гражданских моряков, судостроителей, конструкторов, ученых... При этом город и флот три века жили как единое целое, разделяя все радости, тяготы и лишения. Петербург — Россия — Флот — эти три слова переплелись в единое целое и не могут существовать друг без друга.

Без Петербурга трудно представить Россию как великую морскую державу!

История Санкт-Петербурга неразрывно связана с историей Российского Императорского флота. Именно с помощью флота, «прорубив окно в Европу», Петр I отвоевал у шведов в устье Невы место для будущей столицы. По преданию, Петр I, осматривая остров Енисари, т. е. Заячий, вырезал две полоски дерна и, положив их крестообразно, сказал: «Здесь быть городу». Затем, на протяжении двух столетий, флот и город развивались как единое целое. В Петербурге не было такого места, где бы не чувствовалось присутствия флота: в Главном Адмиралтействе было сосредоточено все управление флотом, в расположенных на Васильевском острове Морском корпусе и Николаевской морской академии готовили офицеров флота, в Петербурге строились боевые корабли, из города на Неве отправлялись в дальние плавания экспедиции. Ни один праздник не обходился без кораблей на Неве, без салюта из пушек Петропавловской крепости, без великолепного оркестра Морского Гвардейского экипажа.

86. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга. 1903 г.

В память 200-летия Санкт-Петербурга 24 апреля 1903 г. император Николай II утвердил юбилейные нагрудные знаки, один из ко-

Державный Петербург

торых предназначался для лиц, состоявших гласными Городской думы, а также занимавших выборные или штатные вольнонаемные должности по городскому общественному управлению. Основу этого знака составляет серебряный овальный лавровый полувенчик, увенчанный золотыми вензелями императоров Петра I и Николая II, под золотой императорской короной с ниспадающими из-под нее золотыми лентами. Под вензелями расположен золотой геральдический щит, увенчанный золотой императорской короной, с эмалевым изображением герба города Санкт-Петербурга. Герб охватывает голубая выходящая лента. Ветви венка перевязаны золотой лентой, на которой расположены даты: «1703» и «1903», выполненные эмалью черного цвета.

87. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга (для классных чинов). 1903 г.

Два других знака предназначались для классных чинов управления Санкт-Петербургского градоначальства и столичной полиции. Основой этих знаков является овальный венчик из лавровой и дубовой ветвей, увенчанный золотой императорской короной, из-под которой ниспадают серебряные ленты, покрытые эмалью голубого цвета. На лентах выполнены даты «1703» и «1903». На месте пересечения ветвей наложен золотой геральдический щит, увенчанный золотой императорской короной, с эмалевым изображением герба Санкт-Петербурга. Герб охватывает голубая эмалевая лента. Внутри венка помещены наложенные друг на друга вензеля императоров Петра I и Николая II, причем вензель Петра I — серебряный, а вензель Николая II — золотой.

Знак с золотым венком носили классные чины, а знак с серебряным венком — околоточные надзиратели и нижние чины полиции.

ВО СЛАВУ ФЛОТА РОССИИ

Не требует особых доказательств тот факт, что изначально Санкт-Петербург строился как крепость, потом как морской и речной порт. После Полтавской победы 1709 г. Петр I решил создать на берегах Невы столицу Российской империи. Вот почему на гербе Петербурга рядом с символом государственности — скипетром — помещены перекрещивающиеся якоря — морской и речной. Общеизвестно также, что Петербург начинался с Петропавловской и Адмиралтейской крепостей, а первыми его жителями были моряки, фортификаторы и кораблестроители.

Сложилось так, что первоначально центр города формировался вокруг Троицкой площади, а весь Адмиралтейский остров принадлежал Морскому ведомству. К середине XVIII в. этот остров напоминал Ноев ковчег, где, кроме Главного адмиралтейства и верфей, располагались сканпавейный, галерный, провиантский и канатный дворы, флотские магазины (склады) и казармы. В разные годы в помещениях самого Адмиралтейства находились Адмиралтейств-коллегия со всеми департаментами и конторами, Морской



86. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга. 1903 г.



87. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга (для классных чинов). 1903 г.

88. Знак в честь 200-летнего юбилея Адмиралтейского госпиталя императора Петра Великого

В 1706 г. на Петербургском острове Петр I учредил первую морскую больницу, а 27 октября 1715 г. подписал указ о создании «Адмиралтейской гошпитали». При освящении здания госпиталя Петр I произнес речь, которая запечатлена на мемориальной доске, установленной в учреждении: «Здесь всякий изнеможенный служивый найдет себе помощь и упокоение, которого ему доселе не было; дай только Бог, чтобы никогда многие не имели нужды сюда быть привозимы». 17 июня 1717 г. Петр I основал Морской госпиталь в Кронштадте.

Организация медицинской службы, а также права и обязанности старшего лекаря были изложены в изданном по указу Петра I в 1722 г. «Регламенте благочестивейшаго государя Петра Великаго, Отца Отечества, Императора и Самодержца Всероссийскаго, о управлении Адмиралтейства и верфи и о должностях Коллегии Адмиралтейской и прочих всех чинов, при Адмиралтействе обретающихся». В этом документе предписывалось: «Иметь во всяком госпитале одного старшего лекаря, который над другими лекарями будет дирекцию иметь. Под ним надлежит быть лекарей столько, чтоб на всякое двухсотое число один был. У которых быть по два человека гезелей лекарьских и по четыре человека учеников. Старшему лекарю, двум гезелям и ученикам всемирить в госпитале». Первым старшим лекарем Адмиралтейского госпиталя был грек М. Минасти, поступивший на русскую службу в 1707 г. Ему же довелось стать и первым старшим доктором Кронштадтского госпиталя; эту должность он занимал в 1717—1730 гг.

Адмиралтейский госпиталь первоначально располагался в деревянном доме, в 1720 г. переехал в каменное строение на Выборгской стороне, на берегу Большой Невки, а с 1837 г. располагался в зданиях бывшей усадьбы княгини Шаховской на набережной Фонтанки (Старо-Петергофский пр., д. 2). Кронштадтский госпиталь сначала также находился в деревянных домах, построенных в 1714 г. на территории современного Летнего сада, но уже в 1721 г. переместился в каменные здания. В 1827 г. началось строительство нового комплекса Кронштадтского морского госпиталя, где он обитает и сегодня (ул. Мануильского, д. 2).

В 1733 г. при Кронштадтском морском госпитале открыли лекарскую школу, ставшую первым медицинским учебным заведением русского флота. В 1786 г. при Петербургском и Кронштадтском госпиталях вместо лекарских школ образовались медико-хирургические училища, которые впоследствии стали самостоятельными учреждениями. Преподаватели новых медицинских учебных заведений получили звания профессоров. Училищам предоставлялось право присваивать докторские степени. Медико-хирургическое училище в Кронштадте просуществовало до августа 1799 г. С этого времени морских врачей начали готовить в созданной в Петербурге Медико-хирургической академии, переименованной в 1881 г. в Военно-медицинскую академию (ул. Академика Лебедева, д. 6). Это учебное заведение сыграло огромную роль в развитии отечественного естествознания и медицины, а также в организации медицинского образования. В разные годы в нем трудились выдающиеся ученые и врачи: физик В. В. Петров, химики А. П. Бородин, Н. Н. Зинин, биолог К. М. Бэр, гистолог А. А. Заварзин, анатом П. Ф. Лесгафт, физиологи И. М. Сеченов, И. П. Павлов,

на стапелях стоит 7—8 корпусов, над которыми работают.

Эту верфь в 1716 г. окружили рвом с водой, а за ним возвели вал с бруствером, стало быть, можно сказать, что теперь в городе Петербурге две крепости. Также внутри верфи в том же 1716 г. выстроили два больших фахверковых магазина для корабельных припасов, где имеется большой запас всего [потребного].

Прочие материалы — строительный лес и тому подобное — лежат вокруг верфи на площади, как и запас больших корабельных якорей. Однако чугунные пушки, которыми по большей части вооружают корабли, лежат внутри верфи. По левую руку от верфи находится адмиралтейская церковь, куда ходит на богослужение двор. Она лишь деревянная и маленькая, поэтому ее должны отсюда убрать и вместо нее на большой площади построить другую».

Мало кто знает, что строительство первых мостов через Неву осуществлялось Морским ведомством. В 1728 г., используя барки и деревянные конструкции, моряки соорудили первый наплавной мост, соединивший Адмиралтейский и Васильевский острова. Этот мост получил название Исаакиевского, поскольку находился возле деревянной церкви с одноименным названием. В 1991 г. в память об этом событии в истории города у спуска к Неве (Университетская наб., 13) на гранитном ограждении появилась надпись: «Здесь находился первый в городе наплавной Исаакиевский мост. Береговые устои сооружены в 1819—1821 гг. по проекту инженера А. А. Бетанкура. 1727—1916».

В 1762 г. Петр III предпринял попытку «разгрузить» Адмиралтейский остров от военно-морских заведений и на высвободившихся территориях развернуть гражданское строительство. Адмиралтейство планировалось перевести в Кронштадт. Но осуществить этот план император не успел. Через 20 лет к этому вопросу вернулась Екатерина II, однако Главное адмиралтейство осталось на прежнем



88. Знак в честь 200-летнего юбилея Адмиралтейского госпиталя императора Петра Великого

музей, Морская библиотека, редакция журнала «Морской сборник», Морской архив, Адмиралтейств-совет, Главный морской штаб, Морской Генеральный штаб и т. д. Для удобства судостроителей остров был изрезан искусственными каналами, а Адмиралтейство обнесено рвом с гремя подъемными мостами.

В 1710 г. от Новгородского тракта до Главного адмиралтейства моряки прорубили просеку и насыпали дорожку, по которой к местам постройки кораблей доставляли лес, пеньку, смолу, железо, парусину, канаты и другие материалы. Впоследствии просека стала главной магистралью Петербурга — Невской перспективой. В конце этой дороги в 1710 г. Петр основал монастырь, преобразованный в 1797 г. в Александро-Невскую лавру. Так моряки оказались своего рода «планировщиками» одного из красивейших городских проектов мира.

Вот как описывал Петербург петербургской эпохи Ф. Х. Вебер в книге «Преображенная Россия»: «В середине Адмиралтейского острова расположен большой Адмиралтейский двор, или так называемая верфь, где строят большие военные корабли, и обычно

месте. После майского пожара 1783 г. императрица подписала указ о постройке на месте Адмиралтейства здания Сената. Но вскоре об этом указе, видимо, забыли.

В конце XVIII в. в списке владений Морского ведомства значились Главное адмиралтейство, канатный, смоляной, провиантский, артиллерийский, солдатский, плотницкий, школьный, экипажный, брендспойтовый, которжандий и полковые дворы, Новая Голландия с военно-исправительной тюрьмой, Галерная и Камельная верфи, аптека, типография, брандвахта, госпиталь, Галерная и Кронверкская гавани, караульный дом, Охтинское поселение и Канонерский остров. Затем в списке появились Новое адмиралтейство, Галерный островок и Охтинская верфь, Матисов двор, Калининский морской госпиталь, инвалидный дом, полигон на Волковом поле и множество морских казарм.

Первый 54-пушечный линейный корабль «Полтава» на Адмиралтейской верфи был построен в 1712 г., последнее судно — в 1844 г.; им оказался паруснофрегат «Смелый». Всего за время существования верфей на территории Главного адмиралтейства спустили на воду более 600 кораблей и судов, составивших военно-морскую мощь России. С переходом к строительству парового броненосного флота центр судостроения переместился из Главного адмиралтейства в Новое адмиралтейство, ближе к Невской губе. В 1856 г. разобрали три оставшихся в строю эллинга; в 1865 г. утвердили проект создания сквозного проезда по набережной Невы, который был открыт 21 ноября 1874 г. Благоустройство территории завершилось в 1910 г., когда на осях павильонов Главного адмиралтейства установили два памятника создателю Российского флота Петру I: на одном царь был изображен строящим лодку, на другом — спасающим лахтинских рыбаков. Однако в советское время эти памятники уничтожили. И только в дни празднования 300-летия флота в 1996 г. на Адмиралтейской набереж-

Л. А. Орберли, терапевт С. П. Боткин, хирург Н. И. Пирогов, психоневролог В. М. Бехтерев и др.

В декабре 1858 г. при Петербургском морском госпитале возникло первое в России Общество морских врачей. В 1859 г. такое же общество открылось при Кронштадтском морском госпитале. При Обществе морских врачей работала научная медицинская библиотека, где в 1893 г. насчитывалось 3 тыс. книг и журналов. Это была одна из самых крупных медицинских библиотек не только в Петербурге, но и во всей России. К сожалению, эта уникальная книжная коллекция не сохранилась до наших дней.

Трудно переоценить вклад, внесенный сотрудниками Кронштадтского морского госпиталя в теорию и практику военно-морской медицины. Здесь в 1839 г. впервые в мире ведущий хирург госпиталя профессор В. А. Караваев под руководством главного врача А. Ф. Кибера сделал операцию «прободения сорочки сердца», в 1849-м впервые в отечественной медицине применили наркоз. В 1898—1918 гг. в форту «Император Александр I» работала единственная в России и третья в мире бактериологическая лаборатория, в которой изготавливали вакцину против бубонной чумы. В 1910 г. в Кронштадте впервые в мире проведено хлорирование питьевой воды. Здесь начинал свою научно-педагогическую деятельность И. Ф. Буш — один из крупнейших представителей русской хирургии начала XIX в. В Петербургском и Кронштадтском морских госпиталях формировалась русская медицинская терминология.

Врачи и Петербургского, и Кронштадтского морских госпиталей не только оказывали помощь военным морякам, но и сделали немало добрых дел для жителей города. В 1862 г. при Гвардейском экипаже они оборудовали лазарет для жен и детей нижних чи-

нов, который подчинялся Петербургскому морскому госпиталю. В 1883 г. при госпитале открыли библиотеку для нижних чинов, где насчитывалось 232 книги и 190 журналов, а в 1893 г. при госпитальной церкви создали Благотворительное общество с целью оказания материальной помощи семьям нижних чинов Петербургского порта. При госпитале числились «пропитанники» — бессемейные матросы преклонного возраста, уволенные со службы. При госпитале их кормили, одевали и выдавали по 50 копеек в месяц.

В канун 200-летнего юбилея было принято решение: «Присвоить означенному госпиталю в память великого его основателя, наименование Петроградский Адмиралтейский Императора Петра Великого госпиталь. Штатному составу госпиталя (офицерам, врачам, фармацевтам, военно-морским чиновникам и классным фельдшерам) присвоить для ношения на эполетах и погонах вензелевое изображение имени Петра I, вышитое по образцу такого же вензелевого изображения, присвоенного чинам Морской крепости Императора Петра Великого, но цвета, противоположного металлическому прибору. Установить в память юбилея, для ношения на левой стороне груди, особый нагрудный знак и предоставить право его ношения всем, состоящим в госпитале в день его 200-летнего юбилея, офицерам, врачам, фармацевтам, военно-морским чиновникам и классным фельдшерам, а равно и тем чинам Морского ведомства, которые имели непосредственное отношение к сему госпиталю».

Основу знака составляет серебряный венчик овальной формы из лавровой и дубовой ветвей, увенчанный золотой императорской короной. На нижнюю часть венка наложены два эмалевых флага на золотых флагштоках: слева — Андреевский флаг, справа — флаг

ной установили копию памятника «Царь-плотник», подаренную Петербургу Королевством Нидерланды.

Если говорить о рождении регулярного Российского флота, то следует заметить, что его главные атрибуты появились в Воронеже во время подготовки к Азовскому походу 1696 г., а впоследствии — при строительстве Азовского флота. В 1711 г. Азовский флот прекратил свое существование; Россия почти до конца XVIII в. была отрезана от Черного и Азовского морей. Как великая морская держава она утверждалась на берегах Невы, куда в ходе Северной войны (1700—1721) переместилась вся морская деятельность государства.

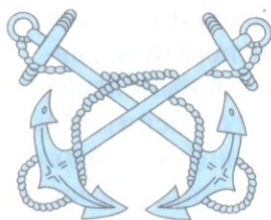
Благодаря флоту Россия оформилась территориально: с его помощью она вышла сначала к берегам Балтики, затем к берегам Черного моря, навсегда закрепилась на дальневосточных окраинах, имела владения в Северной Америке. Таким образом, из сугубо континентального, изолированного от мира Московского царства Россия превратилась в великую морскую державу. Немалая заслуга в этом принадлежит Санкт-Петербургу, где строился и совершенствовался наш флот.

Здесь формировалась отечественная военно-морская мысль, создавались новые корабли, воспитывался корпус флотских офицеров. От неских берегов русские моряки отправились в первое кругосветное плавание на шлюпах «Надежда» и «Нева» под командованием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского. Затем их примеру последовали О. Е. Коцебу, П. С. Нахимов, Ф. П. Литке, С. О. Макаров и многие другие. В 1819 г. из Кронштадта вышли шлюпы «Восток» и «Мирный» в первую русскую Антарктическую экспедицию под руководством Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева. Так Россия познавала мир, а мир знакомился с Россией.

В Петербурге были созданы первые в России мастерская мореходных инструментов, чертежная мастерская (преобразованная в Модель-камеру,

а затем в Морской музей Петра Великого), морская типография, каменный эллинг, опытовый бассейн, Адмиралтейский госпиталь и т. д.; появились морские карты и атласы, в 1720 г. издан первый Морской устав; в 1848 г. увидел свет первый номер журнала «Морской сборник». В этом городе адмирал Г. И. Бутаков написал и в 1863 г. издал свой труд «Новые основания паровой тактики», в котором впервые в мире изложил основы маневрирования паровых броненос-

Красного Креста. На нижнюю часть знака, поверх флагов, наложены два скрещенных черных стальных якоря лапами вверх, а на место их пересечения наложена золотая чаша, обвитая золотой змеей, покрытой эмалью голубого цвета. В центре знака помещены наложенные друг на друга серебряный вензель Петра I и золотой вензель Николая II. Между вензелями и якорями расположена золотая римская цифра «СС» (т. е. 200 лет).



МАСТЕРСКАЯ МОРЕХОДНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

В 1804 г. под управлением мастера восьмого класса Ивана Шишорина при Главном гидрографическом управлении была создана мастерская мореходных инструментов. Одно время она находилась при Ижорских заводах, а в 1858 г. ее снова перевели в Санкт-Петербург, в здание Главного Адмиралтейства. Вскоре об этой мастерской узнали моряки всего мира. На Лондонской выставке в 1862 г. за усовершенствования магнитного компаса русские мастера получили золотую медаль, а в 1869-м на Всемирной выставке в Париже компасы этой мастерской заслужили награду первого разряда.

Кроме изготовления и ремонта компасов в этой мастерской делали секстансы, протракторы, масштабные линейки, транспортиры, вычислители широт, глубинные термометры, лоты, лаги, морские часы и другие навигационные инструменты.

89. Жетон в память 100-летнего юбилея Мастерской мореходных инструментов. 1904 г.

В 1904 г. с разрешения управляющего Морским министерством адмирала Ф. К. Авелана в честь 100-летия Мастерской мореходных

ных кораблей, навсегда вписав свое имя в анналы мировой военно-морской истории. В конце XIX в. вице-адмирал С. О. Макаров опубликовал книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики»; мысли, изложенные в ней, «обогнали время» как минимум на четверть века. Заслуженный профессор Николаевской морской академии генерал-майор Н. Л. Кладо первым в России написал труд по морской стратегии; в советское время контр-адмирал В. А. Белли разработал основы оперативного искусства военно-морского флота.

В 1815 г. петербуржцы первыми из россиян увидели судно, которое двигалось по Неве против течения без помощи весел и паруса. В центре возвышалась кирпичная дымовая труба, придававшая судну экзотичный вид. Этот первый русский пароход носил имя «Елисавета». На Охтинской верфи построили первый в России винтовой пароходофрегат «Архимед», на заводе «Русский дизель» установили главную энергетическую установку на первый в мире теплоход «Вандал», на верфи Галерного островка построили первый в мире брустерово-башенный броненосец «Петр Великий», а на Балтийском заводе — первую русскую боевую подводную лодку «Дельфин». В начале XX в. на Путиловской верфи спустили на воду самый быстрый корабль в мире — эскадрен-

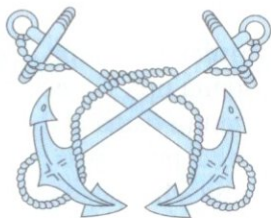


89. Жетон в память
100-летнего юбилея
Мастерской мореходных
инструментов. 1904 г.

ный миноносец «Новик». Судостроители Петербурга создали первый в мире атомный ледокол «Ленин» и первый отечественный атомный ракетный крейсер «Киров» (с 1992 г. «Адмирал Ушаков») и т. д.

В рамках празднования 300-летия со дня основания Петербурга 300-летие отметил Морской корпус Петра Великого — Петербургский Военно-морской институт, 115-летие — Мор-

инструментов был выпущен жетон. На синем поле жетона, увенчанного двуглавым орлом, — рельефная надпись «Мастерск. Мореходн. инструментов» (Мастерская мореходных инструментов), в центре цифра «100» и под ней буквы «М. М.» (Морского министерства). В нижней части жетона на ленточке выбиты юбилейные даты «1804—1904». Сам жетон украшен фигурной виньеткой.



НА СУШЕ И НА МОРЕ

Если первые полковые знамена, на которых были изображены гербы городов, губерний или областей, появились в начале XVIII в., то полковые жетоны стали появляться лишь в конце первой половины XIX в. Из-за их обилия этот период в фалеристике не без основания назван «жетонным». Масса утвержденных и неофициальных жетонов были посвящены юбилеям полков, памяти о командирах, походах, сражениях и т. д. Жетоны эти зачастую представляли собой тончайшие произведения ювелирного искусства, выполненные из драгоценных металлов и украшенные старыми русскими эмалями.

В начале XX в. появились первые полковые знаки, причем право их ношения принадлежало как офицерам, так и нижним чинам. При этом для нижних чинов нагрудные знаки изготавливались по образцу офицерских, но из недорогих металлов, без эмалевых покрытий и более упрощенного исполнения. В русской армии на многих полковых знаках присутствовала флотская символика: якоря, канаты, якорь-цепи и т. д. Это было вызвано тем, что история многих полков тесно переплеталась с флотскими частями, полки или же совместно с флотом участвовали в обороне морских крепостей, или высаживались с кораблей на побережье противника. О знаках таких полков и пойдет речь.

ской канал; к празднованию 300-летнего юбилея готовятся Кронштадт, Адмиралтейские верфи, 175-летие отметит Военно-морская академия, 145-летие — Балтийский завод, 115-летие — Судостроительный завод «Северная верфь».

К концу XX в. Петербург стал основным центром отечественного судостроения; объем продукции составил третью часть от объема всего судостроения России. На судостроительных предприятиях и обслуживающих их производствах занято более 20 тысяч человек. В настоящее время разработана программа «Верфи Санкт-Петербурга», в которой предусматривается объединение крупнейших судостроительных заводов и создание на территории «Северной верфи» современного центра судостроения России.

В Петербурге зародились многие флотские традиции, большая часть которых сохраняется и в наши дни. Одними из них являются церемонии, связанные с закладкой и спуском корабля на воду, торжества по случаю одержанных побед, юбилеев и т. д.

В Петербурге зародилась традиция строить корабли и суда на добровольные пожертвования. В 1878 г. на народные средства с целью развития отечественного торгового мореплавания и создания резерва военного флота был создан так называемый Добровольный флот. Его главная штаб-квартира находилась в Петербурге. Суда этого флота могли в короткие сроки переоборудоваться во вспомогательные крейсера для действий на морских и океанских коммуникациях или же в военные транспорты и госпитальные суда. Добровольный флот имел устав, положение и флаг. Первым председателем правления Общества добровольного флота был статс-секретарь, тайный советник К. П. Победоносцев. Сначала Добровольный флот находился в ведении Министерства финансов, с 1884 г. Морского министерства, а с 1909 г. его подчинили Министерству торговли и промышленности. Боль-

шая часть судов Добровольного флота носила названия губернских городов России: «Петербург», «Москва», «Нижний Новгород» и др. Существовал Добровольный флот до 1925 г., когда он и ряд других судоходных компаний были объединены в Советский флот.

6 февраля 1904 г. в Петербурге образовали «Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования», председателем которого стал великий князь Александр Михайлович. На собранные этим комитетом средства были построены 18 минных крейсеров, 4 подводные лодки и самый быстроходный в мире эскадренный миноносец «Новик». Положил начало пожертвованиям петербуржец, князь Л. М. Кочубей. На страницах петербургской газеты «Новое время» 2 февраля 1904 г. было опубликовано его письмо к главному редактору А. С. Суворину: «Не признаете ли возможным открыть в вашей уважаемой газете подписку на собрание средств для приобретения боевых судов взамен тех, которые неизбежно выбывают из строя при военных операциях на море. Для начала такого полезного дела посылаю вам десять тысяч рублей. Примите уверение в совершенном почтении. С.-Петербург, 1 февраля 1904 г. Князь Лев Кочубей».

Первое место по сумме пожертвований, как и следовало ожидать, занимала столичная, то есть С.-Петербургская, губерния, жители которой собрали около 3 млн рублей.

Многие традиции зарождались в одном из старейших светских учебных заведений России — Морском корпусе. Одной из его достопримечательностей является Компасный зал, в котором из ценных пород дерева выложена картушка. По традиции, все — от гардемарина до адмирала, проходя по галерее героев, огибает эту картушку. Существует поверье — наступивший на нее вызовет гнев бога морей Нептуна. В 1873 г. на набережной Невы напротив Морского корпуса установили памятник адмиралу

Итак, одними из первых полков, которые пришли на смену царским стрельцам, были Преображенский и Семеновский полки. Еще при царе Алексее Михайловиче для забав юного Петра, с малолетства проявлявшего большой ум и способность к военному делу, набрали команду из детей придворных слугителей. Вместе с Петром эта команда переехала в село Преображенское и, по названию Потешного дворца, стала именоваться Потешной ротой. Вскоре «тесно» стало в селе Преображенском, и часть потешных Петр перевел в село Семеновское. От этих сел и пошли названия Преображенского и Семеновского полков.

Преображенцы и семеновцы были первыми судостроителями и первыми матросами Переславской потешной флотилии, а затем ими были укомплектованы галеры, участвовавшие в Азовском походе в 1696 г. Возвратившись из-под Азова, рота преображенцев участвовала в подавлении восстания заговорщиков-стрельцов. С этого времени преображенцам и семеновцам поручили охранять Кремль, а стрельцы были выведены из Москвы. Озлобленные выселением из столицы и подстрекаемые Софьей, стрельцы двинулись на Москву. Но под Воскресенским монастырем и на этот раз их разбили верные Петру войска, среди которых были преображенцы и семеновцы. За преданность царю полки получили звание лейб-гвардии, что означало — телохранители. Это были первые гвардейские полки русской регулярной армии.

В 1700 г. при осаде Нарвы, когда русские войска потерпели поражение, преображенцы и семеновцы, окопавшись и окружив себя обозом, остановили натиск шведов, а ночью, сохранив знамена и обоз и не потеряв ни одного человека, отошли с занимаемых позиций. В память этого блестяще выполненного маневра на нагрудные знаки Преображен-

ского и Семеновского полков стали наносить дату «19 ноября 1700 года». В 1702 г. преображенцы и семеновцы участвовали во взятии Нотебурга, древнего русского Орешка, затем брали Ниеншанц, на гребных лодках в устье Невы пленили шведские военные суда «Гедан» и «Астрильд». Преображенцы участвовали в знаменитом Полтавском сражении, за которое офицерам были пожалованы золотые медали и эмалевые портреты государя с бриллиантовыми украшениями. Лейб-гвардии Преображенский и Семеновский полки участвовали и во многих морских сражениях, в том числе в разгроме шведов при Гангуте.

Екатерина II так высоко оценивала заслуги Преображенского полка, что генералиссимусу А. В. Суворову за его победы разрешила «во все времена носить мундир преображенца».

К третьему году Северной войны Петр I уже успел пережить и горечь поражений, и радость побед. Но главная цель — выход к побережью Балтийского моря — оставалась недостижимой. В первой половине октября 1702 г. русские овладели Нотебургом. В письме к своему советнику по вопросам артиллерии А. А. Виниусу Петр писал: «Правда, что зело жесток сей орех был, однако, слава Богу, счастливо разгрызен. Артиллерия наша зело чудесно дело свое исправила». Во взятии крепости участвовали яхты «Святой Дух» и «Курьер», которые перетащили по «Осударевой дороге» с Белого моря на Ладогу.

После взятия Орешка Петр I переименовал его в Шлиссельбург, что означало «ключ-город». Тем самым он хотел показать, что теперь следовало и открыть «ворота в Балтику». Это было действительно важное завоевание. На проповеди в Шлиссельбурге 11 октября 1719 г. обер-иеромонах флота Г. Бужинский сказал: «Сим ключом отверзе-

И. Ф. Крузенштерну. Трудно установить, с какого времени воспитанники этого учебного заведения стали по-домашнему называть его «Ваней», а выпускники в ночь перед производством в офицеры облачать мореплавателя в полосатую морскую тельняшку. В Морском корпусе существует также традиция изготавливать нагрудные знаки в память о первом плавании на учебных кораблях, о юбилеях выпусков и др.

До середины XVIII в. в Петербурге, у Кронверка, существовал Мемориал русской морской славы, где хранились первые трофеи, в том числе и прам «Элефант». Затем вместо сгнивших кораблей сделали модели в память о первых победах русского флота. Хранятся они в Центральном военно-морском музее в Петербурге. Среди этих реликвий прам «Элефант», фрегат «Данск-Эрн», шнява «Астрильд» и бот «Гедан».

В Петербурге существовала еще одна традиция — хранить память о «первенцах» отечественного судостроения, кораблях-героях, морских трофеях. Известно, что осенью 1704 г. в Петербург пришли первые боевые корабли, построенные на Олонецкой верфи. В зимнее время их завели в проток между Петропавловской крепостью и Березовым островом, а на берегу для команд соорудили деревянные избы. В этой гавани производили ремонт и конопатку судов. Вскоре гавань получила название Кронверкской. Базировались в ней корабли до 1712 г. Окончательно же гавань прекратила свое существование в 1721 г. С течением времени оставшиеся на хранении в Кронверкской гавани суда сгнили, а поэтому в 1737 г. последовало указание их разобрать и в память о первых судах Петербурга сделать модели. В гавани же еще некоторое время стояли яхта «Переяславна» и турецкий кончебас. К сожалению, в советское время эта традиция была утрачена. Многие уникальные памятники отечественного и мирового судостроения не сохранились. К таким памятникам можно отнести построенные в Петербурге броненосец «Петр

Великий» (на Галерном островке), первую русскую боевую подводную лодку «Дельфин» (на Балтийском заводе) и др.

Кто знает, что выстрел из пушки Петропавловской крепости в полдень имеет прямое отношение к флоту и морякам? Первоначально (с 1735 г.) полуденные выстрелы звучали с бастиона Адмиралтейства. Затем об этой традиции на время забыли. В 1777 г. после очередного наводнения Екатерина II приказала предупреждать о стихийных бедствиях выстрелами из пушек Адмиралтейства. Этой же цели должны были служить выставляемые на башне Адмиралтейства флаги и красные фонари. Ночью, кроме того, во время наводнения следовало бить в адмиралтейские колокола «продолжительным звуком». В конце 1824 г. внутри Адмиралтейства соорудили сигнальную батарею с одной 12-фунтовой пушкой, выстрел из которой извещал о наступлении полудня или о подъеме воды в Неве выше уровня ординара. За 5 минут до наступления полудня над куполом восточного павильона поднимался шар, на галерее Главного адмиралтейства звучал горн, а ровно в полдень раздавался выстрел. При строительстве Адмиралтейской набережной сигнальную батарею уничтожили, а «полуденную» пушку перенесли на территорию Петропавловской крепости. После революции 1917 г. эта традиция прервалась, но 23 июня 1934 г. вновь прозвучали полуденные выстрелы с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости.

Ни один из государственных праздников не обходился без флота и моряков. В 1803 г. флот принимал участие в праздновании 100-летия Петербурга. На Неве напротив здания Сената встал 100-пушечный корабль «Гавриил», на борту которого находился ботик Петра I. В почетном карауле у ботика стояли четверо столетних старца, служивших на флоте еще при Петре I. В 11 часов в Исаакиевском соборе состоялось торжественное богослужение в присутствии им-

на провинция Ижерская, Корелская, Ливонская. Ключ сей отверзл море Балтийское... благополучное начало... флота российского, ключ сей — основание царствующаго Санкт-Петербурха».

Взяв «ключ», Петр получил возможность открыть и замок — крепость Ниеншанц, основанную шведами в 1632 г. на месте русского поселения Невские Канцы, находившегося на территории при впадении Охты в Неву. Петр отложил штурм крепости до весны следующего года. 30 апреля 1703 г. царь с войском прибыл к стенам Ниеншанца. После непродолжительного обстрела шведы сдали крепость, а 1 мая в нее вошел Преображенский полк. Петр переименовал эту крепость в Шлотбург, что означало «город-замок». Теперь и ключ, и замок были в руках русского царя. Ликовавший Петр писал будущему генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину: «Ничто иное не могу писать, только слава, слава, слава Богу за исправление нашего штандарта...» Царь имел в виду, что с этого времени изображенный на царском штандарте двуглавый орел, ранее державший в клювах и правой лапе карты Азовского, Белого и Каспийского морей, получал в свободную левую лапу еще и карту Балтийского моря.

Путь в Балтийское море преграждал неприятельский флот, где насчиталось более 50 линейных кораблей и фрегатов и несколько десятков более мелких судов. На следующий день после взятия Ниеншанца к устью Невы подошла шведская эскадра в составе девяти вымпелов под командованием вице-адмирала Г. фон Нумерса, который еще не знал о падении крепости. Русские же, как полагалось у шведов, утром и вечером стреляли из пушек «шведский лозунг», т. е. подавали условный сигнал из двух выстрелов, свидетельствующий о том, что в крепости

все в порядке. Над крепостью по-прежнему развевался шведский флаг. Для доставки письма коменданту крепости Нумерс направил 5-пушечный вице-адмиральский бот «Гедан» и 10-пушечную шняву «Астрильд». Они вошли в Неву и бросили якоря за Гутуевским островом, напротив нынешнего Екатерингофского парка.

Решив захватить шведские суда, Петр рассчитывал на внезапность, понимая, что шведские пушки на этапе сближения кораблей могут доставить большие неприятности. Царь вместе с Меншиковым («понеже иных на море знающих никого не было») ждали удобного для атаки момента, укрывшись за островом. В готовности были 30 гребных лодок с солдатами Семеновского, Преображенского и «низовых» полков. На рассвете 7 мая Петр отдал приказ на абордаж. «Половина лодок поплыла тихою греблею возле Васильевского острова под стеною онаго леса и заехала оных от моря; а другая половина сверху на них пустилась». Надвигавшаяся с запада туча, а затем дождь не давали рассмотреть приближение русских лодок. Из крепости снова дали положенный артиллерийский сигнал. Создавалась полная иллюзия присутствия шведов в Ниеншанце.

Почти одновременно восемь лодок пристали к высоким бортам неприятельских судов. Сначала на палубы полетели гранаты, затем начался абордаж. Впоследствии Петр писал: «...хотя неприятель жестоко стрелял из пушек, однако ж наши, несмотря на то, с одной мушкетною стрельбой и гранатами, понеже пушек не было, оныя оба судна абордировали и взяли. Понеже неприятели пардон зело поздно закричали, того для солдат трудно унять было, едва не всех перекололи». Остальные семь кораблей эскадры Нумерса не решились вступить в бой и поспешили уйти в море.

ператора Александра I. В это же время на ботике подняли царский судовый штандарт. По окончании богослужения из пушек Петропавловской крепости, Адмиралтейства и стоявших на Неве кораблей произвели салют в 100 выстрелов. А первый салют на берегах Невы прозвучал по указу Петра I в честь имени адмирала А. Д. Меншикова 24 ноября 1711 г.

В 1903 г. 200-летие со дня основания Петербурга отмечалось также с участием флота. Как и 100 лет назад, во главе праздничной процессии кораблей на Неве решили поставить ботик Петра I. Но, как писала 9 мая 1903 г. «Петербургская газета», «ботик был осмотрен особой комиссией из корабельных инженеров», которая решила, что он «может не выдержать переправы от крепости до памятника Петру I». Тогда ботик заменили лодкой-верейкой, хранившейся в домике Петра Великого на Петербургской стороне. Матросы Гвардейского и флотского экипажей под командованием капитана 2 ранга И. И. Чагина на руках перенесли лодку и установили ее на барже, стоявшей на Неве. К юбилею изготовили копию петровской галеры. Впоследствии для нее на территории Адмиралтейства построили особый павильон. К сожалению, эта флотская реликвия не сохранилась до наших дней.

В Петербурге зародилась традиция ежегодно отмечать праздник флота 27 июля, в день святого Пантелеймона, покровительствовавшего русским морякам в победах при Гангуте в 1714 г. и Гренгаме в 1720 г. Петр I издал указ, в котором повелел отмечать этот день торжественными богослужениями, салютами и парадом кораблей. В честь одержанных побед в Петербурге построили Пантелеймоновскую церковь, названную горожанами Гангутской. В начале Первой мировой войны традиция морских праздников прервалась. В 1939 г. И. В. Сталин поднял вопрос о праздновании Дня Военно-Морского Флота. Моряки остановились на последнем воскресеньи июля

(в некоторые годы праздник приходится на день святого Пантелеймона).

В 1996 г. в Петербурге в День Военно-Морского Флота в честь его 300-летия состоялся Главный морской парад, в котором, кроме 20 кораблей и судов Российского флота, принимали участие корабли военно-морских сил Великобритании, Индии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, США, Финляндии, Франции и Германии. Специально к этому парадному судостроительному «Петрозаводу» построили копию ботика Петра I. В Петербурге прошли торжества, связанные с празднованием 290-летия Центрального военно-морского музея (основан в 1709 г.), 275-летия Российского государственного архива Военно-Морского Флота (основан в 1724 г.), 200-летия Центральной военно-морской библиотеки (основана в 1799 г.), 100-летия со дня спуска на воду крейсера «Аврора» (спущен на воду в 1900 г.) и др.

В Петербурге находится одно из старейших учебных заведений страны — Морской корпус. Здесь в 1715 г. на базе Московской школы математических и навигацких наук, основанной Петром I в 1701 г., создали Академию морской гвардии, преобразованную в Морской корпус. Из этого учебного заведения вышли выдающиеся флотоводцы и мореплаватели, ученые, конструкторы и изобретатели, композиторы, художники и писатели. Среди них А. И. Чириков, С. И. Мордвинов, М. М. Голицын, В. Я. Чичагов, Г. А. Спиридов, Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, Г. А. Сарычев, П. Я. Гамалея, И. Ф. Крузенштерн, Ф. Ф. Беллинсгаузен, М. П. Лазарев, П. С. Нахимов, Ю. Ф. Лисянский, В. А. Корнилов, В. И. Даль, Е. В. Путятин, А. С. Шишков, А. П. Авинов, Н. И. Путилов, Г. И. Невельской, Г. И. Бутаков, А. П. Боголюбов, А. Ф. Можайский, К. М. Станюкович, Н. А. Римский-Корсаков, В. В. Верещагин, Н. О. Эссен, А. Н. Крылов, Н. Г. Кузнецов, Ю. М. Шокальский, С. Г. Горшков и многие другие.

Воспитанник Морского корпуса А. П. Авинов, служивший волонтером

Шведы потеряли убитыми двух поручиков, одного штурмана, одного подштурмана, двух констапелей, двух боцманов, двух боцманматов, одного квартирмейстера и 47 волонтеров, матросов и солдат. В плену оказались штурман, кают-юнга, 17 матросов и солдат.

30 мая 1703 г. царь отпраздновал первую морскую победу. За этот бой Петр I получил чин капитан-командора и высший орден России — святого Андрея Первозванного. Кавалером ордена стал также поручик А. Д. Меншиков. 10 мая в походной церкви первый кавалер адмирал граф Ф. А. Головин и генерал-фельдмаршал Б. П. Шереметев вручали орденские знаки. «Хотя и недостойны, — писал Петр графу Апраксину, — однако ж от господина фельдмаршала и адмирала мы с господином поручиком учинены кавалерами св. Андрея». Все офицеры, участвовавшие в бою, были награждены золотыми медалями с цепями, а солдаты — серебряными медалями без цепей. На одной стороне медали изображен барельефный портрет Петра I, а на другой — фрагмент боя и надпись: «Небываемое бывает. 1703». По правительственному заказу изготовили и гравюры с изображениями взятых судов и фрагмента боя.

Дата этого боя считается днем возникновения Балтийского флота. В результате славной победы флот получил два судна, которые служили долго, затем некоторое время сохранялись «для памяти», а когда пришли в ветхость, с них сделали модели для Морского музея.

Взяв Нотебург и Ниеншанц, закрывавшие вход в исток и устье Невы, Петр I возвратил России «земли отчичь и дедичь», захваченные шведами в Смутное время. После этого Петр решил построить крепость и порт ближе к морю. 16 мая 1703 г. на Заячьем остро-

ве, на месте, где ныне стоит Петропавловская крепость, заложили Санкт-Петербург — будущую столицу Российской империи.

90. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (офицерский). 1908 г.

11 июля 1908 г. был утвержден нагрудный знак лейб-гвардии Семеновского полка, представляющий собой золотой лапчатый пятилистный крест, покрытый белой эмалью. На горизонтальных лучах креста расположены золотые вензеля императоров Петра I и Николая II, а сверху вниз проходит меч с золотой рукояткой и обращенным вниз серебряным полированным лезвием.

91. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (солдатский). 1908 г.

Знак для нижних чинов точно такой же, но выполнен из бронзы и без эмали. По всему периметру знак обрамлен полированным буртиком.

92. Знак лейб-гвардии Преображенского полка. 1909 г.

25 июня 1909 г. был утвержден нагрудный знак лейб-гвардии Преображенского полка, который представляет собой золотой Андреевский крест, покрытый синей эмалью. В центре его небольшой подобный золотой крест с финифтевым изображением святого апостола Андрея Первозванного. Между верхними лучами Андреевского креста помещена золотая двусторонняя царская корона с кольцом, а между всеми остальными лучами — золотые двусторонние российские двуглавые орлы. На оборотной стороне знака имеется надпись: «За веру и верность», выполненная эмалью черного цвета.



90. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (офицерский). 1908 г.



91. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (солдатский). 1908 г.

на эскадре адмирала Г. Нельсона, в 1805 г. принял участие в Трафальгарском сражении, а в 1827 г., командуя линейным кораблем «Гангут», участвовал в Наваринском сражении. Адмиралы А. С. Шишков и Ф. П. Литке были президентами Петербургской академии наук. Адмирал Е. В. Путятин стал известным дипломатом, министром народного просвещения. Выпускники Морского корпуса участвовали в создании Русского географического общества. После 1917 г. в здании бывшего Морского корпуса находились



92. Знак лейб-гвардии Преображенского полка (офицерский). 1909 г.



93. Знак лейб-гвардии Кексгольмского полка (офицерский). 1910 г.

краткосрочные курсы командного состава флота, преобразованные в 1919 г. в Военно-морское училище.

До распада Советского Союза в Ленинграде было 7 высших военно-морских учебных заведений: Военно-морская академия им. Н. Г. Кузнецова, Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе, Высшее военно-морское училище подводного плава-

На знаках для нижних чинов изображение святого апостола Андрея Первозванного чеканное, а надпись на оборотной стороне знака выполнена выпуклыми буквами.

93. Знак лейб-гвардии Кексгольмского полка (офицерский). 1910 г.

В начале 1710 г. был создан Гренадерский полк, который в честь взятия Кексгольма в 1727 г. переименовали в Кексгольмский пехотный полк. Этот полк принимал участие во многих сражениях, в том числе и морских. За храбрость, проявленную в Гангутском сражении в 1714 г., пяти офицерам этого полка Петр I пожаловал золотые медали на цепях, а 205 солдат получили серебряные медали. За победу в Гренгамском сражении, одержанную в 1720 г., трем штаб-офицерам были пожалованы золотые медали с изображением Петра I для ношения через плечо, а 14 обер-офицерам — для ношения на груди. Все солдаты полка получили серебряные медали и 710 рублей деньгами. Около 100 солдат Кексгольмского полка получили медали за Чесменское сражение, произошедшее в 1770 г.

6 декабря 1894 г. полку были пожалованы права гвардии и он стал называться лейб-гвардии Кексгольмским пехотным полком императора Австрийского. Кстати, 28 декабря 1898 г., в день 50-летия шефства, австрийский император пожаловал офицерам 100 юбилейных серебряных медалей и 40 бронзовых медалей для нижних чинов.

5 мая 1910 г. в ознаменование приближающегося 200-летия полка был учрежден юбилейный нагрудный знак. Основу знака составляет серебряный оксидированный адмиралтейский якорь, поверх которого закреплен золотой Андреевский крест, покрытый синей эмалью. На верхнюю часть якоря, чуть ниже штока на веретене, наложена золотая импе-

раторская корона, а на нижнюю часть — золотая граната. В центре креста расположен золотой совмещенный вензель императоров Петра I и Николая II.

94. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (офицерский). 1912 г.

В целях охраны южных границ Российской империи Петр I в 1713 г. учредил ландмилицию из так называемых поселенных войск, существовавших более полувека. В 1731 г., в царствование Анны Иоанновны, из ландмилиции создали 4 пеших и 16 конных полков, в том числе был создан и Старооскольский полк. 11 января 1765 г. этому полку присвоили герб, состоящий из золотого щита, на котором в голубом поле изображен участок зеленой земли, пересекаемой рекой, за ней виднелась гора с кирпичной башней.

В 1790 г. князь Г. А. Потемкин-Таврический передал Старооскольский полк в распоряжение контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова, который использовал его войска в качестве десанта в течение двух лет.

Подводя итоги в 1833 г., констатировали, что в продолжение 70 лет Старооскольский полк принимал участие в семи больших войнах и в двух менее значительных, в тридцати больших и генеральных сражениях, в двадцати двух малых сражениях и значительных схватках с неприятелем, в четырех морских сражениях на Черном море и в осаде и взятии десяти крепостей.

В дальнейшем после различных реформирований полку было присвоено наименование 114-й пехотный Новоторжский полк.

14 февраля 1912 г. был утвержден знак 114-го пехотного Новоторжского полка. Основу знака составляет золотой Мальтийский крест, покрытый голубой эмалью, что свидетельствует об участии полка в защите ордена



94. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (офицерский). 1912 г.

ния им. Ленинского комсомола (два последних ныне объединены в Военно-морской институт), Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского, Ленинградское высшее военно-морское инженерное училище им. В. И. Ленина (ныне объединены в Военно-морской инженерный институт), Высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А. С. Попова (ныне Военно-морской институт радиоэлектроники) и Высшие специальные офицерские классы ВМФ. На берегах Невы получают высшее образование судостроители и судоводители в Морском техническом университете, Морской академии им. адмирала С. О. Макарова и Университете водных коммуникаций. Единственное в стране Нахимовское военно-морское училище тоже находится в Петербурге (открыто в 1944 г.). В Кронштадте в 1995 г. открыт первый в России Морской кадетский корпус. В Петербурге находится более 40 морских научно-исследовательских институтов, проектных и конструкторских бюро.

К числу наиболее значительных построек Морского ведомства, расположенных в различных частях Петербурга, можно отнести казармы для морских служащих. Первые морские казармы появились на Выборгс-

кой стороне. В 1723 г. их причислили к Партикулярной верфи. Там же, на Выборгской стороне, на берегу Большой Невки, ниже морского и сухопутного госпиталей, находилась слобода Сенявинского морского батальона.

С началом постройки Галерного порта на Васильевском острове для служителей гребного флота по обоим берегам Шкиперского протока были

святого Иоанна Иерусалимского. На горизонтальных лучах креста изображены даты «1763» и «1863». Под крестом расположены два перекрещивающихся серебряных оксидированных якоря, обвитых канатом, что подтверждает участие полка в морских сражениях. В центре креста — золотой двуглавый орел, на груди которого изображен старый герб Старооскольского пехотного полка. На верхней стороне креста — золотой вензель императрицы Екатерины II, а на нижней — императора Николая II, увенчанные золотыми императорскими коронами. Под вензелем императора Николая II расположена золотая римская цифра «С» (т. е. 100 лет).

95. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (солдатский). 1912 г.

Знак для нижних чинов Новоторжского полка изготовлен из бронзы. Его рисунок является копией офицерского знака. В отличие от предыдущего знака он не покрыт эмальями.

96. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (офицерский). 1910 г.

17 января 1811 г. по высочайшему указанию императора Александра I из Виленского, Динабургского, Кюменегородского и Бобрыйского гарнизонных батальонов был сформирован 49-й Егерский полк, в который вошли 44 лучших офицера и почти 1500 нижних чинов. Но уже 12 марта того же года новая часть была переформирована в Софийский пехотный полк, который принимал активное участие в Отечественной войне 1812 г., а затем в Русско-турецкой войне 1828—1829 гг. За мужество, проявленное его личным составом в сражении при Кулевче 30 мая 1829 г., полк получил Георгиевское знамя.

В 1833 г. в Софийский полк вошли два морских батальона, после чего он стал называться Софийским морским полком. В память этого события офицеры и нижние чины полка на мундире стали носить белый морской кант. С 23 апреля 1856 г. полк снова стали называть Софийским пехотным. 3 декабря 1877 г. шефом полка стал наследник цесаревич Александр Александрович. С его именем полк участвовал в Русско-турецкой войне 1877—1878 гг., за которую получил три Георгиевских знамени и надписи на киверах: «За отличие в Турецкую войну 1877—1878 годов».

20 октября 1894 г., после кончины шефа полка императора Александра III, его стали называть 2-м пехотным Софийским императора Александра III полком.

18 ноября 1910 г. был утвержден полковой нагрудный знак, который представляет собой серебряный Софийский крест, увенчанный золотой императорской короной и покрытый голубой эмалью с тонким белым кантом. Между лучами креста расположены два скрещенных серебряных якоря. В центре креста — круглый золотой венок из лавровой и дубовой ветвей, внутри него медальон, покрытый эмалью белого цвета, с золотым вензелем императора Александра III, увенчанным золотой императорской короной. На горизонтальных лучах креста — серебряные даты «1811» и «1911». На верхнем луче золотой вензель императора Николая II, а на нижнем — золотой вензель императора Александра I, увенчанный золотой императорской короной.

97. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (солдатский). 1910 г.

Знак для нижних чинов изготовлен из бронзы и не покрыт эмальями. По периметру он обрамлен буртиком. Вензеля импера-

выстроены казармы. В этих казармах в первые годы своего существования находился Гвардейский флотский экипаж. В 1811 г. гвардейские моряки переселились в здание «Литовского замка», находившееся на набережной Крюкова канала, между Офицерской улицей и Мойкой. С 1803 г. в нем находились морские команды, а часть зданий была перестроена под офицерские квартиры. В 1820 г. Гвардейский экипаж разместился в казармах у Калинкина моста, а затем перешел в построенные для него каменные казармы на Екатерингофском проспекте (всего в Санкт-Петербурге было четыре комплекса морских казарм). В Литовских казармах с 1821 г. квартировал 8-й флотский экипаж, а в 1826 г. здание передали городу (в нем разместили тюрьму).

Одна из морских казарм, известная под названием «Дерябинской», находилась на Большом проспекте Васильевского острова, на участке, купленном Морским ведомством в 1804 г. у наследников Дерябина. В 1900 г. во дворе казармы построили деревянное здание манежа, в кото-



95. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (солдатский). 1912 г.



96. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (офицерский). 1910 г.



97. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (солдатский). 1910 г.

корону. В верхней части щитка по обеим сторонам от рукояти расположены золотые вензеля императоров Александра I и Николая II, увенчанные золотыми императорскими коронами. В нижней части щитка по обеим сторонам от лезвия — золотые даты: «1811» и «1911».

99. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (солдатский). 1911 г.

Солдатский знак является копией офицерского, но изготовлен из бронзы и не покрыт эмалью. Все надписи и вензеля выпуклые, а львы, изображающие герб Финляндии, — полированы.

100. Знак 55-го пехотного Подольского полка (офицерский). 1911 г.

От Роченсальмского берет свое начало и 55-й Подольский пехотный полк, который участвовал в Отечественной войне 1812 г., принимал участие в обороне Севастополя в ходе Крымской войны и т. д. За оборону Севастополя все батальоны полка были награждены Георгиевскими знаменами, а за переправу через Дунай 15 июня 1877 г. полк был награжден Георгиевскими серебряными трубами.

4 марта 1909 г. был учрежден нагрудный знак Подольского полка, который выглядит следующим образом: серебряный венок из лавровой и дубовой ветвей, на верхнюю часть которого наложен серебряный двуглавый орел под тремя золотыми императорскими коронами. Из-под большой императорской короны ниспадают золотые ленты. На груди орла — эмалевый Московский герб. На венок наложен золотой якорь, а на его нижнюю часть — золотая цифра «100». На якорь наложен овальный медальон, разделенный по диагонали



99. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (солдатский). 1911 г.

ту. В 1902 г. двухэтажные корпуса казарм надстроили на один этаж. С 1909 г. в одном из помещений существовала домовая церковь. Кроме команд, в Крюковских казармах находились квартиры экипажных командиров, общежитие юнкеров флота, музыкальная школа Балтийского флота и офицерская кают-компания (пл. Труда, д. 5).



100. Знак 55-го пехотного Подольского полка (офицерский). 1911 г.

торов Александра I, Александра III и Николая II, а также даты на концах креста — выпуклые.

98. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (офицерский). 1911 г.

В стенах древнего Пскова, почитавшего своим вечным защитником доблестного князя святого Гавриила, на мече которого была надпись: «Чести моей никому не отдам», под названием Псковского внутреннего гарнизонного полубатальона начал свое существование 1-й Финляндский стрелковый полк.

По высочайшему повелению императора Александра I от 17 января 1811 г. из роты Роченсальмского гарнизонного полка и Псковской губернской роты был сформирован Псковский внутренний гарнизонный полубатальон. В свою очередь, Роченсальмский гарнизонный полк создавался из четырех батальонов морских солдат, существовавших со времен императрицы Екатерины II.

7 марта 1911 г. в честь 100-летия 1-го Финляндского стрелкового полка был учрежден нагрудный знак. Основу знака составляет круглый щиток, покрытый малиновой эмалью и окаймленный серебряным канатом, который пропущен сквозь проушины двух скрещенных серебряных оксидированных якорей, наложенных на щиток. Поверх якорей вертикально проходит старинный меч с серебряным пятидюймовым лезвием и золотой крестовиной с надписью: «Чести моей никому не отдам», выполненной эмалью черного цвета. На лезвии меча под крестовиной надпись: «1 Ф. С. П.» (1-й Финляндский стрелковый полк), выполненная серебряными буквами и цифрой. Серебряная витая рукоять меча увенчана золотым навершием с выпуклым изображением двух золотых львов, стоящих на задних лапах и поддерживающих золотую



98. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (офицерский). 1911 г.

ром в 1905 г. в память о моряках, погибших в Цусимском сражении во время Русско-японской войны (1904—1905), устроили временную церковь Св. Николая Чудотворца. В 1905 г. Дерябинская казарма была передана Тюремному ведомству. В 1902 г. неподалеку от Дерябинских казарм на Большом проспекте построили новую каменную казарму. В ней помещались новобранцы на время их обучения. В 1916 г. в здании работали Отдельные гардемаринские классы, а после Октябрьского переворота 1917 г. — школы рулевых и сигнальщиков, Военно-морское политическое училище им. Рошала и школа подводного плавания (Большой пр. В. О., д. 102).

В 1830 г. здания провиантских магазинов на набережной Крюкова канала, от Поцелуева моста до Адмиралтейского канала, переоборудовали в казармы. В 1843 г. два корпуса Крюковских казарм передали лейб-гвардии Конному полку. На их месте построили полковой храм во имя Благовещения Богородицы (не сохранился), казармы и коношню. Для обучения матросов между зданиями казарм и Крюковым каналом устроили плац, а на внутреннем дворе в 1866 г. поставили вооруженную мач-

В Петербурге офицеры флота создавали береговые кают-компании, одна из которых находилась при Гвардейском экипаже на Екатерингофском проспекте, вторая — при 8-м флотском экипаже в здании Крюковских казарм. В 1891 г. кают-компания 8-го флотского экипажа получила название «Кают-компания офицеров флотских экипажей, расположенных в Санкт-Петербурге». Затем ее реорганизовали в Морское собрание, но уже при 2-м Балтийском



101. Жетон в честь 100-летия 55-го пехотного Подольского полка



102. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (офицерский). 1911 г.

пополам и покрытый эмалью красного и синего цветов. На медальон наложены золотые соединенные вензеля императоров Павла I и Николая II, увенчанные золотой императорской короной. Медальон окружает золотое овальное кольцо, покрытое эмалью белого цвета, с надписью: «55 пех. Подольский полк» и датами: «1798—1898», выполненными золотыми буквами и цифрами.

101. Жетон в честь 100-летия 55-го пехотного Подольского полка

Существует еще жетон этого полка в виде щита, покрытого синей эмалью. На щиток наложен серебряный якорь. По периметру по белой эмали выполнены надписи: «П. Подольский п.» (Пехотный Подольский полк) и «Гн-мр. Болотникова полк» (Генерал-майора Болотникова полк). Чуть выше на сложенной золотой ленте имеются даты «1798» и «1898», между которыми стоит цифра «50». Надписи и даты выполнены синей эмалью. Жетон венчает золотая корона с ниспадающей синей лентой. Надпись на жетоне говорит о том, что первым командиром Роченсальмского полка был генерал-майор Болотников. Якорь же свидетельствовал о тех морских батальонах, из которых в свое время был сформирован Роченсальмский полк.

102. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (офицерский). 1911 г.

От Роченсальмского полка берет свое начало еще и 135-й пехотный Керчь-Еникальский полк. За подвиги личного состава при обороне Севастополя в ходе Крымской войны полку было пожаловано Георгиевское знамя с памятной надписью и Андреевской лентой.

30 августа 1911 г. был учрежден нагрудный знак Керчь-Еникальского полка в виде

золотого Мальтийского креста, покрытого эмалью белого цвета и наложенного на серебряный оксидированный адмиралтейский якорь. На крест наложен золотой совмещенный вензель императоров Павла I и Николая II. Якорь увенчан золотой императорской короной с ниспадающими из-под нее золотыми лентами, покрытыми эмалью красного цвета, с золотыми датами «1798» и «1898». Под короной наложена золотая римская цифра «С» (т. е. 100 лет), а на нижней части якоря золотая цифра «135» — номер полка.

103. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (солдатский). 1911 г.

Нагрудный знак для нижних чинов 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка является точной копией офицерского, но изготовлен он из бронзы и не покрыт эмалью. Все надписи и вензеля выпуклые.

104. Знак 102-го пехотного Вятского полка. 1910 г.

102-й пехотный Вятский полк берет свое начало от особых команд, которые, согласно Морскому регламенту 1720 г., полагалось иметь при портах и адмиралтействах. В одно время эти команды существовали под названием «флотских батальонов», а затем в 1803 г. из них сформировали морские полки, которые спустя 10 лет были переданы из Морского в Военное ведомство. Один из таких полков 25 марта 1864 г. стал называться 102-м пехотным Вятским полком.

24 октября 1910 г. был утвержден знак 102-го пехотного Вятского полка, в основе которого серебряный оксидированный адмиралтейский якорь, напоминающий о том, что Вятский полк берет свое начало от 4-го Мор-

флотском экипаже, находившемся в тех же Крюковских казармах. 1 ноября 1913 г. Морское собрание преобразовали в Кают-компанию офицеров флота.

Петербург не уступает ни одному городу мира по числу памятников морской славы: их более 300. Сохранились такие исторические комплексы, как Новая Голландия и центр Кронштадта. Традиция украшать город памятниками, связанными с флотом, жива и



103. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (солдатский). 1911 г.



104. Знак 102-го пехотного Вятского полка (солдатский). 1910 г.

сейчас: в дни празднования 300-летия флота на Адмиралтейской набережной появился памятник Петру I, на Петровской набережной — «Морякам и создателям флота России», на здании Военно-морской академии установили мемориальную доску Адмиралу Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецову (имя адмирала академия носит с 1990 г.), а на доме, где жил известный писатель В. С. Пикуль, часто обращавшийся к морской теме, укрепили доску, увековечившую его имя (4-я Красноармейская ул., д. 16).

История флота сохраняется в культурных сооружениях Петербурга, таких как Морской Николаевский Богоявленский собор, церковь Святого Великомученика Пантелеймона, портовая церковь Богоявления Господня (Гутуевский остров), церковь Инвалидного дома Рождества Иоанна Предтечи, церковь Чесменской военной богадельни (Чесменская церковь), Кронштадтский Николаевский морской собор и др. Всего же в Петербурге и Кронштадте до 1917 г. было 23 православных морских храма.

Особо почитаемым среди моряков считался Адмиралтейский собор во имя Святого Спиридона Тримифунтского чудотворца. В Петербурге существовал уникальный храм-памят-



105. Знак 206-го пехотного Сальянского полка (солдатский). 1905 г.

ского полка. На якорь закреплены золотые вензеля императоров Александра I и Николая II, увенчанные золотой императорской короной с ниспадающими из-под нее золотыми лентами, покрытыми голубой эмалью, с надписями «4 морской п.» и «102 вятский п.». На нижней части якоря — даты «1803—1903». Кстати, 4-му Морскому полку 6 декабря 1831 г. за храбрость его личного состава было пожаловано Георгиевское знамя с надписью: «За взятие приступом Варшавы 25 и 26 августа 1831 года».

Якорь офицерского знака изготовлен из серебра, а вензеля и императорская корона — из золота. Лента покрыта голубой эмалью.

105. Знак 206-го пехотного Сальянского полка. 1905 г.

20 февраля 1910 г. на базе Сальянского резервного батальона был создан 206-й пехотный Сальянский полк. Батальон же был сформирован в 1805 г. из солдатской команды Каспийской флотилии и чинов морских полков и назывался до 1830 г. Каспийским морским батальоном. 2 июня 1912 г. был утвержден знак 206-го пехотного Сальянского полка.

Основу этого знака составляет серебряный венок из лавровой и дубовой ветвей. Внутри венка расположен серебряный оксидированный якорь, на который наложен совмещенный вензель императоров Александра I (серебряный) и Николая II (золотой). Венок увенчан золотой императорской короной с ниспадающими из-под нее золотыми лентами, покрытыми эмалью красного цвета, с золотыми датами «1805» и «1905». Внизу, на пересечении ветвей, наложен серебряный свиток. На свитке — золотая римская цифра «С» (т. е. 100 лет), покрытая эмалью белого цвета, внутри нее

золотой оксидированный Кавказский крест. Солдатский знак изготовлен из бронзы и не покрыт эмалью.

106. Знак в память 50-летия шефства великого князя Алексея Александровича над 37-м пехотным Екатеринбургским полком. 1911 г.

20.04.1911 г. по случаю 50-летия шефства великого князя Алексея Александровича над Екатеринбургским полком был учрежден памятный нагрудный знак. Основу знака составляет адмиралтейский якорь и уложенная по кругу якорь-цепь. В центре знака на голубом Андреевском кресте закреплен двуглавый орел со скипетром и державой, а на груди орла — вензель великого князя Алексея Александровича. В нижней части знака выбита римская цифра L, что означает 50-летие шефства Алексея Александровича над полком. Знак венчает большая императорская корона, из-под которой выходит развевающаяся лента с косицами.

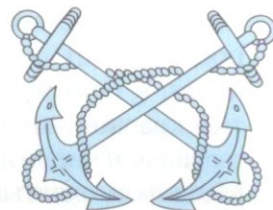
В русской армии существовали и другие полки, на знаках которых присутствовала морская символика или которые какое-то время числились как морские полки. Среди них 32-й пехотный Кременчугский полк, 89-й пехотный Беломорский, 90-й пехотный Онежский, 92-й пехотный Печорский полк и др.



106. Знак в память 50-летия шефства великого князя Алексея Александровича над 37-м пехотным Екатеринбургским полком. 1911 г.

ник морякам, погибшим в Русско-японскую войну 1904—1905 гг. («Спас-на-водах»), не сохранившийся до наших дней.

В петербургской земле погребены останки сотен российских моряков — славных сынов Отечества. На Смоленском православном кладбище, основанном в 1738 г., похоронен выдающийся исследователь Арктики генерал Корпуса гидрографов А. И. Вилькицкий, а рядом покоится его сын, тоже исследователь Арктики, Б. А. Вилькицкий, прах которого был



УЧАСТНИКУ ОБОРОНЫ СЕВАСТОПОЛЯ

доставлен из Бельгии в Россию в год празднования 300-летия флота.

В Лазаревской усыпальнице Александрово-Невской лавры похоронены герои Чесменского сражения генерал-поручик И. А. Ганнибал (1736—1801), участник Северной войны генерал-фельдмаршал Б. П. Шереметев (1652—1719), президент Российской академии наук адмирал А. С. Шишков (1754—1841), а в Благовещенской — президенты Адмиралтейств-коллегии адмирал И. Я. Голенищев-Кутузов (1729—1802) и фельдмаршал И. Г. Чернышев (1726—1797), флотоводец адмирал Д. Н. Сенявин (1763—1831).

На всех кладбищах Петербурга имеются братские могилы моряков, погибших в минувших войнах.

Например, на Невском воинском кладбище есть братская могила моряков 1-й гвардейской Краснознаменной Красносельской морской железнодорожной артиллерийской бригады Балтийского флота, погибших в Великую Отечественную войну. На берегу реки Смоленки существует братская могила экипажа подводной лодки Щ-323, погибшего в период обороны Ленинграда в 1943 г., а в Можайском — братская могила моряков крейсера «Аврора», погибших в Великую Отечественную войну.

Героическая оборона Севастополя явилась одним из главных событий Крымской войны. В течение 349 дней участники обороны крепости сковывали и в значительной степени обескровили экспедиционную армию Англии, Франции, Турции и Сардинии, не дав ей вторгнуться в южные районы России. На Севастопольских бастионах сложили свои головы известные русские адмиралы В. А. Корнилов, П. С. Нахимов и В. И. Истомин.

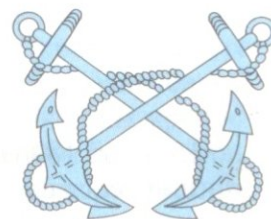
За героическую оборону Севастополя Черноморскому флоту были пожалованы георгиевские ленты на бескозырки, а каждый месяц, проведенный в стенах осажденной крепости, засчитывали за год службы.

107. Жетон в память 35-летия обороны Севастополя

В 1890 г., в память 35-летней годовщины обороны Севастополя, для ее участников, оставшихся в живых, был учрежден жетон. Он представляет собой прямой крест темного цвета, в центре которого медальон, покрытый красной эмалью, с цифрой «349», показывающей число дней обороны Севастополя. Медальон охватывает золотой венок из дубовых ветвей, внизу перевязанных золотой лентой. На оборотной стороне в центре гра-

вировали имя владельца жетона, а по кругу старославянским шрифтом выполнена надпись: «Воспом. Защ. Севастополя» и даты начала и конца обороны крепости: «1854—1855».

16 июня 1904 г. в ходе испытаний затонула подводная лодка «Дельфин». При этом погибли 24 члена экипажа, в том числе и. о. командира лейтенант А. Н. Черкасов. 19 июня на Смоленском православном кладбище состоя-



107. Жетон в память 35-летия обороны Севастополя

ЗАЩИТНИКАМ КРЕПОСТИ ПОРТ-АРТУР

лись похороны моряков. На двух могилах установлены надгробия с выбитыми именами всех погибших на первой русской боевой подводной лодке.

7 февраля 1981 г. в авиационной катастрофе вблизи города Пушкина погибли командование и офицеры Тихоокеанского флота, члены экипажа самолета, а также гражданские лица.

В 1983 г. на месте погребения моряков, расположенном на аллее Героев Серафимовского кладбища, установили мраморную стелу с текстом «Военным морякам-тихоокеанцам, погибшим при исполнении служебных обязанностей 07.02.1981 г.». На 46 мраморных досках выбиты имена погибших. Автор мемориала архитектор М. А. Мойстренко.

История флота отражена в топонимике Петербурга. Многие улицы, набережные, мосты имеют морские названия: Ушаковская, Синопская и Адмиралтейская набережные, Корабельная, Лощманская и Чесменская улицы, Шкиперский проток, Галерная гавань и т. д.

Экспонаты, связанные с историей Российского флота, хранятся практически во всех музеях Петербурга. Например, в Государственном Эрмитаже есть портреты первого генерал-адмирала русского флота и первого президента Адмиралтейств-коллегии Ф. М. Апраксина, одного из основателей и строителей флота адмирала К. И. Крюйса, адмиралов Г. А. Спиридова, С. К. Грейга, А. С. Грейга, Ф. Ф. Ушакова, Л. П. Гейдена, П. С. Нахимова, мореплавателей М. П. Лазарева, И. Ф. Крузенштерна, Ф. П. Врангеля и др.

ПОД «ШПИЦЕМ» АДМИРАЛТЕЙСТВА

За три века вид Главного адмиралтейства изменялся не один раз, однако оно всегда оставалось символом славы Российского флота.

В ноябре 1704 г., согласно указу царя, заложили фундамент первых

15 марта 1898 г. в Пекине состоялось подписание соглашения, по которому часть Ляодунского полуострова вместе с Порт-Артуром уступались России в аренду сроком на 25 лет. Усилиями армии и флота в Порт-Артуре сразу же стали создавать береговой и сухопутный фронты обороны. К началу Русско-японской войны на береговом фронте из 25 спланированных инженер-полковником К. И. Величко батарей было построено 9 долговременных и 12 временных батарей, вооруженных 119 орудиями. На сухопутном фронте по проекту полагалось создать 6 фортов, 5 укреплений и 5 долговременных батарей. К началу войны вчерне были закончены лишь 4 форта, 3 укрепления и 3 батареи. Но и при этом состоянии обороны Порт-Артура начальник Квантунского укрепленного района генерал-лейтенант А. М. Стессель, комендант крепости генерал-лейтенант К. Н. Смирнов и командующий эскадрой вице-адмирал О. В. Старк считали крепость неприступной. Такого же мнения придерживался наместник адмирал Е. И. Алексеев. Насколько это соответствовало действительности, показала начавшаяся в январе 1904 г. война с Японией. С первых дней на море и на суше для России события развивались крайне неблагоприятно, а к середине июня Порт-Артур оказался в тесном кольце блокады.

Натолкнувшись на упорное, порой фанатичное сопротивление защитников Порт-Артура, японский генерал М. Ноги, блокируя русскую крепость, постепенно вгрызался в ее оборону. Ситуация осложнилась в начале декабря, после гибели организатора и вдохновителя обороны Порт-Артура генерала Р. И. Кондратенко. Гибель доблестного генерала произвела крайне удручающее впечатление на гарнизон крепости. Это была невосполнимая утрата. Назначенный начальником сухопутной обороны крепости генерал-лейтенант А. В. Фок был сторонником капитуляции. 16 декабря на военном совете большинством голосов решили продолжать сопротивление, но, вопреки этому мнению, генерал А. М. Стессель подписал акт о капитуляции. Не исчерпав своих возможностей, гарнизон Порт-Артура численностью более 30 тыс. человек вместе с генералами оказался в плену.

Вскоре под нажимом общественности была назначена следственная комиссия по делу о сдаче Порт-Артура под председательством члена Государственного совета генерала от инфантерии Х. Х. Роона. Комиссия пришла к выводу, что «...капитуляция явилась крайне тягостной и оскорбительной для чести армии и достоинства России». В качестве обвиняемых к делу были привлечены генералы А. М. Стессель, К. Н. Смирнов, А. В. Фок и В. А. Рейс и адмиралы О. В. Старк, М. Ф. Лощинский, И. К. Григорович, Р. Н. Вирен и Э. Н. Щенснович. Главными же виновниками сдачи Порт-Артура были признаны А. М. Стессель, А. В. Фок, В. А. Рейс и К. Н. Смирнов. Как основного виновника позорной сдачи крепости суд приговорил А. М. Стесселя к смертной казни, вскоре замененной императором на заточение в крепость сроком на 10 лет. 7 марта 1908 г. лишенного генеральского

адмиралтейских зданий, получивших название Адмиралтейского двора. Об этом событии в журнале Петра I есть такая запись: «Ноябрь, в 5-й день, в неделю заложили Адмиралтейский дом и были в остерии и веселились, длина 200 сажень, ширина 100 сажень».

План Адмиралтейского двора составлял сам Петр: это был прямоугольник, три стороны которого представляли собой мазанковое здание, а четвертая замыкалась Невой. Ширина и глубина реки в этом месте позволяли спускать на воду строившиеся парусные линейные корабли. В левом крыле со стороны Невы размещались канатные мастерские, канатный сарай и двор для смольения канатов, в правом — большой амбар, мастерские мачтовые, блоковые, конопатная, парусная и др. Наружные стены были сплошными, а все окна и двери выходили во двор. Внешне Адмиралтейский двор больше напоминал укрепление, чем верфь, так как, по замыслу царя, двор создавался как крепость-верфь, поскольку шведы еще представляли серьезную опасность.

Адмиралтейская крепость наряду с Петропавловской крепостью, батареей на стрелке Васильевского острова и сигнально-наблюдательными постами стала частью укрепленной позиции, преграждавшей неприступному флоту доступ в Неву. Продуманная расстановка орудий позволяла перекрывать фарватер реки многослойным артиллерийским огнем.

Внутри Адмиралтейского двора выстроили две кузницы, а вдоль Невы соорудили 13 эллингов. На лугу построили несколько жилых домов для адмиралтейца Ф. М. Апраксина, вице-адмирала К. И. Крюйса и коменданта Адмиралтейского двора полковника И. Я. Яковлева. В других домах проживали офицеры, рабочие и мастеровые. Весь двор обнесли рвом и валом, на которых соорудили пять бастионов: три — по длинному фасу и два — на концах боковых фасов у самого берега Невы. На бастионах выстроили избы для солдат Адмиралтейского

батальона. В средней части длинного фаса сделали въездные ворота, а через ров перекинули подъемный мост. Адмиралтейский двор стали называть Адмиралтейской крепостью. Обширное пространство вокруг крепости — так называемый гласис — было запрещено застраивать, чтобы исключить возможность внезапного появления противника под стенами крепости.

В 1706 г. Петр писал А. Д. Меншикову: «Я нашел здесь за помощью Божией все изрядно и живу как в раю». Но, как считал сам Петр, только после Полтавской победы, одержанной над шведами в 1709 г., появилась уверенность в будущем своего детища. В письме к генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину, датированном 27 июня 1709 г., он писал: «Ныне уже совершенно камень в основание Санкт-Петербурга положен с помо-

чина А. М. Стесселя заключили в Петропавловскую крепость, из которой он, однако, «...по монаршему милосердию был освобожден через год». Генералов К. Н. Смирнова, А. В. Фока и В. А. Рейса уволили от службы с лишением мундира, правда, с приличными пенсиями.

Интерес к делу о сдаче Порт-Артура был настолько велик, что с высочайшего разрешения заседания суда проходили в здании Санкт-Петербургского собрания армии и флота при огромном стечении русских и иностранных корреспондентов, представителей телеграфных агентств и любопытствующей столичной публики; 41 заседание прошло при переполненном зале.

Еще до сдачи Порт-Артура, когда имя А. М. Стесселя ассоциировалось с героической обороной города, были выпущены два жетона, прославлявшие генерала как героя.

108—109. Жетоны в память командования генерал-лейтенантом А. М. Стесселем Квантунским укрепленным районом (два варианта)

На лицевой стороне первого жетона в овальной виньетке изображены генерал А. М. Стессель и надпись «Стессель». На оборотной стороне была выгравирована надпись: «Доблестный герой Порт-Артура ген. лейт. г. ад. А. Стессель» (Доблестный герой Порт-Артура генерал-лейтенант генерал-адъютант А. Стессель).

На втором жетоне, имеющем форму гербового щита, на лицевой стороне в овале изображение генерал-лейтенанта А. М. Стесселя и надпись: «Герой Порт-Артура — А. Стессель». Текст оборотной стороны жетона гласит: «На славу доблестным героям защиты Порт-Артура. 1904».



108—109. Жетоны в память командования генерал-лейтенантом А. М. Стесселем Квантунским укрепленным районом (два варианта)

110. Знак «За оборону Порт-Артура» (неутвержденный, солдатский)

В 1905 г. впервые заговорили об учреждении нагрудного знака «Защитнику крепости Порт-Артур». В то же время был разработан и рисунок знака. Но на утверждение императору Николаю II представили только медаль «В память войны с Японией», а с учреждением знака решили повременить. Тогда посчитали, что достаточным будет получение серебряной медали, которую вручали только защитникам Порт-Артура, других участников войны награждали бронзовыми медалями. Носили эту медаль на Александровско-георгиевской ленте, причем получившие ранения носили ее с бантом.

13 июля 1906 г. была предпринята еще одна попытка утвердить знак, причем изготовили два образца нагрудных знаков: офицерский и для нижних чинов. В обосновании отмечалось, что в связи с тем, что серебряную медаль носят только на мундире, при других формах одежды нельзя отличить доблестного защитника Порт-Артура от других чинов. Однако это оказалось малоубедительным. Высочайшего соизволения снова не дождался. Морской министр адмирал А. А. Бирилев не счел нужным докладывать о знаке еще и потому, что подобного знака не имели защитники Севастополя, который не был сдан, как Порт-Артур, а захвачен неприятелем в результате предпринятого штурма.

Каким-то чудом сохранился образец неутвержденного знака для нижних чинов. Он представляет собой выполненный из желтого металла крест с надписью: «За оборону Порт-Артура». В центре креста — стилизованное изображение шестибастионной крепости, внутри которой выгравирован вензель императора Николая II. Между лучами креста расположены мечи, эфесами вниз. Тако-



110. Знак «За оборону Порт-Артура» (неутвержденный, солдатский)

стью Божией». На Адмиралтейской верфи в том же году приступили к строительству крупных судов: 5 декабря заложили 54-пушечный линейный корабль «Полтава», названный в честь Полтавской победы. Впоследствии в русском флоте стало традицией называть крупные корабли в честь одержанных побед. Корабли носили наименования «Лесное», «Гангут», «Выборг», «Шлиссельбург» и т. п. При этом крупным кораблям, как правило, наименования присваивал сам император, о чем делали запись в журнале Адмиралтейств-коллегии. В конце царствования Петра появилась традиция указывать на корме корабля его имя церковно-славянскими буквами. При Петре также появилась традиция на транце судна помещать изображение государственного герба. В жалованной грамоте, данной Францу Тиммерману на 20-летнюю привилегию строить корабли для русского флота, отмечалось: «...на тех новопостроенных кораблях и иных судах, на всяком судне на кормах герб выобразить Его Царского Величества Российского царствия, подобием распростертого крылами двуглавого орла с тремя над ним венцами, а на персях у того орла воина на коне, с копьем, в сбрюю воинна устроенного, в челясти змеинные прободающего, а в ногах у того же орла, в правый скипетр, а в левый



111. Знак «За оборону Порт-Артура» (офицерский). 1914 г.

яблоко с крестом, да и на знаменах и на прапорах на тех кораблях, на щоглах и на носу и на корме нашить ему, Францу, такие же Его Царского Величества гербы, что и на корме, на тафте белой, на обе стороны, в середине черною тафтою или иною материею того же цвета». После 1917 г. корму боевых кораблей стали украшать изображением герба Советского Союза, а нос — красными пятиконечными звездами.

К числу первых адмиралтейских зданий, построенных вне Адмиралтейского двора, относится чертежная мастерская. Это деревянное здание возвели в 1706 г. на лугу напротив адмиралтейских ворот. В 1709 г.

го же рисунка, только серебряный и покрытый эмалью, был изготовлен офицерский крест (согласно архивным данным).

111. Знак «За оборону Порт-Артура» (офицерский). 1914 г.

Только в 1914 г., под давлением общественности, снова был поднят вопрос об учреждении нагрудного знака для защитников Порт-Артура. На этот раз приказом по Морскому ведомству № 49 от 6 февраля 1914 г. знак наконец утвердили. Правда, его рисунок был несколько изменен. Офицерам вручали серебряный оксидированный крест по форме Георгиевского с выпуклым полированным ободком. Между лучами креста расположены серебряные мечи с полированными клинками. В центре креста круглый серебряный оксидированный медальон с выпуклым полированным ободком. На медальон наложен серебряный шестиугольный бастион. Поверхность внутри бастиона покрыта эмалью белого цвета, на которой изображен черный финифтевый броненосец. На горизонтальных лучах креста надпись: «Портъ Артуръ», выполненная выпуклыми серебряными буквами.

112. Знак «За оборону Порт-Артура» (солдатский). 1914 г.

Солдатский знак «За оборону Порт-Артура» является почти копией офицерского, но изготовлен из бронзы и не покрыт эмалью. Все надписи и изображения бастиона и корабля выпуклые. Бастион повернут вокруг вертикальной оси на 30°.

С прибытием в конце февраля 1904 г. в Порт-Артур вице-адмирала С. О. Макарова, пользовавшегося широкой популярностью среди моряков, значительно активизировали



112. Знак «За оборону Порт-Артура» (солдатский). 1914 г.

свою деятельность корабли Тихоокеанского флота. Уже на третий день своего пребывания в Порт-Артуре Макаров выходит на «Новике» на выручку миноносца «Стерегуший» и этим еще больше вселяет веру в свои действия и распоряжения. За месяц командования флотом эскадра шесть раз выходила в море, и последний выход для Макарова стал роковым. Почти у самого берега эскадренный броненосец «Петропавловск», шедший под флагом Макарова, наскочил на мину, последовал страшной силы взрыв, и корабль в считанные минуты ушел на дно. Гибель вице-адмирала Макарова стала для флота настоящей катастрофой, так как флот лишился своего главного руководителя, а Порт-Артур — организатора защиты крепости с моря.

113. Жетон в память о гибели на эскадренном броненосце «Петропавловск» вице-адмирала С. О. Макарова

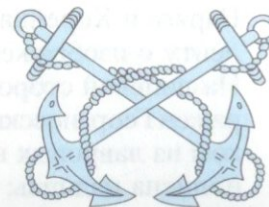
Сохранился жетон, посвященный этому трагическому событию. На его лицевой стороне изображен флотоводец, а по периметру выбита рельефная надпись: «На память о вице-адмирале С. О. Макарове. 31 марта 1904». Перед датой гибели адмирала выбит крестик — символ вечной памяти и скорби. На оборотной стороне жетона изображен силуэт эскадренного броненосца с подписью: «Петропавловск».

в нем открыли церковь, а чертежную мастерскую перенесли внутрь Адмиралтейского двора и назвали Модель-каморой (впоследствии она послужила основой Морского музея). На адмиралтейском лугу имелась аптека, переведенная в 1732 г. в дом князя Долгорукова на Васильевский остров.

Через пять лет началась частичная перестройка Адмиралтейского



113. Жетон в память о гибели на эскадренном броненосце «Петропавловск» вице-адмирала С. О. Макарова



УЧАСТНИКАМ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ

двора. Среднюю часть фасада выломали, а вместо нее возвели каменное здание в два этажа с большими сводчатыми воротами в центре. Над воротами построили мазанковую башню с часами и высоким шпилем, на котором установили кораблик (работы закончены к 1718 г.). Кораблик, по мысли Петра, обозначал, что именно здесь, в Петербурге, находится центр военного кораблестроения России. Впоследствии адмиралтейский кораблик стал символом не только Адмиралтейства, но и самого города на Неве.

В верхний этаж каменного здания перевели Адмиралтейскую канцелярию, ранее помещавшуюся в небольшом деревянном здании вблизи Святейшего Синода. На берегу Невы, у оконечностей будущего внутреннего Адмиралтейского канала, возвели два деревянных дома: у западного рукава канала находился так называемый мачтовый сарай, у восточного разместили Модель-камору. Рядом с ней соорудили эллинг для постройки ботов и шлюпок.

В 1716 г. Петр I приказал вырыть вокруг Адмиралтейства канал «вычистить и обделать, а землю употребить на валы». До осени 1717 г. углубляли и укрепляли сваями ров. Однако в результате очередного наводнения, когда канал не был еще заполнен водой и укреплен сваями, часть вала смыло. Работы по ликвидации последствий наводнения продолжались вплоть до 1719 г., а канал был готов только осенью 1720 г. Через канал напротив всех трех ворот построили подъемные мосты. После «вечерней зари» эти мосты поднимались и попасть на территорию Адмиралтейства до утра было невозможно. От канала, окружавшего Адмиралтейский двор, в 1717 г. прорыли канал к Новой Голландии и портовым складам для доставки корабельного леса (на его месте ныне находится Конногвардейский бульвар). По берегам канала располагались Галерная слобода и канатные заводы.

В 1718 г. началась замена деревянных зданий мастерских Адмиралтей-

В день начала Русско-японской войны, 27 января 1904 г., крейсер «Варяг» вместе с канонерской лодкой «Кореец» были заблокированы в корейском порту Чемульпо японской эскадрой из двух броненосных и четырех бронепалубных крейсеров и восьми миноносцев. Не имея возможности маневрировать в узком фарватере и прорываться полной скоростью, не считаясь с превосходством противника, крейсер «Варяг» под командованием капитана 1 ранга В. Ф. Руднева и канонерская лодка «Кореец», которой командовал капитан 2 ранга Г. П. Беляев, вышли из Чемульпо и приняли неравный бой. В конце концов, после упорного боя, «Кореец» был взорван, а «Варяг» затоплен своим экипажем.

За этот бой все матросы «Варяга» и «Корейца» были награждены Георгиевскими крестами, а офицеры — орденами святого Георгия 4-й степени.

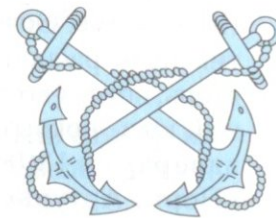
Вскоре была учреждена медаль «За бой Варяга и Корейца». Этой медали присвоили ленту с изображением Андреевского флага. На лицевой стороне медали, в центре, изображен Георгиевский крест, обрамленный венком из лавровых ветвей. По окружности выполнена надпись: «за бой Варяга и Корейца

27 января 1904 г. — Чемульпо». На обратной стороне медали изображены крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец», вышедшие навстречу японской эскадре. В верхней части медали изображен крест. Имелись два жетона в память боя при Чемульпо.

114—115. Жетон в память боя крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой (два варианта)

На лицевой стороне первого жетона, имеющего форму фигурного щитка, изображены крейсер и канонерская лодка, над которыми выбита надпись: «Варяг» и «Кореец», на оборотной стороне — рисунок в виде перекрещивающихся Андреевского флага и адмиралтейского якоря с цепью, а выше рисунка выбита надпись: «Памяти „Варяга“ и „Корейца“».

На лицевой стороне второго жетона изображен капитан 1 ранга В. Ф. Руднев в венке из лавровых ветвей, на оборотной стороне — силуэт крейсера, а под ним надпись: «Варяг».



114—115. Жетон в память боя крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой (два варианта)

ПОД АНДРЕЕВСКИМ ФЛАГОМ

ского двора на каменные. Двор очистили от мусора и выложили булыжником. В 1723 г. мазанковую башню над главными воротами решили разобрать и заменить ее на каменную с более высоким шпилем. Работа была выполнена к 1737 г. архитектором И. К. Коробовым. С 1748 г. в башне помещалась церковь. Над первым ярусом находилась открытая площадка, а на ней — башенка с изогнутым куполом и часами с циферблатами на все четыре стороны. На этой башенке соорудили застекленный восьмигранный фонарь, над которым возвышался покрытый золотом шпиль, увенчанный новым корабликом. Здесь же установили боевой и часовой колокола. На территории Адмиралтейства имелись и солнечные часы, однако в начале XIX в. их уничтожили.

Интересное описание Адмиралтейства петровской поры оставил камер-юнкер Берхгольц в дневнике, который он вел со дня приезда в Петербург в 1721 г.: «Оно имеет внутри большое, почти совсем четырехугольное место, которое с трех сторон застроено, а с четвертой открыто на Неву, где корабли строятся, а потом спускаются на воду. Против открытой стороны находится большой въезд, или главные ворота, над которыми устроены комнаты для заседания Адмиралтейств-коллегии, и поднимается довольно высокая башня...



116. Памятный жетон крейсера «Рюрик»

В Российском Императорском флоте в конце XIX в. учреждать памятные и юбилейные нагрудные знаки и жетоны стало уже традицией. Как правило, их изготавливали в честь спуска корабля на воду, знаками и жетонами отмечали знаменательные походы или маневры, а иногда их учреждали как своего рода память о службе на корабле.

116. Памятный жетон крейсера «Рюрик»

Один из таких жетонов был изготовлен по просьбе кают-компания крейсера первого ранга «Рюрик», прибывшего в 1898 г. в Порт-Артур. Основу жетона составляет вертикально расположенный адмиралтейский якорь, поверх которого закреплен спасательный круг, покрытый белой эмалью, с датой наверху: «1898» и с надписью внизу: «Портъ-Артуръ». В центре спасательного круга на квадратной пластинке изображен дракон.

В ходе Русско-японской войны крейсеру пришлось действовать в составе Владивостокского отряда крейсеров. 14 августа 1904 г., находясь в Корейском проливе, отряд, в составе которого был и «Рюрик», вступил в неравный бой с японской эскадрой. В этом бою «Рюрик» погиб.

117. Рисунок жетона в память службы на крейсере «Адмирал Макаров». 1912 г.

В Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота хранятся документы об утверждении жетона в память службы на крейсере «Адмирал Макаров». В рапорте командира корабля на имя начальника бригады крейсеров эскадры Балтийского флота сообщалось, что 23 сентября 1912 г. шеф крейсера королева Ольга Константиновна пожаловала офицерам, прослужившим на «Адмирале Макарове» более двух лет, золотые жетоны с цепочкой для ношения на шее. Несколько таких жетонов Ольга Константиновна оставила командиру для тех офицеров, которые ранее служили на крейсере. В этом же рапорте командир корабля сообщает об оставленной Ольгой Константиновной копии письма морского министра, из которого следует, что жетон для офицерского состава крейсера «Адмирал Макаров», прослужившего не менее двух лет на крейсере, утвержден 20 сентября 1912 г. императором Николаем II. Жетон представляет собой адмиралтейский якорь, увенчанный короной и обрамленный канатом в виде монограммы Ольги Константиновны. Жетон золотой.

118. Рисунок жетона в память службы на линейном корабле «Севастополь». 1916 г.

7 января 1916 г. морской министр адмирал И. К. Григорович учредил жетон в память плавания на линейном корабле «Севастополь». Он представляет собой штампованный из темного металла крест, в центре которого медальон, покрытый красной эмалью, с наложенным Андреевским крестом. Медальон обрамлен венком из дубовых листьев. На обратной стороне жетона в средней части инкру-



117. Рисунок жетона в память службы на крейсере «Адмирал Макаров». 1912 г.

Подле здания стоят большие кузницы. В одном из флигелей устроена обширная зала, где рисуют и, если нужно, переписывают мелом вид и устройство всех кораблей, назначенных к постройке. Вне и внутри Адмиралтейского здания наложено множество корабельного леса всякого рода, но еще большее его количество лежит в бли-



118. Рисунок жетона в память службы на линейном корабле «Севастополь». 1916 г.

жайших каналах, откуда его берут по мере надобности. Все это огромное Адмиралтейство обведено снаружи валом с бастионами со стороны реки, которые окружены широким и глубоким каналом, и с внутренней стороны обрыто небольшим рвом».

Из записей Берхгольца следует, что в здании Адмиралтейства имелся Флаговый зал, в котором хранились захваченные у шведов знамена и штандарты. Какое-то время в Адмиралтействе находился ботик Петра I, названный им «делушкой русского флота».

Здание Главного адмиралтейства с самого начала своего существования стало центром управления российским флотом. Здесь Петр I делал первые распоряжения относительно строительства флота, с 1718 г. в нем находилась Адмиралтейств-коллегия. Первым президентом Адмиралтейств-коллегии стал генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин, а вице-президентом — вице-адмирал К. И. Крюйс. В состав коллегии, кроме президента и вице-президента, входили 6—7 членов, а также прокурор, обер-аудитор и обер-секретарь. Заседания коллегии проводились ежедневно с 7 до 12 часов.

Между членами коллегии иногда возникали ссоры, нередко продолжавшиеся до самого вечера. Выступления



119. Жетон в память спуска на воду эскадренного броненосца «Чесма». 1886 г.

тированная флюгарка корабля, на верхней стороне креста выбита фамилия владельца жетона, на нижней — порядковый номер награждения, на левой — даты: «54—55» (т. е. 1854—1855 гг.) и «77—78» (т. е. 1877—1878 гг.), означающие хронологические рамки обороны Севастополя и Русско-турецкой войны, а на правой стороне креста — дата: «1914».

Этот жетон вручали офицерам, прослужившим на линкоре 349 суток и более, что равнялось продолжительности обороны Севастополя. В порядке исключения жетон могли вручить командиру корабля при его переводе на новое место службы, даже если он и не прослужил на корабле полагавшихся 349 суток, или любому другому офицеру, участвовавшему на линкоре в бою.

Жетону присваивался номер, который соответствовал очередности зачисления в списки судового состава. Если несколько офицеров назначались на корабль одним приказом, то порядковый номер обуславливался старшинством в чине. Для учета выдачи жетонов на корабле был заведен журнал, который хранился рядом с судовыми реликвиями и имел на обложке накладной жетон. Вручали жетон в торжественной обстановке при собрании всех офицеров, в том числе и командира корабля. Владелец жетона в день судового праздника, отмечавшегося 15 июня каждого года, мог присутствовать на торжественном обеде без приглашения.

119. Жетон в память спуска на воду эскадренного броненосца «Чесма». 1886 г.

В память спуска на воду эскадренного броненосца «Чесма», состоявшегося 6 мая 1886 г. на севастопольской верфи Российского общества пароходства и торговли, был изготовлен бронзовый жетон в форме прямоугольника. На его лицевой стороне рельеф-

но изображен броненосец «Чесма», а по периметру жетона расположена рамка, на которой имеется надпись: «Спуск — броненосца — Чесма — мая 1886». По углам рамки выбиты пятиконечные звезды. Обратная сторона имеет раскраску государственного бело-синие-красного флага, в центре которого накладка в виде герба Российской империи.

120. Жетон в память службы на канонерской лодке «Хивинец»

Сохранился памятный жетон канонерской лодки «Хивинец», спущенной на воду 11 мая 1905 г. в Санкт-Петербурге со стапеля Нового Адмиралтейства. Основу жетона составляет якорь Холла, на веретено которого надет спасательный круг, покрытый белой и красной эмалью. На верхней части спасательного круга сделана надпись: «Хивинец». Под якорем и спасательным кругом на перекрещивающихся флагштоках закреплены свисающие книзу Андреевский флаг слева и присвоенные канонерской лодке флажные позывные справа.

121. Знак в память службы на яхте «Эриклик»

Сохранился также памятный знак яхты «Эриклик». Судно спущено на воду в 1866 г. в Англии. В 1873 г. Морским ведомством куплено у Российского общества пароходства и торговли. В 1891 г. оно было капитально отремонтировано и использовано в качестве яхты главного командира Черноморского флота и портов. В основе знака — серебряный щит по форме овала, расположенного горизонтально и наложенного на серебряный якорь. В центре щита — золотая пятиконечная звезда. По контуру надписи: сверху «Эрикликъ», а снизу «память», выполненные золотыми буквами. Крепление знака на булавке.

и решения записывали в специальную прошнурованную книгу. Исполняли решения коллегии 11 контор, начальники которых не входили в ее состав. Президент Адмиралтейств-коллегии один раз в неделю осматривал Адмиралтейство и контролировал выполнение проводившихся в нем работ, один раз в две недели инспектировал морские школы и госпитали, один раз в месяц посещал Кронштадт.

На заседаниях Адмиралтейств-коллегии часто присутствовал Петр I. В журнале сохранилась запись, сделан-



120. Жетон в память службы на канонерской лодке «Хивинец»



121. Знак в память службы на яхте «Эриклик»

122. Жетон в память службы на авиаматке «Орлица»



122. Жетон в память службы на авиаматке «Орлица»

С началом Первой мировой войны на Балтике и Черном море несколько судов были переоборудованы в так называемые авиаматки, ставшие первыми носителями гидроавиации. Один из таких авианесущих кораблей — «Орлица» — в 1915 г. был зачислен в состав Балтийского флота.

В память службы на корабле был выпущен жетон, представляющий собой прямой бронзовый крест, в центре которого на развевающемся Андреевском флаге надпись: «Орлица». На верхнем луче креста — буквы «СЗ», означающие северо-запад России, на нижнем — пылающая граната. Между лучами креста — меч и самолетный пропеллер.

123. Жетон в память службы на эскадренном броненосце «Цесаревич»

В одной из частных коллекций обнаружен жетон в виде развевающегося Андреевского флага. Жетон изготовлен из серебра. Андреевский крест покрыт синей эмалью. На оборотной стороне сохранилась надпись «Цесаревич» и аббревиатура «САЗ(или Э)ГЪ». По всей видимости рядом с названием корабля выбиты инициалы владельца жетона.

Эскадренный броненосец «Цесаревич» был построен на верфи Тулова (Франция) в 1903 г. В период Русско-японской войны 1904—1905 гг. являлся флагманским кораблем 1-й Тихоокеанской эскадры. В июле 1904 г. корабль был интернирован в китайской военно-морской базе Циндао. Участвовал в Первой мировой войне 1914—1918 гг. 31 марта 1917 г. получил наименование «Гражданин», а в 1925 г. исключен из списков флота.



123. Жетон в память службы на эскадренном броненосце «Цесаревич»

ПОД ИМПЕРАТОРСКИМ ШТАНДАРТОМ

господ. И изволь флагманам объявить: впредь к вам приду с жезлом и пошлю к Антону (А. Девиеру, исполнявшему обязанности полицмейстера Петербурга. — В. Д.) в работу».

После смерти Петра хорошо отработанная система заседаний коллегии начала давать сбой: заседания стали нерегулярными и чисто формальными, решений по существу уже не принималось. Например, несколько раз отменяли и вводили учрежденный Петром I Регламент и принятые им правила управления Морским ведомством.

В 1802 г. в здании Адмиралтейства разместилось Морское министерство, созданное согласно указу Александра I. Первым морским министром назначили вице-президента Адмиралтейств-коллегии адмирала Н. С. Мордвинова. Об этом адмирале его современник вице-адмирал В. М. Головин в рукописи «О нынешнем состоянии Российского флота» в 1824 г. писал: «Муж престарелый, умный, с обширными познаниями, в государственных делах и в морском искусстве сведущий, знатного рода, с двором знакомый, пред Царем и в Думе смелый и решительный; словом, муж, имевший все способности быть морским министром, но, к несчастью, не имевший охоты быть им». И действительно, Мординов пробыл в должности министра всего около трех месяцев. Из-за несогласия с реформами Мординов подал рапорт об отставке. Его сменил вице-адмирал П. В. Чичагов, приступивший к реформам с завидной энергией. Но постепенно он охладел к флоту и в 1809 г. передал дела маркизу И. И. де Травесе. Это был период упадка флота. Поскольку корабли Балтийского флота в основном маневрировали в пределах Финского залива, моряки не без иронии называли залив «Маркизовой лужей».

Одновременно с сохранявшейся до 1827 г. Адмиралтейств-коллегией создали Адмиралтейский департамент, ведавший в разное время паноптическим институтом, отделениями по уч-

Путь Морского Гвардейского экипажа неразрывно связан с историей развития Российского флота. В 1708 г. Петр I приказал для плаваний через Неву по служебным делам начальствующих лиц и высокопоставленных особ выделить несколько шлюпок с гребцами. Затем, соединив этих гребцов со своими, Петр I в 1716 г. подчинил их надворному интенданту П. Мошкову. Так появилась придворная гребецкая команда.

В 1732 г. императрица Анна Иоанновна велела гребцовой команде состоять в ведении Елизаветы Петровны, будущей правительницы России, и впредь именоваться «комнатными ее высочества гребцами». Для себя же она приказала набрать особых придворных гребцов, отличавшихся большим ростом, силой и статью. С приходом на престол Елизаветы Петровны комнатные и придворные гребцы снова были объединены в Придворную гребецкую команду. А при Екатерине II появилась еще и Придворная яхтенская команда.

В 1807 г. во время мирных переговоров в Тильзите на реке Неман в специально выстроенном плавучем павильоне произошла встреча императоров Александра I и Наполеона I. Одновременно от правого и левого берегов отчалили к месту встречи шлюпки с российским и французским императорами.

ной, гидрографической и строительной частям, морской типографией, библиотекой и музеем, а также фабриками и заводами. В состав департамента вошли вице-адмирал А. С. Шишков, капитан-командор П. Я. Гамалея, действительный статский советник И. А. Лабзин. Почетными членами стали академики С. Я. Румовский, Л. Ю. Крафт, С. Е. Гурьев и майор граф К. К. де Местр. Председателем Адмиралтейского департамента оставался морской министр. При этом музей и библиотека составляли единое целое и подчинялись де Местру. Впоследствии Адмиралтейскому департаменту подчинили компасную мастер-



124. Знак в память 100-летнего юбилея Морского Гвардейского экипажа. 1910 г.



125. Жетон Морского Гвардейского экипажа

У Александра I, гребцами были лейб-казаки, у Наполеона I — матросы Гвардейского экипажа. Выправка, техника гребли и особенно форма одежды французов очень понравились Александру I, и он распорядился в 1810 г. Придворную яхтенную и гребцовую команду причислить к гвардии и назвать ее Морским Гвардейским экипажем. Комплектовать его стали «людьми рослыми и чистыми лицом». Впервые в военных действиях Морской Гвардейский экипаж отличился в боях под Кульмом 17 августа 1813 г. За отличия ему было пожаловано Георгиевское знамя.

В 1905 г. к Морскому Гвардейскому экипажу были приписаны императорские яхты «Штандарт» и «Царевна». С этого времени их экипажи стали комплектовать исключительно гвардейцами.

124. Знак в память 100-летнего юбилея Морского Гвардейского экипажа. 1910 г.

В 1910 г. Морской Гвардейский экипаж торжественно праздновал сразу два крупных юбилея: 100-летие своего существования и 200-летие со дня основания первой Придворной гребцовой команды. В ознаменование этих событий 8 февраля 1910 г. был утвержден нагрудный знак, представляющий собой серебряный Кульмский крест с вензелем императора Николая II в центре креста. На боковых и на нижнем лучах даты: «1710», «1810» и «1910». При этом крест покрыт черной матовой эмалью, а вензель и даты — золотые.

125. Жетон Морского Гвардейского экипажа

Существовал еще жетон Морского Гвардейского экипажа. Он представляет собой Кульмский крест, в центре которого поме-

Под императорским штандартом

щен развевающийся Андреевский флаг с Георгиевской звездой посередине. Крест наложен на эмалевую розетку из Георгиевской ленты. Все элементы этого жетона отражают славный боевой путь Гвардейского экипажа.

126. Жетон в память приемочных испытаний яхты «Полярная Звезда». 1890 г.

Гвардейский экипаж обслуживал также и другие императорские яхты, в том числе и «Полярную Звезду», которая была спущена в 1890 г. В коллекции Эрмитажа существует жетон, посвященный этому событию, который представляет собой восьмиконечную звезду с надписью «Полярная Звезда на память о 18—848 узлах» и с датой «1890». Звезда наложена на волнистую Георгиевскую ленту. Надписи и дата выполнены черной эмалью.

127. Жетон в честь 10-летия императорской яхты «Полярная Звезда». 1900 г.

В 1900 г. в честь 10-летия яхты «Полярная Звезда» государыней императрицей Марией Федоровной был утвержден жетон для офицеров. Жетон представляет собой пятиконечную звезду, обвитую Георгиевской лентой. В центре звезды расположен черно-оранжевый щиток с изображением императорской короны, из-под которой выходит голубая Андреевская лента. Более крупная корона с такой же лентой прикреплена шарнирно к верхнему лучу звезды. В нижней части жетона расположена наклад-ка в виде римской цифры «X» (т. е. 10 лет). На обратной стороне — надпись: «Полярная Звезда».



126. Жетон в память приемочных испытаний яхты «Полярная Звезда». 1890 г.

кую, занимавшуюся изготовлением навигационных инструментов.

Она возникла около 1730 г. в здании Главного адмиралтейства. С развитием флота в 1752 г. при Морском корпусе открылась Мастерская мореходных математических и физических приборов, также занимавшаяся изготовлением навигационных приборов. В 1804 г. их объединили в Мастерскую мореходных инструментов, которую возглавил один из лучших мастеров И. Шилорин. В 1809 г. на Охте создали так называемый Паноптический институт, куда и перевели Мастерскую мореходных инструментов. Однако в 1818 г. здание сгорело, поэтому мастерскую на время разместили в Адмиралтейских Ижорских заводах,



127. Жетон в честь 10-летия императорской яхты «Полярная Звезда». 1900 г.

128—129. Рисунок жетона в память службы на яхте «Полярная Звезда» (два варианта)

Рисунок первого варианта жетона представляет собой пятиконечную звезду, обвитую Георгиевской лентой. В центре звезды расположен оранжево-черный щиток с изображением императорской короны, из-под которой выходит голубая Андреевская лента. Более крупная корона с такой же лентой прикреплена шарнирно к верхнему лучу звезды. На оборотной стороне рисунка имеется надпись: «Полярная Звезда».

Рисунок второго варианта жетона также представляет собой пятиконечную звезду, обвитую Георгиевской лентой. В центре звезды расположен черно-оранжевый щиток (меньших размеров) с изображением императорской короны, из-под которой выходит голубая Андреевская лента. Более крупная корона с такой же лентой прикреплена шарнирно к верхнему лучу звезды. На оборотной стороне рисунка жетона имеется надпись: «Полярная Звезда».

В 1914 г. Мария Федоровна выразила желание, чтобы офицеры императорской яхты «Полярная Звезда», проплававшие на ней не менее 5 кампаний, как память о службе на яхте имели бы право носить знак, изображающий флюгарку яхты «Полярная Звезда». Но по непонятным причинам был изготовлен жетон, утвержденный к 10-летнему юбилею яхты, но без римской цифры «X». Жетон утвердили 24 марта 1914 г.

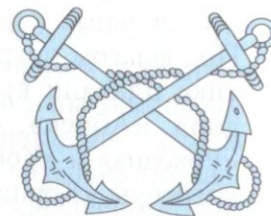
130. Знак за усердную службу в Морской охране. 1901 г.

Сразу же после убийства императора Александра II для охраны императорской фамилии на суше была сформирована Сводно-гвардейская рота, преобразованная в дальнейшем в батальон, а затем и в полк. Одно-

временно для защиты государя на море была создана Морская охрана.

За усердную службу в Морской охране 24 декабря 1901 г. был учрежден нагрудный знак. В его основе — фигурно сложенная золотая лента с косицами, на которой выполнена надпись выпуклыми буквами: «Морская охрана». Сверху лента увенчана большой золотой императорской короной. На ленту наложен серебряный оксидированный адмиралтейский якорь, на котором размещена серебряная Андреевская звезда. Причем на звезде под орлом размещены скрещенные серебряные якоря.

Для офицерского состава этот наградной знак изготавливали из золота, а для нижних чинов — из белого металла. Офицеры получали знак с высочайшего соизволения по ходатайству флаг-капитана его императорского величества, а нижние чины — по решению флаг-капитана его императорского величества по представлению заведывающего загородными судами и Петергофской военной гаванью. При этом нижние чины могли быть представлены только те, которые пробыли в Морской охране не менее трех кампаний.



130. Знак за усердную службу в Морской охране. 1901 г. (солдатский)

Адмиралтейств-коллегии поручалось заведовать комплектованием флота личным составом и управлять хозяйственной частью посредством пяти вновь учрежденных экспедиций: хозяйственной, исполнительной, артиллерийской, казначейской и счетной. Экспедиции соответственно возглавляли генерал-криге-комиссар, генерал-интендант, генерал-цейхмей-

128—129. Рисунок жетона в память службы на яхте «Полярная Звезда» (два варианта)

а в 1858 г. возвратили в здание Главного адмиралтейства, подчинив Гидрографическому департаменту. Изготавливаемые в этой мастерской мореходные инструменты ни в чем не уступали лучшим зарубежным образцам. Например, в 1862 г. на Всемирной выставке в Лондоне Мастерская мореходных инструментов получила медаль за приспособление, позволявшее проводить пеленгование ночью и в туман, а в 1869 г. в Париже за магнитный компас — награду первого разряда.

ЗА ПОГРАНИЧНЫЙ НАДЗОР

стер, генерал-казначей и генерал-контролер.

Балтийский флот по-прежнему оставался главным и самым сильным. По утвержденному в 1803 г. штату, в его составе должны были находиться 27 линейных кораблей в состоянии боеготовности и 5 «прибавочных», составлявших так называемый резерв.

В 1812 г., так же как в Военном министерстве, была учреждена должность начальника штаба Его Императорского Величества по морской части, которую занял контр-адмирал А. В. Моллер. Таким образом, прежняя должность отменялась, хотя, будучи членом Государственного совета, адмирал Траверсе продолжал именоваться морским министром.

К началу XIX в. находившиеся между величественными зданиями Сената, Синода и Зимнего дворца Главное адмиралтейство выглядело не совсем презентабельно, требовалось придать ему достойный архитектурный облик. Лучшим из представленных оказался проект, предложенный академиком и архитектором Морского ведомства А. Д. Захаровым. Одним из главных условий конкурса на разработку проекта явилось сохранение контуров нового здания Адмиралтейства, то есть возведение его на старом фундаменте. В перестроенном здании, как и прежде, разместились все морские административные учреждения, а во внутреннем корпусе — различные мастерские и склады, необходимые для судостроения. Во внутреннем дворе оставили всего пять эллингов для постройки кораблей всех классов; заодно углубили внутренние каналы. В помещении, где ранее заседала Адмиралтейств-коллегия, поместили прижизненный портрет Петра I, кресло императора и другие реликвии.

Проследим за ходом перестройки Адмиралтейства.

1806 г. Начато строительство восточного корпуса; к осени возведена часть стен.

1807 г. Восточный корпус подведен под крышу; приступили к изготовлению деталей украшения фасада.

Пограничная стража России берет свое начало от времен Петра I и была учреждена с целью воспрепятствовать проникновению товара, за который не оплачена установленная пошлина, а также пресечь тайный переход через границу лиц, желающих по каким-либо противозаконным целям избежать таможи. С этой целью на суше были установлены пограничные заставы с вышками, а между ними — разъезды, а на реках и морях под управлением морских офицеров появились вооруженные катера и шлюпки, охранявшие государственную границу. В дальнейшем для морского пограничного надзора были созданы Балтийская, Черноморская, Беломорская и Каспийская флотилии, преобразованные указом императора Александра III в Отдельный корпус пограничной стражи. Под флагом пограничного надзора на Балтике плавали крейсера «Беркут», «Кондор», «Абрек», «Орел», «Страж» и яхты «Роксана» и «Кобчик», на Черном море — крейсера «Коршун», «Ворон» и «Ястреб», на Каспии — крейсер «Часовой» и яхта «Кречет», а на Беломорье — моторные катера и шлюпки.

Несколько раз командир корпуса поднимал вопрос об учреждении специальных наград для нижних чинов, проявивших отличие при несении пограничной службы. Но воп-

За пограничный надзор

рос так и не решался. Морские пограничники получали те же награды, что и нижние чины армии и флота. Только 17 октября 1908 г. высочайшим распоряжением для нижних чинов отдельного корпуса пограничной стражи был учрежден нагрудный знак.

Этим знаком награждались нижние чины пограничной стражи за особые заслуги, которые не подходят под правила награждения существовавшими медалями или же знаком святой Анны. Имевших уже нагрудный знак «За пограничный надзор» и вновь проявивших отличие награждали серебряными часами, которые носились с ранее полученным знаком. Указом императора Николая I право награждения знаком и часами принадлежало командиру отдельного корпуса пограничной стражи, а само награждение производили два раза в год — 21 ноября в день корпусного праздника и в день Святой Пасхи. О вручении наград делалась запись в послужном списке. Знак и часы носили при всех формах одежды.

131. Знак «За пограничный надзор». 1908 г.

Знак серебряный, состоит из матового овального щита с полированным по наружному краю ободком. В центре щита расположен вензель императора Александра III (учредителя Отдельного корпуса пограничной стражи), увенчанный императорской короной. Вокруг вензеля выполнена надпись выпуклыми буквами: «За пограничный надзор». Под щитом находятся скрещенные винтовка и обнаженная шашка, составлявшие тогдашнее вооружение нижних чинов. Причем шашка — с правой стороны эфесом вниз, а винтовка — с левой прикладом вниз. Изпод щита выступает якорь, лапами лежащий под винтовкой и шашкой. В пятке якоря сделано круглое отверстие для присоединения

1808 г. Начата переделка восточного корпуса в соответствии с указаниями Александра I об уменьшении его длины, поскольку здание закрывало обзор устья Невы со стороны Зимнего дворца; начаты перепланировка и перестройка первого этажа главного корпуса.

1809 г. Начаты работы по постройке восточного крыла главного корпуса и перестройке башни, а также Невского павильона (со стороны Зимнего дворца); ведутся работы по отделке фасадов и внутренних помещений восточного корпуса.

1810 г. Начаты живописные работы в помещениях корпуса перед Зимним дворцом; приступили к реконструкции нижней части башни; в мае Адмиралтейский департамент переехал в новое здание.

1811 г. Заканчивается отделка фасада здания перед Зимним дворцом и Невского павильона до флагштока включительно; разворачиваются работы по перестройке внутреннего флигеля, находящегося напротив Сената; принято решение об уничтожении наружного Адмиралтейского канала и подъемных мостов и устройстве бульваров. (27 августа скончался архитектор А. Д. Захаров.)



131. Знак «За пограничный надзор». 1908 г.

1812 г. В связи с Отечественной войной прекращены все строительные работы, кроме установки скульптурных украшений на башне, фронтонах и над окнами первого и второго этажей.

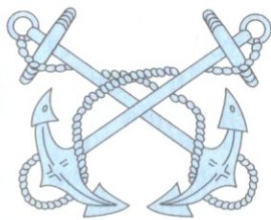
1813 г. Готовы эскизы фигур для вестибюля и скульптурных групп нимф.

1814 г. Возобновлены строительные работы; возводятся корпус перед Сенатом и Невский павильон; исполнены модели больших скульптурных фигур и установлены фигуры на фронтоне корпуса, расположенного перед Сенатом.

1815 г. В основном закончены трудоемкие работы, в том числе и на башне; к осени готовы башенные часы и закончены статуи, олицетворяющие реки и страны света.

к знаку цепочки от часов. На оборотной стороне щита вырезался номер, под которым знак выдавался нижнему чину.

Часы серебряные, закрытые, имеющие на наружной стороне верхней крышки: посредине — гравированный вензель императора Александра III, под ним — две скрещенные шашки и по полированному краю крышки гравированную надпись: «За отличную пограничную службу». На внутренней стороне верхней крышки вырезалось название части Отдельного корпуса пограничной стражи, звание, имя и фамилия нижнего чина. Циферблат часов украшен портретом императора Николая II.



ЗА ОТЛИЧНУЮ АРТИЛЛЕРИЙСКУЮ СТРЕЛЬБУ

В русском флоте всегда большое значение уделяли артиллерийской подготовке. Выучку комендоров демонстрировали во время высочайших смотров. Отличившихся поощряли деньгами или дополнительной чаркой водки. Затем появились специальные нагрудные знаки.

132. Знак «За лучшую артиллерийскую стрельбу» (для нижних чинов). 1902 г.

8 июля 1902 г. был утвержден знак для нижних чинов Морского ведомства за лучшую стрельбу из орудий в учебных отрядах Балтийского и Черноморского флотов. Знак изготовлен из оксидированной латуни и представляет собой два скрещенных орудийных корабельных ствола, на которые наложен адмиралтейский якорь, выполненный в середине за одно целое с наложенным снарядом.

Уроки Русско-японской войны со всей очевидностью показали не только крупные просчеты в развитии отечественной корабельной артиллерии, но и недостатки в выучке личного состава. Почти сразу же после этой войны в обучение личного состава на всех флотах стали усиленно внедрять дух состязательности. Были учреждены ежегодные со-

1816 г. Заканчивается засыпка наружного канала; ведутся штукатурные фасадные работы и достраивается корпус, расположенный перед Сенатом.

1817 г. Идут лепные работы внутри всех парадных помещений и заканчиваются штукатурные работы по фасадам.

1818 г. Установлены скульптуры в главном вестибюле.

1819—1820 гг. Окончание штукатурных работ внутри зданий и создания лепных украшений снаружи; разбит бульвар перед Адмиралтейством; установлены каменные скульптуры у Невских павильонов.

1821 г. Начаты работы по приспособлению помещений под временную церковь Исаакия Далматского, перенесенную в Адмиралтейство.

1822 г. Окончательно закончено оформление церкви в связи с решением о постоянном ее местопребывании в Адмиралтействе.

В перестройке Адмиралтейства участвовали скульпторы Ф. Ф. Щедри, И. И. Терехов, С. С. Пименов, В. И. Демут-Малиновский, А. А. Анисимов. В 1820—1825 гг. в Адмиралтействе частично перепланировали и отделали интерьеры (архитекторы О. Монферран, И. Г. Гомзин).

Перестройка здания Главного адмиралтейства и приведение в порядок окружающей его территории заняли целых 14 лет. В ходе строительных работ были допущены некоторые отступления от проекта Захарова. На-



132. Знак «За лучшую артиллерийскую стрельбу» (для нижних чинов). 1902 г.

пример, он предлагал сохранить обрамлявший Адмиралтейство канал с тремя подъемными мостами, облицовав его гранитными плитами и оградив «богато украшенной чугушной решеткой». Он хотел оставить и бастионы с пушками как памятники истории. По замыслу архитектора Л. Руски, со стороны Невы должны были соорудить гранитную пристань с лестницей, украшенной четырьмя скульптурами богинь. Но эти замыслы остались неосуществленными.

После восшествия на престол императора Николая I началась новая реформа флота и Морского ведомства. Был создан Комитет образования флота, председателем которого стал начальник штаба Его Императорского Величества по морской части вице-адмирал А. В. Моллер, а членами — вице-адмиралы Д. Н. Сенявин, С. А. Пустошкин и А. С. Грейг, контр-адмирал П. М. Рожнов, капитан-командоры И. Ф. Крузенштерн, М. И. Ратманов и Ф. Ф. Беллинсгаузен. В помощь Моллеру был назначен генерал-адъютант светлейший князь

стязательные стрельбы, победители которых кроме денежного вознаграждения получали еще и приз — золотые часы с императорским гербом. Такой же приз был учрежден и для офицеров, обучающихся управлению артиллерийским огнем в Учебно-артиллерийском отряде.

133. Рисунок жетона за отличную артиллерийскую стрельбу

С 26 февраля 1912 г. за отличную стрельбу офицерам стали вручать еще и специальный жетон. Он представляет собой золотой гербовый щиток, увенчанный золотой императорской короной, из-под которой выпущена бирюзового цвета лента. На лицевой стороне жетона вверху — золотая рельефная надпись: «Императорский приз», а чуть ниже надпись: «Состязательной стрельбы», дата, название корабля, взявшего приз, чин и фамилия командира корабля. Весь этот текст покрыт черной эмалью. В самом низу жетона расположены серебряные накладные перекрещивающиеся пушки и вертикально поставленный адмиралтейский якорь. На обратной стороне жетона выгравированы имя владельца и его чин.

В 1911 г. высочайшим указом был учрежден еще и «Переходящий императорский приз за лучшую стрельбу кораблей», представляющий собой большой серебряный кубок, богато украшенный государственной, морской и артиллерийской символикой. Личный состав корабля-победителя получал некоторые преимущества по службе.

ДОБРОВОЛЬНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ НА УСИЛЕНИЕ ФЛОТА

Перед самым началом Русско-японской войны почитатели Российского Императорского флота в целях содействия его строительству создали в Санкт-Петербурге кружок. К началу 1904 г. этот кружок собрал более 250 тыс. рублей для строительства подводных лодок. В столичных газетах все чаще стали появляться сообщения о крупных пожертвованиях русских меценатов на строительство военного флота. Вскоре вместо кружка был образован Особый комитет по усилению флота на добровольные пожертвования. Председателем его стал великий князь Александр Михайлович.

В самом начале своей деятельности Комитет попробовал заказать боевые корабли за границей. Но ни одна из европейских держав, чтобы не оказаться среди нарушителей нейтралитета, не осмелилась принять выгодные заказы от России. Консультанты от флота предложили на отечественных заводах заложить минные крейсеры и подводные лодки.

За время деятельности Комитета были построены минные крейсеры «Украина», «Войсковой», «Туркменец Ставропольский», «Казанец», «Стерегущий», «Страшный», «Донской Казак», «Забайкалец», «Москвитянин», «Доброволец», «Эмир Бухарский», «Финн», «Амурец», «Уссуриец», «Генерал Кондратенко», «Сибирский Стрелок», «Погранич-

А. С. Меншиков, пользовавшийся безграничным доверием нового императора.

В 1828 г. управление флотом осуществляли Морской штаб, преобразованный в 1831 г. в Главной морской штаб, и Морское министерство. Первым начальником штаба стал адмирал А. С. Меншиков. В его подчинении находились управления генерал-гидрографа, дежурного генерала и ученого комитета.

В 1836 г. обе эти части соединили и создали Морское министерство, подчиненное Меншикову, а должность морского министра упразднили. Таким образом, Морское министерство стало единственным министерством в России без министра. Так продолжалось до 1855 г., когда были введены должности главного начальника флота и Морского ведомства и управляющего Морского министерства. Первую должность занял генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, а вторую вице-адмирал барон Ф. П. Врангель. В ходе этого преобразования был упразднен Главный морской штаб.

«Генерал-адмирал, — отмечалось в „Общем образовании управления Морского министерства“, — назначается в это звание по избранию Государя Императора Указом Правительствующему Сенату и Высочайшим приказом по флоту и вступает в действительное исполнение своей должности по особому Высочайшему повелению. Генерал-адмирал подчинен непосредственно Государю Императору. Генерал-адмирал есть главный начальник флота и Морского министерства и управляет последним на правах министра».

По должности генерал-адмирал являлся председателем Адмиралтейств-совета, членом Государственного совета и Комитета министров, а также присутствовал в Правительствующем Сенате. В отсутствие генерал-адмирала управляющий Морского министерства вступал в полное управление всеми частями министерства на правах министра и



133. Рисунок жетона за отличную артиллерийскую стрельбу

на этом основании объявлял все высочайшие повеления по Морскому ведомству.

В 1855—1880 гг., когда во главе Морского министерства стоял генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, пост управляющего Морского министерства последовательно занимали вице-адмирал Ф. П. Врангель (1855—1857), адмирал Н. Ф. Метлин (1857—1860), адмирал Н. К. Краббе (1860—1876), вице-адмирал С. С. Лесовский (1876—1880).

На престол после гибели Александра II в 1881 г. вступил Александр III. Одним из первых актов в отношении флота была отставка по болезни великого князя Константина Николаевича и назначение в 1882 г. на пост главы Морского ведомства великого князя Алексея Александровича, произведенного в следующем году в генерал-адмиралы. Специально созданная комиссия под председательством вице-адмирала А. П. Жандра в 1855 г. представила на высочайшее утверждение новое «Положение об управлении Морским ведомством», введенное в действие 1 января 1886 г.

В Морское министерство входили Адмиралтейств-совет, Главный военно-морской суд, Главный морской штаб, Морской ученый комитет,



134. Знак за пожертвования на военный воздушный флот. 1912 г.

ник» и «Охотник», а также подводные лодки «Фельдмаршал Граф Шереметев», «Почтовой», «Кета» и подводная лодка лейтенанта Боткина. В августе 1912 г. Морскому министерству был сдан эскадренный миноносец «Новик», по скорости хода не имевший равного в мире. С его сдачей деятельность Комитета по кораблестроению закончилась.

На общем собрании Комитета, состоявшемся 30 января 1910 г., решили оставшуюся сумму направить на развитие авиации. Комитет взял на себя заботы не только по закупке и строительству летательных аппаратов, но и по подготовке летного состава. Сумма 900 тыс. рублей быстро была израсходована, в связи с чем возникла необходимость продолжить сбор добровольных пожертвований.

24 мая 1912 г. было решено: «Испросить высочайшее соизволение на учреждение нагрудного знака для лиц обоего пола, с распространением его среди населения при условии, чтобы за пожертвование в 500 руб. выдавать золотой знак, за пожертвование 100 руб. — серебряный, а за особые труды и заслуги в деле содействия Комитету — выдавать нагрудный знак бесплатно. Выпустить недорогие, трехрублевого достоинства жетоны для ношения на цепочке, чтобы каждый, внесший свою лепту на нужное Родине дело, имел на то память. Организовать по городам России однодневный сбор на военный воздушный флот с продажей маленьких металлических значков в виде аэропланов». Ждать пришлось недолго, 25 июня того же года последовало высочайшее разрешение на изготовление знаков и жетонов.

134. Знак за пожертвования на военный воздушный флот. 1912 г.

Основу знака составляет овальный венок из лавровых ветвей, в центре которого помещен греческий щит, имеющий по контуру

ободок, прошитый заклепками. Остальная поверхность щита покрыта эмалью синего цвета. На щит наложен серебряный моноплан. Под щитом с монопланом проходит лента, перевязанная в нижней части в форме банта и покрытая эмалью голубого цвета. По ленте проходит надпись: «Воздушный флот — сила России». Над щитом расположен серебряный оксидированный двуглавый орел, на груди которого — щиток с гербом Москвы, увенчанный большой императорской короной с ниспадающими лентами. Кроме того, был изготовлен жетон точно такой же композиции, но чуть меньших размеров.

135—141. Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (семь вариантов)

Были изготовлены и небольшие жетоны в виде аэроплана, закрепленного на венке из лавровых ветвей. В нижней части жетона — голубая эмалевая лента с надписью: «Воздушный флот — сила России». В месте схождения правой и левой ветвей венка имеется колечко для крепления жетона к костюму.

3 декабря 1912 г. в дополнение к утвержденному нагрудному жетону для вручения жертвователям на создание военного воздушного флота были изготовлены жетоны с цепочками для ношения на пуговице. Второй вариант жетона представляет собой аэроплан, над которым находится двуглавый орел, держащий в лапе свисающий Андреевский флаг. К крыльям орла прикреплена цепочка для ношения жетона.

В дальнейшем этот жетон был несколько видоизменен (третий вариант): на Андреевском флаге появилась еще одна синяя полоса, символизовавшая пятый, т. е. воздушный, океан.

Четвертый вариант жетона изготовлен в форме круга, обрамленного лавровой ветвью.

Главное гидрографическое управление, Главное управление кораблестроения и снабжения, Морской технический комитет, Морской строительный комитет, канцелярия Морского министерства, Главное военно-морское судное управление, Управление главного медицинского



135—138. Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (варианты)



Поверх круга изображен парящий над селением самолет, на крыльях которого имеется надпись: «Воздушный флот — сила России».

Пятый вариант жетона выполнен в виде щита, по периметру которого — надпись: «Народный воздушный флот». В верхней части щита изображена Андреевская звезда, поперек которой проходят горизонтально распростертые крылья — символ авиации.

Основу шестого варианта жетона составляет стилизованное изображение земного шара, поверх которого имеется изображение самолета. На его крыльях выполнена надпись: «Воздушный флот — сила России».

Седьмой вариант жетона изготовлен в виде щита, на котором изображен летящий над землей самолет. По периметру нижней части щита выполнена надпись: «Воздушный флот — сила России». В верхней части знака имеется изображение шестиконечной звезды, обрамленной лавровым венком.

142. Знак в честь 10-летнего юбилея Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. 1914 г.

25 марта 1914 г. в память 10-летия существования Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования был утвержден юбилейный знак, в основе которого — золотая вьющаяся, кольцеобразная лента, покрытая эмалью синего цвета и увенчанная золотой императорской короной. По ленте проходит надпись: «Высочайше учрежд. особ. комит. по усил. военн. флота на добров. пожертв.» (Высочайше учрежденный особый Комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования). В центре знака помещен золотой геральдический щит, покрытый белой, эмалью с голубым Андреевским крестом, на котором расположена золотая римская цифра «X» (т. е. 10 лет). На

139—141. Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (варианты)

инспектора флота и Архив Морского министерства.

В период руководства Морским министерством генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича (1881—1905) должность управляющего министерства исполняли контр-адмирал А. А. Пешуров (1880—1881), адмиралы И. А. Шестаков (1882—1888), Н. М. Чихачев (1888—1896), П. П. Тыртов (1896—1903), Ф. К. Авелан (1903—1905 гг.).

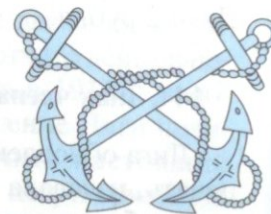
После проигранной войны с Японией вместе с великим князем Алексеем Александровичем был уволен в от-

щит наложен серебряный оксидированный двуглавый орел, держащий в лапах и клювах четыре карты, покрытые белой эмалью. В верхнем секторе щита находится золотая дата: «1904» — год учреждения Комитета, а в нижнем секторе — золотая дата: «1914» — год 10-летия его существования.

Право ношения этого знака предоставлялось всем членам Комитета, а также лицам, оказавшим услуги в его деятельности по сбору пожертвований на военный флот.

143. Жетон Морского благотворительного общества

Близким по духу Комитету было созданное еще в 1891 г. Морское благотворительное общество. Жетон Морского благотворительного общества выполнен в виде Андреевского флага, увенчанного императорской короной. На флаг наложен двуглавый орел под тремя коронами с ниспадающими лентами с картами в виде свитков в лапах орла. На обратной стороне — надпись, выполненная выпуклыми буквами: «Морское благотворительн. общество» и выгравированы начальные буквы имени и отчества, фамилия жертвователя и дата. Но встречаются жетоны и без фамилии, видимо, не врученные.



142. Знак в честь 10-летнего юбилея Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. 1914 г.



143. Жетон Морского благотворительного общества

ЛИГА ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА

ставку и его ближайший помощник, управляющий Морского министерства генерал-адъютант адмирал Ф. К. Авелан. Была наконец введена должность морского министра, которую занял адмирал А. А. Бирилев. Спустя некоторое время учредили и Морской Генеральный штаб, во главе которого стал бывший командир броненосного крейсера «Громобой» капитан 1 ранга Л. А. Брусилов. Все высшие органы управления флотом до переезда правительства в Москву находились под крышей Главного адмиралтейства.

В левом крыле здания Адмиралтейства разместили Рабочий флотский экипаж с кондукторскими ротами, преобразованный впоследствии в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского. Для размещения классов, спален, бытовых помещений потребовалась серьезная внутренняя перепланировка.

В здании Адмиралтейства находились редакции морских периодических изданий: с 1807 г. — «Записок Адмиралтейского департамента», с 1848 г. — «Морского сборника». Второй этаж от башни на восток до первого шестиколонного портика занимал Морской музей (впоследствии часть его экспозиций перенесли на третий этаж).

В здании Адмиралтейства размещалась также типография Морского ведомства, основанная 2 января 1721 г. Сначала она находилась при Академии морской гвардии, затем в поме-



144. Знак члена Лиги обновления флота

После позорно проигранного Цусимского сражения 1905 г. Морское ведомство подверглось резкой критике не только со стороны военных специалистов, но и со стороны обывателей. Отношение к флоту изменилось к худшему. Упадок был налицо: на улицах портовых городов мальчишки вслед морякам кричали: «Самотопы!» В этих условиях многие молодые офицеры оставляли морскую службу. Как часто в таких случаях бывает, со стороны прогрессивной части общества возникло движение, направленное на возрождение Российского флота. В 1905 г. «с целью всемерного содействия развитию Русских морских сил и средств» была создана Лига обновления флота, председателем которой стал отставной генерал-майор по адмиралтейству Н. Н. Беклемишев. Членами этой организации могли стать те, кто внес в кассу Лиги 2 рубля.

144. Знак члена Лиги обновления флота

Лига обновления флота имела свой флаг, печать, издавала журнал «Море», а для ее членов был учрежден небольшой серебряный знак, который носили в петлице. Знак овальной формы. В верхней части овала по контуру проходит надпись: «Лига обновления фло-

та», а в нижней — дата: «1905» — год создания организации. В центре знака изображены перекрещивающиеся российский бело-сине-красный и Андреевский флаги, поверх которых вертикально расположен адмиралтейский якорь.

145. Памятная медаль Лиги обновления флота. 1908 г.

В 1908 г. по случаю организации первой Морской выставки была учреждена медаль Лиги обновления флота, которую носили на цепочке. На лицевой стороне медали — аллегорическое изображение царственной России, повелевающей флотом, перед ней — путеводная звезда. В верхней части медали расположена надпись: «Лига обновления флота», а в нижней — «Морским судамъ быть 4 ноября 1696 г.». На оборотной стороне медали изображены лучезарная семиконечная звезда, перекрещивающиеся государственный и Андреевский флаги, якорь и развевающаяся ленточка, на которой гравировалось имя владельца. По кругу медали сделаны надписи: «Лига обновления флота» и «Мысль и труд на пользу Родины». При этом темно-бронзовую медаль вручали пожизненным членам, светло-бронзовую — членам Лиги, внесшим изобретение в развитие сил и средств флота, а серебряную — только почетным членам общества.

Были изготовлены также две золотые медали, о которых в кратком отчете деятельности Лиги обновления флота в 1911 г. сообщалось следующее: «Правление Лиги почитает своим долгом закончить настоящий отчет докладом о том, что, по утверждению медали Лиги, две золотые медали были всеподданнейше представлены державному вождю флота его императорскому величеству государю императору, из которых одна была



145. Памятная медаль Лиги обновления флота. 1908 г.

взращенная в Морском корпусе, а с августа 1829 г. — в здании Главного адмиралтейства. В этой типографии печатали морские карты, атласы, руководства, учебники и другие издания. В 1827 г. Морскую типографию с гравировальной палатой и литографией передали Управлению генерал-гидрографическому департаменту, а затем Главному гидрографическому управлению. С 1842 г. в морской типографии начали печатать «Записки по гидрографии», а с 1848 г. — журнал «Морской сборник», который выходил здесь более 75 лет.

В период реформ, проводившихся после Крымской войны 1853—1856 гг., на базе типографии были созданы чертежная, гравировальная и печатная палаты с подчинением их Гидрографическому департаменту, а морская типография перешла в ведение управляющего Морского министерства. В 1908 г. типографию Морского министерства вновь подчинили Главному гидрографическому управлению, переименовав ее в 1913 г. в Картографические мастерские, а в разных частях Петербурга стали создаваться их подразделения. Например, на Малой Охте находились граверная и меднопечатная мастерские, на Малой Подъяческой улице — чертежная. Картографические мастерские и типография по-прежнему помещались в здании Главного адмиралтейства.

В марте 1918 г., согласно приказу по флоту и Морскому ведомству, типографию вывели из состава Гидрографической службы и снова предали Морскому ведомству. С этого времени она была известна как типография Военно-морского ведомства.

После включения ее в 1927 г. в состав Гидрографической службы и переименования в «Типографию Гидрографического управления УМС РККА» ее до 1933 г. в обиходе называли типографией Военморведа.

В 1928 г. Картографические мастерские и типографию объединили в единое производственное предприятие «Картография Гидрографического управления УМС РККА».

В связи с расширением производства, главным образом выпуска печатных морских карт, в здании Главного адмиралтейства уже не хватало помещений, поэтому в 1939 г. создали Картодел Гидрографического управления ВМФ, вскоре переименованный в Центральное картографическое производство ВМФ, для которого возле Александро-Невской лавры построили специальное здание



146. Знак Комитета морских экскурсий (серебряный). 1914 г.

принята его императорским величеством для себя, а вторая для его императорского величества наследника цесаревича и великого князя Алексея Николаевича».

С 1911 г. серебряные медали стали вручать не только почетным членам Лиги, но и тем, кто способствовал поддержанию памяти о подвигах русских моряков и активно содействовал выполнению задач Лиги.

В 1909 г. Лига учредила Комитет морских экскурсий, в состав которого вошли вице-адмирал В. В. Линдестрем, контр-адмирал М. А. Данилевский, полковник А. И. Большаков, надворный советник В. К. Черепанов и инженер Ю. В. Руммель. На специально выделенных судах для приобщения молодежи к морю Комитет устраивал морские прогулки по историческим местам.

146. Знак Комитета морских экскурсий (серебряный). 1914 г.

29 января 1914 г. был утвержден знак Комитета морских экскурсий двух степеней: 1-я степень — золотой, для почетных членов и покровителей Комитета. Золотая семиконечная звезда, наложенная на розетку из голубой муаровой ленты. В центре звезды — голубой эмалевый медальон с золотым якорем. Снизу медальон охватывает золотой дубовый венок, перевязанный золотой лентой, а сверху — золотая вьющаяся лента с надписью: «Разделяя море соединяет», выполненной эмалью синего цвета. Знак 2-й степени — для почетных ревнителей комитета — по композиции такой же, но звезда и лента серебряные.

УЧАСТНИКУ ПЛАВАНИЯ В КОНВОЯХ

История возникновения так называемого транспортного знака до сих пор является загадкой. Известно только, что этим знаком в годы Первой мировой войны награждали капитанов судов, совершивших переход из Англии в Россию и обратно либо в составе конвоя, либо самостоятельно.

147. Знак за плавание в конвоях

Основой «транспортного знака» служит многолучевая золотая звезда, перевитая голубой эмалевой лентой с косицами. На ленте — надпись на двух языках и дата: «1916». В верхней части русским шрифтом написано: «Россия — Англия». Английский текст гласит «Imperial russin transport servise». Внутри ленты изображены карты Англии и Северо-Европейской части России, выше которых в ладе — два воина с мечами. На верхнем луче звезды помещена золотая императорская корона, на двух нижних — по одному якорю Холла, над которыми свисают российский и английский флаги.

(Атаманская ул., д. 2). В Адмиралтействе осталась типография Военмориздата.

Во второй половине XIX в. Главное адмиралтейство утратило свое значение как центр судостроения. Судостроение переместилось к устью Невы, на территорию так называемого Нового адмиралтейства. В связи с этим встал вопрос о ликвидации эллингов и перепланировке внутреннего двора Адмиралтейства. Еще в 30-е гг. XIX в. архитектор К. И. Росси предложил соорудить со стороны Невы 10 торжественных гранитных арок высотой до 25 м, которые служили бы воротами для входа судов во внутренние каналы двора. На набережной Росси предложил установить три ростральные колонны, посвященные Петру I, Российскому флоту и ансамблю Адмиралтейства. Но реализовать этот план не удалось. Вскоре внутренние каналы



147. Знак за плавание в конвоях

засыпали; в 1874 г. открыли движение по Адмиралтейской набережной, а в 1880 г. начали застройку бывшего двора Адмиралтейства доходными домами. Таким образом, символ славы Российского флота оказался отрезанным от Невы безвкусными зданиями, «укравшими Адмиралтейство у Невы».

Узкие переулки — Азовский, Черноморский и Керченский — закрыли вид на Адмиралтейство со стороны Невы. В одно время существовал проект переноса этих домов на набережную, вверх по течению Невы, но он не был осуществлен.

Помещения Адмиралтейства многократно приспособлялись для различных целей. Из-за постоянных перестроек и перепланировок терялись детали старинного убранства, сбивались лепные орнаменты, под толстыми слоями красок исчезала первоначальная роспись. Некоторые помещения превратились в обычные казармы. Художественной ценности многие интерьеры не представляют.

С конца XIX в. в главном корпусе Адмиралтейства (ближе к Зимнему дворцу) находилась квартира морского министра, куда вела новая парадная лестница, украшенная лепниной.

Более 100 лет здание Главного адмиралтейства капитально не ремонтировалось и к началу XXI в. пришло в ветхость. Проведенные нака-



148. Знак морского ополченца в период царствования Николая I

МОРСКОЕ ОПОЛЧЕНИЕ

Государственное ополчение в России появилось в период Отечественной войны 1812 г., при императоре Александре I, а морское ополчение — в середине XIX в., при императоре Николае I, когда Россия вела одновременно войну с Турцией, Англией, Францией и Сардинией, потребовавшей значительного развития вооруженных сил. Именно тогда были сформированы четыре дружины морского ополчения.

148. Знак морского ополченца в период царствования Николая I

Сохранился крест морского ополчения в период царствования императора Николая I. Крест золотой, четырехлопастной, с выпуклым золотым полированным ободком. В центре креста — выпуклый круглый золотой медальон с выпуклым вензелем императора Николая I, увенчанным императорской короной. По краю медальона проходит выпуклый борт. Лучи креста, сходясь к центральному медальону, не касаются друг друга. Поверхность лучей гладкая, и по их краям проходят цепочки выпуклых золотых полированных бус. На горизонтальных лучах надписи: «За» и «и», а на вертикальных — «Въру» и «Царя». Все надписи выполнены выпуклыми золотыми буквами. Между лучами креста расположены золотые

адмиралтейские якоря. На оборотной стороне припаяны четыре ушка для крепления на шапке.

149. Знак морского ополченца в период царствования Николая II

Знак морского ополчения в царствование императора Николая II претерпел некоторые изменения. Он стал крупнее. На лучах креста изменились надписи. На горизонтальных лучах креста помещены надписи: «За» и «Царя», а на вертикальных — «Въру» и «Отечество» (в две строки). Центральный медальон без буртика, и на нем вензель императора Николая II.

С началом Первой мировой войны по решению правительства для укомплектования заводов и мастерских Морского ведомства рабочей силой разрешили призывать на действительную службу ратников морского ополчения. В целях отличия работников, призванных из морского ополчения, от обыкновенных рабочих было предложено присвоить им для ношения на левой стороне груди особый нагрудный знак. Было представлено несколько вариантов знаков. Но в конце концов приняли обычный знак морского ополченца в период царствования императора Николая II, только с креплением винтовым.

150—151. Знак морского ополченца

В Военно-морском архиве обнаружен еще один вариант нагрудного знака морского ополченца, который серийно изготовлен не был. По своей композиции он похож на предыдущие знаки, за исключением того, что пространство, окружающее адмиралтейские якоря, не вырублено, а заполнено металлом.



149. Знак морского ополченца в период царствования Николая II

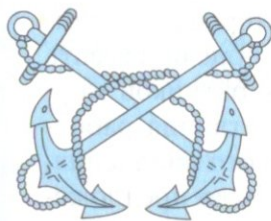
в честь празднования 300-летия Российского флота косметический ремонт и реставрация шпиль в преддверии 300-летия Петербурга не спасут уникальный архитектурный памятник русской морской славы от разрушения.



150—151. Знак морского ополченца

152. Памятная брошь морского ополчения

В собрании Эрмитажа хранится великолепной работы золотая памятная брошь. Два основных ее элемента: ополченский крест периода царствования императора Николая I и под ним скрещенные якоря. Оба эти элемента закреплены на покрытой тончайшим узором ленте. В отличие от знака морского ополченца, где на кресте выполнена надпись «За вѣру и царя», на кресте броши имеется та же надпись, но расположенная по-другому (на горизонтальных сторонах креста выполнена надпись: «Вѣру» и «Царя», а на вертикальных — «За» и «и»).



152. Памятная брошь морского ополчения

ИССЛЕДОВАТЕЛЯМ РУССКОГО СЕВЕРА

Разгром Российского флота в ходе войны с Японией ускорил принятие мер по освоению северных окраин страны. Для плаваний в северных морях в апреле 1907 г. на Невском судостроительном заводе заложили ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач». После спуска их на воду и успешного завершения испытаний, в ноябре 1909 г., оба эти судна снялись с якоря на Кронштадтском рейде и вышли в море. Они направлялись через Атлантику, Средиземное море, Суэцкий канал и Индийский океан во Владивосток — будущую базу планируемой экспедиции. 3 июля следующего года суда ошвартовались во Владивостоке. При этом командиром «Таймыра» был назначен капитан 2 ранга Ф. А. Матисен, которого затем заменили капитаном 2 ранга А. А. Макалинским, а командиром «Вайгача» был назначен капитан 2 ранга А. В. Колчак.

9 августа во Владивосток прибыли временные исполняющие обязанности начальника экспедиции полковник Корпуса флотских штурманов И. С. Сергеев и командира «Таймыра» старший лейтенант Б. В. Давыдов, сменивший А. А. Макалинского. Утверждение их в должностях было произведено 2 ноября.

Первый выход ледокольных пароходов из Владивостока состоялся 17 августа 1910 г.

Советская власть сохранила военно-морской характер Адмиралтейства: с 1926 г. здесь размещается Военно-морское инженерное училище (ныне Военно-морской инженерный институт).

В помещении квартиры министра находится штаб Ленинградской военно-морской базы. В 90-е гг. в стены Адмиралтейства возвратились высшие чиновники России: здесь в канун празднования 300-летия со дня основания регулярного Российского флота прошло заседание созданной при Правительстве Российской Федерации коллегии, где обсуждалась программа празднования юбилея и организация на Неве Главного морского парада.

НЕВСКИЕ ПОБЕДЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

За свою более чем 300-летнюю историю Российский флот одержал не одну победу, несколько из них — на берегах Невы. С морскими триумфами связано само основание города.

На морских подступах к Петербургу корабли Балтийского флота одержали победы в Гангутском (1714), Гренгамском (1720), Гогландском (1788), Эландском (1789), Выборгском (1790) и других сражениях. Посланные из Кронштадта в Средиземное море эскадры одержали блистательные победы в Чесменском (1770) и Наваринском (1827) сражениях. За победу над шведским флотом в Выборгском сражении адмирал П. В. Чичагов единственный из моряков получил знаки ордена св. Георгия 1-й степени. Линейный корабль «Азов», входивший в состав Балтийского флота, первым в русском флоте удостоился кормового Георгиевского флага за участие в Наваринском сражении (1827). Командовал кораблем будущий адмирал, а тогда капитан 1 ранга М. П. Лазарев; отличились лейтенант

П. С. Нахимов, мичман В. А. Корнилов, гардемарин В. И. Истомина — будищие флотоводцы, герои Синопа и Севастополя.

Серьезные испытания выпали на долю жителей города на Неве в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. В связи с угрозой прорыва немецко-фашистских войск к Ленинграду в июле 1941 г. главной задачей Балтийского флота стало содействие сухопутным войскам. В систему обороны города входили линейные корабли «Марат» и «Октябрьская революция», крейсера «Киров», «Максим Горький» и «Петропавловск», эскадренные миноносцы «Опытный», «Строгий» и «Стойкий», а также вся береговая артиллерия флота. В целом морская артиллерийская группировка имела 345 орудий 100—406-мм калибра. Впоследствии она увеличилась: в отдельные периоды в ней находилось более 400 орудий корабельной и береговой артиллерии. Морские орудия не без основания называли «огневым щитом» Ленинграда.

30 августа 1941 г. корабли впервые оказали огневую поддержку сухопутным войскам: по просьбе армейского командования, с эскадренных миноносцев «Строгий», «Стройный» и из орудий Научно-исследовательского морского артиллерийского полигона 28 раз открывали огонь и выпустили около 350 снарядов 130—406-мм калибра.

Особенно большую роль в обороне Ленинграда морская артиллерия сыграла при отражении сентябрьского штурма противника. Через Пулковские высоты немцы пытались с ходу ворваться в город. В эти критические дни в командование фронтом вступил генерал армии Г. К. Жуков, которому удалось стабилизировать положение под Ленинградом. Морская артиллерия выполнила около 2 тысяч стрельб, израсходовав более 25 тысяч снарядов. Неприятельские войска, ощутив мощь морской артиллерии, предприняли попытку уничтожить корабли, стоявшие в Морском канале и в Ленинградском порту. 16 сентября

Сильные туманы и штормы задержали экспедицию в Беринговом море. За 46 ходовых суток ей удалось провести опись лишь части запланированного побережья. Тем не менее в местах якорных стоянок были проведены наблюдения над течениями, замеры глубины и другие работы. Сплошной лед и понижение температуры вынудили экспедицию прекратить работы. 20 октября первый поход завершился во Владивостоке.

В декабре телеграммой из Петербурга был отозван для продолжения службы в Морском Генеральном штабе капитан 2 ранга А. В. Колчак.

22 июля 1911 г. экспедиция вышла в море для продолжения работ. «Таймыром» командовал старший лейтенант Б. В. Давыдов, а «Вайгачом» — старший лейтенант К. В. Ломан. За время плавания экспедицией были выполнены описи и промеры от мыса Дежнева до устья реки Колыма. В ходе плавания производились метеорологические и ледовые наблюдения и целый ряд других работ. Во Владивосток возвратились 15 октября.

В 1912 г. суда вышли в море 31 мая. В ходе кампании были произведены морская опись и промеры на семи береговых пунктах, проведены гидрометеорологические наблюдения, а также наблюдения за льдами и течениями и т. д. 10 октября суда прибыли во Владивосток.

В связи с болезнью старшего лейтенанта К. В. Ломана и назначением капитана 2 ранга Б. В. Давыдова начальником экспедиции Восточного океана (на место М. Е. Жданко) командование судами приняли прибывшие из Петербурга офицеры. Командиром «Таймыра» стал 28-летний сын А. И. Вилькицкого, капитан 2 ранга Б. А. Вилькицкий, а «Вайгача» — 30-летний старший лейтенант П. А. Новопашенный.

В программу работ экспедиции на 1913 г. входила морская опись восточного и север-

ного берегов полуострова Таймыр с последующим, если позволит обстановка, проходом в европейские воды. Суда вышли из Владивостока 26 июня. В бухте Эмма 11 июля у начальника экспедиции И. С. Сергеева произошло кровоизлияние в мозг. На «Вайгаче» его доставили в поселок Ново-Мариинский, откуда на пароходе он был доставлен во Владивосток. Исполнение должности начальника экспедиции морской министр адмирал И. К. Григорович приказал принять командира «Таймыра» капитану 2 ранга Б. А. Вилькицкому.

Кампания 1913 г. оказалась очень удачной. Помимо производства гидрографических работ вдоль побережья полуострова Таймыр, от Хатангского залива до мыса Челюскин, с прилегающими островами удалось выполнить разнообразную программу гидрометеорологических исследований, собрать материалы по лоции, пополнить зоологическую, ботаническую и геологическую коллекции и завершить ряд других работ.

Самым же выдающимся успехом экспедиции было открытие островов к северу от полуострова Таймыр. За эту экспедицию капитан 2 ранга Б. А. Вилькицкий удостоился высокой награды — звания флигель-адъютанта.

24 июня 1914 г. экспедиция вышла из Владивостока под начальством флигель-адъютанта капитана 2 ранга Б. А. Вилькицкого для следования через Берингов пролив в Северный Ледовитый океан, имея главной своей задачей переход северным путем в Белое море с производством попутной морской описи.

После тяжелой борьбы с полярными льдами экспедиция осенью того же года (1914 г.) вынуждена была зазимовать у западного берега Таймырского полуострова. 3 сентября 1915 г. она благополучно прибыла в Архангельск.

24 немецких бомбардировщика атаковали линейный корабль «Марат» (с конца мая 1943 г. — «Петропавловск»). Два самолета были сбиты, но и линкор получил серьезные повреждения и ушел для ремонта в Кронштадт. На следующий день в результате артиллерийского обстрела получили повреждения крейсера «Максим Горький» и «Петропавловск» (до 1940 г. — «Лютцов», с 1944 г. — «Таллин»). На «Петропавловске» начался пожар. Для предотвращения взрыва артиллерийских погребов их пришлось затопить. Корабль получил значительный крен и не мог вести огонь. Команду с крейсера сняли.

Стремясь снизить огневую мощь защитников Ленинграда, немецкая авиация в период с 19 по 30 сентября 1941 г. нанесла несколько массированных ударов по кораблям, находившимся в гавани Кронштадта. 21 сентября был потоплен эскадренный миноносец «Стережущий», повреждены крейсер «Киров» и эскадренные миноносцы «Сильный» и «Гордый». Через два дня от попадания авиационной бомбы была разрушена носовая часть линейного корабля «Марат», получили повреждения крейсер «Киров», лидер «Минск» и эскадренный миноносец «Грозный». В ночь на 24 сентября от полученных повреждений затонули лидер «Минск», подводная лодка М-74 и транспорт. При отражении атак с помощью истребительной авиации удалось сбить 25 бомбардировщиков, несколько машин погибли от огня корабельных зениток.

В связи с регулярным обстрелом гаваней Кронштадта в конце сентября — начале октября 1941 г. линейный корабль «Октябрьская революция», крейсер «Киров» и эскадренные миноносцы «Гордый», «Сильный», «Суровый» и «Грозный» перешли в Ленинград. При этом до наступления ледостава они постоянно меняли свои позиции. Однако противник продолжал охотиться за каждым кораблем.

Помимо артиллерийских стрельб, флот для поддержки сухопутных войск высаживал тактические десан-



153. Знак участнику плавания на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» из Владивостока в Архангельск. 1915 г.

ты. В ночь на 5 октября 1941 г. для содействия наступлению войск 8-й армии с кораблей Охраны водного района Кронштадта у Нижнего парка Нового Петергофа высадился специально сформированный десантный отряд, состоявший из 498 моряков, под командованием полковника А. Т. Ворожилова.

Одновременно в Стрельне с кораблей Ленинградской военно-морской базы высадился батальон (500 человек) из состава 2-й стрелковой дивизии НКВД. Высадка проходила при сильном огневом противодействии. В ночь на 6 октября десант усилили, а в ночь на 8 октября предприняли попытку высадить еще один батальон из состава той же дивизии. Но из-за сильного противодействия удалось высадить только несколько человек. Десантников поддерживали линейный корабль «Октябрьская революция», два эскадренных миноносца и три ка-

153. Знак участнику плавания на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» из Владивостока в Архангельск. 1915 г.

12 ноября 1915 г. после неоднократных согласований был наконец утвержден нагрудный знак в ознаменование плавания и трудов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» по исследованию Северного морского пути. Право ношения этого знака было дано всем офицерским и нижним чинам, а также вольнонаемным служащим, совершившим в 1913—1915 гг. на гидрографических судах «Таймыр» и «Вайгач» переход из Владивостока в Архангельск.

Знак представляет собой окруженное венком полушарие земного шара в ортографической проекции для широты 70° N. На полушарии части, изображающие сушу, — золотые, путь кораблей из Владивостока в Архангельск показан серебряными точками, а море покрыто синей эмалью. Посреди знака надписи красной эмалью: «Таймырь», «Вайгачь» и «1913—1915». Венок лавровый серебряный, оксидированный, в стиле ампир, перехваченный крестообразно ленточками в четырех местах. На венке сверху — золотой вензель императора Николая II, а внизу — золотой вензель наследника цесаревича Алексея. Оба вензеля увенчаны золотыми императорскими коронами. Вензеля на знаке присутствуют в ознаменование открытия островов, названных Вайгач и Таймыр.

ИССЛЕДОВАТЕЛЯМ ШПИЦБЕРГЕНА

«Шпицберген» — голландское слово. Оно означает «острые горы». Так назвал архипелаг известный голландский исследователь В. Баренц в конце XVI в. Плававшие к этому архипелагу поморы называли его Грумантом. Долгое время эти холодные, продуваемые ветрами скалы никого не интересовали. Только в конце XIX в. в целях точного нанесения архипелага на карту к комплексным градусным измерениям приступила совместная русско-шведская экспедиция. Шведы выполнили эту работу на полуострове Нью-Фрисланн и на западе Северо-Восточной Земли, а русские — на востоке главного острова архипелага, южнее горы Ньютон и до мыса Серкап. В процессе съемок участники экспедиции несколько раз пересекали Западный Шпицберген от верховий фиордов западного побережья до берегов Стуф-фиорда через главный водораздел острова. Работы начались в 1899 г. и продолжались почти три года. Экспедиция получила высокую оценку не только Российской академии наук, но и всего ученого мира.

154. Знак участнику градусных измерений на Шпицбергене. 1902 г.

20 июля 1902 г. в память окончания градусного измерения на островах Шпицбергена был утвержден нагрудный знак с правом

нонерские лодки. В отдельные периоды в борьбу включались и батареи железнодорожной артиллерии. К сожалению, огонь наших кораблей был малоэффективным, так как стреляли по местам предполагаемого нахождения противника без корректировки. И артиллеристы, и морские летчики, также наносившие удары в глубину обороны противника, боялись поразить свои войска.

Наступление войск, в интересах которых высаживались десанты, не получило развития. Отрезанные от берега десантники оказались в сложном положении. Группа Ворожилова вела бой с превосходящим в силах и средствах противником в течение трех суток, но без огневой поддержки и снабжения боеприпасами и продовольствием долго продержаться не смогла. Оба отряда почти полностью были уничтожены противником. В послевоенные годы в местах высадки десантов установили памятники, напоминающие о разыгравшейся в 1941 г. под Ленинградом трагедии.

Готовясь к летнему наступлению, в марте—апреле 1942 г. немецкое командование с целью ослабления огневой мощи Ленинграда провело операцию под кодовым наименованием «Айсшотс» («Ледовый удар»). Про-

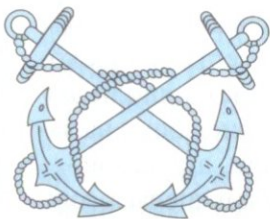


154. Знак участнику градусных измерений на Шпицбергене. 1902 г.

тивник намеревался уничтожить вмёрзшие в лед корабли Балтийского флота. В операции участвовали артиллерия 18-й немецкой армии и 1-й воздушный корпус. 4 апреля после интенсивного обстрела артиллерией по кораблям нанесла массированный удар немецкая авиация (более 100 самолетов). При отражении атак удалось сбить 18 машин. В ночь на 5 апреля немцы повторили удар. Затем до конца месяца противник совершил еще четыре массированных налета на корабли, всего выполнив до 600 самолето-вылетов.

Однако противник не достиг своих целей. Несмотря на то что крейсера «Киров», «Максим Горький» и эскадренные миноносцы «Свириный», «Грозный» получили повреждения, огневая мощь Ленинграда ослаблена не

ношения участниками экспедиции и команды транспорта «Бакан». В основе знака — серебряный лавровый венок, перевязанный внизу серебряной лентой. На ленте расположены даты: «1899» и «1901» — годы, в которые производилось градусное измерение. Даты покрыты синей эмалью. Венок увенчан золотым вензелем императора Николая II под золотой императорской короной. Внутри венка голубой эмалью изображено море, на котором белой эмалью воспроизведено очертание островов Шпицбергена. На белой эмали золотыми точками изображены пункты градусного измерения. По голубой эмали проходит надпись: «Град. Изм.» (градусное измерение), выполненное серебряными буквами.



ДРУЖЕСКИЕ ВИЗИТЫ ФЛОТОВ

В начале XIX в. в русском флоте уже стало традицией посещать с дружескими визитами порты различных стран мира. Помимо того, что эти визиты сближали народы и укрепляли дружбу, переходы через штормовые моря и океаны и заходы в иностранные порты способствовали повышению морской выучки русских моряков. С ответными визитами в русские порты заходили и иностранцы. В честь таких визитов, как правило, изготавливали памятные настольные медали, сувениры, нагрудные знаки и жетоны. Несколько таких жетонов и знаков в память взаимных посещений Тулона и Кронштадта русскими и французскими эскадрами сохранились в частных собраниях.

В 1891 г. французская эскадра под флагом контр-адмирала А. А. Жерве впервые посетила Кронштадт. Встреча французских моряков носила глубоко трогательный и душевный характер. На банкете, устроенном в честь французских моряков, в Кронштадтском морском собрании присутствовали более 500 человек. А 13 июля французские корабли посетили государь император с Марией Федоровной и великими князьями. Через три дня в Петергофском дворце император Александр III принял французских офицеров. Встреча настолько тронула французов, что они в память этого события назвали выпуск офицеров из Сенсирской морской школы 1891 г. «кронштадтским».

была. В короткие сроки корабли отремонтировали силами личного состава. После операции «Айштосс» (февраль 1942 г.) крейсера «Киров» и «Максим Горький» перевели на новые места якорной стоянки, а эскадренные миноносцы рассредоточили по Малой Неве и Большой Невке. В конце мая — первой половине июня 1942 г. противник попытался заминировать Морской канал и подходы к Кронштадту, чтобы заблокировать корабли Балтийского флота в Неве. Для этого немецкой авиации пришлось совершить 12 налетов, в которых участвовало до 280 самолетов. Во время налетов немцы потеряли свыше 60 самолетов и снова не достигли цели.

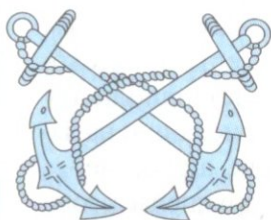
В кампании 1942 г. заметным событием стала высадка тактического десанта в район Усть-Тосно. 19 августа после мощной артиллерийской подготовки катера под командованием капитана 2 ранга А. М. Богдановича успешно высадили первый эшелон десанта. Когда через некоторое время в том же месте был высажен второй эшелон десанта, противник успел подтянуть свежие части. За Усть-Тосно начались упорные бои, продолжавшиеся до 8 сентября.

За это время корабли Ленинградской военно-морской базы эвакуировали более 2 тысяч раненых и подвезли на плацдарм около 5 тысяч бойцов, 14 орудий, 13 минометов, танк, около 300 мин и более 200 тонн боеприпасов и продовольствия. Перевозки проходили при сильном артиллерийском и авиационном противодействии противника, который потопил 11 катеров. Поддерживая десант, морская артиллерия выполнила 356 стрельб, израсходовав более 4 тысяч снарядов, а авиация флота совершила около 300 вылетов, уничтожив часть живой силы и техники противника. Но успех этого десанта был частичным: овладеть районом Усть-Тосно советским войскам не удалось.

В течение 1943 г. прежними оставались боевой состав Балтийского флота и его задачи. Большая часть сил флота содействовала войскам Ленинградского фронта в прорыве блокады. За 7 дней

тивник намеревался уничтожить вмерзшие в лед корабли Балтийского флота. В операции участвовали артиллерия 18-й немецкой армии и 1-й воздушный корпус. 4 апреля после интенсивного обстрела артиллерией по кораблям нанесла массированный удар немецкая авиация (более 100 самолетов). При отражении атак удалось сбить 18 машин. В ночь на 5 апреля немцы повторили удар. Затем до конца месяца противник совершил еще четыре массированных налета на корабли, всего выполнив до 600 самолето-вылетов.

Однако противник не достиг своих целей. Несмотря на то что крейсера «Киров», «Максим Горький» и эскадренные миноносцы «Свириный», «Грозный» получили повреждения, огневая мощь Ленинграда ослаблена не



ношения участниками экспедиции и команды транспорта «Бакан». В основе знака — серебряный лавровый венок, перевязанный внизу серебряной лентой. На ленте расположены даты: «1899» и «1901» — годы, в которые производилось градусное измерение. Даты покрыты синей эмалью. Венок увенчан золотым вензелем императора Николая II под золотой императорской короной. Внутри венка голубой эмалью изображено море, на котором белой эмалью воспроизведено очертание островов Шпицбергена. На белой эмали золотыми точками изображены пункты градусного измерения. По голубой эмали проходит надпись: «Град. Изм.» (градусное измерение), выполненное серебряными буквами.

ДРУЖЕСКИЕ ВИЗИТЫ ФЛОТОВ

В начале XIX в. в русском флоте уже стало традицией посещать с дружескими визитами порты различных стран мира. Помимо того, что эти визиты сближали народы и укрепляли дружбу, переходы через штормовые моря и океаны и заходы в иностранные порты способствовали повышению морской выучки русских моряков. С ответными визитами в русские порты заходили и иностранцы. В честь таких визитов, как правило, изготавливали памятные настольные медали, сувениры, нагрудные знаки и жетоны. Несколько таких жетонов и знаков в память взаимных посещений Тулона и Кронштадта русскими и французскими эскадрами сохранились в частных собраниях.

В 1891 г. французская эскадра под флагом контр-адмирала А. А. Жерве впервые посетила Кронштадт. Встреча французских моряков носила глубоко трогательный и душевный характер. На банкете, устроенном в честь французских моряков, в Кронштадтском морском собрании присутствовали более 500 человек. А 13 июля французские корабли посетили государь император с Марией Федоровной и великими князьями. Через три дня в Петергофском дворце император Александр III принял французских офицеров. Встреча настолько тронула французов, что они в память этого события назвали выпуск офицеров из Сенсирской морской школы 1891 г. «кронштадтским».

была. В короткие сроки корабли отремонтировали силами личного состава. После операции «Айсштосс» (февраль 1942 г.) крейсера «Киров» и «Максим Горький» перевели на новые места якорной стоянки, а эскадренные миноносцы рассредоточили по Малой Неве и Большой Невке. В конце мая — первой половине июня 1942 г. противник попытался заминировать Морской канал и подходы к Кронштадту, чтобы заблокировать корабли Балтийского флота в Неве. Для этого немецкой авиации пришлось совершить 12 налетов, в которых участвовало до 280 самолетов. Во время налетов немцы потеряли свыше 60 самолетов и снова не достигли цели.

В кампании 1942 г. заметным событием стала высадка тактического десанта в район Усть-Тосно. 19 августа после мощной артиллерийской подготовки катера под командованием капитана 2 ранга А. М. Богдановича успешно высадили первый эшелон десанта. Когда через некоторое время в том же месте был высажен второй эшелон десанта, противник успел подтянуть свежие части. За Усть-Тосно начались упорные бои, продолжавшиеся до 8 сентября.

За это время корабли Ленинградской военно-морской базы эвакуировали более 2 тысяч раненых и подвезли на плацдарм около 5 тысяч бойцов, 14 орудий, 13 минометов, танк, около 300 мин и более 200 тонн боеприпасов и продовольствия. Перевозки проходили при сильном артиллерийском и авиационном противодействии противника, который потопил 11 катеров. Поддерживая десант, морская артиллерия выполнила 356 стрельб, израсходовав более 4 тысяч снарядов, а авиация флота совершила около 300 вылетов, уничтожив часть живой силы и техники противника. Но успех этого десанта был частичным: овладеть районом Усть-Тосно советским войскам не удалось.

В течение 1943 г. прежними остались боевой состав Балтийского флота и его задачи. Большая часть сил флота содействовала войскам Ленинградского фронта в прорыве блокады. За 7 дней



155. Знак в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1891 г.

январской операции морская артиллерия выпустила по захватчикам более 15 тысяч снарядов, а авиация флота выполнила более 1000 боевых вылетов. Но все же главной задачей оставалась борьба с неприятельской осадной артиллерией. С этой целью морская артиллерия Балтийского флота из 7491 выполнила 4342 стрельбы в 1943 г.

Особенно большую роль морская артиллерия и авиация сыграли в ходе Ленинградско-Новгородской стратегической операции, проведенной в начале 1944 г. и завершившейся разгромом противника и снятием 900-дневной блокады города. Для поддержки войск Ленинградского фронта флот выделил более 200 орудий среднего и крупного калибров и около 300 самолетов. Операция началась утром 14 января 1944 г. с наступления войск 2-й ударной армии с Оранинбаумского плацдарма; этому предшествовала мощная артиллерийская подготовка, продолжавшаяся 65 минут: сотни орудий и минометов выпустили по противнику свыше 1000 снарядов и мин. Огневая поддержка была настолько мощной, что сме-



156. Жетон в память визитов французской эскадры в Кронштадт в 1891 г. и русской эскадры в Тулон в 1893 г.

155. Знак в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1891 г.

В память этого визита были выпущены нагрудные круглые значки. По периметру круга на синей эмалевой ленте выполнена надпись: «Въ память посещ. Франц. Эск. С. П. Б. 11 июля 1891» (В память посещения французской эскадрой Санкт-Петербурга 11 июля 1891 г.). В центре значка помещены перекрещивающиеся российский и французский флаги и вертикально расположенный адмиралтейский якорь.

156. Жетон в память визитов французской эскадры в Кронштадт в 1891 г. и русской эскадры в Тулон в 1893 г.

Жетон прямоугольной формы обрамлен по периметру якорь-цепью, а в центре прямоугольника изображен вертикально поставленный адмиралтейский якорь, рукожатие поверх веретена которого символизирует дружбу между русскими и французскими моряками. На жетоне изображены русский и французский флаги с датами дружеских визитов — 1891 и 1893. С помощью колечка жетон крепился к лацкану мундира.

157. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1897 г.

В 1897 г. в Кронштадт прибыла с дружеским визитом французская эскадра в составе трех кораблей, на борту одного из которых находился Президент Франции Ф. Фор. Сохранился памятный двусторонний жетон, посвященный этому визиту.

На лицевой стороне жетона в фигурной виньетке помещен обрамленный лавровыми ветками портрет Президента Франции Ф. Фора. Ниже портрета на развевающейся

ленте надпись: «VIVE LA FRANCE!» Под лентой выбиты буквы «R. F.», что означает Республика Франция. На поле жетона в его верхней части имеется надпись: «PRES. F. FAURE», а внизу — дата «1897».

На оборотной стороне жетона — аллегорическое изображение России в виде женщины в национальной одежде, преподносящей хлеб-соль. В нижней левой части жетона на фоне храмов изображены перекрещивающиеся французский флаг и штандарт государя императора, а в верхней — надпись: «Добро пожаловать».

158. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1914 г.

7 июля 1914 г. в Кронштадт прибыл отряд французских кораблей в составе двух эскадренных броненосцев и двух миноносцев. Отряд возглавлял вице-адмирал Брис. На борту флагманского корабля был Президент Французской Республики. На Кронштадтском рейде отряд встречали императорская яхта «Полярная Звезда» под Андреевским флагом и императорская яхта «Александрия» под штандартом государя.

В память этого визита был выпущен круглый жетон, на лицевой стороне которого помещены перекрещивающиеся российский и французский флаги, под которыми изображены гербы России и Франции. Флаги и гербы снизу обрамлены лавровыми ветками, перевитыми синей эмалевой лентой с надписью: «Allance Franco Russea». В центре жетона дата — 7. 7. 1914, вверху — пятиконечная лучезарная звезда. На оборотной стороне в память предыдущих визитов выполнены надписи: «Cronstadt 1891» и «Toulon 1893».



157. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1897 г.

тал все на своем пути. В результате артподготовки в полосе наступления войск 2-й ударной армии была разрушена система инженерных оборонительных сооружений, нарушены связь и боевое управление, подавлены батареи противника. Морские орудия выпустили свыше 3 тысяч снарядов 100—305-мм калибра. 15 января после такой же мощной артиллерийской подготов-



158. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1914 г.

МОРСКОЕ СОБРАНИЕ

ки войска 42-й армии Ленинградского фронта перешли в наступление. Всего за время операции артиллерия флота выполнила более 1000 стрельб, израсходовав свыше 20 тысяч снарядов 100—406-мм калибра.

Командующий артиллерией Ленинградского фронта генерал-лейтенант артиллерии Г. Ф. Одинцов писал: «В героических боях за город Ленина артиллеристы Краснознаменного Балтийского флота показали мастерство, героизм, продемонстрировали блестящее качество отечественной материальной части... По расходу боеприпасов 130 и 180-мм калибров нужны были бы сотни морских боев, чтобы сравняться с интенсивностью стрельбы артиллерии Краснознаменного Балтийского флота. В военной истории едва ли повторится такой пример классического использования морской артиллерии для нужд наземных войск, как беспримерная боевая работа Балтийского флота в Великую Отечественную войну».

Линейный корабль «Октябрьская революция», крейсера «Киров» и «Максим Горький», а также 21-й истребительный, 15-й разведывательный и 1-й гвардейский минно-торпедный авиационные полки стали Краснознаменными. 101-я морская железнодорожная артиллерийская бригада была преобразована в 1-ю гвардейскую и получила почетное наименование Красносельской, 9-я штурмовая авиационная дивизия получила наименование Ропшинской, 8-я минно-торпедная авиационная дивизия стала Гатчинской.

Память о событиях Великой Отечественной войны свято сохраняется в Петербурге. Среди памятников почетное место занимают мемориальные доски, напоминающие о подвиге военных моряков. На одном из домов на Английской набережной в 1957 г. установлена бронзовая мемориальная доска с надписью: «Отсюда, с Невы, корабли Краснознаменного Балтийского флота вели уничтожающий огонь по врагу в годы героической обороны Ленинграда 1941—1944». В

Морское собрание — объединение флотских офицеров «для приятных, полезных и благородных развлечений» — сформировалось при Александре I, открылось 6 февраля 1802 г. и называлось Кронштадтским благородным собранием; позднее — Кронштадтским морским собранием. Создателями Морского собрания стали главный командир Кронштадтского порта адмирал П. И. Ханьков, лейтенанты И. П. Бунин и В. Н. Нордштейн. Цели этой общественной организации — содействие сближению морских офицеров между собой независимо от чинов и титулов, поддержание и развитие товарищеских отношений, содействие образованию морских офицеров и оказание им помощи в решении социальных вопросов.

Инициатором создания Кронштадтского морского собрания был лейтенант Бунин. Он родился 30 января 1773 г. в семье дворянина Рязанской губернии, поступил в Морской корпус, в 1788 г. был произведен в гардемарины. В этом чине на фрегате «Гектор» участвовал в войне со Швецией, оказался в плену, а по возвращении в Россию получил первый офицерский чин. После 20 лет службы на флоте Бунин перешел на гражданскую службу, став начальником кронштадтской брандвахты, но Морского собрания не покинул. В 1807 г. Александр I подарил ему бриллиантовый перстень и наградил орденом свя-

того Владимира 4-й степени за спасение на пожаре четырех человек. Бунин до глубокой старости сохранял хорошее здоровье и поддерживал дружеские отношения с известными петербургскими литераторами, музыкантами, актерами. У него в гостях бывали В. А. Жуковский, И. И. Дмитриев, И. А. Крылов, М. И. Глинка, А. Г. Рубинштейн и др. В 1852 г. Бунин вышел на пенсию, сумма которой ему выплачивалась из государственной казны и «не в пример прочим» составляла 4 тыс. рублей ассигнациями. День его ухода совпал с днем празднования 100-летнего юбилея преобразования Академии морской гвардии в Морской шляхетный кадетский корпус. В числе приглашенных на банкет, проходивший в Зимнем дворце, находился и Бунин. Будучи старшим по выпуску, он сидел за банкетным столом рядом с императором Николаем I. На следующий день император прислал Бунину хрустальный бокал, из которого он пил шампанское, украшенный выгравированной Андреевской звездой и серебряной пластинкой с памятной надписью. В связи со смертью бывшего главного командира Кронштадтского порта известного мореплавателя адмирала Ф. Ф. Беллинсгаузена в 1852 г. 50-летний юбилей Морского собрания не отмечали. В этот день Совет старшин избрал И. П. Бунина почетным членом собрания и вручил ему на память портрет и письмо: «Желая еще сильнее выразить общую признательность, господу члены решили вместе с билетом почетного члена послать Вам Ваш портрет. Пусть он свидетельствует о той душевной признательности и уважении, которые питает к Вам общество моряков; пусть будет он в потомстве Вашем памятником того, что общество всегда ценит и глубоко сочувствует полезной услуге, ему оказанной». Впоследствии этот портрет украсил банкетный зал

1975 г. на доме № 20 по Петровскому проспекту появилась мраморная доска с таким текстом: «От причала фабрики „Канат“ в 1942—1944 годах гвардейский эскадренный миноносец „Вице-адмирал Дрозд“ и эскадренный миноносец „Свирепый“ вели уничтожающий огонь по врагу. Осенью 1943 года отсюда производилась переброска войск и боевой техники на Ораниенбаумский плацдарм».

Таким образом, можно сказать, что за 300 лет существования Петербурга (Петрограда, Ленинграда) на его территорию ни разу не ступала нога завоевателя. В обороне рубежей северной столицы немаловажную роль сыграл Балтийский флот, созданный Петром I в 1703 г.

УЧЕНЫЕ ПЕТЕРБУРГА — ФЛОТУ

В Петербурге сосредоточена большая часть из действующих в стране научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, занятых проектированием морской техники и оружия.

Крупнейшим научным центром судостроения в России является Центральный научно-исследовательский институт им. академика А. Н. Крылова, организованный на базе Опытного бассейна. Впервые о создании в России Опытного бассейна заговорили в 1882 г. В 1890 г. Морской технический комитет одобрил эскизный проект бассейна. Бассейн появился на территории острова Новая Голландия через четыре года, 8 мая 1894 г. Опытный бассейн посетили император Александр III, члены императорской фамилии и высшие чиновники Морского ведомства. Эта дата считается днем основания Центрального научно-исследовательского института им. академика А. Н. Крылова. Первым начальником Опытного бассейна стал преподаватель Николаевской морской академии А. А. Грехнев.

Большой вклад в развитие бассейна и превращение его в научно-исследовательское учреждение внес А. Н. Крылов (с 1944 г. институт носит его имя; а перед административным корпусом, расположенным по адресу: Московское шоссе, д. 44, академику воздвигнут памятник). В 1931 г. на базе Опытного бассейна создали Научно-исследовательский институт военного кораблестроения (ул. Чапаева, д. 30).

В июне 1994 г. институт получил статус Государственного научного центра Российской Федерации. В 1999 г. в его состав вошли Центральное конструкторское бюро «Балтсудопроект» и Научно-исследовательский институт «Лот».

Институт располагает уникальной экспериментальной базой, состоящей из нескольких опытовых бассейнов, кавитационных и гидродинамических труб, многочисленных стендов для проведения вибрационных, акустических, магнитных и других исследований. К уникальным образцам экспериментальной базы института относятся глубоководный, циркуляционный и маневренно-мореходный опытовые бассейны, большая, малая и вертикальная аэродинамические трубы, комплекс кавитационных труб, ряд испытательных машин и установок. Глубоководный опытовый бассейн имеет длину 670, ширину 15 и глубину 7 м. Он предназначен для проведения буксировочных и самоходных испытаний моделей надводных и подводных судов в условиях глубокой воды и вблизи свободной поверхности, а также для испытаний гребных винтов и изолированных движительных комплексов. Каждая часть бассейна оснащена двумя буксировочными тележками, позволяющими испытывать модели судов длиной до 10 м, имеющие скорость до 20 м/с. Предельная глубина погружения подводной модели — 2 м. В циркуляционном бассейне, диаметр которого составляет 70 м, определяют гидродинамические характеристики моделей корпусов кораблей и судов при криволинейном движении, а также оценивают гидро-

собрания. На раме закрепили позолоченную пластинку с надписью: «Иван Петрович Бунин, учредитель Кронштадтского благородного собрания в 1802 году».

Членами этого общества являлись представители царской фамилии и высшие чиновники Морского ведомства. Однако в высший орган управления Морским собранием — Совет старшин — избирали тайным голосованием и без учета чинов и должностей. В 1832 г., по инициативе капитан-лейтенанта И. Н. Скрыдлова, при Морском собрании создали библиотеку, впоследствии преобразованную в Кронштадтскую морскую библиотеку. Балы, концерты, книги и лекции имели большое воспитательное значение, способствовали единению флотских офицеров.

Деятельность Кронштадтского морского собрания активизировалась во второй половине XIX в., после проигранной Россией Крымской войны. Почетным членом собрания стал великий князь Алексей Александрович. Частым гостем был генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. В ноябре 1858 г. уже в новом здании собрания отвели специальную комнату для генерал-адмирала. Все помещения обставили резной мебелью, стены украсили картинами известных художников-маринистов, портретами высочайших особ. В залах собрания только полотен Айвазовского и Боголюбова насчитывалось несколько десятков. В музыкальном зале находились портреты главных командиров Кронштадтского порта и георгиевских кавалеров, защитников Севастополя.

С 1857 г., по инициативе генерал-адмирала Константина Николаевича, в зимние месяцы для членов Морского собрания преподаватели военно-учебных заведений читали лекции по морской тактике и технике. Тематику этих лекций определял сначала Морской ученый комитет, а затем Главный морской штаб. Впослед-

ствии лекции стали более разнообразными. В собрании проводились военно-морские игры. Впервые на заседаниях Кронштадтского морского собрания С. О. Макаров прочитал свои лекции, в 1897 г. вошедшие в книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Новое здание Морского собрания освятили 20 ноября 1858 г. В 1859-м сюда перевели библиотеку, при которой образовали музей.

В 1866 г. в Морском собрании состоялся прием американских моряков, прибывших на мониторе из Нью-Йорка. На страницах «Кронштадтского вестника» об этом приеме сообщалось: «...зал Морского собрания был роскошно убран флагами, цветами и деревьями. Особенно замечательно и с большим вкусом был декорирован щит во всю стену зала, на котором красовались портреты Вашингтона, Линкольна и Джонсона на фоне из красного сукна, обвитые кругом большими венками из живых цветов и убранные со всех сторон высокими деревьями. Портрет Государя Императора на противоположной стене также был убран зеленью и осенен штандартами Их Величеств. Не менее роскошно была убрана парадная лестница — лампами, большими канделябрами и цветами. На стене, против входа на лестницу, был поставлен на декоративном пьедестале бюст Петра I, а против него среди тропических растений бюст Государя Императора Александра Николаевича. В зале играли два хора музыки: оркестр Лядова, выпущенный из Петербурга, и портювый хор. Обед был приготовлен известным петербургским ресторатором Дюссо». Впоследствии стало традицией принимать в Морском собрании офицеров иностранных флотов.

В 1872 г., в день 200-летия со дня рождения Петра I, в Морском собрании прошла торжественная ассамблея. По этому случаю из Кронштадтского морского арсенала до-

динамические характеристики средств управления движением.

Другим крупным научным учреждением, занимающимся проектированием кораблей для флота, является Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин». В канун празднования 300-летия со дня основания регулярного русского флота исследователи бюро пришли к выводу, что его предшественником является созданная при Морском ведомстве 19 декабря 1900 г. комиссия для проектирования подводных лодок, в которую входили инженеры-кораблестроители И. Г. Бубнов, И. С. Горюнов и М. Н. Беклемишев. Ранее считалось, что история «Рубина» началась в ноябре 1926 г., когда, согласно распоряжению директора Балтийского завода, открылось Специальное техническое бюро для разработки рабочих чертежей новых подводных лодок и составления технической документации, а также для технического руководства их постройкой. Первым заведующим бюро назначили морского инженера Б. М. Малинина. Бюро расположилось в административном здании Балтийского завода, потом неоднократно переезжало. С 1959 г. адрес бюро не меняется (ул. Марата, д. 90). После реорганизаций и переименований конструкторское бюро с января 1966 г. называлось Ленинградским проектно-монтажным бюро «Рубин».

Сотрудники бюро разработали проекты первых советских подводных лодок серии «Декабрист». За создание проектов подводных лодок, построенных и успешно действовавших в годы войны, 31 марта 1944 г. бюро награждено орденом Трудового Красного Знамени. В мае 1948 г. для проектирования подводной лодки (проект 617) с парогазовой турбинной установкой из специалистов бюро образовали Специальное конструкторское бюро № 143, расположившееся на Балтийском заводе. 28 апреля 1963 г. за проектирование атомных подводных лодок бюро наградили орденом Ленина; главный конструктор

С. Н. Ковалев удостоился звания Героя Социалистического Труда, а 87 сотрудников получили ордена и медали. Вторую звезду Героя Социалистического Труда Ковалеву вручили 4 декабря 1974 г. за проект атомной подводной лодки с баллистическими ракетами. 23 января 1978 г. за участие в проектировании атомных ракетных подводных лодок звания Героя Социалистического Труда удостоился начальник и генеральный конструктор бюро академик И. Д. Спасский.

Крупнейшим конструкторским бюро России, специализирующемся на проектировании подводных лодок и подводных технических средств для освоения Мирового океана, является Государственное унитарное предприятие «Петербургское бюро машиностроения „Малахит“» (ул. Фрунзе, д. 18). Конструкторы этого бюро проектировали первую советскую атомную подводную лодку «Ленинский комсомол». Первый в мире пуск баллистической ракеты осуществили с подводной лодки, спроектированной в бюро. Это историческое событие произошло в 1955 г. В этом бюро спроектировали первую атомную подводную лодку с корпусом из титана; в 1969 г. она установила мировой рекорд подводной скорости — 44,7 узла, который не перекрыт и сегодня. В 1971—1981 гг. по документации бюро построили серию уникальных высокоскоростных маневренных автоматизированных подводных лодок с рекордно малым водоизмещением; их корпуса и системы изготовлены из титановых сплавов. Использование титановых сплавов продолжилось в 1988—1990 гг. при проектировании автоматизированных подводных лодок «Пирания» и поисково-исследовательских подводных аппаратов «Русь» и «Консул» с глубиной погружения 6000 м.

Центральное конструкторское бюро «Балтсудпроект» возникло 14 сентября 1925 г. как Бюро морского судостроения для проектирования судов гражданского флота (это

ставили бронзовый бюст Петра, а из Главного адмиралтейства — его портрет. Как всегда, все залы украсили, а в банкетном зале накрыли стол на 500 персон.

В разные годы членами Кронштадтского морского собрания были видные флотоводцы, ученые, общественные деятели, такие как вице-адмирал С. О. Макаров, композитор Н. А. Римский-Корсаков, ученый-кораблестроитель А. Н. Крылов и др.

В конце XIX в. Морские собрания возникли почти во всех крупных портах России, в том в Петербурге и Колпине. Каждое собрание имело флаг и нагрудный знак. В уставе Петербургского морского собрания отмечалось: «...в Собрании, кроме обыкновенных правил приличия, присущих каждому благоустроенному обществу, должно быть неременным условием строгое соблюдение правил вежливости, и все члены и приглашенные гости Собрания должны стремиться к поддержанию достоинства этого учреждения, строго выполняя устав. Для развлечения разрешаются игры: шахматная, бильярдная и другие, дозволенные законом. Из карточных допускаются только утвержденные Советом старшин. Двери в игральные комнаты не должны быть запираемы. В Собрании устраиваются сообразно денежным средствам ассамблеи, семейные, танцевальные и музыкальные вечера. Гости, замеченные в нарушении правил Собрания и в несовместимом с достоинством Собрания поведении, лишаются права входа в Собрание властью Совета старшин». В 1917 г. Морские собрания прекратили свое существование. Возродились они только в 1994 г.: по инициативе контр-адмирала И. К. Шалатонова, была создана общероссийская организация — Морское собрание. 6 октября 1994 г. в Москве состоялась учредительная ассамблея Российского морско-

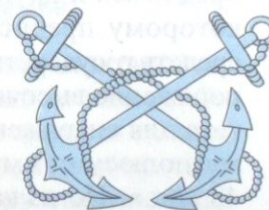
го собрания, а 30 декабря — регистрация собрания в Министерстве юстиции Российской Федерации.

159. Жетон члена Кронштадтского морского собрания. 1912 г.

В июле 1912 г. всем Морским собраниям высочайшим указом были присвоены флаги, которые выглядят следующим образом: флаг белого цвета делится на четыре равных прямоугольника синим крестом. В верхнем крыже помещен Андреевский флаг, а в нижнем — синий адмиралтейский якорь и такого же цвета буквы соответствующего собрания. На флаге Кронштадтского морского собрания — буквы «К», «М» и «С» (Кронштадтское морское собрание). Сохранился жетон этого собрания, полностью повторяющий рисунок флага.

160. Жетон члена Кронштадтского морского собрания

В одной из частных коллекций выявлен более ранний (т. е. до учреждения флага собрания) жетон члена Кронштадтского морского собрания. Жетон представляет собой развевающийся Андреевский флаг, на его флагштоке — колечко для крепления знака к мундиру. На оборотной стороне имеется аббревиатура «КМС» (т. е. Кронштадтское морское собрание). Жетон изготовлен из серебра.



159. Жетон члена Кронштадтского морского собрания. 1912 г.

год принято считать годом начала советского гражданского судостроения).

Бюро находилось в Ленинграде на ул. Желябова (ныне Большая Конюшенная, д. 5), а его первым заведующим был корабельный инженер А. И. Маслов. В первые годы существования конструкторы разработали 19 проектов судов. В 1929 г. бюро преобразовали в Государственную контору по проектированию судов



160. Жетон члена Кронштадтского морского собрания

ЖЕРТВОВАТЕЛЮ НА ЭКСПЕДИЦИЮ СЕДОВА

(«Судопроект»), на которую, кроме проектирования судов, возложили проведение научно-исследовательских работ, разработку технических условий и стандартов на судовое оборудование, а также оказание технической помощи судостроительным заводам. В 1934 г. конструкторы «Судопроекта» приступили к проектированию вспомогательных судов для Военно-Морского Флота. За 15 предвоенных лет было разработано более 120 проектов, из которых половина была реализована (440 судов с суммарным водоизмещением 1,5 млн тонн). Впоследствии неоднократно изменялись название, адрес и подчиненность бюро. С 1945 г. Центральное конструкторское бюро «Балтсудопроект» помещалось в здании на набережной канала Грибоедова, д. 90.

В 1944 г. главный инженер бюро Н. Н. Исанин был удостоен Государственной премии за разработку девяти проектов катеров различного предназначения. Во время войны на судостроительных заводах страны по этим проектам построили 620 боевых катеров. Всего за 75 лет существования конструкторами «Балтсудопроекта» разработано 172 проекта, по которым построили свыше 2600 кораблей и судов различного назначения суммарным водоизмещением свыше 11 млн тонн. Среди них ледоколы, танкеры, научно-исследовательские суда, сухогрузы, уникальные суда «Космонавт Юрий Гагарин» и «Маршал Неделин», первый в мире лихтеровоз-контейнеровоз усиленного ледового класса «Севморпуть» с атомной энергетической установкой, крупнейшие отечественные танкеры типа «Крым» дедвейтом 150 тысяч тонн, суда с горизонтальным способом грузообработки, океанские и морские спасательные суда и др. За развитие отечественного судостроения бюро в 1975 г. наградили орденом Трудового Красного Знамени, а в 1985 г. — орденом Октябрьской Революции. В разные годы здесь работали известные кораблестроители А. Н. Крылов, П. Ф. Папкович, В. Л. Поздунин,

История покорения Северного полюса берет свое начало с середины XIX в. В те годы к полюсу устремились американцы, шведы, англичане, норвежцы и даже южане итальянцы. В России же первым решился на покорение полюса старший лейтенант Г. Я. Седов. В представленной им программе предполагалось в начале июля 1912 г. покинуть Архангельск, а затем, после зимовки на Земле Франца-Иосифа, продолжить движение к Северному полюсу.

По инициативе сына известного в России книгоиздателя А. С. Суворина, М. А. Суворина, был создан Комитет по снаряжению экспедиции Седова. Размещался он в Санкт-Петербурге, по Эртелевому переулку, и возглавлял его М. А. Суворин. В самом начале было предложено на организацию экспедиции запросить до 50 тыс. рублей из государственной казны, а остальную сумму попытаться собрать по подписке от научных организаций, обществ и частных лиц. Был предложен и другой законопроект, согласно которому предполагалось «...отпустить из средств государственного казначейства в распоряжение высочайше утвержденного комитета для снаряжения экспедиции к Северному полюсу сумму в размере 175 571 руб. 48 коп.». Но из казны не было получено ни

копейки. Видимо, государственных мужей не волновало покорение полюса. Пожертвования же едва превысили 12 тыс. рублей, не считая взносов со стороны М. А. Суворина, пожертвовавшего 20 тыс. рублей, и императора Николая II, выделившего из особого фонда 10 тыс. рублей.

В июле 1912 г., когда вопрос о времени выхода был уже решен, под председательством В. Бренчанинова был создан еще и Архангельский комитет по снаряжению экспедиции. Он взял на себя заботы по устройству торжественных проводов экспедиции Седова и пытался пополнить ее кассу.

161. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (бронзовый)

Кроме торжественных проводов на средства членов Архангельского комитета был устроен в честь участников экспедиции «обед по подписке». Сбор пожертвований с выдачей жертвователям специального жетона проводили по подписным листам.

В центре изготовленного из темной бронзы круглого жетона среди полярных льдов и снегов во весь рост изображен лыжник. На льдине установлен развевающийся флаг, у ног полярника сидит собака. По периметру жетона идет надпись: «Жертвователю на экспедицию старш. лейт. Сѣдова къ Сѣверному полюсу». Жетон носили на бело-синекрасной ленте.

162. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (золотой)

В коллекции Эрмитажа имеется такой же жетон, только изготовленный из золота. Он различается еще и тем, что надпись по контуру покрыта белой эмалью, а на оборотной стороне по всему периметру выштампован

Ю. А. Шиманский, Ф. А. Брикс и др. Основателями отечественной школы проектирования являлись главные конструкторы К. И. Боханевич, Я. А. Копержинский, Е. С. Толоцкий, спроектировавшие десятки судов и подготовившие новую плеяду отечественных кораблестроителей. В конце 90-х гг. XX в. ЦКБ «Балтсудопроект» вошло в состав Центрального научно-исследовательского института им. академика А. Н. Крылова на правах филиала и разместилось на его территории (Московское шоссе, д. 44).

В течение нескольких десятилетий ведущим предприятием в России по созданию проектов надводных кораблей является Северное проектно-кон-



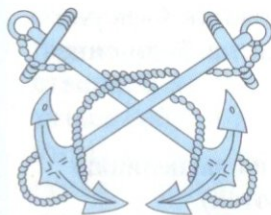
161. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (бронзовый)



162. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (золотой)

структурское бюро, образованное 22 апреля 1946 г. и названное Центральным конструкторским бюро № 53. Его первым руководителем был Ю. Г. Деревянко. Бюро специализировалось на проектировании эскадренных миноносцев, а первой серьезной работой стала разработка эскадренного миноносца проекта 30 бис (главный конструктор проекта А. Л. Фишер). Впоследствии под руководством главного конструктора В. А. Никитина в бюро создан эскадренный миноносец проекта 41. За создание новых проектов кораблей звание Героя Социалистического Труда получили Ю. Г. Деревянко, А. К. Перьков, В. Ф. Аникиев.

Центральное конструкторское бюро № 53 размещалось на территории Ленинградского судостроительного завода им. А. А. Жданова, в пристройке турбинного цеха, находившегося за речкой Емельяновкой, затем ненадолго пересекло на Петроградскую сторону (ул. Льва Толстого, д. 7). С 1951 г. бюро занимало два верхних этажа в административном корпусе Ленинградского судостроительного завода им. А. А. Жданова (ныне «Северная верфь»), а затем разместилось в новом здании, построенном на Корабельной ул., д. 6. С 1966 г. бюро называется Северным проектно-конструкторским бюро.



венок. По сведениям работников Эрмитажа, золотых жетонов было три, и принадлежали они председателю Комитета М. А. Суворину, знаменитому норвежскому путешественнику, исследователю Арктики, почетному члену Петербургской академии наук Ф. Нансену и капитану 1 ранга П. И. Белавенцу, внесшему большой вклад в дело подготовки экспедиции старшего лейтенанта Г. Я. Седова.

В августе 1912 г. на судне «Святой Фока» Г. Я. Седов вышел из Архангельска, а к Земле Франца-Иосифа экспедиция подошла лишь 6 августа 1913 г. В начале февраля следующего года, несмотря на заболевание цингой и простуду, с матросами Г. В. Линником и А. М. Пустошным на трех собачьих упряжках Г. Я. Седов отправился к Северному полюсу. 21 августа 1914 г. начальник Главного гидрографического Управления генерал-лейтенант М. Е. Жданко докладывал в Главный Морской штаб: «Исполняющий обязанности начальника экспедиции старший лейтенант Седов 20 февраля текущего года скончался и погребен на южной оконечности Земли Кронпринца Рудольфа». Так трагически завершилась экспедиция, память о которой хранит жетон.

ЗА СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ

4 апреля 1866 г. под впечатлением спасения жизни императора Александра II капитану 1 ранга А. В. Фрейгангу пришла мысль увековечить это событие устройством в России морских спасательных станций на средства, поступающие от частных лиц. Собрав по подписке небольшую сумму денег, Фрейганг перевел их в редакцию газеты «Кронштадтский вестник», которая по его же просьбе и открыла у себя подписку на организацию морских спасательных станций. К ноябрю 1866 г. было собрано более 14 тыс. рублей.

Вице-адмирал С. И. Зеленой предложил создавать спасательные станции по образцу уже существовавших в ряде европейских государств. 4 ноября 1868 г. было принято решение составить проект устава «Общества подаяния помощи при кораблекрушениях», а в июле 1870-го под председательством генерал-адъютанта К. Н. Посьета был создан комитет для составления устава общества. Это общество предполагалось иметь в ведении Морского министерства, а покровительство над ним предложили государыне цесаревне Марии Федоровне. 3 июля 1871 г. утвердили устав общества, и вслед за этим государыня цесаревна Мария Федоровна дала согласие принять общество под свое покровительство, что нашло отражение в некоторых жетонах.

С конца 50-х гг. XX в. в бюро проектируют не только боевые корабли, но и научно-исследовательские и рыбопромысловые суда. Всего конструкторы бюро создали более 50 проектов, по которым построено более 420 кораблей и судов. За достигнутые успехи бюро в 1963 г. награждено орденом Ленина, а в 1985 г. — орденом Октябрьской Революции.

В Петербурге существует Невское проектно-конструкторское бюро, где занимаются разработкой проектов авианесущих кораблей (Галерный проезд, д. 3), Морское конструкторское бюро «Алмаз», где проектируют боевые и десантные катера (Варшавская ул., д. 50), Центральное конструкторское бюро «Айсберг», разрабатывающее проекты ледоколов и судов ледового класса (В. О., Большой пр., д. 36).

В середине 50-х гг., когда в Советском Союзе стал создаваться китобойный флот, началась деятельность Центрального конструкторского бюро «Восток». Из специалистов Центрального конструкторского бюро «Балтсудопроект» сформировали закрытое предприятие (почтовый ящик № 70) для разработки проектов судов рыбопромыслового флота, которое преобразовали в Центральное конструкторское бюро «Восток».

По проектам, разработанным в ЦКБ «Восток», построено около 800 судов. Среди них китобойные базы типа «Советская Россия» и «Советская Украина», крабokonсервные заводы типа «Андрей Захаров» и «Кораблестроитель Клопотов», большие морозильные рыболовные траулеры типа «Владимир Маяковский». Новым направлением в траулереостроении явилось создание оригинальной серии крилевоконсервных траулеров типа «Антарктида», предназначенных для освоения промысла антарктической креветки (криля) и выработки из нее деликатесных консервов. В конструкторском бюро разрабатывался проект геолого-геофизических научно-исследовательских судов типа «Морской геолог»,



163. Знак «За спасение
погибающих на море». 1872 г.

предназначавшихся для взятия грунто-
вых проб и добычи железомарганцевых
конкреций в районах с глубинами до
5500 м. Главным конструктором этого
уникального неосуществленного про-
екта был А. А. Шушаров. В сентябре
1998 г. ЦКБ «Восток» в качестве кон-
структорского бюро вошло в состав
Центрального научно-исследователь-
ского института технологии судостро-
ения (Промышленная ул., д. 17).

Более 65 лет существует институт
«Гипрорыбфлот», при участии кото-
рого созданы практически все типы
судов для флота рыбной промышлен-
ности страны — от деревянных ры-
боловных судов 30-х гг. XX в. до со-
временных супертраулеров (Малая
Морская ул., д. 18/20). Сотрудники
этого учреждения занимаются проек-
тированием и строительством про-
мысловых судов, проблемами, свя-
занными с их технической эксплуата-
цией, радиосвязью, навигацией,
технологией обработки морепродук-
тов и т. п.



164. Жетон «За спасение
погибающих на море»

163. Знак «За спасение погибающих на море». 1872 г.

13 марта 1872 г. были утверждены знаки общества спасения погибающих на море. В основе знака — прямой греческий крест, покрытый эмалью красного цвета. По эмали проходит надпись, выполненная славянскими буквами: «За спасение погибающих на морѣ». Между лучами проходят два скрещенных якоря. Знак носился на розетке из Андреевской ленты.

Знак был двух видов: золотой и серебряный. Первый знак изготавливали из золота, а якоря — из серебра. Право ношения золотого знака было предоставлено почетным членам, председателю общества, его товарищу, членам правления, секретарю, казначею, инспектору и членам, вносящим не менее 200 рублей ежегодно или 2 тыс. рублей единовременно. Второй знак изготавливали из серебра, а якоря были воронеными. Право ношения серебряного знака было предоставлено членам, вносящим не менее 50 рублей ежегодно или 500 рублей единовременно.

Согласно существовавшему положению, мужчины носили знак на левой стороне груди, а дамы — на левом плече. Вышеуказанные лица пользовались правом ношения этих знаков только до тех пор, пока состояли в этих должностях или производили указанные взносы. При оставлении должности или прекращении взносов знаки эти, так же как и диплом на звание члена, возвращались в общество.

С 16 ноября 1892 г. общество стали именовать Императорским российским обществом спасения на водах, что привело к изменению устава и нагрудных знаков, но только 31 марта 1894 г. были утверждены новый устав, флаг, печать, золотая медаль и три нагрудных знака общества.

164. Жетон «За спасение погибающих на море»

В одной из частных коллекций обнаружен жетон «За спасение погибающих на море». Жетон является уменьшенной копией нагрудного знака. Но если знак прикреплялся к мундиру с помощью штифта с гайкой, то жетон носили на цепочке, для скрепления которой в верхней части креста имеется колечко.

165. Рисунок знака «За спасение утопающих». 1894 г.

Знак аналогичен предыдущему жетону, но в центре находится золотая императорская корона, а по эмали проходит надпись: «За спасение утопающих». Знак носился на розетке из Владимирской ленты. Таким знаком награждали исключительно за выдающиеся подвиги при спасении погибающих.

166. Знак члена Общества спасения на водах. 1894 г.

Знак такой же, как на рис. 163, но по эмали проходит надпись: «Общество спасения на водах» (Общество спасения на водах). Знак носился на розетке из Андреевской ленты. Право ношения этого знака было предоставлено председателю общества, его двум товарищам, членам главного правления, секретарю, казначею, главному инспектору, состоящему при главном правлении помощнику главного инспектора и членам, вносящим не менее 200 рублей ежегодно или 2000 рублей единовременно.

167. Знак члена Общества спасения на водах. 1894 г.

Знак такой же, как предыдущий, но весь серебряный. Он носился на розетке из Анд-

На том участке, где Большая Невка впадает в Финский залив, находится центр отечественного катеростроения — Конструкторское бюро «Редан-КБ» (Приморский пр., д. 46). Оно воз-



165. Рисунок знака «За
спасение утопающих». 1894 г.



166. Знак члена Общества
спасения на водах. 1894 г.



167. Знак члена Общества
спасения на водах. 1894 г.

никло в 1928 г. как конструкторское бюро бывшей «Золотовской верфи». В «Редан-КБ» спроектированы служебно-разъездные, промысловые, буксирные, медицинские, гидрографические, водолазные и патрульные катера, моторные яхты и жестконадувные мотолодки (из стали, алюминивно-магниевого сплава, стеклопластика). Ка-



168. «Фрачный» знак члена Общества спасания на водах



169. Памятный жетон члена Общества спасания на водах



170. Рисунок памятного жетона члена Императорского русского общества спасания на водах

реевской ленты. Право ношения этого знака было предоставлено председателю и членам, секретарю, казначею и врачу местных и окружных правлений, а также членам, вносящим не менее 50 рублей ежегодно или 500 рублей единовременно.

Кстати, И. К. Айвазовский был членом-благотворителем общества. Он пожертвовал обществу до 10 картин своей кисти, кроме того, по просьбе генерал-адъютанта адмирала К. Н. Посьета написал картину «Хожение Спасителя по водам», которая была поднесена в знак особой признательности протоиерею Иоанну Кронштадтскому (Сергееву) членами собрания общества 27 марта 1897 г.

168. «Фрачный» знак члена Общества спасания на водах

Существовал так называемый фрачный знак члена Общества спасания на водах. Его основу составлял спасательный круг, внутри которого была помещена эмблема общества.

169. Памятный жетон члена Общества спасания на водах

В одной из частных коллекций сохранился памятный жетон Общества спасания на водах, который представляет собой уменьшенный знак общества.

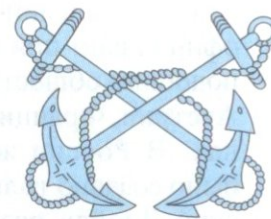
170. Рисунок памятного жетона члена Императорского русского общества спасания на водах

В архивных документах обнаружено описание и изображение памятного жетона Императорского русского общества спасания на водах. Основу этого жетона состав-

ляет вертикально расположенный серебряный адмиралтейский якорь. На веретено якоря наложены два перекрещивающихся весла, поверх которых закреплен круглый медальон, в центре его на голубой Андреевской ленте изображена эмблема общества, а по периметру круга на белом эмалированном поле выполнена надпись: «Импер. росс. Ово спасан. на вод.» (Императорское Российское общество спасания на водах). В верхней части якоря помещено изображение большой императорской короны.

171. Жетон победителю соревнований Общества спасания на водах

Сохранился жетон, на фигурном щитке которого наложен спасательный круг. В его верхней части имеется эмблема Общества спасания на водах и аббревиатура «ШП» (Школа плавания).



тера типа «Пеликан», «Аист», «Сайгак», «Мустанг», «Боец», «Соболь», «Редан», «Орион», строившиеся в разные годы на многих верфях страны, не уступают лучшим зарубежным катерам аналогичных классов. Реданцы проектирует спасательные катера, в том числе уникальные — для авиационно-спасательных комплексов, которые можно оперативно доставить са-



171. Жетон победителю соревнований Общества спасания на водах

«РУССКИЙ ЛЛОЙД»

молетом в любую точку Мирового океана. В бюро разработан не имеющий аналогов в мире проект катера для гидрографических и промерных работ, а также обслуживания средств навигационного оборудования.

Центральное технико-конструкторское бюро Министерства речного флота (ныне Инженерный центр судостроения) возникло 4 августа 1935 г. и предназначалось для составления технико-экономических обоснований проектируемых судов, разработки проектов речных судов всех типов, проектирования судовых механизмов, совершенствования организации и управления производством (Межевой канал, д. 4). За время своего существования в бюро разработано более 130 проектов судов; по этим проектам построено более 5500 речных судов, в том числе свыше 1600 пассажирских, около 700 грузовых, более 3200 буксирных, ледокольных и т. д. Эти суда составляют значительную часть отечественного речного флота.

В 1933 г. в Ленинграде начал функционировать первый в стране специализированный завод по производству гидроакустической аппаратуры «Водтрасприбор». В 1946 г. при этом заводе организовали Опытное конструкторское бюро № 206, а на его базе в 1949 г. — Научно-исследовательский институт № 3, который в 1966 г. преобразовали в Научно-исследовательский институт «Морфизприбор». Это был первый в Советском Союзе институт, ученые которого за-



172. Знак «Русский Ллойд»

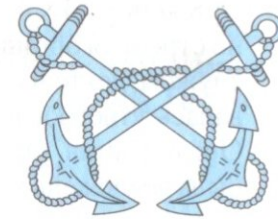
«Ллойд» — общество страхования и классификации судов в Лондоне, получившее свое название от Эдуарда Ллойда, который в конце XVII в. содержал в лондонском Сити кофейню, служившую местом сбора судовладельцев, страхователей судов, маклеров, торговцев. В британской прессе почти каждую неделю появлялись объявления, что в такие-то дни в кофейне Ллойда будут продаваться с аукциона суда и грузы. Вскоре Э. Ллойд получил всемирную известность: его агенты работали во всех крупных портах мира.

Кроме английского общества «Ллойда», официально признанного только в 1834 г., подобные общества создавались в Германии, Австрии, Франции, Италии и в других странах. В России же аналогичное общество было создано только в 1870 г. Контора «Русский Ллойд» размещалась в Санкт-Петербурге, а представительства находились во всех крупных портах.

172. Знак «Русский Ллойд»

Основой знака русского отделения общества «Ллойд» служит золотой фигурный щиток, покрытый эмалью красного цвета, по ней проходит сложный геометрический узор. На щитке расположено золотое кольцо, покрытое эмалью синего цвета. На нем

надпись: «Lloid Russe Russisher Russian», выполненная золотыми буквами. Внутри кольца вся поверхность покрыта эмалью белого цвета, по ней проходит надпись: «Русский Ллойд», выполненная золотыми буквами. Над кольцом расположена золотая пластинка, с датой «1870», сделанной эмалью белого цвета.



нимались проблемами гидрологии моря и разработкой гидроакустической аппаратуры для Военно-Морского Флота.

В 1944 г. в Ленинграде создали Научно-исследовательский институт № 400 для разработки минно-торпедного вооружения для кораблей Военно-Морского Флота. В послевоенные

ЛОЦМАНЫ РОССИИ

годы для внедрения опытных образцов разработанного в институте оружия созданы Центральное конструкторское бюро № 145, в 1966 г. переименованное в Научно-исследовательский институт «Гидроприбор» (Большой Сампсониевский пр., д. 24).

Ведущим производителем судовых электромонтажных работ является предприятие «ЭРА», созданное в 1922 г. на базе небольших монтажных групп компании «Гейслер» как Проектно-монтажная часть Петроградского электромашиностроительного треста. В его становлении и развитии большую роль сыграл начальник Морского отдела, специалист в области судовой электротехники, профессор, инженер-капитан 1 ранга В. И. Полонский. С первых дней предприятие включилось в процесс восстановления военного и торгового флотов. В годы Великой Отечественной войны, когда противник уничтожил четыре цеха, работы на предприятии не прекратились: здесь строили суда для Ладожской военной флотилии, ремонтировали крейсер «Киров» и лидеры «Минск» и «Ленинград». Впервые в практике отечественного судостроения судостроители предприятия «ЭРА» выполнили проектные и монтажные работы систем защиты кораблей от магнитных мин для сторожевых ко-



173. Знак лоцманов России. 1890 г.

К концу XIX в. в России сложилась довольно стройная организация морской лоцманской службы, деятельность которой регламентировалась утвержденным в 1890 г. положением. Организация морской лоцманской службы была возложена на Главное гидрографическое управление, подчинявшееся в свою очередь Морскому министерству. Для удобства управления все общества лоцманов были приписаны к одному из шести округов: Беломорскому, Балтийскому, Кронштадтскому, Черноморскому, Каспийскому и Восточному. Непосредственно же на местах лоцманы подчинялись начальникам коммерческих портов. Данным положением лоцманам предписывалось объединиться в товарищества или общества. В этой связи лоцманские общества были созданы в Архангельске, Николаеве, Керчи, Санкт-Петербурге и в других портах. Состояли они из лоцманского старосты, избираемого лоцманами из своей среды, старших и младших лоцманов и лоцманских учеников. Прием в каждое общество производился по экзамену.

173. Знак лоцманов России. 1890 г.

26 августа 1890 г. был утвержден лоцманский знак, который выглядел следующим образом: медная бляха овальной формы, в середине которой помещено выпуклое изобра-

жение государственного герба. Между двумя выпуклыми тонкими ободками, окаймляющими всю бляху, находятся две прорезные насквозь надписи: наверху — «Лоцманъ», а внизу — номер бляхи. Боковые надписи выпуклые и состоят из названия общества, к которому принадлежит лоцман. Каждая бляха имеет свой номер, и число блях соответствует количеству лоцманов, положенных по штату в каждом отдельном обществе.

В представленном знаке слева надпись «Общ. Петрогр. лоцм.» (Общество петроградских лоцманов), справа — «им. Имп. Петра Велик.» (имени императора Петра Великого) и внизу номер «10».

Знак носили на левой стороне груди только при исполнении лоцманом своих обязанностей.

Начало лоцманского промысла на севере России относится к концу XVI в., когда иноземные купеческие суда стали приходить в основанный на берегу Северной Двины Новохоломгорский порт, переименованный впоследствии в Архангельск. Без местных «вожей» иноземные капитаны не рисковали вести свои суда по мелководному и извилистому фарватеру реки. С той поры на берегу Северной Двины и стали образовываться лоцманские артели.

С увеличением судоходства занятие лоцманским делом стало весьма выгодным. Наиболее опытные из «вожей» становились казенными крестьянами, которые и составляли особый лоцманский стан, куда никто из посторонних войти уже не мог. Промысел переходил от отца к сыну, от сына к внуку и т. д. С возникновением Архангельска «вожей» Северной Двины стали называть «архангелогородскими лоцманами». Длительное время они находились в ведении местной таможни, затем губернских властей и, наконец, с 1882 г. — адмиралтейства.

Что касается преимуществ лоцманской службы, то в 1741 г. все архангельские лоц-

раблей «Зоркий» и «Тайфун», построенных на судостроительном заводе им. А. А. Жданова. «ЭРА» тесно взаимодействует со всеми судостроительными заводами Петербурга. Специалисты предприятия участвовали в строительстве первого в мире атомного ледокола «Ленин», атомного ракетного крейсера «Петр Великий». Сегодня АО «ЭлектроРадиоАвтоматика» (пер. Гривцова, 1/64) — гибкая производственная структура, основу которой составляют электромонтажные филиалы «Балтийский алмаз», «Адмиралтейский», «Северная ЭРА» и другие, базирующиеся на судостроительных верфях Петербурга.

В 2000 г. свое 30-летие отметил крупнейший центр России в области корабельной автоматики — Научно-производственное объединение «Аврора» (ул. Карбышева, д. 13). Здесь разработаны, изготовлены, испытаны и сданы в эксплуатацию устройства, системы и комплексы автоматики для военных кораблей и гражданских судов. Это объединение возникло при слиянии двух отделений Центрального научно-исследовательского института им. академика А. Н. Крылова и Конструкторского бюро морской автоматики «Секстан» со своим заводом. Впоследствии к «Авроре» поочередно были присоединены завод «Нептун» (Ставрополь), Центральное конструкторское бюро «Луч» (Ленинград), завод «Варяг» (Владивосток) и Куйбышевский приборостроительный завод (Куйбышев, ныне Самара).

Конструкторское бюро «Связьморпроект», созданное в 1932 г., является единственным в стране предприятием, где разрабатываются и изготавливаются антенно-фидерные и коммутирующие устройства связи, буксируемые антенные устройства связи, автономные информационные устройства, пульта управления средствами связи, а также специальные комплексы связи, устанавливаемые на надводных кораблях, подводных лодках, глубоководных подводных аппаратах и на судах гражданского флота. Конструкторами бюро разработано судовое ре-



174. Знак в память 300-летнего юбилея Общества архангельских лоцманов. 1913 г.

гистрирующее устройство данных телеметрического контроля, являющееся морским аналогом авиационного регистрирующего устройства типа «черный ящик».

Проблемами связи занимаются также ученые Научно-производственного объединения «Дальняя связь», возникшего в марте 1941 г. на территории завода «Красная заря» как Институт телефонного аппаратостроения (Петроградская наб., 34). После многочисленных переименований и перепрофилирований в 1972 г. он получил наименование Научно-исследовательского института дальней связи, а сейчас носит название Научно-производственного объединения «Дальняя связь». Это предприятие является основным разработчиком аппаратуры линий связи типа «Шельф» с глубоководными подводными аппаратами.

Созданный в 1939 г. Центральный научно-исследовательский институт конструкционных материалов «Прометей» стал первым в стране научным центром, специалисты которого занимались созданием и производством корабельной брони (Шпалерная ул., д. 49). С 1947 г. институт находился в

маны и их дети были освобождены от рекрутской повинности, которую они отправляли деньгами. Спустя некоторое время они были освобождены от взноса хлеба в сельские запасные магазины. Наконец, им были предоставлены льготы: по достижении 60-летнего возраста или при заболевании увольняли их с освобождением от существовавших в те времена всех повинностей. Однако и от лоцманов требовали исправной службы.

174. Знак в память 300-летнего юбилея Общества архангельских лоцманов. 1913 г.

На основании положения о морских лоцманах России от 1890 г. был составлен в 1900 г. новый устав и для Общества архангельских лоцманов. А в 1913-м, принимая во внимание 300-летие со дня восшествия на российский престол Михаила Федоровича, первого царя из дома Романовых, выделившего Архангельск в самостоятельную административную единицу, Главное гидрографическое управление предложило впрямь общество лоцманов именовать Обществом архангельских лоцманов имени царя Михаила Федоровича, установить дату 8 ноября 1613 г. днем праздника общества и учредить нагрудный юбилейный знак. Все эти предложения были одобрены и высочайше утверждены указом от 17 сентября 1913 г.

Основой знака служит серебряный оксидированный лавровый венок с вплетенной в него серебряной оксидированной якорной цепью и прикрытой в верхней части двумя золотыми скрещенными лоцманскими флагами с эмалевым изображением, существовавшим до 1912 г. В верхней части знака помещен серебряный оксидированный двуглавый орел, увенчанный тремя золотыми царскими коронами. На груди орла помещен золотой вензель царя Михаила Федоровича в виде буквы «М».

Ниже орла на двух серебряных скрещенных якорях расположен золотой вензель императора Николая II, увенчанный золотой императорской короной. Внизу ветви венка перевязаны золотой лентой, покрытой эмалью синего цвета, с золотыми датами «1613» и «1913». На ленту наложен золотой щиток с эмалевым изображением герба Архангельской губернии.

Право ношения этого знака было предоставлено всем лицам, состоявшим в день юбилея на службе в обществе (за исключением лиц, занимавших низшие должности), а также тем чинам Морского министерства, которые по служебному положению в тот момент имели непосредственное отношение к делам общества.

175. Знак в память 200-летнего юбилея Общества Санкт-Петербургских лоцманов. 1909 г.

Вскоре после основания Санкт-Петербурга по воле царя Петра I 16 апреля 1709 г. была учреждена портовая лоцманская команда, состоявшая из 14 рыбаков. Первые Санкт-Петербургские лоцманы находились на казенном содержании и получали 50 копеек в месяц жалованья и особое вознаграждение от города за исправное состояние фарватеров и знаков ограждения. Лоцманская служба считалась настолько важной с точки зрения государственных интересов, что первое время сам Петр I вводил некоторые суда в Неву.

Лоцманы с женами и детьми были освобождены от всех повинностей и поселены на Васильевском острове с наделением земель. Кроме того, им даровали право пользоваться рыбными тонями на Большом, или Корабельном, Невском фарватере. Более века лоцманы пользовались инструкцией, составленной еще при Петре I вице-адмиралом К. И. Крюйсом. И только 29 июля 1836 г. было утверждено новое положение о лоцманской команде Санкт-

подчинении Министерства судостроительной промышленности СССР.

Учеными Государственного оптического института, основанного в 1918 г., создаются морские оптические приборы (В.О., Биржевая линия, д. 12). Основателем, первым директором и научным руководителем этого института был академик Д. С. Рождественский. С 1932 по 1945 г. институтом руководил С. И. Вавилов, имя которого институту присвоили в 1951 г. В годы Великой Отечественной войны специалисты обеспечивали светомаскировку Ленинграда и кораблей Балтийского флота, модернизировали зенитные дальномеры и стереоскопические высотомеры. На здании института установлены мемориальные доски, посвященные ученым-оптикам С. И. Вавилову, И.В. Гребенщикову, А. А. Лебедеву, В. П. Линнику, Д. С. Рождественскому, А. Н. Теренину. В здании института установлены памятник С. И. Вавилову и бюст Д. С. Рождественского. За успешную разработку оптических приборов институт награжден орденами Ленина (1943 г.) и Октябрьской Революции (1976 г.).



175. Знак в память 200-летнего юбилея Общества Санкт-Петербургских лоцманов. 1909 г.

В Центральном научно-исследовательском и проектно-конструкторском институте морского флота занимаются проблемами морского транспорта (Кавалергардская ул., д. 6). Его преемственником является созданный в 1929 г. Научно-исследовательский институт судостроения и судоремонта.

Проблемами развития и применения сил и средств Военно-Морского Флота занимаются специалисты нескольких научно-исследовательских институтов, находящихся в Петербурге.

Научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт образовался в 1939 г., когда на базе Научно-исследовательского бюро управления Рабоче-Крестьянского Красного Флота сформировали Научно-испытательный гидрографическо-штурманский институт (Кожевенная линия, д. 41). В его состав вошли отряд опытовых кораблей, испытательный полигон и завод штурманских приборов. Институт ведет научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по навигационно-гидрографической тематике. Среди разработок института — приборы автоматического счисления и прокладки курса корабля, звуко-сигнальная и радиомаячная аппаратура и другие технические средства; корабельные инерционные навигационные системы и построенные на их основе современные навигационные комплексы, обеспечивающие высокую точность и надежность кораблевождения. Институт участвовал в создании спутниковых навигационных систем, позволяющих реализовать на практике концепцию единого радионавигационного поля. К заслугам института можно отнести и разработку доплеровских гидроакустических лагов. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 19 июня 1994 г., институт стал головной организацией в России, ответственной за обоснование и разработку технической политики в области навигации, гидрографии, морской картографии,

Петербургского порта. С этого времени лоцманы передавались в подчинение капитана гребного порта Санкт-Петербурга. Согласно положению на лоцманов возлагались обязанности обучать лоцманскому делу своих сыновей, братьев и племянников, которые по достижении 18-летнего возраста по экзамену могли поступить на освобождающиеся вакансии. Лоцманам стали отпускать казенное обмундирование, провиант, морское довольствие и квартирные деньги. Во время болезней лоцманы пользовались бесплатным лечением в Морском госпитале, а за преступления предавались военно-морскому суду, наравне с нижними чинами флота.

15 мая 1884 г. император Александр III утвердил новое положение о лоцманской службе, согласно которому прежняя команда была преобразована в Общество Санкт-Петербургских лоцманов.

16 апреля 1909 г. в ознаменование 200-летия существования Общества Санкт-Петербургских лоцманов был учрежден юбилейный нагрудный знак, основой которого служит золотая якорная цепь, сложенная в виде ромба. На верхний угол ромба наложена золотая императорская корона с ниспадающими из-под нее золотыми лентами, покрытыми эмалью голубого цвета. На лентах расположены золотые даты «1709» и «1909». На ромб наложены два скрещенных серебряных якоря, на которых расположен серебряный двуглавый орел, увенчанный тремя императорскими коронами и держащий в клювах и в лапах карты четырех морей, покрытые эмалью белого цвета. На нижнюю часть орла наложены, немного закрывая его крылья, два золотых скрещенных флага с эмалевыми изображениями: слева — гюйса (старый флаг для вызова лоцмана), а справа — действующего кормового лоцманского флага. Между флагами помещены золотые вензеля Петра I и Николая II. На нижний угол ромба

наложен золотой фигурный щиток, покрытый эмалью голубого цвета, с золотой надписью в две строки: «С. П. Б. лоцм.». Право ношения знака было предоставлено лицам, состоявшим в день юбилея, 16 апреля 1909 г., на службе в обществе, а также лицам, содействовавшим деятельности общества.

176. Знак в память 100-летнего юбилея Лоцманского и маячного ведомства Финляндии. 1912 г.

После взятия в 1710 г. Выборга Петр I сразу же указал на необходимость обследования изобилующих опасностями финских вод. С этой целью в 1718 г. учредили особую должность капитана над штурманами, который систематически производил в Финском заливе промеры и исправлял морские карты. Этому капитану, именуемому еще и Выборгским лоцманом, вменялось в обязанности также осуществлять лоцманскую проводку судов в пределах берегов Выборгской губернии.

С присоединением к России восточной части Финляндии местное лоцманское ведомство, проводившее суда на фарватерах от Выборга до Роченсальма, было подчинено Морскому ведомству и действовало на основании особой инструкции, утвержденной еще в 1796 г. Когда же к России была присоединена остальная часть Финляндии, император Александр I в мае 1812 г. утвердил устав «О башенном (т. е. маячном) и лоцманском ведомстве», действие которого было распространено на всю Финляндию только в 1857 г. Финские лоцманы находились под особым покровительством закона. Вознаграждение они получали в зависимости от числа проведенных судов, причем все деньги, за вычетом процентов, делились поровну между лоцманами.

Дальнейшее развитие финское лоцманское законодательство получило в 1870 г. в изда-

океанографического обеспечения обороны и экономики страны.

В Петродворце находится институт, в котором занимаются разработкой проблем, связанных с оперативной-стратегическим применением сил и средств Военно-Морского Флота. В ходе реформирования военного флота в его состав включены институты, занимавшиеся вопросами развития и применения радиосвязи и радиотехнического вооружения кораблей и судов.

В 1923 г. на Военно-Морском Флоте для создания новых технических средств образовали Секцию связи и навигации (которую возглавил И. Г. Фрейман), а в 1927 г. — Морской научно-испытательный полигон связи, в 1932 г. Научно-исследовательский морской институт связи (организатором и первым руководителем которого стал адмирал А. И. Берг). После многочисленных преобразований в 1968 г. учреждение получило наименование 34-го научно-исследовательского института Военно-Морского Флота (ул. Одоевского, д. 26).

В Петербурге находится Научно-исследовательский институт военного кораблестроения, специалисты которого



176. Знак в память 100-летнего юбилея Лоцманского и маячного ведомства Финляндии. 1912 г.

занимаются проблемами обоснований кораблестроительных программ, вырабатывают тактико-технические задания на проекты новых боевых кораблей.

В период реформирования Военно-Морского Флота структурным подразделением этого института стал институт, занимавшийся морским вооружением.

В одном из особняков на набережной реки Фонтанки располагается Научно-исследовательский центр по морской авиационной технике, созданный 2 января 1936 г. в Москве как Научно-испытательный институт морской авиации. Он находился то в одном, то в другом городе, а в 50-х гг. XX в. обновился в Ленинграде, в 90-е гг. был преобразован в Научно-исследовательский центр по морской авиационной технике (наб. реки Фонтанки, д. 10).

Ученые и конструкторы Петербурга создали сотни новых кораблей и судов, тысячи образцов морского оружия, средств связи и навигации, морские приборы, что в совокупности составило основу морской мощи России. В течение последних 140 лет практически все крупные и средние корабли (броненосцы, линейные корабли, крейсера), строившиеся в нашей стране, были разработаны конструкторами Петербурга—Петрограда—Ленинграда. История создания морской техники немаловажна без имен петербургских академиков А. И. Берга, И. В. Горынина, Н. Н. Исанина, С. Н. Ковалева, М. П. Костенко, А. Н. Крылова, Э. Х. Ленца, В. П. Пашина, В. Г. Пешехонова, В. Л. Поздонина, Н. С. Соколовского, И. Д. Спасского, Ю. А. Шиманского и др.

СО СТАПЕЛЕЙ НЕВЫ

Исследователями отечественного судостроения отмечено, что самые высокие в истории России темпы строительства крупных кораблей и судов наблюдались в 1950—1990 гг. Именно в это время были созданы океанский ракетно-ядерный Военно-Морской Флот, по своей мощи не уступавший

нии нового устава для Лоцманского и маячного ведомства Финляндии, которое в административном и хозяйственном отношении подчинялось Финскому сенату, а в специальном — генерал-губернатору края. В 1886 г. для Лоцманского и маячного ведомства Финляндии был утвержден новый штат.

В 1912 г. в ознаменование исполнившегося 100-летия реформы Финской лоцманской службы император Николай II приказал впредь 17 мая считать праздничным днем Лоцманского и маячного ведомства Финляндии и в память об этом событии изготовить специальный знак. В указе предписывалось носить юбилейный знак на левой стороне груди всем офицерам, классным чинам, лоцманам и маячным служащим, которые в день праздника состояли на службе в ведомстве, и тем чинам Морского ведомства, которые в день юбилея имели непосредственное отношение к Лоцманскому и маячному ведомству Финляндии.

Знак выглядит следующим образом. Серебряный овальный лавровый венок в нижней части перевязан золотой лентой. На верхнюю часть венка наложен золотой двуглавый орел, увенчанный тремя императорскими коронами и держащий в лапах и клювах четыре карты морей, покрытые эмалью белого цвета. Между орлом и лентой помещен серебряный маяк, покрытый эмалью белого цвета, от него отходят в обе стороны золотые лучи. На маяк наложен серебряный оксидированный якорь, на котором укреплен золотой штурвал, покрытый эмалью красного цвета. На штурвале находятся золотые надписи: слева — «1812», вверху — «17», справа — «1912» и снизу — «мая». По обе стороны от маяка расположены два серебряных скрещенных флага с эмалевым изображением, присвоенные судам Лоцманского и маячного ведомства Финляндии.

ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ

После окончания Русско-турецкой войны 1877—1878 гг. Австрия стала сосредоточивать войска для вступления в Боснию, а сильная английская эскадра вошла в Мраморное море, угрожая незащищенному Черноморскому побережью России. По почину Императорского общества содействия русскому торговому мореходству открылась повсеместная в империи подписка на приобретение быстророходных пароходов, которые в военное время можно было бы обратить в крейсера-истребители торговых судов и этим путем получить оружие для борьбы с Англией.

В Москве был учрежден комитет для сбора пожертвований, а звание почетного председателя принял на себя наследник цесаревич Александр Александрович. Первым делом комитет выработал главные требования к приобретаемым судам: скорость — не менее 13 узлов, полный запас угля должен позволять судну непрерывно идти на максимальной скорости не меньше 20 суток, стоимость такого судна не должна превышать 650 тыс. рублей. К началу мая 1878 г. была собрана приличная сумма, превысившая 2 млн рублей. В июне 1878 г. состоялась покупка в Германии первых трех пароходов, которым дали названия «Россия», «Москва» и «Петербург». В последующем стало традицией давать судам Добровольного флота названия губернских городов. 17 июля эти три парохода, отремон-

ни одному флоту мира, а также торговый, промысловый, научно-исследовательский и технический флоты.

В Петербурге сконцентрировалась большая часть судостроительных предприятий России. Старейшим из них является Государственное унитарное предприятие «Адмиралтейские верфи», созданное Петром I 5 ноября 1704 г. как Адмиралтейский двор, на основе которого позднее возникли судостроительные предприятия «Галерный двор» (1712 г.) и «Галерный островок» (1719 г.). В августе 1721 г. «Галерный двор» преобразовали в Галерную верфь, а в 1800 г. — в Новое адмиралтейство. 1 января 1908 г. Новое адмиралтейство и «Галерный островок» объединили в Адмиралтейский судостроительный завод. В 1913—1914 гг. предприятие называлось Адмиралтейским судостроительным и башенным заводом. С 19 января 1914 г. до 7 марта 1917 г. этот завод и Балтийский имели объединенное управление. С января 1915 г. до ноября 1921 г. в аренде у Адмиралтейского завода находился Охтинский снарядный цех. С 28 октября 1921 г. предприятие стало отделом Балтийского завода, а в 1922 г. получило имя А. Марти. 13 января 1926 г. оно снова стало самостоятельным и называлось Ленинградским судостроительным заводом им. А. Марти. 1 декабря 1926 г. из его состава выделили для ликвидации бывшее Новое адмиралтейство. Однако 13 июня 1931 г. вместо ликвидации отделенное от Адмиралтейского завода предприятие превратили в завод вспомогательных механизмов «Судомех».

С 1 января 1937 г. «Судомех» переименовали в Завод № 196, а 26 октября 1966 г. — в Ново-адмиралтейский завод. Одновременно с 1 января 1937 г. Ленинградский судостроительный завод им. А. Марти назывался Заводом № 194, а с 21 декабря 1957 г. Адмиралтейским. 31 января 1972 г. Ново-адмиралтейский и Адмиралтейский заводы объединили в Ленинградское адмиралтейское объединение. С 30 марта 1992 г. завод стал Государственным

унитарным предприятием «Адмиралтейские верфи».

Почти за 300 лет своего существования со стапелей этого предприятия сошли на воду более 2 тысяч кораблей и судов различных классов и назначения. В период парусно-гребного флота на верфях было построено свыше 500 линейных кораблей, фрегатов, гребных фрегатов, галер, корветов; Россия стала великой морской державой.

Уже к 1725 г. «Адмиралтейские верфи» превратились в крупнейшее судостроительное предприятие. В Петербурге появилась и теоретическая основа кораблестроения, что вызвало беспокойство правительства крупнейшей морской державы — Англии, где высоко оценили «способность, которую имеет Россия в построении судов».

В начале 20-х гг. XVIII в. здесь пытались создать так называемое «потанное судно» — прообраз подводной лодки, — строительством которого за-



177. Памятный жетон в честь 25-летнего юбилея Добровольного флота России. 1903 г.

тированные, вооруженные артиллерией и укомплектованные военной командой, стояли на Кронштадтском рейде в полной готовности для крейсерской службы. Между тем мирный исход Берлинского конгресса устранил угрозу войны, и крейсера были исключены из списков военного флота и перешли в ведение комитета. Отправленные затем на Черное море, они приняли участие в перевозке войск, а в дальнейшем их задействовали для систематических перевозок грузов на Дальний Восток и обратно.

Но комитет по временному характеру своей организации не был приспособлен для руководства деятельностью Добровольного флота как коммерческого предприятия. Поэтому был разработан устав «Общества добровольного флота», 9 мая 1878 г. утвержденный императором. Общество, оставаясь под покровительством наследника цесаревича, поступало в ведение Министерства финансов. Цель его заключалась в эксплуатации судов Добровольного флота в мирное время для развития отечественной промышленности и судоходства, с сохранением постоянной готовности судов для надобностей правительства. Вскоре Добровольный флот имел своих представителей не только во всех крупных портах России, но и за рубежом. Начав с трех пароходов, за четверть века Добровольный флот вырос до 25 вымпелов.

177. Памятный жетон в честь 25-летнего юбилея Добровольного флота России. 1903 г.

В 1903 г. в России широко отмечали 25-летие Добровольного флота. К этой дате вышел великолепный труд под названием «Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за 25-летие его существования».

Был выпущен также памятный жетон, который получили все приглашенные на юбилейный банкет, а также лица из командного состава Добровольного флота, находившиеся в день юбилея в плавании. На лицевой стороне круглого жетона в центре на белом фоне закреплены римские цифры «XXV». Вокруг белого поля расположено кольцо, покрытое красной эмалью, на которой золотые даты «1878» и «1903». На обратной стороне жетона на синем эмалевом фоне старославянским шрифтом выполнена надпись: «Добровольный флот».

178. Жетон члена Добровольного флота России

Существовал еще и жетон Добровольного флота, выполненный в форме небольшой бронзовой медальки. Судя по надписи, выполненной на русском и арабском языках, этот жетон был изготовлен к юбилею одного из отделений общества, находившегося в странах арабского мира.



нимался Евгений Никонов на Галерном дворе. «Адмиралтейские верфи» первыми перешли к строительству металлических кораблей. В период «броненосного» флота здесь построили два линкора, 13 эскадренных броненосцев, 12 броненосцев береговой обороны.

После Крымской войны 1853—1856 гг. со стапелей Нового адмиралтейства сошли на воду первые броненосные фрегаты «Адмирал Грейг», «Князь Пожарский», двухбашенный



178. Жетон члена Добровольного флота России

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИИ

монитор «Смерч». Здесь построили не имевшее аналогов за рубежом круглое судно — броненосец береговой обороны «Новгород». Он стал первым кораблем в Российском флоте, оснащенным трюмной водоотливной системой с поршневыми помпами. Важным успехом адмиралтейцев стала постройка броненосца «Петр Великий» — одного из самых мощных кораблей своего времени: он имел водоизмещение 10 тысяч тонн, бронированные палубу и борта. Конструктором этого корабля также являлся А. А. Попов. В 1865 г. на Галерном острове построили броненосную батарею «Не тронь меня», на которой впервые установили нарезные орудия вместо гладкоствольных. С 1892 г. на предприятии началось строительство броненосцев типа «Полтава» водоизмещением свыше 10 тысяч тонн, развивавших скорость 17 узлов.

Многие суда, построенные адмиралтейцами, использовались для исследования Мирового океана. Например, на корвете «Витязь» капитан 1 ранга С. О. Макаров совершил трехлетнее кругосветное плавание. Построенный в 1886 г. на Галерном острове «Витязь» стал одним из девяти судов в мире, чье название высечено на фронтоне Океанографического музея в Монако.

К 1904 г. со стапелей верфей сошли броненосцы «Сисой Великий», «Ослябя», «Орел», «Адмирал Сенявин», «Генерал-адмирал Апраксин», крейсера «Аврора» и «Олег», миноносцы «Лахта», «Луга» и «Нарва», канонерские лодки «Грозный», «Гремящий» и «Храбрый»; 15 кораблей, построенных на Адмиралтейском заводе, приняли участие в Русско-японской войне (1904—1905).

В 1909 г. на Адмиралтейском заводе заложили линкоры «Полтава» и «Гангут» водоизмещением около 23 тысяч тонн, а в 1913 г. мощнейшие линейные крейсера «Бородино» и «Наварин» водоизмещением свыше 32 тысяч тонн. Их планировали вооружить 12 орудиями 355-мм калибра. Во время Великой Отечественной

В конце XVII в. Петр I предпринял энергичные меры по созданию отечественного судостроения. В 1693 г. в устье Северной Двины, на острове Соломбала, у самого Архангельска, по велению Петра I были заложены государственная верфь и адмиралтейство. В следующем году здесь спустили на воду первый торговый корабль. Чуть более чем через десять лет центр морской торговли России переместился в Санкт-Петербург, а в 1714 г. в Охотске было заложено первое судно, положившее начало судостроению на Дальнем Востоке. Но все же торговый флот в России развивался куда более медленными темпами, чем военный.

Морской и речной порты Петербурга являются морскими воротами в Европу. В течение 300 лет через Морской порт производился товарооборот с западными странами.

Первые портовые сооружения в Петербурге появились в 1703 г., а в конце ноября в устье Невы вошло первое иностранное торговое судно парусная шхуна «Фрау Анна» под голландским флагом, доставившая в Россию соль и вино. Сохранилось предание, что лоцманом на этом судне был Петр I. В исторической литературе отмечается также, что царь разрешил голландскому шкиперу беспопшлинно продавать привезенные товары. Фактически произошло первое таможенное оформле-

ние иностранного груза, т. е. началась внешнеэкономическая деятельность зарождавшегося Петербургского порта. Таким образом, в 1703 г. на берегах Невы появилась своеобразная таможенная служба. Это подтверждается в письме дьяка И. Степанова, датированном 1 марта 1704 г. и направленном управляющему Ингерманландской канцелярией А. Я. Щукину, «Об изготовлении образцовой медной печати для таможи Санкт-Петербурга».

Первоначально торговые суда подходили к причалу у Троицкой площади. Товары выгружали на берег и там же продавали. Ввозили соль, вино, перец, чай, табак, олово, стекло, пеньку, сукно, тонкое полотно, а вывозили традиционно русские товары — пушнину, зерно, мед и др.

В феврале 1712 г. по указу Петра I из представителей купечества создали специальную комиссию для разработки положения об организации торговли с заморскими странами, а через три года в Петербурге появилась Коммерц-коллегия, руководителем которой стал сподвижник Петра I, брат первого русского генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, астраханский губернатор граф П. М. Апраксин. Этой коллегии Петр I поручил заниматься торгово-промышленным мореходством. Из-за отсутствия опыта работа шла крайне медленно. В марте 1719 г. Петр I утвердил инструкцию, регламентировавшую деятельность Коммерц-коллегии, а президентом назначил бывшего русского посла в Османской империи графа П. А. Толстого. Почти два года он изучал вопросы, связанные с проблемой морской торговли в зарубежных странах. В 1721 г. Толстой разослал во все губернии «Пункты для сочинения ведомостей» о состоянии торговли и коммерции на местах и объеме собираемых пошлин. В одном из пунктов этого документа требовалось сообщать, «где есть морские пристани и к тем пристаням, из которых госу-

войны адмиралтейцы построили 66 бронированных охотников за подводными лодками, 28 морских бронированных катеров, 76 плашкоутов, баржи для ладожской «Дороги жизни», отремонтировали сотни боевых кораблей и катеров.

Серийное строительство подводных лодок адмиралтейцы наладили в начале 30-х гг. XX в. С начала 60-х гг. на верфи стали строить атомные подводные лодки и глубоководные аппараты. Всего здесь построено более 280 подводных лодок. В 1985 г. у Курьильской гряды впервые в истории нашей страны глубоководный аппарат «Поиск» погружился на глубину 6 тысяч метров.

Построенные на «Адмиралтейских верфях» дизель-электрические подводные лодки типа «Варшавянка» за скрытность и малозумность получили за рубежом мрачно-романтическое название «черная дыра в океане». Эти субмарины строятся не только для Российского Военно-Морского Флота, но и для военно-морских сил Индии, Ирана, Алжира, Польши, Румынии и Китая.

Со стапелей «Адмиралтейских верфей» были спущены на воду сотни судов для торгового, промыслового, научно-исследовательского и технического флотов. Только в послевоенные годы на предприятии построили около 200 судов для гражданского флота, в том числе 30 танкеров, 33 рыболовных судна, первый в мире атомный ледокол «Ленин», лесовозы, рефрижераторы, гидрографические суда, суда-спасатели и т. п. За высокие производственные показатели предприятие награждено двумя орденами Ленина (в 1960 и 1966 гг.), орденами Трудового Красного Знамени (1971) и Отечественной войны I степени (1985).

В 1721 г. на месте бывшей шведской крепости Ниеншанц, у слияния Невы и Большой Охты, возникла Охтинская верфь, где стали строить небольшие гребные и парусные речные суда. На построенных на Охтинской верфи судах совершались кругосветные плавания. Например, на шлюпе «Камчатка» кругосветное плавание совершил

В. М. Головин, а на шлюпе «Восток» в первую русскую Антарктическую экспедицию отправился Ф. Ф. Беллинсгаузен. В 1832 г. со стапеля верфи сошел на воду фрегат «Паллада», первым командиром которого стал будущий адмирал П. С. Нахимов. Одними из первых в России охтинские судостроители начали строить суда с механическими двигателями: в 1839 г. — пароход «Скорый», в 1844 г. — колесный пароходофрегат «Грозный», в 1848 г. — первый русский фрегат с винтовым двигателем «Архимед».

В период Великой Отечественной войны на «Петрозаводе» построили 15 кораблей, 55 тендеров и несамолетных барж, отремонтировали более 80 кораблей и катеров Балтийского флота. В послевоенные годы на заводе достроили 13 дизельных тральщиков, а в 1948 г. здесь снова начали строить буксирные суда различных типов. Всего на предприятии построено свыше 200 буксиров. В 1971 г. завод наградили орденом «Знак Почета».

Накануне празднования 300-летия со дня основания Российского флота на заводе изготовили копию ботика Петра I.

В 1789 г. началась история создания завода Берда. Инструментальный мастер Адмиралтейства Ф. Морган построил на Матисовом острове плавильную печь и инструментальную мастерскую. На базе этого небольшого частного предприятия зять Морган Чарльз Берд в 1792 г. основал литейно-механический завод, ставший первым частным механическим заводом в России. В 1800 г. Берд построил паровую машину и использовал ее в качестве основного двигателя на своем заводе. В том же году он получил разрешение на постройку двух коммерческих судов по чертежам А. С. Катасанова. Так в самом начале XIX в. в Петербурге появилось еще одно судостроительное предприятие.

В 1881 г. на базе Литейно-механического завода Берда и «Галерного острова» возник Франко-Русский завод, получивший в 1922 г. наименование Завода им. К. Либкнехта. Во время реор-

дарств купеческие корабли приходят, и в которые времена, и по сколько кораблей, и с какими товарами и у тех пристаней, что в зборе бывает таможенных пошлин». Так началось упорядочение одной из важных структур в экономике России — государственного морского торгового судоходства.

Все русские коммерческие суда плавали под бело-сине-красным национальным флагом. До середины XIX в. форма одежды моряков торгового флота почти не отличалась от военной, за исключением отсутствия погон, эполет и шитья.

Петр I поощрял морскую торговлю. В 1713 г. он приказал изготовить медаль в память о прибытии в Петербург купеческих судов, на которой сделать надпись «Навигация в море Балтийском открыта». В 1717 г. с целью активизации балтийской торговли Петр приказал ввозить в Петербург две трети иностранных товаров, а остальные доставлять через Архангельск и другие порты. Очень быстро рос грузооборот Петербургского порта: в 1719 г. порт принял 33 иностранных судна, в 1720-м — 75, а в 1722-м — 119. В 1723-м в Петербурге открылась биржа, где происходили все торговые операции. В 1724-м Петербургский порт принял 240 иностранных судов.

После того как в 1720 г. Петр I утвердил документ «Книга — устав морской. О всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море», приступили к разработке морского устава торгового флота. До этого купцы руководствовались высочайшими указами и частными инструкциями. 31 января 1724 г. Петр утвердил документ под названием «Его Императорского Величества Всемилостивый Регламент и Устав, по которому все вышнего и нижнего чина персоны, как подданные, так и иностранные, а наипаче купцы корабельщики, которые в сие государство приезжают и отъезжают, все послушли-

во поступать имеют Генваря 31 дня», содержащий 41 статью, где приводились таможенные правила и указывалась ответственность за их нарушение. В статье 14, например, говорилось: «Все корабли, которые в области Его Императорского Величества выгружены или нагружены будут, а без таможенного пашпорта пойдут, оные корабли и товары все в них, до кого бы они ни надлежали, хотя до вышних или нижних персон, где сыщутся, взяты будут на Его Императорское Величество». Согласно уставу, категорически запрещалось для перевозки коммерческих грузов использовать суда военного флота. Все погрузочно-разгрузочные работы разрешалось производить в светлое время суток. Таким образом, в Петербурге были разработаны и утверждены два важнейших документа — уставы военного и торгового флотов.

В 1724 г. для сбора пошлин и других платежей в Петербургском и других портах России образованы таможни, осуществлявшие контроль за привозимыми и вывозимыми товарами. Таможни подчинялись Коммерц-коллегии. В первой половине XVIII в. Россия заключила десятки договоров о морской торговле с зарубежными странами. В 1735 г. вступили в силу правила досмотра иностранных судов, прибывавших в российские порты: таможенники должны были высаживать на иностранные суда с брандвахтенной яхты до их входа в порт.

С 1733 г. центр морской торговли переместился на стрелку Васильевского острова. Здесь появились новые здания таможни, биржи, гостиный двор, складские постройки. Полтора столетия на Тучковой набережной и на площади стрелки Васильевского острова велась оживленная морская торговля Петербурга с зарубежными странами. С развитием парового флота увеличилась осадка судов, которые вынуждены были следовать по

организации судостроительной отрасли в январе 1926 г. это предприятие вошло в состав Ленинградского судостроительного завода им. А. Марти (ныне «Адмиралтейские верфи»).

У входа в Морской канал Финского залива расположен «Судостроительный завод „Северная верфь“», правопреемник Судостроительного отдела Путиловского завода, основанного в 1887 г.

В октябре 1887 г. верфи Путиловского завода начали строить портовые суда, землечерпалки и баржи для отвоза грунта. В 1889 г. здесь заложили первые боевые корабли — миноносцы «Биорке» и «Роченсальм». Для их постройки путиловцы в 1887 г. соорудили небольшой эллинг у самой воды, в юго-западной части заводской территории. Затем они построили миноносцы «Галсаль», «Моонзунд», «Тосна» и «Домеснес». В 1905 г. на заводе началось строительство более крупных кораблей — эскадренных миноносцев «Москвитянин» и «Доброволец».

После Русско-японской войны с помощью немецких специалистов была построена Путиловская верфь, расположившаяся при впадении в Финский залив рек Екатерингофка и Емельяновка, на землях, намытых голландской фирмой, возглавляемой Аккерманом и Ван Гаареном. Открытие верфи состоялось 14 ноября 1912 г. С развитием Путиловской верфи на территории Путиловского завода судостроение постепенно свертывалось, а в 1917 г. полностью прекратилось.

На верфи Судостроительного отдела Путиловского завода в 1913 г. построили самый быстроходный корабль в мире (скорость — 37,3 узла) — эскадренный миноносец «Новик» (первый в русском флоте корабль с турбинной установкой и с главными котлами, работавшими на нефтяном отоплении, ставший головным в крупной серии эсминцев). Проект этого уникального для того времени корабля на конкурсной основе разработали конструкторы Путиловского завода. Впоследствии эскадренные миноносцы

типа «Новик» составили основу легких надводных сил советского Военно-Морского Флота.

На «Северной верфи» построено спасательное судно «Волхов» (ныне «Коммуна»), в течение 85 лет находящееся в боевом составе Российского Военно-Морского Флота и являющееся единственным действующим судном, построенным до 1917 г.

В соответствии с принятой перед Великой Отечественной войной программой создания большого океанского флота со стапелей Северной судостроительной верфи сошли на воду 17 эскадренных миноносцев типа «Гневный» и «Сторожевой».

В послевоенные годы на «Северной верфи» создали около 100 боевых кораблей основных классов. В 1980—2000 гг. на «Северной верфи» построены 19 серийных эскадренных миноносцев 1 ранга типа «Современный», вооруженных сверхзвуковыми низковысотными ракетами «Москит».

С 1887 г. на «Северной верфи» построено более 200 боевых кораблей и вспомогательных судов суммарным водоизмещением свыше 500 тысяч тонн. В 1984—1987 гг. на заводе выполнены ремонтно-восстановительные работы на крейсере «Аврора».

С 1924 г. на «Северной верфи», кроме боевых кораблей, строили пассажирские и сухогрузные суда, лесовозы, суда для рыбодобывающего флота, научно-исследовательские суда, контейнеровозы с горизонтальным способом грузообработки и балкеры.

В послевоенные годы на заводе построено более 150 гражданских судов, в том числе 10 пассажирских, 35 танкеров, 24 лесовоза, 49 сухогрузов, 24 судна с горизонтальным способом грузообработки. Предприятие имеет опыт постройки автомобильно-пассажирских паромов-ледоколов типа «Андрей Коробицын».

В 1973 г. на предприятии начали строить серийные суда с горизонтальным способом грузообработки и уникальным тогда носовым аппаратным устройством, а в 1986 г. контейнеровозы с кормовой аппаратурой.

мелководным естественным фарватерам (глубина на Корабельном и Галерном фарватерах не превышала 4 м). В связи с этим крупные суда швартовались в Купеческой гавани Кронштадта, где грузы перегружали на баржи и лихтеры, а затем уже доставляли в Петербург. Назрела необходимость переноса порта в глубоководную часть Невского устья — в район Гутуевского, Вольного и Турхтанного островов. Тогда же начали строительство глубоководного Морского канала, движение по которому торжественно открылось 15 мая 1885 г. Одним из инициаторов создания Морского канала являлся известный промышленник Н. И. Путилов. К началу XX в. Морской порт Петербурга стал крупнейшим в европейской части России.

Петровский устав торгового флота просуществовал до 1781 г., когда Екатерина II утвердила «Устав купеческого водохозяйства». Новый документ состоял из 298 статей, содержащих свод как ранее изданных, так и вновь введенных законоположений, с помощью которых регулировалось плавание по морям, рекам и озерам. И снова устав разрабатывался и утверждался в Петербурге.

В уставе определялись порядок строительства торговых и промысловых судов, правила выдачи им флага, права и обязанности членов экипажей и судовладельцев, страхование и защита судов, оказание помощи при крушении и спасении груза. Императрица уделяла морской торговле настолько большое внимание, что 25 июня 1781 г. подписала специальный манифест, в котором представила Устав «как русским, так и иностранным купцам и мореходцам».

С первых дней существования Петербургский порт считался главным в стране. Наличие озерно-речных коммуникаций на северо-западе России, а затем и Николаевской железной дороги способствовало росту гру-

зооборота порта. В 1850—1860 гг. ежегодно через порт столицы вывозили товара на сумму 50 млн, а ввозили — на сумму 35 млн рублей.

8 марта 1902 г. министр финансов С. Ю. Витте представил Николаю II доклад, где предложил провести коренную реорганизацию управления торговым мореплаванием. При созданном Совете по делам торгового мореплавания учредили особый Комитет по портовым делам, а вскоре в целях «надлежащей организации непосредственного заведования торговым мореплаванием и судостроением» создали Комитет по торговому мореплаванию и судостроению. Но и это решение не было окончательным. 7 ноября 1902 г. возникло Главное управление торгового мореплавания и портов под руководством великого князя Александра Михайловича. Дальнейшим шагом по совершенствованию управления морским транспортом стало учреждение 27 октября 1905 г. Министерства торговли и промышленности, в состав которого вошло и Главное управление торгового мореплавания и портов. Эта управленческая структура, находившаяся в Петрограде, просуществовала до 16 декабря 1917 г.

В августе 1914 г. в связи с начавшейся Первой мировой войной развитие коммерческого флота страны прекратилось (в 1913 г. грузооборот Петербургского порта составил 7,3 млн т). 24 ноября 1917 г. вышел декрет Совнаркома «О воспреещении продажи, заклада и отдачи под чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений», так началась национализация торгового флота. Все сделки по передаче русских судов за границу, заключенные после 19 июля 1914 г., признавались недействительными.

В ходе развития торгового флота России стали появляться различные акционерные

Самой крупной серией гражданских судов (36 судов суммарной вместимостью 297 360 тонн) послевоенной постройки стали сухогрузы типа «Пятидесятилетие комсомола», построенные в 1968—1975 гг. По своим эксплуатационным характеристикам эти суда были лучшими в своем классе.

Всего на «Северной верфи» построено свыше 250 торговых, пассажирских, промысловых и научно-исследовательских судов. Предприятие награждено двумя орденами Ленина и орденом Октябрьской Революции.

Об истории создания и деятельности Балтийского завода до 1917 г. нами уже говорилось.

В 30-е гг. со стапелей завода сошли легкие крейсера «Киров» и «Максим Горький». В 1955 г. построили два крейсера проекта 68К и шесть — проекта 68Бис с цельносварными корпусами. До конца 90-х гг. на Балтийском заводе спустили на воду четыре атомных ракетных крейсера (в том числе «Петр Великий»), шесть атомных ледоколов, два судна слежения за космосом, 12 подводных лодок, 28 рефрижераторов, 38 танкеров, два танкера-химовоза, пять танкеров-заправщиков, шесть лесовозов, 23 рудовоза, три ролкера, пять измерительных пунктов, 11 речных буксиров-ледоколов, три прогулочных судна, всего 468 кораблей и судов.

Канонерский судоремонтный завод возник в 1883 г. как мастерские по ремонту землечерпалок и шаланд для отвоза грунта с места строительства Морского канала.

С 1932 г. на заводе производили ремонт судов арктического флота, в том числе ледоколов «Красин» (перед установкой его на вечную стоянку как ледокола-памятника), «Ленин», «Ермак».

По заказу известного французского путешественника Ж.-И. Кусто, на Канонерском судоремонтном заводе построили специальную платформу для глубоководных погружений и подъема на поверхность археологических находок. Сдача судна произо-

компании и товарищества, торговые дома и даже единоличные судовладельцы, многие из которых по случаю юбилеев заказывали знаки и жетоны. Например, в 1896 г. исполнилось 50 лет как первый пароход общества «Волга» вышел на линию. По этому поводу были выпущены жетоны, причем они встречаются с эмальями и без эмалей.

179—180. Жетон в память 50-летнего юбилея Общества судоходства по Волге (два варианта)

Первый жетон, серебряный, двусторонний, без эмалей, выполнен в виде фигурного щитка, совмещенного с якорем. На лицевой стороне в овале, расположенном горизонтально посередине щитка, изображен колесный речной пароход. Над овалом выпуклыми буквами и цифрами выполнена надпись: «Волга» и «1843» — дата создания общества. Под овалом — даты «1846» и «1896» и римская цифра «L» (т. е. 50 лет). На обратной стороне в центре щитка — шестиугольная звезда и по контуру имя, отчество и фамилия владельца жетона.

Второй жетон изготовлен к тому же юбилею Общества судоходства по Волге. Он является копией предыдущего, но покрыт цветными эмальями. Фигурный медальон покрыт красной эмалью, пароход — черной, река — синей, небо — белой, а юбилейная цифра — голубой.

181. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Кавказ и Меркурий». 1908 г.

В 1850 г. было создано пароходное общество «Меркурий». Пароходы общества стали ходить между Рыбинском и Астраханью. В 1858 г. путем слияния пароходного общества «Меркурий» с вновь открытым обще-

ством пароходства и торговли по Каспийскому морю «Кавказ» было образовано со-единенное общество пароходства и торговли по Каспийскому морю, рекам Волге, Оке, Каме и их притокам под названием «Кавказ и Меркурий».

В 1908 г. исполнилось 50 лет с момента слияния двух пароходств в одно. К этому событию были выпущены памятные жетоны. Причем жетоны встречаются с эмалью и без эмали. Жетон двусторонний, овальный, с фигурным щитком внизу и наложенной виньеткой с ушком сверху. По контуру овала проходит лента, покрытая белой эмалью, с надписью: «Пароходное общество Кавказъ и Меркурий». Внутри овала изображен речной пассажирский пароход, плывущий по реке. Щиток покрыт синей эмалью с датами «1858» и «1908» и римской цифрой «L» (т. е. 50 лет). На обратной стороне в овале изображено морское судно, идущее по морю, и на щитке — фамилия владельца жетона.

182. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Самолет». 1903 г.

В 1853 г. было создано пароходное общество «Самолет», которое на реке Волге и ее притоках между Тверью, Рыбинском и Ярославлем должно было обеспечивать перевозку пассажиров и легких грузов. В 1903 г. ему исполнилось 50 лет. К этому юбилею были выпущены памятные двусторонние жетоны по форме прямоугольного ромба с закругленными углами. Лицевая сторона покрыта белой эмалью с изображением серебряного государственного герба в верхнем углу, даты «1853» и «1903» слева и справа, «L» (т. е. 50 лет), в нижнем углу и по центру — два перекрещивающихся серебряных рожка (эмблема почты) в знак того, что пароходы этого общества имели лицензию на перевозку по-

шла, к сожалению, после смерти известного исследователя, поэтому в память о нем платформу назвали «Командор Кусто». Канонерцы принимали участие в создании уникальной стартовой платформы для ракет, запускаемых из любой точки Мирового океана в космос.

В 1901 г. началась история завода «Алмаз». В тот год энтузиаст водного спорта А. Л. Золотов основал верфь для строительства катеров и яхт. В 1914 г. на этом предприятии по заказу Морского ведомства стали строить катера для Балтийского флота. После 1917 г. верфь фактически прекратила свое существование, и только в 1928 г. здесь начали строить быстроходные катера для пограничной службы. В 1931 г. на базе верфи создали мастерские по ремонту высокоскоростных катеров, а впоследствии образовали Морской завод и Конструкторское бюро «Алмаз». Длительное время эти два предприятия действовали самостоятельно, а в 70-е гг. они объединились, что позволило создать мощный научно-производственный центр, способный разрабатывать и строить принципиально новые высокоскоростные корабли и суда, в том



179—180. Жетон в память 50-летнего юбилея Общества судоходства по Волге (два варианта)



181. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Кавказ и Меркурий». 1908 г.



182. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Самолет». 1903 г.



183. Жетон в память 10-летнего юбилея Восточного общества товарных складов

числе на воздушной подушке, а также суда-катамараны. В 1974—1994 гг. Военно-Морскому Флоту было сдано более 45 амфибийных кораблей, в частности пять крупнейших в мире, типа «Зубр». В начале 90-х гг. предприятие вновь разделилось на проектную и судостроительную организации — Государственное предприятие «Центральное морское конструкторское бюро „Алмаз“» и Открытое акционерное общество «Судостроительная фирма „Алмаз“». В июне 1997 г. было учреждено Открытое акционерное общество «Морской завод „Алмаз“». На этом предприятии построены уникальные суда, предназначенные для экологического контроля воды — «Экопатруль» и «Экопротектор».

На многих предприятиях Петербурга создаются судовые двигатели, компрессоры, насосы, оптика, морское оружие для кораблей. Среди этих предприятий — Ижорский завод, история возникновения которого связана с мельницей для распиловки корабельного леса, созданной, согласно указу Петра I, в 1722 г. Традиционно это предприятие выполняло заказы Морского ведомства. С 1762 г. здесь изготавливали корабельные якоря, затем медные листы для обшивки под-

чты. Обратная сторона ромба покрыта красной эмалью, и на нее наложен серебряный спасательный круг, перетянутый равномерно в четырех местах канатом. На спасательном круге надписи: «П. О. Самолетъ» (Пароходное общество «Самолет»), выполненные красными буквами. Внутри спасательного круга — инициалы и фамилия владельца жетона.

183. Жетон в память 10-летнего юбилея Восточного общества товарных складов

В 1893 г. было учреждено «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд». Задачи общества, открывшего свои действия сразу и на реке Волге, и на Каспийском море, исчерпывающе определялись его названием. Общество широко развернуло свои операции, организовав крупное судоходство по Каспийскому морю и буксирное судоходство по Волге. В этом обществе стало традицией работникам компании, проработавшим 10 лет и более, вручать памятные жетоны. Жетоны встречаются серебряные и золотые. Жетон двусторонний, выполнен в виде фигурного выпуклого медальона, совмещенного с якорем. На лицевой стороне жетона изображен грузовой пароход на фоне моря и неба с надписью эмалью черного цвета «Восточное общество». Сверху над медальоном на красном фоне расположена римская цифра «X» (т. е. 10 лет) — количество лет службы в данном обществе. На обратную сторону жетона наложены перекрещивающиеся флаги — государственный и компании. Чуть выше места пересечения флагов размещена шестиконечная звезда. Под флагами выполнены инициалы и фамилия владельца жетона, а в верхней части жетона на синем фоне дробью указаны дата начала службы в данной компании и дата на момент получения жетона.

184. Жетон в память 10-летнего юбилея Общества пароходства по Днепру и его притокам

Жетон двусторонний в виде рулевого колеса с накладным золотым круглым медальоном. На лицевой стороне по кольцу медальона проходит надпись: «Общество пароходства по Днепру и его притокамъ», выполненная эмалью черного цвета. В центре медальона изображен плывущий колесный речной пароход. На обратной стороне по контуру медальона проходит надпись: «2-ое пароходное общество по Днепру и его притокамъ», выполненная эмалью черного цвета. В центре медальона на фоне красной эмали — сложенная золотая лента с косицами, на которой выгравированы инициалы и фамилия владельца жетона, через нее проходит серебряный адмиралтейский якорь.

Видимо, было и Первое пароходное общество по Днепру и его притокам, но, к сожалению, никаких документов по этим двум обществам, кроме жетона, обнаружить не удалось.

185. Жетон в память 25-летнего юбилея Императорского общества судоходства. 1899 г.

И в заключение этого раздела необходимо упомянуть об Императорском обществе судоходства, которое было создано в 1874 г. с целью содействовать развитию торгового мореходства, судостроения и водных промыслов. Общество имело два основных отдела: промысловый и машино-судостроительный.

В 1899 г. общество отмечало 25-летний юбилей своего существования, и по этому случаю был выпущен серебряный двусторонний жетон. В основе жетона — государственный



184. Жетон в память 10-летнего юбилея Общества пароходства по Днепру и его притокам

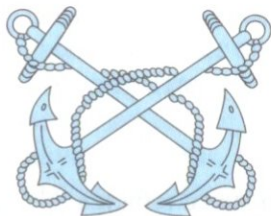


185. Жетон в память 25-летнего юбилея Императорского общества судоходства. 1899 г.

водной части строившихся для Балтийского флота кораблей.

В начале XIX в. на заводе начали производство корабельных орудий и мореходных инструментов. В 1806 г. Адмиралтейство заказало заводу изготовить 52 орудия для Каспийской военной флотилии. Впоследствии здесь выпускали пушечные станки, платформы и медные пороховые ящики. В 1813 г. на созданной при заводе верфи спустили на воду первую в России землечерпательную машину. Затем ижорцы стали строить боевые корабли и суда гражданского флота, освоили выпуск корабельных паровых машин для русского флота. С переходом к созданию в России парового броненосного флота на Ижорских заводах наладили производство броневых плит (первая из них весом 170 пудов была прокатана 17 февра-

ный флаг с косицами, положенный вертикально. На лицевой стороне на флаг по вертикальной оси наложен жезл Меркурия, увенчанный императорской короной. На флаге по обе стороны от жезла расположены серебряные даты: слева «1874» и справа «1899». Из-под флага выступают серебряные скрещенные якоря и рулевое колесо. На обратной стороне на флаг наложено рулевое колесо, а на него в свою очередь серебряный спасательный круг, на котором выполнена надпись «Императорское общество судоходства» эмалью синего цвета. На нижнюю часть спасательного круга наложена золотая римская цифра «XXV» (т. е. 25 лет). На нижнюю часть флага наложены скрещенные серебряные якоря таким образом, что лапы выступают из-под рулевого колеса.



КОМИТЕТ НИЖЕГОРОДСКОЙ РЕЧНОЙ ПОЛИЦИИ

Губернский город Нижний Новгород к началу XIX в. стал крупнейшим речным портом России. Значение его как торгового порта особенно возросло с учреждением в 1817 г. знаменитой на весь мир Нижегородской ярмарки. Ежегодно в этот порт приходили тысячи судов, что, естественно, требовало четкой организации их передвижения.

Для разработки необходимых мероприятий с целью создания нормальных условий для судоходства по Волге и особенно в месте слияния Оки с Волгой, где было судоходство особенно интенсивным, был создан Комитет нижегородской речной полиции.

186. Знак члена Комитета нижегородской речной полиции. 1883 г.

Этот нагрудный знак был утвержден 10 марта 1883 г. В его основе — серебряная выющаяся замкнутая лента, покрытая эмалью синего цвета, по которой проходит надпись: «Комитет нижегородской речной полиции». В ленту вплетены два серебряных оксидированных скрещенных якоря. На якоря наложен серебряный фигурный щиток с эмалевым изображением герба Нижнего Новгорода — красный олень на зеленой траве. Щиток увенчан золотой императорской короной.

Знак выполнен из серебра. Носили его на левой стороне груди во время исполнения служебных обязанностей:

ля 1866 г.), здесь же отковывали колленчатые валы, судовые форштевни и ахтерштевни. В конце XIX в. ижорцы строили минные и вспомогательные суда различных типов, а в 1910 г. приступили к постройке первых в мире тральщиков типа «Взрыв», спроектированных главным механиком завода подполковником С. Ф. Николаевским.

История создания Путиловского завода тоже связана с флотом. Его предшественником считается Кронштадтский завод, где отливались снаряды. Для обеспечения безопасности его перевели в Петербург, так как в эпоху деревянных парусников в результате пожаров нередко сгорали целые эскадры. Предприятие разместили вдали от городских построек, в устье реки Екатерингофки. В апреле 1801 г. на заводе произвели первую отливку снарядов для флота. С тех пор завод выполнял заказы Морского ведомства. В 1883 г. здесь начали прокатку корабельной стали, балок, корабельных штевней и др. Через несколько лет на заводе впервые в России освоили выпуск гидравлических тормозов отката для корабельных орудий крупных калибров и торпедных аппаратов для миноносцев.



186. Знак члена Комитета нижегородской речной полиции. 1883 г.

БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД

После 1945 г. завод длительное время являлся единственным в стране предприятием, где создавались главные энергетические установки для надводных и подводных кораблей Военно-Морского Флота, транспортных судов и атомных ледоколов. Например, в 1957 г. здесь изготовили главный турбозубчатый агрегат для первого в мире атомного ледокола «Ленин», а через 20 лет — для атомного ракетного крейсера «Киров». За все время на этом заводе создано свыше 40 типов турбоагрегатов, более 100 типов вспомогательных корабельных механизмов, более 1000 единиц турбинных установок.

Для флота работал и Обуховский завод. В 1858 г. горный инженер П. М. Обухов получил разрешение на постройку сталелитейного завода, а в 1860 г. 12-фунтовая пушка Обухова прошла испытания: результаты оказались блестящими. Вскоре образовалось Товарищество во главе с П. М. Обуховым и Н. И. Путиловым, заключившими с Морским ведомством контракт на изготовление орудий крупных калибров. Днем основания Обуховского сталелитейного завода считается 4 мая 1863 г. В короткие сроки удалось достичь таких результатов, что выпускаемые заводом морские орудия не уступали зарубежным. Например, изготовленная в 1866 г. пушка выдержала 3 тысячи выстрелов; ее создатели получили золотую медаль на Всемирной выставке в Париже (в настоящее время эта пушка хранится в Центральном военно-морском музее). Гордостью завода считалась 11-дюймовая пушка образца 1877 г. С 1880 г. на Обуховском заводе стали изготавливать 12-дюймовые орудия весом более 41 тонны. В 1883 г. техник завода Р. В. Мусселиус спроектировал 9-дюймовое дальнобойное орудие, поставленное на массовое производство. Тогда же на заводе начали выпуск торпед, затем освоили изготовление снарядов всех типов, броневых плит и орудийных лафетов.

Предприятие «Звезда» получило известность в России и за рубежом в

Основание Балтийского судостроительного завода связано с именами британского подданного М. Л. Макфердсона и русского предпринимателя М. Е. Карра. До 1853 г. Макфердсон был инженером-механиком императорской яхты «Невка», имел в Петербурге собственную механическую мастерскую. Когда с началом Крымской войны английских подданных стали выселять из России, император Николай I лично разрешил Макфердсону остаться в Петербурге. В 1856 г. его пригласил петербургский купец первой гильдии М. Е. Карр к участию в создании в Петербурге на Васильевском острове совместного литейного, механического и судостроительного завода, положившего начало будущему Балтийскому судостроительному и механическому заводу. До 1872 г. Макфердсон был директором и главным инженером компании Карра и Макфердсона.

Для Морского ведомства на этом заводе строились первые броненосные корабли, в том числе мониторы «Броненосец» и «Латник». В 1862 г. здесь был построен первый в России металлический корабль — броненосная канонерская лодка «Опыт», а в 1866-м — первая отечественная подводная лодка с механическим двигателем конструкции И. Ф. Александровского. Здесь же в 1903 г. была построена первая в России боевая подводная лодка «Дельфин». Строи-

тельством подводных лодок завод занимался 100 лет. При этом до 1917 г. была построена 21 подводная лодка.

В мае 1867 г. состоялась закладка трехбашенного броненосного фрегата «Адмирал Лазарев». Двухцилиндровая горизонтальная паровая машина мощностью около 2000 л. с., изготовленная по чертежам заводских конструкторов, позволяла фрегату развивать скорость до 11 узлов. «Адмирал Лазарев» был настолько удачным кораблем, что оставался в строю целых четыре десятилетия.

Для частных фирм в первые годы существования предприятия было построено несколько пассажирских пароходов и буксиров. Помимо морской техники здесь создавали станки и машины для Тульской мастерской и даже изготавливали паровозы. В 1873 г. из-за возникших финансовых трудностей предприятие было продано Английскому обществу, правление которого попыталось расширить производство. Но и оно не смогло исправить положение. В этой связи 20 мая 1877 г. высочайшим указом был утвержден устав Русского Балтийского железодельного и механического общества. Большую часть акций преобразованного предприятия приобрело Морское ведомство, ставшее по существу его собственником. По приглашению правления на должность управляющего заводом пригласили отставного капитан-лейтенанта М. И. Кази. С 1868 г. он руководил Одесским судостроительным заводом Русского общества пароходства и торговли, а затем был директором этого общества по морской части. С этого времени начался расцвет завода, выполнявшего большую часть заказов Морского ведомства. В 1894 г. завод перешел в собственность казны, т. е. Морского министерства. Заводом стали управлять военные. Некоторое время директором был

связи с выпуском высокооборотных судовых дизелей мощностью от 500 до 7400 кВт. Предприятие создавалось в 1932 г. под названием Машиностроительного завода им. К. Е. Ворошилова и предназначалось для серийного выпуска танков Т-26. В 1945 г. на заводе стали осваивать производство высокооборотных судовых дизелей, а в 1956 г. приступили к выпуску мощных звездообразных дизелей, не имевших аналогов в мире, что стало поводом для переименования предприятия. В настоящее время фирма «Звезда» производит быстроходные корабельные и судовые дизели и дизель-редукторные агрегаты, корабельные и судовые дизель-генераторы постоянного и переменного тока, дизели для привода машин и механизмов различного назначения и т. п.

Предприятие «Компрессор» имеет более чем 100-летний опыт в области проектирования, исследований и производства судовых компрессоров. В состав фирмы входит конструкторское бюро с высококвалифицированным инженерно-техническим персоналом. Многие десятилетия предприятие поставляет свою продукцию на всех типов надводных кораблей, подводные лодки и суда торгового, промышленного и научно-исследовательского флотов. С 1877 г. предприятие являлось монополистом в области производства судовых компрессоров. В России нет ни одного корабля или судна, на котором не использовались бы его компрессоры.

Одно из старейших промышленных предприятий Петербурга — Александровский завод, основанный в 1825 г., уже через несколько лет стал лидером в области машиностроения, парового судостроения, строительного и художественного литья. В 1830 г. здесь построили один из первых русских пароходов «Нева», в 1834 г. — первую металлическую подводную лодку. В 1922 г. Александровский механический завод переименовали в Пролетарский завод, а с 30-х гг. он стал специализироваться на выпуске продукции для железнодорожного транс-

порта. В 1963 г. на Пролетарском заводе снова приступили к созданию различных судовых приборов. Здесь изготовлена серия механизмов и установок для атомных подводных лодок «Ленин», «Россия», «Севморпуть», супертанкера «Крым» и др.

Оптико-механическое объединение ведет свою историю от первого в России Оптико-механического завода, открытого в 1914 г. Российским акционерным обществом оптических и механических производств. В 1921 г. предприятие получило название Государственного оптического завода. Это предприятие является единственным поставщиком биноклей, дальномеров и других оптических приборов для Военно-Морского Флота.

Как видно из вышесказанного, Петербург является не только морской столицей России, но и важнейшим центром отечественного судостроения.

СКУЛЬПТУРНЫЕ ПАМЯТНИКИ МОРСКОЙ СЛАВЫ

За 300 лет существования Петербурга здесь установлено более 300 морских памятников, многие из которых посвящены создателю русского флота Петру I.

5 мая 1768 г. императрица Екатерина II издала указ о постройке памятника Петру I «на площади между Невы-реки, Адмиралтейства и Сената». Создание памятника затянулось; открыли его 7 августа 1782 г. За несколько дней до этого монумент обнесли своеобразной оградой пятисантиметровой высоты, сделанной из полотна, с изображением гор и скал. В день торжества по сигналу Екатерины II ограда упала, открыв «изумленным очам зрителей Петра на коне». После пушечного и ружейного салюта состоялся парад войск. В день открытия и освящения памятника в Неву вошли корабли Балтийского флота. Название

лейтенант И. Ф. Бострем, а затем на эту должность был назначен главный корабельный инженер Николаевского порта и строитель нескольких броненосцев для Черноморского флота генерал-лейтенант С. К. Ратник. В 1905 г. его сменил главный корабельный инженер Кронштадтского порта генерал-майор П. Ф. Вешкурцев. Завод стал по существу монополистом в изготовлении для флота паровых машин, электромоторов, котлов и т. д. Возросли и темпы судостроения: ежегодно спускали на воду не менее двух судов.

В 1885 г. со стапеля Балтийского завода сошел броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». Этот корабль имел усиленную броневую защиту и при водоизмещении 8500 т развивал скорость 17 узлов. Система бронирования этого самого мощного в то время крейсера долго служила образцом для всех строившихся тогда броненосных кораблей не только в России, но и за рубежом.

На Балтийском заводе были построены эскадренные броненосцы «Победа», «Император Александр III», «Князь Суворов», «Слава», «Пересвет», крейсера «Россия», «Громобой», «Алмаз», учебное судно «Верный», минные заградители «Амур» и «Енисей», императорская яхта «Александрия» и несколько десятков мелких судов. До 1917 г. на заводе было построено около 100 боевых кораблей, в том числе 5 эскадренных броненосцев, 11 крейсеров, 3 линейных корабля, 33 эскадренных миноносца, 9 канонерских лодок, 21 подводная лодка и др. При этом броненосные крейсера «Рюрик» (1895), «Россия» (1897), «Громобой» (1900) водоизмещением 12 000 т оказали заметное влияние на ход развития всего мирового кораблестроения. Линейные корабли «Севастополь» и «Петропавловск» водоизмещением 23 000 т и со скоростью 24 узла послужили России более 40 лет начиная с 1914 г.

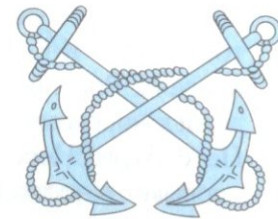
К началу Первой мировой войны Балтийский завод являлся крупнейшим судостроительным предприятием страны, на котором трудилось более 7 тыс. человек.

187. Жетон в память 50-летнего юбилея Балтийского судостроительного и механического завода. 1906 г.

В 1906 г. Балтийский судостроительный и механический завод отмечал свое 50-летие. К этой дате был изготовлен жетон в виде небольшой серебряной медальки, на лицевой стороне которой помещена аббревиатура предприятия «БСМЗ», а на оборотной — юбилейные даты «1856—1906», римская цифра «L» (т. е. 50 лет) и лавровая ветвь.



187. Жетон в память 50-летнего юбилея Балтийского судостроительного и механического завода. 1906 г.



ПОД ПАРУСАМИ И НА ВЕСЛАХ

«Медный всадник» памятник получил после появления одноименной поэмы А. С. Пушкина.

К сожалению немало памятников, посвященных русскому флоту, не дошли до наших дней. На основании постановления Совета Народных Комиссаров от 12 апреля 1918 г. подлежали сносу все памятники с монархической символикой. Так, в январе 1919 г. исчезли оба памятника Петру I, установленные в начале XX века на осях Невских павильонов Главного адмиралтейства. На одном из них царь изображался строящим лодку, на другом — спасающим лахтинских рыбаков. Копию памятника «Царь-плотник», установленную в Летнем саду, сняли в 1934 г. Вторую копию в 1911 г. установили в голландском городе Саардаме, в котором Петр учился ремеслу кораблестроителя. Эта копия послужила образцом для нового памятника, который Голландия подарила Петербургу в дни празднования 300-летия со дня основания Российского флота. Он установлен на Адмиралтейской набережной.

В 1919 г. снесли памятник Петру I на Симбирской улице, где царь изображен опирающимся на пушку; памятник был установлен в день празднования 200-летия со дня основания петербургского Арсенала (22 апреля 1914 г.). В 1930 г. та же участь постигла памятник Петру I «от чинов лейб-гвардии Преображенского полка», установленный в сквере перед домом № 37 по Кирочной улице. Не сохранились памятники Петру у входа в кронштадтское Доковое адмиралтейство, на Охте и др.

Среди утраченных памятников «Петр I с Людовиком XV», созданный А. Берштамом в 1899 г. Замысел создания памятника был навеян поездкой Петра в 1717 г. во Францию для переговоров о возможном браке своей дочери Елизаветы с семилетним Людовиком XV. Во время торжественной встречи во дворце Петр подхватил на руки маленького короля и внес в зал со словами: «Всю Францию несую на руках!» Таким и запечатлен Петр

Не без основания Петра Великого считают не только создателем военного и торгового флотов, но и основателем в России водных видов спорта. Как известно, Петр I начал с детских забав, вначале плавая на ботике, названном «дедушкой русского флота», по Яузе, затем на Плещеевом озере и, наконец, по Белому морю, но уже на 12-пушечной яхте «Святой Петр». Когда же слава флота вышла за пределы России, в целях приобщения молодежи к морскому делу Петр I основал в Санкт-Петербурге Невскую флотилию, явившуюся первым отечественным гребным и яхтенным клубом. В те годы, чтобы стимулировать гребно-парусный спорт, волею императора было запрещено наведение переправ и строительство мостов через Неву. На Партикулярной верфи развернули строительство небольших гребных и парусных судов, которые безвозмездно передавали разным лицам и государственным учреждениям с одним условием — содержать их в порядке и участвовать в «экзерцициях», т. е. в тренировках по гребле и в хождении под парусами. К 1718 г. Невская флотилия имела четкую, хорошо продуманную организацию и свои, утвержденные Адмиралтейств-коллегией устав и флаг. Однако со смертью Петра I Невская флотилия прекратила свое существование.

Зародившееся было в России любительское мореплавание приостановило свое развитие более чем на 100 лет. Только в 1846 г. по ходатайству наиболее просвещенных морских офицеров император Николай I утвердил устав Санкт-Петербургского яхт-клуба, командором которого был выбран князь А. Я. Лобанов-Ростовский. В июле следующего года близ маяка Толбухина состоялась первая парусная гонка.

В марте 1860 г. появился Санкт-Петербургский речной яхт-клуб, быстронискавший популярность среди жителей столицы. Почетными членами этого яхт-клуба, считавшегося элитарным, в разные годы были государь император Николай II и великие князья Николай Константинович, Константин Константинович, Дмитрий Константинович, Александр Михайлович, Кирилл Владимирович, Михаил Александрович и Алексей Николаевич. В 1872 г. почетным членом яхт-клуба стал принц А. П. Ольденбургский, а в 1877-м — герцог Лейхтенбергский князь Г. М. Романовский.

188. Жетон в память 25-летнего юбилея Мореходных классов при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе. 1901 г.

Развернутая этим клубом работа по развитию парусного, гребного, буерного и водномоторного и даже конькобежного спорта послужила примером для других создаваемых в России яхт-клубов. В 1876 г. при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе появились Мореходные классы, преобразованные впоследствии в Училище дальнего плавания имени Петра Великого. В 1901 г. в память 25-летия Мореходных классов был изготовлен памятный жетон. Его основу составляет адмиралтейский якорь, поверх которого закреплен покрытый белой эмалью спасательный круг с надписью: «Мореходные классы С. П. Б. речн. Яхт клуб 1876—1901». Внут-

на памятнике Берштама. Почти трехметровый бронзовый памятник был установлен в 1902 г. в Петергофе, у Гранильной фабрики. В 1928 г. его перенесли на Дворцовую площадь Петергофа; и он украшал ее до начала Великой Отечественной войны. В 1941 г. памятник был утрачен.

Особенно пострадали в советское время морские некрополи. Многие надгробия, являвшиеся своего рода памятниками, уничтожены.

Несколько памятников было посвящено одержанной в 1770 г. русским флотом победе при Чесме; один из них — Чесменская (Орловская) колонна в Царском Селе, созданная в 1774—1776 гг. скульптором И. Шварцем и архитектором А. Ринальди. Колонна как бы вырастает из воды Большого пруда. Выполнена она из светло-розового мрамора, а постамент — из мрамора синеватого оттенка. Памятник венчает бронзовая фигура орла, ломающего символ турецкого флота — полумесяц. Островок, на котором установлен памятник, изготовлен из красного гранита, на него можно было попасть через подземную галерею. На трех сторонах постамента были закреплены бронзовые доски с изображением эпизодов Чесменского сражения, а на четвертой выбита надпись: «В память морских побед, одер-



188. Жетон в память 25-летнего юбилея Мореходных классов при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе. 1901 г.

жанных в Архипелаге». Носовые украшения кораблей русской эскадры символизируют победы, одержанные в Средиземном море. По подобию Чесменской колонны в Царском Селе в 1778 г. А. Ринальди создал Чесменский обелиск в Гатчине.

Своеобразным памятником героям Русско-турецкой войны 1828—1829 гг. является ограда Спасо-Преображенского собора. В июле 1830 г. император утвердил проект ограды из трофейных турецких орудий.

Напротив Морского корпуса Петра Великого на набережной Невы установлен памятник адмиралу И. Ф. Крузенштерну. Инициаторами его сооружения были директор Гидрографического департамента адмирал С. И. Зеленой и контр-адмирал В. А. Римский-Корсаков. В мае 1869 г. открылась подписка по сбору средств, а 8 ноября 1870 г., в день рождения Крузенштерна, состоялась торжественная закладка памятника. Сооружение монумента поручили скульптору И. Н. Шредеру и архитектору И. А. Монигетти. Скульптура отливалась на заводе А. Морана. Постамент из красного полированного гранита выполнили отец и сын Бариновы. Композицию завершает чугунная решетка, в звеньях которой помещено стилизованное изображение штурвала. На постаменте памятника закреплена бронзовая доска с изображением герба рода Крузенштернов.

В Некрополе Александро-Невской лавры установлен надгробный памятник другому кругосветному мореплавателю — капитану 1 ранга Ю. Ф. Лисянскому. Автором памятника был сам мореплаватель. На гранитной плите установлен адмиралтейский якорь. На плите надпись: «Прохожий, не тужи о том, кто кинул якорь здесь. Он взял с собою паруса, под коими взлетит в предел небес».

26 апреля 1911 г. в Александровском парке открыли памятник, посвященный подвигу моряков миноносца «Стерегущий» (скульптор К. В. Изенберг, архитектор А. И. Гоген). В 1908 г. Изенберг представил на суд

ри спасательного круга на голубом эмалевом поле помещен элемент герба Санкт-Петербурга, т. е. перекрещивающиеся якоря и скипетр.

При Черноморском яхт-клубе, созданном в 1875 г. в Одессе, была учреждена школа плавания для всех желающих учиться этому виду спорта бесплатно под руководством опытного преподавателя. К началу XX в. в России было создано более 50 яхт-клубов, парусных обществ и кружков. Только на Балтике их было более 20. Среди них Императорский речной яхт-клуб, Санкт-Петербургский парусный яхт-клуб, Гаванское парусное общество, Стрельнинский яхт-клуб, Териокский морской яхт-клуб, Сестрорецкий яхт-клуб, Императорский Рижский яхт-клуб, Выборгское парусное общество, Нюландский яхт-клуб, Фридрихсгамское парусное общество, парусное общество «Айристо» в Або, Эстляндский морской яхт-клуб, Восточное Нюландское парусное общество в Ловизе, Гельсингфорское парусное общество, Гельсингфорский парусный клуб рабочих, Гребное Санкт-Петербургское общество, Лифляндский яхт-клуб и др.

Все яхт-клубы в память юбилеев или крупных парусных гонок учреждали знаки и жетоны. Например, в память 30-летнего юбилея Черноморского яхт-клуба барон В. А. Мас передал командору клуба А. А. Антре серебряный кубок, изготовленный фирмой Фаберже, как переходящий приз для ежегодных гонок всех черноморских яхт, а все 163 члена яхт-клуба получили золотые памятные жетоны. В этом же яхт-клубе золотой жетон вручали победителю гонок. Призовые жетоны изготавливали поштучно, поэтому они являются большой редкостью.

Каждый яхтенный и гребной клуб имел утвержденные флаги, вымпелы и должностные флаги, которые присутствовали в рисунках многих знаков и жетонов. У некоторых

клубов имелись миниатюрные эмалевые флажки для ношения в петлице, как своего рода символ членства яхт-клуба. Существовали также флаги почетных членов, членов комитета или гоночной комиссии, брейд-вымпелы почетных командоров, командоров и вице-командоров, а также вымпелы судовладельцев. Эти флаги и вымпелы также входили в рисунки знаков и жетонов. На многих жетонах и знаках помещались якоря, канаты, спасательные круги, весла и штурвалы.

189. Жетон Шуваловского яхт-клуба

Основу этого жетона составляет вертикально расположенный адмиралтейский якорь, на веретено которого наложен овальной формы медальон. В центре медальона изображена идущая под парусами яхта, а по периметру на позолоченной ленте имеется надпись: «Шуваловский яхт-клуб». С помощью цепочки жетон крепился к костюму.

190. Призовой жетон Санкт-Петербургского гребного общества. 1895 г.

Существовал призовой жетон, вручавшийся победителям гребных гонок в 1895 г. Он выполнен в форме фигурного щитка, в центре которого помещен золотой медальон с эмблемой общества, а на самом щитке синей эмалью выполнены надписи «С. П. б. гр. об. 1895» (Санкт-Петербургское гребное общество, 1895 г.).

191. Призовой жетон Школы паруса и подводного плавания при Невском яхт-клубе за соревнование по гребле

Жетон изготовлен в форме фигурного медальона, на котором изображены весло и раскрытый желтой эмалью свиток с надписью:



189. Жетон Шуваловского яхт-клуба



190. Призовой жетон Санкт-Петербургского гребного общества. 1895 г.



191. Призовой жетон Школы паруса и подводного плавания при Невском яхт-клубе за соревнование по гребле



192. Призовой жетон за участие в парусных гонках в Петергофе. 1899 г.



193. Призовой жетон Шуваловского гребного кружка «Фортуна». 1901 г.



194. Жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба

«Школа п. п. п. н. я. к» (Школа паруса и подводного плавания при Невском яхт-клубе). В нижней части свитка имеется золотистый адмиралтейский якорек.

192. Призовой жетон за участие в парусных гонках в Петергофе. 1899 г.

Основу жетона составляет золотой спасательный круг, в центре которого помещено изображение кормового флага яхт-клуба. На спасательном круге зеленой эмалью выполнена надпись: «Петергоф».

193. Призовой жетон Шуваловского гребного кружка «Фортуна». 1901 г.

Жетон изготовлен в форме фигурного щитка, покрытого синей эмалью. В середине щитка наложен круглый золотой медальон, в центре которого изображена пятиконечная звездочка. На синем поле щитка выполнена надпись: «Гребной кружок Фортуна».

194. Жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба

Основу жетона составляет золотой венок из лавровых и дубовых ветвей, на который наложен также золотой адмиралтейский якорь, перевитый канатом. Из-под якоря вправо и влево отходят стеньговые флаги яхт-клуба.

195. Призовой жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба за соревнование по гребле. 1892 г.

Основу жетона составляет вертикально поставленный адмиралтейский якорь, поверх

которого наложен спасательный круг с надписью: «Приз вице-командора». В центре круга помещен увенчанный императорской короной герб Санкт-Петербурга, из-под которого выступают два перекрещивающихся весла. На оборотной стороне жетона помещен брейд-вымпел вице-командора, а на круге выбита дата проведения соревнования — 27 июля 1892 г. В верхней части жетона имеется колечко для крепления к мундиру.

196. Призовой жетон за соревнование по гребле на четверках в честь 20-летнего юбилея Санкт-Петербургского яхт-клуба

Призовой жетон изготовлен в форме фигурного медальона, покрытого красной эмалью. В его нижней части помещены перевязанные лентой лавровые и дубовые ветви, выше которых расположена римская цифра «XX» (т. е. 20 лет). В центре медальона изображены перекрещивающиеся кормовой флаг яхт-клуба и весло. В верхней части — пятиконечная звездочка, а слева — юбилейные даты.

197. Жетон Стрельнинского яхт-клуба

Основу жетона составляет венок из дубовых ветвей, в нижней части перевязанных лентой. Поверх венка наложены два золотых перекрещивающихся весла, а в месте их пересечения — кормовой флаг яхт-клуба.

198. Жетон в память 25-летнего юбилея Санкт-Петербургского гребного общества. 1914 г.

Жетон изготовлен в виде двух вертикально расположенных весел, на которые нало-



195. Призовой жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба за соревнование по гребле. 1892 г.



196. Призовой жетон за соревнование по гребле на четверках в честь 20-летнего юбилея Санкт-Петербургского яхт-клуба



197. Жетон Стрельнинского яхт-клуба



198. Жетон в память 25-летнего юбилея Санкт-Петербургского гребного общества. 1914 г.



199. Призовой жетон за участие в гребных гонках на четверках. 1904 г.

жена эмблема общества, в центре нее — римская цифра «XXV» (т. е. 25 лет). Выше эмблемы помещен покрытый синей эмалью шильдик с юбилейными датами.

199. Призовой жетон за участие в гребных гонках на четверках. 1904 г.

27 июля 1904 г. в Санкт-Петербурге гребной кружок «Фортуна» и английское гребное общество «Стрела» провели соревнования по гребле. Победители этих соревнований были награждены жетонами: на фигурном медальоне изображены два весла и эмблемы гребного кружка «Фортуна» и английского гребного общества «Стрела».

200. Знак члена Лифляндского яхт-клуба. 1910 г.

Основу этого знака составляет спасательный круг, покрытый белой эмалью. На круге имеется золотистая надпись: «Лифл. Яхт-клубъ 1910». В центре спасательного круга на перекрещивающихся адмиралтейских якорях помещены герб Лифляндии и большая императорская корона.

201. Жетон члена Петровского яхт-клуба. 1901 г.

Этот жетон изготовлен в виде вертикально расположенного адмиралтейского якоря, на веретено которого наложены покрытый белой эмалью спасательный круг с золотистой надписью: «Петров. Яхт-1901» и кормовой флаг почетного члена яхт-клуба.

202. Жетон члена Петровского яхт-клуба

Основу жетона составляет штурвал, поверх которого наложен кормовой флаг Пет-

ровского яхт-клуба. Прямоугольное белое эмалевое поле разделено на четыре части синим крестом, в верхнем крыже помещено изображение российского флага, а в нижнем — герб Санкт-Петербурга и аббревиатура яхт-клуба «П. Я. К.».

203. Призовой жетон за участие в парусных гонках Петровского яхт-клуба

Данный жетон выполнен в виде штурвала, на который наложен кормовой флаг Петровского яхт-клуба, а в правой части — золотая лавровая ветвь.

204. Призовой жетон за участие в гребных гонках Петровского яхт-клуба

Композиция жетона составлена из скрепленных лентой весла, золотой лавровой ветви и кормового флага яхт-клуба. Знак изготовлен из золота, крепился к костюму с помощью цепочки.

205. Жетон Киевского яхт-клуба

Жетон изготовлен в виде свисающего синего полотнища, обрамленного лентами и лавровой ветвью. В нижней части жетона помещены изображения лебедей, а в верхней — герба яхт-клуба. В центре полотнища помещен кормовой флаг яхт-клуба и выполнена надпись: «Киевский яхт-клуб».

206. Жетон в память 50-летнего юбилея Императорского речного яхт-клуба

Жетон изготовлен в виде бухты каната, поверх которой закреплены вертикально поставленный адмиралтейский якорь и кормовой флаг яхт-клуба. На оборотной стороне



200. Знак члена Лифляндского яхт-клуба. 1910 г.



201. Жетон члена Петровского яхт-клуба. 1901 г.



202. Жетон члена Петровского яхт-клуба



203. Призовой жетон за участие в парусных гонках Петровского яхт-клуба



204. Призовой жетон за участие в гребных гонках Петровского яхт-клуба



205. Жетон Киевского яхт-клуба

изображены вид яхт-клуба, флажные сигналы, элемент герба Санкт-Петербурга и юбилейные даты «1860—1910». В нижней части на ленточке с косицами гравировали имя владельца жетона.

Члены яхт-клубов часто заказывали небольших размеров знаки для ношения в петлице, на которых были изображены флаги и вымпелы. Кормовой флаг яхт-клубов по своему статусу приравнивали к государственному или Андреевскому. Он представлял собой белое прямоугольное полотнище, разделенное на четыре части прямым синим крестом. В крыже помещали государственный флаг и герб города. Флаг почетного члена клуба в нижней части имел синюю полосу, а флаг комитета или гоночной комиссии — красную.

Яхтсмены и их плавсредства пользовались некоторыми привилегиями. Например, суда Невского яхт-клуба во всех русских портах освобождались от ластового, якорного, маячного и других сборов, а члены клуба бесплатно получали заграничные паспорта на время плавания в иностранных водах. Кормовой флаг этого старейшего в России яхт-клуба в верхнем крыже имел изображение государственного флага.

Кормовой флаг Императорского речного яхт-клуба в месте пересечения синего креста имел изображение большой императорской короны, а в крыже Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба вместо государственного флага было помещено изображение гюйса (или крепостного флага).

Кормовой флаг носился с 8 часов утра до захода солнца. Как и на военных кораблях, флаг поднимали с отданием особых почестей. За несколько минут до 8 часов утра

вахтенный начальник отдавал приказание приготовить флаг к подъему. Ровно в 8 часов вахтенный начальник подавал команду «На флаг!». По этой команде все работы прекращали. Затем следовала команда «Флаг поднять!». При этом все лица, находившиеся на верхней палубе, отдавали честь, снимая головные уборы, которые надевали только после того, как флаг, поднят до места. Если на яхте имелся боцман, то он свистел в дудку. Спуск флага проходил также с почестями.

Имелись личные брейд-вымпелы почетного командора, командора и вице-командора и вымпелы яхтовладельцев. В праздничные дни на яхтах поднимали флаги расцвечивания. В период всей навигации на стенге яхты несли позывной вымпел судна.

Согласно существовавшим правилам, при следовании яхты под императорским штандартом или брейд-вымпелом, под флагом или брейд-вымпелом члена императорской фамилии, под Андреевским флагом, адмиральскими флагами всех наций, брейд-вымпелом командора и вице-командора яхт-клубов всех наций другие яхты должны были отдавать почести, а в соответствующих случаях и салютовать из пушек. Отдание чести происходило трехкратным припуском флага. При этом команда выстраивалась вдоль борта и все снимали головные уборы. Движение флага при салютовании производилось медленно и плавно. Гребные суда отдавали почести установкой весел на валец.

207. Флаг гоночной комиссии Петровского яхт-клуба

В одной из частных коллекций обнаружен жетон в виде флага гоночной комиссии (или комитета) Петровского яхт-клуба. Он



206. Жетон в память 50-летнего юбилея Императорского речного яхт-клуба



207. Флаг гоночной комиссии Петровского яхт-клуба



208. Стеньговый флаг капитана яхты Императорского яхт-клуба



209. Флаг английского гребного общества «Стрела»



210. Стеньговый флаг гребного кружка «Чайка»

представляет собой белое прямоугольное полотнище, разделенное на четыре части синим крестом. В верхнем крыже изображен государственный флаг, а в нижнем — герб Санкт-Петербурга и аббревиатура «П. Я. К.». Вдоль нижней части проходит красная полоса.

208. Стеньговый флаг капитана яхты Императорского яхт-клуба

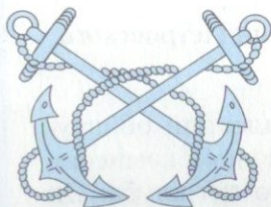
Имеется жетон в виде стеньгового флага капитана яхты Императорского яхт-клуба. Он изготовлен из бронзы и покрыт белой эмалью, имеет форму трапеции, разделенной синим крестом на четыре части.

209. Флаг английского гребного общества «Стрела»

Жетон в виде флага английского гребного общества «Стрела» раскрашен горизонтально расположенными синей, белой и синей полосами. На белой полосе имеется изображение герба общества — золотистая стрела.

210. Стеньговый флаг гребного кружка «Чайка»

Жетон гребного кружка «Чайка» выполнен в виде стеньгового флага, левая сторона которого покрыта белой эмалью, а правая — синей. На белом эмалевом поле имеется буква «Ч» (т. е. «Чайка»).



ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ ВМЕСТЕ С ФЛОТОМ

В 1848 г. при Морском ученом комитете по предложению его председателя вице-адмирала Ф. П. Литке (впоследствии адмирала, графа) был учрежден официальный ежемесячный журнал с названием «Морской сборник». Программу этого периодического издания составлял сам учредитель, авторитет которого к тому времени был настолько высок, что бумаги очень быстро прошли многочисленные инстанции и на издание журнала было получено высочайшее разрешение. Правда, несмотря на то что журнал был бесцензурным, на его страницах запрещалось публиковать политические статьи, статистические сведения о Российском флоте и военных портах и извлечения из высочайших приказов и административных распоряжений. Программа журнала предусматривала «попечение о распространении между служащими во флоте и вообще в морской службе необходимых и полезных сведений по морской части». Неофициально Ф. П. Литке считался редактором журнала. Но так как ему одновременно приходилось работать в Морском научном комитете, Русском императорском географическом обществе и Петербургской академии наук, то вся тяжесть редакторской работы легла на плечи капитана 1 ранга Б. А. Глазенапа. Это был один из образованнейших офицеров русско-

зрителей гипсовую модель памятника, а 22 июня следующего года подписал контракт на его изготовление в бронзе. Как было записано в контракте, памятник создается в честь подвига «двух неизвестных моряков-героев». На церемонии открытия памятника присутствовал Николай II. На Неве стояли корабли Балтийского флота, с которых произвели салют. Необычайное впечатление создавала льющаяся через открытый иллюминатор вода, которая вот-вот должна стать причиной гибели «Стерегущего». Изенберга наградили орденом святого Владимира 4-й степени и предложили разработать макет памятника вице-адмиралу С. О. Макарову. Но через три с половиной месяца после открытия памятника «Стерегущему» скульптора не стало.

В 1954 г. памятник «Стерегущему» отреставрировали; руководил работами сын скульптора, В. К. Изенберг. На обратной стороне памятника установили мемориальную доску с изображением боя и списком павших героев. В связи с тем, что льющаяся вода приводила к заржавлению металла, в 1970 г. подачу воды прекратили, а подводную систему разобрали.

14 мая 1908 г. у Никольского Морского собора был установлен памятник личному составу эскадренного броненосца «Император Александр III», погибшего в Цусимском сражении (скульптор А. Л. Обер, архитектор Я. И. Филотей). Петербуржцы называют этот памятник Цусимским обелиском.

29 марта 1958 г. около Военно-воздушной инженерной академии открыли памятник выпускнику Морского корпуса изобретателю самолета А. Ф. Можайскому. В Московском парке Победы установили памятники морским летчикам дважды Героям Советского Союза В. И. Ракову и Н. В. Челнокову, конструкторам подводных лодок дважды Героями Социалистического Труда Н. Н. Исанину и С. Н. Ковалеву, а также токарю Балтийского завода дважды Герою Социалистического Труда А. В. Чуеву.

В 1968 г. на территории Высшего военно-морского инженерного учили-

ща им. Ф. Э. Дзержинского воздвигли памятник погибшим выпускникам, на территории Высшего военно-морского училища подводного плавания им. Ленинского комсомола — монумент «Советским подводникам — верным сынам нашей великой Родины», а в 1971 г. памятник погибшим фрунзенцам на Парадном дворе Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. В 1973 г. на территории Учебного отряда подводного плавания им. С. М. Кирова установили гранитную стелу, опоясанную бронзовым поясом с барельефами, где изображены походы подводных лодок в годы Великой Отечественной войны; на постаменте — силуэт подводной лодки (скульптор Г. Черниенко).

На Петроградской стороне в Петербурге имеется памятник гребцам Российского флота. Он представляет собой три вертикально поставленных весла, которыми приводились в движение петровские скампаевы. На постаменте выполнена надпись: «В честь гребцов Российского флота» (авторы памятника А. Д. Левенков, В. В. Фоменко и В. С. Телеш).

Рядом с Музеем подводных сил России им. А. И. Маринеско в 1998 г. установили рубку большой дизель-электрической подводной лодки, являющуюся своеобразным памятником русским морякам. В Петербурге также есть памятники морякам Краснознаменного крейсера «Киров», юнгам Балтийского флота, морякам Балтийского морского пароходства.

2 ноября 1996 г. в живописном уголке центральной части Петербурга, в месте, где от Невы ответвляется Большая Невка, установили памятник, посвященный 300-летию Российского флота. Памятник сооружен по проекту действительного члена Академии художеств скульптора М. К. Аникушина и заслуженного архитектора России, члена-корреспондента Академии архитектуры Т. П. Садовского. Памятник представляет собой бронзовую женскую фигуру, олицетворяющую Россию, легко бегущую по волнам в окружении чаек. В левой руке у нее раз-

го флота. Он дослужился до адмиральского чина, стал генерал-адъютантом и членом Адмиралтейств-совета, а его мундир к концу службы украшали множество русских и иностранных орденов и медалей, в том числе ордена Белого Орла, святого Станислава 1-й степени, святой Анны 1-й степени, святого Владимира 1-й степени и святого Александра Невского с бриллиантами.

Затем в 1849 г. редактором журнала стал капитан-лейтенант Р. К. Скаловский, позже отставной генерал-майор, автор многих исторических трудов, в том числе незаконченного сочинения о жизни и флотоводческой деятельности адмирала Ф. Ф. Ушакова. С 1850 по 1853 г. редактором был коллежский асессор С. П. Крашенинников, бывший лейтенант флота. Его перу принадлежали биографические статьи об адмирале П. Ф. Анжу, вице-адмиралах М. Ф. Рейнеке и П. И. Суцове и о капитане 1 ранга С. И. Елагине. Самыми деятельными сотрудниками в первые годы существования журнала были А. В. Фрейганг, А. П. Соколов, А. А. Храмцов и В. П. Мельницкий.

Из бюджета Морского ведомства на издание журнала было отпущено 2 тыс. рублей в год. Первый номер «Морского сборника» увидел свет 15 марта 1848 г. При этом весь тираж, 400 экземпляров, разошелся в считанные дни. Морскому ученому комитету пришлось увеличить тираж до 1400 журналов. Во введении к первому номеру отмечалось, что в журнале будут публиковаться материалы по изобретениям и опытам во всех отраслях морского искусства, известия по части военно-морского дела, о современном состоянии иностранных военных флотов и портов, о плаваниях судов эскадр, исторические очерки, биографии, некрологи, литературные статьи и библиографические сведения.

С 1853 г., по вступлении в управление Морским министерством великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, журнал стал обязательным подписным изданием для всех флотских офицеров. В его содержание был включен официальный отдел, а также чаще стали публиковаться материалы о подвигах русских моряков, «которые славною смертью запечатлели службу свою Царю и Отечеству». С этого года на страницах «Морского сборника» стали печатать постановления и распоряжения правительства, официальные статьи и известия Морского ведомства, а также поднимались вопросы, связанные с гидрографическими работами.

Редактором преобразованного «Морского сборника» назначили адъютанта генерал-адмирала капитан-лейтенанта П. Ю. Лисянского, который к 50-летию юбилею журнала дослужился до адмирала и стал членом Адмиралтейств-совета. Наибольшего же успеха журнал достиг при главном редакторе капитане 1 ранга И. И. Зеленом. Расцвет приходился на 1855—1860 гг. Тогда стало традицией высшим должностным лицам рассылать журнал бесплатно. Например, в 1854 г. «Морской сборник» бесплатно получали Московский митрополит Филарет, Петербургский митрополит Никанор, Херсонский архиепископ Иннокентий, директор Пулковской обсерватории Струве, академики Вишневский, Ленц, Якоби, профессора Савич, Погодин и др.

В одном из своих выступлений генерал-адмирал Константин Николаевич отмечал, что настоящий журнал служит верным отражением картины современной жизни и деятельности нашего флота и Морского министерства, а в будущем — готовым памятником настоящему направлению и общим усилиям в пользу флота. Очень скоро «Морской сборник» приобрел симпатию всего

вевающийся вымпел, а в правой — модель ботика Петра I. Памятник установлен на почти черной с бронзовым отливом гранитной колонне, которая украшена бронзовым картушем с надписью: «Морякам и создателям флота России». Основанием колонны служит стилобат, выполненный в форме компасной картушки с указанными основными 8 румбами.

Памятник сооружен на добровольные пожертвования. Центральное место среди морских памятников Кронштадта занимает бронзовая фигура Петра I, установленная в центре Петровского парка. Автор памятника — французский скульптор Т.-Н. Жак. Отливку выполнил П. К. Клодт. На этом памятнике Петр изображен в том мундире, в котором он был во время Полтавского сражения. Царь стоит лицом к морю, с обнаженной шпагой, опущенной на поверженные вражеские знамена. Через правое плечо перекинута лента ордена святого Андрея Первозванного, а на левой стороне мундира закреплена звезда этого ордена, полученного за проявленную храбрость при взятии в устье Невы шведских судов «Гедан» и «Астрильд» в мае 1703 г. На одной стороне постамента выбита надпись: «Петру Первому — основателю Кронштадта. 1841 год», на другой — выдержка из царского указа от 18 мая 1720 г.: «Оборону флота и сего места держать до последней силы и живота, яко наглавейшее дело». В верхней части постамента прикреплен медальон с датой «1709» — это год Полтавской победы, после которой царь уверился в том, что на берегах Невы и Финского залива Россия закрепила навсегда.

Первый морской памятник в Кронштадте был установлен 9 сентября 1828 г. в Летнем саду Кронштадтского морского собрания и посвящался подвигу мичмана линейного корабля «Азов» А. А. Домашенко, который погиб, спасая тонущего матроса. Сооружение представляет собой чугунную стелу на гранитном основании. На лицевой стороне памятника помещены позолоченный лавровый венок,

перевитый матросской гвардейской лентой, и рельефная кормовая часть линейного корабля «Азов»; в центре стелы выбита надпись: «В память чело­веколюбивого подвига А. Домашенко. 9-го сентября 1827 года. При берегах Сицилии».

В западной части Советского парка (Екатерининский бульвар) находится памятник адмиралу Ф. Ф. Беллинсгаузену, знаменитому русскому мореплавателю, первооткрывателю Антарктиды, главному командиру Кронштадтского порта в 1839—1852 гг. Средства на этот памятник собирали по подписке среди моряков и жителей Кронштадта и других городов России. Установлен памятник в 1870 г. Фигура отлита из бронзы по модели скульптора И. Н. Шредера. Правой рукой Беллинсгаузен опирается на глобус Земли, поддерживаемый тремя бронзовыми дельфинами, а в левой — держит подозрную трубу. Глобус перевернут — в его верхней части вместо Северного полюса помещен Южный. Этим скульптор хотел подчеркнуть вклад Беллинсгаузена в открытие Антарктиды. На постаменте выбита надпись: «Нашему великому мореплавателю адмиралу Фаддею Фаддеевичу Беллинсгаузену от его почитателей и сослуживцев». Постамент выполнен из красного гранита (архитектор И. А. Монигетти), в его верхней части помещен бронзовый герб старинного дворянского рода Беллинсгаузенов.

Между Итальянским прудом и зданием Штурманского училища в 1886 г. установили памятник исследователю Новой Земли, Северного Ледовитого океана, Белого и Карского морей поручику Корпуса флотских штурманов П. К. Пахтусову. Памятник изготовлен на средства флотских штурманов. На постаменте выбиты слова девиза мореплавателя, которого он придерживался всю свою жизнь: «Польза. Отвага. Труд». Бронзовая скульптура выполнена по модели профессора Петербургской Академии художеств Н. А. Лаврецького. Морепла­ватель держит карту Новой Земли,

мыслящего русского общества. В нем выступали известные писатели, ученые, педагоги, флотоводцы и военные теоретики: А. И. Гончаров, Н. И. Пирогов, А. Ф. Писемский, К. Н. Посьет, Е. В. Путятин, Э. К. Ленц, Б. С. Якоби, Г. И. Бутаков и др. Под высоким покровительством генерал-адмирала на страницах журнала обсуждались новый Морской устав, положение о морских учебных заведениях, проблемы военного кораблестроения и т. д.

Но в 1858 г. «Морской сборник», как и другие периодические издания России, стал цензурным. А через каких-то 2—3 года журнал изменился до неузнаваемости. К нему утратила всякий интерес даже флотская молодежь. Дошло до того, что по настоянию офицеров в конце 1860 г. была отменена обязательная подписка на журнал. За возрождение былой славы «Морского сборника» взялись управляющий Морским министерством вице-адмирал И. А. Шестаков и главный историк флота Ф. Ф. Веселаго. Но и этим выдающимся деятелям мало что удалось сделать. Журнал оставался все тем же узкотехническим, скорее переводным, чем оригинальным изданием. Только после того, как в 1892 г. журнал перешел в подчинение Главного Морского штаба, наметилась тенденция к повышению его качества. Но переломным, пожалуй, был 1898 г., когда «Морской сборник» отметил свое 50-летие. Этот юбилей умело использовали для привлечения внимания к журналу не только флотской общественности, но и ученых других ведомств.

Празднование юбилея состоялось 15 марта в 14 часов в зале библиотеки Морского министерства. К назначенному времени собрались члены Государственного совета генерал-адъютанты Н. М. Чихачев и О. К. Кремер, члены Адмиралтейств-совета адмиралы

В. А. Стеценко и К. П. Пилкин и вице-адмирал В. П. Шмидт, временно управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф. К. Авелан и др. По прибытии великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича начался молебен, который совершал настоятель Адмиралтейского собора протоиерей отец Ставронский. Затем состоялся банкет, во время которого зачитывались приветственные адреса и телеграммы. С ответным словом выступил главный редактор журнала полковник П. А. Мордовин. Всем присутствующим раздавалась брошюра «50-летие журнала „Морской сборник“», составленная отставным подполковником С. Ф. Огородниковым. В заключение было объявлено, что всем высокопоставленным лицам Морского ведомства и сотрудникам журнала на память об этом знаменательном юбилее будут разосланы золотые и серебряные жетоны.

211. Жетон в память 50-летнего юбилея «Морского сборника». 1898 г.

Жетон представляет собой фигурный щиток с рельефным рисунком, повторяющим обложку журнала: вертикально поставленный адмиралтейский якорь с якорь-цепью и перекрещивающиеся гюйс и Андреевский флаг. На щитке выбиты юбилейные даты «1848—1898» и римская цифра L. Жетон венчает большая императорская корона с колечком для ношения. С помощью булавки он крепился к лацкану сюртука или мундира. Некоторые офицеры носили жетон на цепочке от карманных часов.

развернутую до того места, которого он достиг во время экспедиции. К сожалению, преодолеть арктические льды он не смог: измученный и совершенно больной, он вернулся в Архангельск и вскоре умер. На постаменте, выполненном из серого гранита (архитектора И. А. Силин), есть надпись: «П. К. Пахтусову, исследователю Новой Земли. 1832—1835». Ниже надписи — изображение носовой части баркаса, на котором исследователь плывал в арктических морях, на боковых сторонах постамента — бронзовый герб Кронштадта и барельефы флага коммерческого и военного флотов, якорей и мореходных инструментов.

5 августа 1858 г. из Кронштадта на Дальний Восток отправился клипер «Опричник». До осени 1861 г. под командованием капитан-лейтенанта П. А. Селиванова на этом клипере проводились исследования устья реки Амур и Татарского пролива. После окончания гидрографических работ экипаж «Опричника» отправился в об-



211. Жетон в память 50-летнего юбилея «Морского сборника». 1898 г.

ЗНАКИ БЕЛОГО ДВИЖЕНИЯ И РУССКОЙ МОРСКОЙ ЭМИГРАЦИИ

ратный путь. 10 декабря 1861 г. клипер вышел из Джакарты в Индийский океан и пропал без вести со всем экипажем. Наиболее вероятной причиной гибели судна и его команды сочли мощный ураган, бушевавший в те дни в Индийском океане. В 1867 г. клипер исключили из списков русского флота как пропавший без вести. По инициативе родственников и сослуживцев погибших, организовали сбор средств на сооружение памятника. 12 ноября 1873 г. состоялось его открытие. Гранитная скала высотой 1,9 м добыта и обработана энтузиастами сооружения памятника. На ней закрепили адмиралтейский якорь с переломленным штоком и флагшток с приспущенным Андреевским флагом, отлитым на Кронштадтском паровом заводе. Монумент имеет ограду из шести 12-фунтовых пушек, соединенных цепями. На боковых сторонах скалы помещены доски с надписями. На правой: «В память погибшим на клипере „Опричник“ в Индийском океане в декабре 1861 года». На левой перечислены имена восьми погибших офицеров и указано количество остальных членов экипажа: 14 унтер-офицеров и 73 матроса.

В 1911 г. кронштадтцы начали сбор средств на памятник вице-адмиралу С. О. Макарову. Долго решали вопрос о месте установки монумента — претендовали Кронштадт и Петербург. Наконец место было определено — на Якорной площади в Кронштадте, рядом со строившимся Морским собором. 6 августа 1913 г. состоялось торжественное открытие памятника, сооруженного по проекту скульптора Л. В. Шервуда. Постаментом послужил гранитный массив весом около 160 тонн. Скульптура высотой 3,6 м отлита из бронзы. На постаменте помещен девиз Макарова: «Помни войну». На бронзовых фигурных досках, закрепленных на постаменте, выбиты надписи: «Адмиралу Степану Осиповичу Макарову»; «в 1911 году камень этот по Высочайшему повелению поднят из воды в настоящем виде на рейде Штандарта и передан для сего памят-

В конце октября 1924 г. на Бизертской эскадре, в которую входили главным образом корабли русского Черноморского флота, были спущены Андреевские флаги. А так как под такими флагами плавали корабли Российского Императорского флота, то и нагрудные знаки белого движения и русской морской эмиграции имеют отношение к истории этого флота.

В эмиграции оказалось более 2 тыс. офицеров бывшего Российского флота, разбросанных по всему миру. Они объединялись в морские общества, организации и кают-компании. К середине 1930-х гг. насчитывалось в США, Франции, Бельгии, Аргентине, Тунисе, Югославии, Чехословакии и в других странах более 30 русских эмигрантских морских организаций. В конце 1920-х гг. капитан 1 ранга Я. Подгорный высказал идею создания Всезарубежного объединения русских морских организаций. Предлагалось несколько проектов устава. Более удачным оказалось предложение контр-адмирала А. Бубнова: просить морского министра адмирала И. К. Григоровича стать первым президентом объединения, а бывшего начальника Морского Генерального штаба адмирала А. Русина — его помощником. В своем

обращении к эмигрантам Бубнов писал: «Существующие ныне объединения морских офицеров должны просто заявить о своем добровольном подчинении этим законным носителям военно-морской власти, и этим просто и в полном согласии с основами воинской организации будет создано Всезарубежное объединение морских офицеров. Это добровольное подчинение будет, без сомнения, единодушным, ибо всем офицерам хорошо знакомы высокопочитаемые имена И. К. Григоровича и А. И. Русина, и каждый морской офицер знает, чем Русский флот и Россия им обязаны». Рядом с этим обращением в «Морском журнале» было напечатано объявление о том, что кают-компания в Праге вносит предложение: «Всем офицерам Российского флота иметь в петлице эмблему единения — Андреевский флаг».

212. Знак члена Всезарубежного объединения русских морских организаций. 1927 г.

Рисунок эмблемы был принят на общем собрании Пражской кают-компании в 1927 г. Он представляет собой развевающийся эмалевый Андреевский флаг, прикрепленный к флагштоку. Флажки можно было выписать через кают-компанию в Праге по цене 5 чешских крон (с пересылкой). Знаки изготовлены из бронзы. Впоследствии в порядке частной инициативы такие знаки стали изготавливать из золота.

Затем знак в виде Андреевского флага изготавливали и в других странах. В зависимости от времени и места изготовления его выполняли из желтой меди, бронзы, серебра и золота и покрывали эмалями белого и голубого (синего) цветов.

ника»; «памятник освящен 24 июля 1913 года в присутствии Его Императорского Величества Государя Императора Николая Второго». В конце 1913 г. к постаменту прикрепили барельефы, изображающие наиболее яркие страницы из жизни Макарова: уничтожение турецкого сторожевого судна «Интибах»; ледокол «Ермак» в арктических льдах; гибель броненосца «Петропавловск». На бронзе выбиты стихи поэта Дмитриева «На смерть адмирала Макарова», написанные в 1913 г. Из снятых с кораблей якорей и якорных цепей сделана ограда. Рядом с памятником находится висящий мост через доковый овраг, носящий имя адмирала, а также морской памятник в виде двух якорей и брони с линейного корабля «Октябрьская революция».

Своеобразным памятником русской морской истории является павильон Кронштадтского футштока.

В сквере на площади Мартынова установлен памятник в честь героических подвигов подводников Балтийского флота. На стеле высотой 3 м высечена надпись: «Слава морякам-подводникам Краснознаменного Балтийского флота, защищавшим в период Великой Отечественной войны подступы к городу Ленинга»; с правой стороны помещено стилизованное изображение якоря, а у подножья стелы — гранитный блок с рельефом всплывающей подводной лодки. На памятнике имеется надпись: «Сооружен силами и средствами личного состава от-



212. Знак члена
Всезарубежного объединения
русских морских организаций.
1927 г.



213. Памятный знак белой Донской флотилии

213. Памятный знак белой Донской флотилии

Первый знак Белого движения появился в годы Гражданской войны. Как явствует из эмигрантских изданий, идея создания нагрудного знака появилась у офицеров ледокола «Каледин» белой Донской флотилии. Умельцами судна было изготовлено не более 10 знаков, которые являются большой редкостью. Основу знака составляет овальной формы веночек из лавровых ветвей. В нижней части венка закреплены перекрещивающиеся пушки, а в центре — крест, покрытый темно-синей эмалью, поверх которого наложен обвитый канатом адмиралтейский якорь.



214. Знак личного состава яхты «Лукулль»

214. Знак личного состава яхты «Лукулль»

Среди коллекционеров известен крест, вручавшийся команде яхты «Лукулль». Приказом генерала П. Н. Врангеля от 3 января 1922 г. для чинов погибшей 15 октября 1921 г. на рейде Босфора яхты «Лукулль» был учрежден нагрудный знак. Он выполнен в виде прямоугольного креста с надписями: «Лукулль» и «1920—1921». В единственном экземпляре крест был изготовлен из металла темного цвета и покрыт черной краской, а выпуклые надпись, даты и кайма оставались металлическими. Впоследствии коллекционером П. В. Пашковым были заказаны 10 копий этого креста, выполненных из желтой меди и покрытых черным лаком.

215. Знак личного состава Бизертской эскадры. 1921 г.

15 ноября 1921 г. для моряков, эвакуированных в Бизерту, был учрежден нагрудный знак в виде прямоугольного креста. Крест изготавливался из белого металла, покры-



215. Знак личного состава Бизертской эскадры. 1921 г.

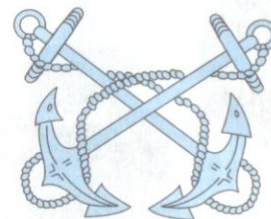
вался черной краской и имел по всему периметру белую кайму. Поперек креста имела надпись: «Бизерта», а в верхнем и нижнем концах — даты «1920» и «1921». Надпись и даты заливались белой эмалью. Существовали образцы «бизертского креста», выполненные из серебра и покрытые черной и белой эмалью.

Правозащитная организация «Морское собрание», созданная в Севастополе по инициативе В. В. Стефановского в связи с 75-летием окончания Гражданской войны в Крыму, учредила нагрудный знак «Бизертский крест». Этот знак является копией креста 1921 г. и вручается «за вклад в раскрытие былых страниц истории Российского флота и Отечества», за «вклад в подготовку к 300-летию Российского флота» и т. п. Среди обладателей этого знака один из авторов этих строк.

ряда подводного плавания по инициативе и под руководством капитана 1 ранга Юнакова Е. Г. Архитекторы: Мейсель М. Н., Афанасьев М. А. 9 мая 1965 г.»

Из Лиенаи в Кронштадт был перевезен комплекс, в который входят барельефы с изображением командиров подводных лодок Героев Советского Союза А. В. Трипольского, И. В. Травкина, А. М. Коняева, Ф. Г. Вершинина, Е. Я. Осипова, В. К. Коновалова, С. П. Лисина, М. С. Калинина, С. Н. Богорада, а также памятник командиру подводной лодки С-13 капитану 3 ранга А. И. Маринеско и его героическому экипажу. Этот комплекс славы подводников Балтики установлен на территории Кронштадтской бригады подводных лодок.

Морские памятники монументальной скульптуры, архитектурные памятники, мемориальные доски, надгробные изваяния являются неммыми свидетелями неразрывной связи Петербурга и флота на протяжении трех веков.



ПРИЛОЖЕНИЕ

НЕАТТРИБУТИРОВАННЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ



Таблица знаков и жетонов Российского Императорского флота

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
1	Сувенирный знак «Андреевский флаг»	
2	Рисунок нагрудного знака Николаевской академии Генерального штаба	
3	Рисунок нагрудного знака Академического курса морских наук. 1866 г.	
4	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Михайловской артиллерийской академий. 1866 г.	
5	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Николаевской инженерной академий. 1866 г.	
6	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Военно-юридической академий. До 1882 г.	
7	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. До 1882 г.	
8	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Николаевской инженерной академий. До 1882 г.	
9	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Александровской военно-юридической академий. После 1882 г.	
10	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. После 1882 г.	
11	Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Николаевской инженерной академий. После 1882 г.	
12	Знак за окончание военно-морского отдела Николаевской морской академии. 1911 г.	
13	Знак за окончание гидрографического, кораблестроительного и механического отделов Николаевской морской академии. 1911 г.	
14	Рисунок герба Морского кадетского корпуса	
15	Памятный жетон выпускников Морского кадетского корпуса. 1863 г.	
16	Жетон одного из выпусков Морского кадетского корпуса	
17	Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (1-й вариант)	
18	Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (2-й вариант)	
19	Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (3-й вариант)	
20	Рисунок жетона Морского корпуса. 1898 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
21	Знак в память 200-летия Морского корпуса. 1901 г.	
22	Знак за окончание Морского корпуса. 1910 г.	
23	Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1897 г.	
24	Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1906 г.	
25	Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1908 г.	
26	Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1909 г.	
27	Жетон в память плавания гардемарин Морского корпуса на крейсере «Князь Пожарский»	
28	Жетон выпускника Морского корпуса	
29	Знак за окончание Морского корпуса. 1917 г.	
30	Жетон победителю шлюпочных гонок (1-й вариант)	
31	Жетон победителю шлюпочных гонок (2-й вариант)	
32	Жетон победителю гребно-парусных гонок учебного судна «Рында»	
33	Запонка выпускника Морского корпуса	
34	Жетон за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1904 г.	
35	Рисунок жетона за окончание Морского инженерного училища императора Николая I	
36	Знак за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1910 г.	
37	Знак за окончание Морского инженерного училища периода Временного правительства. 1918 г.	
38	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1902 г.	
39	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1906 г.	
40	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1907 г.	
41	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1909 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
42	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1911 г.	
43	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1912 г.	
44	Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1913 г.	
45	Знак за окончание Минного офицерского класса. 1878 г.	
46	Знак за окончание Электротехнического офицерского класса	
47	Знак за окончание Артиллерийского офицерского класса. 1878 г.	
48	Знак за окончание Минного и Артиллерийского офицерских классов. 1878 г.	
49	Знак за окончание Офицерского водолазного класса. 1897 г.	
50	Знак за окончание Офицерского класса подводного плавания. 1909 г.	
51	Знак за окончание временного Штурманского офицерского класса. 1913 г.	
52	Нагрудный знак «Военный летчик». 1913 г.	
53	Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» (1-й вариант). 1914 г.	
54	Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» (2-й вариант). 1914 г.	
55	Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» (3-й вариант). 1914 г.	
56	Нагрудный знак «Морской летчик». 1915 г.	
57	Нагрудный знак за полученную квалификацию военного и морского летчика	
58	Рисунок знака за окончание Офицерской воздухоплавательной школы	
59	Знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы. 1896 г. (1-й вариант)	
60	Знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы. 1896 г. (2-й вариант)	
61	Рисунок знака за окончание Морских воздухоплавательных курсов военного времени. 1916 г.	
62	Знак за окончание Отдельных гардемаринских классов	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
63	Жетон за окончание Отдельных гардемаринских классов. 1916 г.	
64	Рисунок знака за окончание Отдельных гардемаринских классов (1-й вариант)	
65	Рисунок знака за окончание Отдельных гардемаринских классов (2-й вариант)	
66	Знак за окончание морского отдела Курсов гардемарин флота	
67	Знак за окончание Курсов гардемарин флота периода Временного правительства (морской отдел)	
68	Знак за окончание Школы мичманов военного времени	
69	Знак за окончание Николаевской инженерной академии	
70	Знак за окончание Александровской военно-юридической академии. 1882 г.	
71	Знак за окончание Михайловской артиллерийской академии. 1866 г.	
72	Знак за окончание Горного института. 1867 г.	
73	Знак в память 200-летия Петровского указа рудных дел. 1900 г.	
74	Знак за окончание кораблестроительного факультета Политехнического института	
75	Знак доктора медицины Морского ведомства. 1871 г.	
76	Знак крепости Кроншлот. 1904 г.	
77	Знак в честь 100-летнего юбилея Кронштадтской батареи. 1909 г.	
78	Жетон в честь 100-летнего юбилея Кронштадтского крепостного батальона	
79	Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (золотой)	
80	Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (серебряный)	
81	Жетон в память Кронштадтской городской полиции. 1912 г.	
82	Знак в память 200-летнего юбилея крепости Выборг. 1910 г.	
83	Знак в память 100-летнего юбилея крепости Свеаборг. 1908 г.	

Таблица знаков и жетонов Российского Императорского флота

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
84	Памятный жетон в честь 100-летия Свеаборгского крепостного полка. 1903 г.	
85	Знак в честь 200-летнего юбилея Усть-Двинской крепости. 1910 г.	
86	Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга. 1903 г.	
87	Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга (для классных чинов). 1903 г.	
88	Знак в честь 200-летнего юбилея Адмиралтейского госпиталя императора Петра Великого	
89	Жетон в память 100-летнего юбилея Мастерской мореходных инструментов. 1904 г.	
90	Знак лейб-гвардии Семеновского полка (офицерский). 1908 г.	
91	Знак лейб-гвардии Семеновского полка (солдатский). 1908 г.	
92	Знак лейб-гвардии Преображенского полка (офицерский). 1909 г.	
93	Знак лейб-гвардии Кексгольмского полка (офицерский). 1910 г.	
94	Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (офицерский). 1912 г.	
95	Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (солдатский). 1912 г.	
96	Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (офицерский). 1910 г.	
97	Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (солдатский). 1910 г.	
98	Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (офицерский). 1911 г.	
99	Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (солдатский). 1911 г.	
100	Знак 55-го пехотного Подольского полка (офицерский). 1911 г.	
101	Жетон в честь 100-летия 55-го пехотного Подольского полка	
102	Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (офицерский). 1911 г.	
103	Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (солдатский). 1911 г.	
104	Знак 102-го пехотного Вятского полка (солдатский). 1910 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
105	Знак 206-го пехотного Сальянского полка (солдатский). 1905 г.	
106	Знак в память 50-летия шефства великого князя Алексея Александровича над 37-м пехотным Екатеринбургским полком. 1911 г.	
107	Жетон в память 35-летия обороны Севастополя	
108	Жетоны в память командования генерал-лейтенантом А. М. Стесселем Квантунским укрепленным районом (1-й вариант)	
109	Жетоны в память командования генерал-лейтенантом А. М. Стесселем Квантунским укрепленным районом (2-й вариант)	
110	Знак «За оборону Порт-Агура» (неутвержденный, солдатский)	
111	Знак «За оборону Порт-Артура» (офицерский). 1914 г.	
112	Знак «За оборону Порт-Артура» (солдатский). 1914 г.	
113	Жетон в память о гибели на эскадренном броненосце «Петропавловск» вице-адмирала С. О. Макарова	
114	Жетон в память боя крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой (1-й вариант)	
115	Жетон в память боя крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой (2-й вариант)	
116	Памятный жетон крейсера «Рюрик»	
117	Рисунок жетона в память службы на крейсере «Адмирал Макаров». 1912 г.	
118	Рисунок жетона в память службы на линейном корабле «Севастополь». 1916 г.	
119	Жетон в память спуска на воду эскадренного броненосца «Чесма». 1886 г.	
120	Жетон в память службы на канонерской лодке «Хивинец»	
121	Знак в память службы на яхте «Эриклик»	
122	Жетон в память службы на авиаматке «Орлица»	
123	Жетон в память службы на эскадренном броненосце «Цесаревич»	
124	Знак в память 100-летнего юбилея Морского Гвардейского экипажа. 1910 г.	
125	Жетон Морского Гвардейского экипажа	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
126	Жетон в память приемочных испытаний яхты «Полярная Звезда». 1890 г.	
127	Жетон в честь 10-летия императорской яхты «Полярная Звезда». 1900 г.	
128	Рисунок жетона в память службы на яхте «Полярная Звезда» (1-й вариант)	
129	Рисунок жетона в память службы на яхте «Полярная Звезда» (2-й вариант)	
130	Знак за усердную службу в Морской охране. 1901 г.	
131	Знак «За пограничный надзор». 1908 г.	
132	Знак «За лучшую артиллерийскую стрельбу» (для нижних чинов). 1902 г.	
133	Рисунок жетона за отличную артиллерийскую стрельбу	
134	Знак за пожертвования на военный воздушный флот. 1912 г.	
135	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (1-й вариант)	
136	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (2-й вариант)	
137	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (3-й вариант)	
138	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (4-й вариант)	
139	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (5-й вариант)	
140	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (6-й вариант)	
141	Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (7-й вариант)	
142	Знак в честь 10-летнего юбилея Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. 1914 г.	
143	Жетон Морского благотворительного общества	
144	Знак члена Лиги обновления флота	
145	Памятная медаль Лиги обновления флота. 1908 г.	
146	Знак Комитета морских экскурсий (серебряный). 1914 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
147	Знак за плавание в конвоях	
148	Знак морского ополченца в период царствования Николая I	
149	Знак морского ополченца в период царствования Николая II	
150	Знак морского ополченца (неутвержденный вариант)	
151	Знак морского ополченца (неутвержденный вариант)	
152	Памятная брошь морского ополчения	
153	Знак участнику плавания на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» из Владивостока в Архангельск. 1915 г.	
154	Знак участнику градусных измерений на Шпицбергене. 1902 г.	
155	Знак в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1891 г.	
156	Жетон в память визитов французской эскадры в Кронштадт в 1891 г. и русской эскадры в Тулон в 1893 г.	
157	Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1897 г.	
158	Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1914 г.	
159	Жетон члена Кронштадтского морского собрания. 1912 г.	
160	Жетон члена Кронштадтского морского собрания	
161	Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (бронзовый)	
162	Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (золотой)	
163	Знак «За спасение погибающих на море». 1872 г.	
164	Жетон «За спасение погибающих на море»	
165	Рисунок знака «За спасение утопающих». 1894 г.	
166	Знак члена Общества спасания на водах. 1894 г.	
167	Знак члена Общества спасания на водах. 1894 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
168	«Фрачный» знак члена Общества спасания на водах	
169	Памятный жетон члена Общества спасания на водах	
170	Рисунок памятного жетона члена Императорского российского общества спасания на водах	
171	Жетон победителю соревнований Общества спасания на водах	
172	Знак «Русский Ллойд»	
173	Знак лоцманов России. 1890 г.	
174	Знак в память 300-летнего юбилея Общества архангельских лоцманов. 1913 г.	
175	Знак в память 200-летнего юбилея Общества Санкт-Петербургских лоцманов. 1909 г.	
176	Знак в память 100-летнего юбилея Лоцманского и маячного ведомства Финляндии. 1912 г.	
177	Памятный жетон в честь 25-летнего юбилея Добровольного флота России. 1903 г.	
178	Жетон члена Добровольного флота России	
179	Жетон в память 50-летнего юбилея Общества судоходства по Волге (1-й вариант)	
180	Жетон в память 50-летнего юбилея Общества судоходства по Волге (2-й вариант)	
181	Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Кавказ и Меркурий». 1908 г.	
182	Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Самолет». 1903 г.	
183	Жетон в память 10-летнего юбилея Восточного общества товарных складов	
184	Жетон в память 10-летнего юбилея Общества пароходства по Днепру и его притокам	
185	Жетон в память 25-летнего юбилея Императорского общества судоходства. 1899 г.	
186	Знак члена Комитета Нижегородской речной полиции. 1883 г.	
187	Жетон в память 50-летнего юбилея Балтийского судостроительного и механического завода. 1906 г.	
188	Жетон в память 25-летнего юбилея Мореходных классов при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе. 1901 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
189	Жетон Шуваловского яхт-клуба	
190	Призовой жетон Санкт-Петербургского гребного общества. 1895 г.	
191	Призовой жетон Школы паруса и подводного плавания при Невском яхт-клубе за соревнование по гребле	
192	Призовой жетон за участие в парусных гонках в Петергофе. 1899 г.	
193	Призовой жетон Шуваловского гребного кружка «Фортуна». 1901 г.	
194	Жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба	
195	Призовой жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба за соревнование по гребле. 1892 г.	
196	Призовой жетон за соревнование по гребле на четверках в честь 20-летнего юбилея Санкт-Петербургского яхт-клуба	
197	Жетон Стрельнинского яхт-клуба	
198	Жетон в память 25-летнего юбилея Санкт-Петербургского гребного общества. 1914 г.	
199	Призовой жетон за участие в гребных гонках на четверках. 1904 г.	
200	Знак члена Лифляндского яхт-клуба. 1910 г.	
201	Жетон члена Петровского яхт-клуба. 1901 г.	
202	Жетон члена Петровского яхт-клуба	
203	Призовой жетон за участие в парусных гонках Петровского яхт-клуба	
204	Призовой жетон за участие в гребных гонках Петровского яхт-клуба	
205	Жетон Киевского яхт-клуба	
206	Жетон в память 50-летнего юбилея Императорского речного яхт-клуба	
207	Флаг гоночной комиссии Петровского яхт-клуба	
208	Стеньговый флаг капитана яхты Императорского яхт-клуба	
209	Флаг английского гребного общества «Стрела»	

Окончание табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечания
210	Стеньговый флаг гребного кружка «Чайка»	
211	Жетон в память 50-летнего юбилея «Морского сборника». 1898 г.	
212	Знак члена Всезарубежного объединения русских морских организаций. 1927 г.	
213	Памятный знак белой Донской флотилии	
214	Знак личного состава яхты «Лукулл»	
215	Знак личного состава Бизертской эскадры. 1921 г.	



От авторов (1. Сувенирный знак «Андреевский флаг»)	3
НИКОЛАЕВСКАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ	6
2. Рисунок нагрудного знака Николаевской академии Генерального штаба	8
3. Рисунок нагрудного знака Академического курса морских наук. 1866 г.	10
4. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Михайловской артиллерийской академий. 1866 г.	11
5. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Николаевской инженерной академий. 1866 г.	11
6. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Военно-юридической академий. До 1882 г.	12
7. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. До 1882 г.	12
8. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Военно-юридической и Николаевской инженерной академий. До 1882 г.	13
9. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской и Александровской военно-юридической академий. После 1882 г.	13
10. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Михайловской артиллерийской академий. После 1882 г.	13
11. Рисунок нагрудного знака за окончание Николаевской морской, Александровской военно-юридической и Николаевской инженерной академий. После 1882 г.	14
12. Знак за окончание военно-морского отдела Николаевской морской академии. 1911 г.	15
13. Знак за окончание гидрографического, кораблестроительного и механического отделов Николаевской морской академии. 1911 г.	16
МОРСКОЙ КАДЕТСКИЙ КОРПУС	17
14. Рисунок герба Морского кадетского корпуса	23
15. Памятный жетон выпускников Морского кадетского корпуса 1863 г.	26
16. Жетон одного из выпусков Морского кадетского корпуса	26
17—19. Рисунок жетона Морского корпуса. 1896 г. (три варианта)	26
20. Рисунок жетона Морского корпуса. 1898 г.	27
21. Знак в память 200-летия Морского корпуса. 1901 г.	27
22. Знак за окончание Морского корпуса. 1910 г.	29
23. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1897 г.	29
24. Жетон в память плавания на учебном судне «Моряк». 1906 г.	30
25. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1908 г.	30
26. Жетон в память плавания на учебном судне «Рында». 1909 г.	31
27. Жетон в память плавания гардемарин Морского корпуса на крейсере «Князь Пожарский»	31

28. Жетон выпускника Морского корпуса	31
29. Знак за окончание Морского корпуса. 1917 г.	32
30—31. Жетон победителю шлюпочных гонок	32
32. Жетон победителю гребно-парусных гонок учебного судна «Рында»	33
33. Запонка выпускника Морского корпуса	33
МОРСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ УЧИЛИЩЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I	34
34. Жетон за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1904 г.	38
35. Рисунок жетона за окончание Морского инженерного училища императора Николая I	38
36. Знак за окончание Морского инженерного училища императора Николая I. 1910 г.	39
37. Знак за окончание Морского инженерного училища периода Временного правительства. 1918 г.	40
38. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1902 г.	40
39. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1906 г.	41
40. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1907 г.	41
41. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1909 г.	41
42. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1911 г.	42
43. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1912 г.	42
44. Бальный жетон выпускников Морского инженерного училища императора Николая I. 1913 г.	42
ОФИЦЕРСКИЕ КЛАССЫ	43
45. Знак за окончание Минного офицерского класса. 1878 г.	44
46. Знак за окончание Электротехнического офицерского класса	45
47. Знак за окончание Артиллерийского офицерского класса. 1878 г.	46
48. Знак за окончание Минного и Артиллерийского офицерских классов. 1878 г.	48
49. Знак за окончание Офицерского водолазного класса. 1897 г.	48
50. Знак за окончание Офицерского класса подводного плавания. 1909 г.	50
51. Знак за окончание временного Штурманского офицерского класса. 1913 г.	51
52. Нагрудный знак «Военный летчик». 1913 г.	53
53—55. Рисунок нагрудного знака «Морской летчик» 1914 г. (три варианта)	54
56. Нагрудный знак «Морской летчик». 1915 г.	55
57. Нагрудный знак за полученную квалификацию военного и морского летчика	56
ОФИЦЕРСКАЯ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА	57
58. Рисунок знака за окончание Офицерской воздухоплавательной школы	57
59—60. Знак за окончание Офицерской воздухоплавательной школы. 1896 г. (два варианта)	58
61. Рисунок знака за окончание Морских воздухоплавательных курсов военного времени. 1916 г.	59

ВРЕМЕННЫЕ ОТДЕЛЬНЫЕ ГАРДЕМАРИНСКИЕ КЛАССЫ	60
62. Знак за окончание Отдельных гардемаринских классов	62
63. Жетон за окончание Отдельных гардемаринских классов. 1916 г.	63
64—65. Рисунок знака за окончание Отдельных гардемаринских классов (два варианта)	63
КУРСЫ ГАРДЕМАРИН ФЛОТА	65
66. Знак за окончание морского отдела Курсов гардемарин флота	67
67. Знак за окончание Курсов гардемарин флота периода Временного правительства (морской отдел)	68
ШКОЛЫ ПРАПОРЩИКОВ	69
68. Знак за окончание Школы мичманов военного времени	70
УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ, ГОТОВИВШИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ МОРСКОГО ВЕДОМСТВА	71
69. Знак за окончание Николаевской инженерной академии	71
70. Знак за окончание Александровской военно-юридической академии. 1882 г.	72
71. Знак за окончание Михайловской артиллерийской академии. 1866 г.	72
72. Знак за окончание Горного института. 1867 г.	73
73. Знак в память 200-летия Петровского указа рудных дел. 1900 г.	74
74. Знак за окончание кораблестроительного факультета Политехнического института	74
75. Знак доктора медицины Морского ведомства. 1871 г.	74
МОРСКОЙ ЩИТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	76
76. Знак крепости Кроншлот. 1904 г.	77
77. Знак в честь 100-летнего юбилея Кронштадтской батареи. 1909 г.	78
78. Жетон в честь 100-летнего юбилея Кронштадтского крепостного батальона	79
79. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (золотой)	80
80. Знак в честь 200-летия основания Кронштадта (серебряный)	81
81. Жетон в память Кронштадтской городской полиции. 1912 г.	81
МОРСКИЕ КРЕПОСТИ РОССИИ	83
82. Знак в память 200-летнего юбилея крепости Выборг. 1910 г.	83
83. Знак в память 100-летнего юбилея крепости Свеаборг. 1908 г.	84
84. Памятный жетон в честь 100-летия Свеаборгского крепостного полка. 1903 г.	85
85. Знак в честь 200-летнего юбилея Усть-Двинской крепости. 1910 г.	86
ДЕРЖАВНЫЙ ПЕТЕРБУРГ	88
86. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга. 1903 г.	88
87. Знак в честь 200-летия основания Санкт-Петербурга (для классных чинов). 1903 г.	89
88. Знак в честь 200-летнего юбилея Адмиралтейского госпиталя императора Петра Великого	90
МАСТЕРСКАЯ МОРЕХОДНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ	95
89. Жетон в память 100-летнего юбилея Мастерской мореходных инструментов. 1904 г.	95

НА СУШЕ И НА МОРЕ	97
90. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (офицерский). 1908 г.	102
91. Знак лейб-гвардии Семеновского полка (солдатский). 1908 г.	102
92. Знак лейб-гвардии Преображенского полка. 1909 г.	102
93. Знак лейб-гвардии Кексгольмского полка (офицерский). 1910 г.	104
94. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (офицерский). 1912 г.	104
95. Знак 114-го пехотного Новоторжского полка (солдатский). 1912 г.	106
96. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (офицерский). 1910 г.	106
97. Знак 2-го пехотного Софийского императора Александра III полка (солдатский). 1910 г.	107
98. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (офицерский). 1911 г.	108
99. Знак 1-го Финляндского стрелкового полка (солдатский). 1911 г.	109
100. Знак 55-го пехотного Подольского полка (офицерский). 1911 г.	109
101. Жетон в честь 100-летия 55-го пехотного Подольского полка	110
102. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (офицерский). 1911 г.	110
103. Знак 135-го пехотного Керчь-Еникальского полка (солдатский). 1911 г.	111
104. Знак 102-го пехотного Вятского полка. 1910 г.	111
105. Знак 206-го пехотного Сальянского полка. 1905 г.	112
106. Знак в память 50-летия шефства великого князя Алексея Александровича над 37-м пехотным Екатеринбургским полком. 1911 г.	112
УЧАСТНИКУ ОБОРОНЫ СЕВАСТОПОЛЯ	114
107. Жетон в память 35-летия обороны Севастополя	114
ЗАЩИТНИКАМ КРЕПОСТИ ПОРТ-АРТУР	116
108—109. Жетоны в память командования генерал-лейтенантом А. М. Стесселем Квантунским укрепленным районом (два варианта)	118
110. Знак «За оборону Порт-Атура» (неутвержденный, солдатский)	119
111. Знак «За оборону Порт-Атура» (офицерский). 1914 г.	120
112. Знак «За оборону Порт-Атура» (солдатский). 1914 г.	120
113. Жетон в память о гибели на эскадренном броненосце «Петропавловск» вице-адмирала С. О. Макарова	122
УЧАСТНИКАМ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ	122
114—115. Жетон в память боя крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой (два варианта)	122
ПОД АНДРЕЕВСКИМ ФЛАГОМ	122
116. Памятный жетон крейсера «Рюрик»	122
117. Рисунок жетона в память службы на крейсере «Адмирал Макаров». 1912 г.	122
118. Рисунок жетона в память службы на линейном корабле «Севастополь». 1916 г.	122
119. Жетон в память спуска на воду эскадренного броненосца «Чесма». 1886 г.	122
120. Жетон в память службы на канонерской лодке «Хивинец»	122
121. Знак в память службы на яхте «Эриклик»	122
122. Жетон в память службы на авиаматке «Орлица»	122
123. Жетон в память службы на эскадренном броненосце «Цесаревич»	122

ПОД ИМПЕРАТОРСКИМ ШТАНДАРТОМ	129
124. Знак в память 100-летнего юбилея Морского Гвардейского экипажа. 1910 г.	130
125. Жетон Морского Гвардейского экипажа	130
126. Жетон в память приемочных испытаний яхты «Полярная Звезда». 1890 г.	131
127. Жетон в честь 10-летия императорской яхты «Полярная Звезда». 1900 г.	131
128—129. Рисунок жетона в память службы на яхте «Полярная Звезда» (два варианта) ...	132
130. Знак за усердную службу в Морской охране. 1901 г.	132
ЗА ПОГРАНИЧНЫЙ НАДЗОР	134
131. Знак «За пограничный надзор». 1908 г.	135
ЗА ОТЛИЧНУЮ АРТИЛЛЕРИЙСКУЮ СТРЕЛЬБУ	137
132. Знак «За лучшую артиллерийскую стрельбу» (для нижних чинов). 1902 г.	137
133. Рисунок жетона за отличную артиллерийскую стрельбу	138
ДОБРОВОЛЬНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ НА УСИЛЕНИЕ ФЛОТА	139
134. Знак за пожертвования на военный воздушный флот. 1912 г.	140
135—141. Жетон за пожертвования на военный воздушный флот (семь вариантов) ...	141
142. Знак в честь 10-летнего юбилея Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования. 1914 г.	142
143. Жетон Морского благотворительного общества	143
ЛИГА ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА	144
144. Знак члена Лиги обновления флота	144
145. Памятная медаль Лиги обновления флота. 1908 г.	145
146. Знак Комитета морских экскурсий (серебряный). 1914 г.	146
УЧАСТНИКУ ПЛАВАНИЯ В КОНВОЯХ	147
147. Знак за плавание в конвоях	147
МОРСКОЕ ОПОЛЧЕНИЕ	148
148. Знак морского ополченца в период царствования Николая I	148
149. Знак морского ополченца в период царствования Николая II	149
150—151. Знак морского ополченца	149
152. Памятная брошь морского ополчения	150
ИССЛЕДОВАТЕЛЯМ РУССКОГО СЕВЕРА	151
153. Знак участнику плавания на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» из Владивостока в Архангельск. 1915 г.	154
ИССЛЕДОВАТЕЛЯМ ШПИЦБЕРГЕНА	155
154. Знак участнику градусных измерений на Шпицбергене. 1902 г.	155
ДРУЖЕСКИЕ ВИЗИТЫ ФЛОТОВ	157
155. Знак в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1891 г.	158
156. Жетон в память визитов французской эскадры в Кронштадт в 1891 г. и русской эскадры в Тулон в 1893 г.	158
157. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1897 г.	158
158. Жетон в память визита французской эскадры в Кронштадт в 1914 г.	159

МОРСКОЕ СОБРАНИЕ	160
159. Жетон члена Кронштадтского морского собрания. 1912 г.	162
160. Жетон члена Кронштадтского морского собрания	162
ЖЕРТВОВАТЕЛЮ НА ЭКСПЕДИЦИЮ СЕДОВА	160
161. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (бронзовый)	161
162. Жетон жертвователя на экспедицию Г. Я. Седова (золотой)	161
ЗА СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ	169
163. Знак «За спасение погибающих на море». 1872 г.	170
164. Жетон «За спасения погибающих на море»	171
165. Рисунок знака «За спасение утопающих». 1894 г.	171
166. Знак члена Общества спасания на водах. 1894 г.	171
167. Знак члена Общества спасания на водах. 1894 г.	171
168. «Фрачный» знак члена Общества спасания на водах	172
169. Памятный жетон члена Общества спасания на водах	172
170. Рисунок памятного жетона члена Императорского русского общества спасания на водах	172
171. Жетон победителю соревнований Общества спасания на водах	172
«РУССКИЙ ЛЛОЙД»	174
172. Знак «Русский Ллойд»	174
ЛОЦМАНЫ РОССИИ	170
173. Знак лоцманов России. 1890 г.	170
174. Знак в память 300-летнего юбилея Общества архангельских лоцманов. 1913 г. ...	173
175. Знак в память 200-летнего юбилея Общества Санкт-Петербургских лоцманов. 1909 г.	174
176. Знак в память 100-летнего юбилея Лоцманского и маячного ведомства Финляндии. 1912 г.	181
ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ	182
177. Памятный жетон в честь 25-летнего юбилея Добровольного флота России. 1903 г.	184
178. Жетон члена Добровольного флота России	182
ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИИ	180
179—180. Жетон в память 50-летнего юбилея Общества судоходства по Волге (два варианта)	192
181. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Кавказ и Меркурий». 1908 г.	192
182. Жетон в память 50-летнего юбилея пароходного общества «Самолет». 1903 г.	192
183. Жетон в память 10-летнего юбилея Восточного общества товарных складов	194
184. Жетон в память 10-летнего юбилея Общества пароходства по Днепру и его притокам	192
185. Жетон в память 25-летнего юбилея Императорского общества судоходства. 1899 г.	192

КОМИТЕТ НИЖЕГОРОДСКОЙ РЕЧНОЙ ПОЛИЦИИ	197
186. Знак члена Комитета нижегородской речной полиции. 1883 г.	197
БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД	198
187. Жетон в память 50-летнего юбилея Балтийского судостроительного и механического завода. 1906 г.	201
ПОД ПАРУСАМИ И НА ВЕСЛАХ	202
188. Жетон в память 25-летнего юбилея Мореходных классов при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе. 1901 г.	203
189. Жетон Шуваловского яхт-клуба	205
190. Призовой жетон Санкт-Петербургского гребного общества. 1895 г.	205
191. Призовой жетон Школы паруса и подводного плавания при Невском яхт-клубе за соревнование по гребле	205
192. Призовой жетон за участие в парусных гонках в Петергофе. 1899 г.	206
193. Призовой жетон Шуваловского гребного кружка «Фортуна». 1901 г.	206
194. Жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба	206
195. Призовой жетон Санкт-Петербургского императорского речного яхт-клуба за соревнование по гребле. 1892 г.	206
196. Призовой жетон за соревнование по гребле на четверках в честь 20-летнего юбилея Санкт-Петербургского яхт-клуба	207
197. Жетон Стрельнинского яхт-клуба	207
198. Жетон в память 25-летнего юбилея Санкт-Петербургского гребного общества. 1914 г.	207
199. Призовой жетон за участие в гребных гонках на четверках. 1904 г.	208
200. Знак члена Лифляндского яхт-клуба. 1910 г.	208
201. Жетон члена Петровского яхт-клуба. 1901 г.	208
202. Жетон члена Петровского яхт-клуба	208
203. Призовой жетон за участие в парусных гонках Петровского яхт-клуба	209
204. Призовой жетон за участие в гребных гонках Петровского яхт-клуба	209
205. Жетон Киевского яхт-клуба	209
206. Жетон в память 50-летнего юбилея Императорского речного яхт-клуба	209
207. Флаг гоночной комиссии Петровского яхт-клуба	211
208. Стеньговый флаг капитана яхты Императорского яхт-клуба	212
209. Флаг английского гребного общества «Стрела»	212
210. Стеньговый флаг гребного кружка «Чайка»	212
ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ ВМЕСТЕ С ФЛОТОМ	213
211. Жетон в память 50-летнего юбилея «Морского сборника». 1898 г.	217
ЗНАКИ БЕЛОГО ДВИЖЕНИЯ И РУССКОЙ МОРСКОЙ ЭМИГРАЦИИ	218
212. Знак члена Всезарубежного объединения русских морских организаций. 1927 г. ...	219
213. Памятный знак белой Донской флотилии	220
214. Знак личного состава яхты «Лукулл»	220
215. Знак личного состава Бизертской эскадры. 1921 г.	220
Приложение. НЕАТТРИБУТИРОВАННЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ	222
Таблица знаков и жетонов Российского Императорского флота	223