



ПОВСЕДНЕВНАЯ СЛУЖБА НИЖНИХ ЧИНОВ РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

А.В. ПАНОВА

*Воронежский
государственный
педагогический
университет*

В статье исследуются условия повседневной службы унтер-офицеров и нижних чинов Российского Императорского флота. Рассматриваются основные параметры социального расслоения среди нижних чинов русского флота.

Ключевые слова: унтер-офицер, кондуктор, боцман, баталер, старший фельдшер, матрос.

Иерархию унтер-офицеров и нижних чинов русского флота можно проследить по их расселению на судне. На крупных кораблях (броненосцах и крейсерах) отдельная каюта полагалась старшему боцману. Случались, впрочем, варианты двухместного размещения: все зависело от количества места на корабле. Меблировка каюты старшего боцмана мало отличалась от офицерской. Несколько хуже жили кондукторы – унтер-офицеры сверхсрочной службы. Чаще всего они обитали по четверо или даже шестеро. Первоначально кондукторами в России именовали старших воспитанников либо выпускников училищ Морского ведомства, готовивших штурманов, артиллеристов, инженер-механиков и судостроителей. Иначе говоря, речь шла о «чине», соответствующем гардемаринскому. После прохождения практики молодые люди получали чины прапорщика соответствующего корпуса (Корпуса инженер-механиков флота, Корпуса флотских штурманов и Корпуса корабельных инженеров)¹. С 1903 г. чин кондуктора стали присваивать сверхсрочным унтер-офицерам флота, превращая их в подобие «полуофицеров». В сухопутных войсках чину кондуктора соответствовал чин подпрапорщика (чаще всего присваивался в военное время отличившимся унтер-офицерам)².

Количество кондукторов на корабле могло превышать два десятка. Например, на линейном корабле «Император Павел I», вступившем в строй в 1912 г., их было по боевому расписанию 24 человека. В это число входили: старший боцман, баталер, старший фельдшер, четыре артиллерийских, сигнальный, рулевой, четыре машинных, два кочегарных, трюмный, минно-машинный, сигнально-дальномерный кондуктора, кондуктор-гальванер и два кондуктора-электрика. Отметим, что ряд кондукторов занимал должности, на которых в начале эпохи пара и брони состояли либо офицеры по Адмиралтейству, либо так называемые чиновники (приравненные к офицерам носители «классных чинов»). Это были шкипер, минно-артиллерийский и машинный содержатели. Непосредственно нижние чины, т.е. матросы 1-й и 2-й статьи, размещались в отсеках и коридорах так называемой жилой палубы, причем на каждого матроса приходилось от трех до восьми кубических метров жизненного пространства.

Унтер-офицером флота становились после окончания кондукторских инженерных и артиллерийских классов. Существовали школы баталёров, подшкиперов, машинных унтер-офицеров, артиллерийских содержателей, машинных квартирмейстеров, которые готовили для флота младших технических и хозяйственных специалистов.

После краткого обзора иерархии нижних чинов посмотрим, как проходил для них типичный день на военном корабле. В пять часов утра в рынду (корабельный колокол – Авт.) билось две склянки (два получасовых промежутка после четырех часов)

¹ Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 1172. Оп. 1. Д. 2. Л.17.

² Манвелов Н.В. Жизнь и смерть на корабле Российского Императорского флота. М., 2008. С. 81–82.



и боцманы начинали будить команду. Матросы вскакивали и начинали «вязать» койки – парусиновые тюфяки, набитые крошеной пробкой. Затем матросы умывались соленой водой, молились и около получаса завтракали. Между половиной шестого и шестью часами утра начиналась большая уборка корабля. В восемь часов утра, по окончании второй вахты, на судне происходил торжественный подъем флага. После чего, приблизительно до полудня, нижние чины занимались всевозможными работами. Часть людей красила либо ремонтировала различные детали; новобранцы изучали артиллерию и механизмы корабля. К двенадцати часам наступало время обеда, после которого отводилось время для послеобеденного отдыха.

Обед предварялся церемонией выдачи винной порции нижним чинам. Начнем с того, что в русском флоте существовало понятие «казенной чарки». Она полагалась в плавании каждому матросу, унтер-офицеру, кондуктору ежедневно, причем дважды. Исключение составляли моряки, находившиеся «в разряде штрафованных». К числу «штрафованных» относились матросы и унтер-офицеры, ограниченные в правах и подлежащие за проступки телесным наказаниям. Перевод в данный «разряд» в мирное время был возможен только по суду, а в военное – и в дисциплинарном порядке. Штрафованные матросы (унтер-офицеры и матросы лишались своего звания) не имели также права на получение прибавочного жалования и знаков отличия. Кроме того, в дисциплинарном порядке их могли подвергнуть наказанию розгами до 50 ударов. Если же нижнего чина присуждали к тюремному заключению, то количество возможных ударов увеличивалось до двухсот.

Какие же «поражения в правах» ожидали осужденных за воинские преступления? Их не производили в унтер-офицеры, не отряжали в состав почетного караула и не назначали вестовыми и посыльными. Штрафованным матросам не полагались временные отпуска.

Для получения прощения штрафованному требовалось беспорочно прослужить не менее года. Раньше стать обычным матросом можно было в качестве награды за храбрость или «иные отличительные подвиги». В этом случае окончательное решение было уже за командующим соединением кораблей.

Предыстория исправительных учреждений российского флота связана с существованием арестантских рот Морского ведомства в первой половине XIX в. Несколько позже арестантские роты упраздняются, и на некоторое время военно-морской флот остается без собственных мест заключения. Общий процесс либеральных перемен в русском обществе сделал актуальным вопрос о пересмотре основных принципов содержания заключенных в тюрьмах России и о создании новых тюремных учреждений, деятельность которых строилась бы на более гуманных началах, чем раньше. В этом плане заслуживает исследования вопрос о связи возникновения и становления исправительных учреждений флота с судебной реформой 1864 г. в России, ведь не случайно наиболее раннее из этих учреждений возникает именно на рубеже 1864 – 1865 гг.³

Одновременно с армией в 60-х гг. XIX в. создавалась пеницитарная система Морского министерства. Первым подобным заведением для предварительного заключения нижних чинов морского ведомства, состоящих под следствием и судом, была морская следственная Кронштадтская тюрьма. Военно-морским уставом о наказаниях было предусмотрено учреждение для нижних чинов флота одиночных военно-морских тюрем одного типа с военными. В действительности существовали две военно-исправительные тюрьмы с общим дневным содержанием: одна – в Петербурге, другая, плавающая, – в Севастополе.

Первое исправительное учреждение Военно-морского флота России получило официальное название «Военно-исправительная тюрьма морского ведомства в Санкт-Петербурге». Она разместилась в здании так называемой арестантской башни,

³ Бочаров А.А., Ирошников М.П. Из истории становления и деятельности исправительных учреждений Военно-морского флота России (1864 – 1916 гг.) // Криминальный вестник. 1997. № 2. С. 28.



построенном в 1828 – 1829 гг. на острове Новая Голландия специально для содержания осужденных матросов и получившем свое название благодаря находившимся в нем в 1829 – 1855 гг. арестантским ротам Петербургского порта. Тюрьма была рассчитана на одновременное пребывание до 200 заключенных и, согласно распоряжению управляющего Морским министерством, должна была начать свою деятельность 1 января 1865г. Фактической датой начала деятельности тюрьмы следует считать 3 января 1865г., т.к. именно в этот день в нее поступили первые заключенные.

Тюрьма подчинялась директору Инспекторского департамента Морского министерства (впоследствии, после преобразования в первой половине 80-х гг. XIX в. Инспекторского департамента в Главный морской штаб – начальнику этого штаба). Непосредственное заведование тюрьмой, ее служащими и заключенными поручалось начальнику тюрьмы, назначавшемуся на эту должность Высочайшим приказом по флоту и морскому ведомству из числа военно-морских штаб-офицеров. Помимо начальника, в штате тюрьмы состояли 2 начальника отделений, комиссар (чиновник, заведовавший денежными средствами и имуществом тюрьмы), 2 фельдфебеля, комплект унтер-офицеров (по 1 на 14 заключенных), 2 горниста, священник, причетник, старший врач (одновременно заведовавший в медицинском отношении тюремным лазаретом), 2 фельдшера и вольнонаемный писмоводитель⁴.

Начальник тюрьмы, помимо общего руководства ее деятельностью, вел реестр заключенных, поступающих в тюрьму и выбывающих из нее, журнал обо всех происшествиях в тюрьме и алфавитную ведомость о нравственном поведении каждого заключенного, представляя трижды в год выписку из нее при рапорте о состоянии тюрьмы директору Инспекторского департамента. В положении о тюрьме указывалось, что ее начальник, «не довольствуясь поверхностным обзором или одними приказаниями по тюрьме, вникает во все подробности и части тюремного порядка и благоустройства». По мере необходимости начальник созывал тюремный совет, состоявший из него самого, начальников отделений, священника и, в тех случаях, когда рассматриваемая проблема касалась здоровья заключенных, тюремного врача. Совет мог вносить предложения об изменении системы заключения, порядка содержания и занятий заключенных.

Для подробного осмотра тюрьмы раз в год руководством морского ведомства назначался один из флагманов Балтийского флота, представлявший по результатам осмотра рапорт о состоянии тюрьмы управляющему Морским министерством⁵.

Военно-исправительная тюрьма морского ведомства в Петербурге долго оставалась единственным исправительным учреждением в Военно-морском флоте России. Создание второй такой же тюрьмы (для Черноморского флота и Каспийской флотилии), которая, по первоначальному предположению, должна была находиться в Николаеве, длительное время откладывалось из-за недостатка средств. Только в начале 80-х гг. XIX в. было принято решение о переоборудовании под тюрьму одного из старых парусных судов Черноморского флота. Выбор пал на бывший корвет «Память Меркурия», и в июне 1883 г. начались работы по приспособлению этого судна, поставленного на мертвые якоря в южной бухте Севастополя, к размещению на нем плавучей тюрьмы. Она должна была начать свою деятельность 1 апреля 1884 г.

Военно-исправительная плавучая тюрьма морского ведомства (таково было ее официальное наименование) действовала на основании положения о ней, утвержденного 11 апреля 1883 г. и повторявшего упоминавшееся выше положение о Петербургской тюрьме. Особенностью деятельности Севастопольской тюрьмы было то, что она подчинялась не директору Инспекторского департамента, а главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря, находившемуся в Николаеве. Непосредственный начальник тюрьмы, назначавшийся из морских штаб-офицеров

⁴ Бочаров А.А., Ирошников М.П. Из истории становления и деятельности исправительных учреждений Военно-морского флота России (1864 – 1916 гг.) // Криминальный вестник. 1997. № 2. С. 29.

⁵ Там же. С. 30.



приказом управляющего Морским министерством, был подчинен капитану над Севастопольским портом. В 1900 г., ввиду перевода управления Черноморского флота и портов Черного моря из Николаева в Севастополь, двойное подчинение тюрьмы было упразднено, и с 3 марта 1901 г. ее начальник стал прямо подчиняться главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря.

Эта тюрьма была рассчитана на содержание меньшего числа заключенных, чем Петербургская, и штат ее, соответственно, был небольшим. В нем, кроме начальника, состояли помощник начальника на правах старшего офицера судна, офицер – содержатель тюремного имущества, священник, врач – заведующий в медицинском отношении тюрьмой и тюремным лазаретом, фельдшер и писарь. Команда тюрьмы состояла из боцмана, двух боцманматов, 5 квартирмейстеров и 10 матросов. Все служащие тюрьмы, кроме священника и врача, должны были жить на тюремном судне и не имели права отлучаться с него без разрешения начальника. Тюрьма (так же, как и Петербургская) подлежала ежегодному инспекторскому осмотру одним из флагманов Черноморского флота, представлявшим донесение о ее состоянии главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря⁶.

Давайте после описания наказаний для нижних чинов вернемся к распорядку их дня на корабле, т.е. к раздаче «винной порции». Каждый день в определенное время – перед обедом и в шесть часов вечера – на палубу выносилась огромная луженая ендова (приземистый сосуд с широким горлом – Авт.) с водкой (в российских водах) или ромом (в заграничном плавании). Затем появлялся баталер с мерной получаркой, в которую входило около 60 мл. напитка. В ведении баталера была так называемая «форменная книга», где отмечались пьющие и трезвенники.

Первым к ендове подходил хозяин палубы – старший боцман, за которым следовали унтер-офицеры, именовавшиеся в те времена «баковой аристократией». Непосредственно матросы подходили к ендове по списку, то же относилось к лицам, приравненным к нижним чинам – мастеровым, жертвам кораблекрушения, находящимся на корабле, и т.д.

Последним винную порцию пил сам баталер и убирал ендову под замок. Вообще, знакомство с баталером было для многих представителей «баковой аристократии» и прочих любителей спиртного большим счастьем, так что винная порция не всегда распределялась в строгом соответствии с должностными инструкциями.

Примечательно, что матрос мог отказаться от чарки и не остаться в накладе. В этом случае он получал денежную компенсацию («заслугу»), выдававшуюся также за отказ от потребления других продуктов, например, сливочного масла и табака⁷. За длительное плавание нижние чины скапливали за счет «заслуги» немалые для них суммы. Так, в начале 80-х гг. XIX в. за каждую невыпитую чарку матросу начисляли пять копеек. В итоге за два года кругосветного плавания получалось 36 руб. 50 коп. прибавки к жалованью. Причем данная сумма не учитывает возможных наградных⁸. Бесспорно, такие немалые суммы армейскому солдату или унтер-офицеру были недоступны, что являлось очередным поводом для осознания нижними чинами российского флота своей «элитарности».

Перед обедом всегда соблюдался ритуал пробы пищи, которую производил старший по званию офицер на корабле. Например, на императорской яхте «Штандарт» ежедневную пробу пищи лично снимал Николай II⁹.

За пробой пищи следовал сам обед. На палубе раскладывались брезенты и на них усаживались матросы с ложками. Едоки составляли «артели» человек по десять каждая, из среды которой выбирался бачковой. Обязанность бачкового состояла в том, чтобы получить у повара полную деревянную емкость – бачок – первого и вто-

⁶ Свод морских постановлений. Спб., 1886. С. 79.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 1613. Оп. 1. Д. 4. Л. 21.

⁸ Там же. Л. 34.

⁹ Селянчев А.К. Флот под красным флагом революции. М., 1983. С. 12.



рого блюда. Особое внимание бачковые уделяли тому, чтобы повар положил для артели должное количество мяса или солонины. Иногда, впрочем, мясо клалось не прямо в бачок, а нанизывалось на лучинку, приобретая вид шашлыка. Питались матросы российского флота очень неплохо. Наверное, всем памятен хрестоматийный пример, когда 14 июня 1905 г. на броненосце «Потемкин» команда отказалась от обеда, в связи с тем, что офицером в Одессе было куплено тухлое мясо¹⁰. На подобные волнения способны люди, привыкшие к ежедневной добротной пище.

После обеда следовал небольшой отдых. Между пятью и шестью часами вечера команда ужинала. Затем наступал период свободного времени для тех, кто не был занят на вахте. После вечернего спуска флага в восемь часов корабль начинал готовиться к отбою. Сон экипажа хранили свято, за шум на палубе виновного могли сурово наказать.

Именно такая обстановка службы, наказаний воспитала особый социальный слой – нижние чины Российского Императорского флота. Приходя на флот, а срочная служба продолжалась 5 лет, вчерашние крестьяне и мастера несли с собой традиционные представления. Отработанная десятками предшествующих поколений система ценностей позволяла крестьянам жить и действовать в условиях этической гармонии своего мира. Четкие и довольно жесткие поведенческие стереотипы и моральные императивы сохраняли равновесие этого мира: он был прост, понятен, доступен, для его понимания не требовалось никаких отвлеченных понятий и умозрительных образов, все имело видимую и ясную связь.

Призыв на военную службу погружал новобранца в совершенно иной, неведомый мир. При этом флот для русского крестьянина был, несомненно, более чуждой и непонятной средой, нежели армия¹¹. Совершенно иной ритм корабельной жизни, новый язык, насыщенный массой непонятных терминов, – все это создавало дополнительную нагрузку. Если раньше дерево и паруса, окружавшие новоиспеченного матроса, полная зависимость корабля от стихии природы хоть как-то перекликались с крестьянской жизнью, то после появления парового броненосного флота жизнь матроса была заключена в совершенно иные рамки. Справедливости ради отметим, что такое ощущение у русского человека, попавшего на флот, сохранялось вплоть до конца первой половины XX в., возможно, и позже.

Военно-морской флот конца XIX в. уже в полной мере освоил последние достижения электротехники, радиотехники, химии. Из «золотой бревенчатой избы», от сохи и лучины крестьянин попадал в мир стали, электрического света и паровых машин.

Большинство истин, объяснявших устройство мира, окружавшего матроса, имели чисто умозрительный характер, и их приходилось принимать на веру. Усвоение новых понятий начиналось в школах подготовки различных корабельных специалистов: электриков, минеров, машинистов, комендоров, связистов и т.д. П.Е. Дыбенко справедливо их называл «школами революции». Благодаря им матросы как бы подготавливались к принятию идей революционной пропаганды – таких же условных истин. В итоге сознание матросской массы в целом оказалось раздвоенным: традиционное крестьянское мировоззрение дополнялось вынужденным навыком восприятия отвлеченных понятий.

Нельзя не сказать о том, что солдаты по сравнению с матросами в интеллектуальном плане представляли «серую массу», т.к. им не требовалось никаких специальных технических знаний, а малограмотность тоже была дополнительным фактором, заставляющим уважать начальство. Кстати, чувство превосходства и избранности перед солдатами не покидало матросов и в первые годы советской власти. Матросы имели право на сознание собственной значимости перед солдатами в силу своей образованности, лучших условий питания, денежного довольствия, но, главное, мо-

¹⁰ Селянчев А.К. Флот под красным флагом революции. М., 1983. С. 15.

¹¹ Киличенков А. Братцы, надо крови // Родина. 1996. № 6–7. С. 71.



ряк за годы службы часто успевал побывать в кругосветном плавании и посмотреть мир, а что видел солдат за время службы – только казарму.

Особенности матросского сознания осложнялись специфическими условиями корабельной службы. Постоянное нахождение в замкнутом пространстве, частые и долгие плавания создали атмосферу оторванности от полноценной жизни.

С другой стороны, специфика флотской службы воспитывала чувство спаянности и сплоченности экипажа, ответственности за общее дело, что находило прямой отклик в крестьянской душе, воспитанной на традициях общины. В то же время служба на корабле, когда точное выполнение каждым своих обязанностей имело решающее значение для жизни всего экипажа, пробуждало у матросов чувство собственного достоинства. Заграничные плавания, лучшее питание, форма одежды, отличавшаяся известным шиком, – все это приводило к тому, что матросы чувствовали свое превосходство над солдатами и, оказавшись на берегу, не упускали случая это подчеркнуть. Вообще, исключительность в совокупности с постоянной готовностью к самопожертвованию стали особенностью всех русских моряков.

Такая традиция, дошедшая из глубины веков, имела своей целью подчеркнуть, опять же, избранность офицеров и матросов флота. Именно готовность принять идеи революционной пропаганды и ощущение собственной «избранности» превращали матросов военного флота в привлекательный объект для революционных организаций.

EVERYDAY SERVICE OF THE LOWER RANKS OF THE RUSSIAN EMPEROR`S FLEET

A.V. PANOVA

*Voronezh State
Pedagogical University*

The article is devoted to a study of everyday service of the non-commissioned officers and lower ranks of the Russian Emperor`s Fleet. The author considers main criteria of social diversification among the lower ranks of the Russian Fleet.

Key words: non-commissioned officer, conductor, boatswain, storekeeper, senior medical attendant, sailor.