

МОРЕХОДНОЕ УЧИЛИЩЕ им. А.И. МАРИНЕСКО
НАЦИОНАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА «ОДЕССКАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ»

А. И. Сабуров, И. В. Шубаков

ИСТОРИЯ УЧИЛИЩА

ОБЩИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

Одесса – 2018

УДК 378.6:656.61(477.74)

С12

Рецензент: А.С. Поспелов, доцент кафедры кораблевождения и штурманского вооружения Института военно-морских сил Национального университета «Одесская морская академия», кандидат исторических наук

Сабуров А. И.

С12 История училища: науч.-исследов. очерк [Текст]/ А.И. Сабуров, И В. Шубаков. – Одесса: НУ «ОМА», 2018. – 244 с.

Общий исторический очерк Училища им. А.И. Маринеско написан и составлен по инициативе начальника училища А. И. Сабурова. Книга дает общее представление об основных этапах становления и развития Училища и отечественного морского образования.

УДК 159.99

© Сабуров А.И., Шубаков И.В., 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

От авторов	4
Глава 1. Основные этапы развития отечественного морского образования до 1917 года	
§1. Морское образование за период с 1700 по 1800 гг.	7
§2. Морское образование за период с 1801 по 1856 гг.	11
§3. Морское образование за период с 1856 по 1917 гг.	15
§4. Русское общество пароходства и торговли	33
§5. Добровольный флот	35
§6. Управление морским коммерческим флотом.....	38
Глава 2. Первый период истории училища	
§7. Учреждение Классов торгового мореплавания	45
§8. Преобразование Классов торгового мореплавания в Одесское училище торгового мореплавания.....	49
§9. Заведующие Классами и начальники Училища	51
§10. Сотрудники Классов и Училища.....	56
§11. Учебные суда Классов и Училища.....	60
Глава 3. Второй период истории училища	
§12. Техникум водных путей сообщения и Морской техникум	69
§13. Начальники техникума с 1920 по 1944 гг.	75
§14. Учебное судно «Товарищ»	76
§15. От Морского техникума к Одесскому мореходному училищу.....	90
§16. Начальники училища с 1944 по настоящие время	93
§17. Учебное судно «Иван Сусанин»	94
§18. Учебное судно «Экватор»	111

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Устав Одесского училища торгового мореплавания, 1903 г.....	124
2. Закладка здания училища	179
3. Табель о рангах Российской империи.....	181
4. Из воспоминаний капитана дальнего плавания Дмитрия Афанасьевича Лухманова.....	182
5. Из воспоминаний капитана дальнего плавания Михаила Ивановича Григора.....	208
6. Из воспоминаний выпускника Одесского мореходного училища 1948 года Анатолия Ефремовича Кодинцева.....	222
7. История училища в названиях.....	224
8. Фотографии преподавателей, учащихся, слушателей и курсантов 1900–1991 гг.	226

ОТ АВТОРОВ

Выражаем глубочайшую признательность Сергею Рафаиловичу Гриневецкому за участие в составлении и издании книги.

К большому сожалению, это именно общий, а не краткий, и тем более, не полный исторический очерк. Слишком много прошло времени, свидетелей тех далеких лет давно нет в живых. Их дети, внуки и правнуки мало что могут рассказать о своих предках, да, наверное, и старшее поколение не очень-то и делилось своими воспоминаниями. Такое было время. Период истории училища, его расцвет, пришелся, в основном, на советский период – 1920–1991 годы. Тогда в морских кругах дореволюционные воспоминания были не в чести, и даже во второй половине XX века современники тех лет не очень любили рассказывать о себе.

Работая над очерком, мы сделали для себя очень интересное открытие – в отличие от историографии военного флота, опирающейся на огромное количество книг и документов, историография отечественного коммерческого флота, практически, отсутствует. Казалось бы, это парадокс, но тем не менее это так. Найти сколько-нибудь интересные и достойные внимания научно-исторические или научно-популярные специальные работы по истории нашего коммерческого флота почти невозможно. Более того, истории Черноморского морского пароходства (ЧМП), родного нам и любимого, никто не написал, и, думается нам, никто и не пытался это сделать. И этому факту трудно дать объяснение. Белое пятно в истории Одессы – это ее морская история.

Что касается морского образования, которое является составной частью отечественного коммерческого флота, то и здесь дела обстоят не лучшим образом. Следует уточнить, что речь идет не о военно-морском образовании, а о подготовке гражданских морских специалистов. О дореволюционном морском образовании известно не многое, а о советском периоде (особенно с 1920 по 1944 годы, о которых практически ничего не известно) сведения крайне скудны. Вот простой пример. Во время Великой Отечественной войны военно-морской флот возглавлял Народный комиссар ВМФ, адмирал Николай Герасимович Кузнецов. Об этом человеке знают очень многие, особенно старшее поколение, о нем написано много книг. А теперь вопрос – кто возглавлял гражданский морской флот в период Великой Отечественной войны, и как называлась должность руководителя морского флота?¹ Именно морского, потому что был еще речной флот. А кто был начальником Черноморского пароходства до и во время войны? Спросите об этом любого моряка, даже старшего поколения, и мы вас уверяем, что ответа вы не услышите. Но так или иначе, работая над историей училища, эти вопросы приходилось себе задавать. Еще один пример. В 1918 году в Одессе был со-

¹ Дукельский Семен Семенович – Народный комиссар морского флота СССР (9 апреля 1939 г. – 8 февраля 1942 г.)

Ширшов Петр Петрович – Народный комиссар, Министр морского флота СССР (8 февраля 1942 г. – 30 марта 1948 г.)

здан Одесский политехнический институт. Первая диссертация в институте была защищена только в 1939 году.

Таким образом, если рассматривать отечественное морское образование в период с 1920 по 1941 год, то подготовкой советских морских специалистов занимались бывшие царские чиновники и офицеры, а этот факт был, мягко говоря, неудобоваримым. Можно предположить, что именно поэтому в архивах сохранилось так мало сведений на эту тему.

И все же, на наш взгляд, объяснение этому есть. Дело в том, что финансовая и коммерческая история мира не публикуется, в отличие от военного, политического и прочих направлений исторической науки. Военно-морской флот занимается ведением боевых действий и проведением спецопераций, а чем занимается гражданский флот? Даже специалист ответит не сразу. Многие аспекты финансовой и коммерческой деятельности государства являются государственной тайной.

Рассуждая таким образом, можно было бы и успокоиться – нет информации, тогда и писать не о чем. Однако в июне 2018 года морскому образованию в Одессе исполнилось 120 лет и ничего не написать просто нельзя было. Поэтому мы попытались найти выход из создавшегося тупика своеобразно и решили оформить структуру книги следующим образом:

- уйти от журналистско-публицистического стиля изложения;
- придать книге структуру некоего официального документа, отражающего общие тенденции развития отечественного морского образования;
- выделить три исторических периода развития училища:
 - ПЕРВЫЙ ПЕРИОД – с 1898 (момента его основания) до 1920 года.
 - ВТОРОЙ ПЕРИОД – с 1920 по 1991 год.
 - ТРЕТИЙ ПЕРИОД – с 1991 года по настоящее время.

Сразу оговоримся, что третий период истории училища в этой книге не рассматривается, поскольку описание его достойно отдельной книги.

За помощь в составлении очерка авторы выражают глубочайшую признательность:

сотрудникам Музея морского флота Украины и лично директору Людмиле Владимировне Бондаренко;

сотрудникам и директору библиотеки Одесского национального университета им. И.И. Мечникова Марине Алексеевне Подрезовой;

сотрудникам Одесской национальной научной библиотеки;

Михаилу Валентиновичу Миусову, ректору Национального университета «Одесская морская академия» (НУ «ОМА»);

сотрудникам издательского центра НУ «ОМА»;

командованию Института военно-морских сил НУ «ОМА», начальнику кафедры кораблевождения и штурманского вооружения, капитану 1-го ранга Николаю Николаевичу Корощенко;

профессору кафедры судовой энергетики Николаю Георгиевичу Ермошкину.
флота инженеру-механику Игорю Павловичу Агееву.

ГЛАВА 1

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ ДО 1917 года

§1. МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ЗА ПЕРИОД С 1700 ПО 1800 гг.

Чтобы быть ближе к Западной Европе, Петр решительно переносит в 1712 г. управление страной в строящуюся новую столицу – Санкт-Петербург, формирует вместо старых боярских “приказов” органы управления государственными делами европейского типа – государственные коллегии. Строительство и руководство действиями военно-морского флота перешли в ведение Адмиралтейств-коллегии, а все вопросы развития и деятельности торгового и промыслового флота были вменены в обязанность Коммерц-коллегии, занимавшейся внешней и внутренней торговлей государства.

В феврале 1712 г. Петр Первый создает сначала комиссию по устройству Коммерц-коллегии из представителей купечества, а в 1715 г. организует и саму Коммерц-коллегию, поручив руководство ею одному из своих сподвижников П. М. Апраксину, астраханскому губернатору брату первого генерал-адмирала России Ф. М. Апраксина. Коммерц-коллегия, по замыслу ее создателей, должна была через сеть агентов в разных странах и внутри России получать сведения для русского купечества и, взаимодействуя с Мануфактур-коллегией, регулировать российскую торговлю и промышленность. Ей же поручалось ведать и торгово-промышленным мореходством.

В марте 1719 г. была утверждена инструкция Коммерц-коллегии. Очевидно, на основе этой инструкции новый президент Коммерц-коллегии граф П.А.Толстой в 1721 г. разослал во все губернии России “пункты для сочинения ведомостей” о состоянии торговли и коммерции на местах, об объеме собираемых пошлин. Там были и пункты о судоходстве. Это говорит о том, что Коммерц-коллегия с первых лет своего существования “прибирала к рукам” и управление торговым судоходством. От местных властей требовалось информировать коллегия не только о торговле, но и о внешнеторговом судоходстве. Пункт пятый запроса, в частности, требовал сообщать, “где есть морские пристани и к тем пристаням из которых государств 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”. Пункт шестой: “Российских купцов купеческие корабли или иные морские какие суды в которые государства отпускаются и с какими товарами и от кого иманы”. Пункт седьмой требовал от губернаторов сообщить, с какими государствами заключены соглашения о торговле и судоходстве.

Работа Коммерц-коллегии контролировалась и направлялась правительствующим Сенатом – высшим распорядительным и законодательным органом страны. Видимо, по его указанию в 1715 г. при создании Коммерц-коллегии были назначены русские консулы в Амстердаме, Лондоне, Лиссабоне, а через несколько лет русские представительства открылись в Испании, Франции и других странах. Эти консулы содержались за счет доходов “с лавок и амбаров”.

Вначале Коммерц-коллегия размещалась в Москве, но затем вместе с другими государственными учреждениями была переведена в Петербург и размещена на Санкт-Петербургском острове в нескольких специально построенных временных типовых домиках-мазанках.

Еще при жизни Петра Первого в 1722 г. для государственных коллегий архитектором полковником Д. Трезини было запроектировано строительство капитальных зданий на стрелке Васильевского острова. В 1726 г. Коммерц-коллегия размещалась в частном каменном доме С. Калачева, затем переселилась в дворец князя А.Д. Меншикова и лишь в конце 1732 г. переехала в штатное здание на Васильевском острове, где и находилась до упразднения в 1823 г., уступив свое место Департаменту внешней торговли Министерства финансов и Департаменту внутренней торговли и коммуникаций Министерства внутренних дел.

Через государственную Коммерц-коллегию проходило оформление и принятие всех документов, регламентирующих внешнюю и внутреннюю торговлю, мореплавание и гражданское судостроение на морях и реках. Ей было вменено в обязанность выдавать паспорта корабельщикам на заграничные плавания. Ей же было велено собирать и изучать иностранные уставы о судоходстве, обобщать опыт судоходства, знакомить купцов с правилами, установленными в иностранных государствах по торговле и судоходству. В 1724 г. был издан Морской торговый устав, утвержденный Петром Первым. Для его подготовки Коммерц-коллегия собрала и изучила ряд иностранных документов. Основу устава, очевидно, составили шведский Таможенный устав 1636 г. и Такса пошлин, полученная отсюда же в 1719 г.

Российский Морской торговый устав, помимо цен на товары и пошлины, определял порядок досмотра торговых кораблей, подачу российских товаров на корабли; устанавливал порядок отпуска иностранного корабля из порта только после уплаты корабельщиком всех положенных пошлин и портовых сборов. Для поощрения отечественного судоходства устав предусматривал ряд льгот русским купцам, если они отправляли свои товары на судах под российским флагом, в частности, в этом случае купцы платили лишь треть пошлины. За несоблюдение уставных требований предусматривался ряд взысканий.

В 1724 г. для сбора пошлин и других платежей в портах были созданы таможи, они же осуществляли и контроль за привозом и вывозом товаров. Таможи подчинялись Коммерц-коллегии.

Совместно с Государственной коллегией иностранных дел и Сенатом Коммерц-коллегия участвовала в подготовке трактатов и договоров с иностранными государствами о торговле и мореплавании.

Первые договоры и соглашения о торговле и судоходстве были заключены еще до создания Коммерц-коллегии, а последующие – с ее участием: в 1710 г. – с Англией, в 1711 г. – с Турцией, в 1713 г. – с Любеком, в 1714 г. – с Гамбургом и Данцигом, в 1717 г. – с Персией. Взаимные обязательства со Швецией по торговому судоходству были предусмотрены в общем политическом договоре при заключении Ништадтского мира в 1721 г., когда стороны обязались оказывать наибольшее благоприятствование судам своих стран, определили порты для захода судов.

Много интересных статей о судоходстве содержал и договор о дружбе, мореплавании и торговле между Россией и Португалией, заключенный 9 (20) декабря 1787 г., также подписанный и президентом Коммерц-коллегии А. Р. Воронцовым.

Высшим государственным органам России постоянно приходилось заниматься статистикой и организацией судоходства, своего и иностранного. С 1727 г. по указу Сената Коммерц-коллегия ежедневно представляла сведения о количестве приходящих в Петербург иностранных и российских судов. Чуть позже еженедельные сводки о судоходстве стали публиковаться в “Санкт-Петербургских ведомостях”. В них указывались названия, национальная принадлежность судов, фамилии шкиперов, порты отправления, характер грузов, к какому купцу они прибывали. Списки прибывших и ушедших судов стали представлять в Коммерц-коллегию и таможни других портов России: Архангельска, Риги, Выборга и др.

В 1727 г. был принят устав о ластовых судах, установивший определенные требования к исправности и надежности портовых судов, их обеспечению табельным снаряжением и к подготовке экипажей не только для плавания в пределах порта, но и в море, в условиях непогоды. Каждое ластовое судно, например, обязано было иметь спасательный бот.

С 1728 г. Коммерц-коллегия стала ведать организацией морских промыслов на Севере, под ее эгидой была создана первая в стране китобойная “флотилия”.

С 1753 г. Коммерц-коллегия стала заниматься разбором всех жалоб и споров между судовладельцами и портовыми властями или купцами. С середины 50-х годов Коммерц-коллегии пришлось заниматься организацией первой в России водолазной компании, и в 1757 г. по ее представлению уже состоялось первое награждение водолазов за спасение иностранного судна.

В 1763 г. в России было упорядочено право поднятия российского флага на торговых судах. В 1781 г. был издан Устав купеческого водоходства, а через год – новый тариф на товары.

Устав содержал 298 статей и являлся сводом ранее изданных и вновь установленных законоположений, регулировавших все стороны плавания по морям, рекам и озерам. Он определял порядок строительства судов и выдачи им флага, устанавливал обязанности и взаимоотношения между членами экипажа, страхование, защиту судов, оказание помощи при крушении судов и спасении груза.

Несмотря на несколько теоретический и нравоучительный характер устава, он явился значительным событием в морской юриспруденции России. Екатерина II по этому случаю 25 июня 1781 г. издала даже специальный манифест, которым представила этот документ русским и иностранным купцам и мореходам.

В 1797 г. была упорядочена выдача патентов на русские суда. Торговое мореплавание на юге разделялось на два вида: малое – в пределах Черного и Мраморного морей и большое – с выходом в Средиземное море. Позже понятие о большом и малом мореплавании было распространено и на другие бассейны.

Документы на выдачу патентов готовились Коммерц-коллегией, а подписывались Адмиралтейств-коллегией, представители которой на местах проверяли состояние судов.

Коммерц-коллегия и другие органы управления принимали определенные меры и к подготовке кадров торговых моряков, но в связи с тем, что постоянные войны заставляли государство отдавать приоритет военно-морскому флоту, все эти меры были

недостаточны и сдерживали развитие русского заграничного плавания. Петр Первый, как известно, уже в 1700 г. послал большую группу дворянских “недорослей” учиться за границу, но эти кадры пошли на комплектование экипажей и кораблестроительных верфей военно-морского флота. Также в основном для военных кораблей государство набирало за границей матросов и офицеров-моряков. Поэтому, не надеясь на помощь государственных органов, богатые русские купцы Баженины, Крыловы и др. нанимали иностранцев на торговые суда по “своим каналам”.

Большие затруднения в комплектовании экипажей русскими матросами были вызваны и крепостническими порядками в стране, отчего в заграничном судоходстве не раз случалось так, что русские купеческие суда комплектовались иностранцами. Это было явно ненормальное положение, и Коммерц-коллегия неоднократно пыталась поправить дело с кадрами. После окончания войны со шведами, в 1722 г., состоялся указ о том, чтобы на российские торговые суда отсылать одну пятую часть матросов из военного Адмиралтейства, “для практики”, но содержать их за счет купцов-судовладельцев. В 1730 г. было даже разрешено нанимать военных моряков на купеческие суда. Под страхом штрафа и жестокого наказания шкиперам запрещалось оставлять русских матросов в иностранных портах. Вопрос о комплектовании торговых судов специально рассматривался Адмиралтейств-коллегией в 1730 г. На заседании было, в частности, отмечено, что “российским купцам роздано 159 человек”.

Для обучения коммерции и иностранной торговле направлялись также на учебу в Голландию, Италию и другие страны купеческие сыновья.

В связи с освоением морей Дальнего Востока в 1753 г. была организована первая в России школа геодезистов в Иркутске. Многие выпускники этой школы занимались потом съемкой дальневосточных берегов и плавали в качестве штурманов торговых судов на Охотском море и озере Байкал.

Созданная в 1727 г. Комиссия по коммерции при Екатерине I, которую сначала возглавлял князь Шаховской, а затем президенты Коммерц-коллегии, предложила учредить за счет купцов навигацкие школы в Санкт-Петербурге, Олонце, Архангельске, Астрахани и Иркутске (на базе геодезической), но Сенат, подсчитав расходы, отказал в этом начинании. И только в 1781 г. была открыта мореходная школа в Холмогорах, а в 1786 г. в Петербурге – водоходное училище.

В Холмогорах и в Петербурге обучалось по 30 человек. Ученики содержались за казенный счет и изучали на протяжении нескольких лет общеобразовательные и специальные дисциплины: словесность, арифметику, геометрию и тригонометрию, морские карты, навигацию, астрономию, морское право, немецкий и английский языки. Школы эти просуществовали не более десяти лет, потом захирели и были закрыты. Большинство выпускников, в связи с нехваткой грамотных людей, устроились приказчиками и иными служащими в конторах, на суда попали из них лишь единицы. Иркутская школа геодезистов в 1799 г. была присоединена к городскому народному училищу.

Не очень заметной роль Коммерц-коллегии оказалась и в развитии торгового судостроения, поскольку приходилось в первую очередь строить военный флот.

Главное, чем занималась коллегия, была организация торговли, организация сборов пошлин и других доходов в государственную казну. По этим показателям оценивалась работа Коммерц-коллегии в XVIII в. Ее роль как государственного органа в развитии торгового мореплавания была еще недостаточна. Транспортное и промысловое судоходство развивалось пока, главным образом, само по себе.

§2. МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ЗА ПЕРИОД С 1801 ПО 1856 гг.

В ПЕРВОЙ четверти XIX в., несмотря на развитое каботажное плавание и немалое участие судов под российским флагом в дальних заграничных плаваниях, в России не существовало ни одного торгового мореходного училища. В каботаже большинство судоводителей были малограмотные крестьяне-практики, а в заграничном плавании – иностранные шкиперы и штурманы. В 1802 г. было разрешено принимать на торговые суда военных судоводителей – офицеров с боевых кораблей, но то была лишь капля в море.

Слабые попытки создать учебные заведения для подготовки шкиперов и штурманов, предпринятые в последние десятилетия XVIII в., в начале XIX столетия не получили своего развития.

Учитывая огромную потребность в судоводителях для заграничного плавания, правительство России уже в первом десятилетии XIX в. принимает ряд мер по подготовке отечественных штурманов, шкиперов и судостроителей для торгового флота. В связи с трудностями организации собственных учебных заведений министр коммерции Н.П. Румянцев предложил готовить специалистов для торговых судов в военно-морских училищах. По его представлению 25 ноября 1804 г. Александр I разрешил принимать 20 пансионеров в Кронштадтское штурманское училище из числа детей всех сословий, кроме крепостных крестьян. На обмундирование, содержание и обучение пансионеров для торгового флота Коммерц-коллегия ежегодно переводила училищу сумму в 3747 р. Пансионеры изучали общеобразовательные предметы и морские дисциплины, практиковались на торговых судах. В 1806 г. на таких же условиях была начата подготовка 12 пансионеров для торгового флота при военном училище штурманов в Николаеве за счет доходов Одесской таможни. Для подготовки судостроителей в 1808 г. был открыт класс при Санкт-Петербургской городской верфи на 20 человек за счет Коммерц-коллегии и купцов – родителей учеников. С 1805 г. стали готовить судоводителей на двухгодичных классах при Рижском уездном училище. Из-за слабой учебной базы, нехватки преподавателей и небольшого числа учеников последние просуществовали до 1828 г., когда и были закрыты.

В связи с расширением торгового судоходства российские судовладельцы и купцы стали настойчиво требовать от Министерства финансов изыскания средств для открытия учебных заведений торгово-мореходного профиля. Наконец в ноябре 1829 г. было утверждено положение о Петербургском училище торгового мореплавания. Но не отменялась и курсовая форма обучения. В том же году было разрешено штурманским училищам Морского министерства содержать в Николаеве и Севасто-

поле шесть воспитанников за счет доходов Таганрога, выделявшего на обучение до 4 тыс. р. в год.

Петербургское училище торгового мореплавания вскоре стало основным центром морского образования для торгового флота. Директором училища был назначен опытный мореплаватель, капитан 1 ранга Л. А. Гагемейстер (1780-1834), совершивший три кругосветных плавания на кораблях “Нева” (1806–1810), “Кутузов” (1816–1819) и “Кроткий” (1828–1829).

Развитие отечественной промышленности и торговли, рост коммерческого флота в связи с выходом России на южные торговые пути, связывающие страну с государствами Средиземноморья, потребовали создания училища торгового мореплавания в Херсоне. Указ императора Николая I о создании училища подписан 7 февраля 1834 г. В указе сказано: “Цель сего учебного заведения состоит в приготовлении молодых людей: во-первых, в штурмана и шкипера на частные купеческие мореходные суда и, во-вторых, в строители коммерческих судов...”. Срок обучения в училище устанавливался в 4 года. Кораблестроители после обучения еще год проходили практику на Купеческой верфи. Если в течение 12 лет штурман или шкипер совершали шесть рейсов в отдаленные иностранные порты, то они удостоивались золотой или серебряной медали.

Многие из воспитанников первых мореходных училищ прокладывали курсы парусникам и пароходам в Средиземное море, в Атлантику в моря, омывающие Северную Европу. Часть из них в последующем пополнила ряды корпуса флотских штурманов военного флота и приняла участие в Крымской войне 1853-1856 гг. 32 питомца Херсонского училища за самоотверженное выполнение воинского долга были награждены российскими орденами и медалями.

В Риге для подготовки судоводителей в 1839 г. открылись частные штурманские курсы, субсидирование которых взял на себя городской биржевой комитет. На эти курсы принимали моряков-практиков торгового флота без различия в сословии и возрасте. Получение диплома давало им право занимать должность шкипера и плавать в зарубежные страны. Однако кратковременность обучения на этих курсах отражалась на качестве подготовки специалистов. В результате массовым явлением оставался наем на суда дальнего плавания иностранцев, а также фрахтование иностранных судов для перевозки российских товаров. Нехватка кадров в Прибалтике приводила к тому, что закупленные и построенные торговые суда нередко на длительные сроки ставились на прикол или продавались иностранцам.

Вслед за училищами на Балтике и Черноморье появились учебные заведения по подготовке судоводителей и на севере России. В 1841 г. по инициативе министра финансов Канкрин и адмирала И.Ф. Крузенштерна в Архангельске и Кемь были открыты шкиперские учебные курсы. Непосредственное заведование курсами было возложено на Главного командира Архангельского военного порта капитана 1 ранга П. М. Трескина.

К 1860 г. в стране функционировали четыре торгово-мореходных учебных заведения (в Петербурге, Архангельске, Херсоне и Риге). Лучшими училищами счита-

лись петербургское и херсонское. Они давал и более широкий объем знаний не только в области судовождения и судостроения, но и в коммерческом деле и морском международном праве. Архангельское и рижское учебные заведения основное внимание уделяли судовождению.

Преподавание в училищах велось на основе программ, принятых в военноморских учебных заведениях и апробированных многолетним опытом плавания. Лишь в 30-е годы появились первые пособия по торговому мореплаванию и судостроению.

В условиях крепостнического строя чрезвычайно сложно решался вопрос о подготовке не только судоводителей, но и матросов и других рядовых специалистов для транспортного флота. Нередко при подготовке и отправлении судов в дальнее плавание трудно было найти нужное количество матросов. Указ правительства от 29 апреля 1797 г. требовал, чтобы шкипер и не менее половины экипажа судна были российскими подданными. Если же шкипер являлся иностранцем, то две трети экипажа набирались из российских людей. Это положение подтверждал и Таможенный устав от 14 декабря 1819 г. Однако эти требования трудно было выполнить. Поэтому купцы постоянно жаловались на нехватку как русских шкиперов, так и матросов. Отступление от правил набора экипажей по указанным нормам началось с 1820 г., когда русским судовладельцам, отправлявшим суда из российских портов, было разрешено в течение 10 лет нанимать столько иностранцев, сколько требовалось. Такое же дозволение было выдано в 1827 г. купцам первой гильдии, которые вели торги с зарубежными странами.

В “Дополнительном постановлении о торговом судостроении и мореходстве” от 12 февраля 1830 г. было разрешено в случае недостатка опытных русских матросов иметь на судах определенное количество иностранных моряков, а именно: до 1840 г. – не более трех четвертей экипажа, с 1840 г. – не более половины, а с 1850 г. – не более одной четверти личного состава судна. До 1840 г. шкиперы и штурманы могли быть и русскими, и иностранцами, а после этого срока – только русскими. Однако уже в 1832 г. Черноморской и Азовской таможням было разрешено отпускать суда за границу с любым соотношением русских и иностранных моряков.

При создании Черноморского пароходного общества правительство намеревалось привлечь к службе на пароходах как можно больше местных жителей. С этой целью в 1833 г. по инициативе графа М.С. Воронцова, генерал-губернатора Новороссийского, было образовано привилегированное сословие моряков Новороссийского края. На этих же условиях формировались артели стивидоров и дрягилей (грузчиков). 26 января 1834 г. правительством были утверждены Правила образования цехов “вольных матросов”. Лица, записавшиеся в цехи “вольных матросов”, освобождались от рекрутского набора вместе со своими детьми, а также от платежей подушной подати, денежной и земельной повинности, оброчных платежей за усадьбу и огород. Записывали в цех на 10 лет. По окончании службы на торговом судне “вольный матрос” получал патент, являвшийся для него своеобразным паспортом, с которым он мог отправиться в плавание и за границу.

Однако малая заселенность южных берегов России не способствовала успеху этого мероприятия. Тогда губернатор распространил положение о создании цехов “вольных матросов” на приднепровские города – Алешки и Никополь. В 1834 г. в этих городах в цех “вольных матросов” записалось 1143 человека. После 1843 г. число “вольных матросов” начало постепенно расти: в 1845 г. их уже было 7936, а в 1853 г. – 12925.

Цехи, несмотря на все недостатки их организации, принесли значительную пользу вначале каботажному, а затем и дальнему плаванию на юге страны. Вскоре подобные цехи “вольных матросов” было позволено создавать и в других регионах. Кроме того, Морскому министерству разрешалось отпускать на морскую коммерческую службу по просьбе купцов первой и второй гильдии флотских унтер-офицеров и матросов. А флотские офицеры и штурманы в 30-40-х годах XIX в. могли по собственному желанию уволиться со службы для перехода на работу в морское коммерческое предприятие. При этом им платилось половинное жалованье и оставлялись денщики. Пребывание всех матросов и офицеров в торговом флоте считалось продолжением действительной службы.

Помимо шкиперов и штурманов, важную функцию в судоводительском деле выполняли лоцманы. Они осуществляли проводку судов в акваториях портов по фарватерам, подходным каналам, различным узкостям и другим наиболее сложным участкам водных путей. Требования к их квалификации были очень высокими. Лоцманы должны были в совершенстве знать свои зоны плавания, навигационные опасности, гидрометеорологические условия плавания, морскую навигационную обстановку. Во всех коммерческих портах имелись или создавались лоцманские корпоративные организации со своими уставами, правилами, которые пользовались определенными льготами.

Лоцманы работали артелями или, так называемыми, “обществами лоцманов”, многие из которых имели длительную историю деятельности, свои традиции. Специальных учебных заведений по подготовке лоцманов в России в то время не существовало. Кандидаты в лоцманы подбирались членами артелей (“обществ”) из местных жителей – приверженцев моря, преимущественно из моряков-первопроходцев, рыбаков, охотников на морского зверя и из числа других мореходов, хорошо знавших особенности судоходства в данном районе. В артель принимались лишь те, кто получал одобрение старейших лоцманов и мореходов. Судоводительскими навыками кандидаты в лоцманы овладевали на практике, работая в артелях вместе с опытными мореходами. Ремесло лоцмана передавалось, по семейной традиции, от отца к сыну, от деда к внуку.

§3. МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ЗА ПЕРИОД С 1856 ПО 1917 гг.

УСКОРЕННОЕ развитие и совершенствование морского транспорта пореформенной России потребовали квалифицированных штурманов, механиков, других специалистов для эксплуатации сложной для того времени судовой техники. Существовавшая к середине XIX столетия система морского образования уже не могла удовлетворить быстрорастущие потребности отечественного судоходства, выходявшего на мировые торговые пути. В начале 60-х годов в России функционировало всего четыре учебных заведения, где готовились специалисты – моряки торгового флота (в Херсоне, Петербурге, Архангельске, Николаеве). Кроме того, часть судоводителей готовилась при военно-морских училищах. Так, рота торгового мореплавания существовала при Кронштадтском штурманском училище, принадлежавшем Морскому министерству. Она комплектовалась детьми купцов, мещан, разночинцев в возрасте 12–17 лет, срок обучения составлял 4 года. Лучшим выпускникам присваивалось звание штурмана, прочим – штурманского помощника. Воспитанники разделялись на приготовительный и навигационный классы, преподавались общеобразовательные и специальные дисциплины. Рота не имела собственных штатных преподавателей, и обучением судовождению занимались штурманские офицеры, а общеобразовательные дисциплины вели приглашаемые со стороны специалисты различных отраслей знания. В летнее время воспитанники практиковались на коммерческих судах. Содержание каждого из учеников обходилось государственной казне в значительную по тем временам сумму – свыше 3 тыс. р. серебром. Выпуск окончивших курс обучения (10-16 человек) с вручением аттестатов и бессрочных паспортов происходил каждые 2 года.

По истечении четырех лет после выпуска бывший воспитанник имел право держать экзамен на право получить свидетельство шкипера (капитана) коммерческого судна. Для этого необходимо было предъявить документы, подтверждавшие пребывание в море сроком не менее 24 месяцев в должности помощника шкипера или штурмана, свидетельствовавшие “о искусстве мореплавания, присутствии духа, решимости и хорошем поведении”. Однако в середине 60-х годов лишь трое из 78 выпускников 1848-1863 гг. роты торгового мореплавания решились на сдачу такого экзамена – наглядное свидетельство того, что подготовка шкиперов отставала от требований времени.

Прогрессивная морская общественность в ряду других проблем развития отечественного судоходства поставила и вопрос о коренной реорганизации системы подготовки кадров для торгового флота. При Министерстве финансов в 1864 г. была создана комиссия из представителей различных ведомств для разработки нового положения о мореходных учебных заведениях. Результатом ее деятельности стало утверждение императором Александром II и Государственным Сенатом 27 июня 1867 г. “Положения о мореходных классах”. В этом документе говорилось, что “купеческим, городским и всяким другим обществам разрешается учреждать в прибрежных местностях империи мореходные классы с целью доставления посвятившим себя мореходству лицам возможности приобретать знания, нужные для их промыслов и, в осо-

бенности, для занятия должностей штурманов и шкиперов на торговых судах, парусных и паровых... Мореходные классы открыты приходящим всех состояний и возрастов по предъявлении только свидетельств об умении их читать и писать и о том, что они производили уже плавание на судах, а также удостоверения об их личности и происхождении”.

Мореходные классы подразделялись на три разряда: классы первого (низшего) разряда готовили штурманов каботажного плавания, второго разряда – шкиперов каботажного и штурманов дальнего плавания, третьего (высшего) разряда – шкиперов (капитанов) дальнего плавания. Мореходные классы учреждались с разрешения министра финансов и в административном отношении находились в ведении Департамента торговли и мануфактур, а по учебным вопросам классы подчинялись Министерству народного образования. С 1867 по 1890 г. в России был открыт 41 мореходный класс, в том числе на побережье Балтийского моря стали работать 15 классов.

Большую роль в развитии системы морского образования в те годы сыграло Общество для содействия русскому торговому мореходству, непосредственно способствовавшее открытию почти 30 классов, школ и прочих учебных заведений. Член общества Х. Вольдемар в 1872 г. разработал проект, предусматривавший учреждение в Прибалтике 12 мореходных школ, первая из которых открылась через два года в селе Венкюле вблизи устья реки Нарова. Небезынтересен в плане привлечения внимания государства и общественности к делу морского образования и такой факт: открытие в селе Гайнажи (Вольмарский уезд Лифляндской губернии) мореходного класса способствовало тому, что здесь появились суда дальнего плавания, число которых за 9 лет составило 40, значительно выросло и благосостояние местных каботажников.

В 1876 г. в мореходных учебных заведениях России обучалось 1290 человек, среди них русских было 749, лиц других национальностей – 519, иностранцев – 22 воспитанника. Изучались навигация, мореходная астрономия, алгебра, арифметика, плоская и сферическая тригонометрия, физическая и морская география, лоции морей, морская практика, морское законоведение, пароходная механика, английский и русский языки; практически проводились такелажные работы, знакомство с кораблестроением и портовыми мастерскими. Ежегодно весной воспитанники нанимались на суда для практики.

14 ноября 1890 г. состоялось торжественное открытие первого морского учебного заведения на Дальнем Востоке – Александровских мореходных классов во Владивостоке, имевших два отделения (двухгодичное – по подготовке штурманов каботажного плавания и трехгодичное – штурманов дальнего плавания).

За последнюю треть XIX столетия мореходные классы подготовили для российского торгового флота 5680 шкиперов и штурманов, причем 3012 из них пополнили экипажи судов прибалтийских компаний и акционерных обществ.

Конец XIX в. ознаменовался значительными научно-техническими достижениями, развитием внешнеэкономических связей и внутренней торговли, что привело к дальнейшему подъему транспорта. Количественный рост флота и его техническое

совершенствование потребовали большого числа высококвалифицированных командиров и младших специалистов, обеспечения их правового положения и социальных гарантий государственной службы. 6 мая 1902 г. Государственный совет принял Закон об изменении действующих правил о судоводителях на морских судах торгового флота и Положение о мореходных учебных заведениях Министерства финансов.

Совершенствование правовой основы позволило законодательно закрепить статус моряков-командиров и завершить создание стройной и в достаточной степени отвечающей требованиям времени системы специального образования. Впервые определялось, что “к занятию должностей судоводителей на мореходных судах торгового флота допускаются только русские подданные, обладающие дипломами на судоводительские звания”, которые делились на две степени (капитан и штурман), каждая из коих в свою очередь имела 4 разряда. В отношении права на замещение командных должностей судоводителям 1 разряда предоставлялось: капитану – командовать судами любого типа и класса, штурману – командовать грузовыми судами малого (каботажного) плавания и исполнять должность помощника капитана на любом судне (кроме должности старшего помощника на паровых пассажирских судах дальнего плавания). Для капитанов и штурманов устанавливался повышенный плавательный ценз сроком от 18 до 24 месяцев в каждом звании. Желавшие получить судоводительский диплом должны были сдавать испытания по специальным предметам: штурманы 4 разряда сдавали навигацию, мореходную астрономию, устройство корабля, правила для предупреждения столкновения судов в море, важнейшие законы торгового мореплавания, английский язык; штурманы 3 разряда дополнительно сдавали зачеты по управлению судном при урагане и по паровой механике. Капитанам все звания присваивались без особых испытаний по достижении установленного плавательного ценза.

Экзаменационные комиссии создавались по распоряжению министра финансов при мореходных учебных заведениях или в ближайших к ним российских портовых городах. В состав комиссий входили инспектора по надзору за мореходными учебными заведениями (председатель), начальники училищ, преподаватели, морские офицеры и представители попечительского комитета. Подобные нововведения в достаточной мере обеспечили поддержание необходимого уровня квалификации командиров флота в соответствии с мировыми требованиями.

Коренной реорганизации подверглись учебные заведения в соответствии с требованиями Положения от 6 мая 1902 г. Было установлено создание учебных заведений следующих разрядов: мореходные училища дальнего и малого плавания с трех- и двухгодичным сроком обучения, выпускники которых сдавали экзамены на звание штурмана 1 или 2 разряда; мореходные школы трех- и двухклассные, после окончания которых предоставлялось право сдачи испытаний на звание штурмана 3 или 4 разряда; приготовительные мореходные школы, состоящие из трех классов, по подготовке к поступлению в вышеперечисленные заведения; курсы мореходных знаний для моряков-практиков без специального образования.

Мореходные училища, как наивысшая ступень подготовки, создавались по

утверждению непосредственно министра финансов в законодательном порядке. Содержание всех типов учебных заведений предусматривалось за счет средств Министерства финансов (по линии портовых сборов), земств, городских общественных управлений, сословий, частных обществ и отдельных лиц, а также из государственной казны.

Приему в училища подлежали лица “всех сословий, состоящие в русском подданстве”, достигшие 15 лет и окончившие полный курс приготовительной мореходной школы или городского училища с обязательным стажем плавания не менее 2 месяцев на торговых судах или кораблях военного флота. Вступительные экзамены не предусматривались, однако при значительном числе прошений на ограниченное количество вакансий устраивались конкурсные испытания по математике, физике и русскому языку.

Особое внимание стало уделяться и подготовке механиков флота, чему способствовало принятие 10 июня 1903 г. Положения о механиках на мореходных судах торгового флота. Для этой категории командиров устанавливались звания судовых механиков 1, 2 и 3 разрядов (соответственно для судов мощностью свыше 1000 л.с., от 100 до 1000 и менее 100 л.с.). При переводе в более высший разряд требовались наличие плавательского стажа в 24–36 месяцев и сдача испытаний. Например, для механика 2 разряда требовалось сдать экзамены по теоретической и паровой механике, электрическому освещению и иметь не менее 36 месяцев плавания с дипломом 3 разряда. Положением от 13 июля 1905 г. об учебных заведениях для подготовки судовых механиков торгового флота учреждались учебные заведения четырех типов, аналогичных судоводительским.

Воспитанники училищ судовых механиков, кроме общеобразовательных предметов, изучали электротехнику, устройство корабля, механику, технологию, английский язык, морское узаконение, оказание первой медицинской помощи. Полный курс обучения механиков составлял 4 года.

Особое положение в системе подготовки кадров занимало Архангельское торгово-мореходное училище, где наряду с судоводительским имелось торговое отделение с четырехгодовым сроком обучения, выпускавшее служащих торгово-промышленных учреждений.

Типовая программа учебного курса мореходного училища дальнего плавания, помимо судоводительских предметов, преподававшихся ранее, включала изучение последовательно в трех классах океанографии, метеорологии, судовой гигиены, грузовой отчетности, коммерческой географии, морской съемки, коммерческой корреспонденции. Впервые в штаты зачислялись постоянные преподаватели из числа морских офицеров, опытных судоводителей и механиков, гимназических учителей, а в крупных культурных центрах – университетских профессоров. Для более глубокого освоения теоретического материала были организованы посещения различных предприятий, “осмотр которых мог быть полезен ученикам в будущей их деятельности”. Так, воспитанники Петербургского училища посещали Балтийский судостроительный завод, канатную фабрику Гота, фабрики Сименса и Гальске по изготовлению стально-

го троса, гигиеническую выставку. Ученики Одесского и Херсонского училищ посещали заводы Николаева. По окончании учебного года в каждом классе проводились проверочные испытания.

Училища обеспечивались достаточной учебно-материальной базой. О том, с каким вниманием относились власти к делу обучения молодых моряков, говорит тот факт, что при постройке в 1906 г. мастерских Петербургского училища к их оборудованию на конкурсной основе приглашались ведущие отечественные и зарубежные фирмы.

Большое значение приобретала организация плавательной практики. Впервые в истории мореходного образования в России педагогический совет Петербургского училища разработал в 1902–1903 гг. Правила проведения практического плавания учеников, составил программы занятий по навигации, морской практике, устройству корабля и паровой механике. Первоначально ученики стажировались в должностях матросов и затем помощников штурманов (механиков) на частных судах. В 1899 г. Одесскому училищу впервые был передан приобретенный в Англии учебный клипер “Великая княжна Мария Николаевна”, командирами которого были опытные моряки П. З. Балк и Д. А. Лухманов. По проекту Р.М. Ловегина в 1904 г. сормовские корабельщики построили барк “Великая княжна Ксения Александровна” для прохождения практики на нем воспитанниками Астраханского и Бакинского училищ. Начиная с навигации 1906 г., Главный морской штаб регулярно выделял на период учебного плавания военные корабли. Только в 1907 г. на учебных судах “Герцог Эдинбургский”, “Океан” и посыльном судне “Алмаз” стажировались 58 воспитанников Петербургского училища. Осенью того же года Морское министерство передало ему в собственность миноноску “Механик” и два гребных катера.

Обучение в мореходных училищах и школах было платным (до 30 р. в год). Кроме того, воспитанники за свой счет приобретали форменное обмундирование, учебные пособия и письменные принадлежности, а дети состоятельных родителей оплачивали и содержание на судах во время практики. В целях стимулирования интереса к учебе по решению педсоветов лучшие ученики по итогам года “за усердие и хорошие успехи в науках” награждались золотыми и серебряными медалями, памятными подарками (навигационные инструменты, книги, часы, бинокли и т.п.). Фамилии награжденных по окончании училища большой золотой медалью заносились на мраморные доски.

Реформы в области морского образования стали важным этапом прогресса морского транспорта России. Новые программы вплотную приблизили подготовку кадров к реальным и заметно возросшим требованиям флота, значительно повысился общеобразовательный и профессиональный уровень командиров. Стабилизировалось финансирование училищ и школ, улучшилась материально-техническая база. Благодаря наличию учебных, в том числе и парусных, судов появилась возможность максимально приблизить процесс воспитания молодого моряка к тем реальным ситуациям, которые могли встретиться ему на всем протяжении будущей службы. К обучению удалось привлечь высококвалифицированных преподавателей, практиков-

судоводителей и механиков. Например, в Петербургском училище читали лекции такие известные ученые, как Ю. М. Шокальский (океанология), А. П. Шершов (теория и устройство корабля), С. А. Советов (метеорология), В.В. Виноградов (русский язык) и др.

Важное значение для дальнейшего развития мореходного образования имел состоявшийся зимой 1904/1905 гг. III съезд русских деятелей по техническому и профессиональному образованию. Рекомендации съезда по развитию торгового мореходного образования, адресованные Министерству финансов, судовладельческим и торговым предприятиям, включали предложения не ограничивать возраст кандидатов в училища и школы, улучшить условия стажировки воспитанников, увеличить число учебных судов с одновременным сокращением категорий транспортных судов, для управления которыми не требовалось судоводительских дипломов.

Как свидетельствуют архивные материалы, всего к началу мировой войны в России функционировало 37 учебных заведений морского транспорта. В их числе – десять училищ дальнего плавания: Архангельское торгово-мореходное, Бакинское, Владивостокское, Александровское, Магнусофское, Одесское торгового мореплавания, Рижское, Ростовское-на-Дону соединенное дальнего плавания и судовых механиков, Петроградское соединенное дальнего плавания и судовых механиков, Херсонское (императора Александра II), три училища малого плавания (Астраханское, Бердянское, Керченское), две школы судовых механиков (Бакинская и Севастопольская), 14 двух- и трехклассных мореходных школ (Алешковская, Аренсбургская, Балтийско-Портская, Виндавская, Гайнажская, Голопристанская, Каспервикская, Кемская, Либавская, Нарвская, Патрекеевская на острове Мудьюг, Сумская в Кемском уезде, Таганрогская, Устьинская в Петергофском уезде), 8 подготовительных школ. Российский торговый флот стабильно пополнялся квалифицированными отечественными кадрами, однако выпуски были небольшими (по 8–20 человек из учебного заведения ежегодно).

Наряду с подготовкой командных кадров большое внимание уделялось и обучению младших специалистов. С середины XIX в. пароходные общества приступили к отбору и обучению собственных специалистов механического профиля с целью замены приглашенных ранее иностранных механиков и машинистов. Так, Уставом РО-ПиТа определялось, что “общество обязано, доколе оно будет существовать, содержать на свой счет училище для приготовления машинистов”. В ответ на прошение Правления РОПиТа попечитель Одесского учебного округа 17 октября 1866 г. разрешил образовать при Севастопольском адмиралтействе специальное механическое заведение, открытие которого состоялось 6 декабря. Ремесленная школа Российского общества пароходства и торговли с двухлетним сроком обучения стала первым подобным учебным заведением в стране. С 1898 г. она располагалась в Одессе. Набор 60 учеников производился из числа детей служащих и мастеровых плавсостава, порта и судоремонтных мастерских. Программа обучения включала общеобразовательные и специальные предметы (русский язык, арифметика, геометрия, чистописание, черчение – геометрическое, линейное, специальное, а также слесарное и машинное дело,

**ÉCOLES
DE MARINE MARCHANDE
EN
RUSSIE**

Répartition géographique
et types.

Échelle
0 50 100 150 200
Kilomètres

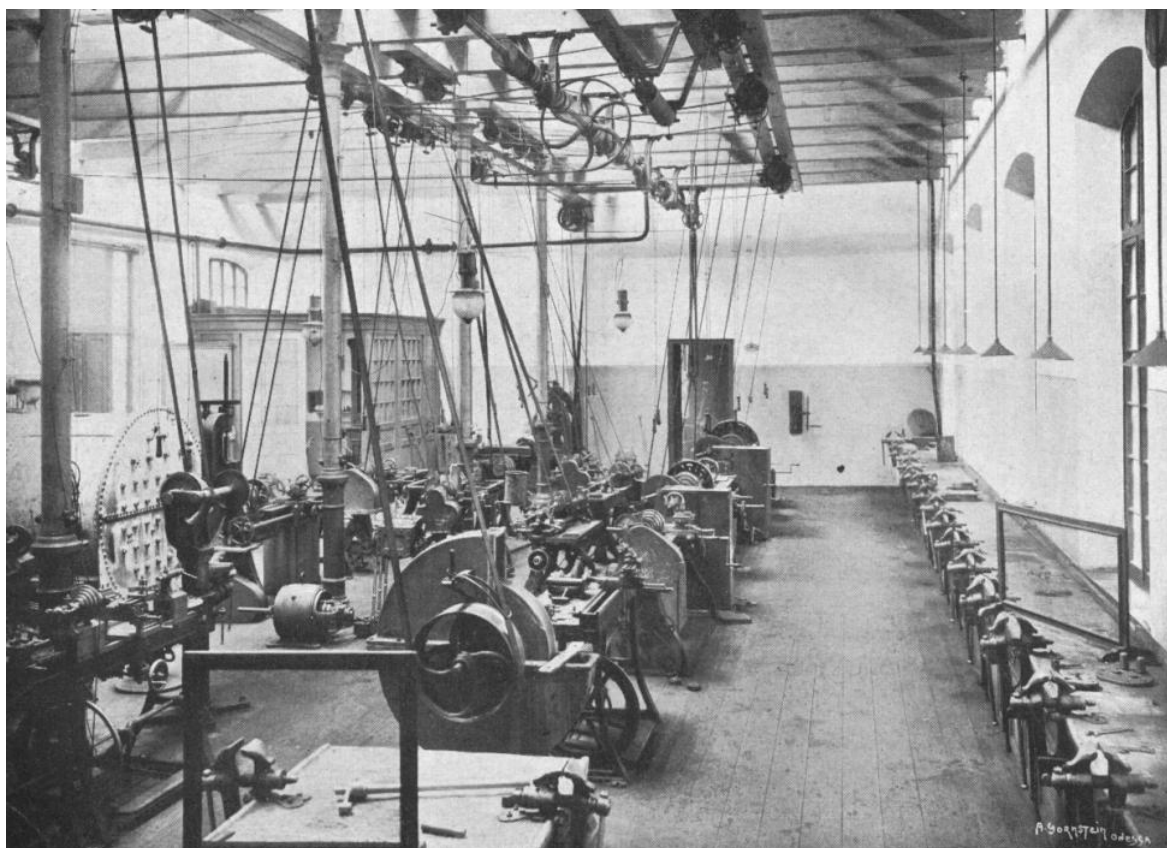
LÉGENDE.

1. École préparatoire.	8. École de navigation au long cours, et école préparatoire y annexée.
2. École maritime à 2 classes.	9. École de mécaniciens sans cours pratique.
3. École maritime à 3 classes.	10. École de navigation au long cours, et éc. de mécaniciens avec cours pratique y annexée.
4. École maritime à 2 classes et école préparatoire y annexée.	11. École de navigation au long cours et éc. de mécaniciens avec cours pratique et éc. préparatoire y annexées.
5. École maritime à 3 classes et école préparatoire y annexée.	12. École de marine marchande (section de navigation au long cours et section de mécanique, avec cours pratique).
6. École de cabotage.	13. École de navigation et de commerce (2 classes préparatoires, section de commerce et section de navigation).
7. École de navigation au long cours.	14. Navire-école.

21



Одесское училище торгового мореплавания



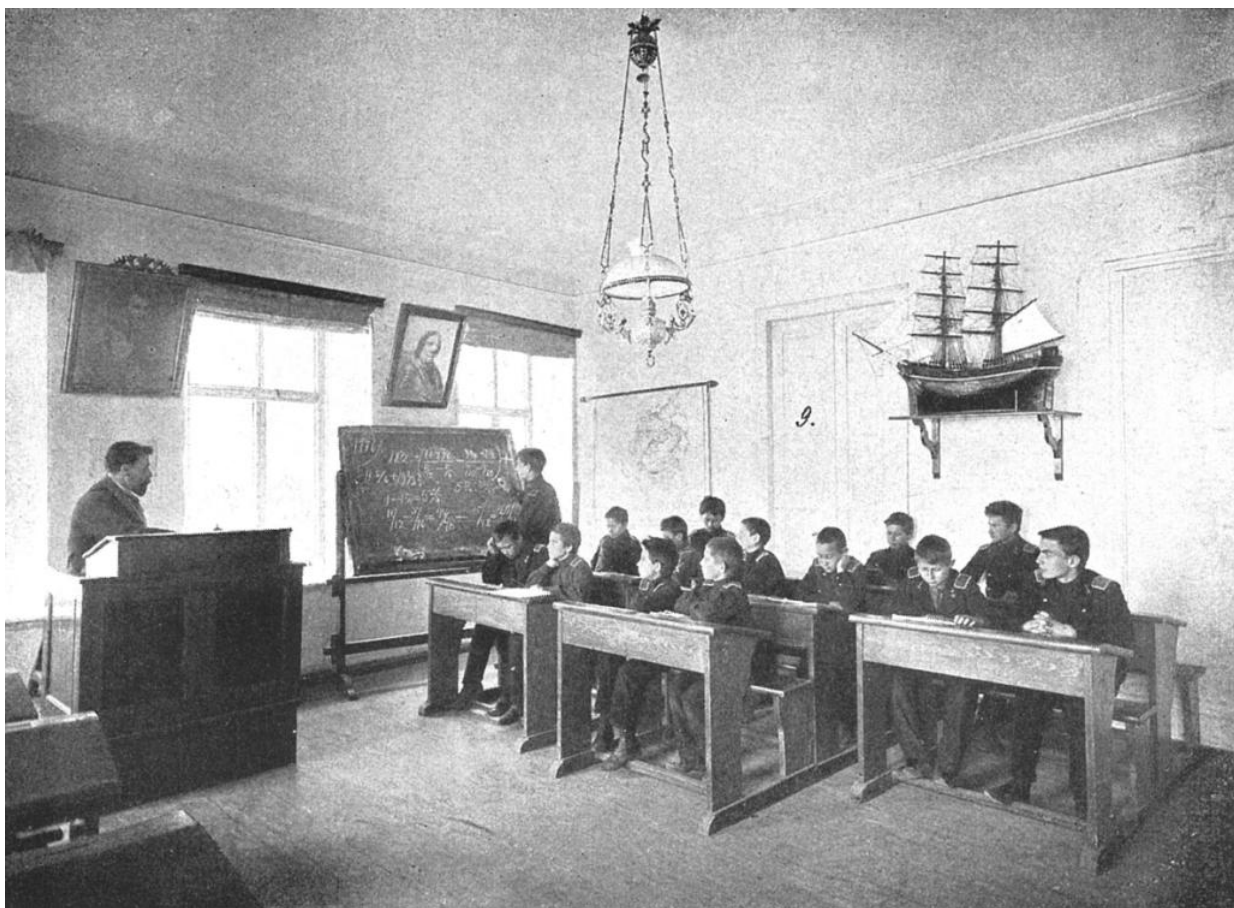
Мастерские Одесского училища торгового мореплавания



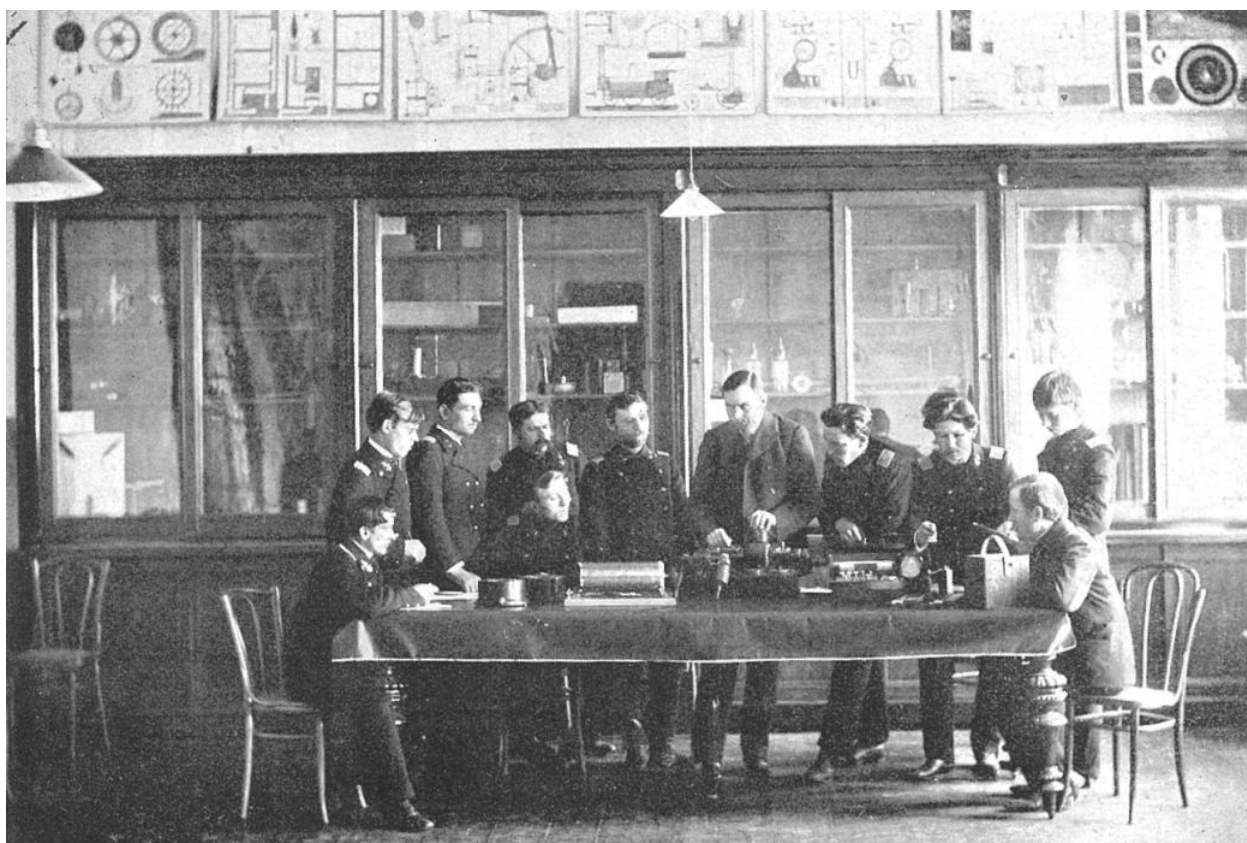
Голопристанская двухклассная мореходная школы



Ученики Голопристанской двухклассной мореходной школы



Ученики Санкт-Петербургской навигацкой школы дальнего плавания, основанной Петром I



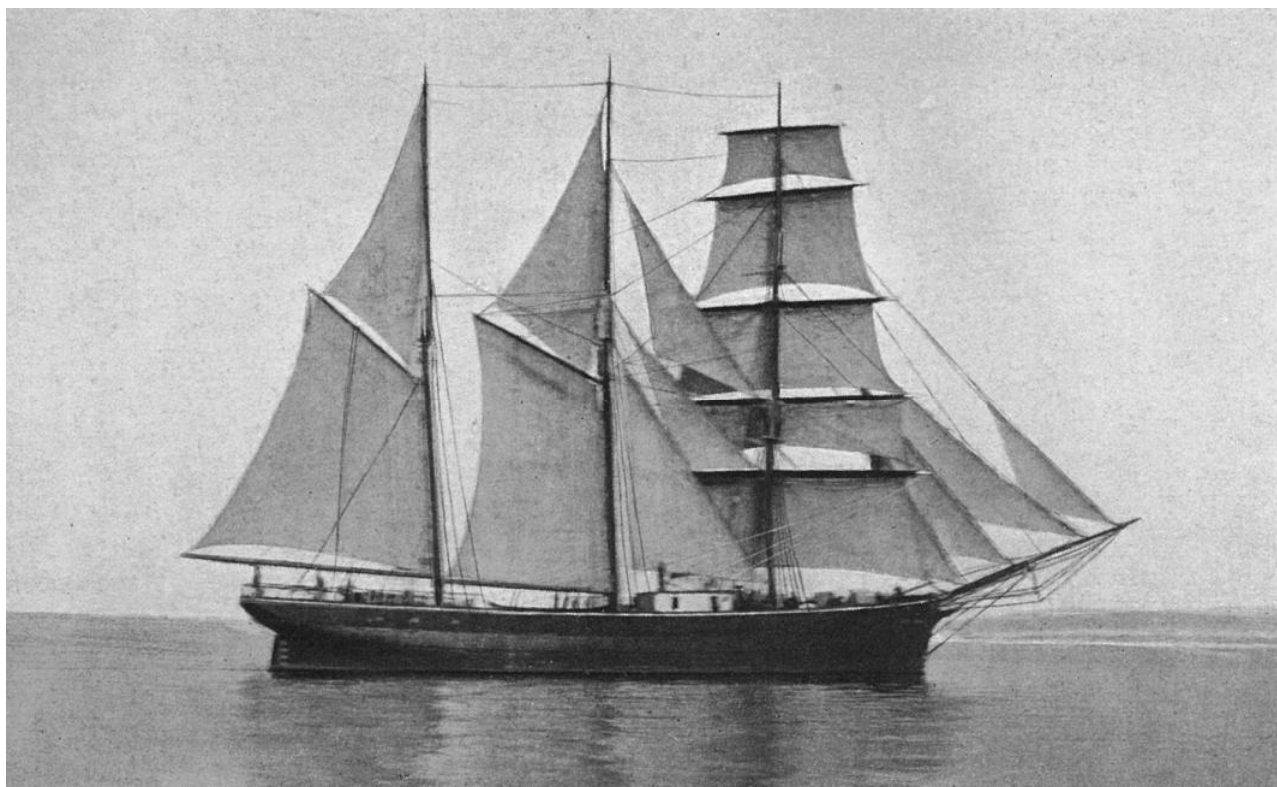
Ученики Бакинской школы судовых механиков



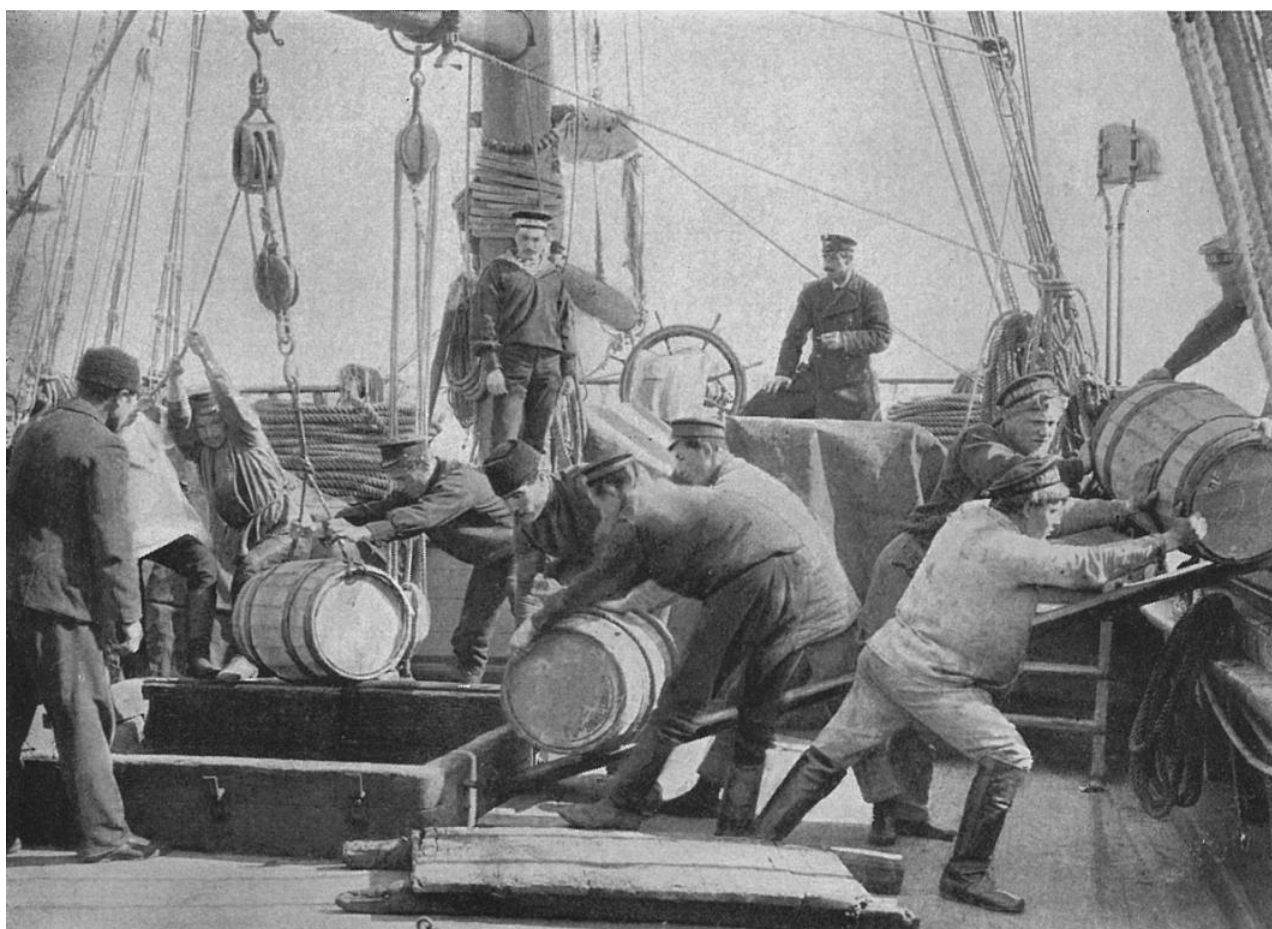
Подготовительная школа в Донданжане



Подготовительная школа в Луб-Есерне



Баркетина «Св. Ипполит»



Ученики Таганрогской школы работают на борту «Св. Ипполита»



Аксайская подготовительная школа



Алешковская двухклассная мореходная школа



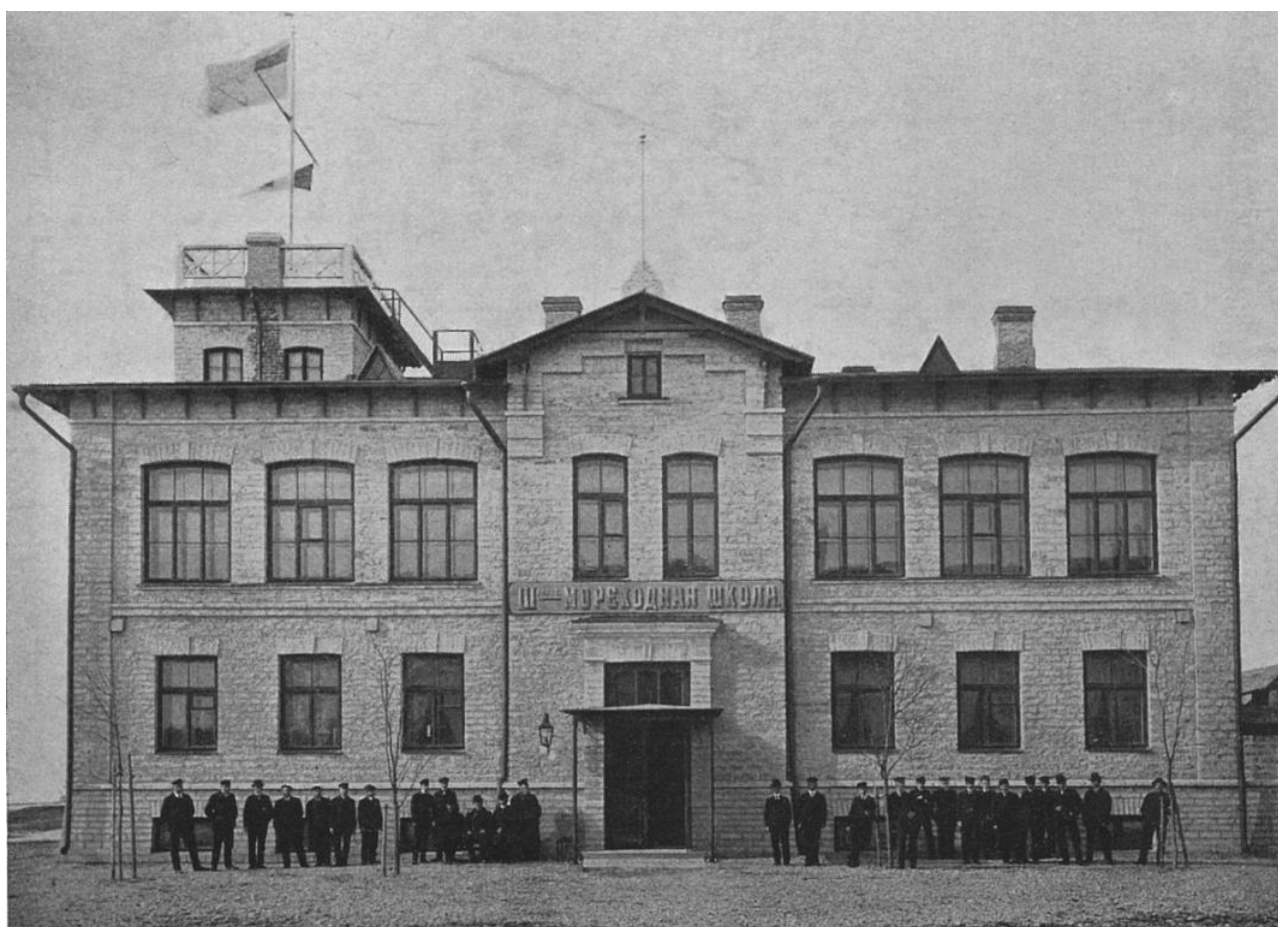
Потийская двухклассная мореходная школа



Гайнажская трехклассная мореходная школа с подготовительным отделением



Таганрогская трехклассная мореходная школа



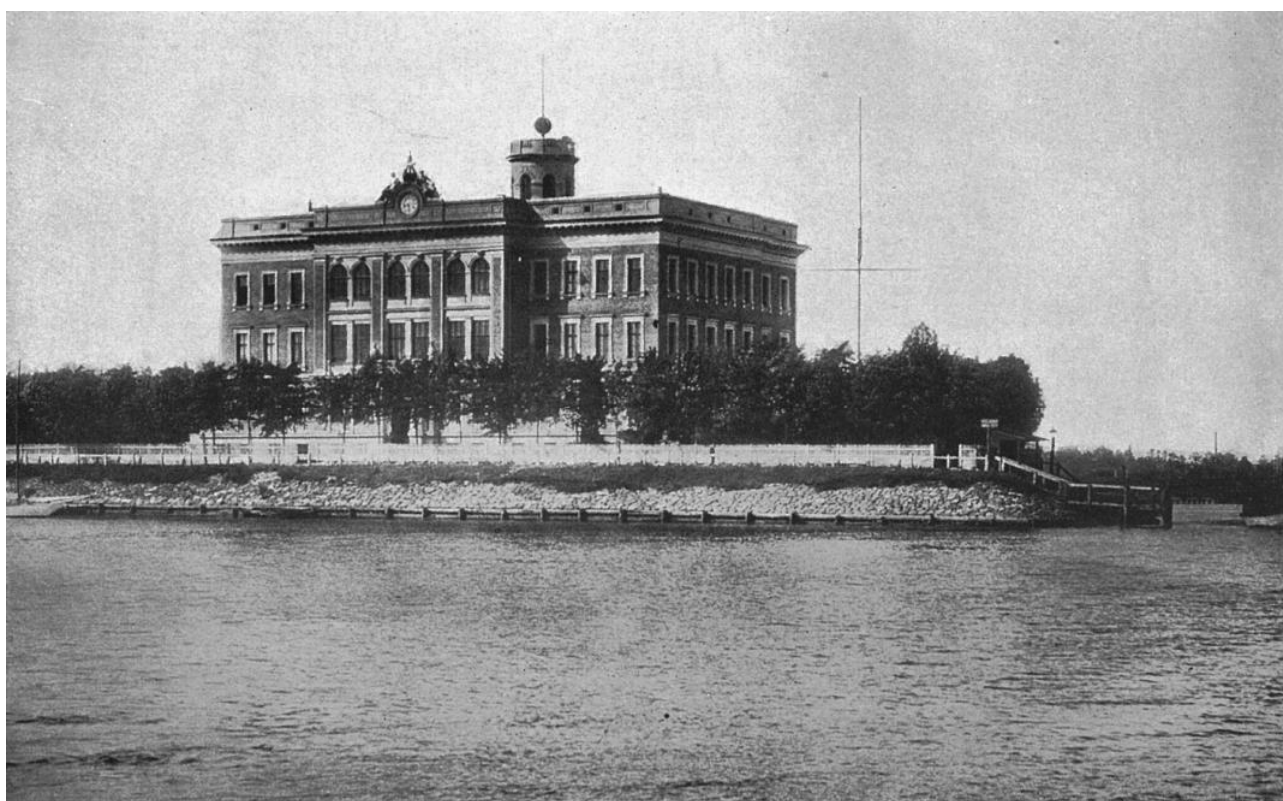
Балтийско-Портская трехклассная мореходная школа



Либавская трехклассная мореходная школа



Магнусгофское училище дальнего плавания, в том числе подготовительная школа



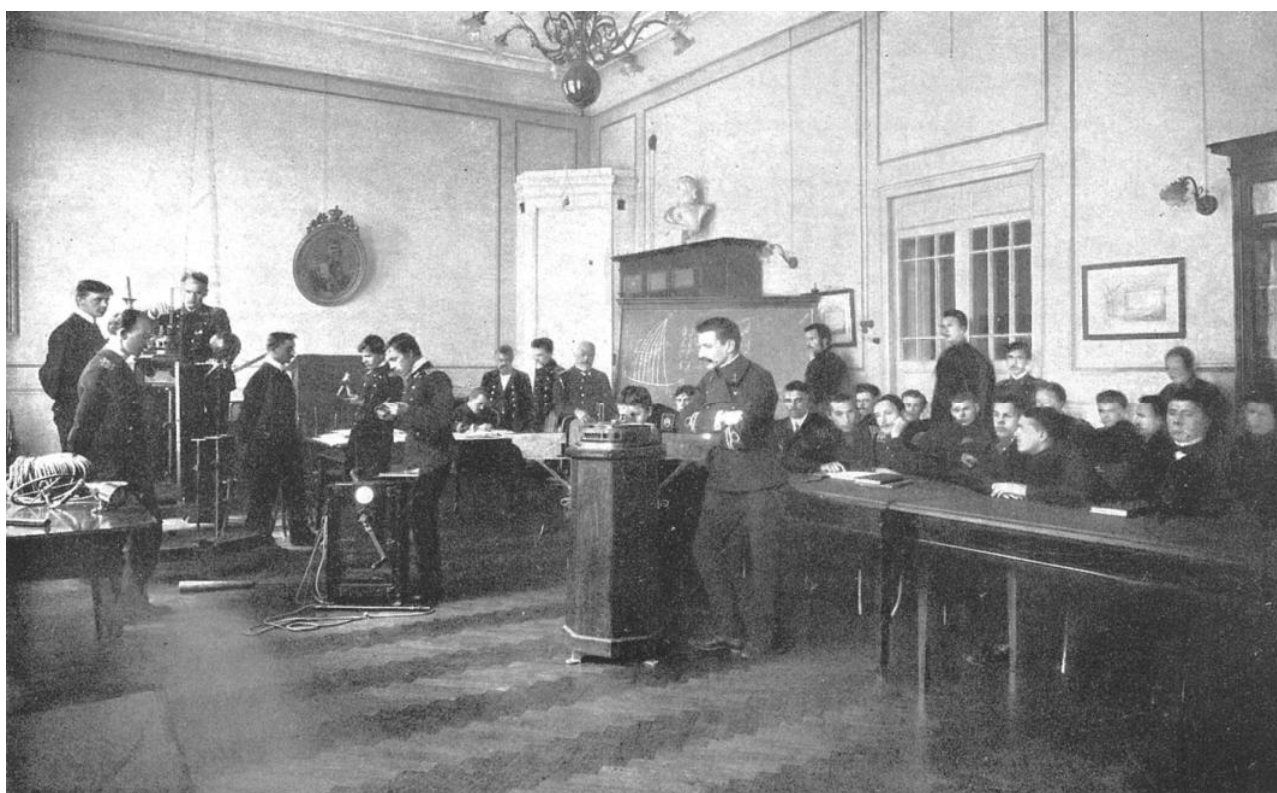
Рижское училище дальнего плавания



Херсонское Императора Александра II училище дальнего плавания



Петроградское соединенное училище дальнего плавания и судовых механиков



Ученики Петроградского соединенного училища дальнего плавания и судовых механиков



Архангельское торгово-мореходное училище

§4. РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ

Поражение России в Крымской войне убедительно показало назревшую необходимость проведения кардинальных перемен в социально-экономической сфере государства, приближения российской действительности к реалиям XIX столетия – века научно-технического и кредитно-финансового подъема. Отмена в 1861 г. крепостной зависимости позволила быстрыми темпами начать реформы практически во всех отраслях государственности России, создать условия для быстрого развития промышленности и транспорта. Особенно быстро во второй половине XIX в. развивалась железнодорожная сеть страны, что способствовало ускорению перевозки грузов внутри страны и за границу. Вместе с железнодорожным транспортом рос и морской паровой флот России, организовывались пароходные общества. Историк-экономист Ю. Д. Филиппов в своем исследовании о развитии отечественного торгового мореплавания сделал вывод, с которым нельзя не согласиться: “Поворотным моментом в истории нашего торгового мореплавания, как и вообще всего нашего народного хозяйства, является Крымская кампания, ускорившая процесс обновления страны на почве давно назревших гражданских реформ и, в связи с ними, ход тех преобразований в области хозяйственного строя, которые привели к современному развитию наших производительных сил”.

На этапе усиленной капитализации Россия, хотя и гораздо позже других европейских стран, вступила в борьбу за внешние рынки сбыта (в первую очередь сельскохозяйственных продуктов и полезных ископаемых), успех в которой во многом зависел от наличия современного торгового флота; от состояния флота во многом за-

висела и жизнедеятельность больших приморских территорий на юге, севере и востоке страны. Современное коммерческое мореходство становилось настоящей народнохозяйственной и государственной необходимостью.

Таковы были экономические потребности, определявшие направления развития российского морского транспортного флота. Однако длительный предшествующий период феодализма обусловил значительное отставание общего объема и уровня промышленного производства России от передовых стран Запада и определил ее зависимость от иностранных партнеров. Почти все внешнеторговые морские перевозки (95,7%) осуществлялись на иностранных судах; например, в 1856 г. российские порты обработали 18284 иностранных и лишь 823 русских парохода и парусника с экспортно-импортными грузами.

Уже в конце 50-х годов, учитывая опыт и итоги Крымской войны, российские государственные власти и торгово-промышленные круги обратили самое пристальное внимание на развитие отечественного торгового флота. Создание в 1856 г. при Морском министерстве Комитета для развития торгового флота позволило придать этой работе целенаправленность и осуществлять ее государственное регулирование. Первым шагом в направлении создания пароходных предприятий и реализации государственной морской политики стало образование Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ), что было обусловлено необходимостью восстановления парового флота на Черноморско-Азовском бассейне.

Начало организации этого общества было положено прошением, поданным 17 мая 1856 г. капитаном 1 ранга Н. А. Аркасом и статским советником Н. А. Новосельским министру финансов о необходимости учреждения на Черном море акционерного судоходного предприятия, задачей которого было бы совершать регулярные рейсы по заранее согласованным “обязательным” почтово-пассажирским внутренним и заграничным линиям государственного значения. 15 августа того же года император Александр II утвердил Устав РОПиТа; главное управление должно было находиться в Санкт-Петербурге, непосредственное руководство (контора) – в Одессе. Для поддержания и поощрения деятельности общества правительство предоставило ему ряд льгот, приобрело акции на сумму 2 млн. рублей и разрешило в течение пяти лет приобретать суда за границей без пошлины.

В 1857 г. РОПиТ закупил в Англии пять пароходов, у государства приобрел Одесский литейный завод, а еще через три года – Одесскую железную дорогу. Первым судном общества стал колесный пароход “Николай” грузоподъемностью 300 т, мощностью машины 120 л.с., пассажироместимостью 200 человек. Он прибыл из Англии в Одессу 22 апреля 1857 г., а уже 21 мая вышел в первый свой рейс на Херсон. Через год РОПиТ располагал 17 пароходами общим водоизмещением 8,5 тыс. т (т.е. в среднем по 500 т судно), в постройке находилось 10 судов грузоподъемностью 10824 т, а уже в 1870 г. флот общества насчитывал 63 парохода, обслуживавших 20 судоходных линий в малом внутриводном каботаже и с зарубежными портами.

Способность РОПиТа проводить успешную коммерческую деятельность подтверждают итоги работы уже за первый год существования общества – в 1857 г. было

перевезено 920 тыс. пудов грузов и 28,9 тыс. пассажиров, получен доход в 292 тыс. р.

Судоводительский состав экипажей (капитаны и штурманы) комплектовался в основном из военно-морских офицеров, механики и машинисты были частично иностранными специалистами, которые заменялись затем российскими подданными по мере подготовки собственных кадров. Рядовой состав пополнялся за счет “вольных матросов”.

В портах Крыма, Кавказа, Днепра и Буга общество приобрело береговые участки для постройки собственных пристаней, складов и других сооружений. В Одессе РОПиТ имел в своем распоряжении Практическую и Карантинную гавани порта, в Донбассе – угольные месторождения, в Севастополе и Одессе – судоремонтные мастерские и эллинги для постройки своих судов и выполнения государственных заказов. В соответствии с договором, заключенным с почтовым ведомством в 1867 г., РОПиТ принял на себя перевозку “всей корреспонденции России с Востоком”, а в дальнейшем получил право производить на заграничных линиях все почтовые операции со всеми видами корреспонденции.

К 1870 г. РОПиТ превратился в самую значительную и процветающую отечественную пароходную компанию со своими верфями, портами, заводами, учебными заведениями. Суда общества обеспечивали перевозки на линиях между Черноморско-Азовским бассейном и портами Англии, Франции, Бельгии, стран Средиземноморья, а также внутрибассейновые грузовые и пассажирские перевозки. С открытием Суэцкого канала крупные транспорты стали совершать рейсы между Одессой и портами Индии, Китая, Японии, Кореи, русского Дальнего Востока.

Первые пробные рейсы из Одессы в Индию и Китай в 1871 г. совершили пароходы “Нахимов” и “Чихачев”. Из Бомбея они доставили хлопок, из Ханькоу – чай. Через тридцать лет на китайской линии уже работало пять судов РОПиТа.

Во второй половине 70-х годов после строительства портов на Черноморском побережье Кавказа (Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Сухуми) начала успешно функционировать Крымско-Кавказская линия.

§5. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ

Особое место в российском морском транспорте занимал Добровольный флот. Он был создан в 1878 г. на добровольные пожертвования и государственные ассигнования и имел своим назначением содержание морских пароходных сообщений для перевозки пассажиров и грузов в целях содействия развитию отечественной торговли и торгового флота.

Главная особенность Добровольного флота, отличавшая его от других пароходных компаний России, – высокая мобилизационная готовность. Это было коммерческое полувоенное предприятие, суда которого при общей или частичной мобилизации немедленно передавались во временное распоряжение или собственность Военного или Морского министерств.

Возникновение общества связано с событиями русско-турецкой войны 1877-

1878 г., когда потребовалось принять срочные меры для воссоздания военно-морских сил на Черном море. Инициатором всенародного патриотического движения явилась Москва, откуда в Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству стали поступать заявления предпринимателей о готовности предоставить денежные средства на организацию национального флота, состоящего из крупнотоннажных судов с высокими мореходными качествами, способных не только служить целям торговли и промышленности, но и нести крейсерскую службу в военное время. Именно в этих обращениях и прозвучали впервые слова “патриотический”, “народный”, “добровольный” флот. 22 марта 1878 г. собрание Императорского общества приняло постановление об учреждении Главного комитета для сбора пожертвований по подписке на приобретение морских судов. В состав комитета приглашались представители дворянства, духовенства, купечества и городов. Указом императора Александра II 11 апреля 1878 г. был учрежден “Комитет по устройству Добровольного флота на жертвуемые для сей цели суммы с временным действием” под председательством московского генерал-губернатора князя В. А. Долгорукова.

Пожертвования поступали в размерах от копейки до 100 тыс. р., движение приняло поистине всенародную форму, и за короткое время удалось собрать около 4 млн. рублей. Крупнейшие банки страны открыли специальные беспроцентные кредиты по 400 тыс. рублей. И уже в том же 1878 г. в Германии закупили три парохода, названных “Россия”, “Петербург”, “Москва” (в последующем большинство судов Добровольного флота традиционно носили названия губернских городов России). Пароходы приняли участие в перевозках 130-тысячного русского войска, участвовавшего в войне с Турцией.

Устав пароходного предприятия Общество Добровольный флот был утвержден 9 мая 1879 г., основателями-учредителями стали 76 членов: видные государственные и общественные деятели, представители духовенства, интеллигенции, купечества, военного флота. Первое заседание учредителей состоялось 23 мая 1879 г. в зале Морского музея, на нем был избран председателем Правления статс-секретарь, тайный советник К. П. Победоносцев. Главное управление Добровольного флота вошло в подчинение Министерства финансов с местопребыванием в Петербурге. Конторы располагались в Одессе и Владивостоке, агентства – в Москве, Севастополе, Батуми, Новороссийске, Константинополе, Порт-Саиде, Коломбо, Сингапуре, Гонконге, Нагасаки, Шанхае, других портах России и за границей. Первым агентством флота в Одессе руководил Главный командир Черноморского флота вице-адмирал Н.А. Аркас. Он же осуществлял общий надзор за использованием пароходов.

Правительственными льготами флоту для организации морских сообщений предоставлялось право приобретать и арендовать пароходы, верфи, доки, причалы, мастерские, заводы, копи, склады и другие сооружения. Судам присвоили особый флаг: трехцветный национальный, с изображением на белом двойной ширины полотнище государственного орла. С 1898 г. в верхнем внутреннем углу флага на белой полосе появилась императорская корона, а на середине красной полосы флага – почтовая труба. Командный состав комплектовался из действующих и отставных офице-

ров военного флота, унтер-офицерский и рядовой состав в большинстве своем состоял из матросов и унтер-офицеров запаса.

Общество Добровольный флот, являясь полугомерческим-полувоенным предприятием, выполняло работу на линиях большого каботажа и в заграничном плавании. Оно обладало наиболее технически совершенными судами большой грузо- и пассажироместимости, с хорошим ходом (12–14 узлов).

Суда флота стали обеспечивать линии большого каботажа между Балтийским и Черноморским бассейнами, они же открыли и первую в России линию товаро-пассажирских перевозок в большом каботаже между черноморскими портами и дальневосточными морями. Впервые рейс из Одессы во Владивосток и на Сахалин 7 июня – 24 июля 1879 г. совершил пароход “Нижний Новгород”, доставивший 600 ссыльно-каторжных и 45588 пудов груза. На обратном пути судно сделало заходы в Шанхай, Фучжоу, Гонконг, Сингапур, Лондон, порты Средиземноморья с доставкой попутных грузов.

Регулярное товаро-пассажирское сообщение с нашими портами на Тихом океане по линии Одесса-Владивосток началось с 28 февраля 1880 г. рейсом парохода “Москва”. Следом пошли пароходы “Владивосток” и “Россия”. Тогда же открылась и постоянная пароходная линия в малом каботаже вдоль прибрежной полосы из Владивостока до Николаевска-на-Амуре, с заходом в Де-Кастри, Императорскую Гавань (Советская Гавань), залив Ольга. С 1883 г. суда Добровольного флота приступили к плановым перевозкам переселенцев из Новороссии и Малороссии (южных районов Российской империи) в колонизируемую и вновь осваиваемую Приморскую область. Наряду с добровольно покинувшими родные места переселенцами пассажирами пароходов являлись ссыльные и военнослужащие. Обратными рейсами Добровольный флот доставлял из Китая в Одессу крупные партии чая и перевозил попутные грузы между портами колоний и их западноевропейских метрополий.

Добровольный флот развивался наиболее быстрыми темпами в сравнении с другими судовладельческими предприятиями. По высочайшему повелению 14 марта 1883 г. флот был передан в ведение Морского министерства как независимое коммерческое правительственно-промышленное и транспортное предприятие, непосредственно подчиненное управляющему министерством. 24 февраля 1884 г. утверждается “Временное положение о Добровольном флоте”, определившее его основные задачи – содержание срочного и почтового товаро-пассажирского сообщения между Одессой и портами Тихого океана, содействие развитию отечественной торговли. Управление флотом поручалось специальному Комитету под председательством контр-адмирала П. Ф. Юрьева в составе представителей морского ведомства, Министерства финансов и Государственного контроля. К 1893 г. Добровольный флот имел восемь специально для него построенных товаро-пассажирских пароходов водоизмещением по 5-8 тыс. т, скоростью хода до 15 узлов (самый быстроходный, “Орел”, имел 19 узлов) и общей грузоподъемностью 24625 рег. т.

§6. УПРАВЛЕНИЕ МОРСКИМ КОММЕРЧЕСКИМ ФЛОТОМ

Процесс создания современного торгового флота в пореформенной России, сосредоточение судового состава в крупных акционерных обществах с государственной дотацией перевозок, неуклонное возрастание грузооборота портов и необходимость развития береговой инфраструктуры требовали введения системы централизованного управления сложным хозяйством морского транспорта. После окончания Крымской войны в 1856 г. при Морском министерстве создается Комитет для развития торгового флота, деятельность которого была, в основном, направлена на совершенствование купеческого судоходства применительно к нуждам государства. Комитет собирал подробные сведения о морской торговле от губернаторов приморских областей, биржевых комитетов и городских самоуправлений, намечал мероприятия по развитию торгового мореходства. Кроме того, комитетом разрабатывались вопросы подготовки в составе торгового флота специалистов для ВМФ, использования паровых и парусных судов для воинских перевозок и ведения десантных операций, а также организация военного судостроения на частных заводах и верфях. Однако несмотря на широкий круг проблем и вопросов, которыми занимался комитет, деятельность его по отношению к торговому флоту не носила директивный характер и не могла внести существенных изменений в дело развития морского транспорта.

26 октября 1864 г. в системе Министерства финансов был образован Департамент торговли и мануфактур, один из отделов которого осуществлял и наблюдение за торговым мореплаванием. Но и это не решало проблемы управления морским транспортом, так как ряд вопросов находился в ведении Министерства путей сообщения. В результате в конце XIX в. вопросами российского торгового мореплавания занимались одновременно Управление водных и шоссейных сообщений при Министерстве путей сообщения (МПС), Совет по делам торгового мореплавания и Отдел торгового мореплавания при Министерстве финансов. А портами ведало Министерство внутренних дел. Это не только затрудняло руководство морским судоходством страны, но и в значительной мере тормозило его развитие. Высшее руководство морским транспортом в определенной степени пытался принять на себя Совет по делам торгового мореплавания, председательствовал в котором в первые годы XX в. великий князь Александр Михайлович, военный моряк, контр-адмирал, совершивший кругосветное плавание на корвете «Рында» в 1886-1889 гг., командовавший затем кораблями русского флота – до броненосца включительно. Под его руководством разрабатывались мероприятия, направленные на развитие отечественного судоходства, судостроения и портового хозяйства. Совет способствовал реформированию системы управления морским транспортом.

Торговое судоходство России во второй половине XIX в. носило частный либо смешанный, частно-государственный, характер.

Система управления портовым хозяйством страны, в отличие от управления судоходством, находилась полностью в ведении государства. Но и здесь не было четкости. Свое законодательное разрешение она получила в 1891 г. с введением Поло-

жения об административном заведовании торговым мореходством и о портовой полиции в приморских торговых портах. В соответствии с Положением руководство портом возлагалось на портовое управление во главе с капитаном над портом и особым «присутствием» по портовым делам. Во всероссийском масштабе управление портами вверялось Министерству внутренних дел. Однако и на этот раз единоначалие не было установлено.

В морских торговых портах продолжало существовать многовластие различных органов, представлявших Морское министерство, МПС, финансовое, таможенное, карантинное ведомства, полицию. Более совершенные формы портового управления приняло только с введением в 1901 г. нового законоположения. Центральный орган управления торговыми портами был передан из ведения Министерства внутренних дел в Министерство финансов, осуществлявшее общее руководство российской торговлей и судоходством. На местах учреждалась должность начальника торгового порта, который наделялся распорядительными функциями. Как правило, начальниками торговых портов назначались отставные или временно откомандированные офицеры флота.

В отличие от прежнего капитана над портом начальник наконец-то освобождался от несвойственных ему обязанностей полицейского надзирателя и получал возможность полностью сосредоточиться на решении вопросов развития и организации портового хозяйства, грузопереработки и обслуживания торговых судов. При начальнике порта в качестве совещательного органа сохранялось «присутствие» (совещание) по портовым делам, в составе которого числились представители государственных органов (морского, военного, путей сообщения, таможенного, внутренних дел и иных ведомств) и местных предпринимательских кругов (судовладельческих и торговых компаний, биржевого комитета).

Таким образом, государство через порты сохранило контроль над морской торговлей, оставив грузоперевозки как таковые в ведении частных и смешанных предприятий.

8 марта 1902 г. министр финансов С.Ю. Витте обратился к Николаю II с докладом, в котором предложил провести коренную реорганизацию управления торговым мореплаванием на основе расширения и конкретизации функций и прав Совета по делам торгового мореплавания. В связи с реорганизацией при этом совете был учрежден особый Комитет по портовым делам, а вскоре в целях “надлежащей организации непосредственного заведования торговым мореплаванием и судостроением” создается и особый Комитет по торговому мореплаванию и судостроению. Таким образом, высшее руководство морским транспортом полностью переходило к Совету по делам торгового мореплавания. Но и это решение было не окончательным.

Поворотным моментом в истории управленческих структур стало выделение 7 ноября 1902 г. всех органов МПС и Министерства финансов, занимавшихся вопросами морского транспорта, во вновь учрежденное самостоятельное Главное управление торговым мореплаванием и портами под руководством главноуправляющего, великого князя Александра Михайловича. Главное управление стало высшим государ-

ственным органом, ответственным за руководство отечественным торговым мореплаванием и судостроением, управление портами, технический надзор за устьями рек и морским побережьем. Оно осуществляло наблюдение за выполнением торгового законодательства, устанавливало пароходные сообщения, заведовало мореходными учебными заведениями, рассматривало и утверждало уставы судовладельческих акционерных обществ и т.д.

В составе Главного управления функционировали четыре подразделения: Отдел торгового мореплавания, Отдел торговых портов, Совет по делам торгового мореплавания и Комитет по портовым делам. Два последних носили межведомственный характер и занимались решением вопросов на перспективу.

Итак, осенью 1902 г. в России был создан самостоятельный административный орган по руководству важной народнохозяйственной отраслью – морским транспортом.

Дальнейшим шагом по совершенствованию управления морским транспортом стало учреждение 27 октября 1905 г. нового государственного ведомства – Министерства торговли и промышленности, в состав которого вошло и Главное управление торговым мореплаванием и портами, состоящее уже из двух административных подразделений: Отдела торгового мореплавания и Отдела торговых портов. Главное управление регулировало всю деятельность коммерческого флота и морских портов, не вмешиваясь, однако, в их “внутренние распоряжения”.

Совет по делам торгового мореплавания, председателем которого стал непосредственно министр, превратился в совещательный орган. Членами его являлись представители от министерств финансов, внутренних дел, военного, морского, юстиции, путей сообщения, Главного управления землевладения и землеустройства, а также от купечества приморских городов и от пароходных компаний. Совет занимался рассмотрением проектов, направленных на подъем мореплавания и морской торговли. О большом внимании к нуждам флота со стороны руководства Министерства торговли и промышленности свидетельствует тот факт, что министр И. П. Шипов регулярно совершал инспекционные поездки в торговые морские порты и лично осматривал береговые сооружения, транспортные и вспомогательные суда, а осенью 1908 г. выходил на ледоколе “Ермак” во время проводки пароходов во льдах.

Подобная структура центрального управления просуществовала до 16 декабря 1917 г., когда старые органы государственной власти были упразднены.

Непросто складывалась и система управления судоходством на среднем уровне – в пароходных компаниях.

Организацию управления внутри судовладельческих пароходных предприятий можно продемонстрировать на примере двух наиболее крупных обществ, имевших к тому же различные формы собственности, – Добровольного флота и РОПиТа. Общество Добровольный флот в 1883 г. было передано в ведение Морского министерства и непосредственно подчинялось управляющему министерством. Управление делами Добровольного флота было поручено комитету в составе председателя контр-адмирала П.Ф. Юрьева и четырех членов: два – от морского ведомства и по одному –

от Министерства финансов и Государственного контроля. Последний был с правом совещательного голоса. Подобная структура обеспечивала постоянное руководство Добровольным флотом со стороны государства и тесное взаимодействие с органами, ведавшими строительством и использованием военного и торгового флотов России.

Быстрое становление Добровольного флота как одной из ведущих отечественных судоходных компаний и возрастание его роли в обеспечении внешних и больших каботажных перевозок привели к переподчинению его гражданским центральным органам. 9 мая 1909 г. было принято положение «О передаче высшего заведования Добровольным флотом из Морского министерства в Министерство торговли и промышленности». Это предприятие по новому Положению о Добровольном флоте 1912 г. стало возглавляться Советом, Правлением и Директором-распорядителем. Совет в составе 14 представителей от различных ведомств и обществ рассматривал планы деятельности флота и основные финансовые документы. Правление в составе нескольких человек, назначенных правительством России, осуществляло заведование всем имуществом и капиталом Добровольного флота. Директор-распорядитель непосредственно руководил судами и личным составом в соответствии с решениями Правления.

Таким образом, Добровольный флот по своей организационно-управленческой структуре стал фактически государственным морским пароходством. Вместе с тем благодаря включению в руководящие органы представителей предпринимательских кругов он имел прямые связи с грузоотправителями и получателями. Флот нес определенные обязательства перед правительством, являясь резервом военно-морских сил, но при этом ему предоставлялись исключительные государственные льготы, сотрудникам выплачивались дополнительные суммы вознаграждения от Министерства торговли и промышленности, судам оказывалась государственная протекция при выдаче первоочередных заказов на перевозку казенных грузов и пассажиров. Средства Добровольного флота, единственного из пароходных предприятий, хранились на отдельном текущем счету в Государственном банке, а также в частных банках по указанию министра торговли.

Несколько иначе было организовано управление другим крупным судоходным предприятием России – Русским обществом пароходства и торговли. Тем не менее и в руководстве РОПиТа регулирующая роль государства имела важнейшее значение. Возглавлялось общество Правлением в составе пяти директоров, из которых трое избирались акционерами, двое назначались правительством из числа действующих или отставных морских офицеров. Правление располагалось в Петербурге. Оперативное руководство всей судоходной и коммерческой деятельностью осуществлял Директор-распорядитель; главная контора РОПиТа находилась в Одессе. Директор избирался сроком на три года общим собранием акционеров. Наблюдение и контроль за работой администрации осуществлял Совет РОПиТа, включавший 15 членов, также избираемых акционерами. Традиционно, как в силу сложившегося порядка, так и по причинам общегосударственного значения деятельности предприятия, большинство ответственных должностей занимали в нем офицеры военного флота. В разное время это

судоходное предприятие возглавляли флигель-адъютант капитан 1 ранга Н.А. Аркас, адмирал Н. М. Чихачев и др.

При наличии в России значительного количества судовладельцев, среди которых было много и иностранных подданных, большое значение приобретало государственное правовое регулирование их деятельности с учетом национальных интересов государства. Права министерств финансов, торговли и промышленности в этом отношении определялись постановлениями, извлекавшимися из различных частей Свода законов Российской империи. Правительственная «политика торгового мореплавания» в основе своей имела две ведущие тенденции: закрепить за торговым флотом национальный характер; обеспечить флоту благоприятные условия развития в соперничестве с флотами других стран на фрахтовом рынке. «Национализация» торгового морского транспорта осуществлялась в направлении вытеснения иностранных судовладельцев, лишения их различных поощрительных льгот от Российского государства, предоставления преимуществ протекционизма отечественным предпринимателям.

Этот принцип и лег в основу Закона о национальном флаге от 23 июня 1865 г., подписанного Председателем Государственного совета великим князем Константином Николаевичем. Законом определялось, что «право поднятия русского купеческого флага, принадлежа исключительно русским подданным, распространяется: а) на русские акционерные общества, коих правления и главные конторы находятся в пределах империи; б) на торговые дома, законным порядком учрежденные, если один из главных распорядителей, имеющих подпись, состоит в русском подданстве; в) на лица, построившие или купившие корабль общим иждивением... если начальный товарищ... состоит в русском подданстве. Плавание под русским флагом разрешается лишь по внесении судна... в корабельный список одного из русских портов...»

Однако ряд статей Закона продолжал допускать двоякое толкование, и в условиях создания акционерных обществ с участием смешанного, а зачастую и с преобладанием иностранного капитала значительная часть российских судов все же оказывалась в руках иностранных подданных. Такое положение сохранялось и к началу XX столетия.

В эти годы правовые отношения, складывавшиеся на основе опыта торгового мореплавания и деятельности торговых портов, наряду с различными законами о судоходстве регулировались «Уставом Торговым» (издания 1893 и 1903 г.), вторая книга которого полностью посвящалась деятельности водного транспорта. Министру торговли и промышленности предоставлялось право «в развитие постановлений сего Устава» издавать правила и инструкции, определявшие порядок освидетельствования торговых судов, перевозки грузов и пассажиров, погрузки-выгрузки в портах и т.п.

В начале XX столетия в России развернулась активная работа по совершенствованию морского торгового законодательства. 6 июня 1904 г. был принят закон, определявший, что субъектом права плавания под русским национальным флагом может быть только российский подданный или коллективное предприятие (акционерная компания, товарищество полное или на вере, общие хозяева), все члены кото-

рого состоят в русском подданстве. В дальнейшем продолжалось сведение разрозненных правовых норм, касающихся торгового судоходства, в единый законодательный акт, в результате чего был подготовлен проект Уложения о торговом мореплавании (в трех томах). Министерство торговли и промышленности внесло документ на рассмотрение Государственной думы, однако начало первой мировой войны и последовавшая за этим мобилизация флота не позволили завершить работу.

Подготовительная законодательная работа проводилась под непосредственным руководством созданного по решению Совета министров Особого совещания под председательством товарища министра финансов П.Л. Барка и при участии представителей от министерств: морского, финансов, путей сообщения и Госконтроля. Особым совещанием накануне войны были подготовлены и внесены на рассмотрение Государственной думы в феврале 1914 г. проект Закона о мерах к поощрению отечественного торгового мореплавания и целый комплекс других документов, принятие которых могло бы создать твердую правовую базу для деятельности морского транспорта, обеспечить суверенные права России на мировом фрахтовом рынке.

ГЛАВА 2

ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ИСТОРИИ УЧИЛИЩА

§7. УЧРЕЖДЕНИЕ КЛАССОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Впервые вопрос об учреждении при Одесском коммерческом училище мореходных классов был возбужден в 1878 году правлением Одесского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Попечительный Совет училища нашел предложение упомянутого общества в высшей степени целесообразным и согласным с интересами училища, а потому представил это дело на рассмотрение Собрания Выборных Одесского купечества, но Собрание Выборных признало предложение неудобным и постановило его отклонить.

Устройство мореходного отделения тогда же было признано одной из насущнейших потребностей торгового мореходства, как средство дать нашему торговому флоту научно-подготовленных судоводителей, владеющих коммерческими познаниями. Сама идея открытия мореходного отделения возникла отчасти под влиянием существования таких отделений при некоторых коммерческих училищах в портовых городах Западной Европы, отчасти по той причине, что скромные программы училища, по положению 1869 г., совершенно ничего не сообщали питомцам Одесского училища об условиях морской торговли в то время, как торговля города и всего юга России основывалась, главным образом, на оборотах последней.

Комиссия, составившая доклад о преобразовании училища в высший коммерческий институт в 1886–1887 г., наметила открытие при институте мореходного отделения и отделения морского судостроения, руководствуясь планами Триестской коммерческой академии. Представляя свои соображения на благоусмотрение Педагогического и Попечительного Советов, комиссия однако оговаривает, что «одновременное ходатайство пред высшим правительством о преобразовании собственно коммерческого училища в институт и об открытии при нем навигационных курсов значительно замедлило бы разрешение первого вопроса» (т.е. о преобразовании училища), а потому более целесообразным было бы, по мнению комиссии, вопрос об открытии навигационного отделения поставить на очередь лишь после того, как окончательно будет разрешен правительством вопрос о преобразовании училища. Преобразование училища в институт не состоялось, а потому и намеченный план открытия мореходного отделения, по образцу Триестской академии, не вышел из области предположений.

В начале 90-х годов инициативу возбуждения вопроса об открытии мореходного отделения принимает на себя Попечитель Одесского учебного округа. В отношении на имя директора училища, г. Попечитель говорит (25 января 1891 г.); «по заявлениям компетентных лиц, в настоящее время замечается недостаток в опытных штурманах и шкиперах, способных управлять морскими и океанскими судами. Так как устройство особого высшего мореходного училища для приготовления означенных лиц может встретить затруднения, более или менее значительные и продолжительные, то не оказалось ли бы возможным устроить для молодых людей, окончивших курс шести классов реальных училищ или соответственное число классов коммерческого училища, специальные классы при вверенном Вам училище для изучения

теоретически и практически науки дальнего судождения».

Собранная для разработки предложения Попечителя директором училища, с ведома Попечительного Совета, комиссия к маю того же 1891 года закончила свои труды и директор училища представил доклад комиссии на рассмотрение Попечительного Совета. В состав комиссии 1891 г. входили: директор РОПиТ Н. Ф. Фан-дер-Флит, председатель Одесского отделения Императорского русского технического общества профессор В. Н. Лигин, капитан над Одесским портом барон К. Р. Бистром, редактор газеты «Одесские Новости» – штурман дальнего плавания А. П. Старков, капитан 1-го ранга, заведующий конторой механического ремонтного завода РОПиТ М. О. Самойлович, член Одесского Комитета торговли и мануфактуры А. Д. Мелихов, преподаватели училища, профессора: А. А. Вериги, А. К. Кононович, И. А. Ивановский, директор училища Ф. И. Леонтович, инспектор училища П. А. Искра и преподаватель коммерческих наук О. П. Миллер. Трудно судить о причинах, побудивших Попечительный Совет на заседании 31 мая 1891 года отклонить вопрос об открытии мореходного отделения. Принятие подобного решения крылось, главным образом, в том неустройстве училища, которое в то время дало себя чувствовать, на что не могло не реагировать купечество в лице своих представителей; быть может, отчасти причиной было также и неполучение купечеством согласия Министра народного просвещения на преобразование училища. Нам приходится только отметить факт, что Попечительный Совет отклоняет обсуждение вопроса об открытии мореходного отделения, спустя три месяца после принципиального согласия на обсуждение этого вопроса. Несомненно также и то, что некоторое влияние на временный отказ от мысли иметь в Одессе учебное заведение для подготовки судоводителей торгового флота мог иметь и недостаток средств на открытие и содержание мореходного отделения, требовавшего значительных со стороны купечества затрат, как при открытии, так и при дальнейшем его функционировании.

К новому обсуждению вопроса об открытии мореходных классов Совет приступает спустя 4 года, 6-го октября 1895 г., по предложению Собрания Выборных, передавшего Совету ходатайство об открытии при училище мореходного отделения, возбужденное директором РОПиТ, капитаном 1-го ранга С. И. Полушкиным, представившим 20 сентября 1895 г. по этому вопросу докладную записку также и товарищу министра финансов А. Я. Антоновичу.

В делах училища не имеется сведений, как отнесся к проекту капитана 1-го ранга С. И. Полушкина товарищ министра финансов, но надо полагать, что отношение было благоприятное, чем до известной степени можно объяснить поручение Совета директору училища доложить на ближайшем заседании дело с проектом учреждения мореходных классов в 80-х годах, а равно предложение Совета капитану 1-го ранга С. И. Полушкину представить план и проектируемую им программу классов.

Решительный поворот в пользу открытия мореходного отделения наступает спустя год, когда за открытие отделения решительно высказался, во время посещения училища 28 сентября 1896 года, министр финансов С. Ю. Витте, указавший как на источник расходов по содержанию проектируемого отделения, между прочим, на по-

лукопеечные сборы, собираемые городом с ввозимых через Одесский порт товаров. Тогда же статс-секретарь С.Ю. Витте поручил Совету училища снова заняться разработкой вопроса об открытии при Одесском коммерческом училище мореходного отделения и соображения Совета по этому вопросу представить в Министерство.

В состав комиссии по данному вопросу входили следующие лица: Окружной инспектор коммерческих училищ юга России профессор А. А. Вериге, одесский городской голова, профессор В. Н. Лигин, генерал-лейтенант по адмиралтейству барон К. Р. Бистром, капитаны 1-го ранга С. И. Кази и С. И. Полушкин, подполковники по адмиралтейству: В. С. Сафонов и А. В. Ергомышев, лейтенант С. И. Янушевский, инспектор РОПиТ И. Э. Жирар, агент РОПиТ Г. И. Энгельман и некоторые члены педагогической коллегии училища.

Труды вновь образованной Комиссии из членов Попечительного Совета и приглашенных лиц, на этот раз не остались безрезультатными, так как 4 июня 1898 года проект классов торгового мореплавания при Одесском Коммерческом училище удостоился Высочайшего (императорского) утверждения и официально «Классы» стали существовать с 1-го июля 1898 года.

Первоначально предполагалось для помещения мореходного отделения расширить помещение училища, прикупив соседний с училищем дом дворянина Карузо (ныне А.В. Болгарова) за 85000 руб. Но после проект этот был оставлен и отделение было открыто в доме Новикова на Полицейской улице.

На учреждение и содержание «Классов», согласно мнения Государственного Совета, были Высочайше назначены следующие суммы: 1) из средств Государственного Казначейства в 1898 г. – 10666 р. 67 к., в 1899 г. – 23575 р., в 1900 – 28283 р. 33 к. и начиная с 1901 г. по 30750 р. ежегодно; 2) из сумм, установленного в пользу города Одессы полукопеечного сбора, единовременно в распоряжение Попечительного Совета училища было ассигновано 196 599 р. 78 к. на покрытие расходов по устройству помещения для классов, приобретение в 1899 г. в Англии учебного парусного судна «Великая Княжна Мария Николаевна» за 128 тыс. руб. и вообще под их оборудование с тем, чтобы остаток из этой суммы был обращен в запасный капитал, проценты с коего до постройки собственного здания обращались бы на усиление специальных средств классов; и сверх того из тех же поступлений полукопеечного сбора назначалось ежегодно на содержание классов по 10000 руб. Помимо этих постоянных источников, «Высочайшее утвержденное положение о классах торгового мореплавания» намечало, сверх платы за учение, в числе могущих быть источников – еще пособия от пароходных и других обществ.

Общее заведывание классами поручалось Попечительному Совету училища, куда на правах членов входили: а) заведующий классами, б) представитель от Одесского городского общественного управления, в) представители от производящих пособия пароходных обществ и учреждений. Назначаемые порядком и в числе по указанию министра финансов. Курс учения «положением был установлен трехлетний. Кроме теоретического изучения наук, вводились практические занятия на судах под наблюдением капитана учебного судна. Право поступления в классы было предостав-

лено русско-подданным всех состояний и вероисповеданий, окончившим курс общих классов коммерческих училищ Министерства Финансов и выдержавшим сверх того. При «Классах» испытания по английскому языку и математике, в объеме курса общих классов Одесского коммерческого училища; дополнительные экзамены в объеме программы Одесского коммерческого училища были назначены также и для воспитанников реальных училищ, гимназий и других средних учебных заведений. Годовой бюджет «Классов» по утвержденным штатам составлял 30750 руб., т.е. всецело покрывался средствами, отпускавшимися из сумм Государственного Казначейства.

Окончившие классы торгового мореплавания удостоивались звания личного почетного гражданина, пользовались в отношении отбывания воинской повинности правами, предоставленными воспитанникам учебных заведений первого разряда; при поступлении в высшие специальные учебные заведения приравнялись к окончившим курс реальных училищ; относительно же приобретения звания штурмана и шкипера торговых судов подчинялись действующим по сему предмету узаконениям (впоследствии, именно 6-го мая 1902 года Высочайшее утвержденным мнением Государственного Совета о реформе мореходного образования в России, ученикам Одесского училища торгового мореплавания предоставлено приобретение судоводительских званий по выполнению требуемого законом плавательного ценза¹, не подвергаясь дополнительным испытаниям).

Предметы преподавания в классах были подразделены на общеобразовательные и специальные; в число последних было включено преподавание: 1) теоретической механики, 2) сферической тригонометрии, 3) гидрологии и метеорологии, как отделов физической географии, 4) навигации с лощией и основных сведений по девиации компасов, 5) мореходной астрономии, 6) основных сведений по устройству и теории корабля, 7) морской практики, 8) паровой механики, 9) коммерции с элементарными сведениями по политической экономии и бухгалтерии, 10) законоведения, 11) товароведения, 12) коммерческой географии; общеобразовательными предметами, изучение которых продолжалось в классах, были: закон Божий, языки – русский, английский и, на выбор, французский или немецкий, физика, математика и гигиена.

Классы торгового мореплавания размещались в арендованном помещении. Три комнаты были отведены под аудитории, две – под физический кабинет и наглядных пособий, и одна – под библиотеку.

В марте 1901 года было получено разрешение и отведен участок для постройки специального здания училища.

В 1899 году классами было куплено в Англии учебное судно, которое могло принимать в практическое плавание 120 человек. Одновременно был приобретен 10-силовой катер. Учебное судно имело: 1 бот, 2 вельбота, 2 верейки и 1 гичку, а также

¹ Сверх 14 месяцев учебного плавания на училищном судне, три месяца практического плавания на коммерческих пароходах.

располагало навигационными приборами, инструментами, картами, лоциями и атласами того времени.

В 1901 году Классы торгового мореплавания располагали 583 учебными пособиями по предметам судоводительского отделения, а в библиотеке насчитывалось 1629 томов книг.

§8. ПРЕОБРАЗОВАНИЕ КЛАССОВ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В ОДЕССКОЕ УЧИЛИЩЕ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Классы торгового мореплавания при Одесском коммерческом училище просуществовали с 1-го июля 1898 года по май 1901 года, когда на основании Высочайше утвержденного мнения Государственного Совета были преобразованы в Одесское училище торгового мореплавания. Становясь с этого момента отдельным специальным учебным заведением, училище торгового мореплавания теряет связь с коммерческим училищем, а равно и Одесским купеческим обществом. Источниками содержания училища служили, главным образом, средства, отпускаемые казной¹, и указанные положением 1901 г. пособия Одесского городского общественного управления из поступлений от взимаемого в пользу г. Одессы полукопеечного сбора, в размере 20000 р. ежегодно, и субсидий из средств добровольного флота по 5000 р. и Общества Черноморско-Дунайского пароходства по 625 р. ежегодно.

С преобразованием «Классов» в училище было образовано судоводительское отделение и вновь открыто механическое, имеющее целью давать соответствующее теоретическое и практическое образование молодым людям, готовящимся к исполнению обязанностей механиков на торговых судах дальнего плавания.

Училище руководствовалось уставом (выработанным на основании положений 1898 и 1901 годов; см. Приложение 1), утвержденным Главноуправляющим Торговым мореплаванием и портами Е.И.В. Великим князем Александром Михайловичем 15 сентября 1903 года.

Училище торгового мореплавания по постановке учебного дела являлось одним из лучших данного типа учебных заведений в России и располагало прекрасным собственным зданием, учебными судами, образцовыми мастерскими и обилием учебных пособий.

Обучение на судоводительском и судомеханическом отделениях продолжалось три года и делилось на три класса.

Судоводители изучали 18 предметов, в том числе 11 специальных. Недельная учебная нагрузка слушателей составляла 41 час (8 из них – практические занятия по специальным предметам).

¹ Отпускаемые казной суммы с преобразованием классов в училище и открытием механического отделения достигли 81927 рублей ежегодно.

На русский язык в неделю отводится 4 часа, на английский – 12, физику – 5, закон божий – 3. Из специальных морских предметов освоению мореходной астрономии посвящалось 11 часов, навигации, лоции и основных сведенных сведений по девиации магнитного компаса – 10, на изучение устройства и теории корабля было отведено 4 часа, морской практики – 2, теоретической механики – 4, паровой механики – 3, коммерческой географии, товароведения, бухгалтерии и судовой отчетности – по 2, политической экономии – 3, законоведения – 5, гигиены – 1 час и физической (географии и метеорологии) – 2 часа.

Экзамены проводились один раз в год.

Практические плавания проходили в следующей последовательности: пробное плавание на учебном судне – 2 месяца, по окончании первого и второго классов – по 5 месяцев, плавание после окончания третьего класса на коммерческих судах – 3 месяца и на учебном судне – 2 месяца.

Экзамены по теоретическому курсу, на которые выносились все специальные предметы, принимались комиссией после окончания занятий в третьем классе.

Практические экзамены проводились на учебном судне после завершения учениками последнего плавания и состояли в проверке их знаний и навыков по морской практике и грузовым операциям.

Ученик, успешно выдержавший теоретические и практические экзамены и имевший не менее 17 месяцев плавания, получает аттестат об окончании полного курса училища. Этот аттестат после выполнения плавательного ценза (7 месяцев) подлежал обмену на диплом штурмана дальнего плавания без дополнительных экзаменов.

Недельная нагрузка учеников судомеханического отделения составляла 46 час., из которых в первом классе на изучение теории отводилось 26 час., на практические занятия в мастерских – 18 и 2 часа на практические занятия по паровой механике; во втором и третьем классах – по 18 час. на изучение теории, по 24 – на практику в мастерских и по 4 – на практические занятия по паровой механике. Предметы, преподаваемые на отделении, и число еженедельных часов – 8 час.; математики – 8 час.; теоретических занятий и 2 – практических.; закон божий – 1 час; паровая механика – 5 теоретических и 4 практических; теоретическая и прикладная механика – 5 теоретических; электротехника – 5 теоретических и 3 практических; общие сведения из физики, химии и материаловедения – 6 практических и теоретических; «устройство корпуса пароходов» – 1; черчение – 14 практических; оказание первой помощи – 2 практических. Всего 46 теоретических и 26 практических часов.

Обучение в классах, а затем в училище было платным (125 рублей в год на судоводительском отделении и 30 рублей – на судомеханическом отделении). Классы и училище не имели ни общежития, ни столовой. Учебные, классные пособия необходимо было приобретать за свой счет.

При таких условиях в училище могли обучаться лишь дети состоятельных родителей, что подтверждается следующими данными:

Отделения	Годы	Всего	В том числе				
			Дворяне	Чиновники	Духовенство	Купцы	Мещане, крестьяне. пр.
Судоводительское	1899	32	11	6	2	2	11
	1900	37	14	7	2	1	13
	1901	51	20	10	2	2	17
	1902	49	17	19	1	2	10
Судомеханическое	1902	-	1	3	1	-	28

Этими тяжелыми условиями также объясняется малочисленность поступающих в училище. Так например:

Год	1898	1899	1900	1901	1902
Подано заявлений	34	39	28	29	35
Зачислено в 1-й класс судоводительского отделения	12	22	12	20	18

Выпуски училища, при больших для того времени затратах средств на содержание его, были мизерными: в 1900 г. выпустили всего 4 чел., в 1901 г. – 16 чел., а в 1902 году – 14 чел.

Всего за период с 1898 по 1917 год Одесское училище торгового мореплавания выпустило 160 судоводителей и 106 судомехаников.

§9. ЗАВЕДУЮЩИЕ КЛАССАМИ И НАЧАЛЬНИКИ ОДЕССКОГО УЧИЛИЩА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Логгин Логгинович Гавришев окончил Морское училище в 1879 году. Сын капитана 1-го ранга. Инспектор морских учебных заведений Министерства торговли и промышленности с 1913 по 1917 год.

Не позднее 23 марта 1920 года Гавришев Логгин Логгинович арестован Одесской ГубЧК без предъявления обвинения. Далее приводится текст из Одесского Мортилового том 3 стр. 296-298. Гавришев Логгин Логгинович (Логин Логгинович) (61 год). Родился в 1858 (1859) году в Санкт-Петербурге: национальность не указана, из дворян, образование не указано, по специальности – кадровый офицер, адмирал в отставке, беспартийный женат, имел двоих сыновей-офицеров Добрармии. На момент ареста служил начальником Одесского училища торгового мореплавания, проживал в Одессе (ул. Канатная, 8, кв.3).

Основанием для ареста послужило заявление, направленное 16 марта в секретно-оперативный отдел ГубЧК политруком 1-го кавалерийского дивизиона Львом

Урицким (бывшим учащимся училища). Заявитель утверждал, что после прихода в Одессу добровольцев осенью 1919 года Гавришев сообщил в комиссию по расследованию деятельности большевиков, кто из служащих училища и учеников активно участвовал в большевистском движении, в том числе и о нем самом. «Полагаю, что господа Гавришевы, погубившие немало наших товарищей, должны бы понести суровую кару. Советская власть должна подобных господ изолировать и даже более, а посему прошу Вас об аресте действительного статского советника Гавришева». 22 марта сотрудник ОГЧК Петров наложил на заявление резолюцию: «Произвести обыск и арест».

Ордер №726ОГЧСК на арест и обыск оформлен 23 марта. В протоколе обыска, проведенного в тот же день, указано, что при аресте изъяты личные документы арестованного. 2 апреля (более чем через неделю после ареста Гавришева) оформлен ордер №1016 на обыск по месту его службы – в мореходном училище. В результате обыска изъято 8653 рубля, кобура от браунинга, 2 свечи для мотора (оприходованы отделом хранилищ ОГЧК).

Постановления о содержании под стражей и анкеты арестованного в деле нет. Единственный запрототолированный допрос Гавришева провела 23 марта следователь юридического отдела при ОГЧСК Горшкова (один допрос за месяц ведения следствия).



Л. Л. Гавришев

В протоколе и изъятых при обыске личных документах записано, что допрашиваемый в 90-х годах был учителем Мариинской женской гимназии в Николаеве, в 1900-х годах служил начальником Одесского училища торгового мореплавания, в 1910-х годах инспектором мореходных учебных заведений Министерства торговли и промышленности, был действительным статским советником.

По существу обвинения сказал: «О своих учениках я не давал никаких показаний ни в контрразведке, ни в следственной комиссии. Мне приходилось лишь давать показания как начальнику учреждения в комиссии генерала Твердого... давал ответы на вопросы, как отразилось пребывание большевиков на училище, его имущество, служащих и учениках. Причем допрос не носил характера обвинения кого-либо, а лишь выяснения общего характера деятельности большевиков». Свои ответы изложил письменно и отослал пакет в комиссию. О своем дневнике, изъятом при аресте сотрудниками ЧК, сказал, что вел его для себя, объективно излагал современные события, которые сам наблюдал и о которых слышал, и считает его интересным для будущего.

4 апреля в качестве свидетеля допрошен заявитель, повторивший свои обвинения. Протоколов допроса других свидетелей в деле нет.

21 апреля уполномоченный по общим делам Родионов составил заключение по делу Гавришева, обвиняемого в «причастности к контрразведке», а также в «розыске члена КП(б)У Урицкого». В заключении сказано: «Считаю весьма интересным ознакомить коллегия губЧК перед тем, что приду к официальной части обвинения гражданина Л. Л. Гавришева как преступника, представляющего для нас немалый интерес».

Л. Л. Гавришев в дни "романовщины", как адмирал и действительный статский советник, воспитанный в монархическом духе, верный служака Николаю и убежденный монархист, воспитывал в том же духе сыновей своих – офицеров Добрармии. Не может мириться с падением монархизма и продолжает свою контрреволюционную работу и в 1917 году, как видно из его переписки, когда рабочие и крестьяне впервые вступили в первый фазис разгорающейся гражданской войны, она дает добрые советы Добрармии, тогда уже сформированной под командой генерала Каледина, что кучка насильников фракция большевиков Петроградского совета, не опирающаяся на народные массы, захватила законную государственную власть за месяц до созыва учредили и предлагает всем гражданским учреждениям, всем военным и гражданам не подчиняться приказам большевиков, а объединиться вокруг единственной власти Добрармии. Л. Гавришев, учитывая бессознательность рабочих и крестьян Украины в момент разгара борьбы за власть советов, как монархист и человек интеллигентный, вполне сознательный монархист и контрреволюционер помогает Добрармии не только злостной агитацией против коммунистической партии, но и людьми, даже не щадя своих родных сыновей, которых отсылает на фронт, когда белые катятся к Орлу, и один из них погиб. В дни добровольцев он устанавливает тесную связь со штабом Шиллинга и дает показания следственной комиссии генерала Твердого по расследованию злодеяний большевиков...

Господин Гавришев подтверждает почти целиком обвинение, выдвинутое против него товарищем Урицким. Он не отрицает факта, что писал следователю контрразведки и посылал ему через служителя пакет. Второе, что он, Гавришев, действительно давал показания генералу Твердому о злодеянии большевиков в Одессе, но он, Гавришев, учитывая все последствия его контрреволюционной работы в продолжение долгих лет, стараясь защитить себя, спрятать концы обвинения, заявляет, что он об учениках и о товарище Урицком сведений не давал, но это ясно, дававши сведения генералу Твердому и посылал запечатанные конверты следователю контрразведки, не упустил случая отомстить своим ученикам, членам КП(б)У.

А потому, просмотрев все дело, учитывая, что Гавришев Логгин Логгинович состоял заведующим мореходным училищем как сознательный и старый монархист, не раз наносивши удары ножом в спину революции, служа верно Николаю, а в последствии Добрармии и сотрудничая в одесской контрразведке, что подтверждается свидетельскими показаниями, нахожу факт обвинения, предъявленного Гавришеву товарищем Урицким, вполне доказанным и предлагаю, дабы избавиться от язв, подобных Гавришеву, для советской власти – Гавришева Логгина Логгиновича расстрелять, но ввиду ценного материала, который я думаю, представляет особый интерес, нахожу возможным передать дело в ревтрибунал».

23 апреля 1920 года коллегия ОГЧК, рассмотрев дело Л. Л. Гавришева по обвинению в «контрреволюции», постановила: «Предъявленное обвинение считать доказанным, но за старостью лет гражданина Гавришева освободить. Вещи, отобранные при аресте, вернуть. Остальные документы (за исключением необходимых) оставить при деле».

Данных об освобождении и возврате имущества в деле нет. Дальнейшая судьба неизвестна.

Документы о реабилитации, в результате прекращения дела ОГЧК, отсутствуют.

Примечание: к делу подшиты следующие документы, изъятые у арестованного при обыске:

1) Императорские указы:

Указ императора Александра II о присвоении Л. Гавришеву ордена Святого Станислава 2-й степени 17 января 1869 г. (вероятно, отцу. – *Ред.*)

Указы императора Николая II о присвоении Л. Гавришеву орденов

Святого Станислава 3-й степени – 1 января 1895 г.,

Святой Анны 3-й степени – 30 декабря 1897 г.,

Святого Станислава 2-й степени – 6 апреля 1903 г.,

Святого Равноапостольного князя Владимира 4-й степени – 16 марта 1909 г.,

Святого Равноапостольного князя Владимира 3-й степени – 14 апреля 1913 г.,

Святого Станислава 1-й степени – 1 мая 1915 г.

2) Личный дневник Л. Л. Гавришева на 70 листах, записи с 23 января по 8 февраля 1920 года (сведения об общественно-политических событиях, жизни Одессы, настроениях населения; изложена биография Махно)

3) Воззвание атамана крестьянского отряда полковника Струка («...геть черво-них комісарів, геть чрезвычайки, геть комуну... або земля та воля, або комуна»).

(Дело №12012-п)

Общепринято считать, что до 1917 года начальником Училища был Л. Л. Гавришев. Однако, он был начальником Училища только до 1911 года включительно. В 1912 году эта должность была вакантна. С 1913 по 1917 год (возможно до 1920 года) начальником Училища был Петр Петрович Степанов, до этого занимавший должность заместителя начальника Одесского порта.

§ 10 СОТРУДНИКИ КЛАССОВ И ОДЕССКОГО УЧИЛИЩА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Классы торгового мореплавания находились на ул. Карантинной в доме №10.

ПОПЕЧИТЕЛЬСКИЙ СОВЕТ УЧИЛИЩА

Председатели попечительского Совета

Яков Александрович Новиков – председатель попечительского совета, почетный гражданин в 1898 – 1901 годах.

Анжело Анжелович Анатра – коммерции советник, действительный статский советник с 1901 по 1910 год.

Александр Карлович Тимрот – директор РОПиТ, коллежский советник – статский советник с 1911 по 1917 год.

Члены Совета с 1898 по май 1901 года

Анжело Анжелович Анатра – коммерции советник.

Иван Сергеевич Боровский – директор училища, действительный статский советник.

Логгин Логгинович Гавришев – заведующий классами торгового мореплавания, коллежский советник.

Гавриил Васильевич Добровольский – одесский купец.

Александр Васильевич Ергомышев – подполковник по Адмиралтейству.

Соломон Григорьевич Зусман – одесский купец.

Павель Андреевич Искра – инспектор училища, статский советник.

Евгений Львович Кочетов – статский советник.

Михаил Гаврилович Крапивин – одесский купец.

Евстратий Михайлович Петрокино – одесский купец.

Николай Александрович Шретер – потомственный почетный гражданин.

Отто Леопольдович Радлов – капитан 1-го ранга.

Отто Леопольдович Радлов – секретарь совета.

Преподаватели Классов торгового мореплавания 1898–1901 гг.

Михаил Ремезов – законоучитель, священник.

Роберт Робертович Герд – лектор Новороссийского университета.

Иван Михаил Занчевский – доктор прикладной математики, преподава-

тель физики и теоретической механики, профессор Новороссийского университета статский советник.

Август Людвигович Колле – надворный советник.

Николай Севостьянович Лунский – надворный советник.

Иван Васильевич Марков – состав коллежский асессор.

Владимир Моисеевич Сагарда – состав коллежский асессор, делопроизводитель, титулярный советник, преподаватель немецкого языка, профессор Новороссийского университета, статский советник.

Эрнест Романович Фон-Штерн – статский советник.

Леон Рохович Жиловский – врач.

Дмитрий Калининнович Лаврентьев.

*Преподаватели Одесского училища торгового мореплавания
с 1 июля 1901 по 1917 год*

Михаил Ремезов – законоучитель, священник.

Иван Васильевич Марков – преподаватель русского языка, статский советник.

Иван Антонович Давидович – преподаватель французского языка, статский советник.

Эрнест Романович Фон-Штерн – преподаватель немецкого языка, профессор Новороссийского университета.

Джон Эдвардович Петерс – преподаватель английского языка.

Иван Михайлович Занчевский – доктор прикладной математики, преподаватель физики и теоретической механики, профессор Новороссийского университета, статский советник.

Федор Тимофеевич Мирошниченко – преподаватель навигации.

Сергей Иванович Янушевский – преподаватель коммерческой, физической географии и морской практики, отставной лейтенант.

Михаил Яковлевич Пергамент – преподаватель коммерции и законовещения, приват-доцент Новороссийского университета, магистр римского права.

Николай Иванович Хохлов – бухгалтер.

Дмитрий Павлович Максutow – наставник судоводительского отделения, князь.

Михаил Васильевич Василев – наставник судоводительского отделения с 1911 года.

Стефан Варфоломеевич Предатко – наставник механического отделения, коллежский советник.

Владимир Ильич Алымов – преподаватель по устройству и теории ко-

рабля, корабельный инженер, надворный советник.

Александр Аркадьевич Курсин – инженер-механик, коллежский советник.

Александр Иванович Танфильев – заведующий мастерскими училища.

Глеб Александрович Туманов – пароходный механик, инженер-механик.

Адольф Федорович Полль – преподаватель товароведения.

Роман Михайлович Орженцкий – преподаватель коммерции и законовения, приват-доцент Новороссийского университета.

Станислав Андреевич Длуский – преподаватель, коллежский ассессор.

Гавриил Петрович Сычев – преподаватель, капитан дальнего плавания.

Елисей Тимофеевич Коноваленко – смотритель здания училища, титулярный советник.

Члены Совета с 1901 по 1917 год

Александр Васильевич Ергамышев – полковник по Адмиралтейству.

Евгений Львович Кочетов – действительный статский советник.

Василий Владимирович Давыдов – начальник Одесского торгового порта, надворный советник, камер-юнкер Высочайшего Двора.

Иван Ананьевич Манжелей – генерал-майор в отставке.

Иван Эдуардович Жирар – директор РОПиТ.

Александр Карлович Тимрот – директор РОПиТ.

Дмитрий Георгиевич Маврокордато – заведующий конторой Добровольного флота, генерал-майор, князь.

Леонид Федорович Компанион – заведующий конторой Добровольного флота, капитан 2-го ранга в отставке.

Отто Леопольдович Радлов – капитан 1-го ранга.

Матвей Матвеевич Синцов – помощник управляющего Одесской таможней, статский советник.

Логгин Логгинович Гавришев – начальник училища, статский советник.

Петр Петрович Степанов – начальник училища, действительный статский советник.

Дмитрий Павлович Максutow – наставник судоводительского отделения, князь.

Стефан Варфоломеевич Придатко – наставник механического отделения, титулярный советник.

Александр Иванович Танфильев – заведующий мастерскими.

Николай Демьянович Федосов – делопроизводитель Попечительного

совета и письмоводитель училища.

Леон Рохович Жиловский – врач училища (судоводительское отделение).

Сергей Григорьевич Боржим – врач училища (механическое отделение).

Анатолий Николаевич Ермолин – врач училища (судоводительское отделение).

Павел Георгиевич Часовников – врач училища.

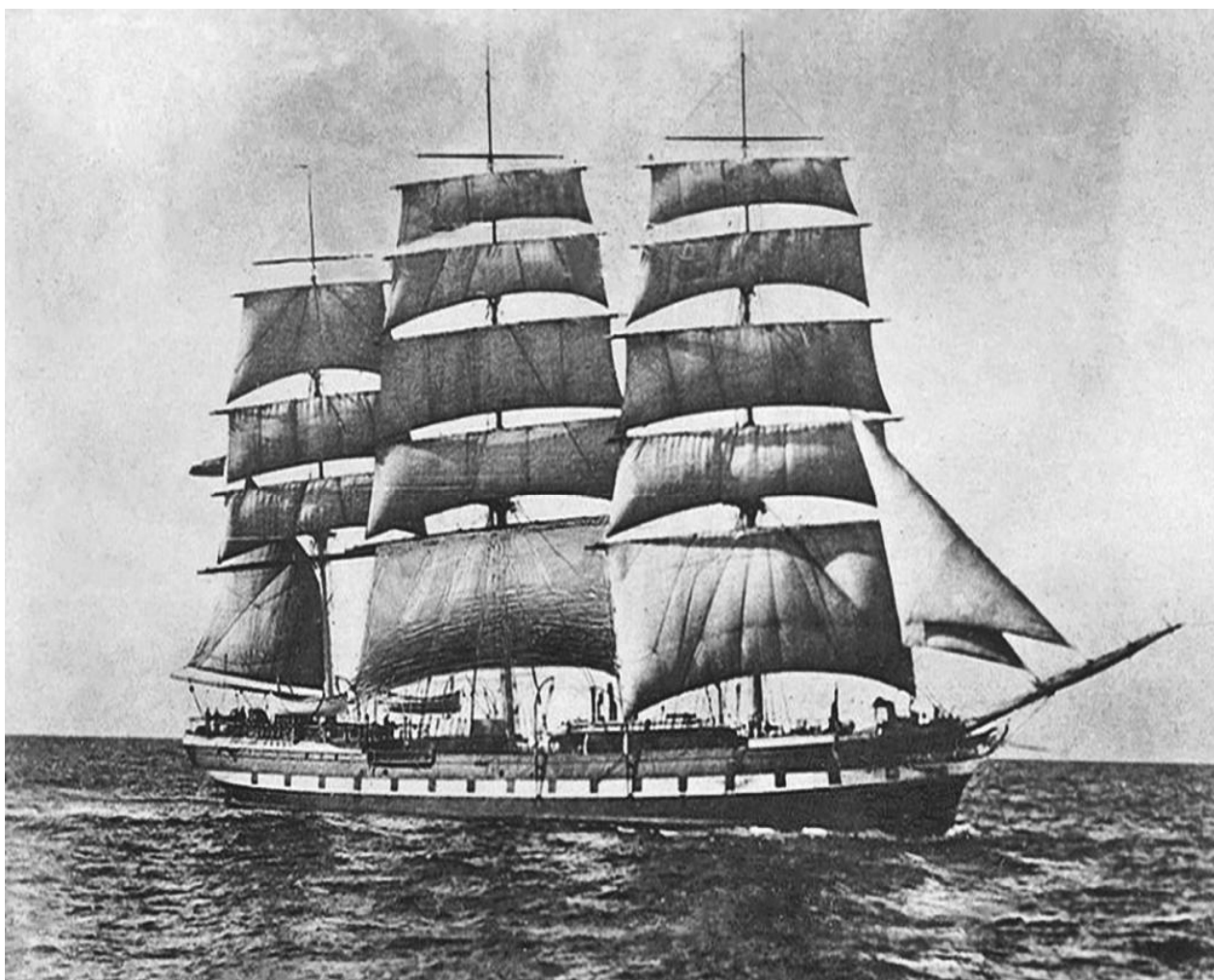
Григорий Маркович Вольфензон – инженер-технолог.

Михаил Василевич Васильев – старший помощник капитана.

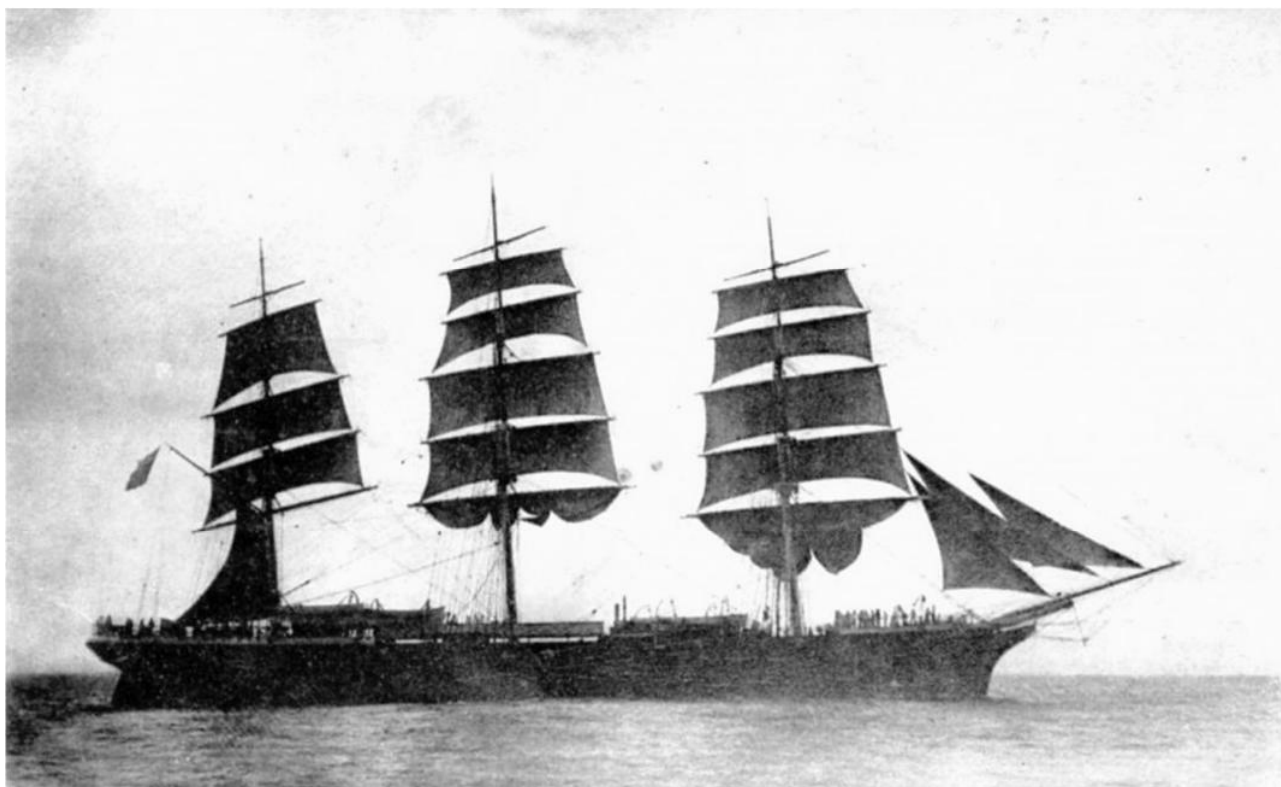
Елисей Тимофеевич Коноваленко – смотритель здания училища, губернский секретарь.

§11. УЧЕБНЫЕ СУДА «КЛАССОВ» И УЧИЛИЩА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

«Великая княжна Мария Николаевна» (1898–1910)



В 1898 г. английский клипер «Хесперус» был куплен Россией за 9 тыс. ф. ст. и передан Одесскому училищу торгового мореплавания, созданному в 1898 г. Так будущие торговые моряки России получили добротную базу для проведения морской практики. «Хесперус» был построен на верфи знаменитого строителя чайных клиперов Роберта Стиила по заказу судоходной компании «Девит и Мур» в Гриноке. Со дня спуска на воду 11 ноября 1873 г. в течение почти 20 лет судно работало на клиперских трассах, в основном на австралийской линии Лондон – Мельбурн. В 1892 г. в жизни «Хесперуса» произошли важные изменения, как бы предвосхитившие его будущее: клипер стал попутно с обычными своими обязанностями выполнять и функции учебного судна. Одновременно оно совершало рейсы, теперь уже из Сиднея в Лондон.



Одесса, начало 1900-х годов



Одесса, начало 1900-х годов

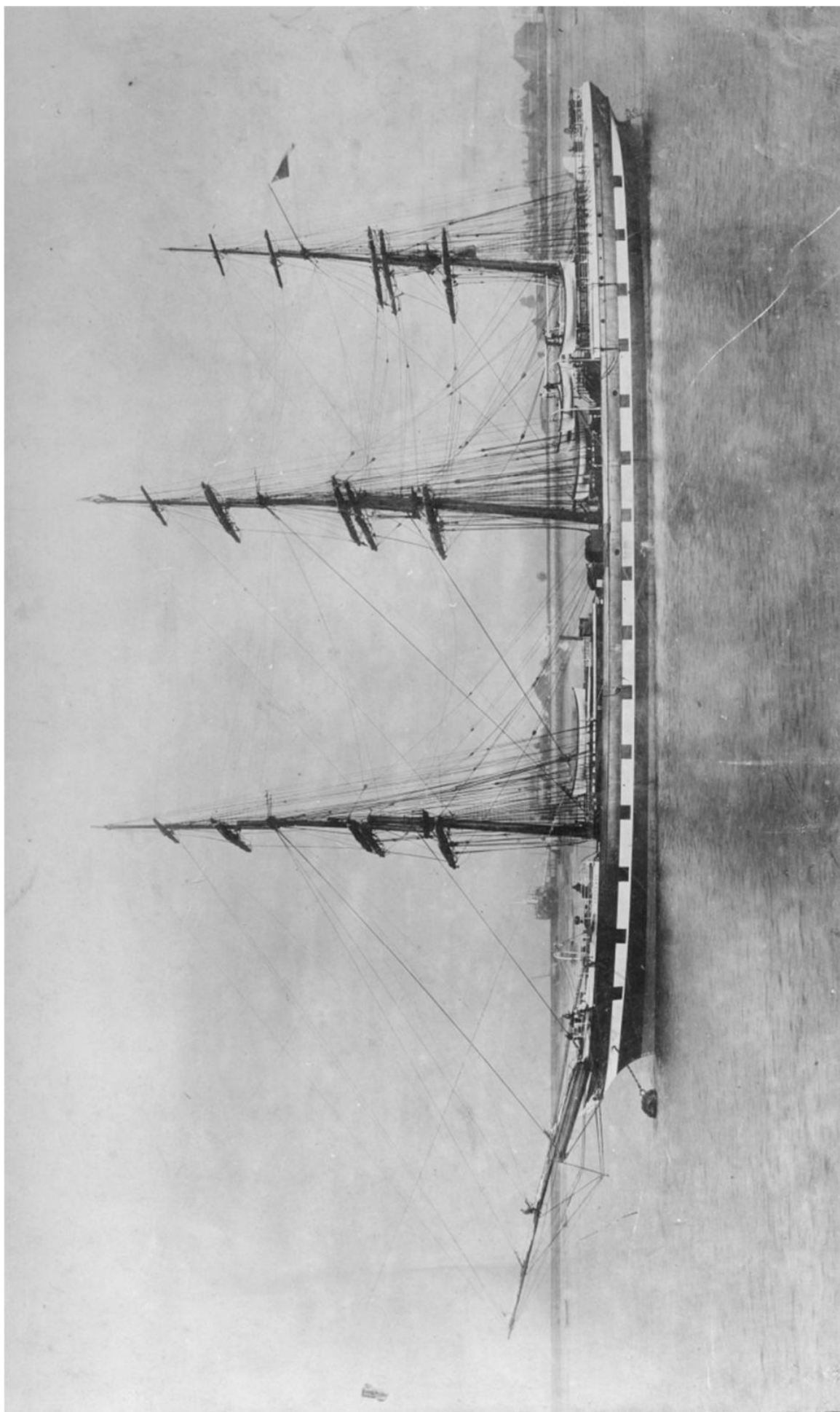
«Хесперус» был неплохим ходоком. В 1894 г. он прошел из Лондона до бухты Хобстон-Бей (рейд Мельбурна) за 81 сутки. Это был неплохой результат. В среднем клиперы покрывали эту дистанцию за 92 дня.

В России судно было названо торжественно-официально – «Великая княжна Мария Николаевна».

Первым капитаном учебного клипера был назначен отставной капитан 2-го ранга П. З. Балк, потомственный военный моряк, отменный специалист парусного дела и прекрасный методист. С его приходом на судно служба и учеба сразу же оказались введенными в строгие полувойсковые рамки. В 1908 г. командование судном принял Д. А. Лухманов, будущий основатель советской парусной школы. Под стать новому капитану был и его старший помощник М. В. Васильев.

Постоянный состав команды состоял из двух боцманов, старшего матроса, старшего рулевого, мастера-парусника, судового плотника, машиниста (его хозяйство – паровой котел, лебедка, паровой катер), матроса II класса (заведовал подшкиперской). На летнее время на судно нанимали дополнительно семь матросов I класса, всю прислугу кают-компаний. Учеников на судно набирали из числа практикантов Одесского училища, иногородних практикантов и, так называемых, кандидатов пробного плавания. Последние на довольно льготных условиях, практически не рискуя ничем, могли проверить свою пригодность к морской жизни. В летнее время обычно на судне насчитывалось 40–60 человек (строевая команда и ученики), осенью, когда на судне появлялись «кандидаты», – 60–110 человек. Поэтому, естественно, на долю практикантов выпадала работа по содержанию судна в чистоте и порядке. Это отвечало требованиям министерской инструкции, которая гласила: «Служба и занятия учеников на судне должны быть поставлены так, чтобы судно не нуждалось бы в матросах и в то же время ученики выпускного класса могли бы исполнять самостоятельно специальные штурманские обязанности и, по крайней мере, обязанности младшего помощника».

Учебный процесс был построен так, чтобы каждый поступающий в училище мог ознакомиться не только с обязанностями матроса, но и помощников капитана. Часы пребывания практикантов на судне расписывались «на ходу» и «на якоре» и мало чем отличались от регламента военных кораблей. Обязательными на судне стали пробы пищи капитаном перед раздачей ее команде, принятые на военных судах. Каждые полчаса на баке отбивались склянки. К подъему флага практиканты выстраивались повахтенно на верхней палубе. Перед подъемом подавалась команда «На флаг смирно». С подъемом флага производились развод на работы и учебные занятия. Боцманы были «вооружены» дудками на цепочках. Капитан обычно съезжал на берег на капитанской гичке красного дерева с «уборами» из темно-синего бархата, с горящими на солнце медными уключинами и румпелем, под шелковым флагом. В гичке сидели шесть отборных гребцов.



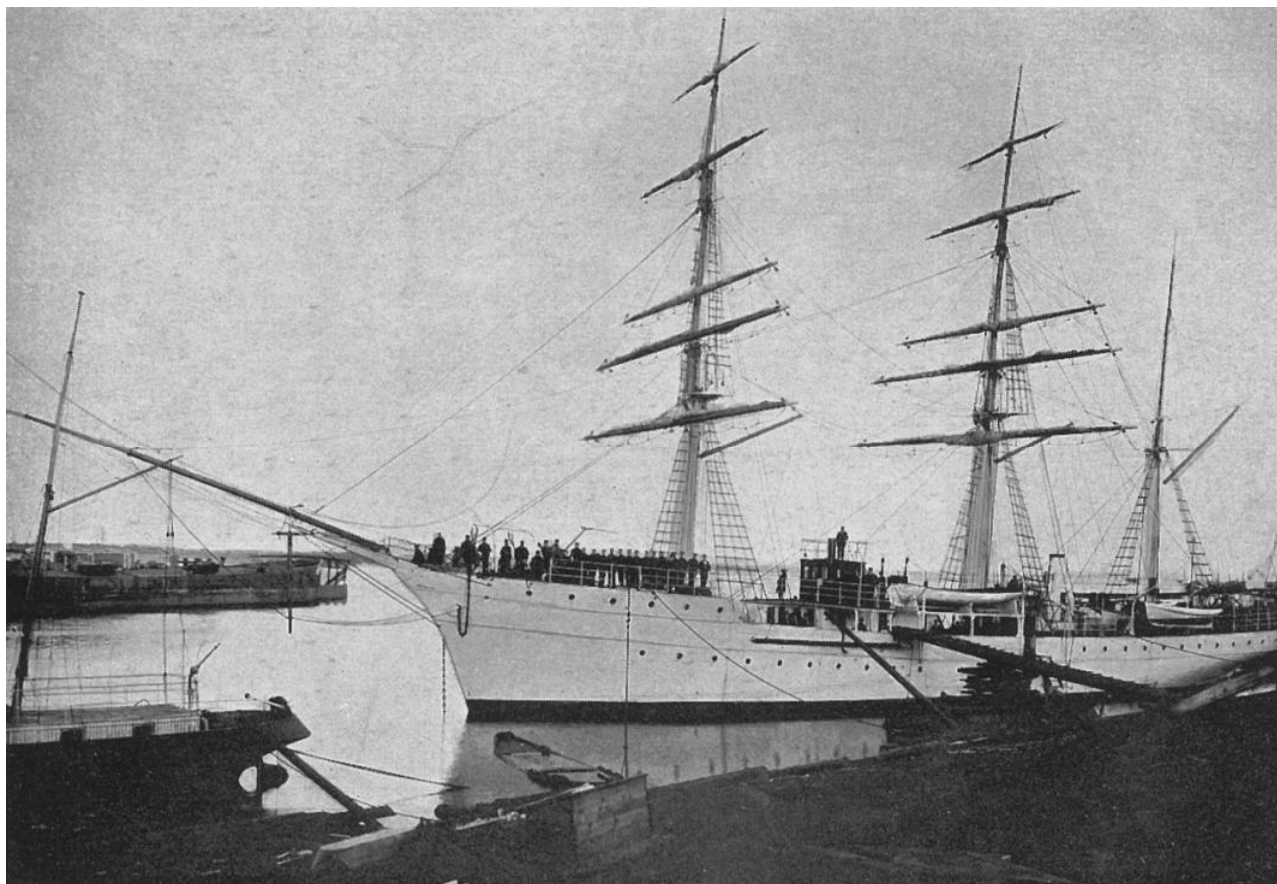
«Великая княжна Мария Николаевна», 1890-е годы

О дальнейшей судьбе клипера, ставшего прекрасной школой под парусами, известно до обидного мало. В ежегоднике Ллойда за 1924–1925 гг. имеются сведения о том, что в 1913 г. клипер прошел большой капитальный ремонт в Англии на верфи «Свэн энд Хантер», расположенной в небольшом местечке Уоллсенд, на р. Тайн. После ремонта, закончившегося до начала первой мировой войны, судно проследовало не на Черное море, а на Балтику.

Основные характеристики клипера «Мария Николаевна»

Длина регистровая по верхней палубе	79,96 м
Ширина на мидель-шпангоуте.....	2,10 м
Глубина интрюма (трюма)	7,17 м
Высота борта.....	7,85 м
Осадка средняя в полном грузу (без килля)	6,05 м
Надводный борт.....	1,50 м
Протяженность бака	12,20 м
юта	22,60 м
Водоизмещение полное.....	2870 т
Вместимость полная.....	1859 рег. т
Экипаж	40 чел.
Число курсантов	110 чел.

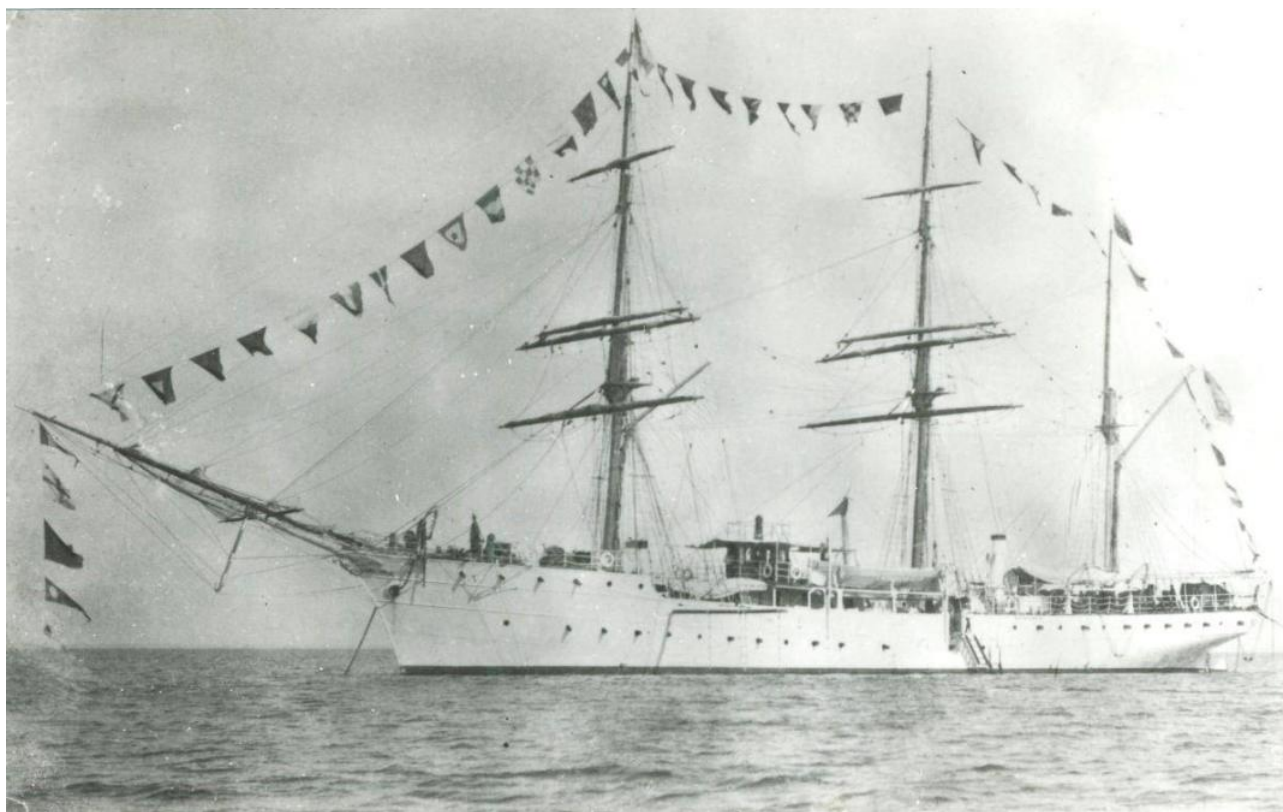
Барк «Великая княгиня Ксения Александровна» (с 22 сентября 1910–1920)



Барк «Великая княгиня Ксения Александровна»
перед выходом на ходовые испытания в море, 1904 год

Основные характеристики барка «Великая княгиня Ксения Александровна»

Длина между перпендикулярами.....	52,9 м
Ширина у миделя.....	9,14 м
Высота борта.....	6,3 м
Осадка средняя при стандартном водоизмещении	2,90 м
Водоизмещение стандартное	697 т
Экипаж	50 чел.
Число практикантов	100 чел.



Прибытие в Одессу, 22 сентября 1910 г.

Выдержка из газеты «Одесский листок» от 23 сентября 1910 года, №217:

«Вчера, на рассвете, прибыло в Одесский порт из Либавы учебное судно Одесского училища торгового мореплавания «В. К. Ксения Александровна». В Пирее судно приняло на борт посланных на встречу воспитанников училища. Судно стало у брекватора».

Капитаны учебных судов

Павел Захарович Балк (1898 г.)
Джон Реммерсен (1901–1902 гг.)
И. И. Горланов (1903–1908 гг.)
Дмитрий Афанасьевич Лухманов (1908–1910 гг.)
Виктор Иванович Лазаренко (1911–1917 гг.)

Первые помощники

Павел Захарович Балк (1900–1906 гг.)
Михаил Васильевич Васильев (1907–1910 гг.)
Должность старшего помощника вакантна (1911–1912)
Фоддей Павлович Морщиков (1913–1914 гг.)
Петр Германович Ставинский (1914–1917 гг.)

Вторые помощники капитана

Петр Германович Ставинский (1908–1912 гг.)
Ярослав Ипполитович Бочковский (1913–1917 гг.)

Третьи помощники капитана

Витольд Михайлович Анджеевский (1909–1910 гг.)
Герман Германович Кейре (1911 г.)
Иван Георгиевич Болдаренко (1912 г.)
Вячеслав Григорович Базилецкий (1913–1914 гг.)
Дмитрий Андреевич Коваленко (1915–1917 гг.)

Старшие механики

Александр Степанович Кайзер (1911 г.)
Владимир Николаевич (1912–1916 гг.)

Помощник механика

Абрам Ананьевич Шамаш (1912–1916 гг.)

ГЛАВА 3

ВТОРОЙ ПЕРИОД ИСТОРИИ УЧИЛИЩА

§12. ТЕХНИКУМ ВОДНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И МОРСКОЙ ТЕХНИКУМ

После победы Великой Октябрьской социалистической революции Коммунистическая партия, осуществляя слом старой государственной машины, сразу же поставила вопрос о необходимости образования. Начало этому было положено декретом Совета Народных Комиссаров РСФСР, подписанным 11 декабря 1917 года В.И. Лениным.

Для преобразования учебно-воспитательного дела в России, в целях объединения и обновления его на началах новой педагогики и социализма, говорилось в декрете, все учебные заведения – высшие, средние и низшие, общеобразовательные и специальные, числящиеся в различных ведомствах, – переводятся в ведение Народного Комиссариата по просвещению (НКП). Преподавание религиозных вероучений во всех государственных, общественных и частных учебных заведениях воспрещалось.

К 1917 году из морских учебных заведений в России существовали училища торгового мореплавания (в Одессе и Петербурге) и два типа мореходных училищ – дальнего плавания (в Архангельске, Владивостоке, Ростове-на-Дону, Херсоне и др.) и малого плавания (в Бердянске, Таганроге и Керчи). Училища торгового мореплавания, дальнего и малого плавания давали обучающимся среднее образование.

После революции морские училища были реорганизованы в техникумы водных путей сообщения, а контингент учащихся в них резко изменился: подавляющее большинство пришедших в учебные заведения теперь составляли сменившие винтовку на книги красноармейцы и военные моряки, рабочие и крестьяне-бедняки.

Начали разрушаться установившиеся в прошлом кастовые обычаи и порядки, типичные для старой буржуазной школы. Коренной ломке постепенно были подвергнуты формы и методы учебно-воспитательной работы, а также взаимоотношения между учащимися и преподавательским составом.

Перестройка системы обучения в морских учебных заведениях проходила в условиях гражданской войны. При этом приходилось преодолевать сопротивление реакционное настроенных учащихся дореволюционного приема и части преподавателей. С первых дней организации техникумов водных путей сообщения в них создавались партийные и комсомольские ячейки, которые и возглавляли борьбу за новую, советскую школу воспитания молодежи.

Обучение в техникумах в первые годы советской власти проходило в трудных условиях. Для оказания помощи учащимся были организованы специальные комитеты и кассы взаимопомощи. Большая заслуга в этом принадлежала профсоюзным организациям студенческой молодежи. Для иногородних учащихся были созданы общежития, организовано общественное питание в городских столовых и непосредственно при учебных заведениях. Позднее для учащихся были установлены стипендии. В первый период работы техникумов при них существовали двух – и четырехгодичные подготовительные отделения, создавшие возможности поступления в учебные заведения детям рабочих и крестьянской бедноты.

Для обеспечения флота как можно большим количеством морских специали-

стов, вышедших из среды пролетариата, особенно партийцев, в 1920–1922 годах при техникумах были организованы вечерние отделения. Кроме этого, в ряде городов (Баку, Батуми, Херсоне и др.) были открыты рабочие техникумы водного транспорта на базе пяти классов неполной средней школы с пятилетним сроком обучения с отрывом от производства.

На вечерних отделениях и в рабочих техникумах водного транспорта обучение проходило по двум этапам: окончившим первые три курса присваивалась квалификация штурмана малого плавания или механика 3-го разряда, а после окончания пятого курса – штурмана дальнего плавания или механика 2-го разряда.

Морских специалистов с высшим образованием для береговых организаций до 1930 года выпускали Ленинградский институт инженеров транспорта, Одесский политехнический институт и другие.

В Ленинградском институте инженеров путей сообщения с 1918 года были созданы три факультета: общий (первый год обучения) и, начиная со второго курса, два специальных – водный и сухопутный. В состав водного факультета входило воздушное отделение.

Московский институт инженеров транспорта с 1924 года имел факультеты: строительный (с отделениями постройки железных дорог и инженерных сооружений), водный (с речным и морским отделениями), эксплуатационный, тяговый и электротехнический.

Водные факультеты готовили инженеров речного и морского транспорта на единой гидротехнической и экономической базе. Решающими вехами нового этапа строительства высшей школы и среднего технического образования в СССР явились решения июльского (1928 г.) и ноябрьского (1929 г.) Пленумов Центрального Комитета партии.

Июльский Пленум ЦК партии вскрыл главные недостатки в постановке учебного дела во ВТУ и техникумах. Неблагополучное состояние подготовки специалистов выражалось в резком несоответствии темпов подготовки инженеров и техников росту промышленности. Обучение специалистов, органически не связанное с производством, было не приспособлено к его потребностям. Преподавание нередко отставало не только от новейших достижений науки и техники, но и от технических нововведений, уже прочно внедренных в нашу промышленность.

В числе других недостатков отмечалась плохая организация производственной практики студентов, неудовлетворительное состояние общественно-политического воспитания учащихся и т.д.

Особое внимание Пленум уделил вопросу дальнейшего увеличения рабочего ядра в высших и средних технических учебных заведениях.

Год, прошедший после июльского Пленума, полностью подтвердил правильность намеченных партией практических мероприятий. Подготовка новых технических кадров значительно продвинулась вперед. Тем не менее ее темпы все еще оставались неудовлетворительными, и ЦК ВКП (б) на ноябрьском Пленуме 1929 года снова рассмотрел вопрос об обеспечении народного хозяйства специалистами.

Отметив, что «темп подготовки новых кадров не идет ни в какое сравнение с темпами индустриализации и социалистического переустройства сельского хозяйства», ноябрьский Пленум мобилизовал внимание партийных и советских организаций на ликвидацию угрозы дальнейшего разрыва между спросом на специалистов и темпами их подготовки. Пленум вновь подчеркнул необходимость улучшения социального состава учащихся и предложил в ближайшие годы довести процент рабочих среди общего числа принимаемых во ВТУ не менее чем до 70 и одновременно очистить втузы от враждебных элементов, причем «не в порядке кампании, а в порядке систематического изучения и улучшения состава студенчества».

После ноябрьского Пленума в высших учебных заведениях и техникумах было установлено твердое единоначалие. Выборность ректоров вузов и директоров техникумов была заменена назначением их соответствующими руководящими органами. В связи с этими студенческие организации были освобождены от несвойственных и административно-педагогических функций. Пленум обязал партийные организации вузов и техникумов сосредоточить внимание на укреплении учебной дисциплины, на усилении общественно-политической работы, коммунистического воспитания студенчества, запретив им «вмешиваться в детали управления и в непосредственные распоряжения администрации»

Пленум вынес также постановление о создании новых вузов в соответствии с потребностями отдельных отраслей народного хозяйства.

Большое значение для организации высшего и среднего технического образования в стране на новых основах имело Постановление ЦИК и СНК СССР от 11 сентября 1929 года «Об установлении единой системы индустриального-технического образования», определившее, что инженеры готовятся в институтах (дневных, вечерних и заочных), административно-технический персонал предприятий – в промышленных академиях и на курсах красных директоров, техники – в техникумах и т.д.

В марте 1930 года Центральный Комитет партии принял постановление о реорганизации всех ВТУ и индустриальных техникумов по отраслевому признаку и о передаче их в ведение соответствующих хозяйственных объединений и наркоматов.

23 июля 1930 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации высших учебных заведений, техникумов и рабочих факультетов» по отраслевому принципу и о передаче их в ведение соответствующих хозяйственных объединений и наркоматов. В соответствии с этим постановлением вскоре были открыты первые институты инженеров водного транспорта в Ленинграде (ЛИИВТ) и Одессе (ОИИВТ), а средние учебные заведения в портовых городах Архангельск, Одесса, Ростов-на-Дону, Херсон реорганизованы в морские техникумы. В 1940 г. техникумы были созданы еще и в Риге и Таллине.

По решению СНК СССР в 1936 г. была открыта Академия водного транспорта, в которой руководящий состав пароконств, портов, заводов и других предприятий морского флота повышал свои специальные знания.

13 февраля 1930 г. Президиум ЦИК СССР утвердил постановление СНК «О реорганизации управления морским и речным транспортом». В рамках НКПС были об-

разованы всесоюзные объединения морского и речного транспорта Мортран и Речтран. Создается Центральное управление Мортрана (председатель Э. Ф. Розенталь, заместители Г. П. Ачканов и А. Я. Каулин). Главные контры Совторгфлота преобразуются в главные бассейновые управления: Северное, Балтийское, Черноморское, Азовское и Дальневосточное. Акционерное общество «Каспийское пароходство» реорганизуется в Управление Совторгфлота Каспийского моря. Вводится новая система подчиненности морских портов. Выделяются ведущие порты с прямым подчинением главным бассейновым управлениям. Руководство всем водным транспортом страны возлагается на одного из заместителей наркома путей сообщения.

Введение новой системы управления представляло собой важную веху на пути к созданию самостоятельного наркомата водного транспорта. 30 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об образовании Народного комиссариата водного транспорта Союза ССР» (НКВТ), на основании которого от НКПС отделились морской и речной транспорт и все портовое хозяйство. Первым народным комиссаром водного транспорта назначается Н. М. Янсон, член партии с 1905 г., работник ЦК ВКП(б), в прошлом моряк торгового флота – плавал кочегаром на судах, работал в портовых мастерских и на судоремонтных заводах.

27 января 1932 г. ЦИК СССР утвердил Положение о Наркомводе, по которому на базе Мортрана образуются два хозяйственных всесоюзных объединения флота – Совторгфлот и Морфлот (для внутренних перевозок). Все портовое хозяйство было подчинено Центральному портовому управлению.

На XVIII съезде партии в марте 1939 г. в Отчетном докладе ЦК ВКП(б) выражалась уверенность в том, что «не может быть сомнения, что некоторая отсталость водного транспорта в 1938 г. будет ликвидирована в 1939 г.».

В третьей пятилетке намечались модернизация флота, его типизация, увеличение мощности двигателей, скорости судов, расширение районов плавания. Предусматривалось увеличить пропускную способность портов, механизировать внутрискладские и внутритрюмные работы. В области судоремонта стояла задача специализации судоремонтных заводов и распространения методов ремонта силами экипажей судов (саморемонт).

XVIII съезд ВКП(б) поставил перед морским транспортом огромной важности задачи, связанные с быстрым ростом народнохозяйственных перевозок и укреплением обороноспособности страны. 9 апреля 1939 г. был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР о разделении Народного комиссариата водного транспорта СССР на Народный комиссариат морского флота (НКМФ) и Народный комиссариат речного флота (НКРФ).

В 1931 году техникумы водных путей сообщения и рабочие техникумы водного транспорта были преобразованы в морские техникумы.

За предвоенные годы (1920–1941) Одесский морской техникум выпустил для морского флота СССР:

Судоводителей..... 599 чел.
Судомехаников 711 чел.

Судостроителей 60 чел.
 Судоремонтников 77 чел.
 Механизаторов..... 13 чел.
 Радиотехников 95 чел.
 Гидротехников 66 чел.
 Эксплуатационников 29 чел.
 Всего 1649 специалистов.

Ежегодные выпуски техникума за 1920–1941 гг. составили:

1920 г.	8 чел.	1931 г.	105 чел.
1921 г.	3 чел.	1932 г.	175 чел.
1922 г.	17 чел.	1933 г.	108 чел.
1923 г.	29 чел.	1934 г.	103 чел.
1924 г.	23 чел.	1935 г.	133 чел.
1924 г.	7 чел.	1936 г.	40 чел.
1926 г.	33 чел.	1937 г.	108 чел.
1927 г.	26 чел.	1938 г.	216 чел.
1928 г.	44 чел.	1939 г.	175 чел.
1929 г.	38 чел.	1940 г.	127 чел.
1930 г.	61 чел.	1941 г.	70 чел.

Всего: 1649 человек.

С 1930 по 1941 год в Одесском морском техникуме функционировало заочное отделение по всем специальностям, какие имелись на дневном отделении. Кроме того, с 1929 года работало также вечернее отделение, сначала по подготовке судоводителей и судомехаников, а затем с 1935 года – только по подготовке судоремонтников на базе СРЗ №1.

В 1902 году, когда Одесское училище торгового мореплавания имело всего три класса судоводительского отделения и один класс механического, учебно-воспитательный персонал его состоял из 25 человек из них:

- на штатных должностях – 8 человек;
- преподавателей – 17 человек.

За время первых пятилеток техникум пополнился квалифицированным преподавательским составом.

В период с 1920 по 1930 гг. преподавательский состав училища, в основном, состоял из лиц, которые работали до революции, с небольшим пополнением новых преподавателей с дореволюционным образованием.

Специалистов выпуска советского периода среди преподавателей не было, поэтому в 1929 году особое внимание было уделено подготовке советских специалистов для педагогической работы в морских и речных техникумах.

В 1931 году техникум стал систематически пополняться преподавателями из числа молодых советских специалистов морского флота для подготовки командных кадров для морского транспорта.

На основании изложенного выше можно сделать определенный вывод о том, что подавляющее большинство преподавателей дореволюционного периода, то есть царских чиновников и офицеров было уволено или арестовано в этот период времени начиная с 1930 года. И к 1941 году в строю остались лишь единицы.

В советский период, с 1920 года, техникум располагал: учебными мастерскими, включающими механический, кузнечный, литейный и столярный цеха. Имелся широко оснащенный физический и механический кабинеты.

С 1931 года Одесский морской техникум является средним специальным учебным заведением.

За время первых пятилеток техникум расширился, создал хорошую учебно-материальную базу. Имел свое учебное судно «Товарищ».

К 1941 году при техникуме были созданы и оборудованы:

1. Судомеханическая лаборатория.
2. Электронавигационный кабинет.
3. Кабинет морской практики с аудиторией для практических занятий.
4. Электротехнический кабинет.
5. Радиотехнический кабинет с аудиторией для практических занятий.
6. Чертежный зал.
7. Физико-химический кабинет.
8. Учебно-производственные мастерские.

§13 НАЧАЛЬНИКИ ТЕХНИКУМА С 1920 ПО 1944 ГОД

Адольф Болеславович Гриневецкий. Родился 19 июля 1881 года. Окончил Одесское училище торгового мореплавания в 1903 году. С 1920 предположительно до 1923 года – начальник Училища. Двоюродный брат выдающегося ученого Василия Игнатьевича Гриневецкого, ректора Императорского Московского технического училища, прадеда Сергея Рафаиловича Гриневецкого. Судьба А. Б. Гриневецкого не известна.

Александр Аркадьевич Курсин (1923–1925 гг.)

Михаил Федорович Шаповалов (1925–1928 или 1933 гг.)

Иван Николаевич Борисов (1928–1933 по 1938 гг.)

Я. Т. Плохотниченко (1938–1941 гг.)

В период оккупации (17 октября 1941 по 10 апреля 1944 года) руководителем судоводительского отделения был **Михаил Фёдорович Шаповалов**, а судомеханического – **Павел Корнеевич Нудьга**.

§14. УЧЕБНОЕ СУДНО «ТОВАРИЩ»



«Товарищ», 30-е годы

Осенью 17 октября 1892 г. в ирландском городе Белфаст на верфи «Уоркмен и Кларк» был торжественно спущен на воду джутовый клипер классических пропорций «Лауристон». Лондонская судоходная компания «Джилбрейт и Мурхед» обзавелась для поддержания торговли с Востоком великолепным судном полного парусного вооружения.

В первых плаваниях парусник продемонстрировал хорошие ходовые качества. Известно, к примеру, что рейс «Лауристана» по маршруту Ливерпуль – Рангун занял 95 суток, в то время как средняя, выверенная многочисленными переходами сотен других судов цифра составляла 107 суток. Маршрут Холихед – Калькутта «Лауристон» преодолел за 96 суток (при норме 116). Но пути судов коммерческого флота неисповедимы, и в 1905 г. владельцем «Лауристана» стала другая лондонская компания «Джордж Дункан и К°», по заказу которой в 1908–1909 гг. на судне уменьшили парусность, одновременно изменив тип парусного вооружения. Корабль превратился в четырехмачтовый барк (классический барк имеет только три мачты). Кормовая мачта парусника вместо прямого вооружения получила косое, что уменьшило хлопоты с парусами. Сократилась и численность экипажа судна. Но дела пошли не так, как хо-

телось бы фирме, и она рассталась с судном. В июне 1910 г. «Лауристон» за 4 тыс. ф. ст. был перекуплен новым владельцем – компанией «Кук и Дандас».



«Товарищ», 20-е годы



В разгар первой мировой войны, в 1916 г., «Лауристон» вместе с другим парусником – «Катанга» – был приобретен теперь уже русским правительством, чтобы использовать в качестве буксируемых лихтеров для доставки из Англии материалов, необходимых для строящейся Мурманской железной дороги. Первые годы плавания под русским флагом оказались заурядными. «Лауристон» и «Катанга» были превращены в угольные лихтеры, которые снабжали суда топливом.

В годы гражданской войны и интервенции «Лауристон» временно перекочевал к берегам бывшего отечества – его захватили английские оккупанты и угнали в Англию. Такая же участь постигла многие другие советские суда. Немало пришлось потрудиться дипломатическим и торговым представителям, прежде чем удалось вернуть суда, законно принадлежащие Советской России. «Лауристон» вернулся из «плена» в 1921 г. Осенью этого же года парусник, еще оставаясь «Лауристоном», совершил первое плавание под советским флагом в столицу буржуазной тогда Эстонии. Республика Советов только начинала налаживать жизненно необходимые для страны торговые и экономические связи. Судов, пригодных к использованию, в распоряжении было немного, потому и было принято решение воспользоваться вместительными трюмами «Лауристона» для доставки в Таллинн груза металлических рельсов. В обратный путь трюмы судна заполнили ценнейшим грузом, с нетерпением ожидавшимся в Петрограде, – мешками с мукой. Команда парусника была собрана из бывших рыбаков Лужской губы и Ладоги – русских, эстонцев, латышей и финнов, привычных к морю, знавших парус, отлично зарекомендовавших себя в сражениях гражданской войны. Интернациональным был и командный состав парусника: капитан – эстонец К. Андерсон, старпом – латыш В. Спрогис, помощник – русский Ю. Пантелеев (бу-

душий адмирал). Кстати, благодаря воспоминаниям профессора и яхтсмена Юрия Александровича Пантелеева мы и знаем подробности этого рейса.

Первое плавание, кроме всего прочего, было важным и тем, что в ходе него складывался костяк будущей команды. Пока трюмы заполнялись рельсами, экипаж учился работать с парусами. Ставили и убирали паруса, брали рифы, имитировали, насколько это было возможно у стенки, выполнение поворотов оверштаг и через фор-девинд, привыкали к мудреной терминологии, готовили себя к физическим нагрузкам. Ю. А. Пантелеев пишет: «О том, что плавать нам предстоит в третьем десятилетии двадцатого века, свидетельствовала, пожалуй, только радиорубка да небольшой паровой котел, который давал пар для лебедок грузовых стрел (точнее, нок-талей). Все остальное делалось руками моряков. Вручную поднимался якорь – 16 матросов с трудом вращали якорный шпиль, упираясь ногами в палубу, а грудью в ясеневые вымбовки. Без электричества работали с парусами. Не для слабых рук был штурвал диаметром в человеческий рост, удержать который при ударах волн в перо руля не хватало силы. На этот случай были предусмотрены специальные тали, с которыми уже работали два человека. На судне не было ни отопления, ни принудительной вентиляции (в кубрике команды на случай холодов был предусмотрен камелек, отапливаемый каменным углем), ни электрического освещения. Свет в каютах давали керосиновые лампы, чад от которых усиливался при штилевой болтанке и влажной духоте».

В следующем, 1922 году, было принято решение переоборудовать один из двух парусников в учебное судно. «Катанга», как выяснилось, была в худшем состоянии, чем «Лауристон», и выбор пал на него. Нужно знать, что представлял собой Петроград начала 20-х гг., чтобы оценить те трудности, с которыми пришлось столкнуться корабелям и морякам, приступившим к ремонту судна. Огромное уважение испытываешь к руководителям морского хозяйства республики, которые в холодном и голодном Петрограде рассматривали ввод в строй учебного судна как первоочередную задачу. Ветеран парусника И. А. Ман, позже один из самых известных капитанов страны, писал: «Нелегкое это было дело: не хватало материалов, снастей, парусины... И все же к началу 1923 года, благодаря энтузиазму старых моряков и молодых слушателей морского техникума, реконструкция и переоборудование парусника успешно закончились». Морской техникум – это Ленинградская мореходка, к которой было приписано судно. Даже ввод в эксплуатацию уже готового судна оказался не простым делом. Сложности возникли при восстановлении класса Ллойда парусника, с неожиданными трудностями столкнулись и при подборе кандидата на вакантное место капитана. Так получилось, что и первым, и вторым по счету капитанами судна стали иностранцы. Вероятно, возобладали амбиции модной тогда на флоте болезни – «англоманства». Правда, довольно скоро все встало на свои места.

В 1924 г. четырехмачтовый барк, получивший имя «Товарищ», совершил в английский порт Талбот первый поход в качестве учебного судна. На его борту было 60 воспитанников техникума. Как свидетельствуют очевидцы и подтверждает английский историк Г. Андерхилл, капитан по приходе в порт Талбот позорно покинул суд-

но, и даже полиция не могла его разыскать. На обратном пути судно, загруженное углем, вел старший помощник С. Никитин. Команда в целом показала себя с наилучшей стороны, поэтому в следующий раз решено было организовать дальний рейс в шведский порт Лизекиль, а оттуда с грузом диабаза в аргентинский порт Росарио. Но начало этого рейса под командованием второго капитана оказалось чрезвычайно неудачным. В Северном море начались тяжелейшие штормы, за две с половиной недели совершенно измотавшие команду. Судно снесло далеко на север, и на семнадцатые сутки после начала рейса потерявший в себя веру капитан вынужден был укрыть судно в норвежском порту Вардё, откуда «Товарищ» был переведен в Мурманск. Здесь на судно прибыл Д. А. Лухманов, временно оставивший обязанности директора Ленинградского морского техникума для того, чтобы решить поставленную перед ним задачу: вернуть судно в «боевую» готовность, обеспечить океанский переход. Поднявшись на палубу «Товарища», опытный капитан отчетливо осознал, что с имеющейся командой можно плавать сколь угодно далеко. Необходимы только настоящему морская организация судовой жизни, дисциплина и регулярные тренировки. Паруснику, изрядно потерпевшему в схватке со стихией, нужен был небольшой ремонт. За сутки была закончена процедура передачи дел, и, как только его предшественник отбыл в сторону берега, Д. А. Лухманов приступил к реализации намеченного.

В море парусник «Товарищ» с грузом на борту вышел 29 июня 1926 г. Путь лежал в аргентинский порт Росарио, но по пути судно зашло в Саутгемптон на ремонт, где простояло с 1 августа по 18 сентября.

После окончания ремонта «Товарищ» продолжил рейс в Южную Америку, затратив на переход 97 суток, включая посещение о. Мадейра и остановки в океане с целью проведения тренировок, связанных со спуском шлюпок на воду. В порт Монтевидео (Уругвай) судно прибыло 25 декабря 1926 г. Дальнейший путь по рекам Ла-Плата и Парана был пройден на буксире. Торжественными были встречи, оказанные «Товарищу» в портах Уругвая и Аргентины. Как пишет Евг. Шуан в книге «В Аргентину на паруснике» (Ленинград, 1928), специально созданный Общественный комитет по организации встречи советских моряков выпустил листовку с таким текстом: «В первый раз придет в наши воды корабль рабочей России. «Товарищ» на нашем языке означает друг – таково имя корабля, который прибудет в порт Росарио. На нем развеивается красное знамя интернационального пролетариата – официальный герб России рабочих и беднейшего крестьянства. Рабочие Росарио! Достоинно встретим первый советский корабль!». Завершив заходы в Монтевидео, Росарио и Буэнос-Айрес, «Товарищ» с грузом ценного, необыкновенной прочности квебрахового дерева взял курс на родину.

Д. А. Лухманов, сумевший привести судно в образцовое состояние, сформировать отменный экипаж, получил разрешение вернуться к своей основной работе в техникуме. В командование судном вступил бывший старший помощник капитана Э. И. Фрейман. В Ленинград «Товарищ» прибыл 26 июля 1927 г. Океанская часть перехода (до Английского канала) на этот раз была завершена за 74 дня – достаточно

хороший показатель для учебного судна.

Следующий дальний рейс (также намечавшийся в Южную Америку) парусник начал в феврале 1928 г. из немецкого порта Хольтенау. Для судна, однако, началась полоса невзгод. Накануне оно вместе с другими судами оказалось в плену тяжелого льда, сковавшего Кильскую бухту. Вырваться из него оказалось не просто. Но беда была еще впереди. В ночь на 24 февраля в Английском канале на траверзе мыса Данджнесс произошло столкновение судна с итальянским грузовым пароходом «Алькантара». Пароход, сделав неожиданный поворот, попал под форштевень «Товарища» и мгновенно затонул. Случайно спасся один человек – вахтенный машинист, который в момент столкновения оказался на верхней палубе и успел зацепиться за внезапно нависшие у него над головой снасти бушприта.

«Товарищ» лег в дрейф и, наконец, подумали о себе.

Старпом К. Ф. Саенко осмотрел с фонарем носовую часть корабля. Пробоина оказалась внушительной, форпик затопленным, но таранная переборка воду не пропускала. Английская спасательная компания предложила по радио свою помощь за весьма солидное вознаграждение. Наш капитан Э. И. Фрейман отказался и принял решение идти в Саутгемптон самостоятельно.

Под остатками парусов «Товарищ» двинулся в порт».

В Саутгемптоне моряков не очень дружелюбно встретили английские власти и журналисты, среди которых были и те, кто не питал симпатий к новой России. Следовало ожидать, что будет сделана попытка объявить экипаж «Товарища» виновником инцидента.

Началось судебное разбирательство. Всех интересовало, что происходило в момент столкновения на мостике «Алькантары». Свидетелей не было, оставалось только строить догадки.

Разбирательство по делу столкновения судов происходило в двух инстанциях Английского адмиралтейского суда и затянулось на два с лишним года. Первая инстанция, руководствуясь, скорее, политическими соображениями, нежели анализом имеющихся фактов, занялась выискиванием доказательств виновности именно советской стороны. Не располагая данными, компрометирующими экипаж «Товарища», судьи основывали свои обвинения на том факте, что паруса и рангоут были освещены фальшфейерами белого цвета, что не предусмотрено Правилами для предупреждения столкновения судов в море. Это якобы и ввело в заблуждение администрацию итальянского парохода.

Высший апелляционный суд, тем не менее, вынужден был отменить заключение первой инстанции. Вина была возложена на людей, стоявших на мостике «Алькантары».

Казалось бы, четкая и ясная итоговая характеристика ситуации, сформулированная авторитетно и официально, не оставляла места иным толкованиям тех событий. Но газетные обсуждения продолжались, их отголоски перекочевали даже в хорошие книги. В частности, в связи с этим инцидентом английский морской историк Б. Лаббок в книге, изданной в 1960 г., позволил себе усомниться в квалификации членов

Для парусника «Товарищ» инцидент закончился следующим. Отстояв около недели в Саутгемптоне, он под буксиром перешел в Гамбург, чтобы «залечить раны». Покинув этот порт 21 июля 1928 г., парусник направился уже в Черное море. Гибралтар был пройден 13 августа. В Средиземном море вблизи о. Крит «Товарищ» поймал благоприятный ветер и показал скорость былых времен – 14 узлов. Прибыв в Одессу, «Товарищ» недолго оставался у стенки. Став флагманом учебного флота страны, он уже не покидал пределов Черного и Азовского морей, но это не мешало ему оставаться первоклассной, исключительно популярной школой под парусами.

Ниже приведены данные о корабле, позволяющие хотя бы мысленно воссоздать замечательный облик, сравнить с данными кораблей, плававших до него и еще только собирающихся плавать. Вот основные из них.

Длина по верхней палубе (регистрация).....	86,73 м
Ширина на миделе.....	12,80 м
Высота борта.....	7,93 м
Осадка максимальная с килем	6,60 м
Водоизмещение в полном грузу	4750 т
порожнем.....	1150 т
Вместимость валовая.....	2472 рег. т
Экипаж	32 чел.
Число практикантов	120 чел

Парусное вооружение судна было переделано на вооружение четырехмачтового барка англичанами в 1908–1909 гг., при этом практически не были затронуты первые три мачты. На них лишь устранили «вышедшие из моды» лисели, да бом-брам-

стаксели, ранее размещавшиеся между мачтами. Наибольшие изменения, естественно, коснулись бизань-мачты. На ней удалили все пять реев прямого вооружения и укоротили крюйс-брам-стенгу. Всего сохранили лишь 30 парусов.

Рангоут в основном стальной, клепаный. Исключение составляли брам- и бом-брам-стенги (однодеревки), крюйс-брам-стенги, брам- и бом-брам-реи, бизань- и флаг-гафель. Изготовленные из красного дерева, они, однако, окрашивались в общий для рангоута белый цвет. Общая характеристика и технические данные рангоута сведены в приложение 3.

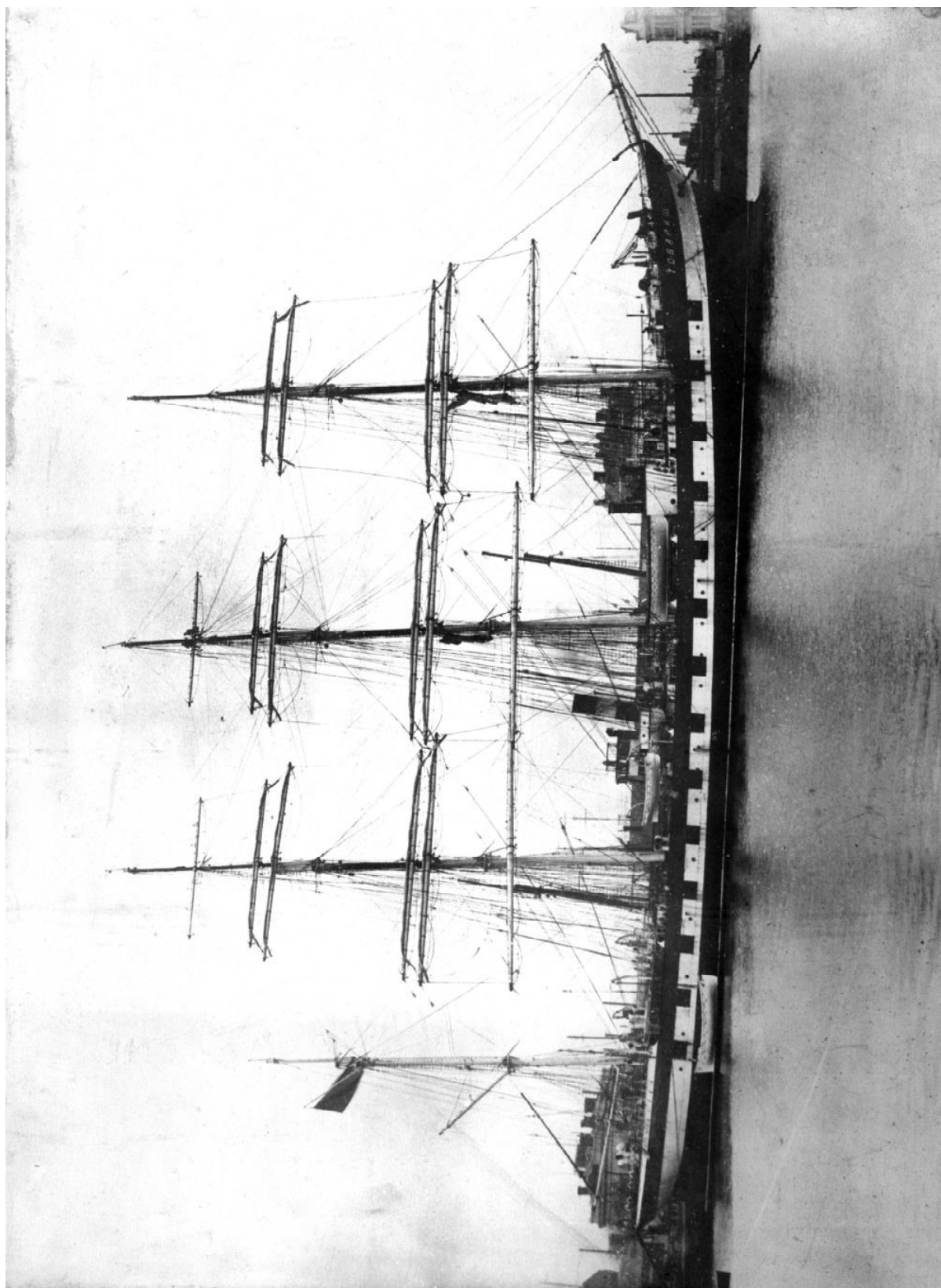
Общая высота мачт в сборе от основной плоскости и до клотиков и наклон их в корму от вертикали составляет: фок-мачты – 52,5 м и 3° соответственно; первой грот-мачты – 53,3 м и 3,5°; второй грот-мачты – 52,9 м и 4°; бизань-мачты – 42,5 м и 5°.

Такова официальная история учебного судна «Товарищ».

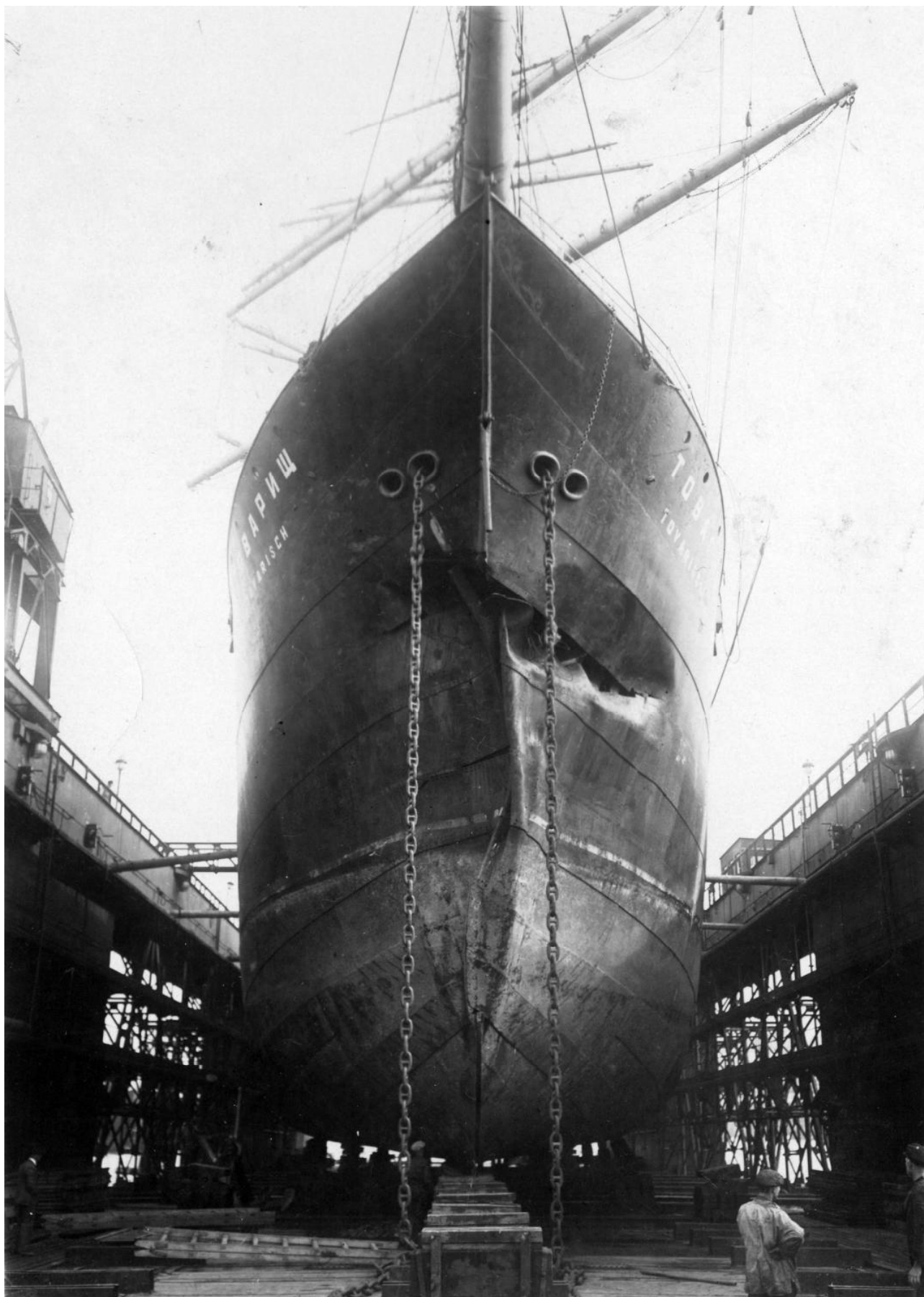
Однако, в своих воспоминаниях капитан М. И. Григор, бывший практикантом на «Товарище» в 1927–1928 гг., ничего не пишет о столкновении с итальянским сухогрузом «Алькантара». Еще одна загадка истории (см. Приложение 5).



«Товарищ» в сухом доке. Бременхафен, Германия, 1922



«Товарищ», Одесса, 30-е годы



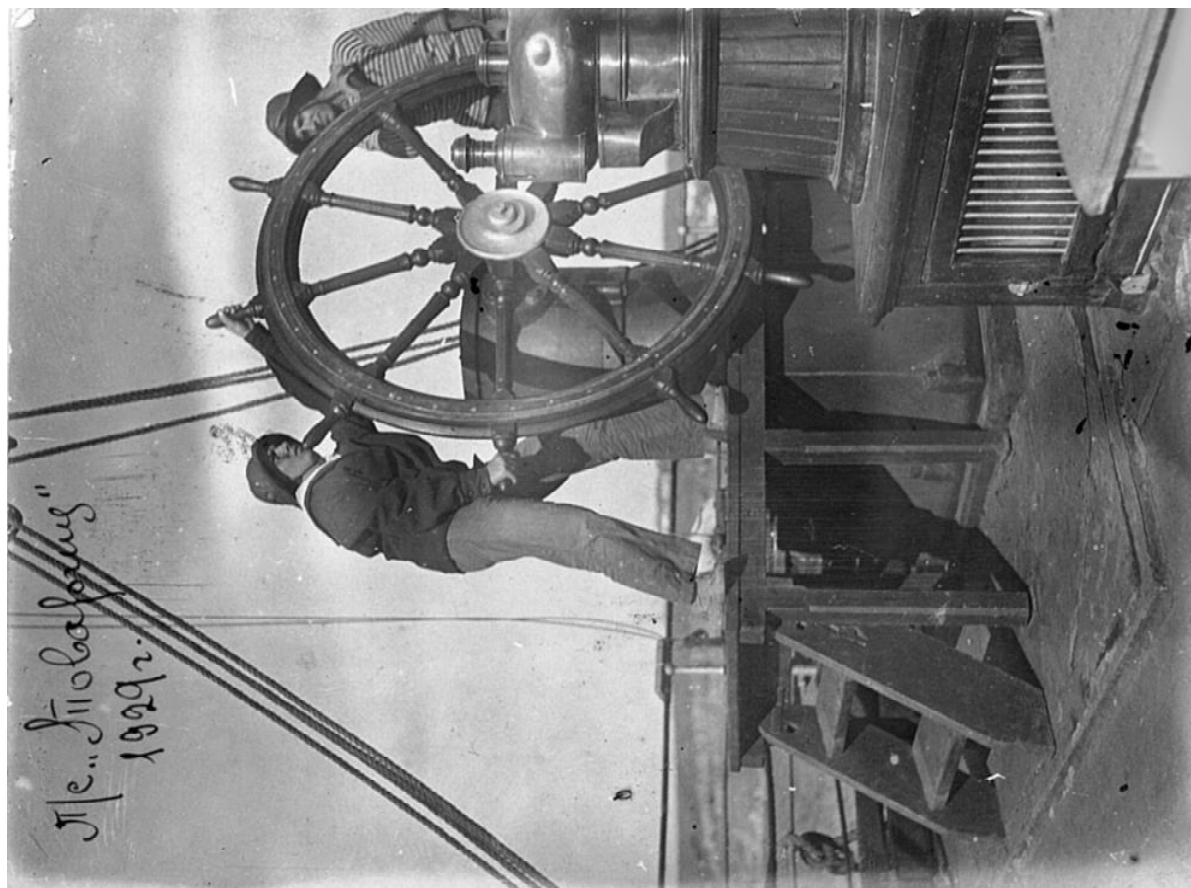
В плавучем доке. Саутгемптон, 1927



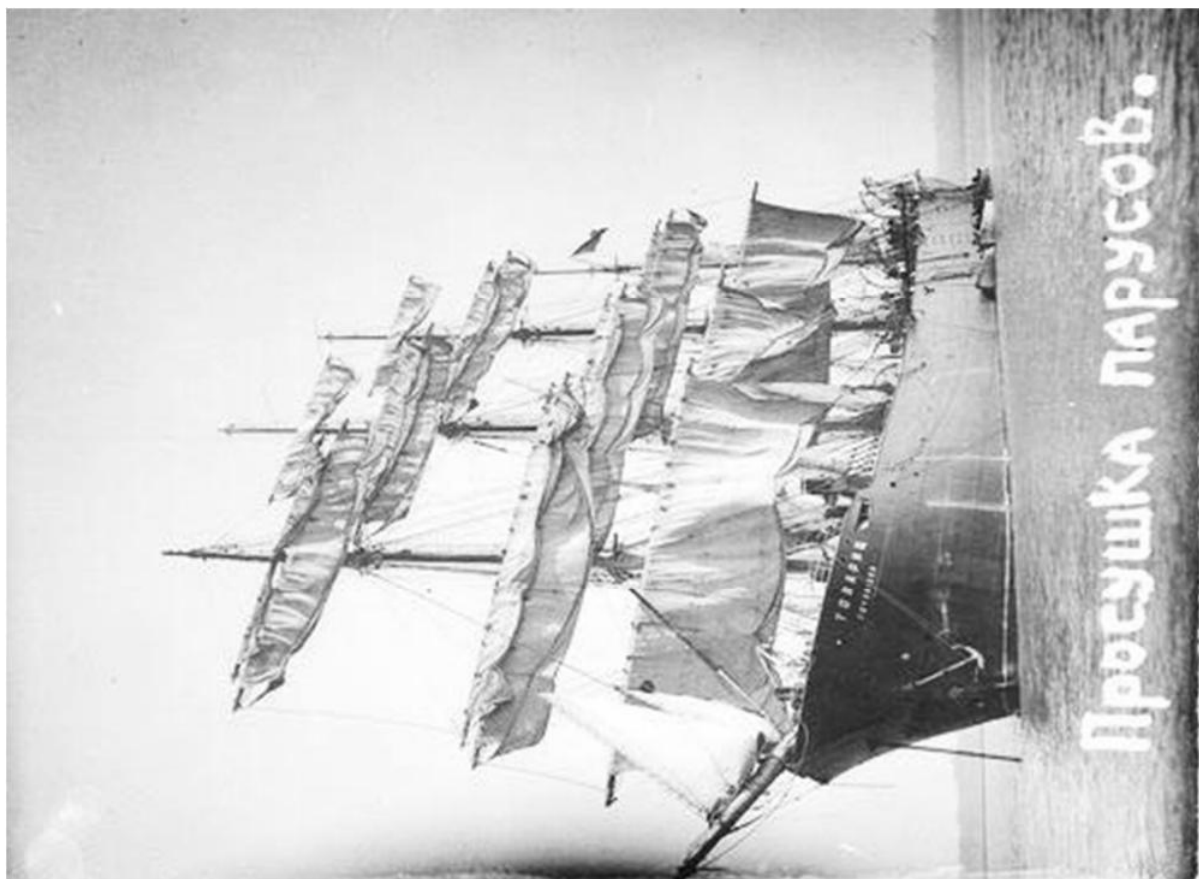
Кильский канал. Германия, 1928 год



После ремонта. Саутгемптон, 1927



Слева у штурвала – Т. Ф. Алексеева,
жена будущего капитана «Товарища» П. С. Алексеева





Ст. помощник «Товарища»
Э. И. Фрейман. Саутгемптон, 1926



Капитан «Товарища» Э. И. Фрейман.
Одесса, 1937



Э. И. Фрейман. Одесса, 1936



Капитан «Говарица» П. С. Алексеев, Одесса, 1938

§15. ОТ МОРСКОГО ТЕХНИКУМА К ОДЕССКОМУ МОРЕХОДНОМУ УЧИЛИЩУ

В годы Великой Отечественной войны занятия в морских техникумах Одессы, Риги, Таллина, Херсона и Ленинграда были прекращены. Однако в ходе войны выявилась необходимость дальнейшего совершенствования системы подготовки кадров для морского транспорта, и прежде всего, в связи со значительными потерями в период войны, – подготовки высококвалифицированных командных кадров. В соответствии с приказом Наркома морского флота СССР №63/Л от 02.02.1944 г. Создавалась группа по возобновлению работы ОИИВТа, Одесского и Херсонского морских техникумов. 5 марта 1944 г. Вышло Постановление Государственного комитета обороны СССР №5311 “О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота”, т.е. о создании системы мореходных училищ. Наркомом морского флота директор ОИИВТа А. В. Будницкий был назначен начальником оперативной группы министерства с заданием по разработке мероприятий по организации в Одессе мореходного и высшего мореходного училищ и в Херсоне – мореходного училища, а также по подготовке материальной базы и штата работников к реэвакуации ОИИВТа из Астрахани. Доцент В. И. Литвак в соответствии с приказом наркома морского флота СССР был назначен заместителем начальника оперативной группы по организации учебных заведений морского флота в Одессе и Херсоне. Оперативная группа во главе с А. В. Будницким сразу же выехала в Одессу еще до ее освобождения и приближалась к ней вместе с войсками маршала Р. Я. Малиновского. Профессор Я. Л. Нудельман стал и. о. директора ОИИВТа.

Из сводки от 10 апреля 1944 г. сотрудники и студенты узнали об освобождении Одессы, а 15 апреля в Москву выехали А. А. Костюков и В. И. Сухоцкий. Их привлекли к разработке мероприятий по организации высших мореходных училищ. В связи с созданием такого училища в Ленинград были переведены студенты-судоводители и весь судоводительский факультет ОИИВТа. Когда все организационные мероприятия по созданию сети мореходных училищ (в городах Архангельске, Баку, Батуми, Николаевске-на-Амуре, Одессе, Ростове-на-Дону и Херсоне) были проработаны, вышел приказ Наркома морского флота СССР №229 от 7 июля 1944 г. в котором говорилось о реорганизации морских техникумов в высшие мореходные и мореходные училища, а в Одессе – организации высшего мореходного училища. Сотрудники ОИИВТа – ОИИМФа были причастны к организации мореходных училищ и высших мореходных училищ в Одессе, Херсоне, Ленинграде и в других городах. Доцент В. И. Литвак был назначен уполномоченным ГУУЗа Наркома морского флота в Херсоне, мореходной школы и ремесленных училищ. Выпускник ОИИВТа Т. С. Смолянкин был назначен в мае 1944 г. организатором и начальником Одесского мореходного училища.

Курсанты Мореходного училища на период их обучения были взяты на полное государственное обеспечение (общежитие, питание, обмундирование и денежное довольствия). С 1944 по 1960 гг. ежегодно план набора на 1-й курс составлял 150 чел., с 1961 года по 1966 год план был увеличен до 270 человек, с 1967 – до 300 человек, а с 1969 года – до 330 чел.

Первый послевоенный выпуск Мореходного Училища был в 1948 году. С 1948 по 1970 годы из училища только на дневном отделении было выпущено 2765 человек, в том числе:

судоводителей..... 1073 чел.

судомехаников..... 859 чел.

судостроителей 150 чел.

эксплуатационников..... 308 чел.

механизаторов..... 375 чел.

В послевоенный период (с 1950 по 1970 год) закончили заочное отделение 1900 моряков и береговых работников морского флота:

Годы	Судоводительск.	Судомеханич.	Эксплуатацион.	Механизаторы	Всего
1950	-	-	4	-	4
1951	8	3	-	-	11
1952	5	1	-	-	6
1953	4	9	3	-	16
1954	16	16	10	-	42
1955	32	30	15	-	77
1956	46	55	13	-	114
1957	3	17	11	-	31
1958	21	29	9	-	59
1959	16	52	11	-	79
1960	30	53	17	2	102
1961	19	81	16	2	118
1962	37	65	16	2	120
1963	28	37	4	3	72
1964	35	90	27	4	156
1965	42	56	30	1	129
1966	39	99	32	6	176
1967	50	70	15	9	144
1968	43	78	34	9	164
1969	35	83	14	1	133
1970	60	72	13	2	147

Среднегодовой контингент учащихся составлял 1599 человек, из них: плавсостав – 1392, работники портов и пароходств – 207 человек. Все учащиеся, в основном, работали по специальности, избранной для изучения в училище.

В 1954 году при училище было вновь организовано вечернее отделение, которое вело подготовку техников – судоремонтников, механизаторов и техников по эксплуатации флота.

Со дня первого выпуска в 1959 г. до 1970 г. по вечернему отделению училище

окончили 790 человек.

Год	Судоремонт.	Механизат.	Эксплуат.	Курсы мастеров	Всего
1959	28	16	-	-	44
1960	29	-	-	17	57
1961	26	-	-	-	26
1962	27	-	-	-	27
1963	27	-	-	-	27
1964	40	-	-	-	40
1965	23	-	-	-	23
1966	29	17	-	-	46
1977	41	17	15	-	73
1968	25	-	28	-	53
1969	45	-	68	-	113
1970	39	18	21	-	78

После реорганизации техникума училище располагало зданиями экипажа, арендованными у горисполкома. В 1958 году было введено в эксплуатацию новое здание экипажа на ул. Свердлова (Канатная). Сабанские казармы были переданы училищу в середине 60-х годов.

§16. НАЧАЛЬНИКИ УЧИЛИЩА С 1944 ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Тимофей Сергеевич Смолянкин (1944–1946 гг.)

Владимир Кузьмич Захаров (1947–1953 гг.)

Николай Александрович Костенко (1953–1965 гг.)

Федор Степанович Бойцов (1965–1975 гг.)

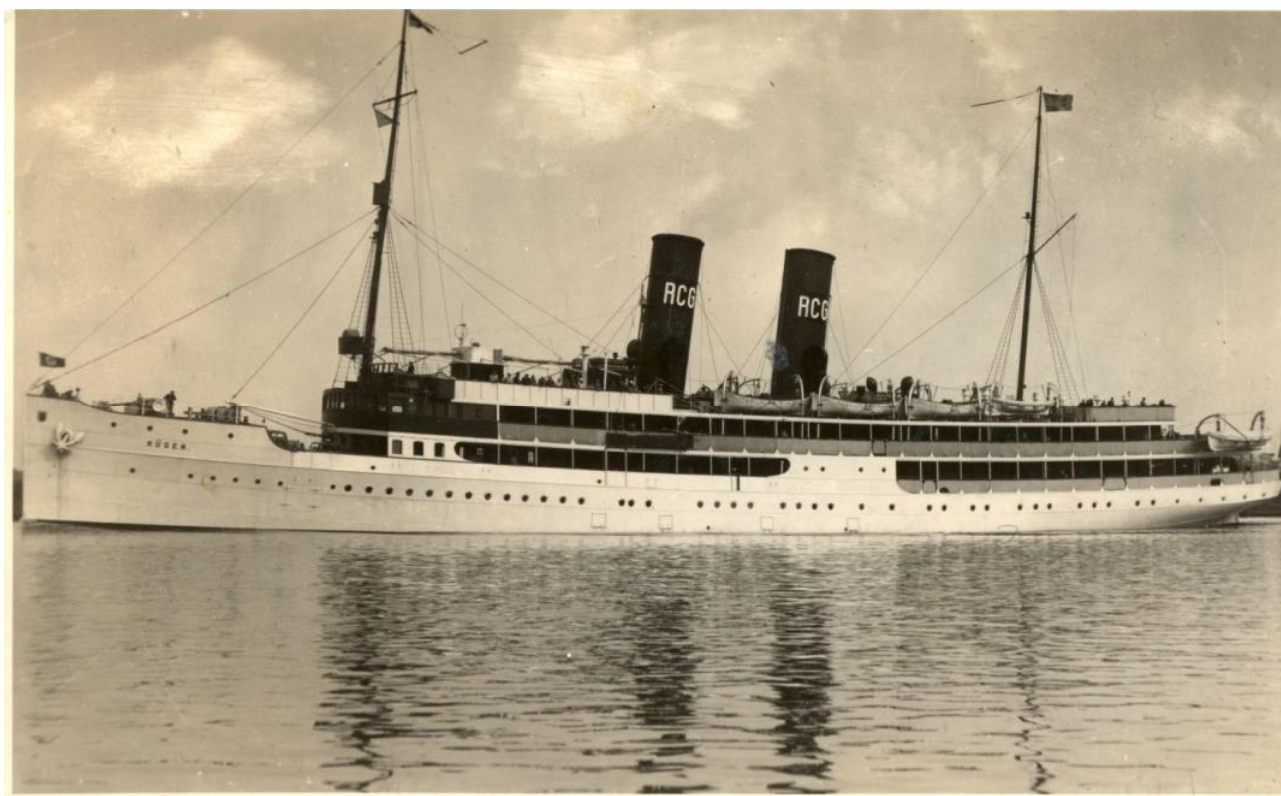
Геннадий Александрович Теплов (1975–1989 гг.)

Валерий Александрович Леонов (1989–1998 гг.)

Теймураз Давидович Мокия (1998–2002 гг.)

Александр Иванович Сабуров с 2002 по настоящее время.

§17. УЧЕБНОЕ СУДНО «ИВАН СУСАНИН»



Пароход "Rügen", Германия, 1930-е годы

Пассажирский пароход прибрежного плавания "Rügen" был спущен со стапеля 21 февраля 1914 года и введен в эксплуатацию 20 мая 1914 года в Германском городе Щецин судоходной компанией "J.F.Braeunlich GmbH". В короткое время до начала Первой мировой войны судоходная компания "J.F.Braeunlich" использовала "Rügen" преимущественно в службе на пассажирской линии Щецин – Свинемюнде.

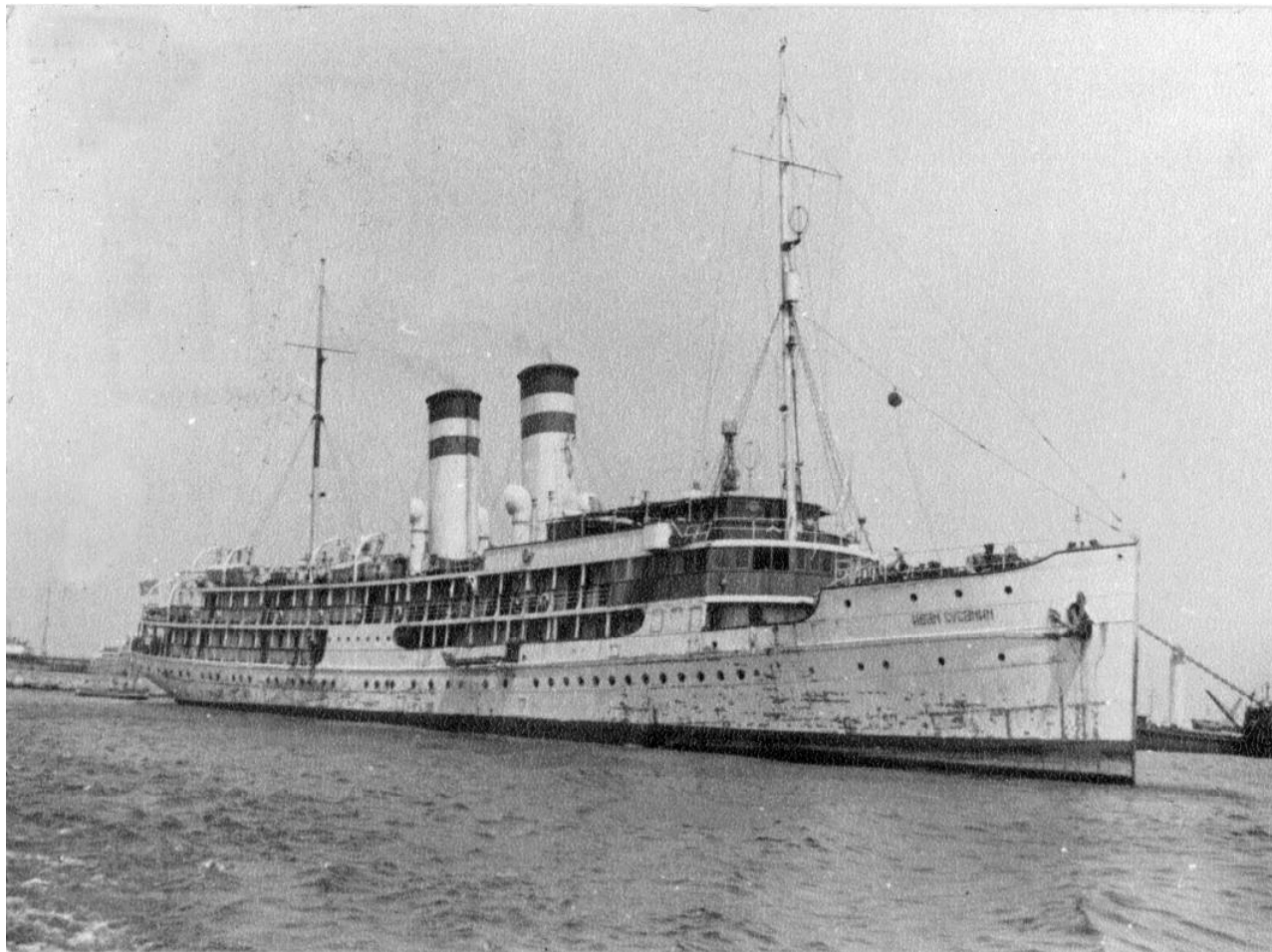
21 ноября 1914 года под флагом Кайзеровского ВМФ Германии "Rügen" вступил в Первую мировую войну. Пароход использовался на Балтийском море как вспомогательное судно для установки мин. С 4 июля 1918 года до окончания войны "Rügen" использовался в качестве школы подводников. 14 марта 1919 года судно по репарации было передано Великобритании, но уже 17 апреля 1919 года бывший владелец ("J.F.Braeunlich") смог выкупить судно у британской "Shipping Controller".

С 1921 года владельцем судна значится компания "Stettin-Rigaer Dampfschiffs-Gesellschaft" (судовладелец – R.C. Gribel, Stettin), "Rügen" совершает морские пассажирские рейсы на линии Щецин (Германия) – Рига (Латвия).

В сентябре 1939 года, с началом Второй мировой войны, пароход "Rügen" перешёл под управление Военно-морского ведомства Германии. С 16 сентября 1939 года "Rügen" используется как госпитальное судно на Северном Море, а в 1942 году переводится на Балтийское море и используется также как госпитальное судно. Во время Второй мировой войны "Rügen" получает ещё одно название, военное: "Lazarettsschiff H". В госпитальном варианте этот пароход принимал на борт до 400

человек пациентов (раненных) и медперсонала. Окончание войны "Rügen" встретил неповреждённым.

11 марта 1946 года, после официального раздела трофейного флота, доставшегося СССР и Великобритании после победы над Германией, пароход передаётся СССР. Далее следует переименование судна на "Иван Сусанин". С 3 июня по 31 января 1946 года пароход прошёл ремонт и некоторые перестроечные работы на судоремонтной верфи "VEB Mathias-Thesen-Werft" в Висмаре. Сразу после окончания ремонта "Иван Сусанин" отбыл на Чёрное море в свой новый порт-приписки – Севастополь.



«Иван Сусанин» в акватории Одесского порта, конец 50-х годов.

На заднем плане справа – Воронцовский маяк

Изначально предполагалось, что сразу же по прибытии в Севастополь "Иван Сусанин" приступит к выполнению рейсов в качестве учебного судна. Но это произошло позже. Дело в том, что в те годы была сильная нехватка торгового флота (по причине его отсутствия) на Чёрном море. Многие суда, полученные по репарации, находились или на длительных ремонтах и восстановлении, или были заняты перевозками в других регионах. И "Иван Сусанин" в качестве линейного пассажирского судна стал выполнять рейсы на Крымско-Кавказской линии. Таким образом, этот пароход был одним из самых первых морских пассажирских судов, вышедших на Крымско-Кавказскую линию после окончания войны 1939–1945. Кроме того, известно,

что эти рейсы были именно грузопассажирскими – почти в каждом рейсе судном перевозились и срочные и почтовые грузы.

Но к 1949 году на Чёрном море все-таки появился регулярный пассажирский флот, и где-то в это время "Иван Сусанин" завершил пассажирскую транспортную службу и перешёл к своему непосредственному предназначению – он стал учебным судном. До 1959 года (включительно) пароход "Иван Сусанин" был учебным судном и совершал плавания с курсантами школы морского судоходства Севастополя. Эти учебные плавания для будущих моряков проходили, в основном, в Чёрном море.

В самом конце 1950-х годов проводилось массовое списание многих устаревших к тому времени судов торгового флота СССР, под которое попал и "Иван Сусанин". С 1960 года "Иван Сусанин" вычеркнут из регистровых списков Регистра "Lloyd's Register of Shipping". О том, каким образом судно закончило свой жизненный путь, нам, к сожалению, ничего не известно, но можно с большой уверенностью сказать, что этот пароход не дожил до наших дней.

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Одесское мореходное училище
(наименование)

КРАТКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ

п/х, № морское судно "Иван Сусян"
(наименование судна)Флажной: УРЕБПорт приписки ОдессаРадио: УРЕБ (УРЕХ)Регистр № 54

Технические элементы

Год постройки	1914 г. а. Штеттин	Экипаж	64 чел.
Завод-строитель	Штеттинер Оверверке	Дальность плавания	Приобретен р-к Гудз
Тип судна	массовый пассажирский пароход	Скорость хода	В грузу 14 миль/час
Класс Регистра	кейт	Технич.	В балласте миль/час
Ледовые подкрепления	кейт	Род топлива	В грузу 8 миль/час
Длина макс., ширина макс., высота борта	89,69 11,64 6,82	Запас топлива	В балласте миль/час
Регистровая вместимость	Брутто 2170,42 р. т	Наличие обогр. топл.	каменный уголь
Дедвейт (при осадке по летнюю. груз. марку)	Нетто 936,401 р. т	Суточный расход топлива	320 т
Грузоподъемн.	26 1/2 т	Запас воды	—
Осадка в полном грузу	Нос 4,8 м	Суточный расход воды	В ходу 32-40 т
Осадка с минимальными запасами	Корма 4,9 м	Гл. передатчик	На стоянке 6-8 т
Осадка порожнем (доховая)	Нос 4,2 м	Гл. приемник	Питевой 93 т
Водоизмещение в полном грузу при осадке по летнюю грузов. марку	Корма 4,2 м	Авар. передатчик	Мылевой — т
Водоизмещ. порожн.	1450 x 2 = 3500 т	Авар. приемник	Котельной 61 т
Водоизмещен. на 1 см. осадки у ГВЛ	164	Экономич. расход топлива	На ходу 20 т
Мощность общая (построен.)		Авар. приемник	На стоянке 20 т
Пассажироместность, в т. ч. классных (спальн.) мест			

Радиостанция

Гл. передатчик	"Бетерфорд"
Гл. приемник	"3-350-3 200 ат"
Авар. передатчик	"Морей радио"
Авар. приемник	А.С.П. - 000
	60 ат
	кейт
	экономич. расход топлива 54,250 ат

Главные машины

Год постройки	1913 ²			
Завод-строитель	Германский завод "Одербург"			
Тип и количество	Две машины: паровые, горизонтальные, поршневые, с турбинными двигателями			
Индикаторная мощность	н. л. с.	Эффект. мощность	н. л. с.	
Число оборотов гл. машин	об/мин.	Число оборотов в минта	об/мин.	
Число и диаметр цилиндров	1450 x 2 = 3500		120	
	1450 - 510 мм 1450 - 820 мм 1300 - 1300 мм		450 мм	
Механизмы, приводимые в движение от главной машины	нет			
Особые замечания				
Конденсаторы				
Количество, диаметр, длина трубок	Главный	Осуш.	Вспомогательный	
	сатурные трубы: длина 4010		нет	
	Ф 19/16 мм количество - 1708 шт			
Гребной вал				
Диаметр и длина гребного вала	С обливкой	Ф 287 мм; длина 10.300 мм	материал, Ст-35	
	Без обливки	Ф 259 мм; 10.300 мм		
Набор действующих втулок	Бороздчатый			
Наличие запасного вала	нет			

Гребной винт

Количество	9 шт	Материал	сталь
Вес	2250 кг	Диаметр	3200 мм
Количество лопастей	четыре	Запасной винт	нет
Конструкция винта	цельнолитой	Шаг винта	3900 мм

Паровые котлы (главные, вспомогательные)

Год постройки	1913 г.	Перманент "Огневзор"	
Завод-строитель		огнетрубы, цилиндрические с обрешеткой	железа
Тип, назначение			
Количество	два - двухкотел. однокотел.	Давление пара	13 кг/см ² атм.
Поверхность нагрева (по газовой стороне)	343,15 м ² - двухкотел. однокотел.	189 м ² - однокотел. однокотел.	
Пароперегреватель (система, температура перегрева)		нет	
Дутье		нет	
Утилизационные котлы (тип, количество, давление пара, поверхность нагрева)		нет	

Особые замечки: Котлы по своему конструктивному составу имеют много сходств с котлами в заводских котельных; при этом много заводских котлов имеют детали из металла.

Вспомогательные механизмы маш.-кот. отделения

№	Наименование	Количество	Система, тип	Проводимость
1	Пусковая паровая машина	1	система "Чашман"	80 л.с.
2	Вращающее паровой	1	двухцилиндр. поршн. машина	65 л.с.
3	Пейзажные насосы	2	система "Белас"	35 л.с.
4	Моторная насосная	1	система "Белас"	300 л.с.
5	Моторная насосная	1	система "Белас"	85 л.с.
6	Осушающий насос	1	система "Воробейкин"	50 л.с.
7	Вентилятор	1	система "Воробейкин"	50 л.с.
8	Минус	1	двухцилиндр. поршн. машина	60 л.с.
9	Потопный насос	1	система "Воробейкин"	35 л.с.

Вспомогательные дизельгенераторы (пародинамо)

№	Наименование	Количество	Тип двигателя, год постройки	Мощн. л. с.	Число об/мин.
1	Дизельгенератор	1	2-2а 1951г.	20 л.с.	1500

Генераторы

№	Тип, год постройки	Мощн. квт	Род тока	Напряжение	Сила тока номин.
1	МП 543-2/7 1952г.	15,7	мостовой	115	136,5
2	МП 543-2/7 1952г.	15,7	мостовой	115	136,5
3	ПН-100 1951г.	13,3	мостовой	115	117
Количество электродвигателей		11		Количество светоточек	210
Общая мощность эл. двигат.		30		Напряж. освет. сети	110

Рефрижераторная установка

	Провизинная	Грузовая
Тип, з-д строит., год постр.	М-10" зав. ин. Страна 1962	
Количество	982	
Хладагент	аммиак	
Производительность	10.000 л/ч/сек	
Темпер. режим (°C)	-5° ÷ -8° C	

Спасательные средства

Число, №м шлюпок, наличие мех. привода, количество пловцов, вместимость	киты №№ 12, 34, 5 механические при вода не мешают №1-18 га. №2-18 га. №3-36 га. №4-34 га. №5-14 га. Флагов 12 на 14 человек каждый
---	--

Противопожарные средства

Наименование	Характеристика	Район действия
Водогушение		Капитан, вахтенные, судья, повар.
Парогушение		в букара, фойе, кухне, маневры
Углекисл. тушение	нет	
Прочие системы	нет	

Рулевое устройство

Тип	Шаровая машина, Чайман	Место установки	Кормовая п. на рубке
Мощность	80 л.с.	Точки управления	рулевая рубка
Ручной привод	сметан. Девиса		Кормовая п. на рубке
Тип руля	штурвал		

Якоря, якорный канат

Количество якорей	два один дальний	Диаметр якор. каната	43 мм
Система	Вмт якор. смт, Колла	Размер звена	270 x 173 мм
Вес якоря	1800 кг	Длина каната	200 x 2 = 400 м
Запасной якорь	2000 кг		

Система	Брашинь	Шпиль	Швартовые лебедки
Тип	морской двухмач. кораб.	морской двухмач. кораб.	
Мощность	65 л.с.	60 л.с.	

Навигационное оборудование

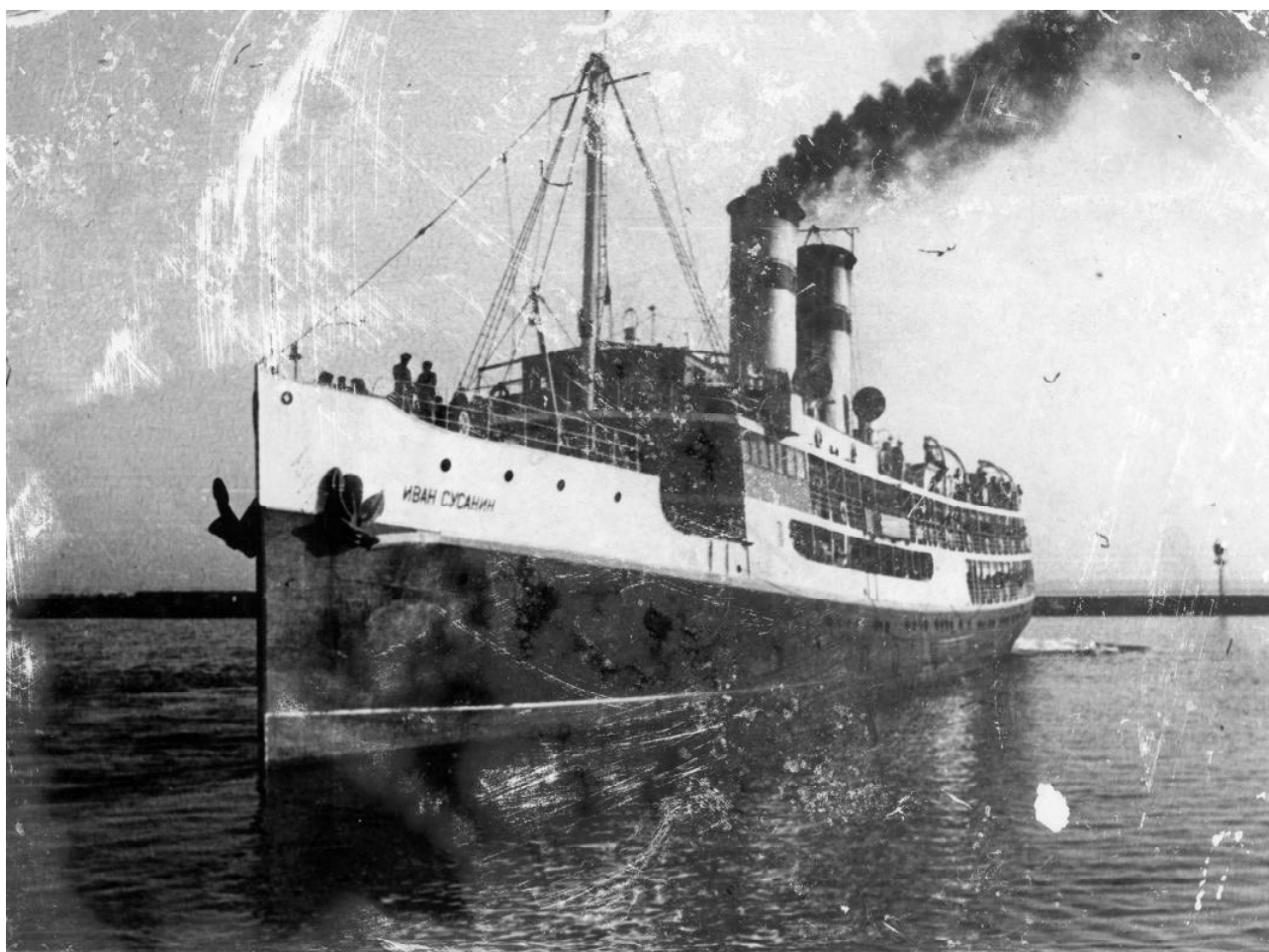
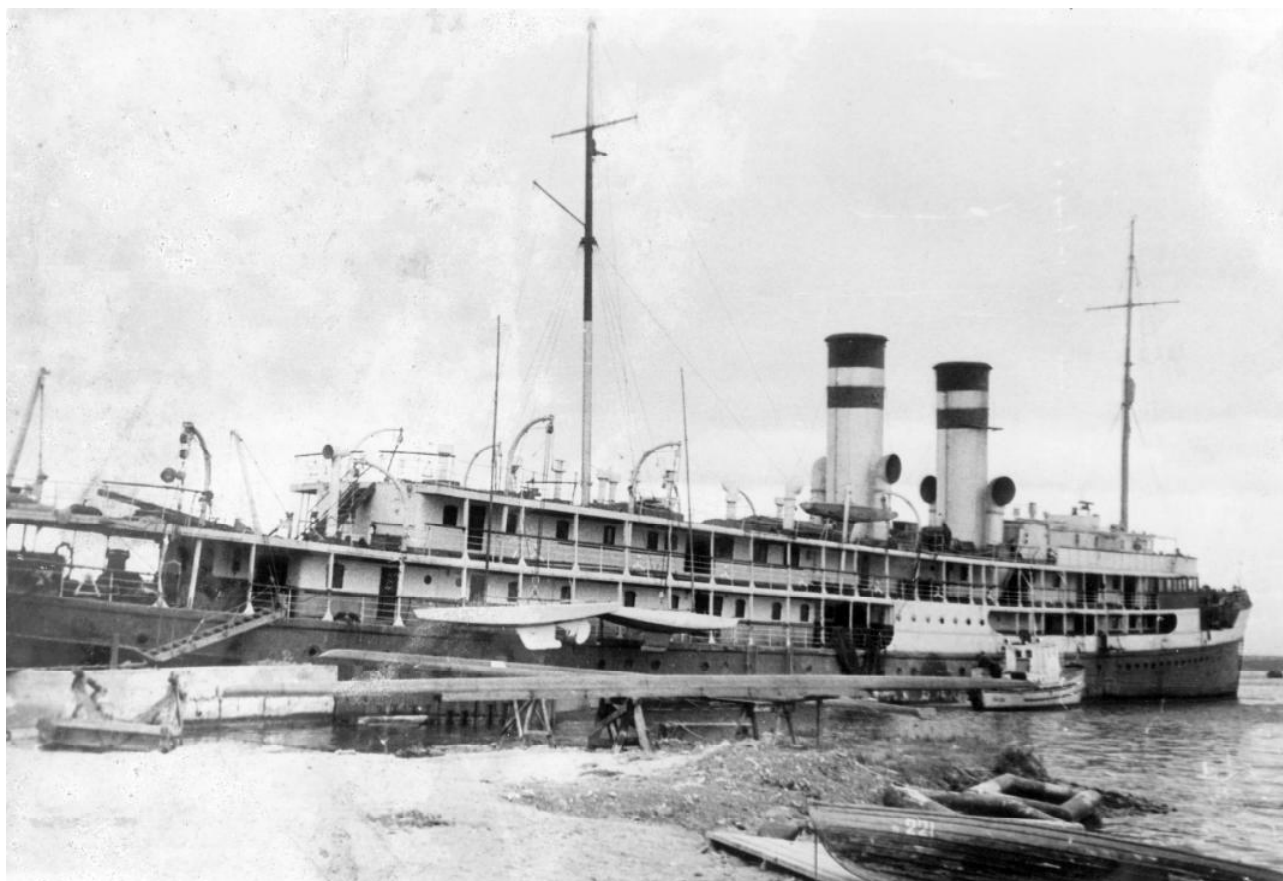
Радиолокатор	Зарница	Сигнал	Амур
Радиопеленгатор	СРП-1СРП-5М	Гирокомпас	НЭЛ-3
	СРП-1СРП-5М	НЭЛ-3	НЭЛ-3

Грузовое устройство

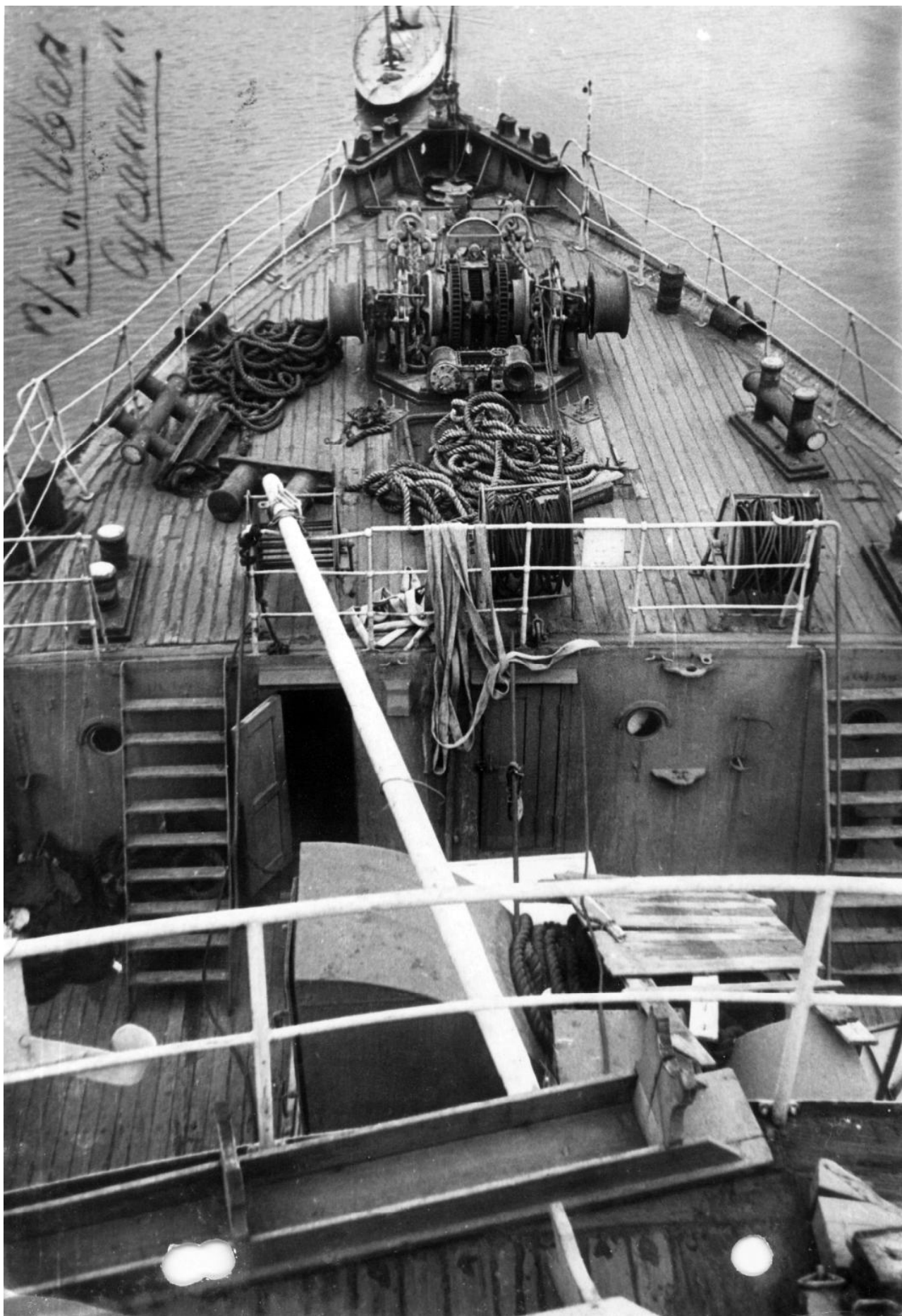
№	Количество	Тип	Грузоподъемн. (пронзвод.)
1	лебедки	—	
2	Краны	—	
3	Стрелы	—	
4	Тяжеловесные стрелы	—	
5	Грузовые насосы	—	
6	Защитные насосы	—	

Вместимость трюмов, танков, твиндеков м³ (тонн)

№	Трюмы		Танки	Твиндеки		Размеры люков (длина×ширина)
	Насыпью	Киповая		Насыпью	Укладкой	
			Форминг - 25 т			
			N1 - 30 т			
		нет	N2 - 38 т	нет		
			N3 - 36 т			
			Амг-ропинг - 25 т			
			Дибанг 87 т			
Глубина трюма:				Наличие обогрева танков		нет
Высота твиндека:						



«Иван Сусанин» направляется из Одессы в Херсон, 1948 год



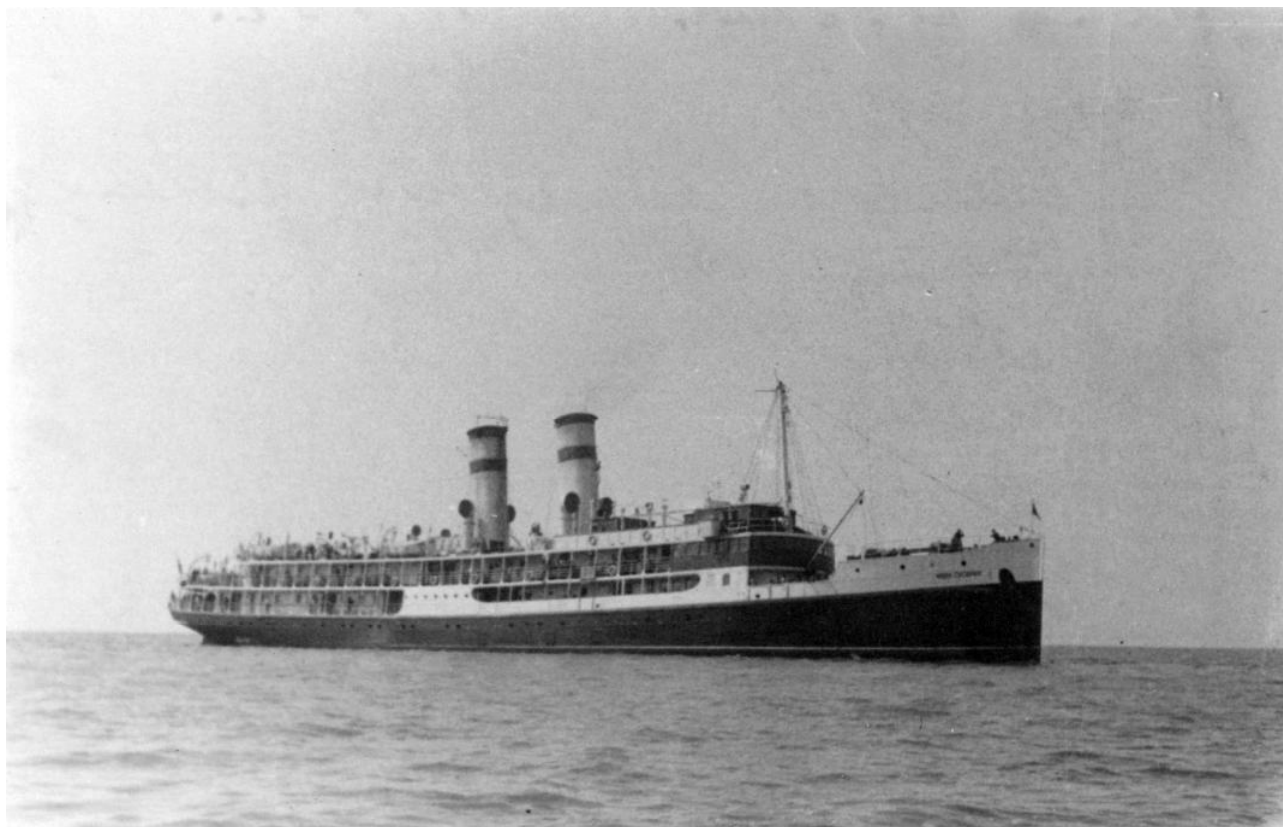
На ремонте, 1952 год



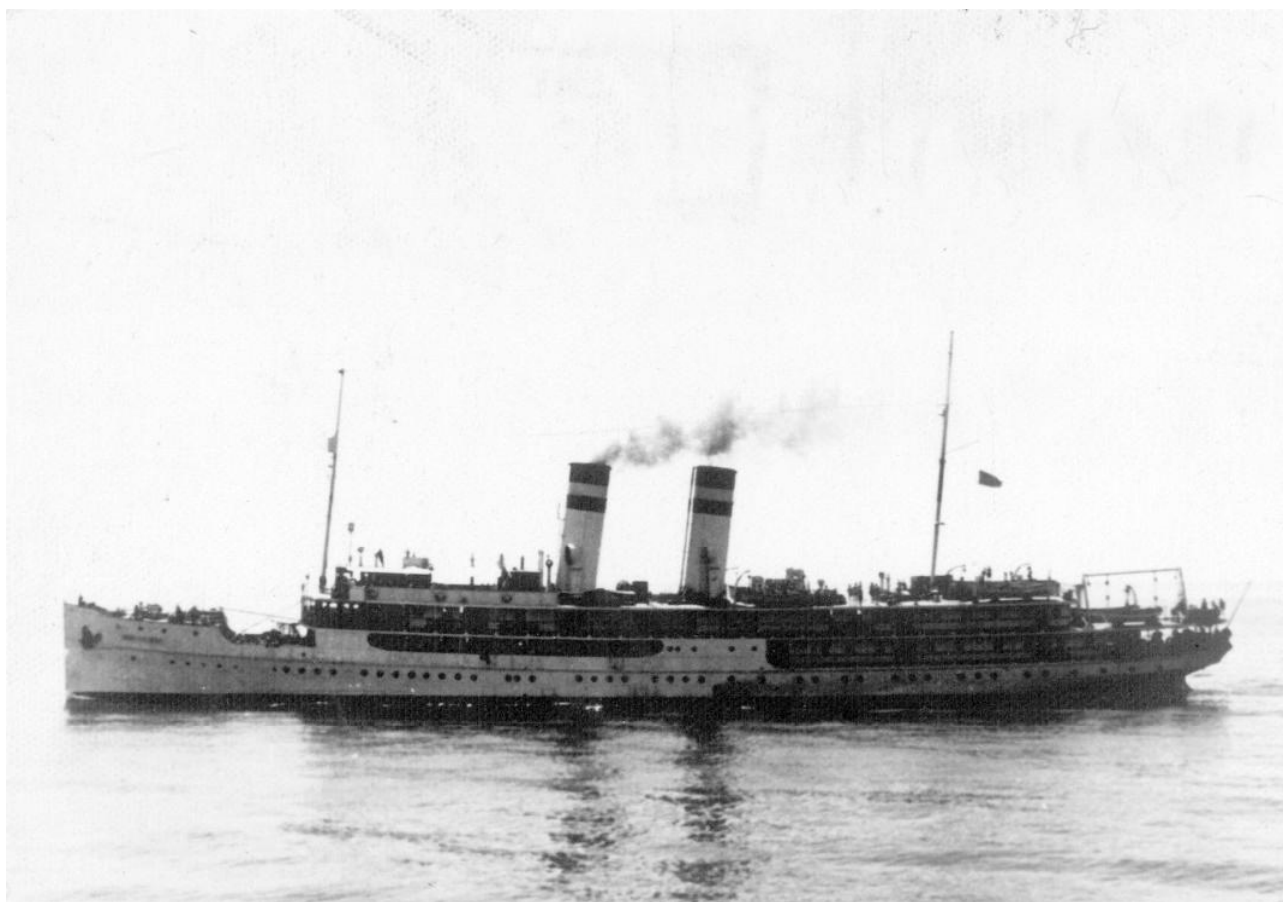
Капитан Д.Ф. Каминский на мостике с курсантами, 1958 год



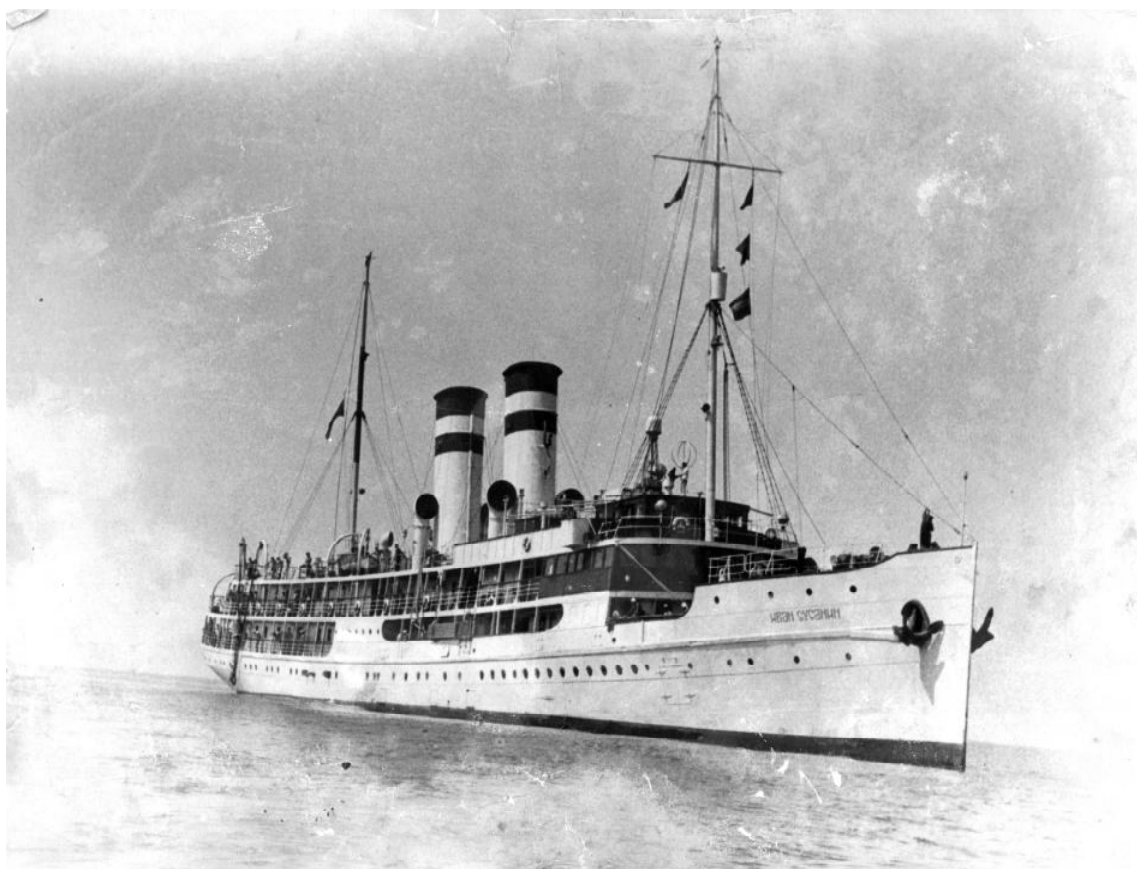
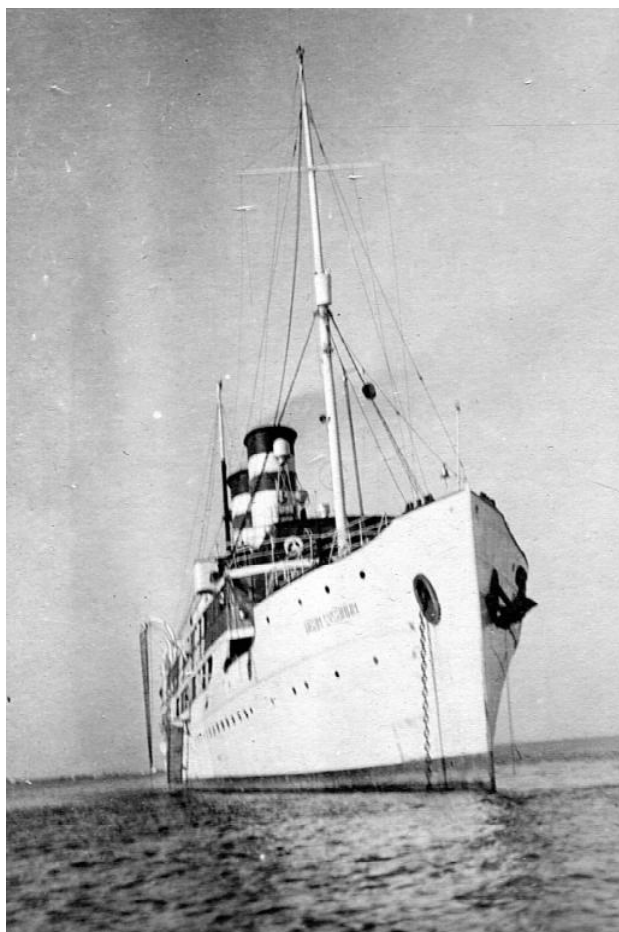
На ремонте, 1953 год



1955 год

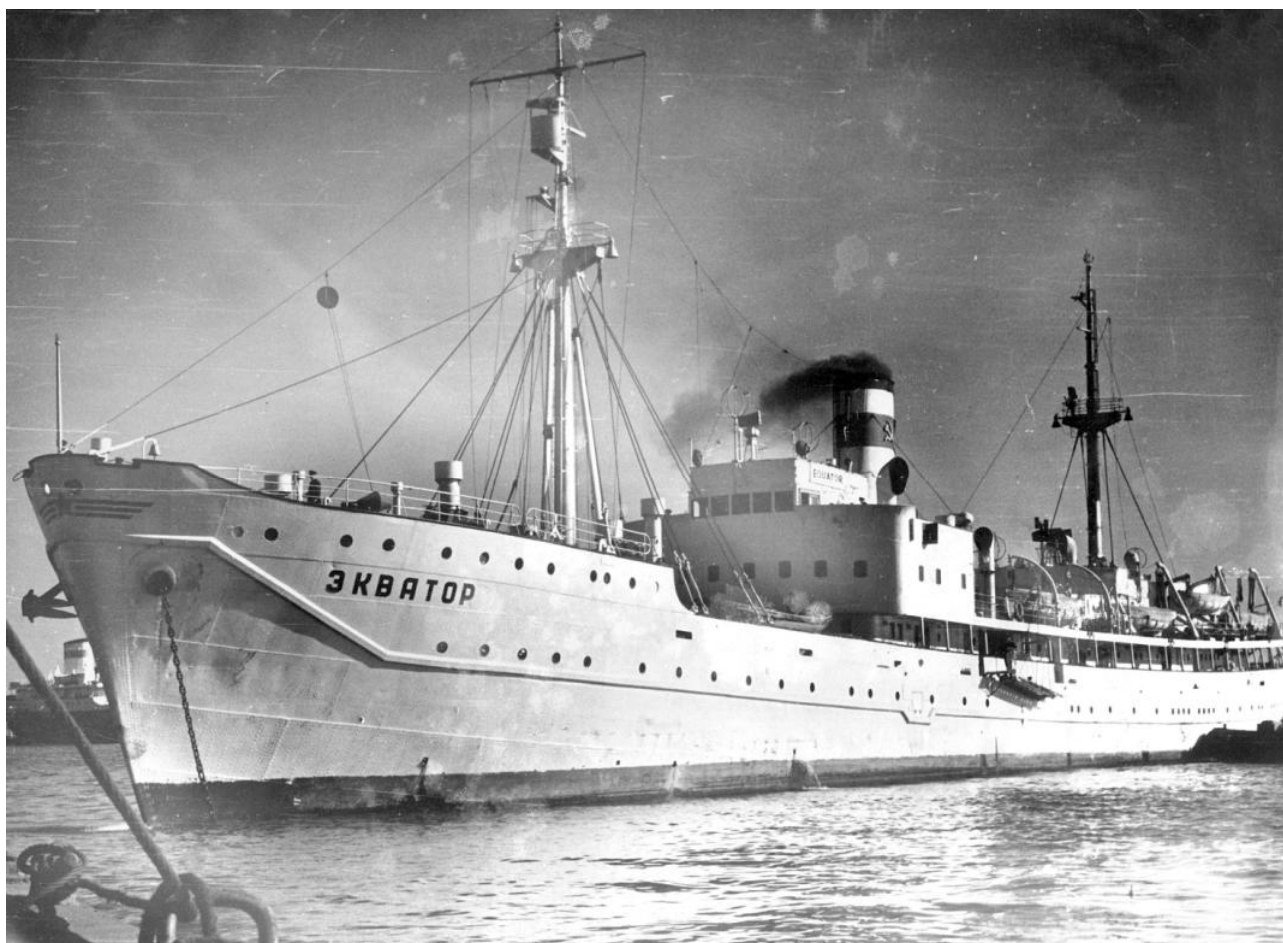


1958 год



«Иван Сусанин», конец 1950-х годов

§18. УЧЕБНОЕ СУДНО «ЭКВАТОР»



В 1935 году в Германии в порту Росток на судостроительной верфи «Нептун-Верфь» было построено небольшое, около шести тысяч тонн водоизмещением, транспортное судно для перевозки сухих грузов с поэтичным названием “Alpensee” (Альпийское озеро). Пароход был построен по заказу немецкой компании «Ганза» и приписан к порту Любек. Капитаном назначили Рихарда Клауса Штольца. Чего только не перевозил “Alpensee”! И уголь из Англии, и скот из Дании, и пшеницу из Ленинграда.

Основные технические характеристики

Водоизмещение порожнем	3100 тонн,
Водоизмещение в грузу	5073 тонн.
Грузоподъемность	400 тонн
Дедвейт	2973 тонны
Скорость хода	12 узлов.
Длина наибольшая.....	98,05 м.
Ширина по миделю	13,26 м,
Надводный борт до центра грузовой марки	2,77 м.
Валовая вместимость	3220,506 р.т. / 9,123 м ³

Корпус судна выполнен из судостроительной стали со средней толщиной наружной обшивки в среднем 12 мм.

Система набора – поперечная с двойным дном.

Продольных переборок корпус судна не имеет.

Поперечных водонепроницаемых переборок – 7.

Водонепроницаемых клинкетных дверей – 8.

Палуб металлических – 2.

Ледового подкрепления – нет.

Судно оборудовано, кроме форпика и ахтерпика, танками в междудонном пространстве. Количество танков – 7, из них №1 и №7 одинарные, остальные двойные. Всего питьевой воды – 648 тонн. Питьевая вода содержится в четырех стационарных танках общей емкостью – 152 тонны,

Судно имеет один грузовой трюм – 400 тонн.

Котельная установка рассчитана на работу на твердом топливе.

Главная паровая машина – установка Бауэр-Ваха мощностью 1600 л.с.

Экипаж – 57 чел.

Практикантов – 165 чел.

Общая вместимость бункеров – 771 тонна. Для увеличения остойчивости судна в различных местах уложен балласт мертвый (руда, чугун) весом 421 тонна.

Но началась вторая мировая война, немецкий транспортный флот был заблокирован и мирный пароход поставили в устье Эльбы, используя как торпедную плавбазу. А ее мирного капитана Штольца отправили в действующий военный флот. В августе 1943 года Штолец, потеряв половину левой руки и левый глаз, возвращается на «Альпензее», который был укомплектован таким же инвалидным экипажем плюс шесть расчетов зенитных установок. В январе 1944 года «Альпензее» переходит в Киль и, несмотря на ожесточенные бомбардировки англичанами, не получает ни одной царапины. После капитуляции Германии «Альпензее» под командованием все того же капитана Штольца, переходит в Висмар и ожидает своей участи в дележке немецкого флота между странами-победителями. Волею судьбы судно переходит под советский флаг и становится на переоборудование под категорию учебных судов специального назначения. Рихард Штолец покидает пароход, но остается в ГДР на верфи в Висмаре сдаточным капитаном.

Капитан «Экватора» с 1970 по 1973 гг. Михаил Исаевич Ландер вспоминает:

«Переоборудование судна длилось три года. И вот в 1949 году «Альпензее» перекрещивают в «Экватор» и над ним взмывается вымпел отряда учебных кораблей Министерства морского флота СССР. Бессменный капитан Рихард Клаус Штолец пожимает руку новому капитану советскому моряку Георгию Александровичу Вержбиеву и навсегда прощается с пароходом. Приняв на борт 52 члена экипажа и 135 курсантов из разных училищ, «Экватор» 29 августа 1949 года отправляется в свой первый рейс в порт приписки – Одессу.

Нужно отдать должное морскому образованию в бывшем СССР. Я знаком с

учебными заведениями многих морских стран: Германии, Англии, Америки, но такого высокого уровня подготовки моряков, как в бывшем Союзе, не было нигде. Не даром советские морские дипломы являются международными и не нуждаются ни в какой эвюляции. И это во многом благодаря учебным судам, на которых проходили практику моряки. «Экватор» по тому времени был оборудован самыми новейшими навигационными приборами, имел отличные бытовые и учебные условия. Да и капитан Ворожбиев был опытным моряком, у которого было чему поучиться.

Самое удивительное совпадение, что Георгий Александрович был первым моим довоенным морским учителем еще в одесском яхтклубе. Прошло много лет и судьба возвращает меня с севера, с Ледовитого океана, где я долгое время водил разные суда, в родные пенаты – в Черноморское пароходство. И надо же, получаю назначение на «Экватор»! Ворожбиев, заметно постаревший, меня узнал и расцеловал. «Все правильно, как по библии, – сказал он, – ученики меняют учителей». А через месяц Ворожбиева не стало...

Что меня поразило на «Экваторе» – это богатейшая отделка всех помещений. Такого я на других судах ни ранее, ни потом не видел. Все переборки и подволоки отделаны карельской березой, поверх иллюминаторов установлены рамы с цветными витражами, светильники в кардановых подвесах, канделябры и гобеленовая мебель, картины – отличные копии известных маринистов – в дорогих рамах. Почему такая роскошь я понял, когда ознакомился с судовыми документами в первом отделе. Помните функцию судна? Учебное, специального назначения. Это значит, во время «Х» «Экватор» становится плавучим штабом пароходства. А для себя, как известно, начальству ничего не жалко.

Однажды из Германии приехала делегация работников морского транспорта. В программу входил курсантский обед на учебном судне и знакомство с учебным процессом. Среди гостей выделялся пожилой статный немец с протезом левой руки и стеклянным глазом. Делегация в сопровождении моих помощников и нескольких курсантов разбрелась по судну. А однорукий немец подходит ко мне и говорит, что он бывший капитан этого парохода и зовут его Рихард Клаус Штольц. В довершение он попросил меня пройти в кормовую часть судна. «Вот здесь, – сказал он, показывая на переборку между рулевым отсеком и изолятором медпункта, – заварен шкаф с интересными предметами. Когда откроете, – убедитесь».

Делегация покинула борт судна, а я помчался в управление к заместителю начальника пароходства – своему непосредственному начальнику – Анатолию Григорьевичу Третьяку, с которым был в доверительных отношениях. Утром с помощью боцмана и плотника вскрыли деревянную обшивку и увидели заваренный металлический шкаф. Резать побоялись и вскрывали при помощи зубила и лома. Через пару часов дверь открыли и увидели... фарфоровую посуду. Это был хорошо упакованный сервиз на 24 персоны, сделанный по заказу фирмы-строителя судна в Японии с надписью на каждом предмете «Alpensee». Белоснежные в центре тарелки и чашки переходили к краям в темно-голубой цвет, а на дне каждого предмета – изображение флага пароходной компании. В трех ларях из красного дерева хранились наборы ви-

лок, ножей и ложек, хрустальные стаканы и стопки, фужеры – все с позолоченными вензелями. Пачки пожелтевших салфеток и другой столовой утвари были аккуратно уложены и перевязаны. Даже поварские колпаки. Для чего капитан Штольц замуровал эту посуду, в чем причина его поступка, – остается для меня тайной до сих пор.

Как бы там ни было, все найденные предметы перекочевали в кают-компанию столовой Черноморского пароходства. Знаю со слов покойного Третьяка, что эта посуда была предметом громкого скандала со стороны обкомовских работников: у них такой роскоши не было. Но переплюнуть начальника пароходства – депутата Верховного Совета и героя соцтруда даже обкомовским начальникам было не под силу. Мне же выдали «охранную грамоту» – официальную расписку об изъятии сервиза с подробным описанием предметов и их количества. На память у меня остался лишь фарфоровый колокольчик.

Командовал я «Экватором» около трех лет. Учитывая почтенный возраст судна – 35 лет и устаревшую двигательную установку на твердом топливе, решено было «Экватор» списать и поставить его на вечную стоянку в Отраде, чтобы использовать как летнюю базу практики флотилии юных моряков ЧМП. Приказом министра судно вывели из списка действующих и поставили на отдаленный причал в ожидании буксировки. Экипаж вместе со мной сошел на берег. На «Экватор» поставили сторожа и несколько матросов из резерва. И тут началось великое ограбление. Все переборки из ценного дерева, мебель и все, что возможно было отвинтить, в течение трех суток было вывезено по дачам и квартирам разных чиновников. Тащили без разбора: умывальники, койки, стулья, двери, витражи. Когда я через месяц поднялся на борт судна, вновь назначенный сюда почтенный капитан Евгений Малохатка принял меня в капитанской каюте с оторванным письменным столом, его просто не смогли вынести. Гнутых роскошных стульев не было – стояли обычные табуретки. Из спальни исчез матрас и туалетный стол. По всему судну работали курсанты, дыры заделывали фанерой и тут же закрашивали. В курсантской столовой за столами поставили длинные скамейки, картины со стен исчезли. Из библиотеки вынесли инкрустированные шахматные столики с резными фигурами. Кому-то понравился витраж с сувенирами, подаренными экипажу в разных портах. Они, чтоб не падали при качке, были намертво приклеены к стеклянным полкам. Не помогло, выдрали с полками. Медные дверные замки тоже не оставили без внимания. Флотилия юных моряков получила разграбленный, разворованный корабль, точно согласуясь с лозунгом – «все лучшее детям».

Когда возмущенный грабежом помполит Яшин обратился в партком пароходства и водный отдел милиции, его на другой же день отправили на пенсию. К чести моряков – чиновников управления, ни один из них не принимал участия в этом варварстве. Основные заказчики грабежа были великопоставленные лица из организации «ум, честь и совесть эпохи».

А ведь первоначально была прекрасная идея: поставить «Экватор» на вечную стоянку как плавучий музей, сделать его базой флотилии юных моряков Черноморского пароходства, открыть для посетителей и проведения разных конференций.

Раскуроченный «Экватор» поставили к внутренней стенке мола яхт-клуба в Отраде, прямо против подвесной канатной дороги. Осиротевший корпус выкрасили в черный цвет, на все наружные входные двери навесили пудовые амбарные замки. И пароход стал гнить. Лишь благодаря стараниям капитана Малохатки один раз в году весной красили борт судна и подваривали сомнительные участки палуб, чтоб юные курсанты, не дай бог, не провалились...

И вспомнился мне в Стамбуле ресторан “Марина-Клаб” недалеко от морвокзала, где весь интерьер составлен из частей старых пассажирских судов с их фотографиями на стенах. Все столики, как бы внутри кают с иллюминаторами, расположены вдоль набережной у самой воды. Вдоль стен – многочисленные морские атрибуты с бирками – живая память о кораблях, отслуживших свой век. Да что там Стамбул, а Ленинград с его «Кронверком» или «Эспаньола» из фильма «Остров сокровищ», ставшая рестораном на набережной в Ялте?

Конечно, «Экватор» не историческое судно, чтобы хранить о нем особую память, но и после списания он мог приносить пользу по задуманным планам и быть хорошей базой для яхт-клуба и яхтсменов. Но после разграбления он стал никому не нужен, только флотилия юных моряков держала под бортом несколько своих катеров и шлюпок и хранила в нем свое имущество.

После гибели «Адмирала Нахимова» доступ на «Экватор» вообще закрыли. Распался Союз, исчезло некогда могучее, знаменитое на весь мир Черноморское пароходство, а с ним и наш знаменитый на весь мир флот. В 1996 году корпус «Экватора» выдернули из Отрады и его останки продали на металлолом туркам. Обычная участь обычного корабля. Но память об «Экваторе» хранят все, плававшие на нем моряки и курсанты, – это частица их жизни. Где-то хранятся вещи с «Экватора», попавшие на халяву к бонзам, учивших нас правильно жить. Многие из этих людей уже ушли в мир иной, да простит их Бог, ибо не ведали, что творят. Давно разбился фарфоровый колокольчик из сервиза “Alpensee”. А на память осталась фотография «Экватора», пожелтевшая и выцветшая, как на кладбищенском граните...».

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

СУДОВАЯ РОЛЬ

1. Название судна "Экватор" 3. Род и название судна учебное
2. Порт № регистрации Одесса № 176 4. Собственник судна ОМУ ММФ

№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Год рождения	Гражданство	Должность	Звание и № диплома	№ паспорта моряка
1	2	3	4	5	6	7
1.	Ландер Михаил Исаевич	1926	СССР	капитан	КДП-476	
2.	Ишин Анатолий Александрович	1914	СССР	1-й пом. капитана		
3.	Хаустов Анатолий Николаевич	1941	СССР	Ст. пом. капитана	КМП-30969/0	
4.	Шолох Анатолий Иванович	1938	СССР	2-й пом. капитана	ШДП-29638/0	
5.	Соловьев Николай Иванович	1941	СССР	3-й пом. капитана	ШДП-22608/0	
6.	Минкевич Анатолий Францевич	1943	СССР	4-й пом. капитана	ШМП-30115/0	
7.	Костенко Николай Александрович	1910	СССР	Уч. пом. капитана		
8.	Брызгалов Николай Алексеевич	1914	СССР	Нач. рации	Р.тех. Гр383	
9.	Коробков Борис Александрович	1938	СССР	радиооператор		
10.	Царьков Владимир Григорьевич	1937	СССР	эл. радионавигатор		
11.	Кочетков Александр Степанович	1910	СССР	ст. механик	МП-Гр-4335/0	
12.	Костылев Михаил Петрович	1914	СССР	3-й механик	МП-Зр-26787/0	
13.	Добров Василий Петрович	1935	СССР	4-й механик	МП-Зр-27637/0	
14.	Тивецкий Николай Васильевич	1929	СССР	4-й физ. механик	МП-Зр-29121/0	
15.	Пасацкий Петр Павлович	1935	СССР	эл. механик	ЭМ-Зр-31089/0	
16.	Кочнев Вольдемар Валентинович	1934	СССР	врач		
17.	Иванова Валентина Ивановна	1937	СССР	начпрод		
18.	Кулиняк Виктор Семенович	1938	СССР	боцман		
19.	Вдовиченко Иван Ефимович	1945	СССР	подшкипер		
20.	Ткачук Василий Петрович	1944	СССР	м-с I-го класса		
21.	Аншукон Леонид Валентинович	1941	СССР	м-с I-го класса		
22.	Мордвинов Валентин Георгиевич	1941	СССР	м-с I-го класса		
23.	Лященко Ефим Емельянович	1905	СССР	плотник		
24.	Касаев Октябрь Дешариевич	1938	СССР	машинист		
25.	Лякин Борис Андреевич	1937	СССР	машинист		
26.	Монаков Вячеслав Викторович	1942	СССР	Кочегар		
27.	Гоменик Иван Анисимович	1930	СССР	кочегар		
28.	Цибульский Петр Петрович	1929	СССР	кочегар		
29.	Шинкарчук Станислав Павлович	1938	СССР	моторист		
30.	Черный Мирон Кириллович	1935	СССР	моторист		
31.	Бахарев Константин Дмитриевич	1946	СССР	электрик		

П Р И К А З

НАЧАЛЬНИКА ЧЕРНОМОРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ПАРОВОДСТВА

г.Одесса

№ 25

9 января 1964 года.

СОДЕРЖАНИЕ: О хорошей работе учебного судна "Экватор".

Учебное судно Одесского мореходного училища п/х "Экватор" - капитан тов. ПАВЛИЦКИЙ Н.И., находясь с 1 января 1962 года по 30 декабря 1963 года в оперативном подчинении службы перевозок и движения сухогрузного флота, совмещая учебную практику курсантов различных специальностей, перевезло различных народнохозяйственных грузов в бассейне Черного моря 5239 тонн, при наличии одного трюма, не сделав при этом ни одного балластного пробега.

Экипаж судна совместно со службой перевозок активно участвует в изыскании загрузки судна в портах, изыскании возможности полного использования грузоподъемности судна.

Отмечая успехи в работе экипажа у/с "Экватор" по перевозке народнохозяйственных грузов, -

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. За хорошую организацию работы по перевозке грузов капитану у/с "Экватор" тов. ПАВЛИЦКОМУ Н.И. и групповому диспетчеру т. ЧАЛЕНКО О.В. объявить благодарность.

2. Капитану у/с "Экватор" тов. ПАВЛИЦКОМУ И.М., наиболее отличившимся членам экипажа судна объявить благодарность по судну своим приказом.

НАЧАЛЬНИК ЧЕРНОМОРСКОГО
ПАРОВОДСТВА

А. ДАНЧЕНКО

ВЕРНО: ИНСПЕКТОР КОЗЫТОВА ОТДЕЛА ЧГМП



Данченко



Германия, Висмар 1947



Ильичевский судоремонтный завод. Постановка в док 4М, 1966



«Экватор» в яхт-клубе, 70-е годы



«Экватор» в яхт-клубе, 1983



Капитаны «Экватора» Н. И. Павлицкий (1961–1967) и М. И. Ландер (1970–1973)



Капитан Н. И. Павлицкий на мостике (на заднем плане)

ПРИЛОЖЕНИЯ

УСТАВ ОДЕССКОГО УЧИЛИЩА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ, 1903 г.

Главное Управление Торгового Мореплавания и Портовъ.



ОДЕССКАГО УЧИЛИЩА
ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНИЯ

ЗАКОНОПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УЧИЛИЩѢ

И

УСТАВЪ 1903 ГОДА.



ОДЕССА.

Типографія Акціонернаго Южно-Русскаго Общества Печатнаго Дѣла.
(Пушкинская ул., особ. д. № 18).

1904.

СОДЕРЖАНІЕ.

	<i>Стр.</i>
1. Мнѣніе Государственнаго Совѣта объ учрежденіи Классовъ торговаго мореплаванія	5
2. Положеніе о Классахъ торговаго мореплаванія и штатъ Классовъ	6
3. Мнѣніе Государственнаго Совѣта о кредитѣ на содержаніе учебнаго судна Классовъ торговаго мореплаванія	16
4. Объ измѣненіи статьи 34 устава Классовъ торговаго море- плаванія	16
5. Мнѣніе Государственнаго Совѣта о преобразованіи Классовъ торговаго мореплаванія въ Одесское училище торговаго мореплаванія	17
6. Штатъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія	23
7. Мнѣніе Государственнаго Совѣта объ отмѣнѣ производства испытаній по англійскому языку для поступленія въ су- доводительское отдѣленіе училища	26
8. Извлеченіе изъ Мнѣнія Государственнаго Совѣта объ осво- божденіи окончившихъ курсъ училища отъ дальнѣйшихъ испытаній	26
9. О правахъ окончившихъ курсъ судоводительскаго отдѣленія училища на замѣщеніе преподавательскихъ должностей въ мореходныхъ училищахъ	27
10. Объ учрежденіи трехъ стипендій при училищѣ имени паро- ходнаго Общества „Кавказъ и Меркурій“	28
11. Описаніе форменной одежды для учениковъ мореходныхъ учебныхъ заведеній	30
12. Уставъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія	32

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 4 іюня 1898 года Мнѣніе Государственнаго Совѣта объ учрежденіи Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ Коммерческомъ училищѣ.

(Распубликовано въ Собраніи Законной и Распоряжений Правительства 23 іюня 1898 года № 74 ст. 946).

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Государственной Экономіи и Законовъ и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ объ учрежденіи Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ, *мнѣніемъ* положилъ:

I. Проекты Положенія о Классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ и штата сихъ Классовъ представить на Высочайшее Его Императорскаго Величества утвержденіе.

II. Упомянутые (отд. 1) Классы открыть съ 1 іюля 1898 года.

III. Ассигновать изъ средствъ Государственнаго Казначейства на содержаніе названныхъ Классовъ въ 1898 г.,—десять тысячъ шестисотъ шестидесятъ шесть рублей 67 коп., въ 1899 г.—двадцать три тысячи пятисотъ семьдесятъ пять рублей, въ 1900 г.—двадцать восемь тысячъ двести восемьдесятъ три рубля 33 коп., и, начиная съ 1901 г.,—по тридцати тысячъ семисотъ пятидесяти рублей ежегодно, съ отнесеніемъ расхода текущаго года на счетъ кредита по дѣйствующей росписи на экстренныя, непредусмотрѣнныя смѣтами, надобности.

IV. Разрѣшить Одесскому городскому общественному управленію: 1) отпустить единовременно въ распоряженіе Попечительнаго Совѣта Одесскаго коммерческаго училища изъ суммъ установленнаго въ пользу г. Одессы полукопѣчнаго сбора — *сто девяносто шесть тысячъ пятьсотъ девяносто девять* рублей 78 коп. на покрытіе расходовъ по устройству помѣщенія для Классовъ, обзаведенію учебнымъ судномъ и вообще по ихъ оборудованію, съ тѣмъ, чтобы остатокъ отъ этой суммы былъ обращенъ въ запасный капиталъ Классовъ, проценты съ коего, впредь до выясненія вопроса о постройкѣ для Классовъ собственнаго зданія, обращались на усиленіе специальныхъ средствъ Классовъ, и 2) ассигновать на содержаніе названныхъ Классовъ, начиная съ 1 іюля сего года, изъ поступленій указаннаго въ п. 1 полукопѣчнаго сбора по *десяти тысячъ* рублей ежегодно.

V. Освободить десять изъ числа учениковъ Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ отъ платы за ученіе, какъ стипендіатовъ Одесскаго городского общественнаго управленія, предоставивъ выборъ сихъ стипендіатовъ Одесской Городской Думѣ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденные 4 іюня 1898 года Положеніе о Классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ и штатъ Классовъ.

(Распубликовано въ Собраніи Указовъ и Распоряженій Правительства 23 іюня 1898 года № 74 ст. 946.)

1. Классы торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ ^{*)} имѣютъ цѣлью давать молодымъ людямъ, готовящимся къ исполненію обязанностей капитановъ и ихъ помощниковъ на торговыхъ судахъ даль-

^{*)} Сравни. стр. 16.

^{**)} Сравни. стр. 17.

наго плаванія, соотвѣтствующее теоретическое и практическое образованіе.

2. Классы состоятъ въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ, по Департаменту Торговли и Мануфактуръ.

3. Средства Классовъ составляютъ: 1) суммы, отпускаемыя на ихъ содержаніе по штату изъ казны; 2) ежегодное пособіе отъ Одесскаго городского общественнаго управленія изъ поступленій отъ взимаемаго въ пользу г. Одессы полуконфечнаго сбора; 3) пособія отъ пароходныхъ и другихъ обществъ и 4) плата за ученіе.

Примѣчаніе. Суммы, поступающія на основаніи п.п. 2—4, составляютъ спеціальныя средства Классовъ и расходуются на ихъ содержаніе въ дополненіе къ штатнымъ суммамъ, при чемъ плата за ученіе обращается исключительно на непредусмотрѣнные штатомъ расходы по учебной части *).

4. Курсъ ученія продолжается три года и раздѣляется на три класса.

5. Въ Классахъ преподаются: 1) Законъ Божій, 2) русскій языкъ и словесность, 3) англійскій языкъ, 4) французскій или нѣмецкій языки, 5) физика, 6) математика (практическія вычисленія, плоская и сферическая тригонометрія), 7) теоретическая механика, 8) коммерція съ элементарными свѣдѣніями по политической экономіи и бухгалтеріи, 9) физическая географія (гидрологія и метеорологія), 10) навигація съ лоціей и основными свѣдѣніями по девиаціи компасовъ, 11) мореходная астрономія, 12) основныя свѣдѣнія по устройству и теоріи корабля, 13) морская практика, 14) пароходная механика, 15) коммерческая географія, 16) товаровѣдѣніе, 17) законовѣдѣніе и 18) гигиена.

Примѣчаніе. Предметы, перечисленные въ п.п. 7 — 18, а также сферическая тригонометрія, считаются спеціальными, остальные же—общеобразовательными *).

6. Въ теченіи курса, сверхъ теоретическаго преподаванія, ведутся также практическія занятія на судахъ.

*) Сравни. стр. 18 отд. III ст. 1 и 2

**) Сравни. тамъ-же ст. 3.

Наблюденіе за сими занятіями возлагается на капитана учебного судна.

7. Къ обученію въ Классахъ принимаются только на младшій курсъ молодые люди всѣхъ состояній и вѣроисповѣданій, состоящіе въ русскомъ подданствѣ.

8. Для поступленія въ Классы требуется: 1) представленіе свидѣтельства объ окончаніи курса общихъ классовъ коммерческихъ училищъ Министерства Финансовъ и выдержаніе при Классахъ торговаго мореплаванія испытанія по англійскому языку *) и математикѣ, въ объемѣ курса общихъ классовъ Одесскаго коммерческаго училища, и 2) совершеніе пробнаго плаванія на принадлежащемъ Классамъ учебномъ суднѣ въ теченіе не менѣе двухъ мѣсяцевъ.

Примѣчаніе. Не представившіе упомянутыхъ въ п. 1 сей статьи свидѣтельствъ подвергаются испытанію въ объемѣ курса общихъ классовъ Одесскаго коммерческаго училища—по всѣмъ предметамъ, кромѣ химіи. Окончившіе пять классовъ реального училища или классической гимназіи принимаются, по выдержаніи испытанія: первые—изъ математики и изъ англійскаго языка и французскаго или нѣмецкаго языковъ въ объемѣ курса общихъ классовъ Одесскаго коммерческаго училища, а вторые — сверхъ того и изъ физики.

9. При Классахъ торговаго мореплаванія могутъ быть учреждены, съ разрѣшенія Министра Финансовъ; пансіонъ и общежитіе для учащихся на счетъ платы за пансіонеровъ или на особыя пожертвованія на этотъ предметъ, или же на совмѣстныя средства, получаемыя изъ сихъ источниковъ.

10. Общее завѣдываніе Классами торговаго мореплаванія принадлежитъ Попечительному Совѣту Одесскаго коммерческаго училища; непосредственное же управленіе ввѣряется завѣдывающему Классами.

11. Для участія въ обсужденіи дѣлъ, касающихся Классовъ торговаго мореплаванія, въ составъ Попечительнаго Совѣта Одесскаго коммерческаго училища, на пра-

*) Сравни. стр. 26.

вахъ членовъ входятъ: а) завѣдывающій Классами, б) представитель отъ Одесскаго городского общественнаго управленія и в) представители отъ производящихъ пособія Классамъ пароходныхъ обществъ и учреждений, назначаемые порядкомъ и въ числѣ по указанію Министра Финансовъ *).

12. Завѣдывающій Классами обязанъ сопровождать учениковъ въ практическихъ плаваніяхъ на учебномъ суднѣ, для наблюденія за ихъ успѣхами и нравственностью, а также для непосредственнаго руководства ихъ практическими занятіями по штурманскому дѣлу. Завѣдывающему классами можетъ быть ввѣрено, по представленію Попечительнаго Совѣта, и командованіе учебнымъ судномъ: но въ такомъ случаѣ непосредственное руководство практическими занятіями учениковъ по штурманскому дѣлу должно быть возложено на одного изъ преподавателей или на одного изъ помощниковъ капитана, — по избранію завѣдывающаго и съ утвержденія Попечительнаго Совѣта **).

13. Въ помощь завѣдывающему Классами, по исполненію инспекторскихъ обязанностей и по надзору за учениками, назначается одинъ изъ преподавателей, которому присвоивается званіе наставника. Въ случаѣ болѣзни завѣдывающаго Классами наставникъ заступаетъ его мѣсто (Сравн. стр. 20 ст. 7).

14. Предметы преподаванія въ Классахъ торговаго мореплаванія распредѣляются между штатными преподавателями, считающимися на государственной службѣ, и между лицами, преподающими по найму. Число первыхъ должно быть не болѣе шести и лишь по слѣдующимъ предметамъ и группамъ предметовъ: 1) математикѣ (практическія вычисленія, плоская и сферическая тригонометрія) и физикѣ, 2) навигаціи съ лоціей и основными свѣдѣніями по девіаціи компасовъ, 3) мореходной астро-

*) Сравн. стр. 18 Отд. III ст. ст. 4 и 5.

**) Сравн. стр. 18 Отд. III ст. 6.

номіи, 4) теоретической механикѣ и основнымъ свѣдѣніямъ по теоріи и устройству корабля, 5) паровой механикѣ съ практическими занятіями и 6) англійскому языку *).

Примѣчаніе. Завѣдывающій Классами торгового мореплаванія можетъ, если пожелаетъ, преподавать одинъ или нѣсколько предметовъ учебнаго курса, но не болѣе восьми часовъ въ недѣлю.

15. Завѣдывающій Классами, а также капитанъ учебнаго судна, назначаются, по представленію Попечительнаго Совѣта, изъ лицъ, получившихъ спеціально морское образованіе и служившихъ на судахъ военнаго или коммерческаго флотовъ.

16. Завѣдывающій Классами, доколѣ занимаетъ эту должность, считается въ пятомъ классѣ и утверждается въ чинѣ этого класса по выслугѣ въ должности девяти лѣтъ, но можетъ быть произведенъ въ чинъ V класса и ранѣе указаннаго срока на основаніи общихъ правилъ, установленныхъ для гражданской службы.

17. Наставникъ и преподаватели избираются завѣдывающимъ Классами и, по представленію Попечительнаго Совѣта, утверждаются въ должности Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ.

18. Законоучитель избирается завѣдывающимъ Классами и, по представленію Попечительнаго Совѣта, утверждается въ должности Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ, по соглашенію съ епархіальнымъ начальствомъ.

19. Преподавателями общеобразовательныхъ предметовъ опредѣляются лица, имѣющія по своему образованію право на занятіе соответствующихъ должностей въ реальныхъ училищахъ.

20. Преподавателями спеціальныхъ предметовъ, кромѣ предметовъ морской спеціальности, опредѣляются лица, окончившія курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ

*) Сравни. стр. 23 число преподавателей штата.

и получившія отъ Департамента Торговли и Мануфактуръ свидѣтельства на право преподаванія этихъ предметовъ въ коммерческихъ училищахъ.

Преподаватели предметовъ морской спеціальности могутъ быть лица, окончившія Морской кадетскій корпусъ или Техническое училище Морского Вѣдомства, или же завѣдывавшія мореходными классами высшаго разряда не менѣе пяти лѣтъ. Лица, не удовлетворяющія означеннымъ условіямъ, могутъ быть допускаемы къ исправленію обязанностей преподавателей по прочтеніи трехъ пробныхъ уроковъ, въ присутствіи особой комиссіи, назначаемой Педагогическимъ Комитетомъ, и утверждаются въ должности Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ не ранѣе, какъ черезъ годъ со времени допущенія ихъ къ преподаванію.

21. За преподаваніе спеціальныхъ предметовъ назначается плата въ размѣрѣ 150 руб., а общеобразовательныхъ—75 р. за каждый годовой часъ. Плата штатнымъ преподавателямъ можетъ быть повышаема три раза на одну пятую, но не ранѣе, какъ черезъ каждыя пять лѣтъ, и съ тѣмъ, чтобы высшій окладъ былъ предоставляемъ только двумъ преподавателямъ, а средній—половинѣ изъ числа преподавателей, имѣющихъ на него право.

22. Ученики, прошедшіе полный теоретическій курсъ Классовъ торговаго мореплаванія и совершившіе два практическихъ плаванія, подвергаются испытанію по утвержденной Министромъ Финансовъ программѣ, въ особой экзаменаціонной комиссіи, подъ предсѣдательствомъ лица, назначаемаго ежегодно Министромъ Финансовъ, изъ членовъ: завѣдывающаго Классами, директора коммерческаго училища, преподавателя предмета, изъ котораго производится экзаменъ, капитана учебнаго судна (по предметамъ морской спеціальности), представителя отъ Мор-

ского Вѣдомства (назначаемаго Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ), представителя отъ городского общественнаго управленія, представителя отъ купечества, избираемаго биржевымъ комитетомъ и члена Попечительнаго Совѣта, избираемаго послѣднимъ изъ лицъ, упомянутыхъ въ п. 6, ст. 11.

23. По окончаніи испытаній по теоретическому курсу, ученики должны совершить практическое плаваніе—около 3-хъ мѣсяцевъ на коммерческихъ пароходахъ и около 2-хъ мѣсяцевъ на учебномъ суднѣ Классовъ: затѣмъ имъ производится на учебномъ суднѣ испытаніе изъ практическихъ свѣдѣній — комиссіей, составъ которой опредѣляется порядкомъ, указаннымъ въ предыдущей статьѣ, съ тѣмъ, однако, что присутствіе директора коммерческаго училища при практическихъ испытаніяхъ не обязательно.

24. Ученики, успѣшно окончившіе испытанія по теоретическому и практическому курсамъ,—если при этомъ общая продолжительность ихъ учебныхъ плаваній (вмѣстѣ съ пробнымъ плаваніемъ, плаваніемъ на коммерческомъ пароходѣ и временемъ практическихъ испытаній) составляетъ не менѣе 17-ти мѣсяцевъ,—получаютъ аттестатъ объ окончаніи курса и удостоиваются званія личнаго почетнаго гражданина, если не принадлежатъ къ высшему состоянію. Сверхъ того, отличнѣйшіе по поведенію и успѣхамъ ученики награждаются золотыми и серебряными медалями. Относительно поступленія на государственную службу на должности, требующія познаній по коммерческой спеціальности, а равно въ высшія спеціальныя учебныя заведенія, окончившіе полный курсъ Классовъ торговаго мореплаванія пользуются правами, предоставленными окончившимъ курсъ реальныхъ училищъ; относительно же пріобрѣтенія званій штурмана или шкипера торговыхъ судовъ они подчиняются дѣйствующимъ по

сему предмету узаконеніямъ (ст. 193 — 204 уст. торг., св. зак. т. XI, ч. II, изд. 1893 г.) *).

Примѣчаніе. Ученикамъ, успѣшно выдержавшимъ испытанія по теоретическому курсу, но лишившимся возможности, по болѣзни, продолжать морскую службу, хотя и предоставляются всѣ права, перечисленные въ настоящей статьѣ, но вмѣсто аттестата объ окончаніи полного курса имъ выдается свидѣтельство о выдержаніи упомянутаго испытанія, съ отмѣткою о причинахъ, воспрепятствовавшихъ окончить практическій курсъ.

25. Въ отношеніи отбыванія воинской повинности ученики Классовъ, окончившіе въ нихъ курсъ, пользуются правами, предоставленными воспитанникамъ учебныхъ заведеній перваго разряда, а не окончившіе курса правами окончившихъ курсъ въ заведеніяхъ втораго разряда.

Поступленіе на службу въ войска отсрочивается ученикамъ Классовъ до достиженія двадцати четырехъ лѣтъ отъ роду, а тѣмъ изъ окончившихъ курсъ, которые пожелаютъ пріобрѣсти званіе штурмана или шкипера, могутъ быть даваемы, по соглашенію Министровъ Финансовъ и Военнаго, отсрочки, необходимыя для выполненія требуемыхъ закономъ условій морского ценза.

26. Классамъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ предоставляется: 1) имѣть печать установленнаго для губернскихъ учрежденій образца, 2) пріобрѣтать недвижимыя имущества и принимать всякаго рода пожертвованія, 3) выписывать безпошлинно изъ-за границы потребныя для нихъ учебныя предметы и пособія, съ соблюденіемъ ст. 1047 и 1048 уст. тамож., св. зак. т. XI, изд. 1892 г. и 4) пересылать слѣдующіе по дѣламъ ихъ пакеты, посылки и тюки, вѣсомъ до одного пуда въ одномъ отправленіи, безъ платежа вѣсовыхъ денегъ.

*) Сравн. стр. 27.

Ш Т А Т Ъ
Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ
коммерческомъ училищѣ *).

	Число лицъ	Содержаніе въ годъ				Классы и разряды		
		Жало- ванья	Столо- выхъ	Квар- тирн.	Итого	По должности	По штату на мундиръ	По пенсіи
		Р у б л и						
Завѣдывающій Классами . . .	1	1.200	1.200	натур.	2.400	V	V	По учебной службѣ
Ему же морское доволь- ствіе за пять мѣсяцевъ пла- ванія	—	—	—	—	800			
Штатные преподаватели . .	6	—	—	—	—	VIII	VIII	
Штатному преподавателю, исполняющему обязанности	—	—	—	—	—			
Наставника, добавочное воз- награжденіе	—	—	—	—	600			
Письмоводитель	1	500	—	—	500	IX	IX	VII
Врачъ	1	400	—	—	400	VIII	VIII	По мед. службѣ
Ему же морское довольствіе за пять мѣсяцевъ плаванія	—	—	—	—	460			
На вознагражденіе препода- вателей по числу годовыхъ часовъ классныхъ занятій	—	—	—	—	10.425			
На вознагражденіе препода- вателей за зимнія практи- ческія внѣклассныя занятія по предметамъ учебнаго курса и упражненіямъ въ управленіи мелкими судами; за замѣщеніе преподавате- лей, отсутствующихъ по болѣзни, и другимъ уважи- тельнымъ причинамъ, и за исполненіе секретарскихъ обязанностей въ педагоги- ческомъ комитетѣ.	—	—	—	—	3.100			
На учебныя пособія и испол- неніе библіотеки	—	—	—	—	2.000			
Капитанъ учебнаго судна . .	1	950	800	250	2.000	VI	VI	
Ему же морское довольствіе за пять мѣсяцевъ плаванія	—	—	—	—	1.200			
Первый помощникъ капитана	1	—	—	—	1.600			
Ему же морскія порціонныя за пять мѣсяцевъ плаванія	1	—	—	—	200			По найму
Нижнимъ чинамъ на учеб- номъ суднѣ, баржѣ и при паровомъ катерѣ	6	—	—	—	2.340			

*) Сравн. стр. 23.

На наемъ для плаванія второго и третьяго помощниковъ капитана — на шесть мѣсяцевъ	2	—	—	—	1.050				
Имъ же морскія порціонныя за пять мѣсяцевъ	—	—	—	—	400				
На наемъ для плаванія нижнихъ чиновъ и прислуги .	9	—	—	—	1.275				
Итого . . .	—	—	—	—	30.750				

Примѣчанія:

1) Морское довольствіе и морскія порціонныя деньги, присвоенныя по сему штату нѣкоторымъ должностямъ, выдаются лицамъ, занимающимъ эти должности, только за то время, въ теченіе котораго они находятся въ плаваніи на учебномъ суднѣ.

2) Если на завѣдывающаго Классами будетъ возложено командование учебнымъ судномъ, то онъ получаетъ то морское довольствіе, которое присвоено должности капитана названнаго судна ; присвоенное же должности завѣдывающаго морское довольствіе назначается въ такомъ случаѣ лицу, на которое будетъ возложено непосредственное руководство практическими занятіями учениковъ по штурманскому дѣлу въ плаваніи.

3) Если на должность капитана учебного судна назначается лицо, состоявшее предварительно въ должности перваго помощника капитана на томъ суднѣ въ теченіе не менѣ десяти лѣтъ непрерывно-то все время непрерывнаго занятія имъ должности перваго помощника зачисляется въ срокъ выслуги учебной пенсіи по должности капитана, — при томъ, однако, условіи, если онъ внесетъ въ государственное казначейство 2% со всего содержанія, полученнаго имъ за означенное время.

4) Пенсіи назначаются : завѣдывающему Классами изъ оклада присвоеннаго ему жалованья, а капитану учебного судна и штатнымъ преподавателямъ—изъ оклада въ 750 р.

5) Остатки отъ суммъ, назначенныхъ симъ штатомъ на вознагражденіе преподавателей и на учебныя пособія, не могутъ быть обращаемы на пополненіе недостатка по другимъ статьямъ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 6 іюля 1900 года Мнѣніе Государственнаго Совѣта о кредитѣ на содержаніе учебнаго судна Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ.

Государственный Совѣтъ, въ соединенныхъ Департаментахъ Промышленности, Наукъ и Торговли и Государственной Экономіи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о кредитѣ на содержаніе учебнаго судна Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ, мнѣніемъ положилъ:

1) Отпустить единовременно въ распоряженіе Попечительнаго Совѣта Одесскаго коммерческаго училища изъ суммъ установленнаго въ пользу г. Одессы полукопѣчнаго сбора пятьдесятъ семь тысячъ рублей, въ возмѣщеніе перерасхода, вызваннаго приобрѣтеніемъ учебнаго судна Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ.

2) Ассигновать изъ поступленій указаннаго въ отд. 1 полукопѣчнаго сбора, съ 1900 года, на содержаніе означеннаго судна по десяти тысячъ рублей ежегодно въ дополненіе къ суммамъ, отпускаемымъ нынѣ на тотъ же предметъ.

Объ измѣненіи устава Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ.

(Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства 9 января 1901 г. № 3 (приложеніе).

Вслѣдствіе ходатайства Попечительнаго Совѣта Классовъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ, Министерствомъ Финансовъ ст. 34 утвер-

жденнаго 29 октября 1898 г. устава сихъ Классовъ *)
измѣнена слѣдующимъ образомъ:

34. Обязанности по дѣлопроизводству и счетоводству
въ Попечительномъ Совѣтѣ по дѣламъ Классовъ возла-
гаются на штатнаго письмоводителя Классовъ за особое
вознагражденіе по усмотрѣнію Попечительнаго Совѣта.

**ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 7 мая 1901 г. Мнѣніе Го-
сударственного Совѣта о преобразованіи Классовъ
торговаго мореплаванія въ Одессѣ въ Одесское учи-
лище торговаго мореплаванія.**

*(Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій
Правительства отъ 12 іюня 1901 г. № 57 ст. 1081.)*

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департа-
ментахъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Законовъ
и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, раз-
смотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о преобра-
зованіи Классовъ торговаго мореплаванія въ г. Одессѣ
въ Одесское училище торговаго мореплаванія, мнѣніемъ
положилъ:

I. Переименовать учрежденные въ г. Одессѣ при
коммерческомъ училищѣ, на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ ут-
вержденнаго, 4-го іюня 1898 г., мнѣнія Государственна-
го Совѣта, Классы торговаго мореплаванія въ Одесское
училище торговаго мореплаванія, образовавъ изъ этихъ
Классовъ судоводительское отдѣленіе означеннаго учи-
лища.

*) Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Пра-
вительства за 1899 годъ № 27.

II. Проектъ штата Одесскаго училища торговаго мореплаванія представить на Высочайшее Его Императорскаго Беличества утвержденіе.

III. Въ измѣненіе и дополненіе Высочайше утвержденнаго, 4 іюня 1898 г., положенія Классовъ торговаго мореплаванія въ г. Одессѣ (нынѣ Одесскаго училища торговаго мореплаванія отдѣлъ I) постановить:

1) Средства училища составляютъ: а) суммы, отпускаемыя на его содержаніе изъ казны, б) ежегодное пособіе отъ Одесскаго городского общественнаго управленія изъ поступленій отъ взимаемаго въ пользу г. Одессы полуконфечнаго сбора, в) ежегодныя субсидіи отъ пароходныхъ обществъ, г) плата за ученіе, д) доходъ отъ продажи издѣлій и за исполненіе работъ въ мастерскихъ училища и е) пожертвованія и случайныя поступленія.

2) Суммы, указанныя въ пунктахъ г-е предыдущей (1) статьи, признаются спеціальными средствами училища и расходуются на его содержаніе, въ дополненіе къ штатнымъ суммамъ, исключительно на непредусмотрѣнныя штатомъ потребности по учебной части.

3) Объемъ преподаванія и распредѣленіе уроковъ по классамъ опредѣляются уставомъ училища, утверждаемымъ Министромъ Финансовъ, который по вопросамъ, касающимся преподаванія общеобразовательныхъ предметовъ, входитъ предварительно въ сношеніе съ Министромъ Народнаго Просвѣщенія, а по предметамъ морской спеціальности - съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

4) Общее завѣдываніе Одесскимъ училищемъ торговаго мореплаванія принадлежитъ Попечительному Совѣту училища, непосредственное же управленіе имъ ввѣряется начальнику училища.

5) Попечительный Совѣтъ состоятъ изъ: 1) предсѣдателя, 2) двухъ членовъ отъ Одесскаго городского общественного управленія, 3) членовъ отъ пароходныхъ

обществъ и учрежденій, оказывающихъ училищу матеріальное содѣйствіе, въ числѣ, опредѣляемомъ Министромъ Финансовъ, 4) одного члена по назначенію Министра Финансовъ, 5) начальника училища и 6) капитана учебнаго судна. Предсѣдатель избирается членами совѣта изъ числа представителей отъ городского общественнаго управленія и пароходныхъ обществъ и утверждается въ семъ званіи Высочайшимъ приказомъ по Министерству Финансовъ.

6) Наблюденіе за успѣхами и нравственностью учениковъ въ практическихъ плаваніяхъ на учебномъ суднѣ, а также непосредственное руководство ихъ практическими занятіями по штурманскому дѣлу возлагается на начальника училища; въ случаѣ же его отсутствія по причинамъ, признаннымъ Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ уважительными, ... на одного изъ преподавателей или помощниковъ капитана, по избранію начальника училища и съ утвержденія Попечительнаго Совѣта.

IV. Открыть при Одесскомъ училищѣ торговаго мореплаванія (отд. 1), съ 1 іюля 1902 года, механическое отдѣленіе на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Механическое отдѣленіе имѣетъ цѣлью давать соотвѣтствующее теоретическое и практическое образованіе молодымъ людямъ, готовящимся къ исполненію обязанностей механиковъ на торговыхъ судахъ дальняго плаванія.

2) Теоретическій курсъ механическаго отдѣленія продолжается три года и раздѣляется на три класса.

3) Въ механическомъ отдѣленіи преподаются: 1) Законъ Божій, 2) англійскій языкъ, 3) математика (алгебра съ геометрией, тригонометрія и практическія вычисленія), 4) теоретическая механика, 5) пароходная механика, 6) электричество съ электротехникой, 7) общія свѣдѣнія изъ

физики и химии и материаловѣдѣніе, 8) устройство корпуса пароходовъ и 9) черченіе.

4) Практическій курсъ механическаго отдѣленія состоитъ: 1) изъ работъ въ мастерскихъ училища и 2) изъ практическихъ плаваній на паровыхъ судахъ. Руководство практическими работами учениковъ возлагается на завѣдующаго мастерскими, подъ наблюденіемъ Начальника училища.

5) Къ обученію въ механическомъ отдѣленіи принимаются только въ младшій классъ молодые люди всѣхъ состояній, состоящіе въ русскомъ подданствѣ.

6) Для поступленія въ механическое отдѣленіе требуется представленіе свидѣтельства объ окончаніи курса городскихъ училищъ по положенію 31 мая 1872 года или выдержаніе соотвѣтственнаго вступительнаго испытанія.

7) Въ помощь Начальнику училища, по исполненію инспекторскихъ обязанностей и по надзору за учениками въ механическомъ отдѣленіи, назначается одинъ изъ преподавателей, которому присваивается званіе наставника сего отдѣленія.

8) Завѣдующій мастерскими избирается Начальникомъ училища изъ лицъ получившихъ техническое образованіе не ниже средняго и служившихъ старшими механиками на морскихъ коммерческихъ пароходахъ, и по представленіи Попечительнаго Совѣта, утверждается въ должности Товарищемъ Министра Финансовъ, завѣдующимъ дѣлами торговли и промышленности. Въ случаѣ неимѣнія кандидата на упомянутую должность, удовлетворяющаго означенному практическому пензу, къ исправленію должности завѣдующаго мастерскими можетъ быть допущено лицо, служившее механикомъ на морскихъ коммерческихъ пароходахъ.

9) Наставникъ и преподаватели избираются Начальникомъ училища и, по представлению Попечительнаго Совѣта, утверждаются въ должности Товарищемъ Министра Финансовъ, завѣдующимъ дѣлами торговли и промышленности.

10) За преподаваніе спеціальныхъ предметовъ назначается плата въ размѣрѣ 150 руб., а общеобразовательныхъ 75 руб. за каждый годовой часъ. Плата штатнымъ преподавателямъ можетъ быть повышаема три раза на одну пятую, но не ранѣе, какъ чрезъ каждыя пять лѣтъ, и съ тѣмъ, чтобы высшій окладъ былъ представляемъ только двумъ преподавателямъ, а средній—половинѣ изъ числа преподавателей, имѣющихъ на него право.

11) Ученики механическаго отдѣленія, прошедшіе полный теоретическій курсъ (ст. 3) и ту часть практическаго (ст. 4), которая должна быть пройдена ко времени окончанія теоретическаго курса, подвергаются испытанію по утвержденной Министромъ Финансовъ программѣ въ особой экзаменаціонной комиссіи, подъ предѣтельствомъ лица, назначаемого ежегодно Министромъ Финансовъ, изъ членовъ: Начальника училища, преподавателя предмета, изъ котораго производится экзаменъ, представителя отъ морского вѣдомства (назначаемого Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ), представителя отъ городского общественнаго управленія и членовъ Попечительнаго Совѣта изъ числа представителей пароходныхъ предпріятій.

12) По выдержаніи испытаній по теоретическому курсу, ученики механическаго отдѣленія получаютъ свидѣтельство объ окончаніи теоретической части курса и поступаютъ, въ качествѣ учениковъ-практикантовъ, на ремонтные и другіе заводы пароходныхъ обществъ для работы въ продолженіе не менѣе одного года слесарями при постройкѣ и ремонтѣ машинъ. По истеченіи

этого срока имъ производится испытаніе по слесарно-механическому ремеслу комиссіей, назначаемой педагогическимъ комитетомъ, непремѣнными членами которой состоятъ: Начальникъ училища, завѣдующій мастерскими, представитель отъ морского вѣдомства (назначаемый Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ) и представители-спеціалисты отъ пароходныхъ предпріятій.

13) Ученики механическаго отдѣленія, успѣшно выдержавшіе испытанія по теоретическому и практическому курсамъ, получаютъ аттестаты объ окончаніи полного курса Одесскаго училища торговаго мореплаванія по механическому его отдѣленію и удостоиваются званія личнаго почетнаго гражданина, если не принадлежать къ высшему состоянію. Сверхъ того, отличнѣйшіе по поведенію и успѣхамъ ученики награждаются золотыми и серебряными медалями.

14) Въ отношеніи отбыванія воинской повинности лица, окончившія полный курсъ механическаго отдѣленія, пользуются правами, предоставленными воспитанникамъ учебныхъ заведеній перваго разряда, а не окончившія курса—правами окончившихъ курсъ въ заведеніяхъ втораго разряда.

15) Поступленіе на службу въ войска отсрочивается ученикамъ механическаго отдѣленія до достиженія двадцати четырехъ лѣтъ отъ роду.

V. Предоставить Одесскому училищу торговаго мореплаванія въ теченіе двухъ лѣтъ, съ 1 іюля 1902 года, обращать, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, остатки отъ штатныхъ суммъ по содержанію преподавательскаго персонала училища на потребности по учебной части, не предусмотрѣнныя штатомъ.

VI. Отпустить изъ казны въ 1902 году единовременно на постройку необходимыхъ для училища зданій и

его оборудованіе сто пятьдесятъ тысячъ сто пятьдесятъ четыре рубля.

VII. Ассигновать изъ казны на содержаніе Одесскаго училища торговаго мореплаванія, а также училищнаго учебнаго судна, въ 1902 году — шестьдесятъ четыре тысячи шестьсотъ двадцать пять руб., въ 1903 году — семьдесятъ шесть тысячъ семьсотъ пятьдесятъ одинъ рубль, въ 1904 году — восемьдесятъ тысячъ четыреста два рубля и, съ 1905 года — по восьмидесяти одной тысячѣ девятисотъ двадцати семи руб. ежегодно, показывая, вмѣстѣ съ тѣмъ по доходной смѣтѣ учреждений Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности, съ 1902 года, пособіемъ казнѣ: а) изъ поступлений установленнаго въ пользу г. Одессы полуконфешнаго сбора по двадцати тысячъ рублей, б) изъ средствъ Добровольнаго Флота по пяти тысячъ рублей и в) изъ суммъ Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства по шестисотъ двадцати пяти рублей ежегодно.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденный 7 мая 1901 года штатъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія.

(Распубликованъ въ Собраніи Указовъ и Распоряженій
Правительства отъ 12 іюня 1901 года № 57 ст. 1081).

	Число лицъ	Содержаніе въ годъ одному				Классы и разряды		
		Жалованья	Столовыхъ	Квартирн.	Всего	По должности	По штату на мундиръ	По пенсіи
А. по училищу.								
Предсѣдатель и члены Попечительнаго Совѣта . . .	1	Безъ 1800	съ со 1200	держанія Нат.	3000	V	V	По учеб. службѣ
Начальникъ училища . . .	—	—	—	—	800	—	—	—
Ему же морское довольствіе за пять мѣсяцевъ плаванія	8	—	—	—	17725	VIII	VIII	По учеб. службѣ
Штатные преподаватели . .	—	—	—	—	1200	—	—	—
Двумъ штатнымъ преподавателямъ за исполненіе обязанностей наставниковъ .	—	—	—	—	—	—	—	—

На вознаграждение преподавателей за зинія практическія вѣклассныя занятія по предметамъ учебнаго курса, за замѣщеніе преподавателей, отсутствующихъ по болѣзни и другимъ уважительнымъ причинамъ, на расходы при приемныхъ испытаніяхъ и за исполненіе обязанностей секретаря въ педагогическомъ комитетѣ . . .				4052			
Завѣдующій мастерскими . . .	1	900	900	Нат.	1800	VIII	VIII
Письмоводитель . . .	1	600	—	—	600	IX	IX
Смотритель зданій . . .	1	300	300	Нат.	600	IX	IX
Врачъ . . .	1	400	467	—	867	VIII	VIII
Ему же морское довольствіе за пять мѣсяцевъ плаванія . . .				793			
На учебныя пособия и пополненіе библіотеки . . .				3000			
За завѣдываніе кабинетами учебныхъ пособій и библіотекъ . . .				540			
На наемъ щипцовъ и другіе канцелярскіе расходы . . .				850			
На содержаніе мастеровъ и рабочихъ . . .				5000			
На ремонтъ станковъ и инструментовъ . . .				2000			
На матеріалы . . .				2000			
На содержаніе дома, мастерскихъ, ихъ ремонтъ, отопленіе и освѣщеніе, ремонтъ мебели и другіе хозяйственныя расходы . . .				4100			
На наемъ служителей, дворниковъ и сторожей при мастерскихъ . . .				1720			
В. По учебному судну.							
Капитанъ учебнаго судна . . .	1	950	800	250	2000	VI	VI
Ему же морское довольствіе за пять мѣсяцевъ плаванія . . .				1200			
Первый помощникъ капитана . . .	1	—	—	—	1600	По найму	
Ему же морскія порціонныя за пять мѣсяцевъ плаванія . . .				200			
Нижнихъ чинамъ на учебномъ суднѣ и паровомъ атерѣ (годовымъ) . . .	6	—	—	—	2350	По найму	
На наемъ для плаванія 2-го и 3-го помощниковъ капитана на шесть мѣсяцевъ . . .	2	—	—	—	1050		
Имъ же порціонныя на пять мѣсяцевъ . . .					400		

На наемъ для плаванія нижнихъ чиновъ и прислуги (на лѣто)	12	—	—	—	1460	—	—	—
На харчевня имъ же	—	—	—	—	180	—	—	—
На ремонтъ и окраску судна	—	—	—	—	5750	—	—	—
Навигационные расходы (портовые сборы при заграничныхъ плаваніяхъ, ввозъ судна въ доки и проч.)	—	—	—	—	2000	—	—	—
На уголь и освѣщеніе	—	—	—	—	1320	—	—	—
На продовольствіе учениковъ въ плаваніяхъ	—	—	—	—	9700	—	—	—
На мытье и починку бѣлья учениковъ, на дождевое и рабочее платье, на воду для питья, аптеки, канцелярскіе и экстраординарные расходы въ плаваніи	—	—	—	—	1580	—	—	—
Итого	—	—	—	—	81927	—	—	—

Примѣчанія:

1) Морское довольствіе и морскія порціонныя деньги, присвоенныя по штату нѣкоторымъ должностямъ, выдаются лицамъ, занимающимъ эти должности, только за то время, въ теченіе котораго они находятся въ плаваніи на учебномъ суднѣ.

2) Если на Начальника училища будетъ возложено командованіе учебнымъ судномъ, то онъ получаетъ то морское довольствіе, которое присвоено должности капитана названнаго судна; присвоенное же должности Начальника морское довольствіе назначается въ такомъ случаѣ лицу, на которое будетъ возложено непосредственное руководство практическими занятіями учениковъ по истурханскому дѣлу въ плаваніи.

3) Если на должность капитана учебнаго судна назначается лицо, состоявшее предварительно въ должности перваго помощника капитана на томъ суднѣ въ теченіе не менѣе десяти лѣтъ непрерывно, то все время непрерывнаго занятія имъ должности перваго помощника зачисляется въ срокъ выслуги учебной пенсін по должности капитана, — при томъ, однако, условіи, если онъ внесетъ въ государственное казначейство 2%, со всего содержанія, полученнаго имъ за означенное время.

4) Пенсін назначаются: начальнику училища изъ оклада присвоеннаго ему жалованья, а капитану учебнаго судна, завѣдующему мастерскими и штатнымъ преподавателямъ — изъ оклада въ 750 руб.

5) Остатки отъ суммъ, назначенныхъ штатомъ на вознагражденіе преподавателей и на учебныя пособія не могутъ быть обращаемы на пополненіе недостатка по другимъ статьямъ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 6 мая 1902 года **Мнѣніе** Государственного Совѣта, объ отмѣнѣ производства испытанія по англійскому языку для поступленія въ судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія.

(Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства 11 іюня 1902 года № 55 ст. 578).

Государственный Совѣтъ въ Соединенныхъ департаментахъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ объ отмѣнѣ производства испытанія по англійскому языку для поступленія въ судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія, мнѣніемъ положилъ:

Производство испытанія по англійскому языку, установленное для поступленія въ судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія—отмѣнить.

Извлеченіе изъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 6 мая 1902 года **Мнѣнія** Государственного Совѣта о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи.

(Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства 11 іюня 1902 года № 55 ст. 579).

Отд. II. Въ измѣненіе и дополненіе Высочайше утвержденныхъ: 4 іюня 1898 г., 7 мая 1901 года и 2 іюня 1899 года, положеній о Классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ (нынѣ Одесское училище торговаго мореплаванія) и объ Архангельскомъ торгово-мореходномъ училищѣ (Собр. Узак. 1898 г., ст. 946, 1901 г., ст. 1801, и 1899 г., ст. 1027) постановить:

1. Ученики Одесскаго училища торговаго мореплаванія и Архангельскаго торгово-мореходнаго училища, окончившіе курсъ мореходныхъ отдѣленій сихъ училищъ, приобрѣтають судоводительскія званія по выполненіи требуемаго закономъ плавательнаго ценза, не подвергаясь дополнительнымъ испытаніямъ.

Извлеченіе изъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 6 мая 1902 года Положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.

(Распубликовано въ Собраніи Указоненій и Распоряженій Правительства 11 іюня 1902 года № 55 ст. 579).

Ст. 28. Начальниками мореходныхъ учебныхъ заведеній назначаются :

а) въ училищахъ дальняго и малаго плаваній — лица, окончившія Морской кадетскій корпусъ, Морское Инженерное училище, судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія или мореходное отдѣленіе Архангельскаго торгово-мореходнаго училища и училища дальняго плаванія и плававшіе на судахъ торговаго и военнаго флотовъ, а въ предѣлахъ Прибалтійскаго края, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, также и лица, завѣдывавшія въ этомъ краѣ не менѣе 5 лѣтъ мореходными классами высшаго разряда, учрежденными по положенію 27 іюня 1867 г.

б) въ трехклассныхъ и двухклассныхъ школахъ лица, поименованныя въ п. а, а также лица, завѣдывающія не менѣе пяти лѣтъ мореходными классами, учрежденными по положенію 27 іюня 1867 г., или шкиперскими курсами.

Ст. 33. Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній преподавателями русскаго языка могутъ быть лица, имѣю-

но, дабы лица, коимъ стипендіи уже назначены, успѣли окончить курсъ того учебнаго заведенія, въ которомъ они находятся.

7. Стипендіаты, по окончаніи курса, обязаны отслужить въ Обществѣ «Кавказъ и Меркурій», въ качествѣ помощниковъ капитана на пароходахъ его, плавающихъ по Каспійскому морю, по полтора года за каждый годъ пользованія стипендіей.

8. Отъ Правленія Общества будетъ зависѣть освобождать стипендіата отъ этой обязанности, о чемъ оно предупреждаетъ его черезъ училищное начальство не позже, какъ за три мѣсяца до выпуска изъ училища.

9. Въ случаѣ нерадѣнія къ наукамъ или дурного поведенія, — стипендія можетъ быть прекращена Попечительнымъ Комитетомъ училища.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное въ 5 день сентября 1903 года описаніе форменной одежды для учениковъ мореходныхъ учебныхъ заведеній въѣдомства Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

(Распубликовано въ Собраніи Узакопеній и Распоряженій Правительства 30 октября 1893 года № 116 ст. 1866).

1. Рубаха — темносиняя байковая; воротникъ стоячій, застегивается на двѣ черныя пуговицы на шеѣ и одну на груди. Каждый обшлагъ застегивается на двѣ такія же пуговицы. Лѣтомъ можетъ быть замѣняема бѣлою полотняною рубахою съ отложнымъ воротникомъ; воротникъ и отвороты рукавовъ синіе, съ двумя бѣлыми полосками.

2. Натѣльная рубаха — съ бѣлыми и синими полосками.

3. Брюки — черныя суконныя, застегиваются съ боковъ. Лѣтомъ могутъ быть замѣняемы бѣлыми полотняными.

4. Фуражка черного сукна безъ козырька, съ бѣлымъ кантомъ по верху тульи. Вокругъ околыша черная шелковая лента съ отпечатаннымъ на ней серебрянными буквами наименованіемъ учебнаго заведенія. Лѣтомъ на тулью фуражки надѣвается бѣлый чехоль.

5. Шинель—маренго сукна, однобортная, съ клапаномъ сзади и отложнымъ воротникомъ. Застегивается на пять мѣдныхъ пуговицъ съ изображеніемъ двухъ перекрещивающихся якорей. При шинели полагается черный поясной ремень съ гладкою мѣдною бляхою.

6. Полупальто—маренго сукна—двубортное, съ 12 мѣдными пуговицами съ изображеніемъ двухъ перекрещивающихся якорей. Воротникъ отложной—карманы поперечные на обоихъ бокахъ.

7. Башлыкъ—верблюжьяго сукна.

8. Мундиръ—(необязательно) формы полупальто. На углахъ воротника волоченные якоря, на обшлагахъ по двѣ малыя пуговицы одинаковаго съ большими рисунка.

9. Наплечные знаки а) для учениковъ приготовительныхъ, двухклассныхъ и трехклассныхъ мореходныхъ школъ (на мундиръ, синюю рубаху, шинель и полупальто) поперечные, бѣлаго сукна съ темносинимъ кантомъ $1\frac{1}{2}$ вершка длины и 1 вершокъ ширины; для учениковъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія, Архангельскаго торгово-мореходнаго училища и училищъ малаго и дальняго плаванія: на рубахѣ такого же образца, какъ для учениковъ приготовительныхъ, двухклассныхъ и трехклассныхъ мореходныхъ школъ; на мундирѣ, полупальто и шинели, такого же размѣра, но изъ бѣлаго бархата съ темносинимъ кантомъ и позолоченнымъ изображеніемъ на нихъ соединенныхъ якоря и штурвала.

Утвержденный Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ 15 сентября 1903 года уставъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія.

(Распубликованъ въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства 14 ноября 1903 года № 122 ст. 1925).

I. Общія положенія.

1. Одесское училище торговаго мореплаванія состоитъ изъ двухъ отдѣленій: судоводительскаго и механическаго. Первое имѣетъ цѣлью давать соотвѣтствующее теоретическое и практическое образованіе молодымъ людямъ, готовящимся къ исполненію обязанностей капитановъ и ихъ помощниковъ на торговыхъ судахъ, а второе — молодымъ людямъ, готовящимся къ исполненію обязанностей механиковъ на такихъ-же судахъ (ст. 1 Высочайше утвержденнаго 4-го іюня 1898 г. Положенія о Классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ и ст. I Отд. IV Высочайше утвержденнаго 7-го мая 1901 г. Мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи вышеупомянутыхъ Классовъ въ Одесское училище торговаго мореплаванія).

2. Училище состоитъ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ по Отдѣлу Торговаго Мореплаванія (ст. 2 Положенія 4 іюня 1898 г.).

3. Училище принадлежитъ къ разряду среднихъ учебныхъ заведеній.

II. Учебная часть.

4) Курсъ ученія каждаго отдѣленія продолжается три года и раздѣляется на три класса (ст. 4 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 2 Отд. IV Мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.)

5. Курсъ каждого года въ обоихъ отдѣленіяхъ дѣлится на теоретическій и практическій.

6. Теоретическій курсъ обоихъ отдѣленій, за исключеніемъ I-го класса механическаго отдѣленія, продолжается съ 25 октября по 25 апрѣля: изъ этого времени исключаются воскресные и праздничные дни, Страстная и Святая недѣля и Рождественскія вакаціи. Практический курсъ продолжается съ 25 мая по 25 октября.

Примѣчаніе 1. Теоретическій курсъ I класса механическаго отдѣленія продолжается съ 1 сентября по 25 апрѣля.

Примѣчаніе 2. Время съ 25 апрѣля по 25 мая назначается на каникулы для учащихся.

7. Въ училищѣ преподаются:

а) въ судоводительскомъ отдѣленіи: 1) Законъ Божій; 2) русскій языкъ и словесность; 3) англійскій языкъ; 4) французскій или нѣмецкій языки, изъ коихъ обязательны одинъ для изученія учениками; 5) физика; 6) математика (практическія вычисленія, плоская и сферическая тригонометрія); 7) теоретическая механика; 8) коммерція съ элементарными свѣдѣніями по политической экономіи и бухгалтеріи; 9) физическая географія (гидрологія и метеорологія); 10) навигація съ лоціей и основными свѣдѣніями по девіаціи компасовъ; 11) мореходная астрономія; 12) основныя свѣдѣнія по устройству и теоріи корабля; 13) морская практика; 14) паровая механика; 15) коммерческая географія; 16) товаровѣдѣніе; 17) законовѣдѣніе и 18) гигиена.

б) въ механическомъ отдѣленіи: 1) Законъ Божій; 2) англійскій языкъ; 3) математика (алгебра съ геометрией, тригонометрія и практическія вычисленія); 4) теоретическая механика; 5) паровая механика; 6) электричество съ электротехникой; 7) общія свѣдѣнія изъ физики и химіи и матеріаловѣдѣніе; 8) устройство корпуса паровозовъ; и 9) черченіе.

Примѣчаніе. Предметы, перечисленные въ пп. 7—18 лит. а и въ пп. 4—8 лит. б, а также сферическая тригонометрія считаются специальными, остальные же общеобразовательными (ст. 5 Положенія 4 іюня 1898 г. и примѣч. къ ней и ст. 3 Отд. IV Мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.)

8. Практическій курсъ судоводительскаго отдѣленія состоитъ изъ: 1) 2 пятимѣсячныхъ плаваній, совершаемыхъ на учебномъ суднѣ училища, по окончаніи каждаго класса теоретическаго курса; 2) изъ трехмѣсячнаго плаванія на паровыхъ судахъ торговаго флота и двухмѣсячнаго плаванія на томъ же учебномъ суднѣ, совершаемыхъ по окончаніи полного теоретическаго курса, и 3) изъ зимнихъ практическихъ занятій, сверхъ класснаго преподаванія, по предметамъ теоретическаго курса, которыя ведутся какъ въ училищѣ, такъ и въ подлежащихъ случаяхъ, внѣ училища, въ порту, на судахъ, заводахъ, обсерваторіяхъ и т. п.

9. Практическій курсъ механическаго отдѣленія состоитъ: 1) изъ работъ въ мастерскихъ училища по столярно-модельному, кузнечному, литейному, слесарному, токарному, желѣзо и мѣднокотельному и машинооборотному мастерствамъ въ теченіе теоретическаго курса; 2) изъ работъ въ тѣхъ же мастерскихъ по 8 часовъ въ день въ теченіе 5 мѣсяцевъ, какъ по окончаніи теоретическаго курса I класса, такъ и по окончаніи курса II класса; 3) изъ очередныхъ дежурствъ при управленіи паровыми котлами и машиной въ мастерскихъ отдѣленія, а равно при управленіи электрическимъ освѣщеніемъ; 4) изъ практическихъ плаваній въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, по окончаніи теоретическаго курса II класса, на паровыхъ судахъ; 5) изъ работъ, по окончаніи теоретическаго курса слесаремъ, за плату, на ремонтныхъ заводахъ пароходныхъ Обществъ, въ продолженіи не менѣе одного года (ст. 4 Отд. IV мнѣнія Государ-

ственного Совѣта 7 мая 1901 г. и 6) изъ практическихъ занятій, сверхъ класснаго преподаванія, по предметамъ теоретическаго курса, которыя ведутся какъ въ училищѣ, такъ и внѣ училища: въ порту, на судахъ, заводахъ, мастерскихъ, эллингахъ и проч.

10. Объемъ преподаванія предметовъ учебнаго курса и распредѣленіе ихъ по классамъ опредѣляются учебнымъ планомъ и программами, составляемыми педагогическимъ комитетомъ и представляемыми попечительнымъ совѣтомъ на утвержденіе Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, который по вопросамъ, касающимся преподаванія общеобразовательныхъ предметовъ, входитъ предварительно въ сношеніе съ Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія, а по предметамъ морской специальности—съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ (ст. 3 Отдѣла III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

11. Для теоретическихъ и практическихъ занятій учащихся въ Одесскомъ училищѣ торговаго мореплаванія имѣются: библіотека и необходимыя пособія для пракческаго обученія учениковъ, а также и мастерскія для механическаго отдѣленія училища.

III. Учащіеся.

12. Комплектъ учениковъ опредѣляется Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

13. Къ обученію въ училищѣ принимаются, только на младшіе курсы обоихъ отдѣленій, молодые люди всѣхъ состояній и вѣроисповѣданій, состоящіе въ русскомъ подданствѣ (ст. 7 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 5 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

14. Отъ поступающихъ въ I классъ судоводительскаго отдѣленія требуется:

а) достиженіе 16-лѣтняго возраста къ 1 ноября года поступленія и удовлетвореніе медицинскимъ требованіямъ относительно общаго состоянія здоровья и зрѣнія по утвержденнымъ правиламъ;

б) представленіе свидѣтельствъ объ окончаніи курса общихъ классовъ коммерческихъ училищъ Министерства Финансовъ и выдержаніе при училищѣ торговаго мореплаванія испытанія по математикѣ, въ объемѣ курса общихъ Классовъ Одесскаго коммерческаго училища, и

в) совершеніе пробнаго плаванія на принадлежащемъ училищу учебномъ суднѣ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ.

Примѣчаніе 1. Лица, представившія свидѣтельства объ окончаніи полнаго курса гимназій, реальныхъ училищъ, и военныхъ корпусовъ, освобождаются отъ экзаменовъ.

Примѣчаніе 2. Для лицъ, представившихъ свидѣтельства объ окончаніи 6 классовъ гимназій, или реальныхъ училищъ, или равносильныхъ курсовъ другихъ учебныхъ заведеній, допускаются педагогическимъ комитетомъ училища экзаменныя льготы по тѣмъ или другимъ предметамъ курса, въ зависимости отъ представленныхъ свидѣтельствъ.

Примѣчаніе 3. Не представившіе упомянутыхъ выше свидѣтельствъ подвергаются испытанію, въ объемѣ курсовъ общихъ классовъ Одесскаго коммерческаго училища, по всѣмъ предметамъ, кромѣ химіи. Окончившіе 5 классовъ реального училища или классической гимназіи принимаются, по выдержаніи испытанія, первые изъ математики и французскаго или нѣмецкаго языковъ, въ объемѣ курса общихъ классовъ Одесскаго коммерческаго училища, а вторые сверхъ того и изъ физики (ст. 8 Положенія 4 іюня 1898 г. и примѣч. къ ней).

15. Для поступленія въ первый классъ механическаго отдѣленія требуется:

а) достиженіе 15-лѣтняго возраста къ 1 сентября года поступленія и удовлетвореніе требованіямъ относительно общаго состоянія здоровья по утвержденнымъ правиламъ

и б) представленіе свидѣтельства объ окончаніи курса городскихъ училищъ по Положенію 31 мая 1872 г. или выдержаніе соотвѣтственнаго вступительнаго испы-

танія (ст. 6 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

Примѣчаніе. Окончившіе курсъ начальныхъ и ремесленныхъ училищъ могутъ быть принимаемы съ дополнительными экзаменами по программѣ, уравнивающей ихъ общее образованіе до программы городскихъ училищъ по Положенію 1872 г.

16. Прошенія о приѣмѣ въ училище подаются не позже 15 августа на имя начальника училища, на простой бумагѣ, съ приложеніемъ свидѣтельствъ о рожденіи, званіи и привитіи оспы. Если поступающій обучался въ какомъ либо учебномъ заведеніи, то должно быть представлено выданное изъ того учебнаго заведенія свидѣтельство объ успѣхахъ и поведеніи.

17. Приѣмные экзамены производятся на судоводительское отдѣленіе съ 16 по 22 августа, а на механическое отдѣленіе съ 21 по 29 августа комиссіей, подъ предсѣдательствомъ начальника училища или лица, его замѣняющаго; членами комиссіи состоятъ наставники обоихъ отдѣленій, законоучитель и преподаватели математики, физики и языковъ (каждый по своему предмету).

Примѣчаніе 1. Въ случаѣ превышенія числа явившихся на приѣмный экзаменъ болѣе, чѣмъ на 10% числа имѣющихся вакансій, приѣмъ производится по конкурсному испытанію изъ русскаго языка и математики, согласно правиламъ, устанавливаемымъ педагогическимъ комитетомъ.

Примѣчаніе 2. Для производства приѣмныхъ экзаменовъ по предметамъ, отсутствующимъ въ курсѣ училища, предсѣдателю комиссіи предоставляется право приглашать въ экзаменную комиссію и другихъ лицъ по своему усмотрѣнію.

18. Кандидаты на поступленіе въ судоводительское отдѣленіе училища, удовлетворяющіе требованіямъ ст. 13 относительно возраста и образовательнаго ценза, зачисляются на учебное судно для совершенія пробнаго плаванія, въ числѣ, превышающемъ число вакансій въ училищѣ не болѣе, чѣмъ на 10%, причемъ съ нихъ взимается плата впередъ за два мѣсяца плаванія, по 12 рублей въ мѣсяць. Кандидаты, оказавшіеся неспособными

къ морской службѣ по состоянію здоровья, могутъ быть списаны съ учебнаго судна, по заявленію врача, до истеченія двухмѣсячнаго пробнаго плаванія; при этомъ съ нихъ удерживаются деньги только за время, которое они находились на учебномъ суднѣ. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ плата не возвращается. Всѣ кандидаты, оказавшіеся способными къ морской службѣ, хотя бы число ихъ превышало комплектъ класса, зачисляются, по окончаніи пробнаго плаванія, въ число учениковъ училища. Отъ кандидатовъ на поступленіе въ механическое отдѣленіе училища совершенія пробнаго плаванія не требуется (ст. 8 Положенія 4 іюня 1898 г.).

19. Размѣръ платы съ учениковъ за обученіе въ училищѣ и на учебномъ суднѣ устанавливается Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Плата эта вносится учениками впередъ, по полугодіямъ, не позже 15 ноября и 15 марта и ни въ какомъ случаѣ не возвращается. Не внесшіе платы за означенные сроки считаются выбывшими изъ училища, но, по внесеніи платы могутъ быть вновь приняты, если педагогическимъ комитетомъ не будетъ встрѣчено къ тому препятствій.

20. При училищѣ могутъ быть учреждены, съ разрѣшенія Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, пенсіонъ и общежитіе для учащихся, за счетъ платы пансіонеровъ или на особые пожертвованія на этотъ предметъ, или же на совмѣстныя средства, получаемыя изъ сихъ источниковъ (ст. 9 Положенія 4-го іюня 1898 г.).

21. Ученикамъ училища присваивается форма одежды установленнаго образца.

22. Недостаточные ученики могутъ быть освобождены попечительнымъ совѣтомъ отъ платы за ученіе, но въ числѣ не болѣе 10%.

23. При училищѣ могутъ быть учреждаемы стипендіи, какъ частными лицами, такъ равно обществами и вѣдомствами, на условіяхъ, которыя будутъ опредѣлены учредителями, съ тѣмъ, однако, чтобы эти условія не противорѣчили Положенію объ училищѣ и были одобрены Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

24. Ученики, оказавшіе въ теченіе года хорошіе успѣхи, могутъ освобождаться, по постановленію педагогическаго комитета, отъ переводныхъ испытаній теоретической части курса какъ по отдѣльнымъ предметамъ, такъ и по всѣмъ предметамъ курса.

По предметамъ курса, отъ экзамена по коимъ ученики не освобождены, они подвергаются переводнымъ испытаніямъ особыми комиссіями, состоящими, подъ предсѣдательствомъ начальника училища, или наставника, или же одного изъ преподавателей предмета, по которому производится испытаніе, и ассистента изъ преподавателей училища.

Переводъ въ слѣдующіе классы производится педагогическимъ комитетомъ, по окончаніи практическаго курса, на основаніи данныхъ теоретическаго экзамена, а на судоводительскомъ отдѣленіи — и на основаніи данныхъ объ успѣшномъ исполненіи учениками соотвѣтствующей части практическаго курса въ плаваніи.

Примѣчаніе 1. Ученики судоводительскаго отдѣленія, пропустившіе по уважительнымъ причинамъ частью или полностью практическое плаваніе соотвѣтствующаго курса, могутъ быть, по усмотрѣнію педагогическаго комитета, или переведены въ слѣдующіе классы безъ испытанія, или подвергнуты испытанію въ знаніи соотвѣтствующей части практическаго курса, или оставлены на второй годъ въ томъ-же классѣ.

Примѣчаніе 2. Ученики механическаго отдѣленія, переведенные въ слѣдующіе классы на основаніи сей статьи, исключительно по даннымъ теоретической части курса, но не исполнившие по уважительнымъ причинамъ части или всего лѣтняго прак-

тического курса въ мастерскихъ, продолжаютъ въ мастерскихъ училища неисполненныя ими работы предыдущаго курса.

25. Ученики, не выдержавшіе испытаній, оставляются въ томъ же классѣ на второй годъ. Такое оставленіе можетъ быть допускаемо не болѣе одного раза въ теченіе всего курса училища. Отступленіе отъ этого правила допускается лишь въ исключительномъ случаѣ, съ разрѣшенія Отдѣла Торговаго Мореплаванія, по представленію о семъ педагогическаго комитета.

Примѣчаніе. Ученикамъ, выбывшимъ изъ училища до окончанія курса, выдается свидѣтельство, съ указаніемъ времени пребыванія ихъ въ училищѣ и курсовъ, которые они прослушали.

26. Ученики, прошедшіе полный теоретическій курсъ одного отдѣленія училища торговаго мореплаванія и ту часть соотвѣтствующаго практическаго, которая должна быть пройдена ко времени окончанія теоретическаго курса, подвергаются испытанію, по утвержденной программѣ, въ особой экзаменаціонной комиссіи, подъ предсѣдательствомъ лица, назначаемаго ежегодно Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, изъ членовъ: начальника училища, преподавателя предмета, изъ котораго производится испытаніе, капитана учебнаго судна (по предметамъ морской спеціальности), представителя Морского вѣдомства (назначаемаго Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ), представителя отъ Городскаго Общественнаго Управленія, и члена Попечительнаго Совѣта изъ числа представителей пароходныхъ предпріятій. Сверхъ сего, при производствѣ означенныхъ испытаній по судоводительскому отдѣленію въ комиссіи принимаютъ участіе, на правахъ членовъ, директоръ Одесскаго коммерческаго училища и представитель отъ купечества, избираемый Виржевымъ Комитетомъ (ст. 22 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. II Отд. IV Мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 года).

Примѣчаніе. Ученики механическаго отдѣленія, не прошедшіе ко времени выпускнаго теоретическаго экзамена положенной части практическаго курса, хотя и допускаются къ сему экзамену, но, по удовлетворительномъ выдержаніи послѣдняго, обязаны закончить въ мастерскихъ училища положенный въ училищѣ курсъ сего практическаго обученія.

27. По окончаніи испытаній по теоретическому курсу, ученики судоводительскаго отдѣленія должны совершить практическое плаваніе около трехъ мѣсяцевъ на коммерческихъ пароходахъ и около двухъ мѣсяцевъ на учебномъ суднѣ училища; затѣмъ имъ производится на учебномъ суднѣ экзаменъ изъ практическихъ свѣдѣній комиссіей, составъ которой опредѣляется порядкомъ, указаннымъ въ предшествующей статьѣ, съ тѣмъ, однако, что присутствіе Директора Одесскаго коммерческаго училища при практическихъ испытаніяхъ не обязательно (ст. 23 Положенія 4 іюня 1898 г.).

Примѣчаніе. Во время плаванія на пароходѣ ученики ведутъ журналъ своихъ работъ по утвержденному образцу; журналъ этотъ представляется на заключеніе испытательной комиссіи, которая принимаетъ его во вниманіе при оцѣнкѣ знаній учениковъ.

28. Ученики судоводительскаго отдѣленія, успѣшно окончившіе испытаніе по теоретическому и практическому курсамъ, если при этомъ общая продолжительность ихъ учебныхъ плаваній, вмѣстѣ съ пробнымъ плаваніемъ и временемъ практическихъ испытаній, составляетъ не менѣе 17 мѣсяцевъ, получаютъ аттестатъ объ окончаніи полного курса Одесскаго училища торговаго мореплаванія по судоводительскому его отдѣленію (ст. 24 Положенія 4 іюня 1898 г.). Аттестатъ этотъ можетъ быть обмѣненъ на дипломъ на судоводительское званіе, по выполненіи кандидатомъ требуемаго закономъ плавательнаго ценза, при чемъ дополнительному экзамену кандидатъ не подвергается (Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 6 мая 1902 г. Отд. II.)

29. По выдержаніи испытанія по теоретическому курсу, ученики механическаго отдѣленія получаютъ свидѣтельства объ окончаніи теоретической части курса и поступаютъ въ качествѣ учениковъ-практикантовъ на ремонтные и другіе заводы пароводныхъ обществъ для работы въ продолженіе не менѣе одного года слесарями при постройкѣ и ремонтѣ машинъ. По истеченіи этого срока имъ производится испытаніе по слесарно-механическому ремеслу; комиссіей, назначаемой педагогическимъ комитетомъ, непремѣнными членами которой состоятъ: начальникъ училища, завѣдующій мастерскими, представитель отъ Морского вѣдомства, назначаемый Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, и представители-спеціалисты пароводныхъ предпріятій (ст. 12 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7-го мая 1901 г.).

30. Ученики механическаго отдѣленія, успѣшно выдержавшіе испытаніе по теоретическому и практическому курсу, получаютъ аттестаты объ окончаніи полного курса Одесскаго училища торговаго мореплаванія по механическому отдѣленію (ст. 13 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

31. Лица, окончившія полный курсъ Одесскаго училища торговаго мореплаванія, удостоиваются званія личнаго почетнаго гражданина, если не принадлежать къ высшему состоянію. Сверхъ того, отличнѣйшіе по поведенію и успѣхамъ ученики награждаются при окончаніи курса золотыми и серебряными медалями (ст. 24 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 13 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

32. Относительно поступленія на государственную службу на должности, требующія познаній по коммерческой спеціальности, а равно въ высшія спеціальныя учебныя заведенія, окончившіе полный курсъ судоводительскаго отдѣленія училища пользуются правами, предоста-

вѣнными окончившимъ курсъ реальныхъ училищъ (ст. 24 Положенія 4 іюня 1898 г. Отд. I Высочайше утвержденнаго 6 мая 1902 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи).

33. Аттестаты объ окончаніи курса училища выдаются за подписью предсѣдателя и членовъ попечительнаго совѣта, начальника училища, наставника соотвѣствующаго отдѣленія, членовъ и секретаря педагогическаго комитета, съ приложеніемъ печати училища.

34. Для полученія медали требуется отличное поведение и отмѣтки не ниже 4, какъ въ годовыхъ выводахъ по всѣмъ предметамъ теоретическаго курса, заканчиваемаго въ двухъ старшихъ классахъ, такъ и по всѣмъ теоретическимъ и практическимъ испытаніямъ, и годовыя и экзаменныя отмѣтки не ниже 5 на судоводительскомъ отдѣленіи по астрономіи, навигаціи и морской практикѣ, а на механическомъ по теоретической и паровой механикѣ. При чемъ золотая медаль присуждается имѣющимъ въ среднемъ выводѣ изъ окончательныхъ отмѣтокъ по предметамъ, по коимъ производились теоретическія испытанія, не ниже $4\frac{3}{4}$, а серебряная медаль — имѣющимъ въ среднемъ выводѣ не ниже $4\frac{1}{2}$.

Имена и фамиліи учениковъ, удостоенныхъ золотой медали, записываются на мраморной доскѣ.

35. Если болѣзнь и другія причины, признанныя педагогическимъ комитетомъ уважительными, лишили ученика судоводительскаго отдѣленія возможности совершить 17 мѣсяцевъ плаванія до 25 октября того года, въ который онъ окончилъ курсъ училища торговаго мореплаванія, то аттестатъ объ окончаніи этого курса выдается ему только по представленіи въ педагогическій комитетъ свидѣтельства отъ капитана коммерческаго судна объ успѣшномъ прохожденіи морской службы за время, недостающее до 17 мѣсяцевъ; но такія отсрочки могутъ

быть даваемы лишь ученикамъ, выдержавшимъ удовлетворительно практическое испытаніе по ст. 27 сего устава.

36. Ученикамъ судоводительскаго отдѣленія, успѣшно выдержавшимъ испытанія по теоретическому курсу, но лишившимся возможности, по болѣзни, продолжать морскую службу, хотя и предоставляются всѣ права, перечисленные въ ст. 31, но, вмѣсто аттестата объ окончаніи полного курса, имъ выдается свидѣтельство о выдержаніи упомянутыхъ испытаній, съ отмѣткой о причинахъ, воспрепятствовавшихъ окончить практическій курсъ (примѣчаніе къ ст. 24 Положенія 4 іюня 1898 г.).

37. Въ отношеніи отбыванія воинской повинности ученики училища, окончившіе въ немъ курсъ, пользуются правами, предоставленными воспитанникамъ учебныхъ заведеній перваго разряда, а не окончившіе курса правами окончившихъ курсъ въ заведеніяхъ втораго разряда.

Поступленіе на службу въ войска отсрочивается ученикамъ училища до достиженія 24 лѣтъ отъ роду, а тѣмъ изъ окончившихъ курсъ судоводительскаго отдѣленія, которые пожелаютъ пріобрѣсти судоводительскія званія, могутъ быть даваемы, по соглашенію Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отсрочки, необходимыя для выполненія требуемыхъ закономъ условій морского ценза (ст. 25 Положенія 4 іюня 1898 г.; ст. 14 и 15 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г. и ст. 49 Высочайше утвержденнаго 6-го мая 1902 г. Положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ).

IV. Попечительный Совѣтъ.

38. Общее завѣдываніе Одесскимъ училищемъ торговаго мореплаванія принадлежит попечительному совѣту сего училища, состоящему изъ: 1) предсѣдателя; 2) двухъ членовъ Одесскаго Городскаго Общественнаго

4) представленіе членовъ попечительнаго совѣта къ наградамъ и чинамъ.

42. На попечительный совѣтъ возлагаются слѣдующія обязанности:

1) забота о средствахъ и благосостояніи училища;

2) заключеніе контрактовъ по приобрѣтенію учебныхъ судовъ и всякаго имущества, на постановку необходимыхъ для содержанія училища съ мастерскими и учебными судами предметовъ, на исполненіе различныхъ ремонтныхъ работъ по зданію училища, по мастерскимъ, по учебнымъ судамъ и по ихъ хозяйственнымъ потребностямъ;

3) рѣшеніе дѣлъ по всѣмъ частямъ училища, кромѣ дѣлъ по учебной и воспитательной частямъ:

4) составленіе ежегодныхъ смѣтъ по специальнымъ средствамъ училища и представленіе ихъ въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія на утвержденіе, и распределеніе штатныхъ кредитовъ;

5) составленіе отчетовъ по расходованію какъ специальныхъ средствъ училища, такъ и штатныхъ суммъ и представленіе ихъ въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, а также и учрежденіямъ и лицамъ, оказывающимъ матеріальное содѣйствіе училищу;

6) завѣдываніе и распоряженіе имуществомъ училища и установленіе порядка приема его, храненія и исключенія изъ наличности;

7) наблюденіе за исправностью и сохраненіемъ матеріальной части училища и за веденіемъ описей всякаго рода имущества и расходованія его, а также освидѣтельствованіе имущества;

8) наблюденіе за дѣйствительнымъ исполненіемъ частнаго распределенія суммъ, ассигнуемыхъ по смѣтѣ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ на

содержаніе училища, а равно по смѣтѣ специальныхъ средствъ;

повѣрка всѣхъ приходорасходныхъ книгъ, наличности бланковъ ассигновокъ и талоновъ;

9) опредѣленіе наивыгоднѣйшихъ способовъ пріобрѣтенія предметовъ для надобностей училища и производства ремонтныхъ работъ (хозяйственнымъ способомъ, съ торговъ или путемъ конкуренціи лицъ, извѣстныхъ со-вѣту по благонадежности, или покупкою);

10) назначеніе и производство въ установленномъ порядкѣ торговъ на всѣ заготовленія и работы, совершаемыя подряднымъ способомъ, а также на продажу имущества, негоднаго къ употребленію;

11) разсмотрѣніе затрудненій при подрядахъ и поставкахъ и принятіе мѣръ къ ихъ устраненію, а также производство расчетовъ съ подрядчиками и поставщиками.

12) предварительное разсмотрѣніе представляемыхъ къ оплатѣ счетовъ, кромѣ счетовъ, оплачиваемыхъ изъ авансовыхъ суммъ и по кредитивамъ на плаваніе учебнаго судна; послѣдующее разсмотрѣніе авансовыхъ счетовъ и отчета капитана по расходованію суммъ во время плаванія;

13) разсмотрѣніе и утвержденіе дефектныхъ вѣдомостей и смѣтъ по ремонту учебнаго судна и смѣтныхъ исчисленій работъ, составляемыхъ лицами, завѣдующими отдѣльными частями хозяйства;

14) освидѣтельствованіе чрезъ посредство специально назначаемыхъ комиссій вещей, припасовъ и матеріаловъ, которые пріобрѣтаются одновременно въ большомъ количествѣ, а равно ремонтныхъ работъ.

Примѣчаніе. Освидѣтельствованіе ежедневно поставляемыхъ продовольственныхъ и другихъ припасовъ и текущихъ хозяйственныхъ покупокъ, учебныхъ пособій и проч. лежитъ на обязанности лицъ, непосредственно завѣдывающихъ соотвѣтствующими хозяйственными частями;

15) опредѣленіе учениковъ для практическихъ плаваній на пароходахъ коммерческаго флота и опредѣленіе учениковъ механическаго отдѣленія на ремонтные и машиностроительные заводы.

16) избраніе изъ своего состава членовъ для участія въ засѣданіяхъ педагогическаго комитета, хозяйственнаго комитета и экзаменаціонныхъ комиссій;

17) избраніе начальника училища и капитана учебнаго судна и представленіе ихъ на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ;

18) утвержденіе въ должности 2-го и 3-го помощниковъ капитана;

19) уполномоченіе служащихъ на заключеніе предварительно одобренныхъ совѣтомъ контрактовъ и условій отъ имени попечительнаго совѣта;

20) перенесеніе кредитовъ специальныхъ средствъ и штатныхъ суммъ изъ одной литеры въ другую;

21) утвержденіе торговъ, сдача работъ и поставокъ избранному изъ числа конкурентовъ-предпринимателей лицу, наиболѣе благонадежному, а равно утвержденіе производства работъ и заготовленій хозяйственнымъ способомъ.

22) утвержденіе распредѣленія платы между преподавателями, въ зависимости отъ распредѣленія между ними уроковъ. Установленіе нормъ вознагражденія преподавателей и инструкторовъ за практическія внѣклассныя занятія по предметамъ учебнаго курса и за замѣщеніе уроковъ, пропускаемыхъ преподавателями по уважительнымъ причинамъ, вознагражденіе постороннихъ преподавателей и врачей, приглашаемыхъ на пріемныя испытанія, а равно нормъ по другимъ подобнымъ расходамъ по учебной части;

23) утвержденіе окладовъ содержанія командъ учебнаго судна, мастерамъ и рабочимъ въ мастерскихъ учи-

лица, прислугѣ учебнаго судна и низшимъ служителямъ училища.

Примѣчаніе. Разрѣшеніе вопросовъ, указанныхъ въ пп. 22 и 23, представляется на утвержденіе Отдѣла Торговаго Мореплаванія.

24) исключеніе со счетовъ утерянныхъ и пришедшихъ въ негодность вещей, а также употребленіе послѣднихъ на какія либо передѣлки или другія надобности училища;

25) утвержденіе расцѣнокъ издѣлій, продаваемыхъ изъ мастерскихъ училища;

26) опредѣленіе размѣра платы за ученіе, какъ во время теоретической, такъ и практической части курса, и представленіе на утвержденіе Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, и

27) освобожденіе недостаточныхъ учениковъ отъ платы за ученіе, не свыше 10% общаго числа учащихся.

43. Попечительному Совѣту предоставляется входить въ разсмотрѣніе всѣхъ вопросовъ, касающихся: а) учебно-воспитательной части училища и б) расходованія штатныхъ суммъ, ассигнуемыхъ изъ казны на содержаніе училища, съ тѣмъ, однако же, чтобы заключенія по этимъ вопросамъ представлялись на утвержденіе Отдѣла Торговаго Мореплаванія по пункту а) вмѣстѣ съ мнѣніемъ педагогическаго комитета, а по пункту б) вмѣстѣ съ мнѣніемъ начальника училища.

44. Попечительный совѣтъ собирается не менѣе одного раза въ мѣсяцъ. Вопросы въ совѣтѣ рѣшаются большинствомъ голосовъ, въ случаѣ равенства голосовъ голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

Примѣчаніе. Члены совѣта, несогласные съ постановленіями, подаютъ въ семидневный срокъ особые мнѣнія, которыя прилагаются къ журналу въ подлинникѣ и сообщаются Отдѣлу Торговаго Мореплаванія, по вопросамъ, представляемымъ на разрѣшеніе Главнаго Управленія.

45. Въ случаѣ надобности, въ помощь Попечительному Совѣту по дѣламъ хозяйственнымъ, учреждается хозяйственный комитетъ, по постановленію Попечительнаго Совѣта.

Хозяйственный Комитетъ состоитъ: а) изъ одного члена Попечительнаго Совѣта, избраннаго симъ послѣднимъ, и предсѣдательствующаго въ комитетѣ, б) начальника училища, в) капитана учебного судна, г) завѣдывающаго мастерскими и д) одного изъ преподавателей, по выбору педагогическаго комитета. Дѣлопроизводство комитета возлагается на цисъмоводителя училища.

Хозяйственный Комитетъ есть исполнительный органъ попечительнаго совѣта и руководствуется инструкціями послѣдняго.

V. Начальникъ училища и наставники.

46. Непосредственное управленіе училищемъ ввѣряется начальнику его. Начальникъ назначается, по представленію попечительнаго совѣта, изъ лицъ, получившихъ спеціально-морское образованіе и служившихъ на судахъ военнаго или коммерческаго флотовъ (ст. 15 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 4 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

47. Начальнику училища подчиняются всѣ служащіе и учащіеся въ училищѣ.

Примѣчаніе. Начальникъ училища, если пожелаетъ, можетъ преподавать одинъ или нѣсколько предметовъ учебнаго курса, но не болѣе 8 часовъ въ недѣлю (примѣчаніе къ ст. 14 Положенія 4 іюня 1898 года).

48. Въ помощь начальнику училища по исполненію инспекторскихъ обязанностей и по надзору за учениками судоводительскаго и механическаго отдѣленій назначаютъ двое изъ преподавателей училища, которымъ присвоивается званіе наставниковъ. Въ случаѣ болѣзни начальника училища или его отсутствія по другимъ причинамъ,

его мѣсто заступаетъ одинъ изъ наставниковъ училища, по выбору начальника училища (ст. 13 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 7 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

49. Главная обязанность начальника училища состоитъ въ непосредственномъ надзорѣ за ходомъ успѣшнаго воспитанія и преподаванія, а также и за внѣшнимъ порядкомъ и благоустройствомъ ввѣреннаго ему заведенія и вообще за точнымъ исполненіемъ устава заведенія и относящихся къ нему распоряженій Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, а также постановлений попечительнаго совѣта и педагогическаго комитета (ст. 4 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

50. На начальника училища возлагается: 1) председательство въ педагогическомъ комитетѣ; 2) участіе въ засѣданіяхъ попечительнаго совѣта и хозяйственнаго комитета; 3) избраніе законоучителя, преподавателей, наставниковъ, завѣдующаго мастерскими и другихъ должностныхъ лицъ, и представленіе, въ подлежащихъ случаяхъ, черезъ попечительный совѣтъ, въ Главное Управленіи Торговаго Мореплаванія и Портовъ объ утвержденіи ихъ въ должностяхъ; 4) главная отвѣтственность по образованію учениковъ, наблюденіе за успѣхами и нравственностью учениковъ въ практическихъ плаваніяхъ на учебномъ суднѣ и непосредственное руководство ихъ занятіями на суднѣ по штурманскому дѣлу; 5) наблюденіе за веденіемъ практическихъ работъ учениковъ механическаго отдѣленія въ мастерскихъ училища; 6) представленіе въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, черезъ попечительный совѣтъ, штатныхъ преподавателей къ высшимъ окладамъ жалованія; 7) аттестація служащихъ подъ его начальствомъ лицъ и представленіе ихъ, чрезъ попечительный совѣтъ, къ ВЫСОЧАЙШИМЪ наградамъ, чинамъ

и пенсіи; 8) представленіе попечительному совѣту о лицахъ заслуживающихъ пособія изъ специальныхъ средствъ училища; 9) увольненіе служащихъ подъ его начальствомъ лицъ въ отпуски на каникулярное время, а по особо уважительнымъ и нетерпящимъ отлагательства причинамъ и въ учебное время, но не болѣе какъ на двѣ недѣли,—въ послѣднемъ случаѣ немедленно доводя объ этомъ до свѣдѣнія Отдѣла Торговаго Мореплаванія; 10) составленіе ежегодныхъ отчетовъ о состояніи учебной части и представленіе ихъ, по рассмотрѣніи въ педагогическомъ комитетѣ, черезъ попечительный совѣтъ, въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія; 11) составленіе ежегодныхъ отчетовъ о расходованіи штатныхъ суммъ училища и представленіе этихъ отчетовъ, черезъ попечительный совѣтъ, въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія; 12) опредѣленіе и увольненіе мастеровъ и рабочихъ въ мастерскихъ училища, а равно низшихъ служителей при училищѣ; 13) распредѣленіе учениковъ старшихъ классовъ по пароходамъ коммерческаго флота для практическаго плаванія, а также учениковъ механическаго отдѣленія по пароходамъ коммерческаго флота, а, по окончаніи теоретическаго курса, на ремонтные заводы пароходныхъ обществъ, и 14) сношенія по дѣламъ училища съ различными учрежденіями и лицами (ст. 4 и 6 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 года и ст. 17 ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 4 іюня 1898 г.).

Примѣчаніе. Въ случаѣ отсутствія начальника училища въ плаваніи по причинамъ, признаннымъ Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія уважительными, наблюденіе за успѣхами и нравственностью учениковъ на учебномъ суднѣ, а также непосредственное руководство ихъ практическими занятіями по штурманскому дѣлу возлагается на одного изъ преподавателей или помощниковъ капитана, по избранію начальника училища и съ утвержденія попечительнаго совѣта (ст. 6 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

51. По званію председателя педагогическаго комитета начальникъ училища опредѣляетъ время его засѣданій, предлагаетъ на обсужденіе свои предположенія по учебной и воспитательной частямъ, слѣдитъ за правильностью и порядкомъ засѣданій и объявляетъ постановленія комитета (ст. 4 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

52. Наставники являются ближайшими помощниками начальника по учебной и воспитательной частямъ, исполняя инспекторскія обязанности. Они наблюдаютъ, по указанію начальника училища, за поведеніемъ и успѣхами учениковъ въ ихъ занятіяхъ и за исполненіемъ учениками установленныхъ въ училищѣ правилъ.

VI. Капитанъ учебнаго судна и его помощники.

53. Капитанъ учебнаго судна избирается попечительнымъ совѣтомъ изъ лицъ, получившихъ спеціально морское образованіе и извѣстныхъ своей опытностью въ судовожденіи, и представляется на утвержденіе Главнуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами (ст. 15 Положенія 4 іюня 1898 г.).

54. На капитана возлагается:

1) командованіе учебнымъ судномъ, главная отвѣтственность по надлежащему комплектованію его помощниками и командой, по безопасности плаванія, по содержанію судна въ полной исправности и по организаціи службы на немъ, отвѣчающей цѣлямъ учебныхъ плаваній и практическихъ занятій учениковъ;

2) руководство занятіями учениковъ по морскому дѣлу, кромѣ занятій ихъ по штурманскому дѣлу;

3) наемъ и увольненіе команды въ предѣлахъ установленнаго числа ея и установленныхъ окладовъ содержанія;

4) представленіе чрезъ попечительный совѣтъ служащихъ на учебномъ суднѣ къ Высочайшимъ и денежнымъ наградамъ;

5) забота о своевременномъ ремонтѣ учебнаго судна, составленіе дефектныхъ вѣдомостей по ремонту и исполненіе ремонта, разрѣшеннаго попечительнымъ совѣтомъ;

6) составленіе представляемыхъ на утвержденіе попечительнаго совѣта детальныя смѣты расходовъ по практическому плаванію въ предѣлахъ установленныхъ ассигнованій штатныхъ и спеціальныхъ средствъ;

7) производство расходовъ по содержанію учебнаго судна, за исключеніемъ расходовъ по продовольствію учениковъ;

8) представленіе попечительному совѣту подробнаго отчета о сихъ расходахъ, и

9) сношеніе съ портовыми учрежденіями по дѣламъ, относящимся къ плаванію.

Примѣчаніе. Капитану учебнаго судна и старшему помощнику предоставляется и непосредственное веденіе части практическихъ занятій по морскому дѣлу въ зпмнее время.

55. Помощники капитана избираются имъ самимъ, при чемъ первый помощникъ представляется черезъ попечительный совѣтъ на утвержденіе Отдѣла Торговаго Мореплаванія, а второй и третій помощники утверждаются въ должности непосредственно Совѣтомъ.

56. Первый помощникъ есть ближайшій помощникъ капитана учебнаго судна по всѣмъ его обязанностямъ и заступаетъ его мѣсто, въ случаѣ болѣзни его или отсутствія по какимъ-либо причинамъ. Подробное же распределеніе обязанностей между ними опредѣляется особой инструкціей учебному судну, утверждаемой Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

VII. Преподаватели и другія должностныя лица.

57. Предметы преподаванія въ училищѣ торговаго мореплаванія распредѣляются между штатными преподавателями, считающимися на государственной службѣ, и между лицами, преподающими по найму. Число первыхъ должно быть не болѣе восьми, при условіи преподаванія каждымъ изъ нихъ не менѣе 12 годовыхъ уроковъ.

58. Законоучитель избирается начальникомъ училища, по соглашенію съ епархіальнымъ начальствомъ, и, по представленію попечительнаго совѣта, утверждается въ должности Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами (ст. 18 Положенія 4 іюня 1898 г.).

59. Преподавателями общеобразовательныхъ предметовъ опредѣляются лица, имѣющія по своему образованію право на занятіе соответствующихъ должностей въ реальныхъ училищахъ (ст. 19 Положенія 4 іюня 1898 г.).

60. Преподавателями специальныхъ предметовъ, кромѣ предметовъ морской специальности, опредѣляются лица, окончившія курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, и получившія отъ Учебнаго Отдѣла Министерства Финансовъ свидѣтельства на право преподаванія этихъ предметовъ въ коммерческихъ училищахъ.

Преподавателями предметовъ морской специальности, а именно : астрономіи, навигаціи съ лоціею и девиаціею, морской практики, пароходной механики, свѣдѣній по теоріи и устройству корабля и по черченію въ старшемъ классѣ механическаго отдѣленія могутъ быть лица, сообразно съ ихъ специальностью, изъ числа лицъ, окончившихъ Морской Кадетскій Корпусъ, Морское Инженерное училище Императора Николая I (бывшее техническое училище Морского Вѣдомства), и лица, завѣдывавшія не менѣе 5 лѣтъ мореходными классами высшаго разряда. Сверхъ сего, по специальнымъ предметамъ механическа-

го отдѣленія, могутъ быть назначаемы на должности преподавателей и лица, окончившія высшія техническія учебныя заведенія. Лица, не удовлетворяющія означеннымъ условіямъ могутъ быть допускаемы къ исправленію обязанностей преподавателей, по прочтеніи трехъ пробныхъ уроковъ, въ присутствіи особой комиссіи, назначаемой педагогическимъ комитетомъ, и утверждаются въ должности Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, не ранѣе какъ черезъ годъ, со времени допущенія ихъ къ преподаванію (ст. 20 Положенія 4 іюня 1898 г.).

61. Наставники и преподаватели избираются начальникомъ училища, и, по представленію попечительнаго совѣта, утверждаются въ должности Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами (ст. 17 Положенія 4 іюня 1898 г. и ст. 9 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

62. Завѣдующій мастерскими механическаго отдѣленія избирается начальникомъ училища изъ лицъ, получившихъ техническое образованіе не ниже средняго и занимавшихъ мѣсто старшаго механика на морскихъ коммерческихъ пароходахъ и, по представленію попечительнаго совѣта, утверждается въ должности Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Въ случаѣ неимѣнія кандидата на упомянутую должность, удовлетворяющаго означенному практическому цензу, къ исправленію должности завѣдующаго мастерскими можетъ быть допущено лицо, служившее механикомъ на морскихъ коммерческихъ пароходахъ (ст. 8 Отд. IV мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

63. На завѣдывающаго мастерскими возлагается:

1) руководство практическими работами учениковъ въ мастерскихъ училища и практическими дежурствами

ихъ при управленіи котломъ и машиной, а равно при управленіи электрическимъ освѣщеніемъ;

2) непосредственное наблюденіе за хозяйственною частью мастерскихъ училища, за отчетностью по ней и веденіе сего хозяйства;

3) избраніе мастеровъ и рабочихъ и представленіе начальнику училища объ ихъ назначеніи и увольненіи, и

4) представленіе черезъ начальника училища въ попечительный совѣтъ мастеровъ и рабочихъ къ наградамъ.

Примѣчаніе. Завѣдующему мастерскими можетъ быть поручено, при соблюденіи ст. 60 сего Устава, и преподаваніе одного или нѣсколькихъ предметовъ курса механическаго отдѣленія, но не болѣе 12 уроковъ въ недѣлю.

64. Врачъ, письмоводитель и смотритель зданій избираются начальникомъ училища и, по представленію попечительнаго совѣта, утверждаются въ должностяхъ Главноуправляющимъ Торговымъ мореплаваніемъ и Портами. Врачъ обязанъ сопровождать учениковъ во время практическихъ плаваній на учебномъ суднѣ.

VIII. Педагогическій комитетъ.

65. Для обсужденія дѣлъ по учебной части и для обсужденія вопросовъ, касающихся успѣховъ и поведенія учащихся, при училищѣ состоитъ педагогическій комитетъ, подъ предсѣдательствомъ начальника училища. Членами комитета состоятъ: капитанъ учебнаго судна, завѣдующій мастерскими, законоучитель и всѣ преподаватели училища. Обязанности секретаря комитета исполняетъ одинъ изъ преподавателей, по избранію комитета.

66. Въ засѣданіяхъ педагогическаго комитета можетъ присутствовать предсѣдатель или одинъ изъ членовъ попечительнаго совѣта съ правомъ голоса, а также и врачъ, когда обсуждаемые комитетомъ вопросы касаются его специальности. Для участія въ обсужденіи порядка практическихъ занятій учениковъ механическаго

отдѣленія, въ составъ педагогическаго комитета входятъ три спеціалиста отъ пароходныхъ обществъ имѣющихъ представителей въ попечительномъ совѣтѣ. Спеціалисты эти приглашаются начальникомъ училища, по соглашенію съ соотвѣтствующими представителями пароходныхъ обществъ въ попечительномъ совѣтѣ, и утверждаются симъ послѣднимъ.

67. Къ обязанностямъ педагогическаго комитета относятся слѣдующія дѣла:

1) приемъ учениковъ въ училище и переводъ ихъ въ слѣдующіе классы;

2) обсужденіе успѣховъ, поведенія и прилежанія учениковъ. Допущеніе учениковъ къ теоретическимъ выпускнымъ испытаніямъ;

3) присужденіе аттестатовъ окончившимъ курсъ;

4) присужденіе медалей окончившимъ курсъ съ отличіемъ;

5) увольненіе учениковъ изъ училища за неодобрительное поведеніе и малоуспѣшность;

6) увольненіе учениковъ изъ училища по другимъ причинамъ и выдача свидѣтельствъ выбывающимъ до окончанія курса;

7) назначеніе повѣрочныхъ испытаній, при переходѣ изъ класса въ классъ, и распредѣленіе преподаванія учебныхъ предметовъ по днямъ и часамъ, на основаніи утвержденной таблицы недѣльныхъ уроковъ, а также распредѣленіе вакантныхъ уроковъ между наличными преподавателями и распредѣленіе между ними внѣклассныхъ практическихъ занятій, по предметамъ теоретическаго курса;

8) разсмотрѣніе подробныхъ программъ, какъ теоретическаго курса, такъ и практическихъ плаваній. Составленіе программъ по предметамъ теоретическаго и прак-

лица по тому или другому вопросу не согласенъ съ большинствомъ членовъ комитета, то вопросъ этотъ, до приведения его въ исполненіе, поступаетъ черезъ попечительный совѣтъ на разсмотрѣніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія.

Примѣчаніе. Члены комитета, несогласные съ постановленіями, подаютъ въ семидневный срокъ особые мнѣнія, которые прилагаются къ журналу въ подлинникѣ и сообщаются Отдѣлу Торговаго Мореплаванія, по вопросамъ, представляемымъ на разрѣшеніе Главнаго Управленія.

XI. Права и преимущества служащихъ.

70. Служебныя права и преимущества служащихъ а также и содержаніе, получаемое ими, опредѣлены Высочайше утвержденными: 4 іюня 1898 г. Положеніемъ о Классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ; 7 мая 1901 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о преобразованіе Классовъ въ Одесское училище торговаго мореплаванія и штатомъ сего училища.

X. Права и преимущества училища.

71. Училище имѣетъ печать установленнаго для губернскихъ учрежденій образца съ надписью: „Одесское училище торговаго мореплаванія“ (ст. 26 Положенія 4 іюня 1898 г.).

72. Училище можетъ приобрѣтать недвижимыя имущества и принимать всякаго рода пожертвованія (ст. 26 пп. 2 Положенія 4 іюня 1898 г.).

73. Училищу предоставляется выписывать изъ за границы безплатно потребные для него учебныя предметы и пособія, съ соблюденіемъ ст. 1047 и 1048 Уст. Там., Св. Зак. т. XI, изд. 1892 г., и пересылать слѣдующіе по дѣламъ ихъ пакеты, посылки и тюки, вѣсомъ до одного пуда, въ одномъ отправленіи, безъ платежа вѣсовыхъ денегъ (ст. 26 пп. 3 и 4 положенія 4 іюня 1898 г.).

74. Льготы, которыми пользуется училище торговаго мореплаванія относительно платежа пошлинъ гербоваго и иныхъ сборовъ, а также по отправленію государственныхъ, земскихъ и городскихъ повинностей, опредѣляются въ подлежащихъ уставахъ.

XI. Средства училища.

75. Средства училища составляютъ: а) суммы, отпускаемыя на его содержаніе по штату отъ казны; б) ежегодное пособіе отъ Одесскаго Городскаго Общественнаго Управленія; в) ежегодныя субсидіи отъ пароходныхъ обществъ; г) плата за ученіе; д) доходъ отъ продажи издѣлій и за исполненіе работъ въ мастерскихъ училища и е) пожертвованія и случайныя поступленія (ст. I Отд. III ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

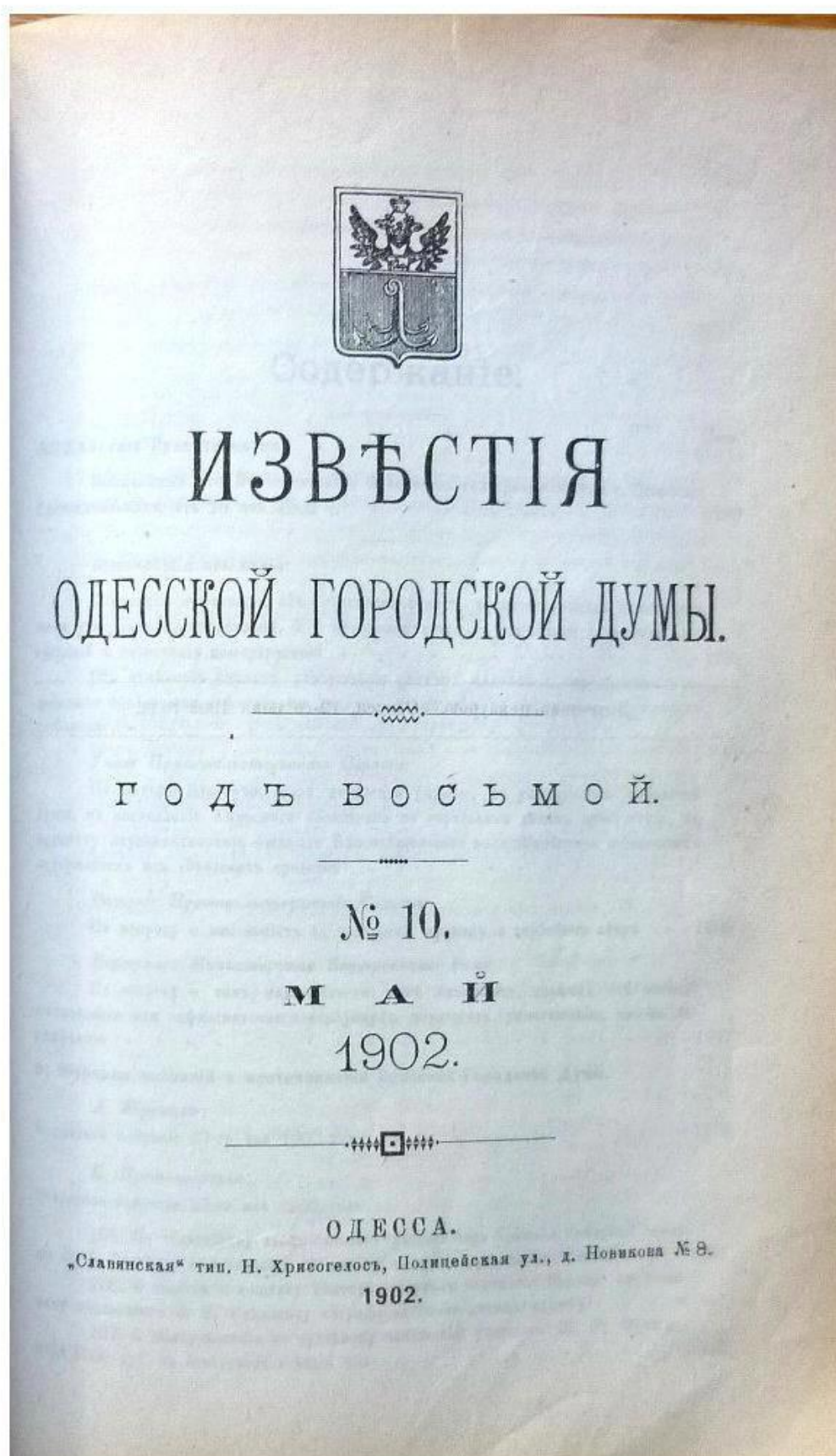
Примѣчаніе. Суммы, указанныя въ пп. г-е, составляютъ спеціальныя средства училища и расходуются на его содержаніе, въ дополненіе къ штатнымъ суммамъ исключительно на непредусмотрѣнные штатомъ расходы по учебной части (ст. 2 Отд. III мнѣнія Государственнаго Совѣта 7 мая 1901 г.).

XII. Счетоводство и отчетность.

76. Подробныя правила счетоводства и отчетности по приходу-расходуванію спеціальныхъ средствъ училища опредѣляются особой инструкціей, составляемой попечительнымъ совѣтомъ и утверждаемой Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія.

77. Попечительный совѣтъ представляетъ ежегодно въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія отчетъ о состояніи учебно-воспитательной и хозяйственной части училища.

ЗАКЛАДКА ЗДАНИЯ УЧИЛИЩА



ДѢЙСТВІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

Одесскій Градоначальникъ Генераль-Маіоръ Графъ Шуваловъ. 26 сего мая, былъ осчастливленъ полученіемъ изъ Петергофа Высочайшей Его Императорскаго Величества телеграммы:

«Градоначальнику, генераль-маіору графу Шувалову.

Поручаю Вамъ передать населенію города Одессы благодарность Государыни Императрицы и Мою за принесенныя Намъ поздравленія и выраженныя чувства.

Дай Богъ съ полнымъ успѣхомъ довести до конца устройство въ Одессѣ перваго въ Россіи училища торговаго мореплаванія, столь нужнаго для процвѣтанія отечественнаго торговаго флота.

НИКОЛАЙ».

Телеграмма, посланная Графомъ Шуваловымъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества Имя 25-го сего мая, въ день закладки новаго зданія Одесскаго училища торговаго мореплаванія, была слѣдующаго содержанія:

«Сего числа, въ Высочайшій день Рожденія Государыни Императрицы Александры Осодоровны, послѣ благодарственнаго Господу Богу молебствія, состоялась въ присутствіи представителей всѣхъ вѣдомствъ, города и купечества закладка новаго зданія перваго въ Россіи Одесскаго училища торговаго мореплаванія. Приемлю смѣлость выѣсть съ населеніемъ Одессы по-вергнуть къ священнымъ стопамъ Вашего Императорскаго Величества и Государыни Императрицы наши вѣрноподданнческія чувства и горячія восторженныя поздравленія съ радостнымъ для всей Россіи днемъ Рожденія Ея Величества».

Градоначальникъ Генераль-Маіоръ

Графъ Шуваловъ.

(Вѣд. Од. Гр., № 114—1902 г.).

ТАБЕЛЬ О РАНГАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Класс	Гражданский чин	Военный чин	Военно-морской чин
I	Канцлер, действительный тайный советник 1-го класса.	Генерал-фельдмаршал	Генерал-адмирал
II	Действительный тайный советник.	Генерал (от инфантерии от кавалерии), генерал от артиллерии (генерал-фельдцейхмстер), инженер-генерал	Адмирал
III	Тайный советник	Генерал-лейтенант	Вице-адмирал
IV	Действительный статский советник	Генерал майор	Конт-адмирал
V	Статский советник	Бригадир (существовал до конца XVIII в.)	Капитан-командор (упразднен в 1827 г.)
VI	Коллежский советник	Полковник	Капитан 1-го ранга
VII	Надворный советник	Подполковник	Капитан 2-го ранга
VIII	Коллежский асессор	Майор	Капитан-лейтенант
IX	Титулярный советник	Капитан	Лейтенант
X	Коллежский секретарь	Штабс-капитан	—
XI	Корабельный секретарь (упразднен в 1811 г.)	—	—
XII	Губернский секретарь	Поручик	Мичман
XIII	Провинциальный секретарь	Подпоручик	—
XIV	Коллежский регистратор	Прапорщик	—

**ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ КАПИТАНА ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ
ДМИТРИЯ АФАНАСЬЕВИЧА ЛУХМАНОВА**



Д. А. Лухманов на палубе учебного судна «Великая княжна Мария Николаевна».
Черное море, у мыса Тарханкут, 1908



Д. А. Лухманов, Одесса, 1910



Д. А. Лухманов, Одесса, 1909



Д. А. Лухманов, 1912

На другой или на третий день после истории с Брусницыным шел я по Невскому, этой прославленной улице самых неожиданных встреч, и встретил старшего лейтенанта с крейсера «Память Азова» Федора Федоровича Ломен, с которым познакомился в девяносто пятом году в Нагасаки.

Разговорились. Вспомнили несколько анекдотов из жизни Тихоокеанской эс-

кадры того времени. Федор Федорович рассказал мне, что приехал в Питер ввиду назначения на один из строящихся кораблей, а я ему – что приехал в отпуск, но не хочу возвращаться на Дальний Восток и ищу места.

– А вы не знакомы с моим братом? – спросил Ломен.

– Нет, Федор Федорович, ваш брат слишком высокая особа, я вращаюсь в более скромных кругах.

Ну, какая там он высокая особа; был, правда, флаг-капитаном у «полковника»¹, но попал в немилость. Его заменил пьяница высокой марки – Нилов. Так вот у брата есть закадычный друг – Конкевич. Брат говорит, что Конкевич теперь большая шишка у Витте², заведует какими-то морскими делами в министерстве финансов. Побывайте у этого Конкевича и, если у него найдется что-либо подходящее для вас, скажите мне, позвоните только по телефону (он назвал номер), а я уж натравлю на него брата.

– Это какой Конкевич, – спросил я, – не писатель «Беломор»?

– Во-во, он самый.

– Я с ним встречался когда-то в редакции «Русского судоходства», а вот теперь бываю там довольно часто и ни разу не встретил.

– Ну, ему теперь не до того... Так обязательно зайдите к нему. Его лавочка помещается где-то на Малой Морской...

На углу Троицкой и Невского мы расстались.

Я вспомнил Конкевича. Это был крупного телосложения человек с копной черных, слегка поседевших на висках волос, большим лбом, очень яркими умными глазами и странным басистым и в то же время пришептывающим голосом. Мне рассказывали его историю: Конкевич был выдающимся и храбрым флотским офицером, отличился ка Дунае в русско-турецкую войну 1877–1878 годов и после Сан-Стефанского договора был оставлен в Болгарии для налаживания каких-то морских дел. Там его скоро сделали, с разрешения русского правительства, морским министром, а затем, при перемене принцем Кобургским русской ориентации на австрийскую, он вылетел оттуда, вместе с другими русскими ставленниками. Вернувшись в Петербург, он переругался с управляющим морским министерством и вышел в отставку. Несколько лет командовал торговыми пароходами на Белом море (отсюда псевдоним «Беломор») и писал. Его книги «Крейсер «Русская Надежда» и «Роковая война 18.. года», направленные против Англии, в свое время имели большой успех. Так вот этот самый Конкевич был теперь какой-то большой шишкой при Витте.

На другой день я нашел его «лавочку»; она называлась «Отдел торгового мореплавания министерства финансов», но хозяина «лавочки» не оказалось на месте.

Я был еще три раза у Конкевича и также неудачно: один раз, по словам курьера, он был на докладе у министра, а два раза был очень занят и никого не принимал. Мне это надоело. Александр Егорович Конкевич в моих глазах был прежде всего «брат-писатель», а не «ваше превосходительство». И вот, когда я вновь услышал от курьера: «Заняты-с, никого не приказали принимать-с», я передал ему заранее приготовленную визитную карточку, где ниже выгравированного «Дмитрий Афанасьевич Лухманов, штурман дальнего плавания» я приписал пером: «Сотрудник журнала

¹ Ироническая кличка Николая II, не пожелавшего снять полковничьи погоны после смерти отца, так как «некому» было его производить.

² С. Ю. Витте — министр финансов, впоследствии премьер-министр.

«Русское судоходство». Приходит в пятый раз».

– Будьте добры, – сказал я, – передайте эту карточку Александру Егоровичу.

Курьер посмотрел на меня, потом на карточку, пожал плечами и пошел докладывать.

Он вернулся в приемную со словами:

– Просят-с.

– Что, шибко сердит? – спросил я.

– Как всегда-с.

Я отворил тяжелую дубовую дверь и вошел в громадный отделанный дубом кабинет.

Из-за массивного письменного стола в глубине кабинета приподнялась большая медведеобразная фигура с гривой совершенно седых волос, с седой всклокоченной бородой и, опираясь на стол кулаками, прорычала:

– Ну-с, сто вам, собственно говоря, нужно?

Я был готов к такому или почти такому приему и, не задумываясь, отрапортовал:

– Я моряк торгового флота, шесть лет прокомандовал судами на Дальнем Востоке. Зашел я к вам, Александр Егорович, с просьбой: не сможете ли вы предоставить мне какую-нибудь службу по специальности?

– Да, вы сто, батенька, в уме или нет? Куда вы попали? – зарычал опять Конкевич. – Сто вы думаете здесь такое, контора для найма моряков или сто?

Меня взорвало. «Ах ты, – думаю, – черт тебя подери, болгарский министр ты этакий, ну мне, брат, с тобой не детей крестить не напугаешь», – и я спокойно и холодно отчеканил:

– Да, Александр Егорович, вы правы, я вижу теперь, что действительно ошибся... Я полагал, что отдел торгового мореплавания имеет то или другое отношение к морякам торгового флота, а теперь вижу ясно, что никакого... До свиданья, – и я повернулся к нему спиной, направляясь к выходу.

– Пойдите, пойдите, погодите, куда вы? – раздался мне вслед голос Конкевича. – Подойдите сюда, сядьте вот в это кресло, дайте, я на вас посмотрю. Ис петух какой!

Я сел.

– Какой вы горячий!

– Я всегда горячий тогда, когда дело касается торгового флота, в котором служу с пятнадцати лет.

– Вот-вот, я то же был такой в молодости. – И Конкевич пристально посмотрел на меня. – Вот, – сказал он, подвигая мне большой лист белой «министерской» бумаги и карандаш, – напишите мне для памяти: кто вы, где учились, где плавали, ну вообще о себе, только не по форме, не по-канцелярски, а так просто.

Я начал писать нечто вроде автобиографии. Конкевич углубился в свои бумаги, которыми был завален весь стол, и время от времени исподлобья посматривал на меня.

Я кончил и протянул ему исписанный лист. Он внимательно прочел его и нажал кнопку электрического звонка. Вошел тот же курьер.

– Позовите мне Сергея Петровича.

Не прошло и минуты, как в кабинет вошел высокий элегантно одетый человек средних лет с подстриженной бородкой и в пенсне.

– Сергей Петрович, – спросил Конкевич, – а сто на новый мариупольский ледокол уже имеется в виду капитан?

– Конечно, нет еще, Александр Егорович.

– Так вот вам капитан, лучшего не найдете. – И, обращаясь ко мне: – Так вот, о подробностях договоритесь с Сергеем Петровичем. Ну, до свиданья, – и он протянул мне большую крепкую белую руку.

Сергей Петрович Веселаго оказался управделами отдела торгового мореплавания. Он был сыном известного адмирала, историка русского флота, и сам был отставным капитаном первого ранга.

От Сергея Петровича я узнал, что ледокол для Мариупольского порта даже еще не начат постройкой, будет строиться в Триесте, на-днях будет подписан договор и тогда выяснится, будет ли капитан назначен и наблюдающим за постройкой или примет под команду уже готовый ледокол в Триесте, а может быть, даже и в Мариуполе, если контракт будет подписан с доставкой судна к месту приписки, что тоже не исключается.

– Да ведь Александр Егорович должен все это знать, что он – блаженный, что ли? – не утерпел я.

Веселаго улыбнулся.

– Видите, как моряк, он, конечно, настаивает на том, чтобы капитан был послан на постройку, а Сергей Юльевич¹ склоняется ко второму варианту, так как он дешевле. Зайдите через недельку, к тому времени выяснится.

Я заходил и через недельку, и еще через недельку, а договор на постройку ледокола все еще не был подписан.

Я был совершенно удручен. Видя мое состояние, Веселаго вдруг неожиданно спросил меня:

– А отчего, Дмитрий Афанасьевич, вы так держитесь за этот ледокол и не хотите взять береговое место по управлению каким-нибудь портом?

– Да ведь мне же никто никогда никакого берегового места не предлагал! – воскликнул я.

Веселаго пожал плечами.

– А вы пошли бы в один из наших торговых портов помощником начальника порта?

– Конечно, пошел бы.

– Пойдемте к Александру Егоровичу.

Конкевич сидел, зарывшись в свои бумаги, но на стук в дверь рывкнул:

– Войдите!

– Вот, Александр Егорович, ввиду того, что вопрос с постройкой ледокола затягивается, господин Лухманов просит назначить его помощником начальника порта.

Конкевич уставил на меня несколько удивленные глаза.

– Да, – подтвердил я.

– Ну вот, а я думал, сто вы на берег не пойдете, сто вы непременно плавать хотите. Ведь вы весь свет избороздили, вот я и не предлагал вам берегового места... А теперь, пожалуй, и портов-то порядосных не осталось, все разобрано. Сергей Петрович, где у нас в портах вакансии остались?

– Да вот в Петровске, Александр Егорович.

– Ну вот, я говорю, сто одно дерьмо осталось. Пойдете в Петровск?

– Если вы там не замаринуете меня, Александр Егорович, то пойду.

¹ Витте

– Ну, ладно, Сергей Петрович будет следить. Как где откроется порядосное место – переведем, а теперь пишите прошение, а Сергей Петрович все оформит.

Так произошло мое поступление на государственную службу.

За время моей службы в Петровске в моей личной жизни произошли три события: во-первых, у меня родились двое детей-погодков, девочка и мальчик, во-вторых, я сдал правительственный экзамен и получил диплом на звание капитана дальнего плавания и, в-третьих, местное издательство Михайлова выпустило в свет мою первую книгу – сборник морских рассказов, печатавшихся раньше в журнале «Русское судоходство» и в разных газетах.

Но особенно значительных событий, связанных с моей работой в порту, было за это время немного. Припоминаю один драматический эпизод, происшедший в январе 1903 года.

Обхожу я как-то ночью порт. Завалишина вызвали в Петербург на какое-то совещание, и я оставался за начальника порта. Смотрю, к нефтяному молу швартовится только что пришедший из Баку небольшой груженный пароход, и вдруг у него на корме показалось пламя. Почти в тот же момент портовый буксирно-ледокольный пароход «Петровск», стоявший на швартовах, начал давать тревожные гудки. Я бросился на «Петровск». Капитан его был на берегу. Нельзя было терять ни минуты. Огонь разгорался и мог перекинуться на другие суда и на стоявшие на молу керосиновые цистерны. Я взялся за командование, и через несколько минут мы уже подходили к горевшему пароходу.

Он оказался «Али Усейновым» с пятьюстами тонн керосина. Весь его экипаж, не исключая и капитана, в панике соскочил на пристань. Пришлось высаживать своих матросов на не охваченный еще пожаром нос парохода, чтобы закрепить проволочный буксир.

Береговая команда перерубила швартовы, связывавшие его с берегом, и мы повели его к выходу из порта. Хорошо, что легкий ветерок дул нам навстречу и отдувал пламя назад.

Отведя горевший пароход подальше от порта, мы поставили его на мелком месте на якорь.

Скоро огонь охватил все судно, кроме бака. Рухнула дымовая труба, а за ней скоро одна за другой и мачты.

Мы не могли оказать пароходу никакой помощи. Заливать горящую массу керосина водой нельзя, забрасывать огонь песком или землей было поздно, да их и не было под руками. Можно было только пробить корпус и затопить пароход на мелком месте, чтобы спасти машину и хотя бы нижнюю часть корпуса. Но кто и как мог это сделать? Это могло сделать только военное судно, выпустив в него пару снарядов у ватерлинии или ниже ее, но военных судов в порту не было.

Хорошо еще, что пароход загорелся до начала выгрузки. Не то было бы, если бы часть груза была уже выгружена и в трюме скопились бы газы: пароход обязательно взорвало бы, нам не удалось бы вывести его из порта, и тогда он наделал бы немало бед.

Шли дни, а «Али Усейнов» все горел. Я писал начальнику Каспийской флотилии, чтобы срочно командировали миноносец или канонерскую лодку для потопления парохода, но получил ответ, что этот вопрос следует согласовать с судовладельцами.

Судовладельцы отказались от парохода в пользу страхового общества, а пароход все горел. По мере того, как выгорал керосин и пароход поднимался над водой,

борта выше воды сейчас же накалялись докрасна и свертывались внутрь. Наконец, на двадцать второй день керосин весь выгорел и пожар прекратился. От парохода осталось одно днище с бортами не выше полутора метров, но он все еще держался на воде.

Один из выгружавшихся в Петровске пароходов, по договору со страховым обществом, взял бранные остатки «Али Усейнова» на буксир и отвел в Баку.

С тех пор, как я плавал на парусных кораблях, прошло двадцать два года, и казалось бы, что принятие под команду парусного фрегата, да еще учебного, было с моей стороны большой смелостью. Но, во-первых, я не только знал морскую практику со школьной скамьи, но и основательно изучал ее впоследствии по английским источникам. Я любил парусное дело, прочел массу английских книг по истории корабля, о замечательных плаваниях кораблей Ост-Индской компании, калифорнийских и чайных клиперах, по истории кораблекрушений и так далее. Наконец, я в свободное время в Пернове сам начал писать морскую практику, а две мои большие научные статьи «Современные парусные торговые суда» и «Выделка деревянного рангоута» были уже напечатаны в журнале «Русское судоходство» и выпущены им отдельными брошюрами. Во-вторых, я обладал в то время исключительной памятью, и то, что я раз слышал, видел или прочел, навсегда запечатлевалось в моей голове.

Я был совершенно уверен в себе и не сомневался ни минуты в том, что сумею командовать парусным кораблем с любым числом мачт и любым вооружением. И действительно, когда в мае 1908 года я взошел на высокий ют вооружавшейся перед плаванием «Марии Николаевны» и посмотрел внимательно на ее палубу, рангоут и снасти, она показалась мне доброй старой знакомой, с которой я виделся последний раз только вчера.

«Великая княжна Мария Николаевна» была кораблем клиперной постройки, называлась до покупки ее в 1899 году русским правительством «Hesperus» и плавала на линии Лондон – Мельбурн.

16 мая старого стиля 1908 года, после торжественного молебна с водосвятием и парадного завтрака, «Мария Николаевна» под буксиром ледокола «Гайдамак» вышла в море и вступила под паруса.

Как радостно было командовать таким судно, как «Мария Николаевна», как легко, плавно, без всплесков резала она воду, как слушалась руля, шла к ветру и уваливалась под ветер, как делала повороты!

Вот уж поистине про нее можно было сказать, как сказал когда-то капитан Бургонь про свою «Титанию», построенную тем же Робертом Стиил в Сундерленде, который строил и наше судно: «Она делает все, как разумное существо, только говорить не может».

А ведь «Мария Николаевна» могла носить тогда не больше двух третей своей нормальной парусности. Реи на ее бизань-мачте сгнили и их пришлось снять, пришлось уменьшить фор- и грот-брамсели, выкинув сгнившие нижние брам-реи и сшив нижние и верхние брамсели в один общий парус. И все-таки с этой парусностью, при легких весенних черноморских ветрах, не превышающих силой трех баллов, она шла в полветра по шести узлов!

О мачтовом лесе для замены и пополнения ее рангоута Главное управление торгового мореплавания и портов вело бесконечную переписку с министерством государственных имуществ, а то в свою очередь с подведомственными ему лесничествами.

Однако пусть никто не подумает, что «Мария Николаевна» имела запущенный или ободранный вид. На бизань-мачте вместо снятых рей был устроен гаф-топсель, рей на фок- и грот-мачтах аккуратно подогнаны, весь рангоут выскоблен, выкрашен, отлакирован, стоячий такелаж хорошо обтянут и покрыт блестящим черным «тиром».

Палубы с их надстройками, шлюпки, планширы содержались в безукоризненном состоянии; начищенная медь всегда горела, как золото. Весь кадровый экипаж, державшийся на судне годами, был влюблен в свое благородное судно и заботился о нем, как о родном детище, а боцманы Костюк и Зигмунд были тонкими знатоками и артистами морского дела. Только опытный морской глаз смог бы заметить, что «Мария Николаевна» ходит, выражаясь фигурально, в перелицованном, перешитом, а кое-где и заштопанном платье.

По традиции, шедшей от первого командира «Марии Николаевны», капитана второго ранга П. З. Балка, на ней были введены почти военные порядки: практиканты спали на подвесных парусиновых койках, убиравшихся на день в «сетки»; при подъеме и спуске флага командовалось «смирно»; весь экипаж ходил на судне в форме, а боцманы носили «дудки» на шейных цепочках; склянки отбивались каждые полчаса; в половине двенадцатого кок в белом колпаке и фартуке, в сопровождении выборного артельщика, подносил капитану на подносе «пробу»; в девять часов вечера пелась общая молитва, после чего раздавались койки; капитан съезжал на берег или ездил на другие суда на специальной «капитанской» гичке красного дерева, с «уборами» из темно-синего бархата, сияющими медными уключинами и румпелем, шестью отборными гребцами и под шелковым флагом. Все это немножко напоминало игру в солдатики, но практикантам и команде это нравилось, и они гордились этими особенностями службы на учебном корабле.

Первым нашим портом по схеме, составленной Гавришовым (Гавришевым), был Геленджик, и мы медленно двигались вдоль крымских берегов, пользуясь летними береговыми бризами.

Наш экипаж составляли капитан, четыре помощника капитана, три преподавателя навигации и мореходной астрономии, врач, фельдшер, два боцмана, рулевой старшина, парусник, плотник, машинист, двенадцать матросов первого класса, шесть матросов второго класса, шесть человек кухонной и буфетной прислуги и сто десять практикантов, а всего сто пятьдесят человек.

Практиканты, матросы, боцманы и числящийся на правах третьего боцмана рулевой старшина разделялись в походе на три вахты; старпом стоял только одну вахту – с четырех до восьми утра, а в остальное время чередовались в качестве вахтенных начальников три младших помощника; рабочий день всех остальных членов экипажа был от восьми утра до восьми вечера.

Командир, по уставу, был ответственным за все, что происходило на судне и с судном, все двадцать четыре часа в сутки, и отдыхал тогда, когда находил для себя это удобным и возможным. В часы отдыха командира его автоматически заменял старпом.

Рабочий день в походе начинали в четыре часа утра генеральной мойкой и чисткой судна.

В семь с половиной часов утра общая побудка и завтрак для всех, кроме той вахты, которая стояла с полуночи до четырех. В восемь подъем флага и принятие командиром рапортов от старшего помощника, старшего преподавателя и врача, развод по судовым работам и штурманским занятиям. В одиннадцать часов тридцать минут прекращение работ и занятий, уборка на место всего, что было вынесено на палубу,

поднесение командиру пробы обеда и в полдень обед с отдыхом до двух часов дня. От двух часов до четырех снова занятия и судовые работы, от четырех до шести вечерняя уборка судна, в шесть ужин, а затем до восьми игры и развлечения, в девять часов общая молитва и раздача коек подвахтенным, после чего вахтенные практиканты старших классов занимались звездными наблюдениями, а все остальные несли обычные вахты до четырех часов утра. Само собой разумеется, что это расписание время от времени нарушалось работами с парусами и снастями в зависимости от перемены направления и силы ветра.

В свежие ветра, при всех сколько-нибудь значительных маневрах с парусами, объявлялся аврал и вызывались «все наверх».

При стоянках на открытых рейдах продолжалось морское расписание вахт; в закрытых и хорошо защищенных от ветра портах день начинался в шесть часов утра, когда всех вызывали на уборку; затем после подъема флага и завтрака шли общие работы и занятия до четырех часов пополудни, с перерывом на обед, и отдых от одиннадцати до двух, а после вечерней уборки, с шести часов вечера, две вахты отпускались на берег, а одна разбивалась на три отделения, которые дежурили посменно до шести часов следующего утра.

На пятый день тихого и ничем не замечательного плавания, часов в шесть вечера, «Мария Николаевна», чуть подгоняемая затихавшим перед заходом солнца бризом, вошла под всеми парусами в Геленджикскую бухту и стала на якорь.

В несколько минут были убраны и закреплены паруса, откинута выстрела, выправлены на брасах и топенантах реи, спущены на воду дежурные шлюпки, вывалены наружу и спущены до воды парадные забортные трапы.

Сотни курортников собрались на берегу и следили, некоторые даже в бинокли, за нашими маневрами.

Подошла шлюпка с местными властями и карантинным врачом; после выполнения формальностей, занявших не более четверти часа, мы получили «практику», т. е. право сообщения с берегом. Однако в этот вечер никто не был отпущен на берег.

С заходом солнца тихо и торжественно опустили флаг и сейчас же зажгли якорные огни. В девять часов пропели молитву и раздалась команда Михаила Васильевича Васильева: «Накройсь! Вольно! Разойтись! Койки брать!».

Жизнь на фрегате замерла. В кают-компании за чаем поспорили немного о последнем фельетоне Дорошевича и разошлись спать.

На баке потренькала с полчаса чья-то мандолина и тоже смокла. Залитые лунным светом маячили у забортных трапов дежурные «фальрепные»; вахтенное отделение сбилось в кучку вокруг грот-мачты и вело вполголоса обычные на судах всего мира разговоры; на баке, у большого колокола, шагал часовой, обязанный «бить склянки», смотреть за огнями и окликать проходящие близко к кораблю шлюпки...

На другой день было воскресенье. После утренней тщательной приборки всего корабля, торжественного подъема большого нового флага и завтрака две вахты были отпущены на берег до полуночи. Оставшаяся на судне вахта обслуживала различные посты и шлюпки. Кое-кто из командного состава тоже съехал на берег, а я вместе со старшим преподавателем Длусским и боцманом Зигмундом занялся подготовкой к показанию геленджикцам точного момента полудня по среднему местному времени.

В те времена еще не было введено в обиход так называемое «поясное время», и каждый городок необъятной Российской империи жил по часам, поставленным по местному времени. Само собой разумеется, что чем захолустнее бывал городок, тем

проблематичнее была точность этого местного времени, и вот мы решили ежедневно, в полдень, показывать курортникам и дачникам Геленджика точное время. Сделать это было нетрудно. У нас было несколько хорошо выверенных хронометров и, введя поправку на долготу места, мы всегда знали время совершенно точно. «Давали» мы полдень следующим образом: перед полуднем заряжалась одна из двух находившихся на юте бронзовых сигнальных пушчонок. За пять минут до полудня поднимался черный сигнальный шар, но не дотягивался до места. За две минуты шар дотягивался, но фалик, на котором его поднимали, не крепился, а оставался в руках поднимавшего шар ученика. Длусский выходил на ют с хронографом в руках, боцман Зигмунд становился к пушке. В момент полудня Длусский резко махал рукой, шар падал вниз, как смертельно раненая на лету птица, палила пушка, вахтенный на баке отбивал в колокол «рынду», и довольные геленджикцы проверяли свои часы.

Воскресный день протекал тихо. Наступил вечер.

В девять часов залилась «дудка» Зигмунда и раздался обычный окрик в жилую палубу:

– Ученики и команда, во фронт, на шханцы на правую!

Не уехавший на берег командный состав собрался, как всегда в этот час, на возвышенном юте.

Михаил Васильевич скомандовал приятным баском:

– Смирно! Фуражки снять, молитву петь!

Все подтянулись и обнажили головы, но на шханцах царило зловещее молчание. В ночной темноте видно было только, что ученики чуть заметно подталкивали друг друга локтями.

Мы переглянулись с Васильевым.

– Первый с правого фланга, запевай молитву! – скомандовал он.

Молчание.

– Второй с правого фланга, запевай молитву!

Молчание.

Мы опять переглянулись, и Васильев скомандовал:

– Третий с правого фланга, читай молитву!

Молчание.

Тогда Михаил Васильевич начал сам:

– Отче наш, иже еси на небесах, да святится имя твое, да... – и примолк, забыв слова привычной молитвы.

Я подхватил:

– Да придет царствие твое, да будет воля твоя... – и вдруг у меня в голове промелькнуло: «Кажется, сперва «воля», потом «царствие» – или правильно?», и в этот момент я тоже почувствовал, что забыл и непременно собьюсь. Я взглянул беспомощно на своего второго помощника П. Г. Ставинского, и тот блестяще, без запинки, dokonчил.

Михаил Васильевич скомандовал: «Накройсь!», но дальнейшую команду: «Разойтись, койки брать!» я задержал.

– Спуститесь на шханцы и узнайте, в чем дело, – сказал я ему вполголоса.

Васильев спустился по трапу и подошел к фронту. Я напряженно ждал на юте результатов его разговоров.

Михаил Васильевич скомандовал:

– Вольно! – и добавил: – Собирайтесь, господа, в кружок и давайте потолкуем, в чем дело с молитвой.

Его моментально обступили. Начался оживленный разговор. Говорило сразу больше десятка голосов, и, стоя на юте, трудно было что-либо понять. Наконец, раздался громкий голос Михаила Васильевича:

– Разойтись! Койки брать!

Ученики и команда бросились к коечным сеткам, «раздатчики» начали выбрасывать свернутые в аккуратные коконы парусиновые койки, люди подхватывали их на лету.

– Чепуха, Дмитрий Афанасьевич, вся история выеденного яйца не стоит. Дело в том, что обычные запевалы оказались в отпущенных вахтах, на берегу, и никто не решался начать, боясь взять неверный тон. Ребята, видя, что выходит нечто вроде демонстрации, сами до того перепугались, что когда я скомандовал третьему с фланга не петь, а читать молитву, то у него от страха «прилип язык к гортани», и он не смог начать.

Стоянка на Геленджикском рейде была использована нами главным образом для шлюпочных учений.

Утро посвящалось обучению гребле, заводу на шлюпках якорей, приставанию к трапам, расстановке со шлюпок промерных вех.

Старшие ученики делали промеры глубин и занимались инструментальной съемкой отдельных участков бухты.

После обеда и отдыха, когда едва дувший утром морской бриз начинал свежеть, производились парусные учения и гонки шлюпок. Особенное оживление вносила при парусных учениях автоматическая «капитанская благодарность». Так называлась длинная бамбуковая удочка с колокольчиком на тонком конце. Толстым концом она привязывалась к кормовым поручням, выступая наружу метра на три. Надо было, идя под парусами на шлюпке, «резать корму» корабля так, чтобы задеть вантиной за гибкий кончик удочки. Раздававшийся звонок означал благодарность капитана за хороший глазомер и умелое управление. Над промахнувшимися рулевыми трунили, но самым большим позором считалось навалиться на удочку слишком близко и сломать или своротить ее. Для того чтобы при таких случаях не терять колокольчика, он был соединен с бортом отдельным тонким шнурочком. Эта остроумная шутка была изобретена в шестидесятых годах адмиралом Бутаковым и отлично развивала глазомер рулевых.

Простояв на Геленджикском рейде дней десять и выполнив все задания программы практических занятий, мы следуя расписанию, снялись в Феодосию.

Съемка с якоря назначена была в шесть часов утра, чтобы воспользоваться задувавшим обычно перед рассветом береговым бризом.

Паровой катер и шлюпки, кроме дежурной «десятки»¹ были подняты еще с вечера, выстрела завалены, забортные трапы подняты, и весь фрегат был приведен в походный порядок. Оставалось только поднять на шлюпбалки «десятки», поставить паруса и поднять якорь.

Береговой бриз, вынесший нас в открытое море, скоро перешел в ровный попутный нам четырехбалльный норд-ост, и наша «Мария Николаевна» полетела по одиннадцати узлов, легко обгоняя попутные грузовые пароходы. При этой скорости через десять часов мы были бы уже на Феодосийском рейде, но это совершенно не

¹ десятивеселный гребной катер

входило в наши планы. Наша обязанность была не ставить рекорды скорости, а учить молодых моряков управлению судном. На переход Геленджик–Феодосия нам давалось по расписанию четверо суток, и этот срок надо было выдержать; поэтому, как ни грустно и ни досадно было, пришлось умерить пыл лихого клипера и, отойдя от берега миль пятьдесят, повернуть нашу резвую красавицу в обратную сторону, привести к ветру и лечь в крутой бейдевинд. Однако и в бейдевинд, лежа всего пять с половиной румбов от ветра, не превышавшего силой четырех баллов, «Мария Николаевна» шла по шесть-семь узлов.

Под вечер, не дойдя миль восемь до мыса Мысхак, мы пошли попутником, но ветер начал стихать, и наш ход не превышал пяти-шести миль в час. Это было терпимо, и до рассвета можно было не волноваться, но с полуночи мы попали в другую крайность: ветер стих совершенно, паруса безжизненно повисли, чуть похлопывая о мачты неподвижного и лишь слегка покачивавшегося на мертвой зыби фрегата.

– И ветер и «Мария Николаевна» на нас обиделись, – сказал мне Михаил Васильевич, – теперь будем штилевать несколько дней подряд, вот увидите.

– Ну, что ж поделаешь, будем решать навигационные задачи, заниматься астрономией, а для развлечения устроим охоту на дельфинов. Смотрите только внимательно, Михаил Васильевич: если течение поднесет нас опять ко входу в Геленджик, чтобы некоторые ребята не попрыгали за борт и не поплыли на берег к своим пассивам, – ответил я.

Однако пророчество Михаила Васильевича не сбылось. Нордостовый ветер действительно прекратился, но небо было безоблачно, солнце честно накаляло прибрежные горы и нагревало гладь моря, и легкие бризы ночью с суши на море, а днем с моря на сушу дули исправно.

Держась ближе к берегам и пользуясь бризами, мы рано утром на пятый день плавания, точно по расписанию, отдали якорь на Феодосийском рейде.

Через четверть часа к нам подошел портовый буксир с помощником начальника порта, карантинными и таможенными властями.

Помощник начальника порта заявил мне, что сегодня с поезда ожидается какое-то высокое начальство из Петербурга и что он имеет распоряжение ввести нас в гавань и ошвартовать у пристани.

Для того чтобы иметь возможность спускать и поднимать шлюпки с обоих бортов, мы ошвартовались по-военному кормой, положив перед собой два якоря.

Не успели мы как следует наладить и укрепить сходни, представлявшие довольно сложное сооружение из толстых досок, как вахтенный сигнальщик доложил:

– В городе на набережной пожар!

Пожар был квартала за два от нас, под ветром, и нам не угрожал. В бинокль можно было разглядеть, что горит небольшой деревянный домик – не то лавочка, не то маленькая кустарная мастерская. Тем не менее, следуя традициям военного флота, мы, не теряя ни минуты, послали на берег одну вахту под командой третьего помощника капитана, с судовым пожарным инструментом, переносным ручным брандспойтом, шлангами и шлюпочными отпорными крюками вместо пожарных багров.

Домчавшись карьером к месту пожара, ребята сразу сообразили, что охваченный уже со всех сторон пламенем домишко отстоять нельзя, и молниеносно растащили его по бревнышкам или, вернее, по дощечке, так как зданье было весьма проблематичной постройки и представляло собой маленькую греческую пекарню. Залив водой разобранные части строения уже на земле, ребята сложили все дощечки в аккуратный штабель. Приехавшей минут через двадцать городской пожарной команде

было нечего делать, и брандмейстеру оставалось только поблагодарить наших молодцов.

С одиннадцатичасовым поездом приехала и важная петербургская «особа»: она оказалась сильно постаревшим Александром Егоровичем Конкевичем. Он был теперь членом совета вновь образованного министерства торговли и промышленности, в которое в качестве департамента влилось наше Главное управление торгового мореплавания и портов. Его высочество, как и следовало ожидать, не пожелало ни возиться со столь невеликосветским делом, как «какая-то» торговля и промышленность, ни играть второстепенную роль в новом министерстве и «изволило отстраниться».

Я предложил Александру Егоровичу устроиться у меня на судне, на что он охотно согласился, добавив:

– Мозет, и покатаете старика маленько под парусами да хорошо было бы и на дельфинов поохотиться.

Я с удовольствием обещал.

От Конкевича я узнал, что новый министр Сергей Иванович Тимашев объезжает торговые порты и в данное время находится в Одессе. В Феодосии он должен быть дня через четыре и обязательно побывает на «Марии Николаевне».

– Александр Егорович,—спросил я,— а как плавает новое учебное судно, которое построили для Каспия? Я слышал о нем не особенно лестные отзывы.

– Никак не плавает, такую ерунду построили, что курам на смех: масинка слабая, винт маленький, рангоут огромный,— вот она под парами не ходит потому, сто рангоут мешает, при противном ветре в три-четыре балла назад несет, а под парусами не ходит потому, сто осадка мала, на бок валится, того и гляди перевернется.

– А что же по этому поводу говорит инженер Ловягин, который его проектировал и строил?

– А ничего не говорит, посмеивается, ведь проект разрабатывался под непосредственным руководством великого князя и им утверждался, и судно-то ведь названо «Великая княжна Ксения Александровна», так сто ему, он другую какую-нибудь дрянь построят, если прикажут.

Следующие три дня прошли в подкраске судна, драйке палуб песком и камнем и усиленной тренировке практикантов на шлюпках под парусами. В день приезда министра мы решили устроить парусные гонки наших четырех десятивесельных катеров на призы. Конкевич разрешил израсходовать из судовых средств сто рублей на покупку призов.

Катера должны были состязаться под управлением старших учеников без участия командного состава. Они были расположены треугольником, ограниченным тремя специально поставленными вешками, дистанция – четыре с половиной мили.

Наконец прибыл министр.

Он был буквально поражен видом и состоянием судна и экипажа, одетого во все белое, безукоризненно чистое, специально подкрахмаленное и выутюженное феодосийскими прачками. Гонки прошли блестяще и привели министра и сопровождавших его Беклемишева и Веселаго в полный восторг, а старик Конкевич до того растрогался, что при всех обнял и поцеловал меня.

После гонок мы показали гостям одновременную постановку и уборку всех парусов, что было выполнено в четырнадцать с половиной минут,— срок почти рекордный и для старого военного флота.

Результатом министерского визита был благодарственный приказ по ведомству.

Министр и его свита уехали из Феодосии в тот же день, а Александр Егорович остался, и я решил несколько изменить расписание, чтобы доставить ему удовольствие.

Рано утром, с береговым бризом, мы снялись и вышли в море.

Под бушпритом фрегата, на так называемых «мартын-бикштагах» корабельный плотник устроил довольно комфортабельную платформочку, и Конкевич просиживал на ней целые часы с гарпуном в руках, но дельфины, как назло, не показывались, и, продержавшись в море двое суток, мы вернулись на Феодосийский рейд.

Александра Егоровича я сам отвез на берег на командирской гичке, и мы тепло распрощались.

К чести старика, надо сказать, что он держал себя на судне чрезвычайно просто и мило, не был никому в тягость и был бы интереснейшим собеседником, если бы не его шепелявость. Своего бывшего высокородного шефа он не особенно жаловал и не любил о нем говорить, а С. Ю. Витте в разговорах со мной с глазу на глаз называл самым умным мошенником из всех встречавшихся в жизни. «А мне уж под семьдесят»,— добавлял он.

Простояв на Феодосийском рейде несколько дней и выполнив программу занятий с практикантами, мы снялись в Евпаторию.

Евпатория, тоже дачное место и курорт, была некоторым повторением Геленджика, с той лишь разницей, что в Геленджикской бухте царила все время тишина, а в Евпатории дули все время довольно свежие ветры. Эти ветры дали практикантам возможность хорошо и с большей пользой поработать на шлюпках, так как ходить под парусами приходилось зарифившись, а приставать к берегу — в бурунах, да и «Мария Николаевна» стояла на Евпаторийском рейде гораздо дальше от берега, чем в Геленджике.

Из Евпатории снялись в Одессу почти в шторм, а пройдя Тарханкут, мы получили уже настоящий шторм от норд-оста силой в восемь баллов. «Мария Николаевна» полетела по тридцати узлов. По счислению выходило, что мы придем на Одесский рейд часов в десять вечера, а мне хотелось прийти в Одессу с рассветом, и вот началась интересная игра: я убавлял паруса, а ветер свежел и прибавлял ходу. Наконец, мы остались под одними нижними марселями, фоком и фор-стенги-стакселем, а ход был все-таки больше десяти узлов. Тогда, не доходя до Большого Фонтана, мы легли в дрейф и пролежали в нем до тех пор, пока горизонт на востоке не начал светлеть.

С рассветом при десятибалльном шторме, вся в белой пене, наша красавица влетела на рейд и, приведя к ветру, стала на двух якорях. Волны бешено били в брекватер. Из порта не выходило ни одно судно. Спускать на воду и посылать в порт свои шлюпки в такую погоду было рисковано, и мы простояли на рейде трое суток без общения с берегом.

На четвертые сутки стало стихать, и вышедший к нам из порта ледокол ввел нас в гавань.

В Одессе нам надлежало списать на ожидавшийся через два дня пароход Добровольного флота «Киев» наших третьеклассников для совершения рейса на Дальний Восток, а с «Киева» принять выпускников для последнего плавания на учебном судне и сдачи практической части экзаменов на звание штурмана.

«Марию Николаевну» поставили в док для очистки от наросших на подводную часть водорослей и ракушек, осмотра и окраски ее так называемым «патентом», спе-

циальной краской, если не предохраняющей, то во всяком случае сильно препятствующей обрастанию. Подводная часть нашего корабля, насчитывавшего тогда уже тридцать пять лет, оказалась в полной исправности и не потребовала никакого ремонта, обрастание тоже было невелико и за несколько часов было начисто отскоблено.

Стоя на дне дока, я не мог налюбоваться красотой и плавностью форм нашего клипера. На протяжении всех восьмидесяти шести метров его длины не было места, где метровая линейка могла бы совершенно плотно прилечь к днищу. Несколько впалые линии обводов носовой части плавно и незаметно переходили, скорей, можно сказать, переливались в выпуклые; затем незаметно выпрямлялись к середине длины корабля, снова закруглялись и снова переходили в вогнутые у кормы. Я попробовал прикладывать стальную линейку у самой середины, где борта казались на первый взгляд прямыми и параллельными, но нет, как я ее ни прикладывал – и горизонтально, и вертикально, – плотно прижатая серединой, она не прилегала концами к бортам. Может быть, чуть-чуть, всего на толщину волоска, но все-таки не прилегала. Такие формы мог создать только гениальный мастер, влюбленный в свое искусство, каким и был Роберт Стиил. Построенные и спроектированные им или его братом Вильямом в период 1863—1867 годов чайные клипера «Тайпинг», «Серика», «Ариель», «Сэр Ланселот», «Титания» и «Лаалу» не знали себе соперников ни в легкости и быстроте хода, ни в красоте и изяществе и получили от современников прозвище «стиилевских яхт».

После дока и смены части практикантов мы снова тронулись в путь. На этот раз мы должны были посетить Хорлы, Новороссийск и Батум, а на обратном пути зайти в Севастополь, принять там на борт экзаменационную комиссию и идти в Одессу уже на зимовку, производя в пути проверку практических знаний выпускников, принятых нами с «Киева». Времени на эту вторую кампанию давалось три месяца.

Из Одессы мы снялись при тихом зюйд-весте и, пройдя в виду Тендровского маяка, спустились на юго-восток, чтобы отойти на почтительное расстояние от низкой песчаной Тендровской косы, тянувшейся от крымского берега на ост-зюйд-ост почти на сорок миль. Вдоль этой косы почти всегда работает довольно сильное западное течение, очень опасное для парусных кораблей, идущих с юга в Одессу или в Днепровско-Бугский лиман. Оно сносит их с курса к востоку, и в туманную или сильно пасмурную погоду не один десяток кораблей напоролся на нее с полного хода и сложил на ее песках свои кости.

Спустившись миль на десять южнее восточной оконечности Тендровской косы, где она вместе с крымским берегом образует одноименный с ней залив, мы легли на восток, к входу в Каркинитский залив.

На другой день около двух часов пополудни мы пришли на вид Джиралгацкого маяка. Отсюда начинался узкий обставленный вежами извилистый фарватер, ведущий в порт Хорлы, являвшийся тогда частной собственностью миллионеров Фальцфейнов.

Поместья Фальцфейнов занимали огромную площадь в степях между нижним течением Днепра и Перекопским перешейком. Богатство Фальцфейнов заключалось в нескольких тысячах десятин пашни, но главным образом в неисчислимых стадах тонкорунных овец.

Как ни извилист был хорловский фарватер, но генеральное его направление было на северо-восток, а легкий ветер дул с юго-запада, и течение было нам попутное.

Поэтому, придя на траверз Джиралгацкого маяка, я вызвал всех наверх и обратился к команде и практикантам со следующей речью.

– Вот перед вами Джиралгацкий маяк, – сказал я, – и вот начало фарватера, ведущего на рейд порта Хорлы. Я могу сейчас стать на якорь, убрать паруса и вызвать сигналом, через маяк, буксирный пароход из Хорлов, который и введет нас на рейд, но могу пройти на рейд и под парусами, ветер и течение нам попутны, однако фарватер очень извилист, и я могу рискнуть на это только при условии, если рулевые будут сама внимательность, а все остальные работать на брасах и шкотах, как черти. Так как, господа, вызывать ли нам буксир или рискнуть идти на рейд под парусами?

– Под парусами, под парусами, Дмитрий Афанасьевич, под парусами! – раздались единодушные крики.

– Ну, хорошо, в таком случае я команду: господа помощники, к своим мачтам! Старший рулевой и старший практикант, на руль! Остальные к брасам и шкотам!

И мы вступили в фарватер.

Как хорошо вымуштрованный цирковой конь слушается поводов и голоса своего дрессировщика, так «Мария Николаевна» слушалась руля и парусов, а люди у руля и снастей – слов моей команды.

Извивающийся, как змея, между красными и белыми вежами фарватера, окутанный от палубы до верхушек своих сорокавосемиметровых мачт красиво надутыми парусами, сверкающий на солнце свежей краской и начищенной медью, наш фрегат представлял со стороны даже для неморяка чрезвычайно эффектное зрелище.

Маневр оценили в Хорлах, и когда мы входили на рейд, навстречу нам отвалил от пристани буксирный пароход с оркестром духовой музыки. Расцвеченная флагами пристань была полна людей, приветственно махавших платками, шляпами, зонтиками.

– Фока-шкот, кливер-шкот раздернуть, гик прямо!

– Рулевые, право на борт!

И клипер под всеми парусами бросился к ветру и, получив его «в лоб», начал медленно пятиться назад.

– Отдать правый якорь!

– Фалы травить, паруса убирать и крепить!

Не прошло и четверти часа, как фрегат с красиво выкатанными на черных реях белыми парусами, выправленным рангоутом, откинутыми выстрелами и спущенными на воду дежурными шлюпками стоял, спокойно отражаясь в тихой глади воды хорошо защищенного рейда, как будто он пришел сюда уже несколько дней назад.

Из Хорлов мы вышли под буксиром почти в мертвый штиль, но в Каркинитском заливе получили легкий норд-вест, начавший от Тарханкута свежеть и переходить в норд, а затем в норд-ост. Под Севастополем было уже достаточно свежо. Мы шли в бейдевинд левого галса, неся фок, полные марсели, фор-стенги – стексель, кливер и бизань. Под этими парусами, лежа шесть румбов от ветра, наш корабль делал девять узлов. Курс, которым мы легли, отводил нас от крымского берега, и зыбь делалась все крупнее, а ветер свежее. Размахи качки были не особенно велики, до 15° под ветер и 5–7° на ветер. Фрегат не черпал бортами, не бил ни кормой, ни носом, но шел весь в облаке водяных брызг, обдававших его с носа до кормы.

3 августа в восемь часов утра я решил дать поворот и, лежа на правом галсе, подойти поближе к крымскому берегу, чтобы несколько укрыться от ветра и волнения.

Вызвали всех наверх. Я занял свое обычное при авралах место у передних поручней юта. М. В. Васильев рядом с мегафоном в руках, готовый передавать мои ко-

манды, П. Г. Ставинский у фок-мачты, В. М. Андржеевский у грота брасов и Чабан у рулевых и бизани.

Начали поворот оверштаг, который, как и всегда, удался безотказно.

Вдруг, когла начали садить фок-галс, фок-рей как-то странно дернулся, осел серединой, задержался на несколько секунд в каком-то неестественном положении и рухнул вниз, сломав бейфут и оборвав подветренный топенант и марса-шкот. Наветренный, правый, топенант выдержал, и громадное клепанное из толстых железных листов «дерево» в 25 метров длины, 54 сантиметра в среднем диаметре и около двух с половиной тонн весом ударило левым концом о борт и переломилось пополам. Правая половина реи осталась висеть на топенанте, левая полетела на палубу. Лопнувший сверху донизу фок накрыл массой своей парусины людей, работавших у фок мачты; разорванный фор-марсель с вырванным цепным шкотом так хлопал на штормовом ветре, что тряслись мачты...

Михаил Васильевич и бывший тут же неподалеку доктор бросились со всех ног к фок-мачте посмотреть, нет ли убитых и раненых.

Через несколько томительных минут загремел мегафон Васильева:

– Все целы!

– Нижний фор-марсель убрать и крепить! – скомандовал я в ответ.

Пока убирали обе половины сломанного рея, уложили и укрепили их вдоль палубы у бортов, разобрались с обрывками парусов и снастей, привязали запасной фок прямо к нижнему марса-рею, прошло часа два времени.

«Мария Николаевна» шла в берег, лежа правым галсом и почти не теряя хода.

Не дойдя двух миль до Алушки, снова дали поворот и пошли, лавируя короткими галсами, на Ялтинский рейд.

Я решил зайти в Ялту, перестоять там шторм и идти в Севастополь на ремонт.

Катастрофа с фок-реем произошла оттого, что лопнул борг, на котором он был подвешен к мачте. Этот случай заставил меня призадуматься о безопасности дальнейших плаваний без внимательного осмотра и капитального ремонта всего рангоута и такелажа нашей уже не молодой – тридцатипятилетней красавицы «Марии Николаевны».

Портовый буксир, вышедший по нашему сигналу навстречу, ввел нас в гавань.

Я послал подробное донесение в попечительский совет, которому официально был подчинен, и просил его снести с министерством «на предмет приказа» одному из больших портовых катеров или ледоколов отвести нас под буксиром на ремонт в Севастополь. Я получил ответ за подписью Гавришова, с сетованием на то, что учебная кампания 1908 года, очевидно, будет сорвана, и с просьбой принять все возможные меры к ускорению ремонта. Телеграмма кончалась словами, которые для меня только и были нужны: «Распоряжение начальнику Ялтинского порта отбуксирования вас Севастополь сделано Петербургом».

Схема починки рея, склепанного из листов и подкрепленного изнутри полосами углового железа, моментально сложилась у меня в голове, и я, не теряя ни минуты, приступил к составлению чертежа. Намечалось сделать следующее: 1) заровнять неровности излома; 2) склепать из пятимиллиметровых листов и вдвинуть до половины в одну часть рея железную трубу метра в три длиной; 3) вторую такую же трубу надеть на другую часть рея сверху; 4) вдвинуть и надвинуть все это друг на друга и скрепить «гуженами», т. е. короткими толстыми винтами. Для пропуска идущих внутри рея продольных угольников прорезать в той части трубы, которая пойдет внутрь, соответствующие щели. Таким образом в месте излома на продолжении трех

метров получалась тройная толщина листов общей сложностью около полутора сантиметров.

Этого было вполне достаточно для прочности рея, но на всякий случай, учитывая совершенно одинаковые размеры фока и грота-реев, я решил перенести отремонтированный рей на грот-мачту, где он будет испытывать меньшее напряжение, а грот-рей на фок-мачту и, кроме того, во время свежих ветров заводить на место слома второй топенант, который поддерживал бы рей. Наконец, поставить и на фока- и на грота-реи новые цепные борги вместо бортов из проволочного троса, на которых они висели.

Буксирный пароход «Кафа», назначенный для перевода нас в Севастополь, пришел из Феодосии, но продолжавший бушевать норд-ост продержал нас в Ялте трое суток.

К вечеру 6 августа ветер сразу и неожиданно стих, точно его ножницами кто-либо подрезал, а часов в десять вечера мы вышли под буксиром «Кафы» в Севастополь.

Шли под самым берегом, в некоторых местах настолько близко, что в темноте, при отбрасываемой луной тени от гор на воду, порой казалось, что мы заденем реями за скалу. Но капитан «Кафы» был местный уроженец, всю юность прорыбачил с отцом на баркасах у крымских берегов и великолепно знал каждый выступ, каждый надводный и подводный камешек, и на рассвете мы благополучно пришли в Севастополь.

Нас поставили на якорь в самой глубине Южной бухты, недалеко от вокзала.

В десять часов утра я был уже с визитом у старшего флагмана Черноморского флота вице-адмирала Бострем.

Флотские офицеры уверяли, что этот адмирал непроходимо глуп и упрям. Не знаю, не имел случая проверить это мнение, но могу сказать, что Бострем внимательно выслушал меня и тут же приказал своему адъютанту написать распоряжение начальнику судоремонтного завода немедленно и бесплатно сделать все необходимые исправления рангоута и парусов на «Марии Николаевне» по моим указаниям. Копия этого распоряжения была вручена мне, и я помчался с ней на завод.

Заводским рабочим я обещал премию от себя за быстрое и тщательное выполнение ремонта, и работа закипела.

В этот же день плавучий портовый кран взял обе половины фока-рея и доставил их на завод. Мы занялись переносом грота-рея на фок-мачту и приведением в порядок поврежденного такелажа. Изодранные паруса были свезены на шлюпке в парусную мастерскую завода и там починены под руководством нашего мастера-парусника. Через десяток дней я имел уже возможность телеграфировать Гавришову: «Ремонт закончен, судно полным порядке, рассветом снимаюсь Батум, минуя Новороссийск, программа занятий будет выполнена».

В день окончания ремонта я нанес прощальные и благодарственные визиты севастопольским олимпийцам, и 18 августа, чуть стало светать, мы, пользуясь легким береговым бризом, поставили все паруса и вышли в море.

К полудню бриз совершенно стих, и после получасового штиля начало задуть от зюйд-веста.

В летнее время, при установившейся тихой и ясной погоде, парусным судам лучше не соваться в середину Черного моря,—там царят мертвые штили и можно за целую неделю не ощутить ни малейшего дуновения ветерка. Поэтому, хотя и решено

было не заходить в Новороссийск, мы, обойдя южную оконечность Крыма, взяли курс на Дооб, с тем, чтобы, выйдя на вид кавказского берега, спускаться вдоль него до Батума и, если ветер стихнет, пользоваться береговыми бризами.

Подгонявший нас легкий зюйд-вест начал понемногу свежеть и часа в два дошел до пяти баллов и окончательно установился.

«Мария Николаевна», идя в бакшаг под всеми парусами, делала по тринадцати с половиной узлов и обгоняла один за другим попутные пароходы. Любо было смотреть, как она, чуть накренившись на левый борт, без малейшего буруна или выплеска резала своим острым носом воду. Две широкие водяные складки поднимались – следовало бы сказать – против ее скул, но у нее не было никаких скул, – складки воды поднимались, отступя метров восемь от форштевня, и сливались с легким волнением моря у самого горизонта. Третья складка – кильватер, в виде бурлящей сливающейся щели, тянулась у нее за кормой.

Эх, если бы ей старые прямые паруса на голой теперь бизань-мачте да стаксели на всех штагах между мачтами, – летел бы наш клипер теперь не по тринадцати, а по пятнадцати узлов!

19 августа в четыре часа утра мы были уже в десяти милях от Дообского маяка и легли на чистый зюйд-ост, который приводил нас прямо на Батумский рейд.

Ветер еще с полуночи начал заметно стихать, но не упал совершенно и, продолжая дуть в том же направлении, позволял нам делать от двадцати пяти до тридцати пяти миль за вахту. На другой день в десять часов утра прошли траверз Потийского маяка, а в два пополудни отдали якорь на Батумском рейде.

Расстояние от Севастополя до Дооба в двести миль мы пробежали в двадцать два часа, т.е. со средней скоростью девять с половиной миль в час, а расстояние от Дооба до Батума в двести сорок миль – в тридцать четыре часа, т.е. со средней скоростью семь миль в час.

Итак, учебно-практическая кампания 1908 года, вопреки опасениям Гавришова, не была сорвана. Мало того, мы пришли в Батум на двое суток раньше расписания, а шторм с аварией фока-рея под Ялтой и ремонт в Севастополе дали не только ученикам, но и моим молодым помощникам такую богатую дополнительную практику, что об отпавшей десятидневной стоянке в Новороссийске не приходилось жалеть.

Дни на стоянке в Батуме проходили в усиленных занятиях по астрономии с выпускниками, шлюпочных учениях и такелажных работах с младшими практикантами.

Затем мы успели показать ребятам наливные причалы, познакомить их с погрузкой и устройством наливных судов.

Сделали несколько экскурсий на Зеленый мыс и в Чачву, где осмотрели ботанический сад и незначительные тогда еще чайные плантации.

С вечера 28 августа мы приготовились к съёмке с якоря, но стоял мертвый штиль. Часа в четыре утра потянул легонький ветерок с берега, и мы немедленно натянули всю нашу парусину и вышли в море.

На этот раз наше плавание не было так счастливо: нас одолели штили. В надежде на прибрежные бризы мы держались не дальше пяти шести миль от кавказского берега, но и бризы были так слабы, что наш ход редко достигал пяти узлов. Только от Новороссийска, когда мы повернули уже на запад, мы получили довольно свежий зюйд-вест, заставивший нас лавировать, делая один длинный и один короткий галс.

На этом переходе наши выпускники совершенно самостоятельно, хотя и под

наблюдением моих помощников, командовали вахтами, и неплохо. Самым внимательным и понимающим, так сказать, душу парусного дела оказался выпускник Одесского училища Федерман, самым старательным, но самым рассеянным – Шадурский.

Совершенно ясные безоблачные ночи дали возможность хорошо напрактиковаться в звездных наблюдениях.

На Севастопольский рейд пришли под вечер 7 сентября. Тогда далеко еще не на всех судах был установлен радиотелеграф, не было его и у нас, но мы еще из Батума запросили по телеграфу разрешения у командира Севастопольского порта стать на одну из бочек для военных судов и получили ответ с указанием номера бочки в Севастопольской бухте.

Подходя, мы увидели семь или восемь крупных судов – линкоров и крейсеров, стоявших на расположенных в линию бочках. Легкий попутный нам зюйд-вест повернул их всех почти перпендикулярно нашему курсу. Нумерация бочек шла от входа, и наш 15-й номер лежал в глубине бухты.

Наш клипер изумительно слушался руля, а направление ветра и курс давали нам полную возможность «резать корму», т. е. проходить под самой кормой каждого из стоявших на бочках кораблей. Надо было только не зевать на руле, но рулевые у нас были тоже первоклассные. И вот, салютуя согласно уставу каждому военному кораблю флагом, мы начали резать одному за другим корму в расстоянии не больше двадцати метров.

Как жаль, что нельзя быть одновременно и участником и зрителем одной и той же картины: ряд тяжелых, грузных серых громад, поднимающихся, как скалы, из голубого искрящегося и переливающегося опалом и золотом моря; синее в зените и пурпурно-золотое у горизонта небо и на его фоне легкий, изящный черный фрегат с белой статуей и золоченой резьбой на носу, скользящий по глади моря мимо закованных в стальные плиты, грозящих жерлами двенадцатидюймовых орудий современных собратьев.

Кормовые палубы всех кораблей эскадры были полны белыми кителями и форменками.

От борта корабля под вице-адмиральским флагом отвалил паровой катер и пошел, обгоняя нас, в глубь бухты. Дойдя до красной бочки с большим белым номером 15, он остановился, чтобы принять от нас проволоочный трос и закрепить за рым (кольцо) бочки.

Не убирая ни одного паруса, дошли мы до назначенного нам места и, оставив бочку на ветре, «привели», «обстенили» передние паруса и остановились, не дойдя до бочки нескольких метров. Катер подскочил к борту, принял заранее приготовленный проволоочный конец и раньше, чем судно под давлением ветра тронулось назад, закрепил за рым.

– Фалы травить, паруса убирать и крепить! – скомандовал я и, обратясь к Михаилу Васильевичу, попросил его немедленно опустить на воду мою гичку и нарядить на нее чисто одетых гребцов из младших практикантов.

Минут через десять я отвалил от трапа и отправился с благодарственным визитом к приславшему катер адмиралу.

Через десять минут, когда, подходя к трапу броненосца «Иоанн Златоуст», я оглянулся на «Марию Николаевну», я увидел ее уже с безукоризненно закрепленными парусами, выправленными по ниточке реями и откинутыми «выстрелами», под которыми стояли спущенные на воду дежурные катера и «шестерка».

Теперь нам предстояло не ударить лицом в грязь перед правительственной эк-

заменационной комиссией и показать ей, что Одесское училище торгового мореплавания вместе с приписанным к нему учебным кораблем дают всесторонне подготовленные выпуски.

До начала работ комиссии оставалось десять дней, и надо было их возможно рациональней использовать.

Выпускники у нас были только Одесского училища, так как по общему учебному плану министерства выпускники других училищ делали последнее практическое плавание на пароходах Добровольного флота. Выпускной экзамен по теории был сдан еще весной, и задача учебного корабля была подкрепить эту теорию практикой. Одно дело, когда вам дают, например, три-четыре готовых высоты светила и моменты их взятия и вам надо найти среднюю высоту и средний момент, а другое дело – взять эти высоты секстаном на качающемся корабле и одновременно заметить моменты по хронометру. Рассказать у классной доски с мелом в руках, как надо завести на шлюпке становой якорь при заданных условиях ветра и течения, тоже значительно проще, чем практически проделать эту операцию. И так в морском деле во всем; поэтому-то свидетельство об окончании полного курса мореходного училища и не дает прав судоводждения, право это дает только диплом, получаемый в обмен на свидетельство, после прохождения будущим судоводителем утвержденного законом практического стажа.

Съемка в Одессу назначена была в восемь часов утра 17 сентября.

Легкий бриз дул с берега в море.

В семь часов мы завели на бочку тонкий стальной трос «дуплином», т. е. пропустили его в клюз с одной стороны носа корабля, продернули через рым бочки, взяли к себе обратно через клюз с другой стороны и закрепили на палубных кнехтах, а якорную цепь, на которой мы стояли эти дни, отклепали от бочки и вновь приклепали к якорю. Другой такой же дуплин мы завели на ту же бочку с кормы и оставили его висеть слабо вдоль борта. Без четверти восемь эта работа была закончена, все шлюпки подняты на места и закреплены по-походному и все паруса поставлены. Люди стояли по местам наготове. Ровно в восемь, с последним ударом склянок, я командовал:

– Отдать носовой дуплин!

Конец был отдан, выдернут из рыма бочки и убран. Корабль под давлением «обстененных» парусов тронулся назад, но кормовой дуплин, натянувшись, задержав движение корабля, заставил его разворачиваться кормой к ветру. Как только паруса надулись с обратной стороны и корабль, пока еще привязанный за корму, стал, продолжая разворачиваться, приближаться к линии курса, я командовал:

– Отдать кормовой дуплин!

И клипер, освобожденный от привязи, бросился вперед. Это был очень красивый маневр. Мы опять начали резать одну за другой кормы военных кораблей, и когда проходили под кормой адмиральского «Иоанна Златоуста», на нем загремел оркестр, игравший нам туш, и раздались дружные аплодисменты и крики «браво» всего экипажа. Экипажи других кораблей подхватили.

В тот же день около полудня милях в двадцати от Севастополя «Мария Николаевна» шла, подгоняемая легким попутным ветром, на запад, чтобы потом сразу взять курс на Одессу, оставив опасный Тарханкутский мыс в пятнадцати милях к востоку.

Погода была прекрасная, ничто не напоминало осени: плюс 22° в тени, покойное, безоблачное небо, голубое искрящееся миллионами золотых солнечных бликов, мирно гонящее маленькие волнушки море...

Длинный ют клипера был полон народа: выпускники с секстанами в руках брали полуденную высоту солнца; около них вертелись, тоже с секстанами, младшие преподаватели Костюков и Гаврилица; Гавришов о чем-то горячо спорил со старшим преподавателем Длуским; у передних поручней шагал от борта к борту исполнявший обязанности вахтенного начальника выпускник Шевелев; он зорко вглядывался то в горизонт, то в главный компас, то задира голову и осматривал, хорошо ли стоят паруса, а в нескольких шагах от него стоял и наблюдал за ним вахтенный начальник Ставинский. Группа человек в шесть младших практикантов подкрашивала один из шханечных катеров, которые помещались у нас на шлюпбалках сейчас же впереди бизань-вант и считались дежурными.

Я сидел вместе с Азбелевым на решетчатой скамеечке около рулевого аппарата и расспрашивал его о новом, только что выстроенном неутомимым В. Л. Ивановым здании своей альма матер – Петербургского училища дальнего плавания.

И вдруг в эту мирную, красивую и трудовую обстановку ворвался чей-то отчаянный крик:

– Человек за бортом!

И в ту же минуту громкий несколько дрожащий молодой басок Шевелева:

– Рулевые, право на борт! На фока-брасы на правую! Фоковые реи прямо! Грот на гиговы! Левый дежурный катер на воду! Выпускники, на катер!

Полетели в воду сорванные с гнезд спасательные круги, залились боцманские дудки, люди бросились выполнять команду, подвахтенные выскочили на палубу, начался аврал.

Шевелев с пылающим лицом подскочил ко мне:

– Разрешите по случаю аврала передать вам командование и подняться на марс следить за погибающим! – отрапортовал он, приложив руку к бескозырке, и, не дожидаясь ответа, бросился к бизань-вантам.

На открытой загорелой шее Шевелева болтался на ремешке бинокль.

Не прошло минуты, как заулюлюкали патентованные блоки шлюпочных талей и левый подветренный катер пошел на воду. Выпускники, успевшие передать секстаны преподавателям, посыпались по таям в катер. С площадей крюс-мерса гремел голос Шевелева:

– Слева за кормой плавает, ухватился за круг! На катере, следите за моей рукой!

Еще минута – и катер с десятью гребцами-выпускниками и четвертым помощником Чабаном на руле отвалил от борта.

«Мария Николаевна» лежала в дрейфе.

Азбелев, Гавришов, три преподавателя, Васильев, третий помощник – Андржевский и я следили в бинокли за нырявшим в волнах, совсем не ощутительных для корабля, но очень чувствительных для пловца, маленьким черным предметом – головой первокурсника Михалева, сорвавшегося за борт при подкраске наружного борта шлюпки.

Голова Михалева то скрывалась под водой, то снова показывалась на поверхности.

Катер держал несколько правее утопающего.

– Левей, левей! Лево полрумба! – кричал с марса Шевелев, приставив ладони рупором ко рту.

Наконец, с катера увидели Михалева и направились прямо к нему.

Чабан стоял на кормовом сиденье и правил рулем левой рукой, приложив пра-

вую ладонь козырьком ко лбу. Гребцы так наваливались на тяжелые буковые весла, что видно было, как они гнулись при каждом гребке.

Все это длилось секунды, но нам эти секунды казались долгими минутами. Вахтенный помощник Ставинский пристроился с записной книжкой у застекленного столика для походной карты и, глядя то в бинокль, то на свои ручные часы, записывал моменты.

Катер подлетел к утопающему. Весла взмахнули в последний раз и, описав дугу в воздухе, легли вдоль шлюпки.

Несколько человек нагнулись над бортом катера и втащили на него Михалева.

Весла снова описали дугу и высунулись с бортов. Вот они опустились в воду, и катер точно прыгнул вперед после первого же гребка. Но куда он пошел в сторону от судна? Это Чабан пошел подбирать с воды плававшие красно-белые спасательные круги. Молодец Чабан – лихой моряк и хозяйственник. Хорошо плавать с такими помощниками.

Шевелев кричал с марса:

– Пра-а-вей, пра-а-вей! Вон та-ам еще один пла-ва-ет!

Наконец, катер подобрал последний круг и повернул к борту.

Шевелев спустился на ют и приготовился распоряжаться подъемом катера.

Катер подлетел к борту.

– Шабаш! Тали заложить! Гребцы, кроме двух, наверх! – скомандовал Чабан.

Звякнули оковкой блоки талей. Гребцы с «утопленником» впереди выкарабкались по веревочному шторм-трапу на палубу. Тали, подхваченные четырьмя десятками дюжих рук, натянулись, и катер быстро пополз из воды вверх:

– На руле, лево на борт! Боковые реи в галфинд правого галса! Курс норд-вест!

Стена передних парусов повернулась влево, надулась, и «Мария Николаевна» снялась с дрейфа и начала забирать ход.

Ко мне подошел с записной книжкой Ставинский:

– Человек упал за борт в 11 часов 47 минут, легли в дрейф и спустили на воду левый дежурный катер в 11.49, катер отвалил в 11.49.45, утопавший поднят из воды в 11.52.30, катер вернулся к борту в 11.58, поднят из воды и одновременно снялись с дрейфа в 12.02.20, легли на курс в 12.04.45, из семи сброшенных кругов подняли с воды шесть. Разрешите так и занести в вахтенный журнал?

– Прошу, Петр Германович, и, кроме записи в журнале, необходимо составить отдельный акт.

Азбелов попросил собрать на шханцах весь экипаж и обратился к нам с речью. Речь была горяча и прочувствована. Азбелов был военный моряк старой школы и сам в юности плавал на парусниках. Он был искренно тронут распорядительностью молодого Шевелева, быстротой маневра и всей постановкой учебного дела на нашем судне. Судно шло в полветра со скоростью шести с лишним узлов, стояли все паруса, и при этих обстоятельствах от крика «человек за бортом» до спасения этого человека из воды прошло всего пять с половиной минут, а весь маневр, считая вылавливание из воды спасательных кругов и снятие корабля с дрейфа, занял семнадцать минут сорок пять секунд.

Азбелов объявил всем благодарность от лица службы, сказал, что будет считать приятным для себя долгом доложить министру об образцовой постановке службы и учебного дела на «Марии Николаевне», поздравил отдельно с блестяще выдержанным выпускным испытанием совершенно сконфузившегося Шевелева и долго жал ему перед фронтом руку.

Мы подходили к Одессе поздно вечером 18 сентября. Дул очень свежий норд-ост, поджимавший нас к мысу Большого Фонтана. В десять часов вечера «Мария Николаевна», лежа в крутой бейдевинд правого галса, неся нижние паруса, марсели и грот-брамсель, подходила к траверзу Одесского маяка. Слегка накренившись на левый борт, судно имело девять узлов хода и очень небольшой дрейф. Пройдя маяк, мы имели полную возможность приспустить и этим же галсом выйти на Одесский рейд, но до траверза маяка нельзя было уклониться влево ни на полрумба – мы только-только проходили тянущуюся от Большого Фонтана гряду подводных камней. И в эту минуту мы увидели справа по носу шедший прямо на нас весь залитый электрическими огнями большой пассажирский пароход.

На пароходе, очевидно, не видели нашего скромного зеленого бортового огня и не меняли курса. Стоявший у главного компаса Андржеевский мрачно доложил:

– Пеленг не меняется!

Столкновение было неизбежно. Мы не могли, как я уже сказал, податься влево из-за грозивших нам подводных камней, вправо нас не пускал ветер. Еще три-четыре минуты, и пароход, идущий со скоростью, не меньшей пятнадцати-шестнадцати узлов, инерцией своего весомого десяти тысяч тонн тела ударит нас в правую скулу. С грохотом полетят вниз наши огромные мачты и реи, перебьют обломками половину людей, превратят в груды щепок наши прекрасные шлюпки, а красавец-клипер, нагруженный для балласта песком и не имеющий ни одной водонепроницаемой переборки, кроме таранной, ключом пойдет ко дну, унося с собой безнадежно борющихся за жизнь людей...

Не знаю, что делалось на палубе, но на юте весь командующий состав, вышедший наверх перед подходом к Одессе, стоял, как окаменелый, у правого борта и не спускал глаз с несущейся на нас блистающей сотнями электрических ламп громады.

Но у меня еще был в запасе шанс на спасение. Я подошел к правому борту, вынул из специально устроенного у поручней пенала зеленый фальшфейер, и зажег его, выставив за борт. Вся правая сторона корабля озарилась ослепительно ярким зеленым бенгальским огнем. Ветер, отдувая пламя на мою вытянутую правую руку, нестерпимо жег ее, но я, сжимая от боли зубы, не выпускал фальшфейера из руки.

Встречный пароход круто шарахнулся влево и проскочил не больше как в десятке метров от нашего правого борта.

Я бросил остаток горевшего фальшфейера за борт и попросил стоявшего тут же на юте врача Ермолина сделать наскоро перевязку.

С развитием пароходства и резким уменьшением числа парусных кораблей все внимание пароходных вахтенных начальников и вперед смотрящих бывает обращено ночью на белые огни, носимые по закону всеми пароходами на мачтах – огни эти гораздо дальше видны, чем бортовые зеленый и красный. Увидя ночью в море приближающийся илидвигающийся на пересечку белый огонь, пароходные вахтенные начальники начинают искать в бинокли дополнительный зеленый или красный, цветных же огней парусных кораблей, не сопровождаемых белым мачтовым, они сплошь да рядом не замечают, пока на них не наскочат. Поэтому, зная эту пароходную болезнь, я устроил на «Марии Николаевне», а впоследствии и на «Товарище» у бортовых поручней юта герметически закрывающиеся ящики-пеналы и хранил в них на правом борту зеленые, а на левом красные фальшфейеры – картонные трубки, набитые бенгальским огнем, с короткой ручкой и автоматическим зажигателем. Четыре раза в жизни с помощью этой простой предосторожности мне удалось спасти парусные корабли, которыми я командовал.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ КАПИТАНА ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ МИХАИЛА ИВАНОВИЧА ГРИГОРА

Я родился в 1906 году 15 августа в Харькове. Моими родителями были, как гласила запись в метрической книге, коллежский секретарь Иван Григорьевич Григор и законная его жена Ольга Владиславовна.

Отец мой, закончивший юридический факультет Харьковского университета, служил по специальности юриста и вскоре с семьей из Харькова, по роду службы, переехал в город Кременчуг, затем в город Полтаву, а потом в 1912 году наша семья переехала в Николаев, где мы жили вплоть до весны 1917 года.

Годы, прожитые в Николаеве, сыграли огромную роль в моей последующей жизни, привели меня позднее в стены морского учебного заведения и решили вопрос выбора пожизненной профессии – моряка.

Осенью 1916 года я выдержал экзамен на поступление в 1-й класс гимназии. Волнений у моих родителей было при этом много, так как особым прилежанием в домашней обстановке я не отличался, хотя диктант уже писал довольно грамотно. В то время на экзамене требовалось знать четыре правила арифметики, решить по арифметике задачу, исправно написать диктант, знать наизусть десять басен и столько же стихов, несколько молитв, без которых в то время среднее образование считалось немыслимым. С экзаменами я справился благополучно и стал гимназистом первого класса.

Отец мой, предвидя необходимость переезда, уже принимал меры поиска нового места жительства в Одессе. С помощью комиссионера он нашел для нашей семьи квартиру по улице Канатной (переименованной затем в улицу Полтавской Победы, а в советское время в улицу Свердлова). Отцом и матерью мне было приказано стараться в учении изо всех сил, чтобы при переезде нашей семьи в Одессу я без каких-либо сомнений мог быть принят и посреди учебного года в порядке перевода.

Жалко было расставаться с друзьями детства. Грустно было думать, что не придется уже бродить среди зелени Лесков, высоких тополей яхт-клуба. Весной 1917 года вся наша семья, погрузив вещи на колесный пароход «Румянцев», поплыла по реке Буг в Одессу, навстречу новой жизни...

Я помню, что в Одессе отец попросил извозчика провезти нас по Пушкинской улице для того, чтобы показать нам здание нашей будущей 4-й гимназии. Одно из красивейших зданий Одессы, стоящее и поныне на углу Пушкинской улицы и улицы Карла Либкнехта (в настоящее время там Музей Западного и Восточного искусства), по сравнению с казенным по архитектуре зданием Николаевской Александровской гимназии, выглядело буквально дворцом...

Таким образом к лету 1920 года я закончил 4-й класс Одесской 4-й гимназии, получив справку об окончании. Следовательно, надо было в течение лета решить совместно с родителями перспективу моего дальнейшего образования.

В полутора кварталах от нашего дома находилось Одесское училище торгового мореплавания. Проходя мимо него, я всегда заглядывался на его необычную архитектуру, на изваяния корпусов старинных парусных кораблей над парадным входом, на

высокую мачту с реями на башне, возвышавшуюся над крышей здания, которое манило меня, звало к себе для осуществления тайных мечтаний о море и морских путешествиях.

Осенью 1920 года по всему городу было объявлено об открытии трудовых школ и техникумов по различным специальностям с перечислением всего необходимого для приема.

Мое решение поступить в новоназванный Морской техникум водных путей сообщения на базе Одесского училища торгового мореплавания вызвало сопротивление родителей, вовсе не желавших видеть меня моряком, в основном потому, что им не хотелось, чтобы их сын был постоянно в море. Однако я упорно настаивал на своем решении. Время шло, близкое расположение техникума от нашего дома было соблазнительным, и мы пришли к общему согласию.

Осенью 1920 года меня приняли на первый курс техникума, моего брата на второй. Количество принятых было очень большим. Наплыв оказался огромным, тем более что в техникуме давали паек и иногда денежное пособие. Страна нуждалась в новых специалистах, и не смотря на трудности, Советская власть шла на эти расходы.

Слушателей было так много, что классы разделили на «основные» и «параллельные». К примеру, только в моем классе было свыше шестидесяти человек.

По тому времени наш техникум был отлично оборудован учебными пособиями, в нем находились кабинет физики и химии, модели кораблей, работали литейный, слесарный, токарный, такелажный и столярный цехи. Программа обучения была обширной, рассчитанной на завершение полного среднего образования в 4-х классах и после этого специального образования в 3-х классах по профилям штурмана дальнего плавания и механиков. На Украине это образование до 1930 года засчитывалось как высшее (узкое).

По ходу обучения, хотя в первых четырех классах область наук была общей, уже постепенно осваивались и элементы специальности как судоводительской, так и механической. Прохождение практики во всех цехах мастерских было обязательным не только для механиков, но и для судоводителей.

Уровень руководящего и преподавательского состава по тому времени был высоким. Первым директором техникума был Гриневецкий, после него профессор Курсии. Специальные судоводительские науки преподавали опытные моряки Васильев, Гавришев, Ставинский, Торшин, Будников. Были, конечно, и такие, которые длительного опыта плаваний не имели, но преподавали они превосходно. Это преподаватель астрономии Шаповалов. Маститым знатоком парусного дела был моряк и преподаватель Лазаренко. Такелажные работы преподавал большой их знаток и известный в Одессе яхтсмен Вицман. физику вел известный профессор Поль.

В техникуме соблюдалась идеальная чистота, достойная лучшего парусного учебного судна. Ее порядок поддерживал бывший боцман Бакшук, тогда уже старик, служивший в свое время на великолепном учебном парусном фрегате, принадлежавшем до первой мировой войны Одесскому училищу торгового мореплавания.

Состав «слушателей», как нас тогда называли, был необыкновенно разнообразным. Среди нас были гимназисты, реалисты, пришедшие из высших начальных училищ, из коммерческих, церковно-приходских, из школы одесского общества «Труд», из ремесленного училища, студенты университета и так далее. По социальному составу были сыновья бывших чиновников, рабочих заводов, сыновья священнослужителей, бывших владельцев магазинов, торговцев, сыновья капитанов, боцманов, матросы, уже работавшие на судах, служившие в частях особого назначения.

Конечно, при приеме в техникум, в особенности в первые годы, уделялось немалое внимание классовому социальному подходу, однако в этом деле, надо отдать должное, было проявлено гуманное отношение к молодежи, пришедшей учиться. Впрочем, должен сказать, среди нас были и такие юноши, которых, конечно, держать в стенах нашего учебного заведения не следовало, а надо было просто гнать в шею с самым внимательным приглашением в ЧК для выяснения их намерений.

Был назначен комиссар техникума. Насколько помню, фамилия его была Шоргин. В течение последних пяти-шести лет моего пребывания в стенах техникума постоянным комиссаром был Борис Вячеславович Гумперт. Он возглавлял партийную ячейку из нескольких членов партии, в основном возрастных слушателей. Сам комиссар Гумперт был одновременно и слушателем по судоводительской специальности.

В техникуме также была и комсомольская организация. Нужно сказать, что активность комсомольцев была особенно эффективной. Сам я, хотя и не был комсомольцем, но работал в гуще актива. У меня была способность рисовать и карандашом и красками. В то время появились пришедшие вместе с Советской властью понятия «общественная работа», «стенная печать», «лозунги», «пропаганда», «агитация», «стенная газета», «подшефная организация», «борьба с религией» и многие другие. Нас было несколько «художников». Особенно выделялся по своим способностям старшеклассник Чистяков. Из «середняков» были я, мой товарищ из судоводителей Григоращенко и Соколов из механиков. Скажу прямо, иногда втроем мы засиживались далеко за полночь, чтобы разрисовать заголовками и иллюстрациями огромные стенгазеты, метра полтора шириной, да еще в нескольких экземплярах, потому что, кроме двух экземпляров для нашего техникума, надо было еще один экземпляр дать райкому комсомола, да экземпляр подшефным. Это был буквально изнурительный труд, который мы выполняли регулярно и добросовестно.

Я уже упомянул ранее о составе слушателей, немного о дисциплине и идеологической направленности. И я вспоминаю, что этот вопрос наша партийная ячейка, комиссар Гумперт и комсомольская ячейка не упускали из виду, как главный, и методически работали по очистке рядов слушателей от случайных, пришлых и просто подозрительных личностей. И всегда я вспоминаю с гордостью, благодарностью наших руководителей и учителей и тех, тогда немногих, членов партии большевиков, которые проводили линию партии в стенах учебного заведения и привели нас в ряды командиров советского морского флота.

Ведь мы тогда не только учились; только учиться, когда не было топлива, света, зачастую воды, продовольствия, когда в порту, на заводах разрушенное и дезорганизованное интервентами и белогвардейцами хозяйство требовало огромных трудовых усилий, мы не могли. И, зачастую за счет времени занятий и после занятий, слушатели шли в порт и на заводы, разбирали завалы, расчищали рабочие места, цехи, помогали на причалах при выгрузке грузов.

Мы были участниками восстановления морского транспорта и его хозяйства. Конечно, труд 14-15-летних юношей был не столь эффективным, так как рабочей одежды для нас не было, обувь почти у всех была ветхой и нередко подошвы подшиты тонкой проволокой. После занятий всем хотелось есть, и без теплой одежды мы мерзли. Но, каким бы в то время, может быть, и незначительным, не был наш труд, какой бы крупницей он не лег в фундамент восстановления и укрепления советского морского торгового флота, его хозяйства и экономики, – мы все были горды тем, что отдавали свои силы в коллективном и дружном труде, работали среди тех, кто воевал за Советскую власть, работали у моря и на море, которому собирались посвятить

свою жизнь. И сейчас, на склоне своей жизни, вспоминая об этом раннем и скромном труде, я продолжаю гордиться тем, что эти наши надежды оправдались, а решение свое я выполнил.

Наш техникум не был закрытым учебным заведением. Все слушатели были приходящими. В эти годы вопрос с одеждой и обувью обстоял еще крайне тяжело. Нам же всем хотелось иметь форменное обмундирование. Морской торговый флот входил тогда в систему Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). В Москву в НКПС были посланы специальные ходоки от техникума с целью выхлопотать какие-либо возможности для получения обмундирования, но страна испытывала такие трудности, что осуществление этого нашего желания было невозможным, и мы носили одежду, какая у кого была, стараясь, конечно, при малейшей возможности быть похожими на моряков.

Находясь в порту или на судоремонтном заводе, мы видели, как постепенно восстанавливаются флот, порт и его деятельность. Это радовало нас, потому что мы хотели поскорее получить назначение на практику – на суда. Однако судов было чрезвычайно мало, безработных моряков – много, и организация практики в летнее время не удавалась. Были лишь считанные счастливы, которых назначили практикантами на суда, и им удалось поплавать два-три месяца по Черному морю. В основном – это были слушатели повзрослее и их продвигала на службу комсомольская ячейка.

Вскоре был восстановлен по тем временам огромный грузопассажирский пароход «Вече», впоследствии «Ильич», который в дни бегства деникинцев был приотоплен на судоремонтном заводе. Приведены в рабочее состояние некоторые парусные, сохранившиеся на Черном море, суда. К учебным целям был приспособлен трехмачтовый деревянный парусник «Кодор».

В то время первый диплом штурмана малого плавания можно было получить лишь при наличии стажа плавания на парусных судах не менее шести месяцев, независимо от того, сколько бы ни плавал слушатель техникума на паровых судах. Не забуду, с какой радостью мы гурьбой смотрели через стекло окон верхнего этажа техникума на уходящий в свой первый рейс по побережью колесный пароход «Нестор Летописец», впоследствии переименованный в «Феликс Дзержинский».

В моем классе из товарищей постарше были такие, которые по несколько дней отсутствовали, будучи одновременно на какой-либо службе. Так, например, Борис Орлов – сын известного астронома Орлова, возглавлявшего в то время Одесскую обсерваторию, и поныне расположенную в Центральном парке культуры и отдыха имени Т. Г. Шевченко, – периодически работал в гидрографии Военно-Морского Черноморского Флота, проводившей промеры и изыскания для создания карт отечественного производства. И одним из первых плавсредств для этой цели был «спасательный бот Уайта», то есть просто большой бот с воздушными ящиками и с парусным вооружением, кроме весел. А следующим усовершенствованным плавсредством гидрографии в нашей северо-западной части Черного моря стала бывшая яхта Николаевского яхт-клуба «Валькирия». На ней, кроме парусов, был уже и мотор. С какой радостью смотрел я на нее с причала Одесского порта после ее прибытия, узнав в ней ту самую «Валькирию», которую когда-то водил по Бугу опытный рулевой Яровицкий, посвящая меня, тогда девятилетнего мальчика, в тайны парусного дела.

Загрузка занятиями, общественными делами и работами в мастерских у нас была большая. Наши мастерские вырабатывали дельные и необходимые для города предметы. В литейном цехе под руководством опытного мастера мы формовали и от-

ливали с помощью вагранки большое количество чугунных колосников, крайне необходимых для паровых котлов. Старшеклассники отливали и более ответственные детали, к примеру подшипники, с последующим доведением их до полной кондиции. В коридорах техникума были выставлены стенды с помещенными в них деталями, изготовленными слушателями старших классов механической специальности, глядя на которые даже очень взыскательный ценитель токарного, слесарного, медницкого дела определил бы самую высокую квалификацию исполнителей. Конечно, нам, будущим судоводителям, приходилось делать менее ответственные работы. Поэтому, кроме отливки колосников, мы выполняли также заказы для оборудованных в Одессе многочисленных спортивных залов – изготавливали гири и гантели различного веса.

В жизни нашего коллектива немалое место занимала работа в собственном клубе, который находился на третьем этаже, в самом большом помещении чертежного зала, где была оборудована также и сцена, со всеми ее аксессуарами и приспособлениями. Многие слушатели и младших и старших классов были участниками самодеятельности. В программе наших вечеров были танцы, сольные номера, драматические сцены из революционного периода, гимнастические упражнения и выступления хора, в котором участвовал и я. Концерты пользовались неизменным успехом у зрителей, среди которых были наши родные и знакомые. И всегда в конце вызывал взрыв аплодисментов романс Рахманинова «Весна идет», исполнявшийся Колей Сорокиным, бессмертный романс великого русского композитора, который и по сей день будит во мне воспоминания о далеком прошлом, романс, звавший нас, молодых, к самым прекрасным порывам души. После концерта обычно начинались танцы. В танцах участвовали приглашенные девушки, многие из них стали невестами молодых, вступавших на нелегкую дорогу своей профессии моряков...

В 1925 году торговый флот Черного моря пополнился значительно и вышел на просторы океанов. Группу наших слушателей, в том числе мой класс судоводителей и класс механиков, где учился мой старший брат Анатолий, начали готовить для направления в организованное учебное дальнейшее плавание.

К этому времени были налажены регулярные грузопассажирские линии Одесса – Николаев и Одесса – Херсон, Одесса – порты Крыма и Кавказа. В составе флота уже были грузопассажирские суда «Ильич», «Севастополь», «Игнатий Сергеев», «Новороссийск», «Чичерин», «Феликс Дзержинский», грузовые «Чатырдаг», «Эльборус», «Керчь» и другие. На Черное море прибыли пароходы «Трансбалт», «Декабрист». В свое время это были транспорты, входившие в состав военно-морского флота России. Оба эти крупнотоннажные судна начали поддерживать регулярную грузовую линию Одесса – Владивосток.

После окончания учебного года, в начале лета 1925 года, должно было начаться наше плавание на «Трансбалте», который уже грузился солью на рейде порта Евпатория, после чего его надали в Одессе для погрузки на него железнодорожных рельсов.

Рейс предполагался по маршруту Одесса – Стамбул – Порт-Саид – Перим – Сабанг – Владивосток и в обратном направлении: Владивосток – Фучжоу – Шанхай – Сингапур (на этом участке пути мы еще должны были зайти для бункеровки в Японию, в порт Каратсу). После Сингапура Перим – Порт-Саид – Стамбул – Одесса.

Учебный год мы заканчивали с великим рвением, мечтая о предстоящем дальнейшем рейсе.

Мне было уже почти девятнадцать лет, многим моим товарищам и побольше. Конечно, в то время мы были все влюблены в наших подруг, которые бывали на

школьных вечерах, с которыми вместе мы дышали ароматом белой акации в Александровском парке и на Приморском бульваре, с которыми делились мечтами о море и нашем будущем. И, конечно, с приближением дня расставанья в моей душе возникала тревога и грусть, которую я пытался подавить, так как уже тогда отчетливо представлял, что моя профессия – это постоянное ожидание друг друга, и это уже неотвратимо.

Большое беспокойство овладевало и моими родителями. Ведь впервые за столь долгое время, в неведомые для них страны, моря и океаны уходили от них оба сына.

Был летний день 1925 года, когда у Платоновского мола Одесского порта у борта парохода «Трансбалт» собрались руководители и преподаватели морского техникума, родители и знакомые практикантов, уходивших в плавание. Одеты в грубые парусиновые голландки, мы стали похожими друг на друга. И, будучи матросами «Трансбалта», работали на палубе, готовя судно к отходу. Лишь украдкой могли бросить взгляд на толпу провожающих, стоящих у борта.

Неумолчно тархтели паровые лебедки, поднимая с железнодорожных платформ последние подъемы рельсов и укладывая на люки трюмные бимсы.

Недолгие формальности по отходу судна были закончены, подошли буксиры, и «Трансбалт» медленно пошел к выходу из порта, а мы, стоя у кормовой и носовой швартовых палуб, размахивая фуражками, напряженно всматривались в массу людей, оставшихся на причале, пытаясь разглядеть в ней тех, кто были для нас дорогими и любимыми.

Наступил 1926 год. Я перешел в 6-й класс морского техникума и мы пошли вновь в дальнее плавание из Одессы во Владивосток на крупном грузовом пароходе «Декабрист». Капитаном его был А. П. Смирнов.

В этом плавании все уже было более знакомо, но под руководством капитана Смирнова мы научились очень многому, быть может, еще и потому, что был он к нам очень строг. О его характере ходили были и небылицы. Здоровье его было слабым, страдал он от нелегких недугов, которые, быть может, и создавали периодически перемены в его настроении, нелегко ложившиеся на наши плечи. Вспомню, как ночью, в Южно-Китайском море, почти в штилевую погоду, я нес вахту на капитанском мостике и, глядя вперед на горизонт, признаюсь, мечтал... Неожиданно над моим правым плечом появилось лицо капитана Смирнова и прозвучал скрипучий голос: «Сколько унций в английском фунте?».

Я оробел, поскольку и значительно позже, и даже сейчас не смог бы ответить на этот вопрос.

За два-три дня до прибытия во Владивосток меня вызвали к капитану. Приведя себя в порядок, я ни жив ни мертв уже стоял перед Смирновым в его кабинете.

– Так вот, Григор, – сказал он, – даю вам задание до Владивостока – начертить в плане судно, разметив все места переборок, нарисовать расположение всех мерительных трубок, воздушных трубок – и все в масштабе, ясно?

– Ясно, – ответил я, – разрешите идти?

– Идите и выполняйте!

Я был в восторге: чертить схемы я умел, поэтому немедленно приступил к выполнению задания.

За несколько часов до подхода к Владивостоку все было готово, начерчено и для ясности разрисовано цветными карандашами.

Улучив момент до подхода, переведя дух от волнения, я постучал в каюту ка-

питана, получил разрешение войти и представил Смирнову свою законченную работу. Бросив на нее взгляд, Александр Петрович сказал: «Ясно, можете идти».

Так или иначе, но до конца плавания каких-либо замечаний капитана в мой адрес не было.

Работали мы ревностно, и даже когда в тропиках нас посылали в бункера, чтобы помочь кочегарам штивать уголь, мы, буквально «чумея» от жары и духоты, все же старались крепиться, чтобы не отстать от старших.

Наступил 1927 год. В конце весны нам предстояло держать государственные экзамены на звание штурмана дальнего плавания, и поэтому занятия шли напряженно, с предельной загрузкой. Однако в часы отдыха я вновь рисовал, пытаюсь изобразить виденное в плавании. Находилось время и для посещения школы танцев вместе с братом Анатолием, который уже закончил наш техникум, но не хотел довольствоваться специальностью судового механика и решил осенью, подготовившись к экзаменам, поступать в Одесский политехнический институт, на кораблестроительный факультет.

И вот пришла пора государственных экзаменов. В то время они состояли из трех циклов, из которых наиболее важным являлся первый, включавший такие дисциплины, как навигация, мореходная астрономия, морская практика, логика и теория корабля. Каждый слушатель «тянул» билет, в котором пояснялась задача плавания в каком-либо переходе. Необходимо было выполнить полную прокладку перехода с решением целого ряда навигационных и астрономических определений с пояснением всех действий, которые должны были быть предприняты в случае целого ряда происшествий в море.

Среди экзаменационных билетов был лишь один, содержащий задачу плавания на парусном судне, и этот билет достался мне. Я должен был выполнить переход из порта «Виго» в «Брест» на трехмачтовой шхуне. По условиям задания с десятков раз изменялось направление ветра, я попадал в шторм и в другие сложные ситуации, из которых мне необходимо было выходить благополучно.

Времени на подготовку всех вопросов было достаточно.

Так как мое «плавание» было на парусном судне, я должен был держать ответ перед преподавателем Лазаренко – старым и опытным в парусном деле моряком. Получив задание около 10 часов утра, я к 15 часам его выполнил и, отвечая по пунктам задания и представив вычерченную прокладку пути на карте, судя по своим ответам и по настроению Лазаренко, понимал, что результат будет хорошим. Однако мне было известно, что, как и у всех знатоков парусного дела, у Лазаренко «про запас» бывали вопросы, ставившие многих слушателей в тупик, а в парусном деле, в особенности в терминологии устройства парусного судна, таких вопросов могло быть немало, и когда Лазаренко, закончив вопросы по заданию, поиграв карандашом, задумался, мое сердце закатилось.

– Последний вопрос, – произнес Лазаренко. – На рейде, на якоре, стоят два двухмачтовых судна, по размерам примерно одинаковых, и оба имеют косое парусное вооружение. Которое из них «Шхуна», а которое «Шнява»? В чем по внешнему виду у них должна быть разница?

Я внутренне возликовал, ведь уже около семи лет я слушал его лекции и хотя, по-видимому, подобные вопросы Лазаренко приберегал для экзаменов, для меня его задача прозвучала музыкой. Поэтому вместо ответа я сделал шаг к доске, взял мел и через полминуты нарисовал и «Шхуну» и «Шняву», так как давно знал, в чем разница.

Лазаренко лишь по внешности был суров. Он прошел хорошую школу под парусами когда-то принадлежавшего Одесскому училищу торгового мореплавания фрегата, где порядки были военные. Лазаренко был хорошим и отзывчивым человеком, и будучи полностью довольным своим рисунком и знаниями, одобрительно покачал головой и, обратившись к членам государственной комиссии, удовлетворенно произнес: «Достаточно. Вижу, что паруса любите». В этот день я был «на десятом небе», так как остальные, экзаменационные циклы, конечно, были менее сложными.

Быстро пролетели дни экзаменов. Но на этом наша связь с Морским техникумом еще не закончилась, так как мы должны были получить первые дипломы штурманов малого плавания лишь после плавания на парусных судах в течение не менее шести месяцев.

Четырехмачтовый барк «Товарищ» еще находился в плавании. Он принадлежал тогда Одесскому морскому техникуму,¹ но на нем плавали слушатели различных морских учебных заведений.

Ко времени окончания экзаменов учебное парусное судно «Товарищ» не было готово к приему на борт нашего класса, сдавшего экзамены на звание штурмана дальнего плавания, и поэтому нам предстояло длительное ожидание. Более чем из шестидесяти человек слушателей, принятых в 1920 году на первый курс Морского техникума, вышли из его стен, сдав государственные экзамены в 1927 году, лишь пятнадцать человек.

Мы, закончившие Одесский морской техникум, в поисках заработка регистрировались в «Посредбюро», которое в то время находилось на втором или на третьем этаже в том здании, где сейчас на спуске Вакуленчука расположен магазин «Буревестник».

Получая небольшое пособие и просиживая в этом здании часами, мы ожидали вызова на работу, числясь матросами, так как командные должности без диплома были нам недоступны.

Услышав свой номер, я подошел к окну, через которое проводился вызов на работу.

– Кастрюльником на пароход «Труженик моря» пойдешь?

– Но я матрос, – возразил я.

– Иди кастрюльником, а там кто-то в отпуск уйдет, станешь матросом, – произнес тот же голос и добавил: – Иди, а то еще неделю просидишь.

Наступил и конец службы моей на пароходе «Труженик моря». Я вновь очутился в «Посредбюро», уже будучи довольно опытным матросом, и почти тотчас же был направлен на пароход «Лус», впоследствии переименованный в «Восток», который стоял на ремонте на судоремонтном заводе в порту Одесса. Из посланной на него группы матросов на заводе была сформирована бригада чернорабочих по оббивке неимоверно обгоревшего корпуса судна и его окраске. Поскольку главная часть оббивки шла с подвесок, для этого и были направлены матросы.

Работал я усердно, но судно кое-где до того было изношено, что однажды, ударив киркой, я проткнул насквозь такой кусочек борта, что кирка провалилась внутрь корпуса, и я с трудом нашел ее в полутемном трюме.

Здесь, на заводе, я уже встретился с некоторыми своими однокашниками, и они сообщили, что скоро нас всех пошлют в Ленинград, на учебное парусное судно «Товарищ». Радость наша была большой: появилась, наконец, возможность выплавить необходимый ценз под парусами. В один из последних дней работы на пароходе

«Лус» я посетил Морской техникум, чтобы в преддверии плавания осмотреть великолепную по рассказам модель парусного корабля, которым по праву гордился весь личный состав техникума.

И действительно – было чем гордиться. На втором этаже, со стороны парадного входа в Морской техникум, стояла огромная модель фрегата «Агатополь», полностью вооруженная всеми парусами, стоячим и бегучим такелажем. К великому сожалению всех нас, выпускников техникума, эта уникальная модель исчезла в годы временной оккупации Одессы фашистскими захватчиками...

Итак, поднявшись на второй этаж, я долго стоял перед «Агатополем», просматривая старинную проводку снастей, чтобы сравнить потом с оснащением парусника «Товарищ». Подошедший ко мне преподаватель такелажных работ и бывший наш командир яхты «Мояна» Г. Э. Вицман, тепло поздоровавшись со мной, пожелал мне успехов на «Товарище» и задумчиво произнес: «Да, не каждому в наш век удастся побывать на солнечных реях...».

В конце октября 1927 года на одесском железнодорожном вокзале нас, группу, состоявшую из пятнадцати человек, закончивших Одесский морской техникум, провожали родные, близкие и любимые. У всех нас было особое, приподнятое настроение: ведь мы шли навстречу новому, еще не изведанному этапу нашей жизни.

Ленинград нас встретил уже холодной и дождливой погодой. Вырисовываясь на фоне серого ленинградского неба огромным силуэтом мачт, реев и переплетением такелажа на Васильевском острове, на масляном Буяне стоял четырехмачтовый барк «Товарищ», пришвартованный к деревянной оторочке причальной линии.

Экипаж судна – матросы – жили в каютах, расположенных под полубаком. Между этими двумя помещениями находились два больших широких трапа, через которые был выход на палубу и колонна фок-мачты.

Утомленные поездкой и устройством быта на новом месте, мы долго еще делились впечатлениями о первой беседе с нами старшего помощника капитана учебного парусника «Товарищ» К. Ф. Саенко, человека богатырского телосложения и представительной внешности, и далеко за полночь улеглись по койкам.

Уже на следующее утро начались учения на рангоуте. Учитывая, что рабочая одежда была еще нам не роздана, нас выстраивали на палубе и разъясняли порядок и правила работы. Затем нам выдали ватные куртки, брюки, сапоги, зюйд-вестки, непромокаемые костюмы и началась ежедневная упорная тренировка.

Еще в полной темноте ноябрьского и тем более декабрьского утра звучал сигнал утреннего подъема, затем быстрый завтрак, и команда: «Все наверх!». Нас приучали постепенно, так как работа на рангоуте небезопасна, и поэтому команды предусматривали сначала медленный переход по вантам через марс, потом через салинг без спешки, а затем уже учили, как расходиться по реям. В те времена страховые пояса с карабинами не применялись, и вообще такой пояс посчитали бы «позором и трусостью».

Нужно сказать хотя бы вскользь, что все плавания «Товарища» проходили в теплые времена года. Нас же обучение и тренировки на рангоуте застали в такое время года, когда в полной темноте сыпалась изморозь, часто случался гололед, паруса, укутанные на реях, были покрыты пленкой льда. В декабре завывала на Неве пурга, сменявшаяся ледяной крупой. Пальцы рук (а на рангоуте ни о каких варежках или перчатках речи не могло и быть) буквально коченели и нужны были особые усилия, чтобы, поскользнувшись, не свалиться вниз. И поэтому, несмотря на то, что рангоутные учения эти происходили у причала, практиканты в те дни получили такое испы-

тание мужества и такую зарядку, которая стоила многих месяцев плавания.

Помню, что когда в темноте при порывах ветра, несущего колючую «крупу», раздавалась команда «По марсам и салингам!», «По реям!» и, разбрасывая корки льда, мы рассыпались по реям, едва различаемым с причала, старушки-торговки, приносившие с берега молоко, с ужасом глядя наверх, суеверно крестились и жалобно повторяли: «Господи, господи, да куда же это их несет?!».

Кроме нас, практикантов из одесского мортехникума, на «Товарищ» прибыли практиканты ленинградского, ростовского, херсонского и бакинского морских техникумов. Всего нас было, без экипажа, около шестидесяти человек. Командовал «Товарищем» капитан Э. И. Фрейман.

Незадолго до отхода из Ленинграда один из практикантов моего класса, не выдержав режима работы на рангоуте, списался и уехал в Одессу.

Я неожиданно заболел корью! Корь в 21 год – дело серьезное. Лежа в Боткинской больнице среди малых детей, не представлял себе, как отстану от судна, от друзей по экипажу, от главной своей мечты – «Товарища». Буквально за двое суток до отхода судна из Ленинграда я вышел из больницы и с помощью однокашника Нефедова, с трудом передвигая еще слабые ноги, водворился на борт «Товарища». А на следующий же день, потихоньку и не спеша, по вантам долез до марсовой площадки.

День отхода наступил. Ледокол «Трувор» вывел парусник до маяка Толбухин, после чего нас на буксир взял пароход «Совет», который должен был довести «Товарищ» до порта Киль.

Стоянка на кильском рейде на якоре была продолжительной: шли торги по вопросам отфрахтования, шили паруса и обмундирование для экипажа и практикантов, запасались консервами для плавания. Это было время замечательной для нас практики вождения под парусами больших двухмачтовых спасательных ботов, в чем мы скоро достигли совершенства. На них перевозили матросов с рейда на берег и обратно, покрывая значительные расстояния от якорной нашей стоянки до шлюзов городка Хольтенау, независимо от времени суток и погоды. Нередко, помню, в темноте, при зарядах снега или ледяной крупы, сидя у румпеля спасательного бота и напряженно держа шкоты на случай шквала, под креном, приходилось нестись на россыпи далеких огней Хольтенау, задернутых пургой, чтобы заблаговременно угадать место причала, где ожидали уволенные в город члены экипажа и практиканты, а затем, своевременно «срубив паруса», подвести бот к причалу. Это была большая школа.

Обстановка в Киле и в Хольтенау в то время была для нас с политической точки зрения благополучной. Жители города встречали нас на улицах, в барах, и в магазинах, как лучших друзей. На борту «Товарища» бывали немецкие комсомольцы и представители организации «Красные фронтовики». Однако уже тогда на улицах Киле можно было встретить мужчин в форме защитного цвета с какими-то непонятными для нас значками, с повязками на руке и с маленьким ножом в ножнах у пояса. Указывая нам на них, «красные фронтовики» говорили: «Нихт гут» (нехорошо). Да, вот из таких в тридцатые годы выросли ряды гитлеровских головорезов...

Вскоре мы получили распоряжение грузить балласт, запасаться провизией и, пройдя Кильский канал, стать на якоре на рейде города Куксгафен, где, получив прогноз о попутном ветре, поднять паруса и выходить в плавание через Дуврский пролив и Ла-Манш в Атлантический океан.

Среди суеты подготовки к плаванию мы видели, какой успех в кинематографах города имел наш фильм «Броненосец Потемкин», который широко рекламировался повсюду. Жители Киле, в том числе матросы военно-морского флота Германии, бук-

вально осаждали кассы...

Я хорошо помню, с каким энтузиазмом, закончив подготовку судна к плаванию, мы услышали команду «Все наверх!», «С якоря сниматься!». С каким удовольствием по команде «Пошел шпиль!» мы налегли на вымбовки шпиля, «выхаживая» наш правый якорь – тот самый якорь, который сейчас лежит у входа в Музей морского флота СССР в городе Одессе!

Быстро, с помощью катеров, мы прошли Кильский канал, предварительно опустив на стень-выитрепах наши брам-стенги и осадив вниз верхние брам-реи, убрав вниз на палубу все бом-брам-реи, так как высота пролета одного из кильских мостов была значительно ниже высоты мачт «Товарища».

На рейде города Куксгафен мы отдали якорь, вновь подняли брам-стенги и установили все реи. Теперь нам необходимо было наблюдать за огромным семафором, стоящим на побережье Куксгафена, который своей стрелкой указывал проходящим судам направление ветра в прилегающих районах Северного моря, что было особенно важно для германских парусников, выходивших в плавание из реки Эльба и поддерживающих регулярную линию из Германии в Перу и Чили.

Нетерпение нарастало, и вот после полудня стрелка огромного семафора медленно повернулась и указала нам благоприятное направление ветра в районе острова Гельголанд. Вновь вспоминаю, как «выхаживали» мы якорь, а затем, уже в сумерках, увалившись под ветер, начали ставить все паруса. В полной темноте, стоя на пертах фор- бом-брамселя и навалившись грудью на рей, на высоте 45 метров над палубой, я вдыхал запах моря и мне не хотелось расстаться с этой высотой и с созерцанием массы набравших ветер парусов и быстро удалявшейся гирлянды береговых огней, вскоре растаявших в далях ночи...

Длительное время крейсировали мы в Северном море. Направление ветра изменялось и часто раздавались команды: «Все наверх, реи брасовать!».

В это время Северное море было капризным и тяжелым для плавания. Временами клубами проносило туман. Движение крупных и мелких судов, траулеров и голландских «тъялков» создавало особенно напряженную навигационную обстановку.

Все чаще на палубе звучала команда: «На баке!, «Вперед смотреть!», и доносился ответ: «Есть! Смотрим!...» или удары в судовой колокол находившимися на баке впередсмотрящими, заметившими приближение какого-либо судна.

Почти непрерывно дополнительные вахтенные на баке работали ручным пневматическим горном, подавая туманные сигналы.

Помню, что, когда «Товарищ», неся все паруса, был неожиданно окутан облаком тумана, какой-то «шалой» пузатый «тъялк», шедший под мотором и не подававший положенных правилами туманных сигналов, оказался у нас буквально под бортом. По снастью, корпус его был деревянным, и ударил он в борт «Товарища» скользящим ударом носовой скулы, отчего его шпангоуты спружинили и «тъялк» отлетел в сторону, как мяч. Мы увидели перекошенное от ужаса лицо зазевавшегося шкипера. Ведь ударь нас этот «тъялк» своим форштевнем в борт («тъялк» был тяжело загружен), и не скользящим ударом, а напрямую, и нанеси он нам даже небольшую пробоину или трещину в обшивке корпуса, у которого была лишь одна таранная переборка в носу, наша участь, вместе с «Товарищем», была бы предрешена, так как весь нижний трюм был загружен балластным песком. Быстро подвести пластырь в условиях волнения и точно на место течи было бы невозможно, точно так же, как невозможно было бы найти быстро место течи изнутри...

Еще и еще повороты, команды: «На брасы, на левую!» и «На брасы, на пра-

вую!», новые галсы из-за капризных заходов или отходов направления ветра...

Наступила темная ночь, полная сильного, напористого, благоприятного для нас ветра. И хотя он был свежим и временами порывистым, мы держали все паруса. В кромешно черной ночи судно шло бакштаг правого галса, узлов по десять, оставляя за собой пенистый след. Изредка вдалеке мелькали огни судов и немного справа по носу то вспыхивало, то затухало зарево огня плавучего маяка, на который, очевидно, был проложен курс капитаном Фрейманом.

Я нес вахту, но в эти часы не в штурманской рубке, а на полубаке, моей обязанностью было смотреть вперед, отбивать колоколом открывающиеся огни, периодически осматривать, не потухли ли керосиновые отличительные огни, и сообщать с помощью мегафона на мостик во всю силу своих легких, что «огни горят!».

Всем нам, находившимся в это время на палубе практикантам вахтенного отделения, потому что мы несли все паруса и ветер был благоприятным, было ясно, что «Товарищ» уже уверенно лежит на курсе подхода к Па-де-Кале (Дуврскому проливу), и быстрое приближение вспыхивающего заревом своего огня плавучего маяка для нас подтверждало это.

Вскоре, на рискованно близком расстоянии, мы пронеслись мимо плавучего маяка, который в темноте ночи слепил нас вспышками огня и предусмотрительно подавал туманные сигналы, напоминавшие оглушительное мычание или, скорее, рев чудовищно большого быка. При вспышках огня маяка на его корпусе отчетливо просматривалась надпись – название маяка.

Но нам, впередсмотрящим, занятым наблюдением, прочесть эту надпись времени не хватило, и притом мы знали, что, несомненно, ее прочтут на мостике, чтобы проконтролировать точность счисления пути судна. «Товарищ» продолжал нестись под всеми парусами. Рев сигнала плавучего маяка все не затихал...

Вскоре на горизонте, сначала заревом, а затем вспышкой, немного справа по носу, открылся новый огонь маяка, после чего капитан Фрейман скомандовал рулевым взять несколько градусов лево, предполагая, что открылся огонь маяка, находившегося на южном побережье Англии.

Но этот огонь все приближался, и я, стоя у полубака, увидел, что его лучи начали чертить по палубе яркие блики. И вдруг с мостика раздалась тревожная и необычно зычная команда: «Все наверх! Паруса убирать!» А затем, уже совершенно тогда для нас непонятная и невероятная, на полном ходу парусника, команда: «Отдать правый якорь!», «Отдать левый якорь!», «Кливера долой!», «Все паруса на гордения и гитовы!» «Травить все шкоты и галсы!», «Отдать все брасы!»

Я помню, как, высекая искры, подпрыгивая, с грохотом вылетали из клюзов якорные цепи, поднимая тучу ржавчины и дробившихся в пыль мелких ракушек. Стоял страшный одуряющий запах гари, среди которой, надсадно крича команды, суетился старший боцман, помогая в темноте практикантам разобраться в развевающихся по ветру растравленных снастях. Ситуация пока и ему была непонятна.

На растравленных до жвака-галса обеих якорных цепях, выдержавших невероятное напряжение, и якорях, вцепившихся в грунт и задержавших стремительное движение «Товарища», судно, заскрежетав на клюзах сталью, остановилось, и его стремительно развернуло по ветру.

Береговой маяк, уже находившийся почти вплотную к нам и чертивший по палубе «Товарища» в темноте ослеплявшие нас блики, был не английским береговым маяком, как предполагало командование судна, а маяком Гри-Не на побережье Франции. И если бы в последние минуты не пришло это решение нашего капитана, с ужа-

сом, очевидно, осознавшего навигационную ошибку, – «Товарищ», под всеми парусами идущий со скоростью около 10 узлов, врезался бы в прибрежные рифы мыса Гри-Не, разорвав днище от носа до кормы, а рангоут, быть может, при лопнувшем стоячем такелаже, в лучшем случае согнулся бы или рухнул, роняя реи на палубу, со всеми вытекающими для экипажа и практикантов последствиями...

Уже светало. Пошел береговой бриз. Мы еще бродили по палубе, приводя в порядок снасти и правя брасами реи, делясь впечатлениями о прошедшей ночи, посматривая на обрывистый берег и маяк, находившиеся в такой странной и непонятной близости от стоявшего на якорях «Товарища».

Вскоре начали «выхаживать» якоря, часто сменяясь на вымбовках шпиля. Подняли один якорь, принялись за второй и вскоре увидели, что на одной из лап якоря мы подняли большой толщины кабель. Это было не только неожиданностью, хотя «выхаживая» якорь, мы уже давно почувствовали страшное напряжение цепи, – это было чрезвычайное происшествие, которое, в случае повреждения кабеля, грозило колоссальным штрафом.

Командование «Товарища» еще не обдумало способ освобождения судна от кабеля, как вдруг неожиданно в утренней мгле мы увидели французский военный корабль, который медленно двигался вдоль берега. Видно было, что с его командного мостика, с палубы устремлены на нас взоры экипажа, который, очевидно, недоумевал по поводу пребывания огромного парусника в столь малой от берега дистанции.

Мы немедленно потравили нашу якорную цепь, чтобы с военного корабля не заметили кабеля, свисавшего с лапы якоря, и, запросив позывные «Товарища», военный корабль дал ход и скрылся во мгле, а мы после этого еще не менее часа с огромными усилиями и трудностями освобождались от кабеля, а затем, сбросив его с лапы якоря, пользуясь бризом и поставив паруса, медленно начали удаляться от мыса Гри-Не, у которого «Товарищ» едва не сложил свою голову...

Утром следующего дня мы приблизились к рейду Портсмута, где нас облетывали репортерские самолеты и фотографировали с воздуха для очередной сенсации во всех газетах Англии. Прибывшие на рейд буксиры повели «Товарищ» и поставили неподалеку от порта Саутгемптон на рейде, который назывался по имени расположенного на берегу аббатства Неттли.

За длительное стояние на рейде Неттли на якорю старший помощник Саенко не терял времени, обучая нас морскому делу. Тренировки на парусных ботах сменялись учениями по заводу якорей. Не каждый старпом решился бы на проведение учения по заводу станового якоря весом в три с половиной тонны, подвесив его между двумя спасательными ботами на расстояние 100–120 метров от судна. Полагаю, что подобных учений впоследствии ни на одном парусном, а в послевоенное время, тем более, ни на одном учебном судне никто и никогда не проводил. В этом и еще раз в этом была огромная, незаменимая практическая польза для нас плавания на паруснике «Товарищ».

Подошел срок окончания нашего пребывания на «Товарище». За это время мы не раз доставляли капитана Фреймана на капитанской гичке с рейда в порт Саутгемптон для оформления различных дел. Мы любили этот момент, когда одетые в синие вязаные свитеры с огненно-красной вышивкой «Товарищ» и белые брюки, мы, навалившись на весла гички, у которой на корме трепетал красный флаг, подкатывали к причалу Саутгемптона, где сотни англичан одобрительно смотрели на нас, на нашу выправку, оценивая и блестящее состояние гички, окрашенной бронзовой краской узором в виде тонкого золотого каната, заканчивающегося золотыми стрелками...

Когда некоторые из нас узнали о скором отъезде, я и несколько моих товарищей написали просьбу об оставлении нас матросами на «Товарище», но просьба была отклонена, так как Черноморскому торговому флоту нужны были командиры. И вот в один из майских дней 1928 года, попрощавшись с нашим дорогим «Товарищем» и его экипажем, все группы практикантов сели в поезд, доставивший нас в порт Гульь.

Дождавшись, когда прибудет в Гульь пароход «Герцен» Балтийского пароходства, мы сели на него, а из Ленинграда по железной дороге возвратились домой в Одессу.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ВЫПУСКНИКА ОДЕССКОГО МОРЕХОДНОГО УЧИЛИЩА 1948 ГОДА АНАТОЛИЯ ЕФРЕМОВИЧА КОДИНЦЕВА

Нахожусь уже много лет на заслуженном отдыхе, но часто вспоминаю годы своей юности, особенно учёбы в Одесском мореходном училище. Еще шла Великая Отечественная война 1941–1945 года, с немецко-фашистскими захватчиками, а в 1944 году по приказу Генерального секретаря КПСС и главы государства И. В. Сталина 5 марта был издан Указ Президиума Верховного Совета ССР "Об организации высших и средних мореходных училищ на базе 10-7 классов средней школы". Училища были созданы в городах: Архангельск, Рига, Таллин, Ленинград, Владивосток, Баку, Херсон, Ростов, Одесса.

Я проживал с родителями в Сибири, город Мариинск, Кемеровская область. После освобождения советскими войсками 10 апреля 1941 года город Одесса, я пятнадцатилетним мальчиком, по вызову приёмной комиссии, в августе месяце приехал поступать "мореходку". С прибытием поезда в Одессу – вышел на платформу разрушенного вокзала. Пешком шёл к училищу по ул. Свердлова (в настоящее время Канатная). А желающих поступить приезжали сотни. Ежедневно приезжало по 40–50 человек... Некоторые приезды поступающих, увидев такую массу людей, немедля уезжали обратно домой. Конкурс был очень велик. На период сдачи вступительных экзаменов поселили в здание на ул. Греческой (в настоящее время экипаж – общежитие училища). Спали ночью вповалку на полу так как ещё война и коек, мебели не было. После успешной сдачи вступительных экзаменов всех зачисленных в курсанты училища определили в экипаж – общежитие на ул. Пастера. А с 1 сентября 1944 года начались занятия. Форму (бесплатно) выдали в ноябре месяце. В комнатах экипажа – общежития отопление не работало, стояли одноярусные и двухъярусные койки и зимой курсанты спали по два человека, укрываясь двумя одеялами, шинелями, а сверху ещё матрасом.

Было тесно, неудобно, но тепло. Умывальников ещё не было, а туалет – во дворе. Часто не бывало электроосвещения. Но желание получить морскую профессию преодолевало все эти неудобства. Командирами рот были бывшие фронтовики.

С утренним подъемом курсанты выходили на улице и на мостовой строились по-ротной: рота судоводителей, рота судомехаников, рота судостроителей (моя рота) и рота эксплуатационников. По команде весь батальон шел по ул. Пастера, ул. Ласточкина (Ланжероновская) по спуску к порту и к училищу. В то время спуск к порту не имел ступенек, а был выложен булыжником и нам приходилось "скользить" особенно зимой.

Во дворе училища строились для подъема флага СССР на мачту училища. Заходили на камбуз-столовой в подвале и расходились по аудиториям для занятий. Отопление в здании было очень слабым и мы курсанты зимой на лекциях сидели в шинелях и шапках. Но питание было бесплатным 3 раза в день, по тому времени хо-

рошим. Только одного хлеба каждый курсант получал 800 г (при ещё карточной системе).

Через каждые 10 дней курсантов водили в баню, меняли нижнее бельё, а в общежитии постельное. После окончания 2-го курса наш экипаж-общежитие перевели в Лермонтовский переулок, где проживали до окончания училища.

В свободное от учёбы время, особенно летом проводились спортивные игры в футбол, волейбол, шлюпочные учения, купание на пляже Лонжероне. А по субботам на 1-м и 2-м этажах организовались танцы (тогда слово дискотека не знали).

Девочки на танцы приходили из школ, в основном из школы №70, она рядом с училищем. Танцевали "танго", "вальс", "фокстрот". Помню 9 мая 1945 года – в день Победы. Фашистская Германия была разгромлена ценой десятков миллионов жизней советских солдат, офицеров и генералов.

Утром, 9 мая, когда мы пришли в училище и пришла для нас эта радостная весть. Офицеры училища, как фронтовики, со слезами на глазах радовались Победе они вспоминали о своих погибших товарищах на фронтах. 9 мая 1945 года остался в моей памяти на всю жизнь.

В 1946 году на "Куликовом поле" 9 мая проходил парад в честь Победы. Наша "мореходка" принимала в нём участие. Мы, курсанты видели маршала Советского Союза Жукова Г. К, который с другими генералами принимал парад и демонстрацию, будучи командующим Одесским военным округом.

В дни: 1 мая – день международной солидарности трудящихся, 7 ноября – Октябрьской революции, 5 марта – день организаций мореходных училищ все курсанты с командованием со знаменем и духовым оркестром маршировали по улицам города.

В период с 1944–1945 года нас курсантов направляли на сельскохозяйственные работы в подсобное хозяйство училища. Она располагалась в селе Мангейм (ныне это село Каменка). А также расчищали от следов войны морской порт, место на ул. Дерибасовской для постройки летнего кинотеатра "Комсомолец". Устанавливали оборудование в учебных мастерских училища. Как будущие судостроители мы проходили производственную практику на судоремонтных заводах в г. Одесса и в г. Баку, а плавательскую практику на т/х "В'ячеслав Молотов" по Чёрному морю.

В 1948 году закончились занятия, я выполнил дипломный проект, успешно защитил его и получил диплом техника – судостроителя и был направлен на работу на судоремонтный завод в г. Одессе.

Помню начальниками училища были руководители высокой квалификации Смолянкин Т. С, Захаров В. К.

От всего моего взвода говорю большое спасибо преподавателям, которые дали нам прочные знания морской профессии: Руденко, Яворский, Васильева, Лапинский, Канцер, Никольский, Долгачёв, Воронов, Дмитриев, а также Асе Львовне Куршинской.

5.10.2002 г.

ИСТОРИЯ УЧИЛИЩА В НАЗВАНИЯХ

1. Классы торгового мореплавания при Одесском Императора Николая I Коммерческом училище Министерства финансов с 1 июля 1898 по май 1901 года.
2. Одесское училище торгового мореплавания Министерства финансов с 7 мая 1901 года до 7 ноября 1902 года.
3. Одесское училище торгового мореплавания Главного управления торгового мореплавания и портами с 7 ноября 1902 до 27 ноября 1905 года.
4. Одесское училище торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности с 27 ноября 1905 до 11 декабря 1917 года.
5. Одесский техникум водных путей сообщения Народного комиссариата путей сообщения с августа 1920 года по февраль 1931 года.
6. Одесский морской техникум Народного комиссариата водного транспорта с февраля 1931 по май 1939 года.
7. Одесский морской техникум Народного комиссариата морского флота с мая 1939 до 5 марта 1944 года.
8. Шкуале де марине коммерциале с лета 1942 года по апрель 1944 года.
9. Одесское мореходное училище Народного комиссариата морского флота с 5 марта 1944 по 1946 год.
10. Одесское мореходное училище Министерства морского флота с сентября 1946 до 1 сентября 1990 года.



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

МОРЕХІДНЕ УЧИЛИЩЕ ІМ. О.І. МАРИНЕСКА

НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ "ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ"

Вул. Канатна, 8 м. Одеса, 65014, Україна

Тел: (048) 729 – 46 – 35; (048) 725 – 15 – 54; Тел/факс: (048) 729 – 36 – 98

e-mail: omu.marinesko@gmail.com omu@ukr.net www.marinesko.org.ua

№ _____
На _____ від _____

ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

Видана про те, що Одеське морехідне училище Міністерства Морського Флоту СРСР і Одеська ордена „Знак пошани” морехідна школа Чорноморського морського пароплавства були об'єднані і перетворені в Центр морської підготовки кадрів ЧМП з 01.09.90 р. на підставі наказу Міністерства морського флоту СРСР № 48 від 25.06.90 р. "Про утворення Центру морської підготовки кадрів Чорноморського морського пароплавства"

На підставі наказу Міністерства освіти України № 172 від 03.06.93 р. "Про поновлення статусу і назви Одеського морехідного училища морського флоту" Центр морської підготовки кадрів ЧМП був реорганізований в Одеське морехідне училище морського флоту з 01.09.93 р.

На підставі наказу Міністерства освіти України №218 від 20.06.97 р. "Про реформування мережі навчальних закладів підвідомчих Міністерству освіти України" Одеське морехідне училище морського флоту було ліквідовано і на його базі утворено Одеський морехідний технікум Одеського державного морського університету з 01.09.97р. На підставі Постанови Кабінету Міністрів України №51 від 11.02.98 р. "Про поновлення статусу Одеського морехідного училища" з 11.02.98 р. поновлено Одеське морехідне училище.

На підставі Постанови Кабінету Міністрів України №1600 від 05.10.98р. Одеському морехідному училищу присвоєно почесне ім'я О.І. Маринеска.

Правоприємником всіх перетворень є Одеське морехідне училище ім. О.І. Маринеска, яке знаходиться за адресою: 65014 м. Одеса, вул. Канатна, 8.

Архів Одеської морехідної школи також знаходиться в Одеському морехідному училищі ім. О.І. Маринеска.

На виконання наказу Міністерства освіти і науки України № 353 від 22.04.08 р. на підставі Наказу Одеської національної морської академії № 206 від 08.05.08 р. Одеське морехідне училище ім. О.І. Маринеска реорганізовано в Морехідне училище ім. О.І. Маринеска Одеської національної морської академії.

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України № 623-р від 15.06.15 р., «Про реорганізацію Одеської національної морської академії», Указу Президента України від 25.08.2015 р. № 500 «Про Національний університет «Одеська морська академія», Наказу Міністерства освіти і науки України від 27.11.2015 р. № 1251 «Питання реорганізації Одеської національної морської академії» Одеське морехідне училище ім. О.І. Маринеска реорганізовано в Морехідне училище ім. О.І. Маринеска Національного університету «Одеська морська академія»

Начальник училища

О.І. Сабуров

**ФОТОГРАФИИ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ, УЧАЩИХСЯ, СЛУШАТЕЛЕЙ И КУРСАНТОВ
1900–1991 гг.**



Начальник Училища Л. Л. Гавришев с учащимися выпускного класса, 1912 г.



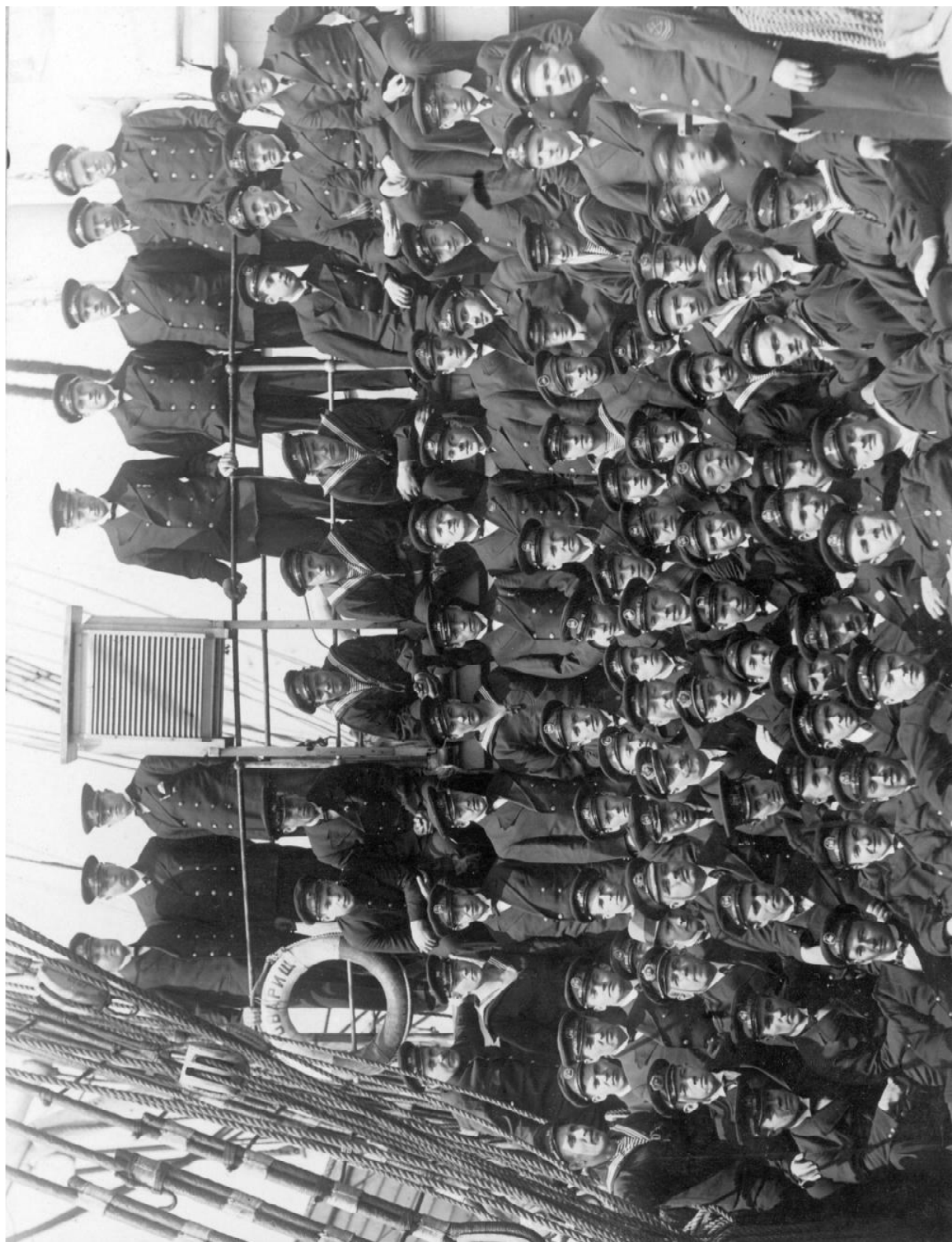
Учащиеся и экипаж на борту судна «Великая княжна Мария Николаевна»,
Одесса, 22 сентября 1910 г.



Будущий капитан «Товарища» П. С. Алесксеев
в период плавательной практики на «Товарище».
Саутгемптон, август 1926 г.



Практиканты Одесского техникума водных путей сообщения, 1925 г.
 Слева – А.Н. Кремлянский, отец капитана УПС «Дружба» К.А. Кремлянского



Практиканты на борту «Говарища», 1928 г.



Практиканты на борту «Товарища», Одесса, 1928 г.



«Товариш», лето 1931 г. Четвертый слева (сидит) – А. И. Маринеско, восьмой – Г. А. Кухаренко



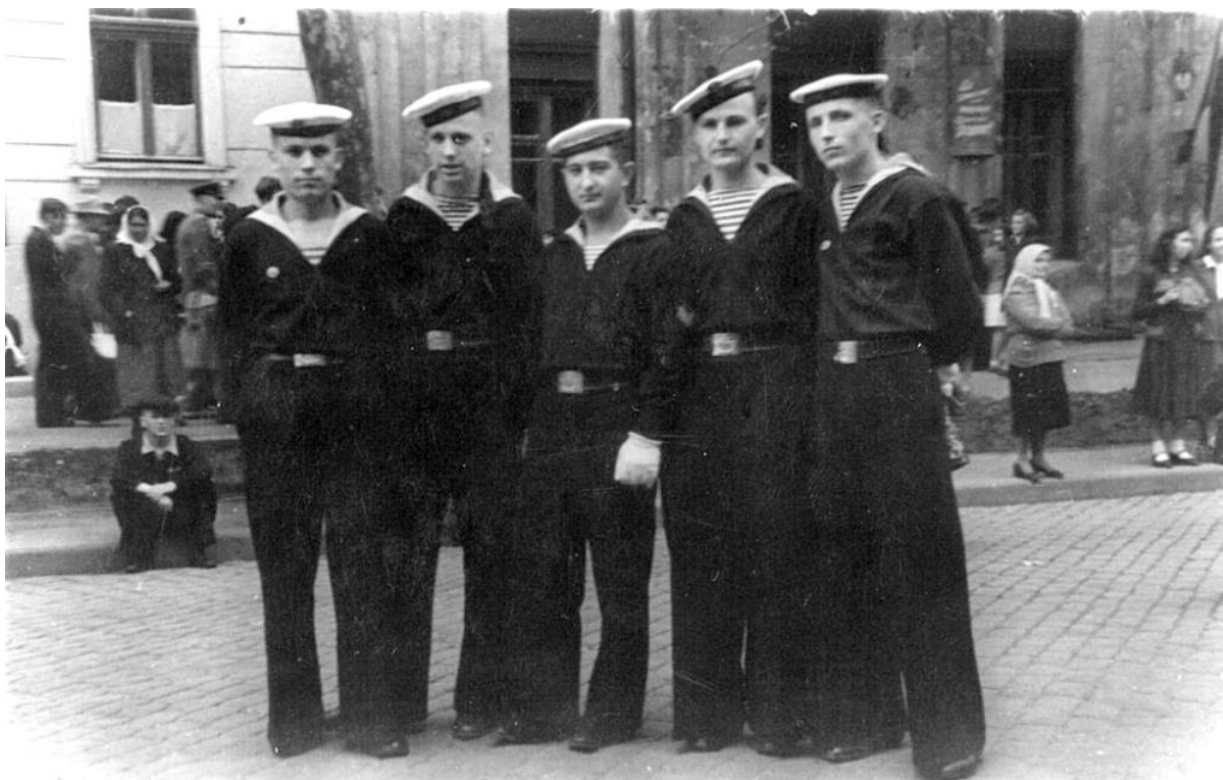
Курсанты судомеханического отделения на параде 1 мая 1951 г.



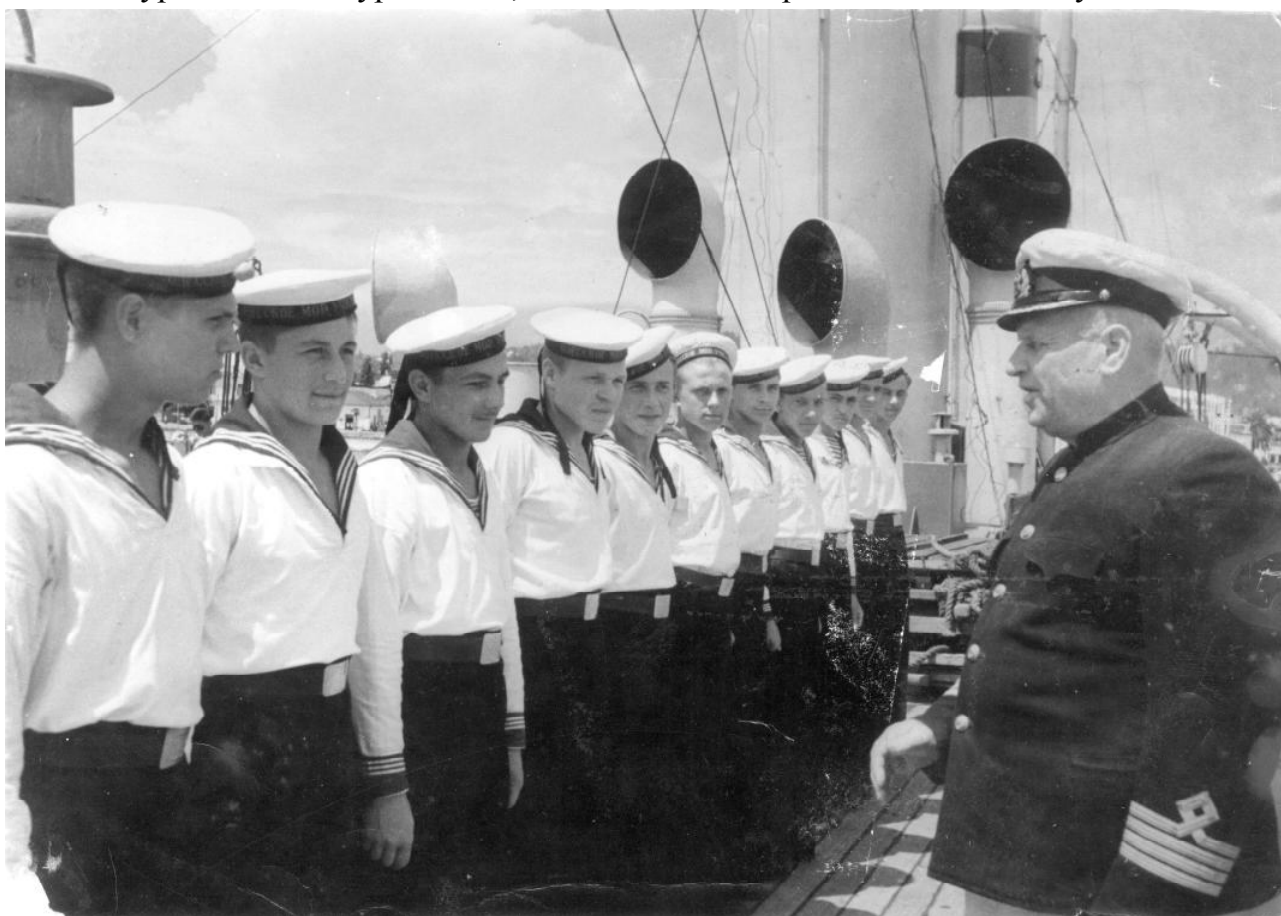
Курсанты 1-го курса ОМУ, 1 мая 1951 г. Справа – В. В. Шубаков



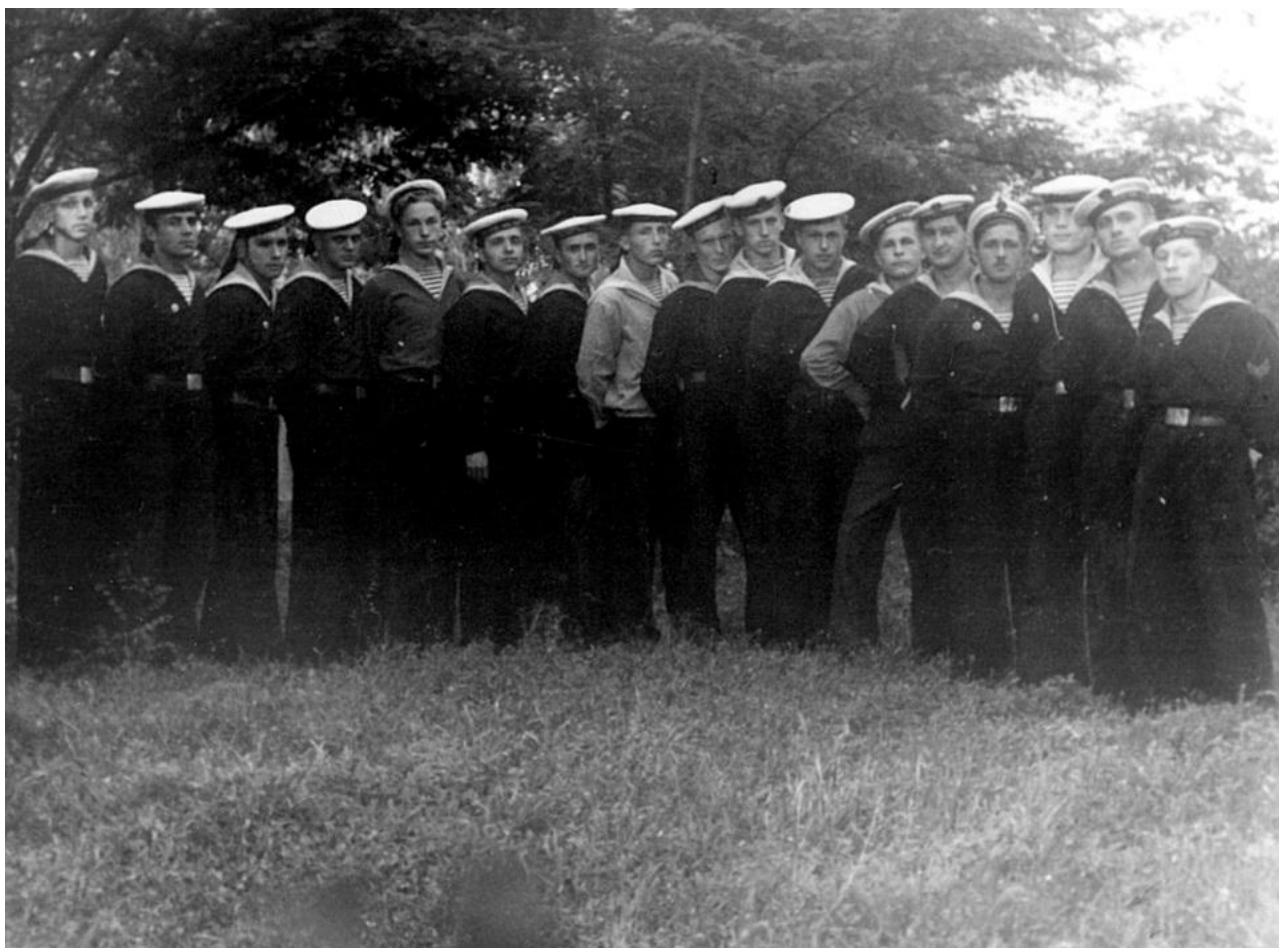
Курсанты на баке учебного судна «Иван Сусанин», 1958 г.



Курсанты 2-го курса ОМУ, 1 мая 1952 г. Второй слева – В. В. Шубаков



Капитан «Ивана Сусанина» Д. Ф. Каминский проводит занятия с курсантами, 1958 г.



Курсанты ОМУ, 1952 г.



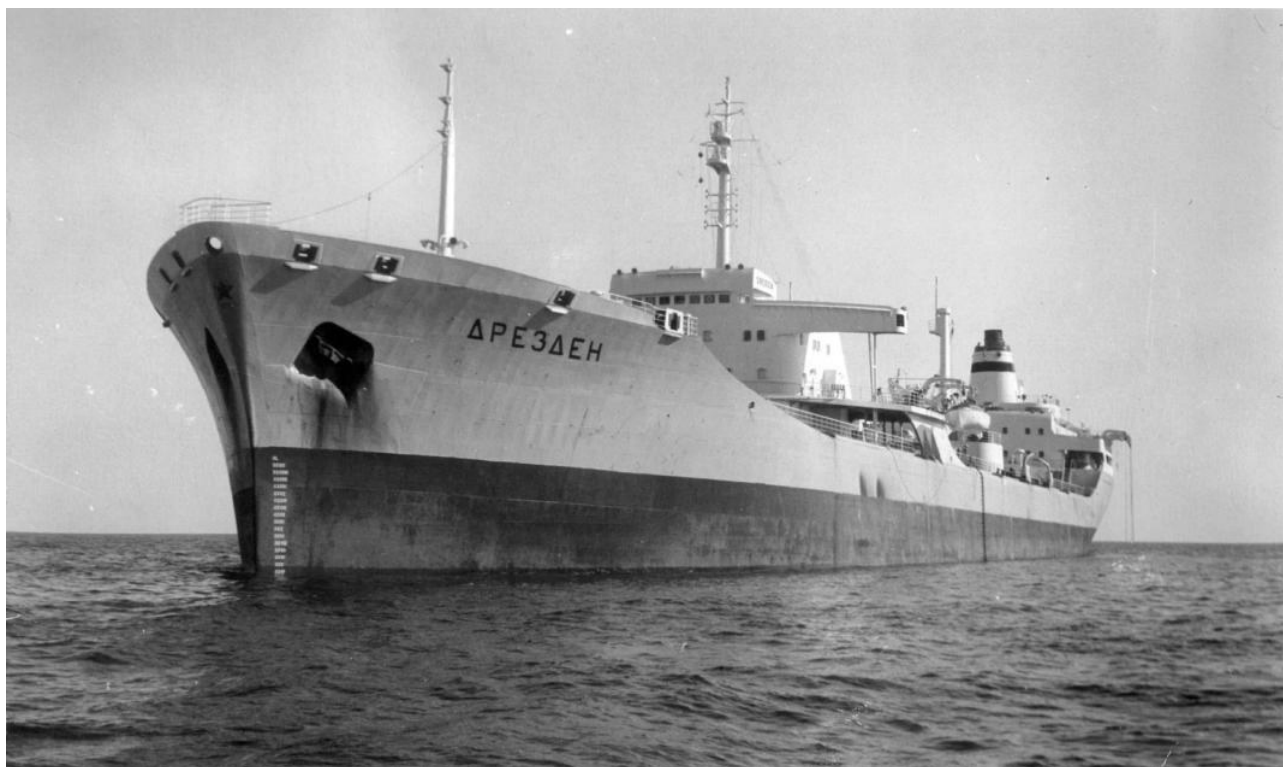
Шлюпочная команда училища. Слева – В. В. Шубаков



В. В. Шубаков и курсант Военно-морского авиационного училища в Ейске
В. П. Таран. Одесса, лето 1952 года



Одесса, 1952 г. Слева – В. В. Шубаков



Танкер «Дрезден», 70-е годы



Капитан танкера «Дрезден» Г. Я. Кухаренко, одногруппник А. И. Маринеско



Ст. механик В. В. Шубаков, капитан Г. Я. Кухаренко, первый помощник Котеленцев



Старший механик В. Д. Реконвальд в курсантские годы, 1952–1956 гг.



У памятника М. С. Воронцову, Одесса, 1955 г.



Курсанты ОМУ, 50-е годы



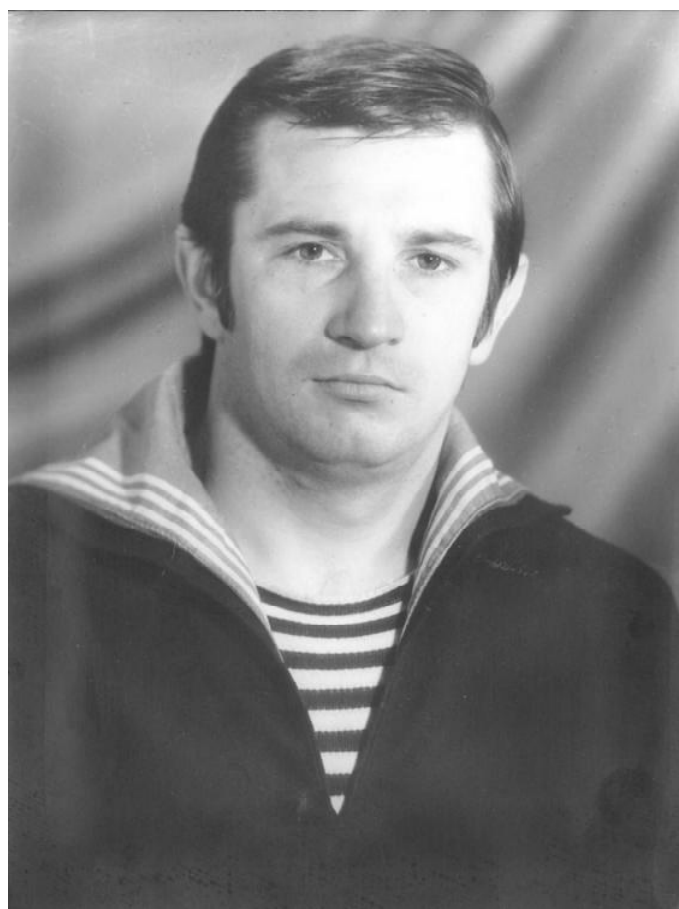
Курсанты 1 мая 1955 года



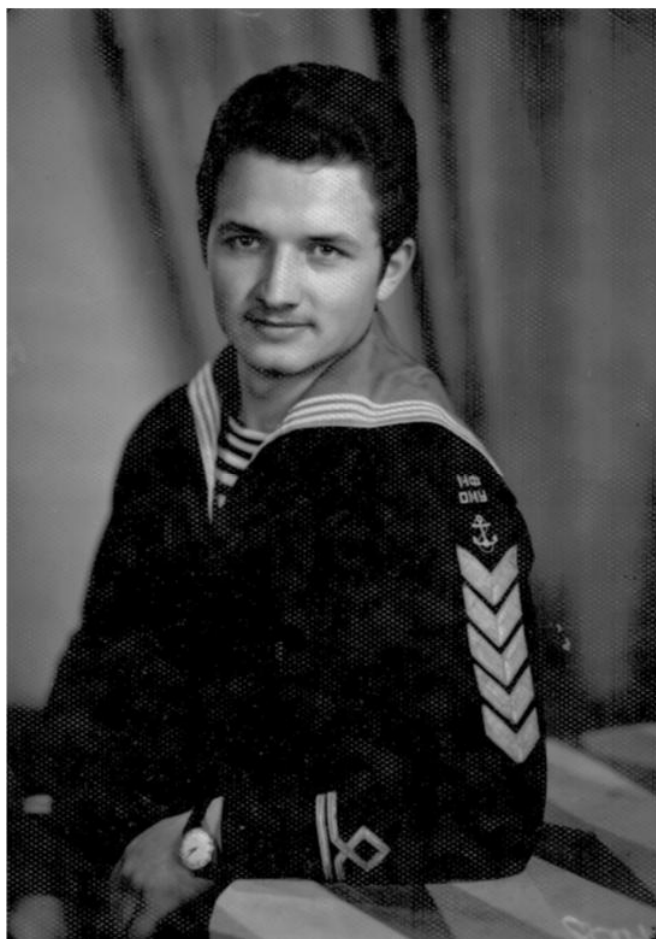
Поднятие флага на мачте училища, 50-е годы



В центре – заместитель начальника училища Б. Н. Зубков



Капитан УПС «Дружба» В. П. Жувагин, 1968 г



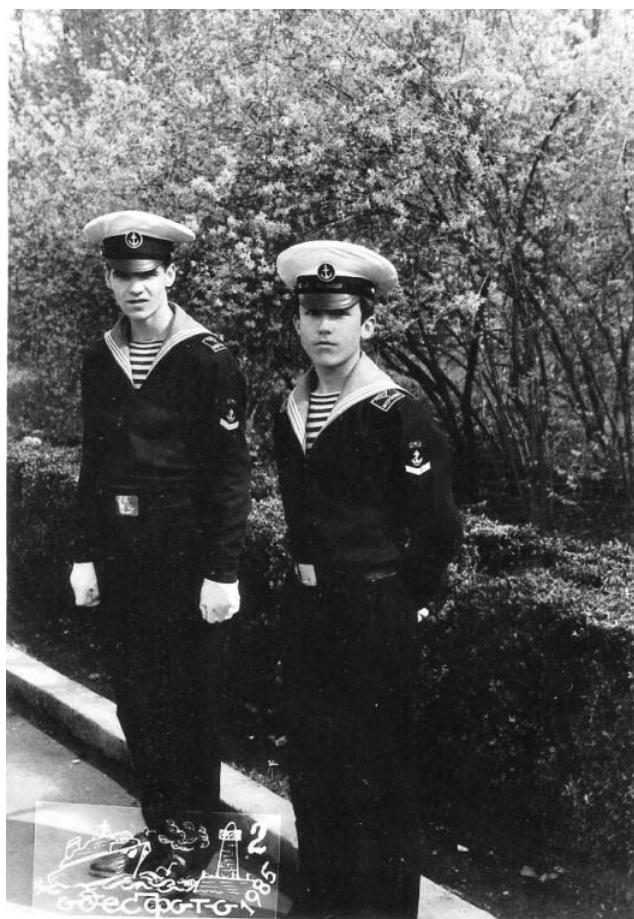
Капитан дальнего плавания В. К. Черноуцкий, 1977 г.



Капитан дальнего плавания А. Г. Янкевич, 1982 г



Капитан дальнего плавания Э. В. Реконвальд, 1984 г. Сын В. Д. Реконвальда



Научно-исследовательское издание

Александр Иванович **Сабуров**,
Игорь Всеволодович **Шубаков**

ИСТОРИЯ УЧИЛИЩА

Общий исторический очерк

Технический редактор А. А. Ролинский

Подп. в печать 10.07.2018. Формат 60х84/8. Бумага офсет.
Гарнитура Times New Roman. Ум. друк. арк. 28,36.
Тираж 100 экз. Заказ № И18-07-27

Национальный университет «Одесская морская академия»
65029, м. Одесса, Дидрихсона, 8.
Тел./факс (0482) 34-14-12
publish-r@onma.edu.ua
Свидетельство субъекта издательского дела
ДК № 1292 від 20.03.2003

Сабуров О. І.

- С12** Історія училища: наук.-досл. очерк [Текст]/ О.І. Сабуров, І В. Шубаков. – Одеса: НУ «ОМА», 2018. – 244 с.

Загальний історичний очерк Училища ім. А.І. Маринеско написаний і складений з ініціативи начальника училища О. І. Сабурова. Книга дає загальне уявлення про основні етапи становлення та розвитку Училища та вітчизняної морської освіти.

УДК 159.99