УДК 355 (359)

ВОДОЛАЗНОЕ ДЕЛО В РОССИИ: ИСТОКИ И ИСТОРИЯ

Г.А. ГРЕБЕНЩИКОВАСАНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ МОРСКОЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

В 2021 году научная и военно-морская общественность отмечает памятную дату – 100-летие образования в РСФСР, а затем в СССР особой государственной структуры – Экспедиции подводных работ особого назначения – ЭПРОН. Формирование ЭПРОНа происходило в течение 1921–1923 гг., когда Совнарком за подписью В.И. Ульянова (Ленина) издавал соответствующие декреты о централизованной организации подводных работ. В декабре 1923 г. оформление ЭПРОН произошло уже де-юре. С деятельностью этой организации связано множество работ по подъему затонувших или потерпевших аварию судов, большинство из которых являлись выдающимися в области кораблестроения, российской науки и техники, а работы специалистов-эпроновцев отнесены к разряду героических и неординарных.

Однако история водолазного дела началась задолго до образования ЭПРОНа, и в предлагаемой статье рассмотрены основные этапы становления и развития водолазного дела в России на протяжении XVIII–XIX вв., от Петра I до Николая I включительно. На основании архивных источников, часть которых вводится в научное обращение, и специальной литературы, изложены и проанализированы события, связанные с появлением различных изобретений в области водолазного дела, инженерных сооружений и судоподъемных устройств, а также факты, относящиеся к оформлению нормативных и законодательных Положений и Правил, к подводной физиологии и медицине. На примерах деятельности первых российских водолазов показаны наиболее резонансные и значимые работы по подъему судов.

Ключевые слова: истоки водолазного дела, кораблестроение, подъем судов, инженерные сооружения, законодательные акты, подводная медицина, работы водолазов в России.

Принято считать, что истоки водолазного дела в России восходят к временам Петра I, когда основатель регулярного военного флота начал строительство на Балтике линейных кораблей и фрегатов. В каждый построенный корабль или фрегат – как в боевую ударную единицу, государь вкладывал колоссальные силы и средства, задействовал материальные, финансовые и людские ресурсы и отводил флоту решающую роль в победе над шведами, в обеспечении господства на море, в обороне побережья, столицы и Кронштадта.

DIVING IN RUSSIA: BEGINNINGS AND HISTORY

G.A. GREBENSHCHIKOVAST. PETERSBURG MARITIME
STATE TECHNICAL UNIVERSITY

In 2021 scientific and naval public celebrates an important data – 100th anniversary of Special Diving Works Expedition' formation in Russian Federation. Special Diving Works Expedition' formation has been lasted during 1921–1923 when Soviet of People Commissars had declared the special decrees about diving works' organization. In December, 1923 Special Diving Works Expedition' foundation had been occurred de jure. Many works at ships' lifting, most of which were outstanding in the sphere of shipbuilding as well as Russian science and technique, were associated with that organization. Some works belongs to heroic and extraordinary.

However, the history of Diving Works had started long before Special Diving Works Expedition was foundation, and the main periods of Diving Works' development in Russia from Peter the Great to Nicolas the First are being reviewed and analyzed in proposed article. Besides, on based the archival sources with first publication and special literature are setting out the events connecting with engineering structures, underwater medicine, different law acts and other documents. In the article are given the most resonant and significant events on ships' lifting.

KEY WORDS: *beginning of diving, shipbuilding, ships' lifting, engineering structures, Law Acts, diving medicine, diving works in Russia.*

DOI: 10.52531/1682-1696-2021-21-1-115-122

Большое значение Петр придавал и торговому мореплаванию – как вспомогательному военному флоту и способствовавшему экономическому развитию государства. Но купеческие суда – также, как и военные терпели аварии и крушения в результате штормов, несчастных случаев, в сражениях, разбивались на рифах, подрывались на минах, тонули вместе с грузами и экипажами, что становилось катастрофой для любой державы. Еще в начале XVIII в. неизбежность таких потерь побуждала Петра I и его сподвижников при-

нимать спектр мер, доступный по технологиям того времени. Они разрабатывали чертежи и строили по ним различные инженерно-технические устройства и приспособления для подъема затонувших кораблей, переводили литературу, посвященную аварийно-спасательным работам и «выписывали» иностранных специалистов из-за границы – в основном голландцев и англичан, приобретших опыт в водолазном деле – «водолазании» по терминологии XVII–XVIII в.

Существуют документальные свидетельства того, что первые ростки поисковых работ в России с помощью водолазов относятся уже к началу XVII в. – о них встречаются упоминания в различных делах хозяйственно-экономического и судебного характера, хранящихся главным образом при монастырях. Например, в документах Спасо-Прилуцкого Дмитриева монастыря на Русском Севере на реке Вологде за 1606 год есть короткая запись казначея, работавшего у старца того монастыря Илиарха. Казначей аккуратно зафиксировал, что в качестве вознаграждения он дал другому старцу – Якиме Лузоре «за водолазное и на горшки девять алтын» денег [8. Д. 89]. Судя по всему, в распоряжении старца Якима находились работники, умевшие вести подводные работы по поиску и сбору зеньчута (жемчуга), для чего и требовались горшки, поэтому старец Илиарх попросил «коллегу» на время за плату предоставить ему таких работников.

Интересные факты о первых водолазах, промышленявших своим ремеслом в Астрахани, содержатся в документах за 1663 год. В материалах дела изложено разбирательство по поводу того, как стрелецкий сотник Тимофей Ясаулов задержал на сторожевой заставе у Царского протока лодку, в которой находился «юртовский татарин Кудай-Бередейка». При татарине не оказалось специального пропуска, выдавать который имел право только местный воевода, а при досмотре выяснилось, что задержанный Кудай-Бередейка перевозил табак, включенный в категорию запрещенных товаров. С учетом того, что наличие пропуска считалось в то время обязательным, то за двойное нарушение сотник Тимофей Ясаулов задержал татарина, приставил к нему двух стрельцов и препроводил в Приказную избу. Кудай-Бередейка смело заявил, что он «нанялся в водолазы на архиепископлев учюг», а «водолазам заповеди в табаке» никогда не было. Другими словами, в середине XVII в. водолазам предоставлялась своего рода привилегия, по которой закон не запрещал им курить («тянуть») табак, а учитывая, что татарин держал свой путь в учюг, то есть на рыбный промысел, то ему как водолазу еще и позволялось выпить перед погружением чарку горячего вина. Не случайно в тот период у водолазов бытовала поговорка: «Без вина в воду не лезят» [6. С. 4–5].

Упоминания о привилегиях специалистов в «водолазании» в России отложились и в документах за 1675 год, когда одно из наиболее значимых дел ре-

шалось даже на высоком государственном уровне. В начале того года на основании жалобы патриарха Иоакима дело попало в первопрестольную на рассмотрение царя Алексея Михайловича, а началось оно с того, что в Астрахани конфисковали 40 ведер вина, доставленного на барже из Нижнего Новгорода для пользования водолазов. Вино подлежало конфискации из-за действовавшей в тот период государственной монополии на его продажу, но, как указал в челобитной патриарх Иоаким, «учюжному их промыслу без вина быти не можно. Водолазы для окрепья учюжных забоев и водяной под мойки и дыр без вина в воду не лезят, и от того астраханскому их учюжному промыслу чинитца мотчанье и поруха великая, и многое нестроение». Патриарх слезно просил царя вернуть конфискованное вино и выдать ему привилегию на виноторговлю, иначе в водолазном деле встретится остановка («мотчанье») и произойдут всяческие задержки («поруха великая»).

Вмешательство Алексея Михайловича в столь важный вопрос последовало спустя полтора месяца. Царские курьеры повезли из Москвы именной указ государя «в нашу отчину в Астрахань» от 12 марта 1675 г. с оповещением окольничих, воеводы и дьяков о предоставлении патриархату квоты для промысловых целей – с учетом потребности водолазов, которые «без вина под воду не лазают». Таким образом, уже в XVII в. специалисты–водолазы были востребованы в нескольких отраслях промышленной и хозяйственно-экономической жизни России и имели право на важные по тому времени привилегии. Общую обстановку по этим вопросам удачно иллюстрирует и немецкий естествоиспытатель, состоявший на русской службе, профессор, врач, действительный член Петербургской Императорской Академии наук Самуэль Готтлиб Гмелин (Samuel Gottlieb Gmelin), который в 1770-е – 1780-е гг. много путешествовал по России и воочию наблюдал за действиями астраханских водолазов. Гмелин заметил, что они без труда задерживали дыхание, могли находиться под водой в течение семи минут и за день совершали несколько погружений.

Самуэль Гмелин весьма колоритно расписал, как издревле происходило «водолазание» в Астрахани, напрямую связанное с рыбным промыслом: «Рыбные перегородки называются забойками или перебойками. Сию забойку два раза в году, весной и осенью, а иногда и по истечении полои воды починивать должно. При сем водолазы употребляются, коих на каждом учюге содержится по два. Сии люди опускаются в глубину воды и осматривают там подробно все части забойки... Водолазы прежде, нежели приступить к оной, выпивают по стакану водки около четырех унций, потом входят в весьма горячую баню и бывают в оной по полчаса. Потом одеваются шубкою, входят в назначенную для них лодку, раздеваются на том же месте, где осмотр уже был сделан, ограждают чело крестом

трижды» и погружаются. Несколько раз водолазы поднимались из воды, вновь посещали баню, выпивали водки и погружались. Работали до тех пор, пока из носа и из ушей не начиналось кровотечение и, как отмечал Гмелин, большинство водолазов после такой работы сильно подрывали здоровье: у них наступала глухота, терялась острота зрения, а продолжительность жизни составляла всего три – четыре года (редко кто проживал лет десять) [4. С. 284–286].

Теоретическим подспорьем первым специалистам-водолазам в набиравшем силу молодом Балтийском флоте стала полученная из Амстердама книга, которую по указу Петра I перевели с голландского языка. Эта книга увидела свет в 1708 г., когда шла Северная война, и стала чрезвычайно востребованной. В русском варианте она получила название «Книга о способах, творящих водохождение рек свободное. Напечатана повелением благочестивейшего великого государя царя, и великого князя Петра Алексиевича всея Великия и Малыя и Белаы России самодержца. При благороднейшем государе царевиче, великом князе Алексии Петровиче. В царствующем великом граде Москве». В главе «О способе, како извлекати корабли, ко дну погруженные, или потопленные в море, и како спасти товары» излагался метод извлечения затонувшей галеры с помощью двух кораблей. Корабли подходили к месту затопления, становились по бортам галеры и несколько человек с веревками опускались вниз – «чтоб под водой оную галеру привязать». Затем поперек двух кораблей клали прочные деревянные брусья, нагружали их, чтобы скрепить всю конструкцию с веревками, державшими галеру, и освобождали корабли от груза. Облегченные корабли поднимали галеру на поверхность «кабестанами [машины корабельные]» – аналогами современных лебедок и буксировали на мелководье. Если корабль терпел бедствие далеко в море и помощи ждать неоткуда, а ценный груз было необходимо спасти, то для облегчения нагрузки с помощью пороха взрывали верхнюю палубу посылали «человека в воду в колоколе, сделанном из руды, чтобы привязывать товары и их из воды вытаскивать». В книге оговаривалось, что способ опускать человека в воду в колоколе может показаться неслыханным и фантастическим, «хотя экспериенция уже чинилась многожды и различными способами».

Особенно ощутимой потерей для Балтийского флота стала гибель 54-пушечного корабля «Нарва» новой постройки, мастера Федосея Склаева. Согласно донесению голландского резидента в Петербурге барона Яна де-Би Генеральным Штатам Соединенных Нидерландов от 1 (12) июля 1715 г., произошло следующее: «9-го этого месяца, с день годовщины Полтавского сражения, был спущен со стапеля 70 пушечный корабль «Москва». В то ж время Е.Ц.В. получил весьма печальное известие, что утром в Кронштадте построенный в прошлом году 60 пушечный корабль

«Нарва» с командой 450 человек от удара грозы взорвало на воздух. Спаслось только 11 человек, а командир его Ваган найден мертвым в постели. На воде из всего корабля остались плавающими одни его оконечности» [5. С. 645–646]. Голландский дипломат добавил, что даже не стал разговаривать с царем на эту тему, понимая, насколько тяжело он перенес это известие. Действительно, Петр и его подчиненные, офицеры и нижние чины – все, не стовариваясь, сокрушались о потере нового корабля и увязывали эту гибель с неудачным наименованием корабля – «Нарва», поскольку в ноябре 1700 года русские войска потерпели сокрушительное поражение под Нарвой от войск шведского короля Карла XII.

По прошествии нескольких дней после трагического случая из-под пера монарха вышла «Записка, писанная рукою Государя о корабле Нарва 1715 года июля 4», в которой Петр коротко обозначил задачу по подъему корабля во что бы то ни стало, в условиях военного времени: «Необходимо есть нужда оный вынуть, каким трудом и коштом ни есть. Для вынимания его удобны суда: прам, маштелихтер и два эверса, которыми Ингерманланд по лету подымали». О дальнейшем развитии событий известно немного, но и сведения довольно противоречивы. Так, некоторые авторы полагают, что в 1717 г. для подъема «Нарвы» Петр приглашал водолазов из Амстердама, с которыми заключил выгодный для них контракт. Водолазы будто бы даже подняли с корабля «различные припасы», за что царь распорядился выдать им «из Адмиралтейской канцелярии 955 рублей 27 алтын 4 деньги». Но английский автор Джон Ден, повествуя о Российском флоте в царствование Петра Великого, пишет о начале работ по подъему «Нарвы» на Кронштадтском рейде только в 1723 г., через два года после заключения Ништадтского мира. Не раскрывая подробностей, Ден лишь коротко уведомил читателей: «С большими, но необходимыми издержками» удалось поднять со дна нижнюю часть «Нарвы». Логично предположить, что англичанин не видел ничего необычного в водолазных работах, которые производили, вероятно, при помощи «водолазной машины», изобретенной в Англии. В 1716 г., будучи с флотом в Копенгагене, Петр в письме князю Б.И. Куракину от 6 октября 1716 г. упоминал об этой машине: «Машину, в которой лезят в воду для вынимания утопленных кораблей, мы имеем, а мастера нет. Того ради отпиши в Англию, чтоб такового достали» [2. С. 3].

В первой трети XVIII века свод правил и комплекс вопросов, связанных с водолазными работами, включая физиологию и медицину, получил дальнейшее развитие, и постепенно в России этим правилам стали придавать более осмысленное значение, обобщать и упорядочивать их. Так, например, в 1733 г., в царствование императрицы Анны Иоанновны, столичные «Санкт-Петербургские ведомости», печатавшие не

только светскую и городскую хронику, но и различные известия из Академии Наук, поместили в Приложении X вполне профессиональное эссе по проблемам влияния механического давления воды на организм погруженного в воду человека. Размышления на эту тему газета излагала прежде всего с медицинской точки зрения, а именно – как погружение влияло на общее самочувствие водолаза, на его дыхание и слух, на сердце и сосуды, на кровеносную систему. О физическом состоянии поднявшегося на поверхность водолаза в тексте говорилось: «Кровные сосуды так угнетаются, что он обыкновенно с кровавыми глазами из воды выходит, а часто и кровью харкает. Для избежания сего употребляют некоторое наподобие лат сделанное орудие, в котором голова и грудь от воды свободны. К сему внутри пустому орудию приделаны две долгие кожаные трубы, которые водолазу и свежий воздух приносят, и к дыханию непотребный испражняют. Сей способ к содержанию себя в воде zelo хорош и надежен найден, когда глубина не больше 12-ти или 15-ти футов есть». Глубина погружения водолаза на 12 и на 15 футов составляла 3, 66 и 4, 57 метра соответственно, на три сажени – до 5,5 м.

Далее в Приложении подчеркивалось: «Для отвращения сих трудностей выдуман водолазный колокол», в котором человек может погружаться и находиться в воде, и чем больших размеров будет колокол, тем долее водолаз сможет находиться под водой. «Водолаз стоит под колоколом на привязанном к оному ремennem подножии и так в воду спускается», а «имеющийся под колоколом воздух с ним вместе на низ идет». Но поскольку при погружении колокола под давлением воды происходит сжатие и сгущение воздуха, что отражается на кровеносных сосудах водолаза, то он начинает ощущать боли в сердце, в ушах, поэтому опускать колокол «надлежит очень тихо» и постепенно, не стремительно и не рывками. Основная задача того примитивного водолазного колокола состояла в том, чтобы «слуху никакого вреда» не сделать и обеспечить нормальную подачу кислорода водолазу.

Важное событие, относившееся к оформлению водолазного дела в России в первичных юридическом и правовом аспектах, произошло при императрице Елизавете Петровне. Через семь лет после завершения боевых действий на Балтике со Швецией в 1741–1743 гг., 4 апреля 1750 года Правительствующий Сенат издал указ об учреждении «в Российской Империи по примеру других держав водолазную Компанию для спасения потопящихся кораблей и погибающих товаров». Согласно пункту 9 Устава Компании, за проведенные работы ей полагалось вознаграждение от Адмиралтейств-коллегии: «За пушки чугунные годные и негодные, кои менее 10ти пуд каждая, также за прочие воинские снаряды и припасы, равно и за пушки чугунные негодные в кусках, хотя оные весом и более 10ти пудов были, но по существу своему никуда более как в

балласт не служат, платить, как в Уставе о водоходстве сказано, 4ю долю». За медные пушки оплату производили также четвертую часть, но только за медь, а не за пушку, причем за те виды работ, которые были связаны с подъемом различных тяжестей и орудий тяжелее 10 пудов каждая и требовавших большего количества водолазов и других работников, полагалась дополнительная оплата [7. Ф. 227. Оп. 1. Д. 58. Л. 174].

Стоит отметить, что в самой Швеции «Указы о водолазании и вытаскивании из воды» (в такой транскрипции их перевели на русский язык) выходили по распоряжению короля Фредрика I в 1730, 1734 и в 1741 гг. Судя по всему, отдельные положения этих королевских указов и легли в основу Устава учрежденной в России водолазной Компании, работавшей в балтийских портах – Петербургском, Кронштадтском, Ревельском и Архангельском. Однако на основании документов Государственной Адмиралтейств-коллегии имеется и другое предположение о веской причине, побудившей Правительствующий Сенат принять в апреле 1750 г. закон об учреждении водолазной Компании. Дело оказалось настолько громким и резонансным, что потребовало вмешательства императрицы и завершилось судом над командиром корабля.

В июне 1749 г. Архангелогородская Контора над портом доложила в Адмиралтейств-коллегию о гибели нового линейного корабля «Варахиил» с 54-мя пушками: «Сего июня 7 числа по полудни в 11-м часу получен из за бару от флота капитана Шпанберха репорт, что порученный ему, Шпанберху, корабль Варахиил идучи под принадлежащими парусами на правом галсе перешел чрез бар и пришел на глубину пяти сажений, и убрав парусы, стал на якорь», а через несколько минут корабль внезапно, безо всяких причин, накренило на правый борт. На корабле кроме основного балласта массой в пять тысяч пудов находился провиант на месяц для команды, 150 бочек со смолой, запасные якоря, канаты и другие припасы для Санкт-Петербургского Адмиралтейства. Всего груза на борту имелось 11 тысяч пудов.

Корабль вышел от Соломбальской верфи в назначенный путь, благополучно перешел через бар и «за противным ветром и налетевшим шквалом» стал на якорь, как «вдруг внезапно приключилось то несчастье», с креном на правый борт. Всего на борту «Варахиила» находилось 349 человек, из них утонуло 28 человек нижних чинов; командир корабля капитан I ранга Мартын Шпанберг (датчанин на русской службе) был арестован. Большую часть груза спасти не удалось, и корабль отвести в гавань было невозможно: «К спасению тово корабля способу никакова не иметца». «Варахиил» на пять фут зарылся в грунт (ил с песком), а к середине августа под водой оказались полностью все мачты и бушприт. [7. Ф. 212. 1749 год. Д. 3].

По Уставу Петра Великого потеря линейного корабля всегда каралась строго, а командир подлежал Генеральному военному суду (Кригсрехту). Суд над Мартыном Шпанбергом продолжался до 1752 года, и по постановлению Кригсрехта он был оправдан. В период гибели корабля еще не существовало водолазной Компании, поэтому в документах не отразилось сведений о том, производились ли работы по спасению и поиску людей и грузов силами местных «водолазных людей». Но нет сомнения в том, что случай с потерей «Варахила» не мог не ускорить принятия вышеизложенного указа.

В 1762 г. воцарившаяся на российском престоле императрица Екатерина II повелела директору Морского Шляхетного кадетского корпуса И.А. Голенищеву-Кутузову сделать подробный перевод со шведского Трактата о водолазном деле («Правил для водолазания при подъеме затонувших вещей»), который в 1763 г. типография корпуса напечатала под высокопарным названием – «Известие о порядке, Который Интересенты в Водолазании и Вытаскивании товаров и вещей из воды, по силе Его Королевского Величества Привилегии и Защитительного Указа, а также Правил сходно сочинили. С соизволения же Его Королевского Величества и Государственной Коммерц Коллегии их поверенным, надзирателям, надсмотрщикам берегов и служителям при водолазании к исполнению, и для нужного ведома всем во обще печатию выдать за потребно разсудили». Стержневым пунктом этого Трактата стал призыв к портовым и береговым службам и водолазам торопиться со спасением корабля, грузов и людей, но при этом бдительно наблюдать за ходом аварийно-спасательных работ, за сохранностью грузов, за тем, чтобы товары не пропали и их не разграбили местные жители [3. С. 1–7].

Постепенно водолазная Компания приобретала практический опыт, происходило усовершенствование водолазного колокола (аппараты появились позже), а с возвращением эскадр Балтийского флота из Эгейского моря в Кронштадт после завершения Русско-турецкой войны 1768 – 1774 гг. начались интенсивные работы по восстановлению технического состояния судов. Соответственно, основная нагрузка пришлось на Кронштадтские доки, реконструкция которых началась в 1771 г. и завершилась к 1776 г. В архивных документах сохранилась интересная подробность: внавигацию, до наступления холодов и замерзания канала, во время открытия и закрытия доковых шлюзовых ворот их в подводной части густо смазывали салом, и всю эту работу выполняли водолазы [7. Ф. 212. Д. 2194. Л. 35].

В начале ноября 1780 г. российский поверенный в делах в Париже Н.К. Хотинский в донесении Первopисутствующему в коллегии Иностранных дел Никите Ивановичу Панину уведомил о чрезвычайном происшествии – потерпел крушение корабль «Слава

России» под командованием капитана 1 ранга И.А. Баскакова. В том году Екатерина II объявила иностранным державам о политике «Вооруженного морского нейтралитета», которую начала проводить Россия с целью защиты торговых судов нейтральных государств от грабежей корсаров и пиратов, промышлявших морским разбоем. В соответствии с политикой «Нейтралитета» в Средиземное море и в Атлантику вышла эскадра под начальством контр-адмирала И.А. Борисова, в составе которой и находился «Слава России» [1. Ф. 93. Оп. 93/6. 1780 год. Д. 355. Л. 109, 128 об.].

В ночь с 23 на 24 октября 1780 г., когда «Слава России» нес боевое дежурство в районе Йерских островов к юго-востоку от французской военно-морской базы Тулон, контр-адмирал И.А. Баскаков по причине крепкого ветра и непроницаемой мглы приказал становиться на якорь. Бросили два якоря, но они не задержались, и корабль с силой выбросило на камни. В то время недалеко от места происшествия находился российский фрегат «Симеон». Услышав пушечные выстрелы со «Славы России», означавшие сигнал бедствия, фрегат поспешил на помощь, однако из-за непогоды опоздал – спасти удалось 446 человек, 11 членов экипажа погибло. Командир «Славы России» Иван Баскаков в рапорте на имя главы российской миссии в Париже князя И.С. Барятинского доложил, что «корабль сдрейфовало к самому берегу к крутым каменным горам левым бортом и начало о камень бить. Команда 446 человек выбралась на камни, и не могли зайти на крутость горы, всю ночь пробыли в развалинах на низких камнях, а с рассветом выбрались все на крутости горы». Позже в Кронштадте по делу о потере корабля состоялось заседание Следственной Комиссии под председательством вице-адмирала И.Я. Барша. Комиссия признала командира «Славы России» невиновным, а в декабре того же, 1780, г. в Петербург из Ливорно пришло письмо на имя вице-президента Адмиралтейств-коллегии графа И.Г. Чернышева: два гражданина Италии – предприниматели Н. Уго и И. Деги предложили Кабинету Екатерины II свои услуги в проведении водолазных работ по обнаружению и подъему вещей и артиллерии со «Славы России». В ходе переговоров достигли соглашения на предмет проведения подготовительных и водолазных работ, на которые Уго и Деги подписались потратить личные средства и взять на себя все расходы, связанные с водолазными работами, включая заработную плату водолазам. Если компании Уго и Деги удастся поднять какие-либо вещи, то половину из них они обязались передать представителям российской стороны, а вторую половину оставить себе; предполагаемые убытки коммерсанты отнесли на собственный счет. Посредником между Петербургом и Ливорно выступил контр-адмирал

И.А. Борисов, находившийся с эскадрой в Ливорно [7. Ф. 212. Канц. 2 Отдел. Д. 163. Л. 2–3 об, 10].

По прошествии года из Ливорно получили итоговый отчет контр-адмирала Я.Ф. Сухотина, сменившего И.А. Борисова, и письмо от банкира Жозефа Каламая, через которого осуществлялись платежные операции по снабжению эскадр в связи с политикой «Вооруженного морского нейтралитета». Под датой 8 декабря 1781 года в протоколе Адмиралтейств-коллегии записали: по сообщением из Ливорно от банкира Ж. Каламая «искание вещей с корабля Славы России на восточном острове Йерес окончено, и все спасенные вещи проданы. Вырученное из оных недоставало на расплату работников и нужных издержек, почему корреспонденты ево в Тулоне заплатили уже вперед около шести тысяч лир и выслали на ево вексель на тысячу сто шестнадцать пиастров, кои он г. Каламай заплатит». В Тулоне остались «в пользу Государственной Адмиралтейской Коллегии» 12 чугунных пушек 32-фунтового калибра, семь 10-фунтового, три больших якоря, один маленький, 121 полоса железа. Эти предметы моряки доставили из Тулона в Кронштадт на фрегате «Святая Мария» [7. Ф. 212. Канц. 2 Отдел. Д. 163. Л. 6].

В царствование Екатерины II, в 1788 году, разразилась война со Швецией, в ходе которой произошло семь сражений корабельных эскадр. Моряки Балтийского флота сражались со шведскими эскадрами у островов Гогланд и Эланд, в Финском заливе у Красной Горки, у Ревеля (Таллина) и под Выборгом, а после завершения боевых действий упоминаемая водолазная Компания с высочайшего позволения приступила к работам по подъему из воды артиллерийских снарядов, ядер, пушек и других предметов. Екатерина II высоко ценила труд водолазов и финансово поощряла их, а инициаторами проведения подводных работ выступали, как правило, купцы I гильдии. О таких уникальных фактах свидетельствуют архивные документы. Например, 2 июня 1796 г. «Комиссар водолазной Компании Карл Ридель» подал императрице прошение о выплате ему сумм «за отыскание в прошлом 1795 г. и вынутие из моря пушек и других воинских припасов», и на это прошение Екатерина II «высочайше указать соизволила» выдать Карлу Риделю 1708 рублей и 73 копейки, «да вперед на таковое же употребление» 1500 рублей – сумму по тому времени вполне приличную [7. Ф. 227. Оп. 1. Д. 58. Л. 173].

После подписания в 1791 г. Ясского мирного договора, завершившего войну с Турцией, елисаветградский купец I гильдии Евтей (Ефтей) Кленов подал прошение Екатерине II о предоставлении ему разрешения на производство водолазных работ в «Черноморских Лиманах», на что получил высочайшее согласие. Премник Екатерины II император Павел также, как и его венценосная мать, придавал водолажным вопросам крайне важное значение и всегда с большим интере-

сом выслушивал доклады об инженерных разработках в этой области. Купцу Евтею Кленову, обращавшемуся с прошением на высочайшее имя «на вынутие из воды орудий» в акватории портов на Западном побережье Черного моря – в основном у Измаила, где шли тяжелые бои, Павел выдал просимое позволение. Купец мотивировал просьбу тем, что дорогостоящие медные и чугунные пушки «понапрасну пропадают», и он берется их отыскать собственными «рабочими людьми и инструментами в глубинах, и вынимая, отдавать в ведение Черноморского Адмиралтейского Правления». Согласился император и с условиями договора: за неповрежденные и пригодные к дальнейшей службе орудия, «равно как и за поврежденные и неспособные» платить ему, Кленову, из казны половину их стоимости. Если же поиски не увенчаются успехом, то все расходы и убытки он покроет из собственных средств.

Работы в Очаковском Лимане экспедиция Кленова начала ранней весной 1797 года и поиски оказались успешными: водолазной команде удалось поднять в хорошем состоянии свыше 20-ти орудий, в том числе, турецких разных калибров, ядра и якоря и, согласно контракту, за эти предметы Кленов получил из казны половину суммы. А новый 1798 г. Государственная Адмиралтейств-коллегия начала уже 2-го января с заседания, посвященного рассмотрению просьбы «Доктора Медицины Франкеля, что сделано им изобретение, посредством которого один человек или более в глубине водной могут в одно время без опасности пробывать часов 8 и исправлять дела свои. Также может потонувшие корабли со дна на верх со скоростью и без больших издержек вытаскивать, и открывшиеся течи в кораблях в скорости отливать, а равно знает и другие полезные для флотов изобретения». Доктор Франкель, о котором шла речь на заседании коллегии, являлся уроженцем небольшого городка под Гамбургом. В конце 1797 г. он прислал в Петербург описание своего изобретения, сопроводив текст небольшим дополнительным комментарием: с помощью его изобретения «можно «не приметным образом притти в неприятельские гавани и противный флот с низа повредить буравом, потопить его, а потом поднять, тако же корабли в сражениях много претерпевшие охранять от потопления» можно [7. Ф. 198. Оп. 1. Д. 9. Л. 3].

Безусловно, предложение немецкого доктора заинтересовало Адмиралтейств-коллегию, которая мыслила на перспективу и полагала, что «при наступлении турецкой войны, от которой да сохранит Бог, всем неприятельским флотом овладеть можно без пролития крови». Однако членов коллегии смущало, что Франкель имел степень доктора медицины, а не техники, но Президент Адмиралтейств-коллегии граф Г.Г. Кушелев действовал по субординации и доложил о предложении Франкеля императору. Проект настолько понра-

вился Павлу, что он был готов немедленно согласиться на сотрудничество с немцем, но, тем не менее, приказал коллегии подумать, прежде чем давать ответ и, если действительно реальная польза для флота окажется, то приступить к выполнению. Пока шла переписка с Франкелем, почти типовый проект предложил купец Быков, и коллегия нашла его «преимущественное и совершенное», рассудив, что предложенное немцем «действие посредством машины водолазов подходит в неприятельские гавани, останавливать рули, выводить корабли, производя тож и на открытом море, почитает невероятным» [7. Ф. 198. Оп. 1. Д. 9. Л. 84, 134]. Уже весной 1798 г. изобретенной купцом Быковым «машины с прибором служащие к облегчению водолазов, могущих работать несколько часов в воде на желаемой глубине» нашли применение в Главном Адмиралтействе и в Кронштадте, особенно в канале Петра Великого.

При императоре Александре I, в октябре 1820 г. известный автор книг по парусному вооружению судов А.Я. Готов предложил Морскому министру России адмиралу маркизу И.И. де Траверсе следующее: «1е. Описание способа для спасения экипажей при кораблекрушении и 2е. Способ для поднятия из воды утонувших грузов» с чертежом и моделью. Траверсе, как и полагалось, доложил императору, и вскоре Исполнительная Экспедиция Адмиралтейств-коллегии получила высочайший указ: препроводить предложение А.Я. Готова Директору кораблестроения генерал-майору Ле Брюну Сент Катарине для ознакомления и вынесения решения. Так возникло дело под заголовком «О постройке плашкоута с поворотным краном для подъема из воды затонувших грузов по проекту чиновника 7 класса Готова и об испытании его в действии» [7. Ф. 131. Оп. 1. Д. 1366. Л. 1–2, 7–7 об].

Изучив материалы А.Я. Готова, Ле Брюн и корабельный мастер Иван Курепанов составили заключение и направили в Исполнительную Экспедицию: «Рассмотрев вместе с корабельными мастерами модель и описание представленные г-ну Морскому Министру чиновником 7-го класса Готовым плавучего крана для подъема из воды разных тягостей, нашли что хотя оный кран и есть новое изобретение и потому нельзя не отдать справедливости г-ну Готову», но необходимо провести предварительные испытания, для чего переслать чертеж в Кронштадтский порт. Там под присмотром А.Я. Готова следует соорудить для опыта таковой кран и провести его испытание. Эти работы завершились уже при императоре Николае I.

В 1830-х – 1840-х гг. российские водолазы еще не являлись профессиональными специалистами, у них нередко возникали аварийные ситуации – как по техническим причинам, так и по состоянию здоровья. Портовыми водолазными специалистами полагались в помощь матросы, которые по ходу работ обучались водолазному делу, приобретали практический опыт, а

некоторые из них впоследствии становились вполне квалифицированными специалистами. До Крымской кампании были разработаны и приняты единые Правила для людей, занимавшихся водолазными работами, и их обязательное выполнение стало главным требованием морского начальства. Вот часть этих уникальных Правил: «Быть здоровым и сильным человеком, иметь от 20-ти до 40 лет от роду и рост не менее 150 см, мускульную силу, измеряемую силомером, на котором надо вытянуть руками не менее 150 кг, то есть 9 пудов. Пьяницу исключить из списков водолазов. Спускаться в воду не реже одного раза в месяц и на возможно большую глубину. Водолаз не должен страдать наклоном к ожирению, золотухе». [3. С. 1–7].

Таким образом, в отличие от общепризнанного тезиса водолазов XVII в. – начала XVIII в. «без вина в воду не лезть», в Правилах XIX столетия четко просматривается требование к водолазам быть физически крепкими и здоровыми и не употреблять спиртного.

Трагическая Крымская эпопея 1853–1856 гг. привела к уничтожению всего Черноморского флота. Произошло это по приказу Главнокомандующего в Крыму князя А.С. Меншикова, посчитавшего целесообразным вести с превосходившем в силах противником войну оборонительную, а для преграждения доступа англо-французского флота к Севастополю затопить корабли на фарватере. Большинство офицеров-черноморцев – выходцев из школы адмирала М.П. Лазарева высказались решительно против затопления и предлагали выйти в море и сразиться с союзным флотом, какое бы численное превосходство он не имел, но Меншиков не отменил приказа. На фарватере затопили четыре корабля старой постройки и два фрегата, а оставшаяся часть флота заняла позицию у Южного берега рейда.

После поражения в Крымской войне Россия оказалась в условиях международной изоляции, а лишившись флота на Черном море, не могла держать оборону побережья от западных до восточных рубежей. Положение России на юге с незащищенными портами, через которые шел экспорт зерновых и промышленных изделий в Европу, сделало ее легко уязвимой как в военном, так и в торгово-экономическом отношениях. Условия Парижского договора 1856 г. строго регламентировали количество военных судов, которые русские имели право держать на Черном море – шесть винтовых корветов, девять транспортов и четыре колесных парохода. Эти обстоятельства побуждали правительство императора Александра II искать пути организации обороны на юге России и восполнять состав Черноморского флота, поэтому каждый затопленный в Севастополе корабль в случае подъема представлял материальную и военную ценность.

Летом 1856 г. Севастопольский порт собственными силами приступил к расчистке бухты и подъему затопленных транспортов, и одним из первых были

подняты четыре транспорта и пароход «Херсонес»; в подъемных работах принимали участие от 400 до 600 человек. Так начиналась вторая жизнь Черноморского флота, а в октябре 1856 г. в Севастополь прибыл гражданин Северо-Американских Штатов уроженец города Бостона Джон Гоуэн с намерением предложить морскому начальству заключить с ним контракт на расчистку Большого Севастопольского рейда от затопленных кораблей и пароходов. Подписание столь необычного по тому времени контракта состоялось 27 октября (8 ноября) 1856 г.

Из Америки на Черное море прибыла водолазная партия, рабочие-контрактники, техника (аппараты и приспособления для подъема судов) и плавучий док. В ходе подъемных работ российская казна платила Гоуэну большие деньги, а схема расчетов с ним была такова: либо Гоуэн продает казне, либо казна Гоуэну, в зависимости от того, в каком состоянии будет поднят корабль и потребуется ли флоту: по 1000 рублей серебром за поднятый целым корабль и по 500 рублей за фрегат. Весной 1857 г. в Севастополь приезжал из Лондона инженер-фабрикант Гейнке, на чьем заводе в Германии изготавливали водолазное снаряжение Августа Зиббе и привез в Россию девять водолазных аппаратов. Американская компания Гоуэна находилась в Севастополе до 1862 г. и вместе с гильдией российских купцов было поднято целыми или по частям 43 судна, которые после ремонта вошли в состав флота или применялись как транспорты. Для России это стало важным фактором в промышленно-техническом и оборонном значениях. [7. Ф. 920. Оп. 9. Д. 109, 119].

ЛИТЕРАТУРА

1. Архив Внешней политики Российской империи. Историко-документальный Департамент МИД РФ (АВПРИ).
2. Архив князя Ф.А. Куракина. Кн. 1. СПб: Тип. В.С. Балашева, 1890. 482 с.
3. Водолазное дело. Морской Отдел. СПб: Тип. Морского Министерства, 1896. 236 с.
4. ГМелин С.Г. Путешествие по России. Том II. СПб: Тип. Академии Наук, 1786. 380 с.
5. Материалы для истории Русского флота (МИРФ). Часть I. СПб: Тип. Морского Министерства. 1865. 704 с. Е.В.Ц. – Его Царское Величество.
6. Орбели Р.А. Водолазы в Московской Руси. Ленинград: Наука, 1936. 125 с.
7. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ).
8. Российский Государственный Архив Древних Актов. Ф. 1429. Оп. 1. Спасо-Прилуцкий мужской монастырь.

Гребенщикова Галина Александровна
д.и.н., профессор Санкт-Петербургского морского государственного технического университета

✉ 190008, г. Санкт-Петербург, Лоцманская, 3
190008. St. Petersburg, Lotzanskaya, 3
тел.: +7 (926) 919-20-08, e-mail: galina_gre@bk.ru