

КИРИЛЛ НАЗАРЕНКО

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ В РЕВОЛЮЦИИ



1917-1918 гг.

1917. К 100-летию Великой революции

Кирилл Назаренко

**Балтийский флот в
революции. 1917–1918 гг.**

«Яуза»

2017

УДК 355/359
ББК 68

Назаренко К. Б.

Балтийский флот в революции. 1917–1918 гг. /
К. Б. Назаренко — «Яуза», 2017 — (1917. К 100-летию
Великой революции)

ISBN 978-5-699-95886-3

Красный флот значительно отличался от Красной армии тем, что до середины 1920-х годов почти все командные посты в нем занимали офицеры «старого флота», причем не офицеры военного времени, а кадровые, окончившие учебные заведения еще тогда, когда в них действовал жесткий сословный отбор. Морское офицерство было настоящей замкнутой корпорацией, кастой. Чем объяснялся политический выбор представителей этой касты? Каковы были взаимоотношения флота и власти? Насколько матросские лидеры и адмиралы могли повлиять на политические решения? Как изменялись материальное и служебное положение моряков во время революционных потрясений? Наконец, были ли матросы верной «гвардией Октября»? В этой книге на основе уникальных архивных источников подробно освещена политическая роль флота в переломных для российской истории событиях 1917–1918 годов.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-95886-3

© Назаренко К. Б., 2017

© Яуза, 2017

Содержание

Введение	7
Глава 1	9
§ 1. В иностранных флотах	9
§ 2. В русском флоте до февраля	12
§ 3. В русском флоте после февраля	20
Глава 2	24
§ 1. В иностранных флотах	24
§ 2. В русском флоте до февраля	31
Конец ознакомительного фрагмента.	54

Кирилл Назаренко

Балтийский флот в революции 1917–1918 гг.

Рекомендовано к печати научной комиссией в области истории и археологии Санкт-Петербургского государственного университета.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ, проект «Русский морской офицерский корпус Первой мировой и Гражданской войн: сплошное просопографическое исследование» № 15–31–01267.

Рецензенты: д.и.н., проф. Н. К. Гуркина (Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы); к.и.н. П. Ю. Мажара (Российский государственный архив Военно-морского флота).

Серия «1917. К 100-летию Великой революции»

© Назаренко К. Б., 2017

© ООО «Издательство «Яуза», 2017

© ООО «Издательство «Якорь», 2017

© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

* * *

Введение

Основной функцией вооруженных сил считается защита страны от внешнего врага. В то же время сам факт наличия стройно организованной вооруженной массы не может не оказывать разнообразного влияния на политическую жизнь. Время от времени возникает ситуация, когда конфликт внутри общества может вызвать вооруженные силы на политическую арену. В большинстве случаев вмешательства военных в политику от имени вооруженных сил действует их верхушка – генералитет и офицерство, а солдаты и матросы остаются статистами политического спектакля. Однако бывают ситуации, когда и рядовые обретают свой голос. Именно так произошло в России в 1917 г. Матросы Балтийского флота сыграли существенную роль в установлении Советской власти и в ее поддержании в течение полугода после Октябрьской революции.

Когда речь идет об истории России, то, как правило, политической роли вооруженных сил уделяется внимание лишь в связи с эпохой дворцовых переворотов. Применительно к периоду XIX–XX вв. в массовом сознании и в исторической литературе создан образ отечественных вооруженных сил, априорно лояльных существующим в данный момент властям. Именно на тезисе о безусловной верности политическому руководству страны вооруженных сил в целом и различных групп их командного состава в частности основывается ряд распространенных воззрений на исторические события первой половины XX в. В частности, на этом зиждется уверенность в том, что офицеры дореволюционной формации в массе своей сохранили верность «старому режиму» и выступили бескомпромиссными борцами против большевиков в годы Гражданской войны. С другой стороны, убежденность в том, что офицерство ни при каких обстоятельствах не могло иметь собственных политических целей и желания выступить против гражданских властей, позволила сконструировать концепцию о беспочвенности и абсурдности репрессий против руководства армии и флота в 20–30-е гг.¹. Распространению таких поверхностных взглядов способствует апелляция к понятиям «офицерской чести», «верности присяге», которые, будучи рассматриваемы абстрактно, лишь запутывают дело и затемняют представление об истинном лице офицерского корпуса русских армии и флота в конкретный исторический период. Некоторые авторы и вовсе утверждают, что «репрессии против командно-начальствующего состава Красной Армии проводились всегда, во все годы ее существования, практически без длительных перерывов»², рисуя все происходившее как театр абсурда. Фактически в таких работах возрождаются старые взгляды эмигрантов 20–30-х годов – историков и мемуаристов, которые заявляли, что «сразу же после Октябрьской революции для буржуазно-дворянских специалистов начался «путь на Голгофу»: массовые репрессии в качестве «главного метода» воздействия на них «со стороны государственной власти»³.

В центре настоящего исследования – период наибольшего политического влияния флота – осень 1917 – весна 1918 г. События от февраля до осени 1917 г. рассматриваются постольку, поскольку в них намечаются тенденции политического влияния матросов и офицеров. После июня 1918 г. оно значительно падает и практически не ощущается вплоть до Кронштадтского мятежа, который должен быть предметом отдельного изучения.

Чтобы судить о тех условиях, в которых матросы и офицеры флота в 1917 г. должны были делать свой исторический выбор, следует отчетливо представлять себе эти соци-

¹ См., напр.: Тинченко Я. Ю. Голгофа русского офицерства в СССР. 1930–1931 гг. М., 2000; Черушев Н. С. 1937 год: Элита Красной Армии на голгофе. М., 2003; Звягинцев В. Е. Трибунал для флагманов. М., 2005 и др.

² Черушев Н. С. «Невиновных не бывает...»: Чекисты против военных. 1918–1953. М., 2004. С.5.

³ Кавтарадзе А. Г. Военные специалисты на службе Республики Советов. 1917–1920 гг. М., 1988. С.5.

ально-профессиональные группы, их материальное положение, традиции, ментальность. Данные структуры должны рассматриваться в сравнении с аналогами в крупных иностранных флотах. Поэтому в этой книге уделено такое большое внимание этим вопросам.

Павел Ефимович Дыбенко и Алексей Михайлович Щастный – две символические фигуры для истории Балтийского флота периода Февральской и Октябрьской революций в России. Матрос и «адмирал» (в действительности капитан 1 ранга) прокладывали свой курс в бурном море политики, исходя из собственных представлений о благе Родины и долге моряка. Опираясь на флот, оба попытались стать политическими деятелями, и обоих ждал крах на этом пути. Эти две судьбы, как красные нити, вплетены в пеньковый канат истории флота, который едва не лопнул под тяжестью исторических испытаний.

Морское ведомство в 1917–1918 гг. как бы раздвоилось – с одной стороны оказались учреждения, которые вели свою рутинную и, надо признать, не всегда осмысленную, зато хорошо оформленную в бумажном смысле работу. С другой стороны – политические лидеры матросов, такие, как Дыбенко, занимались лихорадочной деятельностью по спасению революции, деятельностью, которая оставила не так много источников, потому что была предельно антибюрократической. Также очень мало свидетельств сохранилось об офицерах флота, которые вступали в более или менее оформленные заговоры с целью повлиять на ситуацию на флоте и в стране, удержать Россию от пропасти, в которую она, по их мнению, неуклонно катилась.

Мы попытаемся подробно рассмотреть обозначенные проблемы.

Все даты до 1/14 февраля 1918 г. даны по старому стилю, после – по-новому.

Глава 1

Матросские кадры Первой мировой войны

§ 1. В иностранных флотах

Во время Первой мировой войны семь государств мира признавались ведущими морскими державами – Великобритания и Германия, занимавшие лидирующие позиции, и шедшие за ними США, Япония, Франция, Италия и Россия. Хотя традиционно Австро-Венгрия не относилась к ведущим морским державам, но накануне Первой мировой войны быстрое строительство ее флота вывело Дунайскую монархию на неплохие позиции, а ее флот приблизился по корабельному составу к итальянскому или русскому. Поэтому важно сравнить положение во флотах ведущих морских держав, прежде чем перейти к подробному анализу ситуации в России.

Комплектование флотов рядовым составом является важнейшим элементом поддержания боеспособности морских сил наряду с комплектованием офицерского корпуса и корабельного состава.

Для того чтобы облегчить ориентирование в довольно сложной системе воинских званий флотов эпохи Первой мировой войны (см. *Приложение 1*).

В Великобритании до Первой мировой войны не существовало всеобщей воинской обязанности, флот комплектовался исключительно по вольному найму. Большинство матросов вербовалось на 5 лет. Обычно это были люди, уже имевшие морскую специальность. Например, кочегаров и машинистов на военном флоте вообще не готовили, поскольку хватало получивших необходимые умения на торговых судах. Некоторых специалистов, как, например, машинистов и коков, вербовали на срок не менее 12 лет (это называлось «продолжительная служба»). Распространен был прием 12–14-летних подростков в юнги. Из числа юнг старались готовить в первую очередь комендоров – командиров расчетов и одновременно наводчиков морской артиллерии. Предполагалось, что это технически сложная специальность, от которой значительно зависела боеспособность корабля, а стать комендором на торговом флоте было невозможно. Численность юнг на кораблях британского флота была самой большой в мире, доходя до 10 % численности экипажа. Основой обучения всех специалистов была практика на кораблях, количество различных школ специалистов было очень невелико, а срок обучения в них весьма коротким. Великобритания, владевшая крупнейшим в мире торговым флотом, могла черпать кадры для военного флота с торговых судов. Нижним чинам, прослужившим 22–23 года, полагалась пенсия.

Запас флота был представлен Королевским морским резервом, членство в котором было добровольным. За пребывание в резерве выплачивалось небольшое жалованье, а по достижении 60-летнего возраста полагалась пенсия. Вступить в него могли профессиональные матросы и кочегары торгового флота, преимущество имели ранее служившие в военном флоте. Этот резерв был невелик и накануне Первой мировой войны насчитывал около 30 тыс. матросов и юнг, тогда как в регулярном флоте служило около 130 тыс. нижних чинов. В 1903 г. был создан Королевский морской добровольческий резерв, в который можно было вступить добровольно, даже не имея морской специальности, но членство в котором не оплачивалось. Постепенно эта организация значительно увеличилась и после Второй мировой войны поглотила Королевский морской резерв.

В США матросов вербовали всего на 3 года, преимущественно из моряков торгового флота. Значительной проблемой военно-морского флота США была большая текучка рядо-

вого состава, которую современники-специалисты считали главной ахиллесовой пятой североамериканского флота. Текучка порождалась большими возможностями трудоустройства на суда торгового флота и на берегу. Организованного запаса рядовых матросов в США фактически не имелось.

Во **Франции** продолжала существовать морская запись, введенная еще в XVII в. К началу XX в. все состоящие в ней были обязаны, по достижении 20-летнего возраста, отслужить 7 лет, а затем могли быть призваны в любое время до 55-летнего возраста. Фактически срочная служба продолжалась 3–3 1/2 года. В морскую запись включались добровольно лица, жившие на морском побережье или «кормившиеся морем», – т. е. рыбаки и матросы. Стремление попасть в морскую запись было сильным, поскольку записавшиеся освобождались от службы в сухопутной армии, они имели монополию на рыбную ловлю и службу на торговых судах, им полагалась пенсия за службу на военных или торговых судах, их сироты воспитывались за государственный счет. Кроме того, не все молодые люди, состоявшие в морской записи, действительно призывались на службу, тогда как в сухопутную армию призывались поголовно все достигшие призывного возраста – Франция славилась практически полным отсутствием льгот и отсрочек при отбывании воинской повинности. Общая численность морской записи достигала накануне Первой мировой войны 150 тыс. человек, что с избытком покрывало все возможные потребности французского флота⁴. В случае недостатка призывников из морской записи, флот мог пополняться молодыми людьми, призванными на действительную службу в армию, но к этой мере в начале XX в. прибегать не приходилось.

В кочегары и механики брали по морской записи лиц, уже имевших соответствующую специальность, а артиллеристы, специалисты по торпедному вооружению, рулевые и сигнальщики готовились в школах специалистов. В эти школы могли поступить мальчики 13–15 лет, сыновья лиц, состоявших в морской записи. Преимущество имели дети унтер-офицеров военного флота. Обучение длилось 4–5 лет. Оно было бесплатным, но родители были обязаны возместить расходы на обучение сына, если он отказывался от службы на флоте по окончании школы. Окончившие школу становились унтер-офицерами и через несколько лет могли получить звание мэтра – промежуточное между офицерским и матросским. Особенностью организации корабельной жизни французского флота являлось большое число кают-компаний – не только офицеров и мэтров, но также существовала отдельная кают-компания унтер-офицеров. Такое положение было связано с желанием сделать морскую службу более привлекательной, а корабельную организацию – более демократичной, ведь политическая атмосфера во Франции в начале XX в. заметно левела.

В **Японии** на флот призывали только тех, кто уже служил на торговых судах или занимался морским рыболовством. Срок службы был установлен 7-летний, но фактически уже накануне русско-японской войны матросы служили 4 года, а затем на 3 года увольнялись в отпуск, из которого могли быть в любой момент вызваны. По окончании 7-летнего срока японские матросы переводились в резерв на 5 лет, после чего считались свободными от воинской повинности⁵.

В **Германии** конца XIX в. флот развивался под сильным влиянием армейских порядков, поэтому здесь значительная часть рядовых матросов состояла из призывников, служивших 3 года. На флот стремились призывать молодых людей, уже служивших на торговых судах, но их не хватало, и значительную часть молодых матросов кайзеровского флота составляли люди, никогда не ступавшие на палубу корабля. Призывники могли становиться специалистами, но не могли получить звание унтер-офицера. Это звание было зарезервировано за сверхсрочнослужащими или выпускниками школы юнг. Сверхсрочнослужащим

⁴ Bumte A. G., фон. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. СПб., 1907. С.587–588.

⁵ Bumte A. G., фон. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. С.589–590.

унтер-офицерам в германском флоте, как и в армии, гарантировалось после увольнения в отставку трудоустройство на государственной службе с солидным окладом – не менее 1,5 тыс. марок (ок. 690 руб.) в год. Эта сумма соответствовала доходу квалифицированного рабочего. По отзывам современников, это многих привлекало на сверхсрочную службу, несмотря на ее тяготы и не слишком высокое жалование. Выпускники школы юнг были обязаны прослужить не менее 7 лет после выпуска, таким образом, немецкий флот получал на 7 лет не новобранца, как в России, а готового специалиста.

Все флоты мира начала XX в. имели в своем составе **особую категорию старших специалистов**, занимавших промежуточное положение между офицерами и матросами. Эти специалисты получали солидное жалование и право на достойную пенсию, носили форму офицерского образца, размещались в каютах, а не в кубриках, имели собственную кают-компанию. Система льгот для этих лиц в каждой стране отличалась национальным своеобразием. Обычно их соблазняли значительным жалованием, возможностью производства в офицеры, либо хорошим местом на берегу, либо комбинацией этих стимулов.

В Великобритании они именовались старшими унтер-офицерами (*chief petty officer*) и уоррэнт-офицерами (*warrant officer*). Их производили из наиболее отличившихся по службе унтер-офицеров. Особых курсов или школ для подготовки данной категории военнослужащих флота в начале XX в. не было. Общий высокий уровень образования и технической подготовки в Великобритании позволял отпустить «на самотек» дело подготовки уоррэнт-офицеров. В 1912 г. было установлено, что уоррэнт-офицеры имеют право на сдачу офицерских экзаменов и производство в полноправные офицеры флота.

В США существовал практически такой же порядок. Однако проблемой американского флота было нежелание матросов оставаться на длительную службу. Поэтому в США практиковалось производство в маты (*mate*) и уоррэнт-офицеры всего через 6 лет службы. При этом уоррэнт-офицеры могли быть произведены в мичманы (*ensign*) или лейтенанты указом президента через 5–10 лет службы, но делалось это только в случае нехватки офицеров, получивших специальное образование.

Во Франции лица, занимавшие промежуточное положение между офицерами и матросами, назывались мэтрами. Они выходили либо из старослужащих матросов, либо из учеников школ специалистов, о которых говорилось выше. Закон гарантировал мэтрам через 10 лет службы либо производство в офицеры флота, либо вакансию на морском заводе с хорошим окладом. Важным стимулом для французских мэтров служила реальная возможность быть произведенным в офицеры, поскольку именно производство из мэтров было основным путем пополнения инженер-механиков французского флота. В начале XX в. мэтры были допущены и к производству в строевые офицеры.

В германском флоте промежуточная категория именовалась «палубными офицерами» (*Deckoffizier*). Они производились из числа сверхсрочнослужащих унтер-офицеров после окончания специальной школы. Производство палубных офицеров в строевые офицеры не предусматривалось. Они могли производиться лишь в офицеры-механики, положение которых в немецком флоте было неполноправным.

§ 2. В русском флоте до февраля

В русском флоте существовал самый длительный в мире срок службы по призыву – 7 лет (для грамотных – 6 лет) до 1907 г., а затем – 5 лет. В запасе русский матрос состоял 3 или 4 года до 1907 г., а затем – 5 лет. По окончании этого срока нижних чинов переводили в морское ополчение еще на 5 лет.

Напомним, что призыв в вооруженные силы происходил фактически по достижении возраста 22 лет – годом призыва считался год, следующий за тем, в котором призываемому исполнялся 21 год. Призыв происходил в октябре – ноябре, с тем чтобы новобранец попал в свою воинскую часть не позднее 1 декабря, а срок службы отсчитывался с 1 января следующего года. Поэтому выражение «матрос срока службы 1910 г.» надо понимать как указание на то, что этот человек был призван в октябре – ноябре 1909 г., а его срок службы начал отсчитываться с 1 января 1910 г. При этом подавляющее большинство матросов этого срока службы родились в 1887 г. Это были самые старшие нижние чины из находившихся на действительной службе к началу Первой мировой войны.

По мобилизации в 1914 г. призывались матросы сроков службы 1905–1909 гг., т. е. 1882–1886 гг. рождения. Во время Первой мировой войны происходили и досрочные призывы. В течение лета – осени 1916 г. были призваны новобранцы 1916, 1917 и 1918 гг. Таким образом, самые младшие из них родились в 1896 г.⁶ В 1917 г. намечалось провести призыв новобранцев 1919 г., родившихся в 1897 г.

В запас флота зачислялись также шкипера коммерческих судов, штурманы, лоцманы и вообще лица, служившие на заграничных торговых судах, судах Добровольного флота, РОПИТе и в других крупных пароходных компаниях. Численность моряков торгового флота была ничтожной, а средств в казне недостаточно, поэтому нечего было и думать о пополнении флота вербовкой.

Относительно социального состава русских матросов эпохи Первой мировой войны существует большая литература. Нет нужды говорить о том, что сословная принадлежность, указываемая в документах того времени, не может быть надежным основанием для социальной идентификации, поскольку крестьянин по паспорту мог быть рабочим по профессии. Следует отметить, что большинство матросов дореволюционного русского флота все же было выходцами из деревни.

Например, в 1913 г. во флот было зачислено 13 186 человек. Из них 1627 человек были моряками торгового флота («судходцы», как они названы в источнике) (12,3 %). 1518 человек имели технические специальности – машинисты, кочегары, масленщики, электротехники, телеграфисты (11,5 %). Рабочими специальностями металлического производства (слесаря, котельщики, медники, кузнецы, токари, литейщики) обладали 2343 человека (17,8 %). Рабочими других специальностей (столяры, плотники, конопатчики, маляры) были 920 человек (7 %), рыбаками 516 человек (3,9 %), торговцами 278 человек (2,1 %), писарями – 295 человек (2,2 %). Самую большую профессиональную группу составляли хлебопашцы – 3693 человека (28 %). Остальные 2404 человека (18,2 %) были охарактеризованы как носители «прочих занятий». Таким образом, с точки зрения британского, американского или французского флота менее 30 % русских новобранцев соответствовали требованиям службы во флоте (моряки, рыбаки и рабочие технических специальностей)⁷. Отметим, что из числа моряков и рыбаков значительная часть работала на парусных судах и была совершенно незнакома даже с простейшими механизмами, поэтому их ценность на кораблях была

⁶ Приказ по флоту и морскому ведомству № 551 от 4 ноября 1916 г.

⁷ Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1914 г. Пг., 1915. С. 16–17.

ненамного больше тех, кто никогда не видел моря. Таким образом, перед русским флотом стояла сложнейшая задача подготовки квалифицированных специалистов из неподготовленного контингента призывников.

Правда, уровень грамотности среди призывников был очень высоким для России того времени, составив для новобранцев, призванных осенью 1913 г., 76 %, еще 15 % считались малограмотными и только 9 % были вовсе неграмотными⁸. Образование грамотных матросов ограничивалось начальной школой. Об этом позволяют судить следующие цифры: в 1913 г. из 13 186 новобранцев, зачисленных во флот, права на 2-летнюю службу имели 38 человек, а на 3-летнюю – 322 человека⁹, т. е. в совокупности менее 3 % призванных. Право на 2-летнюю службу имели лица, окончившие учебные заведения 1-го разряда, а на 3-летнюю – 2-го. К 1-му разряду относились не только полные курсы высших и средних учебных заведений, но и 5–6-е классы гимназий, реальных училищ и соответствующих им учебных заведений. К этому же разряду относились мореходные училища. Ко 2-му разряду относились 2- и 3-классные городские училища, высшие начальные училища и тому подобные учебные заведения.

Однако и длительный срок службы едва-едва позволял подготовить матроса-специалиста из человека, незнакомого до службы с морем. На подготовку матроса-специалиста уходило обычно не менее 2 лет, а для сложных специальностей и для унтер-офицеров – и больше – до 4 лет. Необходимость готовить специалистов абсолютно по всем отраслям морского дела с нуля привела к тому, что в русском флоте существовало огромное количество школ для матросов. Один из преподавателей Учебно-минного отряда писал: «Для того чтобы толково и ясно изложить человеку, пришедшему от сохи, столь сложную вещь, как хотя бы электричество, мало самому знать все это, но надо приспособиться к образу мышления слушателей и создать довольно своеобразные способы изложения, не уклоняясь в то же время от истины. Вот эта-то работа не столь проста и легка, а главное, требует времени»¹⁰. С другой стороны, «среди новобранцев были и такие, которые уже получили до службы начальное образование. Из них выбирались кандидаты на унтер-офицеров, которых особо учили по их специальности в течение двух лет. Эти матросы получали довольно серьезное образование, которое в некоторых отношениях даже было немногим ниже общесреднего. Таким образом, из них получались уже полуинтеллигенты»¹¹.

С 1874 г., с момента введения в России всесословной воинской повинности и сокращения сроков действительной службы, остро стоял вопрос о привлечении моряков на сверхсрочную службу. Несколько раз пришлось расширять льготы для сверхсрочнослужащих и повышать их жалованье. Эти меры имели сравнительно скромный успех, прежде всего потому, что сверхсрочникам не могли предложить достаточного обеспечения после отставки. Идея предоставлять им привлекательные должности на гражданской службе, по примеру Германии, провалилась, поскольку ни одно министерство не согласилось принимать отставных сверхсрочников автоматически, требуя от них прохождения конкурса. В то же время за 19 лет сверхсрочной службы полагалась пенсия всего в 96 руб. в год или единовременная выплата в 1000 руб. Такая пенсия (8 руб. в месяц) едва-едва позволила бы пропитаться одному человеку, не говоря уже о семье отставника, об их одежде или жилище. Резкая граница между нижними чинами и офицерами, характерная для русского флота, ряд униженных для достоинства нижнего чина дисциплинарных требований еще больше снижали привлекательность сверхсрочной службы.

⁸ Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1914 г. Пг., 1915. С. 15.

⁹ Там же.

¹⁰ Блинов В. Обучение специалистов – нижних чинов флота // МС. 1913. № 2. Отд. неоф. С. 224.

¹¹ Граф Г. К. На «Новике» в войну и революцию. СПб., 1997. С. 357.

Накануне, а особенно после русско-японской войны, льготы (прежде всего жалованье) сверхсрочнослужащим были еще увеличены, что позволило в определенной степени снизить остроту проблемы. Поэтому были основаны школы юнг в Кронштадте и Николаеве для пополнения флота уже подготовленными специалистами. В течение 1910–1914 гг. из Кронштадтской школы было выпущено 1084 юнга, из которых 856 были зачислены в учебные отряды для подготовки на унтер-офицеров, а остальные продолжали службу рядовыми специалистами. Учитывая, что численность рядового состава флота накануне Первой мировой войны превышала 40 тыс. человек, юнг в нем было менее 3 %. В 1910–1915 гг. среди поступивших в Кронштадтскую школу 11,7 % составляли дети из привилегированных сословий, 17,7 % – дети мещан, а 70,6 % – дети крестьян¹².

В 1895 г. в русском флоте была введена категория **кондукторов** – промежуточная между офицерами и матросами. Они получили право на форму, сходную с офицерской, особую кают-компанию, право на размещение в каютах. В русском флоте (как и в армии) к нижним чинам было положено обращаться на «ты». Кондукторы получили право на обращение на «вы», что отделяло их от нижних чинов. Тем не менее ряд ограничений для них оставался в силе – например, в столичных театрах они не могли сидеть ближе 7-го ряда партера или ниже 2-го яруса лож. Им также запрещалось посещать театральный буфет или сидеть в зале во время антрактов. Кондукторы не могли курить в присутствии офицеров¹³. Жалованье и пенсия кондукторов были выше, чем у сверхсрочнослужащих. За 10 лет службы кондукторов награждали медалью и статусом личного почетного гражданина. Кондукторы, прослужившие в этом звании 10 лет, при отставке производились в подпоручики по адмиралтейству, а прослужившие 20 лет – в поручики по адмиралтейству. За выслугу лет кондукторы получали медали. Несмотря на столь обширные льготы, корпус кондукторов пополнялся не очень быстро. Еще спустя 10 лет после введения этого звания не удалось заполнить все вакансии по ряду дефицитных специальностей, например машинных и минных кондукторов. После русско-японской войны был сделан еще один шаг к улучшению положения кондукторов – они получили право на производство в офицеры по Адмиралтейству после сдачи экзамена. Ранее матросы могли производиться лишь в гражданские чины, поэтому во время русско-японской войны на боевых кораблях в должности, скажем, артиллерийского содержания можно было встретить коллежского регистратора. То был не канцелярист, а бывший кондуктор, удостоенный повышения в чине.

Нижние чины получали денежные выплаты, обмундирование и продовольствие. Денежные выплаты делились на жалованье (выплачивалось как на берегу, так и в плавании), морское довольствие (только в плавании) и добавочное содержание (выплачивалось только при действительном исполнении тех или иных обязанностей). Жалованье на Каспийском море и на Тихом океане было увеличено в 1,5 раза. Морское довольствие в заграничном плавании, а также при внутреннем плавании на Дальнем Востоке было увеличено в 1,5 раза. На подводных лодках выплачивалось усиленное жалованье (например, рядовой специалист получал как унтер-офицер 2-й статьи своей специальности). В общем, основное жалованье колебалось от 9 руб. в год (матрос 2-й статьи) до 72 руб. в год (боцман).

Морское довольствие зависело от звания и специальности и составляло от 60 коп. в месяц (матрос 2-й статьи во внутреннем плавании) до 21 руб. (боцман в заграничном плавании) (см. приложение 2).

Добавочное жалованье могло выплачиваться за специальные знания (например, минера или электрика) или за действительное исполнение обязанностей (например, первого комендора у орудия). Сумма выплат могла различаться в зависимости от того, на берегу или

¹² Ганенфельд П. Заметки о школе юнгов в Кронштадте // МС. 1916. № 5. Отд. неофиц. С.91–122.

¹³ Памятная книжка Морского ведомства на 1914–1915 гг. Пг., 1914. С.112.

на корабле служил в данное время нижний чин. Добавочное жалование было сравнительно небольшим и колебалось от 1 руб. 80 коп. в год (строевой инструктор, водолаз) до 27 руб. (баталер, подшкипер, минно-артиллерийский содержатель). Лишь некоторые специально-сти расценивались значительно дороже – баталер 1-й статьи или старший писарь получали на корабле по 63 руб. в год добавочного жалования, машинные или кочегарные унтер-офицеры 1-й статьи – по 60 руб., а машинные унтер-офицеры самостоятельного управления даже по 180 руб. в год. Это объяснялось тем, что машинисты самостоятельного управления заведовали механизмами мелких судов, на которых не полагалось офицера-инженер-механика. Машинисты самостоятельного управления имели право занимать должности механиков на судах торгового флота после окончания срока военной службы (см. приложение 3).

Кроме того, матросы могли получать дополнительные выплаты, например, водолазы – по 1 руб. за каждый час подводных работ, за преподавание в школах матросов-специалистов (по 8–10 руб. в месяц), по 25–50 коп. в сутки при назначении конвоирами грузов при их перевозке, по 15–30 коп. в сутки в случае вызова «для восстановления порядка» – т. е. для умирения волнений. Кроме того, тем, кто отказывался от ежедневной чарки водки (полагавшейся во время плавания), выплачивались «деньги за непитое вино» – 2 руб. 40 коп. в месяц – немалая для матроса сумма. С началом Первой мировой войны и с введением в России сухого закона выдача чарки была отменена и всем матросам стали выплачивать деньги.

Из выплат рядовым матросам производился вычет в 1 % на медикаменты, а унтер-офицеров – 2 % на медикаменты и госпиталь. Выдавалось жалование раз в два месяца за прошедший срок.

В общем, береговое жалование моряков соответствовало жалованию нижних чинов сухопутной армии. Однако добавочное жалование и морское довольствие делали доходы моряков (особенно в плавании, тем более заграничном) значительно выше доходов солдат и унтер-офицеров армии. Моряк срочной службы достаточно высокой квалификации (скажем, рулевой унтер-офицер, исполняющий обязанности рулевого старшины) получал на берегу 28 руб. 80 коп. – 40 руб. 80 коп. в год (в зависимости от моря службы), во внутреннем плавании – дополнительно по 5 руб. 10 коп., а в заграничном – по 6 руб. 75 коп. в месяц (с учетом льготного курса выплат в иностранной валюте – свыше 10 руб.). Учитывая, что на Балтике корабли находились в плавании около 5 месяцев в году, годовой доход рулевого унтер-офицера срочной службы составлял не менее 54 руб., а при участии в заграничном плавании мог достигать до 80 руб. То были неплохие карманные деньги, учитывая, что обмундирование и питание моряки получали бесплатно.

Для матросов и унтер-офицеров болезненным наказанием было смещение на оклад матроса 2-й статьи. Это наказание можно было налагать на нижних чинов в дисциплинарном порядке на неограниченный срок. Весь срок наказания моряк должен был получать 75 коп. в месяц, как матрос 2-й статьи, не имеющий специальности. Серьезность данного взыскания понимали и авторы Дисциплинарного устава – право налагать его имели только командиры кораблей 1 и 2 ранга и вышестоящие начальники¹⁴. Заметим, что вице-адмирал Непенин, став командующим Балтийским флотом в ноябре 1916 г., особо широко пользовался этим правом, чем вызвал значительное озлобление среди нижних чинов.

Матросы получали питание и обмундирование натурой. Количество и качество предметов обмундирования моряков было выше, чем в сухопутной армии (см. приложение 4).

Питание матросов на берегу соответствовало армейскому, а в плавании было более разнообразным и обильным, чем в армии. О стоимости вещей и продуктов, которые выдавались натурой, в сравнении с армейской пехотой, дает представление следующая таблица¹⁵:

¹⁴ Свод морских постановлений. СПб., 1898. Кн. 17: Военно-морской дисциплинарный устав. Ст. 42 и др.

¹⁵ РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 2814. Л. 9; Ф. 410. Оп. 3. Д. 883. Л. 15.

Стоимость обмундирования и (сухопутного) продовольствия на одного нижнего чина
в год

	Обмундиро- вание	Продоволь- ствие	Всего
Гвардейский экипаж	71 руб. 29 коп.	104 руб. 80 коп.	176 руб. 09 коп.
Негвардейские экипажи Бал- тийского моря	51 руб. 92 коп.	104 руб. 80 коп.	156 руб. 72 коп.
Черное море	51 руб. 92 коп.	117 руб. 28 коп.	169 руб. 20 коп.
Тихий океан	51 руб. 92 коп.	134 руб. 83 коп.	186 руб. 75 коп.
Армейская пехота	33 руб. 85 коп.	102 руб. 26 коп.	136 руб. 11 коп.

На берегу крупа и мука отпускались от казны натурой, а вместо прочих продуктов выдавались приварочные деньги. Их сумма изменялась в зависимости от местности, из расчета 2,5 коп. в день на человека плюс стоимость 3/4 фунта (307 г) мяса второго сорта по ценам местного рынка (накануне Первой мировой войны в провинции – 8–9 коп.). Кроме того, полагалось чайное довольствие, которое, по меркам сегодняшнего дня, было не слишком большим. Чая полагалось примерно по 2 г в день, сахара – по 25 г в день на человека.

Следует отметить, что значительное улучшение питания солдат и матросов произошло в декабре 1905 г. под влиянием событий Первой российской революции. До этого мясная порция составляла 1/2 фунта в день, на приварок отпускали 1 3/4 коп. в день, не выдавались чай и сахар¹⁶.

В плавании морякам полагалась морская провизия. При этом завтрак состоял из чая и хлеба (или сухарей) с маслом. На обед варили свежие или кислые щи со свежим мясом или солониной и овсяной крупой. На них отпускалось по 170 г капусты или другой зелени и по 307 г мяса. По средам и пятницам допускалась замена мяса горохом (по 307 г на человека). На ужин полагалась крутая или жидкая каша из гречки со сливочным маслом и чай. В день на человека отпускалось по 1127 г хлеба или 780 г сухарей. Допускалась замена капусты свеклой, ржаного хлеба – пшеничным, гороха – фасолью или макаронами, гречки – пшенкой, ячкой, кукурузой или рисом, чая – какао или шоколадом. Раз в неделю, в среду или пятницу, допускалась замена мяса рыбой.

Во время Первой мировой войны питание матросов осталось на прежнем уровне. К концу 1916 г. лишь несколько ухудшилось положение с мясом, из-за чего стали строже соблюдать постные дни – теперь два раза в неделю (по средам и пятницам) мясо заменялось рыбой.

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 7. Д. 81. Л. 50.

Обмундирование матросов было легко узнаваемо. Его неповторимый стиль окончательно сложился к началу 80-х гг. XIX в. и с тех пор изменялся лишь в деталях. Новобранец, приходящий в береговые части флота к 1 декабря, получал сильно поношенное обмундирование, оставшееся от уволившихся в запас старослужащих. Особой нормы выдачи этого обмундирования не существовало. Не позднее 1 марта следующего года он должен был получить первый комплект новой формы. Новобранцам выдавали больше вещей, чем старослужащим, чтобы у них сразу же образовался запас обмундирования для перемены. Затем новый комплект формы выдавали ежегодно, не позднее 1 марта. Количество предметов обмундирования, полагавшихся матросу, было значительно больше, чем полагалось солдату сухопутной армии – средняя стоимость обмундирования матроса превышала стоимость обмундирования пехотинца в 1,5 раза, а обмундирование матроса Гвардейского экипажа было в 2,1 раза дороже, чем в пехоте. В декабре 1905 г. власти улучшили снабжение нижних чинов – теперь матросам стали выдавать постельное белье и одеяла. Ранее одеяло и койку выдавали только на кораблях, а в казармах нижние чины армии и флота спали на войлочных подстилках (покупаемых за свой счет), укрываясь шинелью. В то время постельное белье заводили лишь в некоторых частях за счет сэкономленных средств. Матросы стали получать даже носовые платки!¹⁷

Сверхсрочнослужащие получали денежное довольствие как матросы срочной службы и добавочное жалование, которое сильно зависело от продолжительности сверхсрочной службы и квалификации моряка. В 1–2-й год сверхсрочной службы оно составляло 236–264 руб. в год, возрастая к 6-му году до 356–444 руб. Ежегодно сверхсрочнослужащим выплачивалось по 40 руб. в год вместо добавочного обмундирования. Прослужившим 10 лет выдавалось пособие в 250 руб., а еще через 5 лет – еще одно такое же пособие. При увольнении прослуживших сверхсрочно 10 лет им выдавалось по 1000 руб., прослужившим 15 лет – 1250 руб. или пенсия в 96 руб. в год, прослужившим 20 лет – 1000 руб. и пенсия в 96 руб. в год¹⁸. Сверхсрочнослужащие получали обмундирование и питались как нижние чины срочной службы. Им полагалась и ежедневная «чарка» в плавании, которую можно было получить деньгами.

Семьям сверхсрочнослужащих полагалась квартира или квартирные деньги в половинном размере по сравнению с семьями обер-офицеров. Это значило, что этих денег должно было хватить на съём жилой площади около 16–17 м² и одной кухни на четыре семьи. Учитывая, что квартиры-студии в те времена еще не изобрели, фактически речь шла о проживании в коммунальной квартире. Семьи получали также «кормовые деньги»: на жену и нетрудоспособных детей старше 7 лет – в полном размере, а до 7 лет – в половинном. «Кормовые деньги» представляли собой небольшую сумму из расчета стоимости по месту проживания 27 кг муки, 4 кг крупы, 1 кг соли и 1/2 литра постного масла в месяц. Семья сверхсрочника имела право на бесплатный проезд к месту службы при переводах главы семьи.

Таким образом, в месяц сверхсрочнослужащий мог получать 25–40 руб. на берегу и 30–50 руб. в плавании. Отдельные категории сверхсрочнослужащих особо сложных специальностей могли получать до 60–70 руб. за месяц заграничного плавания. Таким образом, доходы сверхсрочнослужащих находились на уровне зарплаты рабочего средней или высокой квалификации, не считая того, что моряки и их семьи получали также бесплатное обмундирование, питание, жилье и медицинское обслуживание, чего не было у рабочих.

Кондукторы получали добавочное жалование в 360 руб. в год, а на Каспии и Тихом океане – 480 руб. Через 5 лет кондукторской службы жалование увеличивалось на 120 руб.,

¹⁷ РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 7. Д. 81. Л. 50.

¹⁸ Положение о нижних чинах морского ведомства, остающихся добровольно на сверхсрочной действительной службе // МС. 1913. № 11. Отд. офиц. С. 1–20.

через 10 лет – на 240 руб., а через 15 лет – на 360 руб. Кроме того, всем кондукторам полагалось добавочное содержание – 180 руб. в год и морское довольствие – от 30 до 54 руб. в месяц, в зависимости от специальности и от того, внутренним было плавание или заграничным. Кондукторы могли получить пособие на воспитание детей до 60 руб. в год. При производстве в кондукторы выдавалось 100 руб., а затем по 50 руб. ежегодно на обмундирование. Таким образом, во время Первой мировой войны кондукторы получали в месяц на берегу примерно 60–95 руб., а в плавании – 100–150 руб. в месяц. Служившим на подводных лодках и преподавателям в школах матросов-специалистов выплачивалось еще по 15 руб. в месяц. В общем, максимально возможные денежные доходы кондукторов находились на уровне доходов строевого офицера в чине лейтенанта (см. Приложение 5).

За 25 лет службы выплачивалась пенсия в 315 руб. Кроме того, кондукторам полагалось множество выплат, например, подъемные при отправлении в плавание (62 руб. 50 коп. – во внутреннее плавание или 125 руб. – в заграничное), суточные при командировках из расчета 45 коп. в день внутри Российской империи и 1/2 фунта стерлингов (ок. 4 руб. 70 коп.) за границей, караульные деньги – по 30 коп. за сутки караула или дежурства, по 50 коп. в сутки в случае вызова «для восстановления порядка» – то есть для усмирения волнений, и другие. Кондукторы имели право на получение пособия на воспитание детей по 30 руб. в год на каждого ребенка 10–13 лет и по 60 руб. – на каждого ребенка 14–17 лет. Кондукторам полагалась квартира натурой или квартирные деньги на наем жилого помещения как обер-офицерам. Это предполагало предоставление 33–34 м² жилой площади, а также одной кухни на 2 семьи.

Материальное положение кондукторов надо признать завидным для выходцев из трудовой среды, их доходы превышали доход квалифицированного рабочего в 1,5–2 раза (а в плавании – в 2–3 раза), не считая того, что кондуктор обеспечивался жильем, бесплатным медицинским обслуживанием и пенсией, о чем рабочий мог только мечтать.

В отличие от нижних чинов, кондукторы не имели права на получение обмундирования и продовольствия натурой. Они должны были питаться и приобретать обмундирование за счет жалованья, как и офицеры.

Во время Первой мировой войны русский флот значительно вырос. Если накануне войны на флоте служило 53,4 тыс. нижних чинов, после мобилизации он увеличился до 95 тыс., а к 1917 г. возрос до 137,2 тыс. человек¹⁹ и примерно 20 тыс. ратников морского ополчения. В том числе к 1917 г. на Балтийском флоте служило 83,9 тыс. человек, на Черноморском – 41,9 тыс., в Сибирской флотилии – 6 тыс., в Амурской – 1 тыс., в Каспийской – 1,2 тыс. и во флотилии Северного Ледовитого океана (создана в 1916 г.) – 3,2 тыс. человек. Таким образом, на Балтике числилось свыше 60 % личного состава флота. К 1 января 1917 г. в русском флоте числилось всего 3604 сверхсрочнослужащих унтер-офицера и 2211 кондукторов. Сверхсрочнослужащих и кондукторов в русском флоте насчитывалось всего около 4 % личного состава, почти в два раза меньше, чем офицеров.

Материальное положение нижних чинов русского флота в дореволюционное время было сравнительно благополучным. В исторической литературе встречаются утверждения о скудной оплате матросов русского флота²⁰. Действительно, по сравнению с матросами флотов Великобритании и США русские моряки получали немного. Но следует помнить, что русский флот комплектовался по призыву именно потому, что государство не имело средств для оплаты добровольно набранных матросов. Кроме того, следует иметь в виду существенную разницу в уровне оплаты труда в Великобритании, а тем более в США, и в России

¹⁹ Бескровный Л. Г. Армия и флот России в начале XX в. М., 1986. С. 210.

²⁰ См., напр.: Mawdsley E. The Russian Revolution And The Baltic Fleet: War and Politics, February 1917 – April 1918. London, 1978.

начала XX в. Обмундирование и питание на флоте также было значительно лучше, чем в сухопутной армии. Поэтому нарекания на качество питания, которые встречаются в мемуарах рядовых моряков, надо понимать правильно – речь идет не о плохой пище вообще, а о том, что отдельные случаи, когда матросам пытались навязать некачественную пищу, воспринимались особенно остро и болезненно.

Во время войны появился и ряд дополнительных выплат, например, служившие в летно-подъемном составе нижние чины стали получать в месяц по 75 руб. в случае, если они проводили в воздухе не менее 6 часов.

При нахождении за границей жалование выдавалось по особому повышенному курсу, считая за 1 рубль 4 французских франка, или 38,22 британских пенса, или 75 центов США, или в другой валюте, но применительно к этому соотношению. Обменный же курс золотого рубля был ниже, 1 рубль равнялся 2,66 французского франка, или 25,37 британских пенсов, или 51,4 цента США. Таким образом, курс при выдаче жалования был примерно в 1,5 раза выше обменного, что было выгодно для русских военнослужащих. Такая ситуация возникла после денежной реформы Витте, когда металлическое содержание рубля было понижено в 1,5 раза²¹. Этой же льготой пользовались офицеры и матросы частей, находящихся в Финляндии. Во время Первой мировой войны одной из причин для недовольства стала запутанная система выдачи жалования по заграничному положению в Финляндии. Если корабль, на котором служил матрос, базировался на Гельсингфорсе, то ему выплачивали жалование финскими марками, и он пользовался выгодой от разницы в курсе. Инфляция гораздо сильнее поразила рубль, чем финскую марку, поэтому по мере падения курса рубля получать жалование марками стало еще выгоднее. Если же корабль базировался на Ревель, то жалование выплачивалось рублями. Естественно, что такая ситуация вызывала недовольство и жалобы.

Подводя некоторые итоги, заметим, что к концу 1916 г. материальное положение матросов, особенно из частей, находящихся в Финляндии, было сравнительно неплохим. Если ефрейтор армии получал по усиленному окладу военного времени жалких 90 коп. в месяц, то матрос 1-й статьи даже на берегу мог рассчитывать на 2 руб. в месяц, а в плавании – еще на 1 руб. 20 коп. ежемесячно. В Финляндии эти суммы нужно было умножить еще на 1,5. В целом денежные доходы матросов срочной службы и мобилизованных превышали выплаты солдатам сухопутной армии в 4–7 раз, не считая лучшего питания и обмундирования.

С началом Первой мировой войны в области оплаты моряков русского флота сложилось положение, чреватое конфликтом. На флот были мобилизованы состоявшие в запасе матросы, которые стали получать жалование как состоявшие на срочной службе. В то же время на флоте продолжали службу сверхсрочнослужащие и кондукторы, которые были ровесниками и сослуживцами призванных по мобилизации, но получали значительно большие выплаты. В начале войны был введен усиленный оклад основного жалования для всех, служивших на действовавших флотах. Этот оклад был равен тому, что в мирное время получали служившие на Каспии и на Дальнем Востоке. Точно так же и морское довольствие стало начисляться по повышенной норме, как в заграничном плавании. В наибольшей степени от прибавки выиграли вышеоплачиваемые категории.

²¹ Свод морских постановлений. Пг., 1914. Кн. 10: Морской устав. По продолжению 1910 г. С. 53.

§ 3. В русском флоте после февраля

Символом изменения положения матросов после революции стала отмена погон, которые в Кронштадте были сняты уже в первые дни после победы Февраля.

Следует отметить, что рядовой состав флотов всех крупных морских держав, кроме России, не имел наплечных знаков различия. Обычно знаки различия крепились на рукаве, представляя собой то или иное изображение в средней части рукава. Зачастую это был якорь или скрещенные якоря, иногда дополненные звездочками, коронами, шевронами, венками, символами специальностей и проч. Иногда знаком различия выступали полосы на обшлагах рубахи (во флоте США для трех категорий рядовых матросов) или даже звездочки, напечатанные на ткани по углам синего матросского воротника (у матросов и унтер-офицеров австро-венгерского флота).

Хотя матросы 2-й статьи в русском флоте и носили погоны, они были почти незаметны, поскольку изготавливались из той же ткани, что и сам предмет обмундирования, и не имели окантовки. Погоны можно было заметить только у тех нижних чинов, которым полагались поперечные нашивки из желтой или белой тесьмы (лычки), обозначающие звания матроса 1-й статьи или унтер-офицера. При рабочей форме (парусиновая роба) русские матросы 2-й и 1-й статьи вообще не носили погон. Унтер-офицеры в этом случае носили вместо погон узкие поперечные суконные нашивки, на которые нашивались «лычки» из тесьмы, обозначающие воинское звание. Эти нашивки крепились на плечах шнурками, чтобы их можно было легко снять для стирки робы. На рабочей форме также не носили круглую нарукавную нашивку, обозначающую специальность и степень квалификации – «штат». Такое положение сложилось в связи с тем, что рабочую форму носили на кораблях, а там, тем более на своем боевом посту, все моряки и так знали друг друга и не нуждались в знаках различия.

Видимо, в сознании матросов сформировалось представление о том, что знаки различия вообще и погоны в частности – принадлежность «начальства» (хотя бы и небольшого), а носят их в торжественных случаях. В рабочей же обстановке знаки различия не имеют большого значения. Возможно, по этим причинам у русских матросов возникло стойкое представление о том, что погоны – вредный и ненужный символ абсолютистского режима.

Вскоре после Февральской революции, 15 марта 1917 г., была создана Комиссия для выработки положений, касающихся военно-морского быта под председательством депутата Государственной думы кадета Н. В. Савича. В IV Думе он занимал пост заместителя председателя комиссии государственной обороны (с 1912 г. она называлась комиссией по военным и морским делам) и считался специалистом в области флота. Комиссия начала работу только 13 апреля. После отставки А. И. Гучкова с поста морского министра председателем комиссии назначили В. И. Лебедева, ставленника Керенского, «эмигранта, революционного политического деятеля, участника японской войны и лейтенанта французской службы»²². К концу мая комиссии удалось решить вопрос о судьбе кондукторов и сверхсрочнослужащих, о повышении жалованья матросам и обсудить проблему замены погон другими знаками различия. Кроме того, комиссия разработала положение о судовых комитетах²³.

6 мая были введены новые судебные органы – временные военно-морские суды, которые образовывались в основных военно-морских базах. Они включали в свой состав присяжных, суды были выборными – судьи и присяжные заседатели избирались флотскими советами. Новые суды должны были применять «ко всем виновным наказания, установлен-

²² Соколов А. Комиссия для выработки положений, касающихся военно-морского быта // Свободный флот. 1917. № 2. С. 9–12.

²³ Там же.

ные для офицеров в мирное время»²⁴. Таким образом, матросы уравнивались с офицерами, поскольку ранее за многие преступления матросы несли более тяжелое наказание, чем офицеры. Кроме того, ответственность в целом смягчалась, поскольку следовало накладывать наказания по нормам мирного времени, которые были мягче.

То обстоятельство, что сверхсрочнослужащие и кондукторы были ровесниками многих матросов, призванных из запаса, но получали гораздо больше своих товарищей, вызывало острое недовольство мобилизованных, которое ярко проявилось в мае 1917 г., когда под давлением матросской массы категории сверхсрочнослужащих и кондукторов были упразднены. В результате бывшие сверхсрочники стали получать денежное довольствие как матросы срочной службы или призванные по мобилизации.

23 мая 1917 г. Центробалт принял постановление о том, что «воинские чины специалисты» (то есть матросы и унтер-офицеры, закончившие специальные школы), прослужившие не менее трех лет, могут быть произведены в прапорщики или подпоручики по адмиралтейству в соответствии с уровнем их общего образования²⁵. Данное постановление было принято в связи с упразднением категории кондукторов²⁶ и было направлено на защиту их прав. Бывшие кондукторы получили право на производство в подпоручики по адмиралтейству или в прапорщики флота или механической части (в зависимости от сданных экзаменов). Санитарные кондукторы (фельдшеры) производились без экзаменов в первый классный чин (т. е. в медицинские чиновники). Прочие переименовывались в старшие специалисты, уравниваясь с квалифицированными унтер-офицерами срочной службы.

Инфляция внесла свою лепту в ухудшение положения моряков. По официальным данным, к 1 мая 1917 г. рубль обесценился до 27 коп. в довоенных ценах.

С 1 мая 1917 г. было введено новое жалование для матросов. Оно по-прежнему делилось на основное (береговое) жалование, добавочное содержание за исполнение специальных обязанностей и морское довольствие. Последнее было одинаковым для всех «ввиду того, что в плавании все одинаково подвержены трудностям и опасностям морской жизни», и равнялось 15 руб. в месяц. Основное жалование колебалось от 5 руб. в месяц для молодого матроса или юнги до 12 руб. у боцмана. Добавочное содержание – от 3 руб. в месяц у таких специалистов, как барабанщики или санитары, до 23 руб. у боцмана или старшин некоторых специальностей. В сумме денежное содержание в плавании могло изменяться от 20 руб. в месяц (юнги) до 50 руб. (боцман), что соответствовало 240–600 руб. в год. В пересчете на довоенные рубли денежное содержание матросов теперь составляло от 64 руб. 80 коп. до 162 руб. в год (см. Приложение 6).

Командам судов, находящихся на паровом отоплении (то есть в зимнее время в резерве, но в вооруженном состоянии), полагалось морское довольствие в половинном размере, а командам подводных лодок во время плавания – в двойном размере. За исполнение обязанностей механика на судах 3 и 4 рангов один из старших машинных специалистов получал дополнительно 20 руб. Команды судов и береговых постов на Северном Ледовитом океане и Белом море получали дополнительно сверх всех выплат по 25 руб. Кроме того, предусматривался ряд дополнительных выплат за исполнение обязанностей инструктора, водолаза, за работу в типографиях, за исполнение обязанностей рассыльных и др.

Отменялись выплаты за непитое вино, за окончание специальных курсов, добавочное морское довольствие за заграничное плавание.

²⁴ Приказ военно-морского министра о временных военно-морских судах от 6 мая 1917 г.

²⁵ РГА ВМФ. Ф. р-187. Оп. 1. Д. 336. Л. 7.

²⁶ Приказ по флоту и морскому ведомству № 414 от 12 июля 1917 г. Положение «Об упразднении корпуса кондукторов флота» см.: Приказ по флоту и морскому ведомству № 295 от 12 июня 1917 г.

В результате инфляции и повышения выплат в 1917 г. происходит выравнивание окладов. Если до 1 мая 1917 г. соотношение оклада матроса 2-й статьи и высокооплачиваемого специалиста – унтер-офицера в плавании доходило до 1:33 (9 и 300 руб. в год соответственно), то с этого времени соотношение составило 1:2,5 (240 и 600 руб. в год соответственно).

Если учесть обесценивание денег, то окажется, что оклад высокооплачиваемых категорий после майского повышения составлял всего около 162 руб. в довоенных ценах, тогда как оклад матроса 2-й статьи значительно увеличился, превысив 72 руб. в довоенных ценах. В результате оклады низкооплачиваемых категорий матросов, в сопоставимых ценах, выросли более чем в 3 раза, а относительно «съеденных» инфляцией старых окладов они выросли более чем в 10 раз. В то же время оклады высокооплачиваемых категорий сократились (в сопоставимых ценах) примерно в 2 раза, хотя относительно «съеденных» инфляцией старых окладов они выросли в 2 раза.

Видимо, этим повышением жалования наиболее квалифицированная часть матросов осталась недовольна. Вот что об этом писал капитан 2 ранга Г. К. Граф: «Так, с соответствующими угрозами Временному правительству было предъявлено требование об увеличении жалования. Этот вопрос стал оживленно обсуждаться во всех советах, на кораблях и в береговых командах. Никогда, кажется, прения не были так бесконечны и жарки, как при обсуждении этого вопроса. Никакие доказательства, что государство не в состоянии платить такие огромные оклады, не принимались в расчет. Даже самые умеренные матросы, когда заходила речь о деньгах, прямо теряли голову, и ничто их не могло убедить. Матросы высказывали удивление, и им очень не нравилось, что офицеры считают для себя недопустимым тоже требовать увеличения жалования. По их понятию, это было в порядке вещей и так естественно, что поведение офицеров им казалось подозрительным: вот, мол, ничего не хотят принимать от революции»²⁷.

Поведение матросов может быть объяснено близостью к ним рабочей среды и борьбой рабочих за улучшение своего материального положения во время войны. Кроме того, инфляция существенно сократила и без того сравнительно скромное жалование матросов. В совокупности эти две причины побуждали матросов остро ставить вопрос о повышении им жалования.

Начавшаяся в декабре 1917 г. демобилизация флота требовала определенных расходов, демобилизованным в 1917–1918 гг. выдавали по 1,5 месячных оклада²⁸. Однако аппетиты демобилизуемых простирались дальше. 30 декабря 1917 г. матросы срока службы 1908–1910 гг. потребовали уволить их не позднее 15 февраля 1918 г., снабдить оружием (винтовки и револьверы) и обмундированием по сроку 1918 г. (то есть на год вперед). Центробалт, «будучи не в силах удержать желающих уйти со службы (подч. в документе. – К. Н.)»²⁹ матросов срока службы 1908–1910 гг., постановил приступить к демобилизации срока службы 1908 г. с 1 февраля 1918 г., а 1910 г. – с 1 марта 1918 г. «ЦК БФ видит единственную надежду спасти боеспособность флота в переводе на вольный найм»³⁰. Действительно, еще 7 декабря 1917 г. было введено положение о добровольном укомплектовании флота, в котором одновременно говорилось и о возможности призыва, вероятно, в военное время³¹. Говорить об укомплектовании флота добровольцами можно было, только пересмотрев оклады в сторону серьезного их увеличения.

²⁷ Граф Г. К. На «Новике» в войну и революцию. С. 366–367.

²⁸ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 163. Л. 110–112.

²⁹ Там же. Д. 17. Л. 7.

³⁰ Там же. Л. 7.

³¹ Приказ по флоту и морскому ведомству № 256. (Там же. Л. 3–3 об.)

В результате Февральской и Октябрьской революций матросы добились не только полного уравнивания в правах с офицерами, но их положение стало даже в чем-то более привилегированным, чем у бывших господ. В какой-то степени тенденция к уравнительности даже перешла разумные пределы, палка оказалась перегнута в другую сторону. Заглядывая вперед, скажем, что только после окончания Гражданской войны и практически полной смены матросского состава Красного флота флотский быт вошел в нормальную колею.

Глава 2

Офицерские кадры Первой мировой войны

§ 1. В иностранных флотах

Роль и значение офицерских кадров в вооруженных силах несомненны. Также бесспорно, что комплектование вооруженных сил офицерами – сложная социальная проблема, а способы комплектования офицерского корпуса являются проявлениями социальной структуры общества. Мировой опыт строительства государственного аппарата и вооруженных сил выработал целый ряд способов оградить их от проникновения «нежелательных» для правящей верхушки элементов. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что эти «фильтры», или «цензы», являются сами по себе важным признаком господствующего в стране социального строя.

Мы полагаем, что начинать изучение подобной проблемы следует с тщательного рассмотрения особенностей комплектования офицерского корпуса, что дает ключ к некоторым его особенностям.

Офицерский корпус флотов всех ведущих морских держав строился на единых принципах. Флотское офицерство обязательно разделялось на несколько больших групп, которые в России получили название «корпусов». Важнейшей из них были строевые офицеры, которые были специалистами по штурманской, артиллерийской или минно-торпедной специальности. Из их числа выходили старшие офицеры, командиры кораблей и командующие соединениями флота. Это была наиболее престижная группа офицеров. Другая группа – инженер-механики – отвечали за работу корабельных машин. Они, как правило, не могли стать командирами кораблей или тем более поднять собственный адмиральский флаг. Кроме того, в разных странах существовали различным образом организованные группы офицеров берегового состава, морской пехоты, офицеров, предназначенных для службы на вспомогательных кораблях. Офицеры запаса (если они не прошли подготовку полноценного строевого офицера или инженер-механика) составляли особую неполноправную группу.

Например, офицерский корпус русского флота имел весьма сложную структуру и состоял из строевых офицеров, офицеров инженер-механиков, кораблестроителей, гидрографов, штурманов, морских артиллеристов, офицеров по адмиралтейству, офицеров судебного ведомства. Кроме того, офицеры могли быть кадровыми или запаса. Степень престижности этих категорий была неодинаковой. Высшим престижем пользовались кадровые строевые офицеры. Лишь они могли командовать кораблями и соединениями кораблей, быть старшими офицерами, командирами строевых рот на корабле. Они выполняли обязанности вахтенных начальников, штурманов, управляли артиллерией и торпедным вооружением кораблей. Менее престижной была группа кадровых инженер-механиков (которые имели право лишь на управление корабельными машинами и трюмным хозяйством), кораблестроителей и гидрографов. Еще ниже стояли офицеры по адмиралтейству, несшие, как правило, службу на берегу. Самую низшую ступень занимали офицеры запаса, несмотря на то, что они могли выполнять обязанности строевых офицеров или инженер-механиков. Положение офицеров морской авиации не успело определиться, поскольку эта категория появилась лишь во время Первой мировой войны. Статус офицеров разных групп подчеркивался внешне. Например, на крупных кораблях, где кают-компания были большими, инженер-механики, врачи, священники и офицеры запаса обедали за отдельным от кадровых строевых офицеров столом.

В России система сословных цензов обрела свою классическую законченность при Николае I. В пореформенное время они начали постепенно отменяться, однако вплоть до Первой российской революции сохранялись в значительной мере нетронутыми. Лишь после 1905 г. начался процесс постепенной трансформации этих цензов, ускоренный Первой мировой войной, однако быстрое разрушение этой системы началось лишь после Февральской революции, а окончательно она исчезла после Октября 1917 г.

С представлениями о престижности той или иной категории офицерского состава была теснейшим образом связана система его комплектования. Вокруг различных категорий офицерского состава были возведены барьеры разной высоты для тех, кто хотел присоединиться к этим корпорациям.

Почти во всех европейских флотах господствовало представление о том, что строевой офицер флота должен быть выходцем из привилегированных слоев. Производство матроса в офицеры этой категории было практически невозможно. Автор русского журнала «Морской сборник» писал в начале XX в.: «Всякому известно, что искусство властвовать над другими людьми, искусство командовать, дается несравненно легче тому, кто смолоду к тому привык, а потому дети из руководящих слоев общества, располагающих двумя великими источниками общественной силы: образованием и материальными средствами, вообще говоря, более способны командовать, чем люди, вышедшие из слоев общества более подчиненных... Молодой «барин» или «gentleman» лучше умеет требовать подчинения, а простой человек, во всех странах мира, ему легче подчиняется, чем вышедшему из своей же среды, будь он хоть семи пядей во лбу»³². Почти нигде человек «из народа» не мог стать строевым офицером флота. Барьеры, воздвигнутые вокруг военно-морских учебных заведений, отличались национальным своеобразием, но неизменно были высокими.

Офицеры инженер-механики воспринимались как принадлежащие ко второму сорту, поэтому требования к их происхождению были, как правило, ниже. Наконец, офицеры вспомогательных служб и запаса могли быть выходцами из сравнительно широких кругов населения и даже производиться из нижних чинов.

Порядки, царившие в **британском флоте**, сильнейшем в тогдашнем мире, воспринимались как образцовые. Существовавшая накануне Первой мировой войны система подготовки строевых офицеров Королевского флота была введена в 1903 г. и получила название «системы Селдона» по фамилии тогдашнего Первого лорда адмиралтейства (морского министра). Ее вдохновителем был известный реформатор британского флота адмирал Д. Фишер. Реформа Селдона изменила лишь некоторые второстепенные элементы подготовки строевых офицеров, сохранив в принципе тот порядок, который сложился еще в начале XIX в.

Согласно «системе Селдона», чтобы стать строевым флотским офицером «владычицы морей», нужно было поступить в Королевский морской колледж. К поступлению допускались 12–13-летние подростки по рекомендации одного из высших должностных лиц британского флота. Первый морской лорд имел право рекомендовать неограниченное число кандидатов, прочие лорды адмиралтейства и статс-секретарь по делам колоний могли предложить по несколько кандидатов каждый. На пять кандидатских мест в каждом наборе имели право сироты офицеров армии и флота, умерших на службе. Наконец, каждый вновь произведенный в чин капитан 1 ранга и контр-адмирал имели право назначить по одному кандидату. Кандидаты сдавали экзамены, по результатам которых принимали примерно каждого третьего, для «провалившихся» допускалась еще одна попытка. «Из этих правил приема видно, что нельзя поступить на флот, не имея связей с личным составом флота или с влиятельными политическими деятелями. Это обеспечивает общественную однородность корпуса

³² Врангель Ф., барон. Реформа в английском флоте // МС. 1903. № 3. Отд. неофиц. С.87–88.

флотских офицеров»³³, – писал русский современник. Курс обучения в Морском колледже составлял 4 года, причем обучение было платным. Кроме того, требовались деньги на учебники, обмундирование, карманные расходы. Жалованья кадеты не получали.

По окончании колледжа молодой человек производился в мичманы (в английском флоте этот чин был промежуточным между офицерами и матросами и соответствовал русскому гардемарину). Мичман проходил практику на одном из кораблей флота в течение 3 лет. В это время он получал небольшое по британским меркам жалованье в 1 3/4 шиллинга в день (около 32 фунтов, или 302 руб. в год), но его родные должны были вносить определенную сумму на питание в кают-компании и другие обязательные расходы. После окончания практики мичман сдавал практические и теоретические экзамены, и его производили в младшие лейтенанты. Затем он посещал краткие курсы по различным отраслям военно-морского дела общей продолжительностью 9 месяцев. После этого следовало еще одно годичное практическое плавание³⁴, а далее молодой человек должен был выбрать дальнейший служебный путь – строевого офицера, инженер-механика или морского пехотинца. В соответствии с этим он оканчивал специальные курсы и проходил морскую практику, а через год производился в лейтенанты. Главной «изюминкой» реформы Селдона было совместное образование строевых офицеров, инженер-механиков и морских пехотинцев в течение первых 7 лет подготовки. Привилегии и жалованье строевых офицеров, инженер-механиков и морских пехотинцев были уравнены. Офицер, выбравший инженерную специальность, сохранял право быть назначенным впоследствии командиром корабля. При новой системе наиболее успешные молодые офицеры выбирали, как правило, строевую карьеру, учившиеся хуже шли в инженер-механики, а те, кто «плелся в хвосте», – в морские пехотинцы.

Таким образом, общее время подготовки лейтенанта флота составляло около 10 лет, а семье офицера его образование обходилось в 600–700 фунтов (примерно 5,7–6,6 тыс. руб.). Чтобы судить о величине этой суммы, достаточно сказать, что она равнялась средней зарплате английского рабочего за 8–9 лет³⁵ или годовому жалованью генерала русской армии.

Характерно, что при таких жестких условиях всегда находилось достаточное число желающих стать офицерами, а их крупнейший флот в мире требовал множество. Несомненно, что необходимость высокой платы за обучение и знакомства с «сильными мира сего» составляла барьер, надежно ограждающий британское морское офицерство от проникновения в него «простых людей».

Новая соперница Великобритании на море – **Германия** – создала свою оригинальную систему подготовки офицеров армии и флота. Заметим, что система подготовки офицеров флота в этой стране была скопирована с армейской в связи с тем, что в 70–90-х гг. XIX в. флот Германской империи развивался под сильным влиянием сухопутной армии.

Для того чтобы стать строевым офицером кайзеровского флота, следовало получить среднее образование (принимались и те, кто не закончил последнего класса гимназий, но им предстоял дополнительный экзамен) и в возрасте 18–19 лет поступить в морские кадеты (See-Kadett). При этом особая комиссия имела право отказать кандидату как слишком великовозрастному. Характерно, что предельный возраст не был установлен и отдавался на усмотрение членов комиссии. При поступлении на службу конкурс был достаточно высоким – 2–3 человека на место³⁶. Формально морские кадеты считались разновидностью одного-

³³ Врангель Ф., барон. Реформа в английском флоте // МС. 1903. № 3. Отд. неофиц. С. 87–88.

³⁴ Согласно изменениям в порядок прохождения службы, внесенным в 1911 г. (Объединенный корпус морских офицеров в английском флоте // МС. 1911. № 9. Морская хроника. С. 1–3.)

³⁵ Средняя зарплата занятых в промышленности Великобритании – 6,5 фунтов в месяц (61 руб.) на 1913 г. – Миrows Б. Н. Российская империя: от традиции к модерну. СПб., 2015. Т. 3. С. 767.

³⁶ Жерве Б. Б. Германия и ее морская сила // МС. 1914. № 9. Отд. неофиц. С. 168.

личных вольноопределяющихся – категории, из которой в германских армии и флоте выходили офицеры запаса.

Кадетов отправляли в учебное плавание на парусном судне в южные моря. Во время плавания с ними проводились учебные занятия. По окончании плавания и сдаче экзамена их производили в чин морского прапорщика (*Fähnrich zur See*), т. е. кандидата в офицеры. После этого все желающие могли уволиться в запас. Не выдержавшим экзамена предоставлялось право на еще одно годичное плавание и новую попытку.

Желавшие стать кадровыми офицерами должны были пройти еще 1 1/2 года теоретических занятий, а затем – годичную практику на боевых кораблях. Все это время молодой человек был обязан оплачивать свое обмундирование, учебные пособия и мелкие расходы, что выливалось примерно в 4300 марок (ок. 2 тыс. руб. – зарплата среднего немецкого рабочего за 3 года³⁷). После окончания практики молодой человек подвергался баллотировке – офицеры флота должны были тайным голосованием определить, достоин ли он вступления в их корпорацию. При положительном решении его представляли императору для производства в лейтенанты флота, а при отрицательном – отправляли в новое годичное плавание и снова подвергали баллотировке. Если ему не удавалось заслужить симпатии офицеров и во второй раз – его увольняли в запас в чине прапорщика. Прапорщик мог быть не допущен к производству в офицеры из-за плохой аттестации начальства. Таким образом, в Германии на подготовку строевого офицера затрачивали около 4 лет³⁸. Плата за обучение в Морском училище закрывала путь в строевые офицеры для выходцев из трудовых слоев, а баллотировка препятствовала вхождению в офицерский корпус «сомнительных» выходцев из буржуазии. Дворянство ревниво сохраняло почти исключительную монополию на чин строевого офицера флота в Германии.

В Австро-Венгрии главным рассадником флотского офицерства была Морская академия в Фиуме. В нее принимались подростки 14–16 лет, окончившие низшую реальную школу (т. е. получившие неполное среднее образование). На казенное содержание принимались только дети офицеров флота и армии (преимущество имели сироты), а прочие, независимо от происхождения, должны были платить за обучение³⁹. В академию набирали ежегодно около 100 человек. Срок обучения был 4-летний, затем следовала годичная морская практика, потом годичный «курс морских кадет» и, наконец, офицерский экзамен и производство в морские прапорщики (*Seefähnrich*) – в Австро-Венгрии это был первый офицерский чин. Таким образом, на подготовку морского офицера затрачивалось 6 лет. Родственникам молодого человека это стоило не менее 6400 крон (ок. 2,5 тыс. руб.).

Существовал другой путь стать морским офицером Дунайской монархии. Для этого следовало получить полное среднее образование (окончить высшую реальную школу) и в возрасте около 17 лет поступить в школу морских аспирантов с годичным сроком обучения. После ее окончания молодые люди проходили полугодовую морскую практику и поступали на годичный «курс морских кадет», как и выпускники Морской академии. После этого они сдавали офицерский экзамен и производились в морские прапорщики. Ежегодный набор морских аспирантов не превышал 10 человек.

В Австро-Венгрии главным барьером, ограждавшим флотское офицерство от проникновения в него «нежелательных элементов», была высокая плата за обучение в Морской академии.

³⁷ Средняя зарплата занятых в промышленности Германии – 123 марки в месяц (57 руб.) в 1913 г. – Миронов Б. Н. Российская империя... Т. 3. С. 767.

³⁸ Врангель Ф., барон. Морское училище и морская академия в Киле // МС. 1900. № 2. Отд. неофиц. С. 65–86.

³⁹ К., граф. Австрийская морская академия в Фиуме // МС. 1903. № 8. Отд. неофиц. С. 33–39.

Порядок комплектования офицерского корпуса флота в **Италии** был близок к порядкам в Австро-Венгрии. В Морскую академию, находившуюся в Ливорно, принимались юноши с полным средним образованием в возрасте до 20 лет, курс обучения был 3-летний. Дети офицеров имели преимущество при равных экзаменационных баллах. Плата за обучение за весь курс составляла 2400 лир (900 руб.), кроме того, требовались средства на учебники, обмундирование и карманные расходы. Значительная часть (около 40 %) обучающихся освобождалась от половины платы за учебу⁴⁰. Следует отметить, что плата за обучение на морского офицера в Италии была самой низкой в Европе, поэтому доступность этого пути была несколько больше, чем в других странах. Тем не менее надо помнить, что 2400 лир – средняя зарплата итальянского рабочего за 2 года.

Франция отличалась наиболее демократичным политическим строем из европейских «великих держав», что сказывалось и на порядке комплектования флотского офицерства. Основным источником его пополнения считалась Морская школа в Бресте, куда принимали молодых людей с полным средним образованием в возрасте 15–18 лет. Эта школа располагалась на старом корабле «Борда», поэтому неофициально ее так и называли. В начале XX в. плата за два года обучения была свыше 3000 франков (1124 руб.) в год, к началу Первой мировой войны ее понизили до 2315 франков (868 руб.), считая собственно плату за обучение, взнос за обмундирование и взнос на мелкие расходы⁴¹. После прохождения практики молодые люди производились в аспиранты 1-го класса, а через 2 года службы – в мичманы (*enseigne*)⁴². Таким образом, подготовка офицера во Франции занимала около 5 лет и стоила семье офицера гораздо меньше, чем в Англии, однако и эта сумма была неподъемной не только для рабочего или крестьянина, но и для небогатого интеллигента – провинциального учителя или врача. Она равнялась доходу среднего французского рабочего за 1 год 9 месяцев⁴³.

Перед Первой мировой войной порядки во французской армии и флоте стали более строгими, что отразилось и на морском училище. С 1912 г. учащихся за недисциплинированность не просто отчисляли, а переводили в матросы, и они должны были дослужить 3-летний срок обязательной службы. Заметим, что такое наказание существовало только во Франции, тогда как в других ведущих морских державах не осмелились смешивать выходцев из привилегированных кругов с простонародьем даже в порядке наказания.

В конце XIX в. Морская школа выпускала подавляющее большинство офицеров – около 100 человек в год. Кроме того, еще 4 офицера производились из выпускников Политехнической школы (полувоенное учреждение высшего образования) и незначительное число – из гражданских капитанов дальнего плавания⁴⁴.

В конце 90-х гг. XIX в., под влиянием полевения общей политической обстановки во Франции, к производству в строевые офицеры были допущены нижние чины флота, достигшие звания мэтра. Для подготовки офицеров из числа мэтров были образованы специальные годовичные курсы в Бресте, которые ежегодно выпускали около 25 офицеров. Постепенно набор в Морскую школу на борту «Борда» сокращался, а производство в строевые офицеры из мэтров увеличивалось. Офицерские курсы для мэтров получили прозвище «Морской Сен-Максан», поскольку в сухопутной армии существовало училище в Сен-Максане

⁴⁰ Врангель Ф., барон. Королевская морская академия в Ливорно // МС. 1901. № 7. Отд. неофиц. С. 27–48.

⁴¹ Воспитание и прохождение службы офицерами главнейших морских держав // МС. 1905. № 11. Отд. неофиц. С. 45–65.

⁴² Новая организация французского морского училища и гардемаринского класса // МС. 1911. № 1. Отд. неофиц. С. 81–94.

⁴³ Средняя зарплата занятых в промышленности Франции – 41 руб. в месяц на 1913 г. – Миронов Б. Н. Российская империя... Т. 3. С. 767.

⁴⁴ Каченовский. Машинный персонал на судах французского флота // МС. 1910. № 8. Отд. неофиц. С. 47.

для подготовки сверхсрочнослужащих унтер-офицеров к производству в офицеры. Тем не менее количество строевых офицеров, произведенных из мэтров, росло очень медленно. К 1905 г. их было не более 5 % офицерского корпуса флота, но к началу Первой мировой войны эта цифра выросла почти до 20 %.

Таким образом, Франция была единственной великой морской державой, которая допускала регулярное производство в строевые офицеры флота нижних чинов. Несомненно, это свидетельствовало о значительном демократизме французских политических порядков. В то же время путь к офицерскому званию для рабочего был значительно дольше и труднее, чем для молодого человека, семья которого имела возможность заплатить за обучение на борту «Борда».

В США в Морское училище в Аннаполисе принимали по экзамену молодых людей 15–17 лет. Президент США и специальная комиссия из членов конгресса отбирали тех, кого следовало зачислить в училище из числа выдержавших экзамен. Таким образом, молодой человек, которого сочли недостойным, не мог поступить в училище, даже блестяще сдав экзамены. Русский современник отмечал, что «в училище попадают молодые люди из различных слоев общества»⁴⁵, что было совершенно невозможно, скажем, в России или Германии. Срок обучения составлял 3 года (с 1913 г., до этого 3 1/2 года). Обучение было бесплатным, требовались лишь сравнительно небольшие деньги на приобретение учебников и карманные расходы. Теоретические занятия проводились зимой, летом совершались практические плавания. По окончании обучения молодые люди производились в мичманы (промежуточное звание между офицерами и нижними чинами) и на год отправлялись на боевые корабли. После этого следовал экзамен и производство в чин мичмана-офицера (ensign). Еще через год плавания и после сдачи нового экзамена следовало производство в младшие лейтенанты.

В США существовала, пожалуй, самая демократичная на тот момент система пополнения корпуса строевых офицеров. Она почти не требовала денежных затрат со стороны семьи обучающегося. В то же время фильтр против «недостойных» существовал в виде комиссии из президента и конгрессменов⁴⁶.

В Японии в Морское училище принимали юношей 16–20 лет по экзамену без учета сословной принадлежности. Обучение было бесплатным, кадеты полностью обеспечивались всем необходимым и получали жалованье. Это приводило к очень высокому конкурсу – 7–10 человек на место. Курс училища был 3-летний. После выпускного экзамена кадетов производили в гардемарины и отправляли в учебное плавание на учебных кораблях на 8 месяцев. Во время плавания обучение продолжалось. Затем следовал экзамен и распределение по боевым кораблям. Через год после этого, при хорошей аттестации начальства, молодого человека производили в офицеры⁴⁷. Вопрос о том, насколько всесословность приема в Морское училище была реальной, остается открытым, поскольку вообще история вооруженных сил Японии XX в. изучена явно недостаточно. Тем не менее следует подчеркнуть, что лишь в Японии и России готовящийся стать офицером молодой человек полностью обеспечивался всем необходимым для жизни и учебы, и на его семью не возлагалось бремена расходов. Вообще порядки в японском флоте отличались от европейских суровостью. В частности, морские офицеры повышались по службе только по выбору начальства (старшинство в чине не давало никаких преимуществ), офицеры не имели права на добровольную отставку (до достижения предельного возраста), жалованье было самым скромным в

⁴⁵ П. Г. Воспитание и прохождение службы офицерами главнейших морских держав // МС. 1905. № 11. Отд. неофиц. С. 45–65.

⁴⁶ П. Г. Воспитание и прохождение службы офицерами главнейших морских держав // МС. 1905. № 11. Отд. неофиц. С. 45–65.

⁴⁷ Там же.

мире. Быть может, такой порядок прохождения службы был одной из причин больших успехов японского флота в начале XX в.

§ 2. В русском флоте до февраля

Переходя к рассказу о подготовке строевых офицеров флота в России, отметим, что их готовило единственное в стране учебное заведение – Морской кадетский корпус (МКК⁴⁸). Классический пример ценза, основанного на профессионально-сословной принадлежности, дает система приема в МКК, существовавшая до 1907 г. Абитуриенты делились на два разряда. К 1-му относились сыновья строевых флотских офицеров (за исключением сыновей обер-офицеров, вышедших в отставку не по причине боевого ранения или увечья). К этому же разряду относились те, чьи отцы начинали службу строевыми флотскими офицерами, но затем перешли в другие корпуса морского ведомства. Ко 2-му разряду относились сыновья всех потомственных дворян. При этом подразумевалось, что все флотские офицеры, родители абитуриентов 1-го разряда, – потомственные дворяне. Абитуриенты должны были сдавать экзамены в объеме программы трех младших классов реального училища. После этого пятеро лучших по экзаменационным баллам зачислялись в корпус немедленно (при наборе около 80–90 человек⁴⁹). Затем в корпус зачислялись поступающие по 1-му разряду в порядке убывания баллов. Если после их зачисления оставались места, то они доставались поступающим по 2-му разряду, в порядке убывания баллов⁵⁰. Таким образом, наибольшее значение имел профессиональный ценз – принадлежность отца к категории флотских офицеров, а сословный ценз являлся дополнительным. Сыну потомственного дворянина, не являвшегося строевым офицером, гарантировалось поступление в корпус только при условии блестящей сдачи вступительных экзаменов (в первой пятерке), в противном случае места ему могло не хватить. Правда, оставалась возможность поступления «своекоштным», т. е. с платой за обучение. Для этого было достаточно просто выдержать экзамен. Таким образом, сословно-профессиональный ценз для поступления в корпус не отменялся, но ценз знаний мог быть обойден. Заметим также, что сыновья офицеров, служивших на флоте, но не имевших чести быть строевыми офицерами, например, инженер-механиков или офицеров по адмиралтейству, могли поступать в корпус только в том случае, если их отцы были потомственными дворянами, а не выходцами из других сословий.

Несколько человек ежегодно могли поступить в Морской корпус «своекоштными» с уплатой 350 руб. в год (1050 руб. за первые 3 года, обучение в старших классах было только бесплатным). Существовало также несколько стипендий для обучения в корпусе – четыре костромского дворянства, три Александровского комитета о раненых, по одной великого княжества Финляндского и тульского дворянства. Для поступления стипендиатом было достаточно иметь направление от учредителей стипендии и удовлетворительно сдать экзамены. При этом подразумевалось соответствие сословным требованиям⁵¹.

После русско-японской войны был пересмотрен целый ряд вопросов организации флота, в том числе были несколько изменены правила приема в МКК. Теперь в корпус принимали сыновей всех офицеров морского и военного ведомств, сыновей лиц с высшим образованием, потомственных дворян, священников (имевших сан не ниже иерея) и гражданских чиновников не ниже 8-го класса. Единственным строгим ограничением было обязательное христианское вероисповедание родителей абитуриентов (а следовательно, и самих абитуриентов). Исключения допускались только для мусульман, но лишь с персонального разрешения императора. Все абитуриенты поступали теперь исключительно в порядке экза-

⁴⁸ Его название в начале XX в. несколько раз изменялось. Для простоты мы будем употреблять аббревиатуру МКК.

⁴⁹ Бескровный Л. Г. Армия и флот... С. 217.

⁵⁰ Свод морских постановлений. СПб., 1899. Кн.3: Учебные заведения Морского ведомства. Изд. 1897 г. С. 17–18.

⁵¹ Правила приема воспитанников в Морской кадетский корпус // МС. 1904. № 11. С. 1–5.

менационных баллов, преимущество имели лишь сироты офицеров морского ведомства, погибших в боях и умерших от ран⁵². Новые правила приема, несомненно, расширили круг лиц, принимаемых в МКК, но ограничения оставались. Сохранился и принцип, на котором был построен ценз, – происхождение абитуриента из определенной сословно-профессиональной группы. В период 1907–1917 гг. формулировка «имеющие право на поступление в МКК» стала своеобразным паролем, который неоднократно повторялся в документах при описании ограничений для поступления на офицерскую службу в морском ведомстве.

К 1917 г. подавляющее большинство строевых офицеров флота в свое время прошли жесткий сословный отбор по схеме, существовавшей до 1907 г., и лишь с 1913 г. на флот стали приходить мичманы, принятые в корпус на более либеральных основаниях (учитывая 6-летний срок обучения).

Важным способом спайки строевых офицеров в особую профессиональную группу был набор в МКК 13–14-летних мальчиков в так называемые «общие классы». В этих классах они должны были учиться три года по программе, близкой к кадетским корпусам. Затем кадетов переводили в «специальные классы», где они учились еще три года, но уже как в военном училище. Отсчет срока действительной службы начинался только с момента поступления в специальные классы. Непосредственное поступление в «специальные классы» со стороны было возможно в порядке редкого исключения, и то для питомцев кадетских корпусов. Таким образом, будущие строевые офицеры флота пребывали в одном и том же закрытом учебном заведении 6 лет, тогда как для обучения в пехотном или кавалерийском училище отводилось 2 года. Аналогичный порядок обучения существовал в то время лишь в нескольких наиболее привилегированных учебных заведениях – Пажеском корпусе, Александровском лицее и Училище правоведения, которые совмещали функции учреждений среднего и высшего образования.

По окончании «специальных» классов МКК молодой человек получал звание корабельного гардемарина по морской части, выполнял учебное плавание, сдавал практический экзамен и производился в мичманы, вступая в блестящую корпорацию кадровых строевых офицеров флота.

С 1911 г. в руководстве флота обсуждалась идея отказа от шестилетней подготовки строевых офицеров в МКК. Предполагалось перейти на трехлетний срок подготовки морских офицеров с набором молодых людей «со стороны», а не из младших классов корпуса, как уже практиковалось в военных училищах сухопутной армии. Кроме того, во всех морских державах, кроме Великобритании, уже отказались от набора в военно-морские учебные заведения подростков и перешли к приему юношей со средним или неполным средним образованием. Была осознана мысль о том, что в 17–19 лет молодой человек может выбрать свой жизненный путь гораздо сознательнее, чем в 12–14 лет. Зрелый выбор профессии военного моряка обеспечивал меньший отсев и более сознательное отношение к учебе.

Следует отметить, что накануне Первой мировой войны были сформулированы принципы организации военно-морского образования, которые были воплощены в жизнь уже в Советском Союзе в 30-х гг. Идея заключалась во введении в военно-морском училище сравнительно узкой специализации курсантов, что позволяло подготовить к моменту выпуска офицера-специалиста. Предлагалась специализация по артиллерии, торпедному, штурманскому, механическому делу, по подводному плаванию, кораблестроению и электротехнике⁵³. В предреволюционные годы ввести такой порядок не успели.

Прототипом этой новой для России системы и стали ОГК. При этом старшие классы МКК должны были получить название Морского училища. Младшие же классы МКК пред-

⁵² Свод морских постановлений. СПб., 1910. Кн.3: Учебные заведения Морского ведомства. Изд. 1910 г. С. 23–24.

⁵³ Мелентьев А. Мысли о флоте // МС. 1913. № 3. Отд. неофиц. С. 93–115.

полагалось выделить в особое учебное заведение, во всем подобное сухопутным кадетским корпусам, разместив его в Севастополе, где началось строительство специального здания. В 1916 г. эта реформа было состоялась, однако после Февральской революции виды морского командования на систему подготовки морских офицеров вновь изменились.

В сентябре 1913 г., с особого разрешения императора, во флот были приняты 64 юнкера со средним образованием (ранее принимались только с высшим), которых отправили в учебное заграничное плавание на крейсере «Олег»⁵⁴. В июле 1914 г. специально для них были созданы Отдельные гардемаринские классы (ОГК), в которых они должны были пройти весь теоретический курс «специальных» классов МКК и сдавать экзамены на мичмана⁵⁵. Требования к этим юнкерам были те же, что и для поступления в МКК, таким образом, принцип ограждения офицерского корпуса флота от «нежелательных» элементов не пострадал. Эти юнкера прошли курс обучения за 28 месяцев, тогда как на подготовку офицера в МКК уходило около 70 месяцев. Впоследствии наборы учащихся в ОГК продолжались на регулярной основе⁵⁶.

Строевым офицером флота можно было стать и не обучаясь в МКК или ОГК. Для этого можно было поступить вольноопределяющимся во флот. Вольноопределяющиеся во флоте официально именовались «юнкерами флота», они должны были соответствовать общим требованиям поступления на государственную службу (иметь не менее 17 лет от роду, не состоять под судом или следствием, не быть лишенными прав состояния или права поступать на государственную службу и не быть признанными виновными в краже или мошенничестве). В отличие от вольноопределяющихся сухопутной армии, во флот принимались лишь имевшие законченное высшее образование. В виде временной меры в 1909 г. (в связи с нехваткой офицеров флота) было разрешено принимать также и лиц с полным средним образованием, но только «имеющих право на поступление в МКК». Ограничен был и возраст поступающих вольноопределяющимися – с высшим образованием – не более 25 лет, со средним – не более 22 лет⁵⁷.

Юнкера флота должны были прослужить в этом статусе два года и сдать экзамены за курс МКК. После этого они производились в корабельные гардемарины, а после практического экзамена в мичманы. К юнкерам флота предъявлялось дополнительное требование по сравнению с питомцами МКК – они должны были проявить «знание одного из европейских или же одного из восточных языков, по их выбору и желанию»⁵⁸.

Не следует думать, что юнкера подвергались всем тяготам матросской службы – те из них, кто желал «служить на собственном иждивении», могли даже жить «на вольных квартирах». Состоявшие на казенном содержании получали жалованье, как боцманы (высшее унтер-офицерское звание на флоте), жили в отдельной комнате в казарме и питались отдельно от нижних чинов. Юнкера имели право посещать лекции в МКК в зимнее время⁵⁹. Для облегчения их подготовки в 1913 г. были открыты временные гардемаринские классы в Севастополе и рота юнкеров флота в Кронштадте.

⁵⁴ Всеподданнейший доклад по Морскому министерству за 1913 г. Пг., 1914. С. 54.

⁵⁵ Приказ по флоту и морскому ведомству № 93 от 25 февраля 1916 г.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Устав о воинской повинности 1897 г. по продолжению 1909 г. // Свод законов Российской империи. Т. 4. С. 44–47.

⁵⁸ Правила о приеме вольноопределяющихся в морское ведомство и о прохождении ими службы. Приложение к ст. 1 (прим.) // Свод морских постановлений. СПб., 1899. Кн. 8: Прохождение службы по Морскому ведомству. Изд. 1897 г. С. 199–204.

⁵⁹ Правила о приеме вольноопределяющихся в морское ведомство и о прохождении ими службы. Приложение к ст. 1 (прим.) // Свод морских постановлений. СПб., 1899. Кн. 8: Прохождение службы по Морскому ведомству. Изд. 1897 г. С. 199–204.

Таким образом, обойти требования сословно-профессионального ценза можно было, только получив высшее образование. Однако само по себе его получение требовало средств для оплаты обучения, для приобретения студенческой формы и для жизни во время учебы. Плата за обучение составляла в начале XX в. 300–500 руб. в год. Кроме того, студенту в Санкт-Петербурге было необходимо не менее 480 руб. в год на удовлетворение минимальных материальных потребностей. Одна из слушательниц Бестужевских курсов писала: «Я имею 50 руб. [в месяц] – благополучие, а и то приходится туго, и обед вегетарианский, и чай без всякой закуски»⁶⁰. В провинциальном Дерпте можно было обойтись и 250–350 руб. в год. Требовалось также обмундирование и приобретение учебных пособий. Не будет преувеличением оценить стоимость 4-летнего высшего образования в столице для семьи студента минимум в 5 тыс. руб. В провинции эта сумма могла понижаться до 3 тыс. руб.

Следует иметь в виду, что студенты, добившиеся получения казенных стипендий, были обязаны отслужить по 1–1,5 года за каждый год пользования стипендией. В случае же отказа сделать это они обязывались возратить полученную ими сумму стипендии. Анализ законодательства показывает, что поступление на военную службу офицером не избавляло от необходимости вернуть сумму стипендии, поскольку стипендиат покидал ведомство, рассчитывавшее на его службу⁶¹. Таким образом, единственной возможностью получить высшее образование без затраты существенных средств было получение стипендии частного благодетеля, а надеяться на это могли лишь немногие⁶².

Получению высшего образования предшествовало также весьма затратное завершение полного среднего образования в гимназии или реальном училище.

Юнкера флота, как правило, были выходцами из весьма обеспеченных семей, которым была доступна роскошь высшего образования «за свой счет». Следовательно, под видом образовательного ценза в данном случае выступал имущественный. Возможность попасть в строевые офицеры флота «с черного хода» службы юнкером фактически имели дети предпринимателей или высокооплачиваемой интеллигенции, не имевших дворянского статуса. Кроме того, этот путь был открыт для представителей нехристианских религий (разумеется, кроме иудеев, относительно военной службы которых существовали особые правила, не допускавшие их производства в офицеры ни при каких обстоятельствах). В любом случае доля мичманов, ежегодно производимых из юнкеров флота, в 1911–1916 гг. колебалась около 15 %, тогда как почти все остальные были выпускниками МКК.

В июле 1913 г. были установлены правила перевода офицеров военного ведомства в строевой состав флота⁶³. Это допускалось для офицеров в чине не выше поручика, окончивших полный курс военных училищ, прошедших 6-месячное плавание, сдавших теоретический экзамен при Морском корпусе и практический экзамен на флотах. В этом случае они переименовывались в мичманы. Количество таких офицеров исчислялось единицами.

Следует заметить, что весь флот рассматривался как имеющий привилегии наравне с гвардией, поэтому офицеры Гвардейского экипажа не имели никаких формальных преимуществ перед другими строевыми офицерами флота. Точно так же на флоте отсутствовал корпус офицеров Генерального штаба, и те, кто закончил Николаевскую морскую академию, не имели служебных преимуществ перед прочими строевыми офицерами. А. В. Напалков

⁶⁰ Иванов А. Е. Высшая школа России в конце XIX – начале XX века. Б. м., 1991. С. 298.

⁶¹ О принятии в службу по образованию // Свод законов Российской империи Т. 3: Свод уставов о службе гражданской. Ст. 57–132.

⁶² См., напр.: Гребцова И. С. Особенности формирования фонда казенных и частных стипендий в Новороссийском университете (на материалах научной библиотеки ОНУ) // Стародруки і рідкісні видання в університетській бібліотеці: Матеріали II міжнар. книгознавчих читань (Одеса, 18–19 вересня 2012 р.). Одеса, 2013. С. 107–115.

⁶³ Высочайше утвержденное положение Адмиралтейств-совета «Об установлении правил перевода офицеров военного ведомства в строевой состав флота» 1 июля 1913 г. // ПСЗРИ. Изд. 3. № 39642. С. 697.

в своей диссертации анализирует сословную принадлежность строевых офицеров флота и приходит к выводу о том, что «среди офицеров флота действительно преобладали выходцы из потомственного или служилого дворянства. В целом находит подтверждение [мнение] об офицерах флота как выходцах из элитных слоев общества»⁶⁴.

Состав строевых офицеров русского флота времен Первой мировой войны хорошо характеризует тот факт, что среди них было немало представителей титулованного дворянства – 55 баронов, 12 графов, 25 князей (в том числе два великих князя и один князь императорской крови). В числе адмиралов русского флота значились также английский король Георг V и шведский король Густав V. Среди инженер-механиков или офицеров по адмиралтейству лиц, имевших дворянские титулы, почти не было.

Если в отношении подготовки строевых офицеров флота в большинстве флотов мира накануне Первой мировой войны царила ясность, то вопрос об **офицерах инженер-механиках** был сложным и запутанным. Русский современник назвал его «модным и жгучим»⁶⁵. Как служебное положение механиков, так и способы пополнения их рядов значительно различались от страны к стране и подвергались постоянным изменениям. В целом все флоты можно разделить на две группы с точки зрения положения офицеров-механиков. В Великобритании, США, Японии и России предполагалось, что им необходимо солидное теоретическое образование. Поэтому в этих странах обычно подготовка инженер-механиков была объединена в одном учебном заведении с подготовкой инженеров-кораблестроителей, а офицер инженер-механик был настоящим инженером. В Германии, Австро-Венгрии, Франции и Италии считали возможным ограничиться обучением офицеров-механиков практическим навыкам по управлению корабельными механизмами. Такой подход к обучению механиков позволял комплектовать их ряды старослужащими унтер-офицерами, что было особенно развито во Франции и Италии.

Инженер-механики **британского флота** до 1903 г. составляли отдельный корпус, имевший особые звания. «В отношении общественного и иерархического положения и быстроты производства инженеры поставлены были до сих пор несравненно хуже флотских офицеров»⁶⁶. Чтобы стать инженер-механиком до 1903 г., следовало поступить в Морской инженерный колледж (в возрасте 14–17 лет). Рекомендация при этом не требовалась. Курс обучения был пятилетний, затем следовала годичная практика и производство в чин помощника инженера (соответствовал младшему лейтенанту флота). Стоимость этого образования составляла не менее 200 фунтов (ок. 2 тыс. руб.), не считая обмундирования и мелких расходов.

В 1903 г. система подготовки инженер-механиков британского флота была коренным образом изменена. Теперь все желающие стать строевыми офицерами, инженер-механиками или офицерами морской пехоты должны были поступить в Морской колледж в 12–13-летнем возрасте. Также были уравнены и цензы. Если до реформы будущему морскому инженеру не требовалась рекомендация, то теперь она стала обязательной для всех. Одновременно инженер-механики были переименованы в военно-морские чины с пометкой «Е» (engineer). Их полностью уравнивали со строевыми офицерами по уровню жалованья и условиям карьерного роста. Разрешалось даже назначать инженеров старшими офицерами и командирами кораблей. Желающие из числа инженеров могли получать дополнительное образование и становиться инженерами-судостроителями, но те, кто избрал эту специализацию, уже не могли возвратиться для службы на кораблях.

⁶⁴ Напалков А. В. Офицерский корпус Императорского флота Балтийского моря в годы I Мировой войны (август 1914 г. – февраль 1917 г.): Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2007. С. 58.

⁶⁵ Витте А. Г., фон. Очерк устройства управления флотом... С. 574.

⁶⁶ Врангель Ф. Реформа в английском флоте МС. 1903. № 3. Отд. неофиц. С. 65.

США первыми в мире вступили на путь объединения образования для строевых офицеров и инженер-механиков. Еще в 1899 г. в этой стране были предприняты соответствующие изменения в систему набора в Военно-морскую академию. Система последующего выбора специализации напоминала английскую.

В **Японии** параллельно с военно-морским училищем существовало военно-морское училище для подготовки инженер-механиков флота. Первоначально они считались гражданскими чиновниками, что подчеркивалось их формой. Их карьерный рост был ограничен чином, соответствовавшим капитан-лейтенанту. В 1899 г. были введены старшие чины для инженер-механиков (вплоть до вице-адмиральского). В 1906 г. статус инженер-механиков был повышен: они были приравнены к строевым офицерам.

Инженер-механики во **Франции** производились из мэтров машинной специальности. В этой стране мэтры допускались к самостоятельному управлению машинами на миноносцах, канонерках и транспортах. Для производства в офицеры им требовалось лишь сдать экзамены и набрать стаж управления машинами. К 30 годам при надлежащих усилиях матрос-контрактник мог дослужиться до первого офицерского чина по корпусу инженер-механиков. Во Франции инженер-механики носили особые чины – например, капитану корвета (капитану 3 ранга) флота соответствовал главный механик (*mecanicien en chef*). До 1903 г. штатные должности не позволяли инженер-механикам серьезно расти по службе. Старшим механиком броненосца был офицер в чине старшего механика 1-го класса, что соответствовало флотскому лейтенанту. После 1903 г. чин старшего механика броненосца был повышен до механика-инспектора 2-го класса, что соответствовало капитану 2 ранга и было вполне справедливо.

Оригинальной чертой французского флота было то, что офицеры инженер-механики оплачивались лучше, чем строевые офицеры. Это объяснялось тем, что до 1903 г. привлечь в инженер-механики можно было, только повышая жалованье, поскольку служебный рост этой категории офицеров был ограничен для большинства чином старшего механика 1-го класса (соответствовал строевому лейтенанту). После улучшения служебного положения инженер-механиков их жалованье осталось по-прежнему высоким.

В 1910 г. была основана школа для подготовки инженер-механиков в Тулоне, из которой предполагалось выпускать до 80 % офицеров этой специальности, оставив для непосредственного производства из мэтров лишь 20 % вакансий. В новую школу с годичным курсом предполагалось набирать все тех же мэтров машинной специальности.

В **Италии** офицеры-механики производились из унтер-офицеров, прослуживших 8–12 лет и сдавших экзамен.

В **германском флоте** офицеры-механики производились из палубных офицеров (промежуточная категория между офицерами и матросами) механической специальности. Их служебное положение было значительно ниже строевых офицеров, они практически не могли подняться выше чина, соответствовавшего капитану армии. Аналогичное положение было в **Австро-Венгрии**.

Система, при которой корабельные механики не получали глубокого теоретического образования, не позволяла рекрутировать инженеров-судостроителей из их числа. Поэтому во Франции, Италии, Германии и Австро-Венгрии судостроители и строители корабельных машин (эта специальность в этих странах, как правило, отделялась от судостроительной) готовились в гражданских высших учебных заведениях, а затем уже поступали на службу в морское ведомство.

Система подготовки инженер-механиков в **России** стояла ближе к английской и американской, а с японской практически совпадала. Отечественные инженер-механики и судостроители проходили обучение в Морском инженерном училище императора Николая I (МИУ). Правила приема в него неоднократно менялись. До 1895 г. прием был всесослов-

ным, затем появились значительные ограничения – в училище принимались потомственные и личные дворяне, потомственные почетные граждане, а также дети любых офицеров и чиновников морского ведомства. После русско-японской войны сословно-профессиональные ограничения для поступающих были сняты. В любом случае для поступления следовало выдержать экзамены по курсу 6 классов реального училища⁶⁷. Таким образом, круг лиц, имевших право на поступление в МИУ, был неизмеримо шире, чем в МКК, требовалось лишь выдержать экзамены. В 1906–1912 гг. из МИУ выпускалось около 30 инженер-механиков и кораблестроителей в год⁶⁸.

Вольноопределяющиеся, желавшие стать кадровыми инженер-механиками, принимались на тех же основаниях, что и те, кто стремился стать строевым офицером.

Положение инженер-механиков на флоте часто менялось. В 1885–1905 гг. они носили особые звания (например, младший инженер-механик соответствовал мичману, флагманский инженер-механик – генерал-майору). В 1905–1913 гг. инженер-механики носили сухопутные чины. Наконец, в 1913 г. они получили военно-морские чины с приставкой «инженер-механик», например, инженер-механик-мичман. Одновременно были расширены возможности для их продвижения по службе. Например, ранее должность старшего инженер-механика корабля 1 ранга соответствовала званию подполковника (капитана 2 ранга), теперь эта должность стала соответствовать чину инженер-механика капитана 1 ранга. Для инженер-механиков, правда, не существовало адмиральских званий, они производились в генералы. В 1913 г. офицеры инженер-механики были наконец-то полностью уравнены со строевыми офицерами и в служебных правах, однако инженер-механики не могли быть назначены старшими офицерами или командирами кораблей, тем более командовать соединениями кораблей.

По данным современного исследователя: «Процент выходцев из дворянства, среди инженеров-механиков, постоянно снижался от капитанов 1 ранга до мичманов. Соответственно, возросла численность офицеров, происходящих из демократических слоев общества (крестьян, мещан, чиновничества), которые среди мичманов составляли почти 60 %, в то время как численность дворян (потомственных и личных) снизилась до 14,4 %. Вторым важным отличием являлось присутствие выходцев из низших сословий уже в штаб-офицерских чинах (в т. ч. среди капитанов 1 ранга)»⁶⁹.

Во всех флотах мира существовали **особые категории офицеров или чиновников**, на которые возлагались второстепенные обязанности – ведение делопроизводства, финансовые функции, гидрографические работы, обучение новобранцев на берегу, заведывание портовыми судами и складами, строительство береговых сооружений, организация работ в мастерских и на заводах морского ведомства, оркестровая служба, охрана портов и военно-морских тюрем и т. д. Их организация была самой разнообразной, численность и значение небольшими.

Как многочисленные и сравнительно важные можно отметить разве что корпуса морской пехоты в **Великобритании и США**. Морская пехота в этих странах предназначалась для решения широкого круга задач, ее подразделения находились на всех крупных кораблях флота. Офицеры морской пехоты привлекались также для береговой службы. Во время Первой мировой войны в Великобритании была сформирована дивизия морской пехоты (63-я Королевская морская дивизия), которая провела всю войну на сухопутном фронте. Ее потери составили половину боевых потерь британского флота за войну. В **Германии** морская пехота была создана исключительно для колониальной службы, она была немногочисленной. В дру-

⁶⁷ Свод морских постановлений. Кн. 3: Учебные заведения Морского ведомства. Изд. 1910. С. 31–32.

⁶⁸ Бескровный Л. Г. Армия и флот ... С. 217.

⁶⁹ Напалков А. В. Офицерский корпус Императорского флота Балтийского моря... С. 65–66.

гих «морских державах» морской пехоты в период Первой мировой войны не существовало или ее численность была символической.

В **России** морской пехоты официально не существовало с 1813 г., но во время Первой мировой войны был сформирован ряд частей, укомплектованных моряками, предназначенных для использования на сухопутном фронте. Среди них наиболее экзотическим формированием был Конно-пулеметный отряд Балтийского флота при Кавказской туземной конной дивизии. Более многочисленным был гарнизон Морской крепости императора Петра Великого (Ревель), Отдельная Черноморская морская дивизия, формирование которой проходило в конце 1916–1917 г., ряд отдельных батальонов на Кавказском фронте (в гарнизоне Батума), береговые артиллерийские формирования на Балтийском и Черном морях. Появление всех этих формирований не привело к каким-либо изменениям в структуре флотского офицерского корпуса – особой категории офицеров для них не было создано. В морское ведомство было зачислено несколько сот сухопутных офицеров для пополнения гарнизона Ревеля. Эти офицеры не смешивались с флотскими и составляли особую категорию, но ее роль в морском ведомстве была чисто вспомогательной.

В русском флоте в начале XX в. существовал ряд «корпусов»: морской артиллерии, гидрографов, флотских штурманов, морской строительной части, по адмиралтейству, морское судебное ведомство. В корпуса флотских штурманов и морской артиллерии с начала 80-х гг. XIX в. практически никого не зачисляли, так что в апреле 1916 г. на службе числилось всего 37 морских артиллеристов и 4 флотских штурмана. Корпус гидрографов (120 человек в 1916 г.) пополнялся строевыми морскими офицерами, получившими специальное дополнительное образование. Малочисленные корпуса морской строительной части и морского судебного ведомства комплектовались офицерами, окончившими «посторонние» учебные заведения (Александровскую юридическую академию, Николаевское инженерное училище либо одноименную академию, Институт гражданских инженеров и т. п.). В 1916 г. числилось 27 морских строителей-офицеров (кроме того, было еще 45 чиновников морской строительной части) и 37 юристов.

Корпус офицеров по адмиралтейству был наиболее пестрым по своему составу и самым многочисленным (после строевых офицеров). В апреле 1916 г. на действительной службе состояло 1268 офицеров этого корпуса. Среди них было довольно много произведенных из нижних чинов, встречались офицеры запаса, оставшиеся на службе после русско-японской войны, были офицеры, окончившие сухопутные военные училища и принятые в морское ведомство для обучения новобранцев и организации береговой службы, и т. д.

Кондукторы могли производиться в подпоручики по адмиралтейству за боевое отличие, за отличие по службе или по экзамену. При этом они «перескакивали» через чин прапорщика, поскольку, если бы их производили в прапорщики, они потеряли бы возможность продолжать службу в мирное время. Известны случаи посмертного производства кондукторов в чин подпоручика по адмиралтейству в качестве награды за подвиги. Например, в октябре 1916 г. старший боцман М. С. Мельников и минный кондуктор П. Д. Сульдин были произведены в подпоручики как «погибшие при исполнении весьма важной в военном отношении операции... за боевой подвиг»⁷⁰. Такое посмертное производство было важно для увеличения пенсии семье погибшего. Кроме того, в этом случае сыновья покойного получали право поступления в Морской корпус как дети погибшего в бою офицера.

Достаточно часто производились в офицеры кондукторы «за труды, понесенные по обстоятельствам военного времени» или «за отлично-ревностную службу и особые труды, понесенные по обстоятельствам военного времени».

⁷⁰ Высочайший приказ по флоту и морскому ведомству от 10 ноября 1916 г. № 1652.

По данным Напалкова: «Полученные данные демонстрируют четкое различие социального происхождения между штаб- и обер-офицерами по Адмиралтейству. Среди первых (полковников, подполковников, капитанов) преобладают потомственные и личные дворяне, дети чиновников, обер-офицеров. Среди вторых (штабс-капитанов, поручиков, подпоручиков, прапорщиков) [преобладают] выходцы из низших сословий, в первую очередь крестьян и мещан. Причем удельный вес офицеров выходцев из крестьян постоянно возрастает и уже среди подпоручиков выходцы из данной социальной группы составляют абсолютное большинство»⁷¹.

Проблема подготовки **офицеров запаса** до конца XIX в. очень мало волновала руководство всех флотов. Предполагалось, что отставных морских офицеров будет вполне достаточно для того, чтобы укомплектовать немногочисленные корабли, которыми флот будет пополнен во время войны. Тем не менее кое-какие меры для этого все же предпринимались. Характерно, что главная морская держава – Великобритания – имела лучше всего организованный, хотя и немногочисленный, запас.

В Великобритании существовал Королевский морской резерв, в котором добровольно состояли моряки торгового флота. Для повышения престижа этой организации в 1865 г. был введен специальный кормовой флаг для торговых судов, которыми командовали офицеры резерва (синее полотнище с британским государственным флагом в крыже, обычные торговые суда несли красное полотнище с таким же крыжем). Во время состояния в резерве они получали определенное жалованье, время от времени проходили учебные сборы, а по достижении 60 лет получали небольшую пенсию. Офицеры резерва могли носить чины мичмана (кандидат в офицеры), младшего лейтенанта или лейтенанта. Офицеры ежегодно призывались на сборы. В 1910 г. было создано тральное подразделение Королевского морского резерва, куда было разрешено принимать капитанов рыболовных траулеров. Для них был введен чин шкипера, соответствовавший уоррэнт-офицеру регулярного флота.

Численность резерва была не слишком велика – накануне Первой мировой войны в нем состояло всего 1,5 тыс. офицеров, тогда как регулярный флот насчитывал накануне Первой мировой войны свыше 5 тыс. офицеров. Большим недостатком резерва было то, что лишь около 10 % офицеров резерва проходило годичный курс обучения на военных кораблях, а остальные вообще не служили в военном флоте. Незадолго до Первой мировой войны в Королевский морской резерв было разрешено принимать жителей не только метрополии, но и Канады, Австралии, Новой Зеландии и Южной Африки⁷². До 1914 г. около 100 офицеров резерва были переведены в регулярный флот, где получили прозвище «голодная сотня», что лишний раз свидетельствует о той дистанции, которая разделяла «настоящих» морских офицеров и выходцев из торгового флота.

Во время Первой мировой войны потребовалось огромное количество тральщиков и вспомогательных судов, которые укомплектовывались моряками, ранее состоявшими в морском резерве или вновь зачисленными в него. По новым правилам, офицеры резерва могли достигать чина коммодора (промежуточный между капитаном 1 ранга и контр-адмиралом). Аналогичные права и свои знаки различия получили офицеры Королевского морского добровольческого резерва.

Кроме того, в Великобритании офицеры регулярного флота, оставшиеся за штатом, переводились на половинное жалованье, образуя таким образом резерв флота. Самая богатая страна мира могла позволить себе выплачивать значительные суммы тем, кто состоял в Королевском морском резерве и на половинном жалованье. На эти цели уходило около 3 % морского бюджета, или 13,5 % от средств, выделявшихся на жалованье, обмундирование и

⁷¹ Напалков А. В. Офицерский корпус Императорского флота Балтийского моря... С. 72–73.

⁷² Витте А. Г., фон. Очерк устройства управления флотом... С. 583–585.

продовольствие личного состава флота мирного времени. В абсолютных цифрах эта статья составила (в 1913 г.) солидную сумму: 1382,5 тыс. фунтов стерлингов (свыше 13 млн руб.)⁷³ – стоимость постройки большого крейсера.

В **Германии** офицеры запаса флота выходили из числа одногодичных вольноопределяющихся, которые поступали на флот после окончания среднего или высшего образования для отбывания воинской повинности. Во время своей службы они проходили через несколько школ для подготовки матросов-специалистов и получали основные знания по военно-морскому делу. По окончании службы они сдавали экзамен на чин морского прапорщика и уходили в запас. В военное время их могли производить в чины настоящих офицеров флота – лейтенанта и выше⁷⁴. В любом случае для производства в лейтенанты офицерам запаса требовалось пройти через голосование офицеров, как и кадровым офицерам.

В **США** организованного запаса флота на федеральном уровне не имелось вовсе, а в прибрежных штатах существовала морская милиция. Общая численность ее составляла лишь несколько тысяч человек, в каждом штате их служба регулировалась особыми правилами, которые не были согласованы между собой.

Во **Франции** офицеры запаса пополнялись ушедшими со службы кадровыми офицерами, мэтрами, сдавшими установленный экзамен, и капитанами дальнего плавания, которые имели соответствующее мореходное образование. Офицеры запаса могли производиться в чины до лейтенанта включительно. Раз в два года они призывались на месячные учебные сборы. В **Италии** существовала аналогичная система.

Относительно организации офицерского запаса флота в **Японии** нами не было найдено конкретных сведений.

В **России** вопрос об офицерах запаса флота стоял острее, чем где-либо, в силу небольшого числа профессиональных судоводителей и механиков торгового флота. До конца XIX в. офицерами запаса были лишь кадровые офицеры, уволившиеся со службы. В 1896 г. были введены чины прапорщика запаса флота по морской и механической частям. Право на эти чины имели лица, окончившие училища малого или дальнего плавания или училища судовых механиков. Ученики этих училищ могли происходить из всех сословий⁷⁵, но обычно это были мещане или крестьяне. Во время обучения ученики проходили длительную практику простыми матросами на торговых судах, что очень роняло их в глазах «элиты». При призыве на действительную службу они зачислялись только во флот – имевшие квалификацию штурмана дальнего плавания, шкипера (т. е. капитана) каботажного плавания, судового механика – на 2 года, имевшие квалификацию штурмана каботажного плавания – на 3 года⁷⁶. После увольнения со службы эти лица могли добровольно записываться для сдачи экзамена на прапорщика запаса. Они проходили 6-недельный учебный сбор на судах и допускались к экзамену. Успешно сдавшие его получали чин прапорщика и в военное время могли быть назначены на корабли флота младшими строевыми офицерами или младшими механиками. Лиц, имевших права на сдачу экзаменов на чин прапорщика запаса, было немного – несколько десятков в год.

Прапорщики запаса могли сдавать дополнительный экзамен, который давал право производства в подпоручики по адмиралтейству⁷⁷. Сдавшие такой экзамен приравнивались к

⁷³ Л. А., де. Английские морские сметы на 1912–1913 гг. // МС. 1912. № 3. Отд. неофиц. С. 168.

⁷⁴ Жерве Б. Б. Германия и ее морская сила. С. 171–172.

⁷⁵ Высочайше утвержденное Положение о мореходных учебных заведениях Министерства финансов. 6 мая 1902 г. // ПСЗ РИ-3. № 21413. С. 322–328.

⁷⁶ Общий устав о воинской повинности. Изд. 1914 г. // Свод законов Российской империи. Т. 4: Свод уставов о повинностях. Ст. 78.

⁷⁷ Программа этого экзамена была утверждена по журналу Адмиралтейств-совета от 17 ноября 1910 г. за № 4785. Ст. 40896.

кадровым офицерам армии и могли поступать на службу в мирное время, занимая низшие корабельные должности (обычно на вспомогательных судах – буксирах, ледоколах и проч.). Подпоручики запаса получали право на сдачу полного офицерского экзамена за курс МКК или МИУ. Успешно прошедшие и это испытание производились в поручики по адмиралтейству. Однако по правилам они не могли быть переименованы в мичманы, хотя чин поручика и соответствовал чину мичмана⁷⁸. Следует отметить, что переводы офицеров по адмиралтейству в строевые офицеры флота практиковались, но только в отношении тех, кто изначально был строевым офицером, а позднее, по тем или иным причинам, перешел в офицеры по адмиралтейству.

Известны единичные случаи, когда офицер запаса добивался зачисления в строевые офицеры флота. Например, Н. Н. Ковалев (1880–1953), который в 1903 г. стал прапорщиком запаса по морской части, был призван на русско-японскую войну и остался в кадровом составе флота, сдав экзамен на подпоручика. В 1911 г. его произвели в штабс-капитаны по адмиралтейству, а в октябре 1912 г. он был переведен во флот лейтенантом. Кстати, Н. Н. Ковалев был отцом С. Н. Ковалева (1919–2011), знаменитого генерального конструктора атомных подводных лодок, дважды Героя Социалистического Труда. Другой пример – Д. С. Карабурджи (1881–1957), также прапорщик по морской части, участник русско-японской войны, дослужившийся до штабс-капитана по адмиралтейству, переведенный в ноябре 1913 г. в строевые офицеры лейтенантом. Его перевод в строевые офицеры объясняется тем, что он стал квалифицированным офицером-подводником и в Первую мировую войну командовал подводными лодками «Макрель», АГ-15 и «Форель». Эти два офицера со столь похожей биографией сделали диаметрально противоположный выбор во время Гражданской войны. Н. Н. Ковалев служил в РККФ, затем жил и скончался в Ленинграде, а Д. С. Карабурджи воевал в рядах белой Северо-Западной армии и умер в эмиграции в Бразилии.

Это показывает, что корпус строевых офицеров флота, и даже корпус инженер-механиков были закрытыми привилегированными корпорациями, доступ в которые открывался не только суммой знаний и навыков, но и происхождением. Разрешить переименование поручиков запаса флота в мичманы означало бы признать, что крестьянин или мещанин, плававший матросом на торговом пароходе, служивший нижним чином на военном флоте, не имевший соответствующего воспитания, может войти в эту корпорацию. Это противоречило представлениям о флотском офицерстве. Официально непроходимый барьер между «настоящими» офицерами и прапорщиками запаса объяснялся тем, что «у нас крупных коммерческих судов почти что нет, а на мелких плавают лица, по своим познаниям и развитию далеко не подходящие к офицерскому званию»⁷⁹. Положим, это было в определенной степени верно по отношению к прапорщикам, но откровенной несправедливостью был барьер между поручиками по адмиралтейству и мичманами, обладавшими одинаковыми познаниями и отличавшимися только происхождением.

Такой подход был характерен для всех европейских флотов того времени. Знаменитый создатель немецкого броненосного флота гросс-адмирал А. Тирпиц писал в своих мемуарах о прусском флоте 1860-х гг.: «Приток малообразованных морских волков из торгового флота, среди которых было немало оригинальных личностей, названных нами «вспомогательными баронами» (после 1870 года они были удалены из флота судами чести), вызывал много шуток в наших кают-компаниях. Наши матросы нередко отказывались признавать их авторитет, между тем как офицер, окончивший военно-морское училище, всегда оставался для них барином, хотя поддерживал с ними более товарищеские отношения. Принцип

⁷⁸ Временное положение о прапорщиках запаса флота // Свод морских постановлений. Кн. 8: Прохождение службы по морскому ведомству. С. 236–237. Ст. 19.

⁷⁹ *Vumte A. Г., фон.* Очерк устройства управления флотом... С. 592–593.

Вашингтона – назначать офицерами только джентльменов – оправдал себя и в нашем флоте. Одно лишь мужество в бою с врагами не может восполнить недостаток воспитания»⁸⁰. В шутке Тирпица обыгрывается термин «вспомогательные крейсера» – суда торгового флота, вооруженные и переоборудованные во время войны в боевые корабли. Заметим, что себя «настоящие» морские офицеры считали «настоящими баронами». Английский полковник Хэнс, специалист по дисциплинарной практике, накануне Первой мировой войны писал в духе, вполне сходном с воззрениями Тирпица: «Писание учит нас, что не все равны и на небеси, а я склонен думать, что есть разница в положении господ и подчиненных и в аду»⁸¹. В полном соответствии с этими принципами на русском флоте матрос мог быть произведен за подвиг в офицеры, но не в строевые или инженер-механики, а по адмиралтейству.

Разница в положении разных категорий офицеров осознавалась матросами, но, как водится, обрастала слухами и мифами. Один из матросов вспоминал: «На «Азии» (учебном судне. – К. Н.) служил в чине поручика с березовыми (серебряными. – К. Н.) погонами и с красным просветом Ребров... по специальности минный офицер-торпедист. Офицеры дворянского сословия носили золотые погоны с черным просветом и получали зарплату в несколько раз больше простого смертного, поручика, выходца из простого народа. [...] Для получения дворянского звания необходимо прослужить в царском военно-морском флоте 25 лет безупречной службы в чине офицера, тогда только присваивают дворянское сословие с ношением золотых погонов...»⁸². В этом отрывке смешаны реалии эпохи Николая I с реалиями эпохи Николая II. В начале XX в. даже 25 лет офицерской службы не давали права на производство в строевые офицеры, как было показано выше. Тем более стаж службы не являлся основанием для получения потомственного дворянства – в начале XX в. в него вводились лишь достигшие чина генерал-майора или награжденные орденом Св. Владимира или Св. Георгия. С другой стороны, разница в жалованье офицеров по адмиралтейству и строевых офицеров была не столь велика и отличалась «на одну ступень» – строевой офицер получал основное жалованье, как офицер по адмиралтейству, старше его на один чин. Морское довольствие, квартирные и прочие выплаты были одинаковыми для всех категорий офицеров и зависели только от занимаемой должности. При этом мемуарист точно фиксирует факт службы Г. В. Реброва (1864 – после 1918), который был призван на флот матросом в 1886 г., в 1911 г., после длительной сверхсрочной службы стал минно-машинным кондуктором, а в октябре 1915 г. был произведен в подпоручики по адмиралтейству и через несколько дней – в поручики. Минно-машинная специальность заключалась в обслуживании двигателей торпед, поэтому мемуарист прав, называя Реброва «офицер-торпедист». После революции Г. В. Ребров состоял на службе в РККФ⁸³.

За боевое отличие прапорщики могли быть произведены в чин подпоручика без экзаменов. Получение чина подпоручика по адмиралтейству (как по экзамену, так и за отличие) давало право продолжать военную службу после окончания войны и проведения демобилизации. Прапорщики же флота обязательно увольнялись в запас. Награждение орденом Св. Георгия 4-й степени давало право остаться на службе в мирное время без сдачи экзаменов. Это было логично, поскольку награжденный этим орденом имел право (один раз за службу) на автоматическое производство в следующий чин, после года службы в предыдущем чине. Награждение любым другим орденом «с мечами» (т. е. за боевые заслуги) давало

⁸⁰ Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 48.

⁸¹ Хэнс, полковник (Haines G.). Система наказаний в применении к солдатам и матросам // МС. 1913. № 1. Отд. неофиц. С. 83.

⁸² Цит. по: Колоницкий Б. И. Символы власти и борьба за власть: К изучению политической культуры российской революции 1917 года. СПб., 2012. С. 152.

⁸³ Личные дела Г. В. Реброва: РГА ВМФ. Ф. 873. Оп. 16. Д. 46; Там же. Ф. 406. Оп. 9. Д. 3496Р; Там же. Оп. 10–2. Д. 30Р; Там же. Ф. Р-92. Оп. 21. Д. 2209; Там же. Ф. Р-2192. Оп. 2. Д. 4738.

право остаться на службе на 1 год после демобилизации с флота для подготовки к экзаменам на подпоручика.

Отметим немаловажную особенность делопроизводства начала XX в. в отношении офицеров запаса. В справочных изданиях указывается как дата производства офицеров этой категории в чин не фактическая дата производства, а дата старшинства в чине. А. Т. Дармороз (1874–1916) в чине прапорщика по механической части участвовал в русско-японской войне (на крейсере «Изумруд»), после войны был уволен в запас. С началом Первой мировой войны он вновь призван, при этом в официальном списке офицеров флота в качестве даты его старшинства в чине прапорщика указано 20 января 1913 г. Это означает, что к моменту повторного призыва (в августе 1914 г.) А. Т. Дармороз прослужил прапорщиком около 1,5 лет во время русско-японской войны. Эти 1,5 года вычли из даты его призыва в 1914 г., в результате чего и получилась дата 20 января 1913 г. Такая операция была необходима для вычисления относительного старшинства офицеров, ведь с лета 1905 г. по лето 1914 г. Дармороз не служил в военном флоте и этот период не мог учитываться для определения его старшинства в чине. Еще более важной эта операция была для кадровых офицеров, которые на какое-то время выходили в запас или в отставку, а их товарищи по выпуску из Морского корпуса или Морского инженерного училища продолжали службу. Было бы несправедливо по отношению к ним приравнивать годы, проведенные в запасе или отставке, к годам действительной службы.

Во время русско-японской войны на флоте впервые появилась новая категория командного состава – **зауряд-прапорщики**. Этот чин был введен в июле 1904 г., ранее существовала аналогичная категория волонтеров флота, установленная приказом наместника на Дальнем Востоке Алексеева в феврале 1904 г. Чин зауряд-прапорщика был временным, только до окончания текущей войны. В 1909 г. было установлено, что все штурманы, шкипера и механики, плававшие в этих должностях на торговых судах под русским флагом, освобождались от военной службы в мирное время⁸⁴. Это было сделано для привлечения специалистов в русский торговый флот, однако оно резко сократило пополнение категории прапорщиков запаса, которая и без того была невелика. Из-за этого в России появилось сравнительно много судоводителей и механиков торгового флота, не имевших военной подготовки. Для того чтобы использовать этот контингент на офицерских должностях, в феврале 1915 г. был издан приказ, восстанавливавший категорию зауряд-прапорщиков по морской или механической части⁸⁵.

В связи с тем, что чин зауряд-прапорщика был временным, его носители не могли быть награждены офицерскими орденами, а только солдатскими Георгиевскими крестами и медалями. После окончания войны они подлежали обязательной демобилизации. Зауряд-прапорщики имели право сдать экзамен на чин прапорщика флота. Зауряд-прапорщиков за боевое отличие производили сразу в чин подпоручика по адмиралтейству, что давало возможность остаться на службе в мирное время.

Первая мировая война потребовала увеличения численности офицерского корпуса флота. Поэтому возникает ряд **учебных заведений военного времени**.

До лета 1915 г. при 2-м Балтийском флотском экипаже в Кронштадте существовали рота юнкеров флота (для имеющих высшее образование) и рота вольноопределяющихся (для имеющих среднее образование), для облегчения подготовки к экзаменам на офицерский чин. При этом юнкера производились в мичманы, а вольноопределяющиеся – в прапорщики. Летом 1915 г. рота юнкеров была переименована в гардемаринскую роту (прозвище – «серые гардемарины»). С декабря 1916 г. рота была преобразована в Курсы гардемарин

⁸⁴ Общий устав о воинской повинности. Изд. 1914 г. Ст. 82.

⁸⁵ Приказ по флоту и морскому ведомству № 58 от 8 февраля 1915 г.

флота (КГФ), с морским, механическим, гидрографическим и кораблестроительным отделениями. 17 декабря 1916 г. на Курсы были зачислены 106 человек для подготовки по морской части, через два дня – еще 20 человек по механической и 19 – по кораблестроительной части. Позднее было набрано еще 30 человек на гидрографическое отделение. Курсы располагались в Петрограде на Лоцманской ул., д. 3. Первый выпуск «серых гардемарин» состоялся в мае 1917 г. На 27 ноября (ст. ст.) 1917 г. их начальником был генерал-майор П. Н. Вагнер, на курсах числилось в морском отделе – 219 гардемарин, в механическом – 85, в гидрографическом – 27⁸⁶. Надо полагать, что на кораблестроительном отделении уже никого не осталось. В конце года Высшая морская коллегия приняла решение: «Гидрографическому отделению продолжать свои занятия до 1 июня. Гардемаринам флота по морской части в количестве не более 30 и гардемаринам по механической части в количестве не менее 15 человек, желающих сдать оставшиеся экзамены, дать возможность закончить в срок до 28 апреля». 28 марта 1918 г. было объявлено о закрытии Курсов, при сохранении гидрографического отделения, переименованного в Класс гидрографов военного флота (существовал до июля 1918 г.), а также механического и кораблестроительного отделений, переименованных в Краткосрочные курсы военного кораблестроения (существовали до 1 августа 1918 г.). По другим данным, последний выпуск КГФ состоялся в апреле 1918 г.⁸⁷

21 марта 1916 г. Николай II утвердил положение «О школе прапорщиков флота»⁸⁸. Школа предназначалась для подготовки прапорщиков флота по морской и механической частям. Срок обучения – 4 месяца (столько же, сколько и в школах прапорщиков сухопутного ведомства). В школе предполагалось два отдела – морской и механический, всего на 200 обучающихся. В школу принимались без экзаменов лица, «имевшие свидетельства об окончании полного курса мореходных училищ или училищ судовых механиков». Это могли быть: вольноопределяющиеся, охотники флота, нижние чины флота, ратники морского ополчения и молодые люди со стороны «христианского исповедания, имеющие не менее 17 лет от роду, удовлетворяющие требованиям офицерской службы»⁸⁹. Особых выпускных экзаменов не полагалось, но должна была производиться общая оценка знаний комиссией из всех преподавателей школы. Обучающиеся, нарушившие дисциплину или продемонстрировавшие неспособность в обучении, могли быть исключены из школы и возвращены в свои части, с запретом на производство в офицеры в течение одного года. Успешно сдавшие экзамены предварительно производились в унтер-офицеры, а затем, высочайшим приказом по флоту и морскому ведомству, – в прапорщики. Окончившие школу по первому разряду (т. е. отличники) получали право на производство в подпоручики по адмиралтейству без экзаменов, властью командующих флота (в порядке ст. 25 книги X Свода морских постановлений издания 1914 г., т. е. «в военное время, за военные подвиги и другие отличия»), после шести месяцев службы прапорщиком⁹⁰. Таким образом, данная школа просто облегчала получение чина прапорщика флота тем лицам, которые в принципе имели на это право еще по положению 1896 г.

21 ноября 1916 г. был подписан приказ об организации при механическом отделе этой школы Временных курсов для подготовки офицеров-специалистов по двигателям внутреннего сгорания. Сами курсы размещались в Лесном в зданиях Петроградского политехнического института Петра Великого, а обучаться на них должны были студенты петроградских

⁸⁶ РГА ВМФ. Ф. р-187. Оп. 1. Д. 42. Л. 20–21.

⁸⁷ Там же.

⁸⁸ Приказ по флоту и морскому ведомству № 165 от 5 апреля 1916 г.

⁸⁹ Положение о школе прапорщиков флота // Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству. 1916. С. 504.

⁹⁰ Положение о школе прапорщиков флота // Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству. 1916. С. 503–507.

технических ВУЗов⁹¹. Вероятно, предполагалось, что основным местом службы этих офицеров будет морская авиация, поскольку в тот же день было предписано организовать при машинной школе Балтийского флота временные классы для подготовки нижних чинов флота для службы по авиации, мотористов и моторных унтер-офицеров⁹².

11 июля 1916 г. было введено положение «О школе прапорщиков по адмиралтейству» с 4-месячным курсом⁹³ «для удовлетворения возникшей потребности в скорейшем укомплектовании офицерами новых формирований, предложено было, среди других мер, назначение в распоряжение Командующих флотами офицеров, получивших специальное морское образование, но несущих береговую службу. Для замены же этих офицеров на берегу была учреждена в отчетном году школа прапорщиков по адмиралтейству; целью этой школы была поставлена подготовка в кратчайший срок молодых людей с законченным средним образованием к несению на берегу офицерских обязанностей, не требующих специально-морских знаний»⁹⁴.

Фактически это была обычная школа прапорщиков пехоты, но при морском ведомстве, для лиц с полным средним образованием (которым не могло похвастаться большинство поступавших в сухопутные пехотные школы прапорщиков) и только христианского вероисповедания⁹⁵. В школу набрали 150 человек, разместив ее в Ораниенбауме, на базе морской учебно-стрелковой команды. Порядок обучения и производства в чин был таким же, как и в Школе прапорщиков флота. В апреле – мае 1917 г. школа была переведена в Петергоф (разместилась на даче Галла, начальником был подполковник Н. Ю. Татаринов на 27 ноября (ст. ст.) 1917 г.⁹⁶) и переименована в Школу мичманов военного времени берегового состава. Тогда же состоялся первый выпуск мичманов военного времени берегового состава, в сентябре выпущены мичманы военного времени по механической части и берегового состава, а в конце того же месяца выпущена третья группа мичманов военного времени уже без обозначения специальности⁹⁷. В конце ноября 1917 г. школа находилась в процессе ликвидации, в ней числилось 105 гардемарин, уволенных в отпуск до 31 декабря⁹⁸. Школу окончательно расформировали 18 февраля 1918 г.

Формирование авиационных подразделений флота потребовало подготовки соответствующих кадров. Вплоть до осени 1917 г. офицеры морской авиации не составляли отдельной категории. Они оставались строевыми офицерами, инженер-механиками, прапорщиками, зауряд-прапорщиками или даже сохраняли статус офицеров сухопутной армии, временно прикомандированных к морскому ведомству. Все они должны были получить квалификацию морского летчика. Эта квалификация стояла в одном ряду, скажем, с квалификацией офицера подводного плавания, штурманского или артиллерийского офицера. При этом, например, летчик-прапорщик мог сдавать экзамены на подпоручика по адмиралтейству, а офицер сухопутной армии с полным военным образованием мирного времени мог сдавать экзамен на мичмана – то есть действовали обычные правила перевода офицеров из одной категории в другую.

Подготовка морских летчиков первоначально велась в сухопутных авиационных школах. Недостатки этого пути пополнения кадров заставили открыть 10 августа 1915 г. Офи-

⁹¹ Приказ по флоту и морскому ведомству № 610 от 16 декабря 1916 г.

⁹² Приказ по флоту и морскому ведомству № 625 от 16 декабря 1916 г.

⁹³ Приказ по флоту и морскому ведомству № 352 от 11 июля 1916 г.

⁹⁴ Всеподданнейший доклад по Морскому министерству за 1916 г. Пг., 1917. С.44–45.

⁹⁵ Положение о школе прапорщиков по Адмиралтейству // Указатель правительственных распоряжений по морскому ведомству. 1916. С. 941.

⁹⁶ РГА ВМФ. Ф. р-187. Оп. 1. Д. 42. Л. 20–21.

⁹⁷ Волков С. В. Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога. М., 2004. С. 177.

⁹⁸ РГА ВМФ. Ф. р-187. Оп. 1. Д. 42. Л. 20–21.

церскую школу морской авиации на Гутуевском острове в Петрограде (в начале 1917 г. школа была переименована в Ораниенбаумскую). В связи с тем, что зимой летать на гидросамолетах в Петрограде было невозможно, с осени 1916 г. до весны 1917 г. занятия проходили в Баку, а школа именовалась Бакинским отделением школы морской авиации (БОШМА). В январе 1917 г. морские авиационные школы были выведены из подчинения сухопутного и подчинены морскому ведомству, а Бакинское отделение стало самостоятельной Бакинской школой морской авиации. Одновременно в этих школах обучалось небольшое количество курсантов – по 20–25 офицеров и 15–20 нижних чинов. Летом 1917 г. создается Школа воздушного боя в Красном Селе (ее штат был утвержден 17 июня⁹⁹), предназначенная для переподготовки летчиков широкого профиля в истребителей.

В конце лета 1917 г. вводятся четкие правила производства в офицеры-морские летчики, после обучения в течение 6–9 месяцев с производством в чин мичмана¹⁰⁰. 18 августа 1917 г. был издан приказ о наборе 100 молодых людей в охотники флота, «удовлетворяющих по образованию и состоянию здоровья для службы морскими летчиками». Их предполагалось содержать при 2-м Балтийском флотском экипаже до начала занятий на «теоретических курсах морской авиации»¹⁰¹. 8 сентября 1917 г. был издан приказ о переименовании всех офицеров морской авиации в военно-морские чины¹⁰² и создании особой категории офицеров – морских летчиков.

Первая мировая война изменила долю офицеров запаса не только в сухопутной армии, но и на флоте. В конце 1917 г. на флоте числилось 1407 прапорщиков и 1036 мичманов военного времени (чин, введенный в апреле 1917 г.), а также 311 зауряд-прапорщиков¹⁰³, что составляло 33 % офицерского корпуса. Следует учитывать, что фактически процент офицеров запаса и военного времени был еще выше, поскольку некоторые из них к этому времени уже достигли чина подпоручика или поручика по адмиралтейству.

Во время Первой мировой войны офицерский корпус русского флота начал довольно активно пополняться представителями интеллигенции. На флот принимались в качестве вольноопределяющихся лишь лица с высшим образованием, а флотское строевое офицерство принадлежало к сливкам общества. Поэтому у молодого человека из «хорошей семьи» был большой соблазн присоединиться к этому избранному кругу. Важным было и то, что условия службы морских офицеров не шли ни в какое сравнение с прозябанием в окопах офицеров сухопутной армии. Наконец, те, кто не стремился на фронт, учитывали, что на подготовку к чину морского офицера уходило 2–3 года. Это давало надежду «пересидеть» войну, да еще и в хорошей компании. Например, Ф. Ф. Ильин (Раскольников) в своих воспоминаниях именно последнее обстоятельство называет определяющим для выбора им поступления в Отдельные Гардемаринские классы осенью 1914 г. Гардемарином ОГК набора 1914 г., кроме известного революционного деятеля Ф. Ф. Ильина (Раскольникова) (1892–1939), был и Адмирал флота Советского Союза И. С. Исаков (1894–1967).

Весной 1916 г. произошла отмена отсрочек от призыва для студентов ВУЗов. Поэтому они устремились в школы прапорщиков флота разного рода. Говоря о представителях интеллигенции, влившихся во время войны в ряды флотского офицерства, можно назвать целый ряд лиц, впоследствии снискавших известность на разных поприщах.

⁹⁹ РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 243. Л. 6.

¹⁰⁰ Герасимов В. Л. Подготовка кадров отечественной морской авиации. 1914–1917 гг. // Вопросы истории. 2008. № 2. С. 101–104.

¹⁰¹ Приказ по флоту и морскому ведомству № 201 от 18 августа 1917 г.

¹⁰² РГА ВМФ. Ф. р-5. Оп. 1. Д. 157. Л. 60 об.

¹⁰³ РГА ВМФ. Ф. р-187. Оп. 1. Д. 509. Л. 4–5; Ф. р-5. Оп. 1. Д. 82. Л. 22–29 об.

Среди тех, кто поступил на флот юнкером и сдал экзамены за курс Морского корпуса, был будущий знаменитый советский архитектор В. Г. Гельфрейх (1885–1967), окончивший в 1914 г. Академию художеств и произведенный в июне 1916 г. в чин мичмана. Поступление в Школу прапорщиков флота или сдача экзамена на чин прапорщика были доступны гражданским судоводителям и механикам гражданских судов. Этим путем пошел известный советский детский писатель Б. С. Житков (1882–1938), ставший прапорщиком по авиационной части.

Поступление в Школу прапорщиков по адмиралтейству было доступно и при отсутствии мореходного образования. У нас сложилось впечатление, что эта школа стала настоящим ковчегом петербургской интеллигенции. В числе ее выпускников (1-й выпуск, октябрь 1916 г.): первый по баллам в выпуске В. П. Евладов (1883–1974) – ученый в области полярного земледелия, прославившийся как исследователь Ямала, А. В. Ефимов (1896–1971) – выдающийся советский историк-американист, Р. А. Иогансон (1878 – после 1919) – сотрудник Публичной библиотеки, У. И. Токумбетов (1888 – после 1935) – видный деятель татарского национального движения и другие.

Среди офицеров запаса были люди, имевшие боевой опыт русско-японской войны. В частности, Б. П. Нельсон-Гирст участвовал в качестве волонтера флота в обороне Порт-Артура, сражался на сухопутном фронте обороны крепости и был награжден солдатскими Георгиевскими крестами 4-й и 3-й степени. В начале Первой мировой войны он стал зауряд-прапорщиком, а в ноябре 1916 г. за боевое отличие был произведен сразу в чин подпоручика по адмиралтейству.

Подводя итоги, заметим, что в России накануне и во время Первой мировой войны существовала организация офицерского корпуса флота, уходившая корнями в феодальную эпоху. Офицерский корпус характеризовался замкнутостью, был разделен на несколько категорий, которые окружали барьеры разной высоты. Подобная система существовала в Великобритании и Германии. Во Франции, Италии и США офицерский корпус флота был сравнительно более демократичным.

Материальное положение офицеров флота в дореволюционное время было стабильным и обеспеченным. Денежные доходы флотских офицеров были заметно выше, чем в армии.

Денежные выплаты состояли из жалованья (по чину), столовых (по должности), квартирных (в зависимости от чина и местности, где проходила служба) и «морского довольствия» (по должности). Жалованье выдавалось за прошедший месяц, а столовые – на месяц вперед. Кроме того, предусматривались разного рода суточные, пассажирские, подъемные и другие выплаты.

Жалованье и столовые облагались **вычетом** в размере 1 % «на госпиталь» и 1,5 % на медикаменты, а 6 % доходов вычитали в пенсионный «эмеритальный» капитал, так что общая сумма вычетов составляла 8,5 %. Мы во всех случаях указываем сумму, причитавшуюся к выдаче на руки офицеру, после произведенных вычетов. При любом увеличении жалованья разница между прежним и новым жалованьем за первые три месяца также вычиталась. При пожаловании орденов полагалось выплатить определенную сумму в капитал орденов, она шла на пенсии вдовам и сиротам кавалеров. Правда, сборы при награждении много лет не увеличивались, поэтому к началу XX в. они были сравнительно невелики, от 15 руб. за орден Св. Станислава 3-й степени до 500 руб. за орден Андрея Первозванного. При награждении орденом Св. Георгия любой степени, Георгиевским оружием, орденом Св. Владимира 4-й степени за выслугу лет сбор не взимался. Если офицер находился под арестом, у него вычиталась половина жалованья, столовые не выплачивались вовсе.

Жалованье выплачивалось по 1-му разряду – офицерам Балтийского и Черноморского флотов. По 2-му разряду (увеличенное) – офицерам Каспийской флотилии, а также зани-

мавшим ряд должностей на Черном и Балтийском морях. Например, слушателям Учебного отряда подводного плавания, Водолазной школы, Николаевской морской академии, преподавателям Машинной школы Балтийского флота, артиллерийским и минным приемщикам на заводах и некоторым другим. По 3-му разряду (самое большое) жалование полагалось служившим в Сибирской флотилии и на Тихом океане. Жалование зависело от чина. Следует учитывать, что существовало две разновидности жалования – для получающих морское довольствие (то есть служащих на кораблях) и для не получающих его. Жалование для получающих морское довольствие было ниже, причем наибольшей была разница для младших чинов, а для адмиралов обе разновидности жалования выравнивались. Расчет был на то, что жалование для получающих морское довольствие плюс морское довольствие за кампанию (на Балтике – около 5–6 месяцев) были в сумме больше, чем жалование для не получающих морское довольствие, причем чем выше был чин, тем больше была разница в пользу получающих морское довольствие. Мичман, получающий морское довольствие, имел право на 504 руб. в год жалования (на Балтике), а не получающий морского довольствия – на 920 руб. в год.

Размер жалования для не получающих морское довольствие примерно соответствовал жалованию офицеров сухопутной армии¹⁰⁴. В общем, жалование могло колебаться от 504 руб. в год (мичман, получающий морское довольствие по 1-му разряду) до 2628 руб. в год (вице-адмирал, получающий морское довольствие по 1-му разряду) или до 5004 руб. в год (вице-адмирал, не получающий морского довольствия по 3-му разряду).

Штаб-офицеры по адмиралтейству (полковники и подполковники) получали такое же жалование, как равные им чины флота (капитаны 1 и 2 ранга), а обер-офицеры – меньшее жалование, чем равные им чины строевого состава. Мичман (получающий морское довольствие) на Балтике получал в год 504 руб., а равный ему по Табели о рангах поручик по адмиралтейству (получающий морское довольствие) – 468 руб.

Прапорщикам запаса, призванным во время войны, еще в феврале 1904 г. было определено жалование в 800 руб. в год (на Балтике или Черном море, для не получающих морское довольствие) или в 394 руб. (для получающих морское довольствие)¹⁰⁵. Эти суммы подлежали увеличению в 1,5 раза в соответствии с общей нормой, введенной в начале Первой мировой войны (см. Приложение 7).

В случае если офицер оказывался за штатом или под следствием, ему производилось жалование из особого оклада (см. Приложение 8), выплата столовых и других видов довольствия прекращалась.

Столовые деньги, по идее, предназначались для организации питания офицера, но фактически они представляли собой оклад по должности. Было установлено, что никто не может получать столовые по двум должностям одновременно – в этом случае выплачивались столовые большего размера. Существовала норма, согласно которой столовые капитана 1 ранга или полковника не могли быть меньше 546 руб. в год, столовые капитана 2 ранга, подполковников и капитанов (корпусов морского ведомства) не могли быть меньше 366 руб. в год, а прочих обер-офицеров – 183 руб. в год. Эта минимальная норма действовала только в отношении тех офицеров морского ведомства, которым полагалось морское довольствие, то есть которые исполняли обязанности на судах флота¹⁰⁶. Столовые выплачивались в диапазоне от минимальной нормы, о которой говорилось выше, до 3900 руб. в год (старший флагман, обычно в чине вице-адмирала). С началом Первой мировой войны была введена 50 %-ная надбавка к столовым деньгам, которая выплачивалась во всех действующих фло-

¹⁰⁴ Свод морских постановлений. СПб., 1910. Кн. 13: О довольствии чинов морского ведомства. Ст. 28–29.

¹⁰⁵ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г.

¹⁰⁶ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 30–33.

тах. Командующие флотами получали столовые по особому высочайшему повелению, при этом конкретные выплаты могли сильно различаться и зависели от степени благорасположения императора (см. Приложение 9).

Офицеры во время плавания получали **морское довольствие**, которое имело две разновидности – для внутреннего и заграничного плавания. Морское довольствие выплачивалось с момента поднятия на корабле вымпела. Это означало, что с данного момента корабль находился «в кампании» и офицер должен был нести службу на нем, а не на берегу. Морское довольствие по заграничному положению выплачивалось с момента выхода из последнего русского порта до момента возвращения в первый русский порт или от момента отделения от отряда судов, находящихся во внутреннем плавании. В любом случае морское довольствие выплачивалось все время нахождения корабля вне территориальных вод России. Все плавание судов Сибирской флотилии считались заграничными (в смысле морского довольствия) – это было компенсацией за службу на далекой, неустроенной окраине. В редких случаях морское довольствие выдавалось и на берегу, например, сменным командам плавучих маяков, когда они отдыхали. Это было компенсацией особо тяжелых условий службы¹⁰⁷. Морское довольствие (по внутреннему положению) могло колебаться от 60 руб. в месяц (вахтенный офицер, обычно в чине мичмана) до 798 руб. в месяц (старший флагман, обычно в чине вице-адмирала). Предполагалось, что за счет морского довольствия офицеры будут вносить взнос в кают-компанию за питание в ней. Такой взнос накануне Первой мировой войны был не менее 30 руб. в месяц. Командиры кораблей и флагманы должны были питаться самостоятельно. Считалось, что их столовых должно хватить и для приема приглашенных к столу офицеров. Следует отметить, что организация закупки продуктов и напитков для кают-компанийского, командирского или флагманского стола была делом самих офицеров, а стандарты питания были очень высокими, соответствовавшими лучшим ресторанам.

С началом Первой мировой войны морское довольствие для офицеров, занимавших невысокие должности, было существенно повышено. Если до войны вахтенному офицеру полагалось в месяц 60 руб. морского довольствия, то теперь ему стали выплачивать по 102 руб. Вахтенные начальники вместо 87 руб. стали получать по 113 руб., а специалисты (штурманы, артиллеристы) 2-го разряда – вместо 99 руб. по 118 руб. 80 коп. Морское довольствие для занимавших более высокие должности осталось без изменений.

Кроме того, был изменен способ определения типа морского довольствия. Теперь внутренним плаванием считалось плавание в морях, прилегающих к берегам России (кроме Тихого океана), а заграничным – в других морях. Основная масса русских моряков во время войны получала морское довольствие, как во внутреннем плавании. Экипажам кораблей, находившихся вдали от родных берегов, продолжали выплачивать морское довольствие по заграничному положению (см. Приложение 10).

Все военные и гражданские чины, находившиеся на военных кораблях в качестве пассажиров, получали пассажирские деньги, предназначенные для компенсации их питания в кают-компании или за столом командира корабля или флагмана (в зависимости от служебного положения пассажира). Члены семей офицеров и чиновников также имели право на пассажирские деньги. В заграничном плавании пассажирские деньги выплачивались в двукратном размере. Мичман получал во внутреннем плавании 30 руб. и 60 руб. в заграничном, а адмирал – 150 руб. во внутреннем и 300 руб. в заграничном.

Характерна была такая норма: «Пассажиры из русских или иностранных подданных, не имеющие чина, но, по своему образованию или общественному положению, принадлежащие к офицерскому обществу, получают пассажирские деньги, – как обер-офицеры, и

¹⁰⁷ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 34–52.

пользуются столом от кают-компаний, которая и получает за них пассажирские деньги»¹⁰⁸. В то же время пассажиры, которые не «принадлежали к офицерскому обществу», довольствовались как матросы (см. Приложение II).

Офицеры могли получить значительную сумму в награду за успешное окончание военных академий, морской учебной стрелковой команды, офицерской стрелковой школы и в виде компенсации потери собственности при кораблекрушении.

За долговременное командование кораблями, за управление корабельными машинами, за постройку военных судов и за службу в отдаленных местностях полагались особые доплаты, которые назначались после 5 лет службы или командования и затем каждое пятилетие увеличивались. Такие выплаты сохранялись за офицером и после выхода на пенсию.

При перемещении офицеров и чиновников в дореволюционной России действовало своеобразное правило – деньги на проезд им выдавались не в размере действительной цены билетов на поезд или на пароход, а в соответствии с архаической системой, которая уходила корнями во времена почтовых трактов и кибиток. Это называлось «прогонные деньги», или, в просторечии, «прогоны». При этом прогонные деньги рассчитывались применительно к количеству лошадей, которые офицер теоретически должен был использовать. Учитывалось даже, что с 15 марта по 15 мая и с 15 сентября по 1 декабря, из-за распутицы, лошадей нужно больше¹⁰⁹, поэтому следует выплатить больше прогонных денег (это правило действовало в отношении обер-офицеров, поскольку старшие чины получали и так достаточно лошадей). Само собой понятно, что при следовании по железной дороге фактор распутицы никак не влиял на расходы пассажира. Зато эта система позволяла получить большие «прогонные деньги», чем некоторые чиновники беззастенчиво пользовались. Количество лошадей зависело от чина. Мичманам полагались 2 лошади (в распутицу – 3), а полным генералам и адмиралам – 15. При этом на каждую лошадь на каждую версту пути выплачивалось (в зависимости от губернии) обычно 3–4 коп., в некоторых случаях эта сумма колебалась от 1,5 до 7,5 коп. Только в случае организованной перевозки группы военнослужащих их расходы оплачивались в размере действительной цены билетов.

За время нахождения в пути выплачивалось походное суточное довольствие: адмиралам и генералам – по 2 руб. 50 коп., штаб-офицерам – по 1 руб. 50 коп., а обер-офицерам – по 75 коп. в день. Эти выплаты рассчитывались в соответствии с так называемым «поверстным сроком». Считалось, что за сутки следует преодолевать на почтовых лошадях – по 50 или 75 верст, столько же на пароходах, а по железным дорогам – 200 или 300 верст в сутки. Если путь был меньше 1200 верст, то действовала меньшая норма, а если больше 1200 верст – большая¹¹⁰. Например, путь из Петрограда в Москву по железной дороге (604 версты¹¹¹) оценивался по «поверстному сроку» в трое суток, тогда как фактически он занимал менее 12 часов.

Таким образом, мичман, путешествующий поездом из Санкт-Петербурга в Москву, получал суточные за 3 дня и прогонные деньги на 2 (3) лошади в размере 36 руб. 24 коп. (54 руб. 36 коп. в распутицу), а также 2 руб. 25 коп. походного суточного довольствия (за трое суток). Между тем билет 2-го класса стоил 9 руб. 60 коп. Если же в Москву отправлялся генерал, он получал на 15 лошадей 271 руб. 80 коп. Билет же 1-го класса стоил 16 руб.¹¹². Даже если прибавить сюда плату за багаж и за проезд прислуги, то все равно прогонные деньги значительно превышали реальные расходы.

¹⁰⁸ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 58.

¹⁰⁹ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 80.

¹¹⁰ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 72.

¹¹¹ Почтовый дорожник Российской империи. СПб., 1875. С. 1–2.

¹¹² Цена билетов см.: Иллюстрированный путеводитель по Москве. М., 1914.

Кроме прогонных при командировках выдавались и другие выплаты. Например, при отправлении во внутреннее плавание сумма подъемных составляла 62 руб. 50 коп., а в заграничное – 125 руб. При отправлении в заграничную командировку полагалась особая выплата на обзаведение гражданской одеждой, поскольку в России офицеры не имели права носить штатское платье ни при каких обстоятельствах. Это пособие могло составлять от 250 руб. (для мичмана, отправляющегося в командировку продолжительностью до 4 месяцев) и до 1200 руб. (для адмирала, командированного на срок свыше 2 лет)¹¹³.

При путешествии «по своей надобности» офицеры армии и флота имели право ехать в вагонах 2-го класса (соответствует позднему классу купейного вагона) по билетам 3-го класса (плацкарт), а генералы – в вагонах 1-го класса (СВ или мягкий) по билетам 2-го.

Офицерам полагались выплаты за несение караульной службы – обер-офицерам по 30 коп., штаб-офицерам – по 60 коп. в сутки¹¹⁴. В случае же «призыва для восстановления порядка» (то есть для подавления волнений) генералам и адмиралам полагалось по 3 руб., штаб-офицерам – по 2 руб., а обер-офицерам – по 1 руб. в сутки¹¹⁵.

При нахождении за границей все денежные выплаты офицерам выплачивались в иностранной валюте с учетом особого курса рубля, благодаря чему они увеличивались в 1,5 раза¹¹⁶. В Финляндии же действовали сложные и запутанные правила, когда часть офицеров и чиновников получала жалованье в финских марках по особому курсу рубля, что было выгодно для них, а другая часть – рублями.

Регулярный отпуск офицерам в дореволюционное время не полагался. Офицер мог получить отпуск продолжительностью до двух месяцев не чаще, чем один раз в два года. За время такого отпуска за офицером сохранялись все виды содержания. В некоторых случаях четырех- и шестимесячные отпуска с частичным сохранением содержания полагались в качестве награды – прежде всего за успешное окончание академий или офицерских школ.

В случае заболевания на срок до четырех месяцев сохранялось полное содержание, а позднее – лишь жалованье. Право на сохранение содержания до одного года имели лишь особо тяжело заболевшие или тяжело раненные в боях.

При производстве в первый офицерский чин полагалось пособие в 300 руб. на обмундирование и в 100 руб. на первоначальное обзаведение. При призыве на службу по мобилизации офицерам полагалось пособие в 300 руб. на обмундирование, а прапорщикам запаса – 200 руб., поскольку прапорщики были не обязаны заводить ряд предметов обмундирования – дорого стоивший парадный мундир с золотым шитьем и шляпу-треуголку.

Офицерам полагалось бесплатное жилье или квартирные деньги. Обер-офицеру полагалась одна комната. Было принято, что площадь этой комнаты, вместе с внутренним коридором, составит 7,5 квадратных сажений (34 квадратных метра)¹¹⁷. Как правило, такую комнату делили дощатой перегородкой или ширмой на «спальню» и «кабинет». Офицерам в более солидных чинах полагались многокомнатные квартиры. Например, штаб-офицеру полагались три комнаты для себя (119 квадратных метров), а также комната для прислуги и кухни; полковому командиру – пять комнат для семьи (192 квадратных метра), комната для прислуги и отдельная кухня; а полному генералу – девять «барских» комнат (366 квадратных метров) и еще две для слуг и приготовления пищи¹¹⁸. Фактически квартирные выплаты отставали от роста арендной платы за жилье, особенно в крупных городах, но нормы жилой

¹¹³ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 82. Примечание.

¹¹⁴ Там же. Ст. 91.

¹¹⁵ Приказ по морскому ведомству № 26 от 10 февраля 1904 г. Ст. 95.

¹¹⁶ Там же. Ст. 142.

¹¹⁷ Подробнее см.: Малинко В. И., Голосов В. П. Справочная книжка для офицеров. М., 1902. Ч. 1.

¹¹⁸ Там же. С. 152–153.

площади были велики, и даже если офицер не мог снять квартиру, полагавшуюся ему по нормативам, то все равно ему была обеспечена возможность обзавестись приличным жильем. Служебных квартир было немного, но так как в большинстве своем они располагались в зданиях правительственных учреждений, построенных еще в первой половине XIX в., то они были роскошными. Служебная квартира морского министра занимала весь второй этаж бокового фасада здания Главного адмиралтейства. Квартирные деньги различались в зависимости от того, холостым или женатым был офицер. Также они различались в зависимости от местности. Например, в самом «дорогом» месте базирования флота в империи – крепости Свеаборг – холостому мичману полагалось 157 руб. 12 коп. в год, а на Дальнем Востоке – 96 руб. в год. Полные адмиралы получали в Санкт-Петербурге 1715 руб. 40 коп. квартирных в год. В других местах России постоянное проживание полных адмиралов не предусматривалось (см. Приложение 12).

Казенная пенсия была невелика по сравнению с доходами находившихся на службе. В 1914 г. средний размер вновь начисленной казенной пенсии офицерам морского ведомства за общую службу составлял 693 руб. в год, гражданским чиновникам – 535 руб. в год, семьям офицеров и чиновников, потерявших кормильца, – 392 руб. в год. Правда, существовали дополнительные пенсии за постройку судов, за учебную службу, за службу на Дальнем Востоке, за службу в должности приемщика (позднее эта должность стала называться «военный представитель», «военпред») и для награжденных орденом Св. Георгия. Пенсию за плавание получали офицеры, проплававшие на судах флота не менее 120 месяцев за время службы – в этом случае она равнялась половине основного жалования по последнему чину для служащих в Балтийском и Черном морях. Если же офицер провел в плавании свыше 180 месяцев – то размер пенсии увеличивался до 2/3 жалования¹¹⁹. Средний размер такой пенсии, начисленной в 1914 г., составлял 660 руб. Кораблестроители имели право на пенсию за постройку судов определенного водоизмещения. Средний размер этой пенсии, начисленной в 1914 г., составлял 1350 руб. в год. В то же время средняя дополнительная пенсия по ордену Св. Георгия составляла всего-навсего 43 руб. в год¹²⁰.

Чтобы обеспечить своим служащим достойную пенсию, в военном и морском ведомствах были учреждены «эмеритальные кассы», представлявшие собой систему накопительной пенсии. Дополнительным плюсом такой пенсии было то, что офицер, попавший под суд и уволенный «без мундира и пенсии» либо прослуживший недостаточный срок для получения казенной пенсии, сохранял право на эмеритальную пенсию. Размер эмеритальной пенсии зависел от последнего чина пенсионера, от числа лет, в течение которых он платил взносы в эмеритальную кассу, и от общего числа лет на государственной службе. Пенсия полных адмиралов могла достигать до 2206 руб. в год, а капитанов 1 ранга – до 880 руб. в год (при условии, что пенсионер платил взносы 35 лет и такой же срок прослужил на государственной службе)¹²¹. Средний размер эмеритальной пенсии, вновь начисленной в 1914 г. офицерам, составлял 1064 руб., гражданским чиновникам – 657 руб., а семьям офицеров и чиновников – 398 руб.¹²². Таким образом, в сумме казенная, дополнительная и эмеритальная пенсии составляли более-менее приличное содержание – для офицеров 2–2,5 тыс. руб. в год. Положение семей, потерявших кормильца, было более тяжелым, их совокупная годовая пенсия не достигала 1 тыс. руб. Правда, служащие морского ведомства и их семьи имели право на пособия, как единовременные, так и периодические. На детей обоего пола в возрасте от 9 до 13 лет выплачивалось пособие по 100 руб. в год, от 13 до 18 лет – по 250 руб. в год. Сиро-

¹¹⁹ Памятная книжка Морского ведомства на 1914–1915 гг. Пг., 1914. С. 433–435.

¹²⁰ Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1914 г. С. 22.

¹²¹ Памятная книжка Морского ведомства... С. 464–471.

¹²² Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1914 г. С. 22.

там офицеров, умерших на службе, выплачивалось пособие по 50 руб. в год от рождения до 7-летнего возраста, затем до 9 лет – по 100 руб., а далее – как прочим детям офицеров¹²³.

В современной российской исторической литературе временами высказывается мнение о крайне скромном финансовом положении офицеров дореволюционной армии и флота. И. Н. Гребенкин пишет: после повышения, последовавшего в 1899 г., «они (оклады младших офицеров. – *К. Н.*) составляли 50–60 рублей ежемесячно, что соответствовало оплате труда квалифицированных фабрично-заводских рабочих»¹²⁴. На наш взгляд, такой подход неверен по существу, поскольку квалифицированный рабочий не имел бесплатного жилья, медицинского обслуживания, казенной прислуги, не мог рассчитывать на пенсию. Кроме того, подпоручики и поручики, получавшие вышеуказанные оклады, как правило, были холостыми, тогда как рабочему следовало кормить на свою зарплату семью. Важно учесть, что офицеры армии, как правило, служили в провинции, где жизнь была значительно дешевле, чем в столицах, а светских мероприятий было сравнительно мало. Тем более что зарплату в 50–60 руб. получали совсем немногие рабочие – средняя заработная плата занятых в русской промышленности составляла в 1913 г. 24 руб. 20 коп. в месяц¹²⁵.

¹²³ Памятная книжка Морского ведомства... С. 449.

¹²⁴ Гребенкин И. Н. Долг и выбор: Русский офицер в годы мировой войны и революции. 1914–1918 гг. М., 2015. С. 47.

¹²⁵ Миронов Б. Н. Российская империя... Т. 3. С. 767.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.