

Евгения Михайловна Лупанова
(*Европейский университет*)

Крушения русских военных судов
(к характеристике военно-судебной практики 1785–1812 гг.)*

Последние десятилетия XVIII в. и первое века XIX оставили нам большое количество военно-судебных дел, связанных с крушениями судов военно-морского флота. Гибель корабля, фрегата или более мелкого судна скрыть было практически невозможно. Поэтому почти по каждой произошедшей в эти годы аварии до наших дней (не всегда, правда, в полном объеме) сохранилось судебное дело.

Все они во многом похожи друг на друга. Конечно, каждое из них наполнено драматизмом. На их основе можно привести примеры самоотверженности, мужества, или, напротив, малодушия и трусости,

* Доклад подготовлен при поддержке фонда «Zeit-Stiftung».

халатности и фатальных последствий незнания элементарных основ морского дела. Многие дела могли бы дать прекрасный материал для создания художественных произведений. И такие опыты известны¹. Но парадигма расследования была унифицирована, и представленная в деле информация часто сводилась к аналогичным фактам. Вот один из типичных примеров.

В 1791 г. на пути из Кронштадта в Роченсальм с грузом провизии село на мель транспортное судно «Импреса». По сигналу бедствия к нему на помощь прибыли люди со стоявшего неподалеку судна «Аилла-Маргарита». С их помощью удалось спасти весь экипаж, часть вооружения и припасов. По приговору кронштадтского кригсрехта командир «Импрессы» лейтенант Н. Дурнов был признан виновным только в том, что не оставил на берегу при судне часовых, и за это подлежал отстранению от командования на четыре месяца. В соответствии же с решением начальника гребной флотилии П. И. Ханькова и членов Адмиралтейств-коллегии Н. Дурнов был освобожден от ответственности. Менее лояльным отношением к нему отличался исследователь происшествия в середине XIX в. Известный историк А. П. Соколов писал о грубых технических ошибках лейтенанта, подчеркивал факт его невежества и нерадивости².

Приведем также для примера один из менее типичных случаев. Расследование инцидента о крушении бота «Кадьяк» было принято лишь через три года после аварии, что неудивительно, так как командиром его в кампании 1805 г. был капитан Охотского порта И. Н. Бухарин. Так как коммуникации с Петербургом были развиты слабо, он имел массу возможностей скрыть факт крушения транспорта или списать вину на своих подчиненных. Дело, вероятно, никогда бы и не началось, если бы все документы Охотского порта не подверглись тщательной ревизии в ходе проверки поступивших доносов о различных злоупотреблениях И. Н. Бухарина. Вообще, судостроительное искусство в Охотске, находилось на очень низком уровне³. «Кадьяк» изначально был катером. Его постройка завершилась к концу мая 1805 г. С 1 по 9 августа того же года он совершил свое первое плавание, после чего возникла необходимость создания комиссии для «поправки оного». Комиссия сделала заключение, что «по нынешнему его положению и быть на оном никто не согласится», и любое путешествие на катере опасно. Поэтому было принято решение переменить оснастку на более легкую и переименовать «Кадьяк» в бот.

Вскоре, 1 октября, И. Н. Бухарин отправился на боте «для осмотру удского укрепления и прочих мест к удобности пристани

при берегах». Нужно ли говорить о том, что предприятие его было чрезвычайно рискованным? Дело о крушении «Кадьяка» одно из наиболее ярких. Чтение его, несмотря на специфику делопроизводственного текста и относительную достоверность, напоминает чтение приключенческого романа. В свою очередь, особенности стиля научного не позволяют подробно остановиться на рассказе о потере курса, о трудностях перехода при сильных ветрах, заморозках, снеге, тумане, об аварии, спасении экипажа из ледяной воды, сооружении юрты и сухопутном переходе до ближайшего населенного пункта, а также о безуспешных попытках спасти груз, большая часть которого вместе с остатками «Кадьяка» была в конечном итоге растащена медведями. Заключение нового начальника Охотского порта М. И. Миницкого красноречиво обосновывает его мнение о невинности И. Н. Бухарина в крушении бота: «ибо не думаю, чтоб кто-либо пожелал добровольно быть в подобных обстоятельствах»⁴. Иного мнения придерживались члены Иркутского уголовного суда. Рассматривая много-томное дело о разнообразных злоупотреблениях капитана Охотского порта, они пришли к общему мнению, что авария произошла из-за халатного отношения И. Н. Бухарина к своим обязанностям, и приговорили его к компенсации ущерба⁵.

Начало подведения итогов доклада покажется банальным, и тем не менее отметим, что в представлениях изучаемого периода судьба корабля (или более мелкого судна) неразрывно связана с честью его командира и всего экипажа. Судно является не просто местом пребывания или местом службы морского офицера. Особому отношению к нему посвящено немало страниц записок, воспоминаний, писем⁶. Важное значение корабля в системе ценностей, в концепции офицерской чести нельзя объяснять исключительно высокими идеалами абстрактного характера. Понятно, что от состояния его, от способности судна выдержать сильный шторм и переносить длительные переходы всецело зависела не только карьера моряка, его авторитет в обществе, но и сама жизнь. Даже в мирное время судьба военнослужащего на флоте неизбежно связана с постоянным риском. «Я... должен находить себя несколько месяцев заключенным на маленьком суденышке, быть на просторном море игрою сердитых ветров... терпеть всякое беспокойство, дождь, холод, бессонницу, и напоследок ежеминутно опасаться гибели», — описывает свою службу будущий адмирал А. С. Шишков⁷. Его современник, также посвятивший жизнь флоту, считал, что в повседневной практике управления кораблем офицер постоянно находится в значительно большей опасности, чем в обстановке сражения. Он писал, что моряк

приобретает опыт, «преодолевая опасности, все ужасы своей службы, находясь большую часть своей жизни, так сказать, в *челюстях смерти*»⁸. Эти обстоятельства отчасти объясняют факт наличия достаточно большого количества случаев, когда авария не влекла за собой открытия военно-судебного дела.

Высокое значение судна для его командира снимает необходимость грозить капитану за утрату корабля суровым наказанием на законодательном уровне. Существует лишь малая вероятность того, что здравомыслящий офицер преднамеренно будет подвергать введенное ему судно опасности. Отсюда относительно лояльное отношение к правонарушениям данного типа в Морском уставе. Компенсация расходов, причиненных казне в результате аварии, которая произошла по причине неосторожности, производится за счет командира судна⁹. Применение данной законодательной нормы снимает опасность преднамеренных, заранее подготовленных аварий с целью списания лесов, других материалов, провианта и т. д. Подобные поступки становятся просто невыгодными для заинтересованных лиц — вне зависимости от того, специально подстроено крушение судна или оно произошло «по воле божьей», командиру судна не избежать штрафа, а нанесенный казне ущерб будет минимизирован. Актуальность действия таких законодательных норм по прошествии нескольких десятков лет после издания Морского устава наиболее ярко выявляется при знакомстве с практикой водных перевозок. О том, что крушения судна с товаром и наводнения были удобным предлогом для незаконного сбыта, пишет в своей статье Л. Ф. Писарькова: «Умение заключалось в том, чтобы потопить барку», при этом ответственное лицо имело неплохие шансы получить награду за спасение груза, судна, команды¹⁰.

Идеи петровского законодательства отражались в судебной практике изучаемого периода, как в кривом зеркале. Вынесение приговора в соответствии с указанной статьей Морского устава известно лишь в 4 случаях из 50. Три из них относятся к 1797–1798 гг., т. е. к периоду правления Павла I. Четвертый случай — это эпизод из многолетнего дела И. Н. Бухарина.

С учетом характерной для военно-судебной практики изучаемого периода замены суровых, предписанных законодательством наказаний более легкими на практике, замена денежного штрафа всемилоостивейшим прощением по отношению к 51 из 72 офицеров представляется вполне закономерной. Этим же явлением объясняется и вынесение приговора об аресте виновных в восьми случаях (когда следствие приходило к выводу о том, что крушение могло причинить казне

меньший ущерб при более грамотных действиях командира) и о непроизводстве в чины в течение пяти лет мичмана В. С. Нелединского.

Обобщая биографические данные о правонарушителях данной группы, следует сделать общий вывод о минимальном влиянии факта привлечения к ответственности на дальнейшую служебную деятельность морских офицеров. Редкими исключениями предстают здесь судьбы А. А. Чеглакова и В. С. Нелединского, отчасти — В. Ф. Тизделя.

¹ *Каллистов Н. Д.* Корвет «Флора». СПб., 1913.

² *Соколов А. П.* Летопись крушений и пожаров судов русского флота от начала его по 1834 год. СПб., 1855. С. 40–41.

³ *Давыдов Г. И.* Двукратное путешествие в Америку морских офицеров Хвостова и Давыдова, писанное сим последним. Ч. 1. СПб., 1810. С. 140; [*Крузенитерн И. Ф.*] Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах по повелению его императорского величества Александра Первого на кораблях «Надежде» и «Неве». Ч. 2. СПб., 1810. С. 118–135.

⁴ О крушении бота «Кадьяк» в Охотском море 18 окт. 1805 г. 4 апреля 1810 г. — 14 декабря 1811 г. // РГА ВМФ. Ф. 33. Оп. 1. Д. 10.

⁵ Экстракт, сочиненной в иркутской палате из дел флота о капитане 1 ранга Бухарине // РГА ВМФ. Ф. 33. Оп. 2. Д. 161. Л. 227–262.

⁶ *Кадьян И. И.* Из записок старого моряка. Воспоминание о былом // Морской сборник. 1848. № 1. С. 298–315; *Бестужев Н. А.* Об удовольствиях на море // Рассказы и повести старого моряка Н. Бестужева. М., 1860. С. 153. С. 146–151.

⁷ Цит. по: *Марасинова Е. Н.* Психология элиты российского дворянства последней трети XVIII века: (по материалам переписки). М., 1999. С. 77.

⁸ *Броневский В. Б.* Записки морского офицера в продолжении кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год. Ч. 1. СПб., 1818. С. 69. Курсив источника.

⁹ Устав морской. Кн. III. Гл. 1. Ст. 14. Об осторожности в ходу. С. 22. В другой главе Морского устава за халатность, приведшую к аварии, предусмотрены более жесткие санкции (вплоть до смертной казни). См.: Кн. V. Гл. IV. Ст. 47 с толкованием // ПСЗ I. Т. VI. № 3 485.

¹⁰ *Писарькова Л. Ф.* Российский чиновник на службе в конце XVIII — первой половине XIX века // Человек. 1995. № 4. С. 154.