

Зуев Андрей Вячеславович

**УЧЕБНЫЕ СБОРЫ МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

В статье отмечено отсутствие в достаточном количестве квалифицированных кадров для военно-морского флота в Российской империи в конце XIX – начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса организации прохождения учебных сборов на кораблях военно-морского флота. Рассматриваются общие проблемы, возникавшие в процессе обучения командного состава торгового флота. Делается вывод о существовании системы подготовки моряков торговых судов для зачисления их прапорщиками и поручиками запаса флота.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2013/3-2/26.html](http://www.gramota.net/materials/3/2013/3-2/26.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2013. № 3 (29): в 2-х ч. Ч. II. С. 114-116. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2013/3-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2013/3-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

УДК 94(47).083

### Исторические науки и археология

*В статье отмечено отсутствие в достаточном количестве квалифицированных кадров для военно-морского флота в Российской империи в конце XIX – начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса организации прохождения учебных сборов на кораблях военно-морского флота. Рассматриваются общие проблемы, возникавшие в процессе обучения командного состава торгового флота. Делается вывод о существовании системы подготовки моряков торговых судов для зачисления их прапорщиками и поручиками запаса флота.*

*Ключевые слова и фразы:* учебные сборы; мореходные классы; торговый флот; военно-морской флот; капитан; штурман.

**Зуев Андрей Вячеславович**, к.и.н.

*Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена  
univerandrey@mail.ru*

### УЧЕБНЫЕ СБОРЫ МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА<sup>©</sup>

В немногочисленных исследованиях, посвященных торговому флоту Российской империи, еще меньшее внимание уделяется судьбам тех, кто непосредственно проходил службу на судах, – экипажам морских судов Российской империи. Серия публикаций на указанную тему призвана решить эту задачу. В данном случае речь пойдет о прохождении учебных сборов моряками торгового флота.

Организатором и вдохновителем императорского общества для содействия русскому торговому мореходству Х. М. Вальдемаром в середине XIX века была высказана мысль о том, что «само море и морские интересы очень мало составляют предмет заботливости нашей публичной и государственной жизни. Оттого и бывает, что у нас благо рассудительные и даже многосторонне-образованные люди в отношении к морскому делу впадают в заблуждения, которые, при ближайшем рассмотрении, оказываются несомненными ошибками. Каждое маловажное затруднение почитается, при таких обстоятельствах, непреодолимым препятствием; каждое полезное усилие излишним расточением государственных сил. Поэтому наша обязанность состоит в том чтобы рассматривать при важности предмета – все мнимые и действительные препятствия» [1, с. 197].

Проведенное исследование показывает, что препятствий для развития торгового флота существовало достаточно много, причем трудности возникали как в торговом, так и в военно-морском флоте. Проблемы касались в том числе и отсутствия в достаточном количестве квалифицированных кадров флота. По словам управляющего морским министерством вице-адмирала П. Тыртова, «численность личного состава военного флота так сократилась и вновь установленный порядок службы настолько поглощает все наличные его силы, что он совершенно лишен возможности снабжать офицерами наши коммерческие суда». Он считал, что военно-морской флот сам нуждается в том, чтобы шкиперы и штурманы торгового флота могли в случае мобилизации «замести» на кораблях младшие офицерские должности. Безусловно, это предполагало такой образованный и нравственный уровень и такую степень специальной подготовки, которые существовавшая организация мореходных училищ не могла дать [5, с. 1].

Понимая важность решения этой проблемы, весной 1896 года были утверждены особые правила, составленные морским министерством, для зачисления дипломированных штурманов и шкиперов прапорщиками и поручиками запаса флота для последующего их использования во время войны. Шкипер, зачисленный в запас флота, проходил шестинедельный учебный сбор, сдавал экзамен и зачислялся прапорщиком запаса. Если он выдерживал экзамен по курсу морского корпуса, то, в зависимости от программы, состоял подпоручиком или поручиком запаса. В военное время эти лица привлекались на государственную службу наравне с офицерами флота на низшие должности военных судов.

По выражению капитана дальнего плавания, писателя Д. А. Лухманова, «как бы ни велика была разница между современным военным и торговым кораблем, сама морская служба, основные принципы управления паровым судном, самый строй жизни в море сглаживают эту разницу» [2, с. 69]. Однако на практике при реализации столь нужного для страны закона о зачислении дипломированных штурманов и шкиперов прапорщиками и поручиками запаса флота порой возникали серьезные проблемы.

Свидетельство об этом можно обнаружить не только в периодической печати, но и на основе анализа архивных документов. В частности, уже упомянутый выше управляющий морским министерством вице-адмирал П. Тыртов обращал свое внимание на следующие факты. При мобилизации на учебные сборы младших офицерских должностей на военные корабли в Либаве и Севастополе в ноябре 1895 года оказалось, что многие из них, преимущественно остзейцы, плохо или вовсе не говорили и не умели читать по-русски. Некоторые были недостаточно «ознакомлены» со штурманским делом, хотя и имели дипломы на эти звания, выданные правительственными испытательными комиссиями [5, с. 2]. Необходимо отметить,

что морское министерство предлагало само решить данную проблему. Так, в частности, оно готово было из своего бюджета выделять денежные средства для улучшения преподавания русского языка и специальных предметов на русском языке в мореходных классах [Там же].

Другая проблема, которая давала «наглядное и веское свидетельство неудовлетворительной постановки у нас всего вопроса о шкиперах и штурманах торгового флота», содержалась в отчете контр-адмирала Бирилева, командированного в ноябре 1896 г. в Либаву. В процессе инспектирования запасных нижних чинов, призванных на учебные сборы на транспорт «Самоед», было выявлено, что из 86 человек, подлежащих сбору, явилось только 38. Это было связано с тем, что местные власти не могли вручить остальным повестки о призыве, поскольку большинство запасных шкиперов и штурманов служили матросами на иностранных, преимущественно английских, судах и находились в плаваниях, «не соприкасающихся с нашими Балтийскими портами». При этом постоянно плававших под иностранным флагом насчитывалось до 40%. Были и такие, которые, узнав о предстоящем призыве, для уклонения от него заключили контракт на службу на иностранные пароходы на два и три года соответственно. О тяжести призыва для тех, кто ему подлежал, свидетельствовал тот факт, что из 38 явившихся человек 15 лишились своих мест. Все явившиеся на призыв представили дипломы на звание. Однако удостоверения о плавании не оказалось у 23 человек, «хотя такие удостоверения выдавались судовладельцами и нередко были фиктивными, как и сами дипломы, столь же снисходительно расточаемые в видах освобождения от воинской повинности» [Там же, с. 4-6].

Описание проблем, с которыми торговые моряки сталкивались при прохождении учебных сборов, можно встретить и на страницах мемуарной литературы. Вот как рассказывает о таких шестинедельных учебных сборах Д. А. Лухманов: «...двое моих товарищей, будучи уже командирами пароходов, отбывали несколько лет назад учебный сбор на канонерской лодке “Запорожец”. Они должны были носить матросскую форму без всяких отличий, называть офицеров “ваше благородие”, бегать по вантам, грести в шлюпках, садиться и вылезать из них “по выстрелу”. Большинство молодых офицеров говорило им “ты”. Так поступали с немолдыми людьми, командовавшими судами, один в 900, а другой 1300 тонн, и случайно попавшими на военное судно на шесть недель, чтобы сдать потом экзамен на прапорщика запаса». Автор приводит пример еще одного случая, когда его товарищ «попал на большой броненосец и, благодаря тому, что случайно запел на палубе красивым и сочным баритоном какой-то романс, - все шесть недель пробыл певчим в одном из береговых матросских хоров, певших в каком-то дачном театре» [2, с. 72].

Д. А. Лухманов полагал, что шкиперов и штурманов во время учебных сборов в мирное время надо серьезно и основательно знакомить с практикой артиллерийского и минного дела, а «не рядить в матросскую форму и заставлять бегать по вантам и выстрелам» [Там же, с. 73]. Что же касается таких работ, как снятие с мелей, временная заделка пробоин и подводка пластырей, то эти работы гораздо лучше мог выполнить именно шкипер торгового судна, а не «молодой» флотский офицер [Там же, с. 70]. Он предлагал открыть широкий доступ опытным шкиперам, командовавшим не менее пяти или десяти лет торговыми судами, к занятию должностей командиров и их помощников на всех нестроевых судах флота и нестроевых должностях на всех без исключения военных кораблях. Предлагалось предоставить им все права государственной службы наравне с чиновниками морского ведомства и дать содержание не меньше того, которое моряки могли бы получать на торговых судах [Там же].

Следует отметить, что эти предложения так и не были реализованы на практике, в том числе и из-за начавшейся войны, хотя успехи в этой сфере тоже были. Так, к примеру, «в последнюю китайскую войну» несколько десятков торговых пароходов на Амуре были наскоро переделаны в военные транспорты, крейсера и канонерские лодки и, управляемые своими шкиперами, заслужили самые одобрительные отзывы от военных начальников. Образование, дававшееся реформированными теперь мореходными классами, «было не велико, но классы эти давали торговым морякам хороший, здоровый, исключительно основанный на практике морского дела фундамент» [Там же, с. 69].

До самых последних дней существования Российской империи Главный морской штаб делал попытки привлечь в военно-морской флот офицеров торгового флота. Архивные данные свидетельствуют о том, что, в частности, 31 мая 1917 года всем начальникам мореходных заведений и торговых портов из отдела торгового мореплавания за подписью начальника отдела М. Линдена было разослано уведомление. В нем говорилось: «...по примеру прошлого года, и в текущем году будут приниматься в школу прапорщиков флота лица, окончившие курс мореходных училищ дальнего плавания, училищ судовых механиков, мореходного отделения Архангельского торгово-мореходного училища и теоретический курс Одесского училища торгового мореплавания по обоим отделениям... Просим Вас принять меры к оповещению заинтересованных лиц» [6, д. 607, л. 9].

Следует несколько слов сказать отдельно о том, что большое число выпускников мореходных заведений, впоследствии пройдя учебные сборы на кораблях военно-морского флота, получили офицерский чин и участвовали в морских сражениях в Первой мировой войне, а затем и Гражданской. К счастью, имена некоторых из них история сохранила. Среди них можно назвать имена и фамилии следующих офицеров: Н. Д. Гужавин, Э.-Р. Л. Гюпплер, В. Е. Данюшевский, А. Т. Екимов, А. Ф. Житков [7].

В свете проводимого исследования небезынтересными представляются факты из биографии русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова, закончившего ростовские мореходные классы. Так, в частности, в конце зимней учебы в марте 1898 года он сдал экзамен на штурмана каботажного плавания и тогда же решил получить диплом штурмана дальнего плавания. Ему удалось достичь и этой цели: 14 марта 1899 года в Потю успешно сдал экзамен. Вскоре Георгий стал помощником капитана, затем и

капитаном грузового корабля на Черном море. Одновременно он готовился к сдаче экзамена на прапорщика военного флота и выдержал этот экзамен в 1900 году. А еще через год ему удалось выдержать испытание по программе полного курса морского корпуса. После этого его в чине поручика прикомандировали к Главному гидрографическому управлению [3, с. 2].

Таким образом, несмотря на существование проблем в прохождении учебных сборов моряками торгового флота в Российской империи в конце XIX – начале XX века, система обучения последних для зачисления их прапорщиками и поручиками запаса флота функционировала. Вне всякого сомнения, система отличалась несовершенством и не могла в полной мере обеспечить квалифицированными кадрами военно-морской флот.

#### Список литературы

1. Вальдемар Х. О мнимых препятствиях к развитию нашего торгового флота преимущественно на Балтийском море // Морской сборник. СПб.: Типография морского министерства, 1861. Т. LII. № 4.
2. Лухманов Д. А. Торговые моряки в военно-морской службе // Русское судоходство: ежемесячный журнал императорского общества судоходства. СПб.: Типография Исихора Гольдберга, 1904. № 7 (267). С. 69-73.
3. Лыкошин Б. А. Георгий Седов. Ростов-на-Дону, 1977. 11 с.
4. Мореходное образование в России и мореходные классы СПб. речного яхт-клуба: сообщение В. Л. Иванова от 14 февраля 1897 г. СПб.: Типография Исихора Гольдберга, 1897.
5. О подведомственности мореходных классов: мнение морского министерства № 3279 от 27 февраля 1897 г. СПб., 1897.
6. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 95. Оп. 18.
7. <http://genealogia.baltwillinfo.com/306/02.htm>

### TRAINING SESSIONS OF MERCHANT SEAMEN OF THE RUSSIAN EMPIRE AT THE END OF THE XIX<sup>TH</sup> – THE BEGINNING OF THE XX<sup>TH</sup> CENTURY

Zuev Andrei Vyacheslavovich, Ph. D. in History  
Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen  
univerandrey@mail.ru

The author mentions the lack of the sufficient number of qualified personnel for the Navy in the Russian Empire at the end of the XIX<sup>th</sup> – the beginning of the XX<sup>th</sup> century, pays particular attention to the resolution of the issue of training sessions organization on the ships of the Navy, considers the general problems, which arose in the process of the merchant fleet command personnel training, and comes to the conclusion about the existence of the system of merchant ships seamen training for the enrollment as warrant officers and naval reserve lieutenants.

*Key words and phrases:* training sessions; nautical classes; merchant fleet; the Navy; captain; navigator.

УДК 165.24

#### Философские науки

*Статья раскрывает особенности решения проблемы смысла (порождения и понимания) в научной коммуникации. Автор выявляет начало (источник) смысла, сущность и особенности процесса образования и понимания смысла. Процессно-ориентированный подход к смыслу предполагает отсутствие изначальной данности смысла, его когерентность коммуникации, вариативную множественность. Идея когерентности смысла научной коммуникации позволила определить пределы смысла, выявить принципиальные возможности получения достоверных ответов.*

*Ключевые слова и фразы:* коммуникация; научная коммуникация; понимание смысла; проблема; смысл; смыслопорождение.

Иванова Ольга Эрнстовна, к. филос. н., доцент

Челябинский государственный педагогический университет (филиал) в г. Миассе  
74oliva@list.ru

### ПРОБЛЕМА СМЫСЛА В НАУЧНОЙ КОММУНИКАЦИИ<sup>©</sup>

Одним из вариантов решения проблемы смысла (онто-гносеологического основания любой коммуникации при существующем многообразии ее определений и интерпретаций, когда смысл определяет коммуникацию, а также в случае, когда коммуникация как процесс влияет на смысл) в коммуникации является ее рассмотрение сквозь призму научной коммуникации. Указанное обращение в первую очередь обусловлено стремлением науки выработать и систематизировать объективные знания о действительности, включающие причинно-следственные связи между явлениями. Кроме того, это позволит выйти на некий «алгоритм»