

В. И. Семёнов

**ЗАБЫТЫЙ ПУТЬ
ИЗ
ЕВРОПЫ В СИБИРЬ**

**Енисейская экспедиция
1893 года**



Paulsen
2017

УДК 910.4
ББК 26.89
С302

**Издание подготовлено при содействии
Русского географического общества**

Библиотека «Совкомфлота»

С302

Семёнов В. И.

Забывтый путь из Европы в Сибирь / Составитель и научный редактор кандидат исторических наук Н. А. Кузнецов. — М.: Паулсен, 2017. — 160 с.

Книга посвящена истории Енисейской экспедиции 1893 г. — плаванию двух пароходов и баржи из Англии в устье Енисея. На небольших судах в Сибирь были доставлены рельсы, необходимые для постройки Транссибирской магистрали. Русским морякам удалось совершить ряд открытий и существенно уточнить морские карты. Плавание имело государственное и научное значение. Суда шли под Андреевским флагом, который не появлялся в этих водах с середины XVIII в. Одним из главных результатов экспедиции стало подтверждение факта, что морской путь в Енисей из Европы доступен в определённое время года. Экспедиция дала толчок к дальнейшим исследованиям, и к 1904 г. гидрографами Российского императорского флота было составлено подробное описание обширного района от Югорского Шара до Енисея. Этой интересной, но полузабытой странице истории флота и освоения Арктики посвящена книга Владимира Ивановича Семёнова (1867–1910) — участника событий, моряка-писателя, работами которого зачитывалась дореволюционная Россия. Книга переиздается впервые с 1910 г.

ISBN 978-5-98797-189-5

© Издательство «Паулсен», 2017

Уважаемые читатели!

Книгоиздательский проект «Библиотека Совкомфлота» продолжают мемуары известного писателя-мариниста, капитана 1-го ранга, героя Русско-японской войны Владимира Ивановича Семёнова (1867–1910) «Забытый путь из Европы в Сибирь», посвящённые Енисейской экспедиции 1893 года. Эта книга не переиздавалась с 1910 года и до настоящего времени была библиографической редкостью, доступной лишь узкому кругу исследователей. Однако воспоминания Семёнова по праву заслуживают внимания широкой аудитории — их автор сумел рассказать живым, образным языком об уникальной экспедиции, сыгравшей значительную роль в развитии российского полярного мореплавания. Яркий состав участников этой экспедиции говорит сам за себя: помимо Владимира Семёнова, в ней побывали такие известные российские полярные исследователи, как контр-адмирал Леонид Фёдорович Добротворский (1856–1915), вице-адмирал Николай Николаевич Коломейцев (1867–1944), лейтенант Евгений Леопольдович Шведе (1859–1893), путешественник Александр Александрович Бунге (1851–1930) и другие.

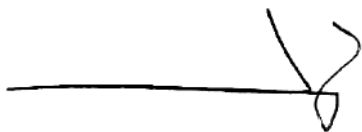
Участникам Енисейской гидрографической экспедиции удалось гармонично совместить реализацию практических транспортных задач и проведение научных исследований, которые были крайне необходимы для актуализации данных о малоисследованных морях Северного Ледовитого океана и фарватере реки Енисей. Практической целью экспедиции была доставка в Сибирь грузов для прокладки Транссибирской магистрали. Для их перевозки в Англии были построены три судна — пароходы «Лейтенант Малыгин», «Лейтенант Овцын» и баржа «Лейтенант Скуратов», которым предстояло пройти непростой путь из Северного в Карское море, а затем подняться вверх по течению Енисея до города Енисейска. Благодаря мастерству экипажей, караван судов достиг цели, несмотря на неосвоенный маршрут и многие связанные с этим трудности. Символично, что, как и суда Енисейской экспедиции, уникальные арктические челночные танкеры «Совкомфлота» носят имена знаменитых исследователей Арктики — «Штурман Малыгин» и «Штурман Овцын». Они осуществляют круглогодичную транспортировку грузов Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения «Газпром нефти» в районах Арктического морского бассейна, где более века назад пролегал маршрут плавания Владимира Ивановича Семенова.

В ходе экспедиции были выполнены ценные географические, океанографические и метеорологические наблюдения. Морякам удалось совершить ряд открытий и внести существенные уточнения в морские карты, информация которых зачастую основывалась еще на данных Великой Северной экспедиции 1733—

1743 годов. Например, в Гыданской губе был открыт остров, названный впоследствии в честь известного гидрографа Константина Константиновича Неупокоева, было уточнено положение островов Белый и Диксон. Участники экспедиции собрали ценные сведения о течениях Северного Ледовитого океана, приливах и отливах арктических морей, ледовой обстановке, были даны предложения о наиболее удачных местах для строительства портов в будущем. Одним из главных результатов экспедиции стало подтверждение того, что морской путь из Европы в Сибирь доступен для судов того времени в период летней навигации.

Енисейская экспедиция дала мощный импульс к дальнейшим исследованиям Печорского и Карского морей, а также бассейнов рек Обь и Енисей. Она предвосхитила и вдохновила крупные российские арктические экспедиции конца XIX — начала XX века, такие как исследования южной части Карского моря и Енисея под руководством Андрея Ипполитовича Вилькицкого в 1898—1901 годах, Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) 1910—1915 годов под руководством Бориса Андреевича Вилькицкого, экспедиции Георгия Львовича Брусилова и Георгия Яковлевича Седова 1912—1914 годов. Знания, полученные в результате этих экспедиций, заложили мощную научную базу для дальнейших исследований Арктики. Благодаря этому уникальному опыту, стала возможна успешная и безопасная реализация таких крупных промышленных проектов в российской Арктике, как «Варандей», «Приразломное», «Новый порт», «Ямал СПГ», а также работа по освоению новых перспективных месторождений, в том числе на Гыданском полуострове.

Для «Совкомфлота», лидера российского коммерческого судоходства в Арктике, одним из ключевых приоритетов является развитие российской школы поллярного мореплавания, которое невозможно без преемственности опыта. Именно этой задаче служат воспоминания Владимира Ивановича Семёнова, полные ценных сведений об истории арктического мореплавания, флотских традициях, жизни и быте российских моряков в конце XIX века. Данная книга, вновь вышедшая в свет более чем через 100 лет после первой публикации при содействии наших давних партнеров — ВОО «Русское географическое общество» и издательства «Паулсен», будет, несомненно, интересна представителям морских профессий, историкам, географам и в целом широкому кругу читателей, интересующихся историей российского судоходства и освоения Арктики.



*Генеральный директор —
Председатель Правления
ПАО «Совкомфлот»
С. О. ФРАНК*

Предисловие

Предлагаемая вниманию читателей книга В. И. Семёнова «Забывший путь из Европы в Сибирь» талантливо и подробно описывает ход Енисейской экспедиции 1893 г. Несколько слов хотелось бы сказать о предыстории этого исторического плавания, его итогах, а также о судьбах автора книги и начальника экспедиции — Л. Ф. Добротворского.

В 1891 г. началось строительство Транссибирской магистрали. Правительство Российской империи было заинтересовано в максимально быстром осуществлении этого стратегически важного проекта. Одной из важных проблем при его реализации стала организация доставки строительных материалов из Европы в Сибирь. С этой целью при участии Морского министерства организовали экспедицию, которую возглавил лейтенант Л. Ф. Добротворский. Перевозку грузов на морских судах (пароходах «Орестес», «Минусинск» и паровой яхте «Бленкатра») до устья Енисея взяла на себя английская торгово-транспортная фирма. Эту часть экспедиции возглавил капитан И. Виггинс, ранее неоднократно ходивший в Карское море. Рельсы и строительные материалы, доставленные к устью Енисея, нужно было отправить по реке до Красноярска. Подходящих для этих целей судов в наличии не было, и их пришлось заказать в Англии. В июне 1893 г. со стапелей английской фирмы «Денни» сошли пароходы «Лейтенант Овцын» (винтовой), «Лейтенант Малыгин» (колёсный) и стальная баржа «Лейтенант Скуратов». 5 июня 1893 г. приказом генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича — главного начальника Флота и Морского ведомства — строящиеся суда были зачислены в 3-й ранг и в 3-й флотский экипаж. 3 июля Приказом № 86 они были перечислены на время плавания во 2-й ранг.

Одновременно Морское министерство организовало вспомогательную речную экспедицию на пароходе «Бард», которую возглавил лейтенант Г. И. Залевский. В её задачи входили встреча и помощь в разгрузке судов, прибывших в устье Енисея, а также «беглое» обследование фарватера реки и обстановка его навигационными знаками. Работа этой экспедиции, связанная с гидрографическими исследованиями, а также с подъёмом затонувших при разгрузке рельсов, продолжилась и в следующем году.

Изначально при подготовке похода не исключалась возможность зимовки, но, к счастью, её удалось избежать, чему способствовала благоприятная ледовая обстановка в Карском море. Суда вышли из Думбартона (вблизи Глазго) 18 июля 1893 г. Миновав норвежский порт Вардё, 14 августа они пришли к проливу Югорский Шар, куда вскоре подошли и пароходы под командованием И. Виггинса. Через 3 дня караван направился в Карское море и 22 августа пришёл в Гольчиху — село на берегу Енисея, пункт перевалки грузов с морских судов на речные. С этим возникли немалые сложности. Разгрузка проходила в штормовую погоду, никаких причалов и оборудования не было. По словам Добротворского, открытый рейд Гольчихи «едва не сделался нашей могилой»*. Три баржи, гружённые рельсами, переломились и затонули (они были подняты в следующем году), погибли 16 лодок. Повреждения получили пароход «Лейтенант Малыгин» и баржа «Лейтенант Скуратов». Пароход «Орестес» не успел разгрузиться полностью и ушёл обратно (часть рельсов с него выгрузили в Архангельске, откуда в следующем году их вновь отправили в Сибирь). В приказе начальника экспедиции отмечен ряд лиц, проявивших мужество и самоотверженность в борьбе за спасение баржи и рельсов. По словам Добротворского, сознание и пренебрежение к опасности этих людей «равняется с лучшим военным подвигом»**. 8 сентября суда отправились вверх по Енисею и 5 октября пришли в Енисейск.

Несмотря на то что в инструкции, выданной начальнику экспедиции Морским министерством, предписывалось вести описные работы «самым поверхностным образом» и лишь при условии, чтобы они «не отвлекали от главной задачи», русским морякам удалось совершить ряд открытий и внести существенные уточнения в морские карты (информация которых находилась в основном на уровне работ Великой Северной экспедиции XVIII в.). В справке об истории экспедиции, составленной в 1910—1911 гг. Военно-историческим отделением Морского генерального штаба, итоги плавания охарактеризованы так:

* Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л., 1962. С. 175.

** Там же. С. 176.

«1. Составлены две самостоятельные карты р[еки] Енисея партией лейт[енанта] Залевского и личным составом парохода «Лейтенант Овцын».

2. Карта плавания экспедиции лейтенанта Добротворского от пролива Югорский Шар до с[ела] Гольчихи, на которой, кроме курсов, нанесены места встречающихся льдов, глубины, температура воды, а также сделаны исправления [изображения] берегов.

3. Планы рекогносцировки пролива Малыгина и бухты к северу от мыса Матте-Сале.

4. Планы гавани в г[ороде] Енисейске.

5. [Определены] три астрономических пункта — с[ело] Гольчиха, Луковая протока и д[еревня] Денежкина»*.

Характеризуя данные работы чуть более подробно, можно отметить, что экспедицией Добротворского было значительно уточнено местоположение островов Белого и Диксона, мыса Матте-Сале. В Гыданском заливе Обской губы был открыт остров, названный в 1930 г. в честь известного гидрографа К. К. Неупокоева, впервые в 1921 г. описавшего эту часть суши и установившего её островной характер**. Во время остановки парохода «Лейтенант Малыгин» была обнаружена и осмотрена бухта на южном берегу острова Вилькицкого, получившая в 1894 г. название в честь командира судна — лейтенанта Е. Л. Шведе.

Морской офицер — эмигрант Н. Н. Крыжановский (женатый на дочери Л. Ф. Добротворского — Ксении Леонидовне) описал в своей статье научные результаты плавания: «Судами экспедиции Добротворского при плавании непрерывно велись гидрометеорологические наблюдения. Из 500 миль перехода от Югорского Шара до Енисейского залива во льдах было пройдено около 115 миль, и эти ледовые наблюдения приведены в труде Э. Лесгафта „Льды Северного Ледовитого океана и морской путь из Европы в Сибирь“. С.-Петербург, 1913. Непрерывно также велись наблюдения над температурой воды, воздуха и льда, удельным весом воды и другие

* Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 5752. Без нумерации листов.

** Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей Советской Арктики. Л., 1972. С. 148.

метеорологические и океанографические наблюдения. Многократно наблюдались течения и приливо-отливы. Произведены астрономические определения, обследованы якорные стоянки, даны соображения о возможных портах»^{*}.

Помимо главной задачи — доставки грузов, плавание имело государственное и научное значение. Суда шли под Андреевским флагом, что должно было напомнить западным державам об интересах Российской империи на Севере. Крыжановский отмечал: «Впервые в истории отряд русских судов под военным флагом пришёл на рейд г[орода] Енисейска. Впервые большая русская экспедиция под русским флагом прошла из Баренцева моря до Енисейска. [...] Экспедиция лейтенанта Добротворского была поистине пионером в деле возрождения работ по оборудованию и возвращению к жизни Северного морского пути и обследованию северных берегов России и омывающих их морей. После долгого затишья вновь пробудился отечественный интерес к Северу и его экономическому значению»^{**}. Глобальным же результатом экспедиции Морское министерство признало подтверждение того факта, что морской путь в Енисей доступен в определённое время года. Во многом благодаря успешному проведению экспедиции 1893 г. в следующем году была учреждена Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Обь и Енисей и части Карского моря. В 1898 г. она была переименована в Экспедицию Северного Ледовитого океана. Её работа, результатом которой стало подробное описание обширного района от Югорского Шара до Енисея, продолжалась до 1904 г.

Автор книги «Забытый путь из Европы в Сибирь» — Владимир Иванович Семёнов был очень хорошо известен российским читателям в начале XX в. Он родился 16 декабря 1867 г., окончил Морской корпус в 1887 г., Гидрографическое отделение Николаевской морской академии — в 1894 г. (по всей видимости, гидрография его привлекла именно после Енисейской экспедиции). До 1901 г. служба В. И. Семёнова проходила на кораблях — канонерской лодке «Ман-

^{*} Крыжановский Н. Н. Енисейская экспедиция. Первая русская экспедиция в реку Енисей в 1893 г. Памяти Леонида Фёдоровича Добротворского (Историческая справка) // Морские записки. 1950. № 2. С. 8.

^{**} Там же. С. 7–8.

джур» (1888—1890), крейсере «Адмирал Нахимов» (1890—1891), броненосце береговой обороны «Адмирал Лазарев», эскадренном броненосце «Император Александр II» (1892), учебном судне «Моряк», крейсерах «Дмитрий Донской», «Россия» и «Владимир Мономах» (1895—1899). На «Дмитрии Донском» Владимиру Ивановичу довелось принять участие в гидрографических работах у берегов Кореи. После этого плавания в честь Семёнова был назван один из мысов на побережье Японского моря. В 1898 г. Семёнова назначили на должность флагманского штурмана Штаба командующего эскадрой Тихого океана. В 1900 г. произошло его боевое крещение — на крейсере «Россия» Семёнов 8 и 9 июня принял участие в «очищении от китайских войск» крепости Таку (в ходе подавления «Боксёрского» (Ихэтуаньского) восстания 1898—1901 гг.)*. С 1901 г. он служил старшим флаг-офицером Штаба начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота, а затем — адъютантом главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала С. О. Макарова (который его высоко оценивал).

После начала Русско-японской войны 1904—1905 гг. Владимир Иванович отправился в Порт-Артур, в 1-ю Тихоокеанскую эскадру. Он командовал миноносцем «Решительный», был старшим офицером транспорта «Ангара» и крейсера «Диана». После боя в Жёлтом море 28 июля 1904 г. «Диана» оказалась интернирована в Сайгоне. Не желая оставаться в стороне от боевых действий, Семёнов «на перекладных» под чужим именем добрался до Либавы, где готовилась к походу 2-я Тихоокеанская эскадра. «Ввиду полной укомплектованности штатов Семёнова зачислили в походный штаб эскадры на должность заведующего военно-морским отделом. Но фактически его обязанности мало чем отличались от функций обычного пассажира. ...Но даже здесь Владимир Иванович пытается принести эскадре максимальную пользу, передать людям боевой опыт портартурцев» — писал современный биограф писателя**. На флагманском броненосце «Князь Суворов» Семёнов совершил героический поход через два океана, закончившийся катастрофой Цусимского сражения.

* РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 7. Д. 460. Л. 163об., 168.

** Познахирев В. О Владимире Ивановиче Семёнове // Морской сборник. 1993. № 12. С. 92.

Тяжело раненный, он попал в плен к японцам, откуда вернулся в 1906 г. и был зачислен в Военно-морской отдел Николаевской морской академии, но через год вышел в отставку по болезни в чине капитана 1-го ранга.

Литературное творчество привлекало В. И. Семёнова ещё в начале его флотской карьеры. «Забытый путь из Европы в Сибирь» — его первая книга, написанная по материалам дневников, которые он вёл во время экспедиции*. Она выдержала два издания — в 1894 и 1910 гг. Наибольшую же славу моряку-писателю принесли книги о Русско-японской войне, самой известной из которых стала трилогия мемуаров «Расплата» (состоящая из книг «Порт-Артур и поход Второй эскадры», «Бой при Цусиме» и «Цена крови»). В своих работах, неоднократно переиздававшихся и переведённых на большинство европейских языков, Семёнов пытался разобраться в причинах поражения России в войне с Японией, а также защитить доброе имя командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой З. П. Рожественского. Напряжённая работа и последствия тяжёлых ранений, полученных при Цусиме**, подорвали здоровье Владимира Ивановича Семёнова, и он скончался в Санкт-Петербурге 19 апреля 1910 г. В советское время его произведения были забыты, как «классово чуждые». В 1990-е гг. «Расплата» была в сокращённом виде напечатана в журнале «Морской сборник», а затем тремя отдельными изданиями. В год 150-летнего юбилея В. И. Семёнова к читателю возвращается первая книга храброго флотского офицера и талантливого писателя.

В своей книге Семёнов не называет фамилии офицеров — участников экспедиции, обозначая их инициалами. Список офицеров

* Практически одновременно в журнале «Морской сборник» вышла статья В. И. Семёнова и ещё одного участника плавания — Д. Ф. Цима «Морской путь в реку Енисей». В ней штурманы экспедиции без какой-либо «лирики» описывают плавание и его результаты. Эта работа публикуется в приложении 1.

** В послужном списке о них сказано так: «...в бою при Цусиме был тяжело ранен в правую ногу, серьёзно в левую ногу, получил несколько поражений туловища мелкими осколками неприятельских снарядов и контузию левой лопатки. ...На перевязку идти отказался и остался в строю при исполнении своих обязанностей; того же числа был передан с броненосца „Князь Суворов“ на миноносец „Буйный“, где через 9 часов после получения ран получил первую медицинскую помощь и за упадком сил выбыл из строя» (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 7. Д. 460. Л. 165).

приведён в приложении 2. Среди них было немало выдающихся личностей, в том числе прославившихся в качестве полярных исследователей (например, А. А. Бунге, Н. Н. Коломейцев).

Незаурядным человеком был и начальник экспедиции — лейтенант Леонид Фёдорович Добротворский. Он родился 13 апреля 1856 г. в Подольском уезде Московской губернии в семье надворного советника*. В 1877 г. окончил Морское училище. Ещё будучи гардемаринном, Добротворский принял участие в так называемой Третьей американской экспедиции под командованием капитан-лейтенанта К. К. Гриппенберга. Её целью было приобретение в Соединённых Северо-Американских Штатах четырёх пароходов, предназначенных к переоборудованию во вспомогательные крейсера. 25 февраля 1879 г. Добротворский прибыл из командировки, а незадолго до этого (15 января) ему присвоили чин мичмана (со старшинством с 30 августа 1878 г.). В дальнейшем он служил на Балтике. В 1879—1880 гг. Л. Ф. Добротворский учился в Минном офицерском классе, но был оттуда отчислен по собственному желанию, в 1882 г. его прикомандировали на два года к Главной физической обсерватории для обучения, но уже в январе 1883 г. он был откомандирован оттуда. Активность и «неуспокоенность» привели молодого офицера в ряды «кружка кронштадтских офицеров», тесно связанного с революционной организацией «Народная воля». Его деятельность там ограничилась уплатой членских взносов, перепиской для гектографа листовки «К военным Кронштадта», а также привозом из Москвы 100 экземпляров газеты «Народная воля» весной 1882 г. 21 марта 1884 г. Добротворский был арестован, 26 марта уволен со службы и 2,5 месяца провёл в Петропавловской крепости. Но в силу того, что его «народовольческая деятельность» была номинальной, а также добровольного сотрудничества со следствием лейтенанта простили и 27 декабря восстановили на службе.

За участие в Енисейской экспедиции Добротворский был 18 октября 1893 г. произведён в капитаны 2-го ранга с формулировкой «за отличие по службе». 26 октября 1895 г. министр путей сообщения князь М. И. Хилков обратился в Морское министерство с письмом,

* Основная биографическая информация приведена по данным послужного списка, составленного 1 июля 1908 г. (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 795. Л. 5—13).

в котором подробно описывал заслуги Добротворского. «Достижение экспедицией устья Енисея представлялось до крайности затруднительным вследствие полного несоответствия и неприспособленности судов экспедиции — одного колёсного речного парохода и другого винтового с баржей на буксире — к плаванию по арктическим морям; только благодаря отваге, находчивости и распорядительности капитана Добротворского, несмотря на самые неблагоприятные условия плавания, экспедиции удалось достигнуть устья Енисея, на водах которого впервые тогда появились суда под русским военным флагом.

Независимо от сего капитан Добротворский, состоя с августа 1894-го по октябрь 1895 г. от Морского министерства в Совете управления по сооружению Сибирской железной дороги, своими практическими указаниями содействовал разработке проектов учреждения казённого пароходства на р[еке] Амур, парома-ледокола для озера Байкал и речных пароходов, служащих ныне при изысканиях для Амурской железной дороги»*. 20 декабря 1895 г. управляющий Морским министерством адмирал Н. М. Чихачёв ответил Хилкову, что заслуги Добротворского уже оценены по достоинству — он произведён в капитаны 2-го ранга, «...причём он обошёл 53 лейтенанта из числа выполнивших ценз и стоявших по списку выше его, затем, в сентябре текущего года, [он] получил назначение старшего офицера судна 1-го ранга [крейсера «Владимир Мономах»], находящегося в заграничном плавании, что достигается только выдающимися по службе офицерами...»**.

Осталось имя Добротворского и на карте Арктики. В 1900 г. его бывший соплаватель по Енисейской экспедиции, а в тот период — командир яхты «Заря» Русской полярной экспедиции лейтенант Н. Н. Коломейцев назвал в честь Добротворского мыс на полуострове Заря, расположенном на побережье Таймыра. С 1933 г. мыс стали называть Добротворского Северный, а лежащему южнее мысу дали название Добротворского Южный***.

Служба Леонида Фёдоровича в годы, предшествовавшие Русско-японской войне 1904—1905 гг., шла довольно гладко. Он был стар-

* РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 3927. Л. 1—2.

** Там же. Л. 5—5об.

*** Попов С. В., Троицкий В. А. Указ. соч. С. 180.

шим офицером эскадренных броненосцев «Сисой Великий» (1894 и 1895) и «Наварин» (1895), крейсеров 1-го ранга «Владимир Мономах» (1895 и 1896) и «Адмирал Нахимов» (1896—1898); командовал транспортом «Амур» (1898—1900), мореходной канонерской лодкой «Гиляк» (1900—1901), крейсером 1-го ранга «Дмитрий Донской» (1902—1904).

После начала войны с Японией, 1 апреля 1904 г., Л. Ф. Добровольского назначили командовать крейсером 1-го ранга «Олег». В Цусимском сражении корабль получил значительные повреждения, 13 человек из экипажа было убито и 37 — ранено. 21 мая крейсер был интернирован в Маниле. У команды Леонид Фёдорович пользовался определённой любовью. Об этом, в частности, свидетельствует в своих воспоминаниях (написанных в советское время) бывший рулевой боцманмат с «Олега» — А. В. Магдалинский.

«— А хлётко он [Л. Ф. Добровольский], братцы, ночью длинно-бородого [контр-адмирала О. А. Энkvиста, младшего флагмана 2-й Тихоокеанской эскадры, державшего свой флаг на «Олеге» в Цусимском бою] разыграл, — начал уже не в первый раз свой короткий рассказ рулевой Белоус.

Темой этого рассказа была ночная минная атака [в ночь с 14 на 15 мая], в которой «Олег», как адмиральское судно, подвергся особенно сильному преследованию со стороны японских атакующих кораблей. Достаточно было попадания только одной торпеды, чтобы уничтожить наш слабобронированный крейсер. Адмирал немножко растерялся. Заметив это, Добровольский, не спрашивая разрешения адмирала, приказал дать полный ход и направил свой крейсер в группу атакующих миноносцев, меняя всё время направление.

— Ваши действия, командир, считаю слишком рискованными. Этим мы можем только усугубить наше тяжёлое положение, — заметил Добровольскому обиженный адмирал.

— А по-моему, ваше превосходительство, это единственный способ избежать поражения.

— Не вижу, — возразил Энkvист.

— У вас, ваше превосходительство, видимо, утомилось зрение, — ответил Добровольский, продолжая лично управлять кораблём.

Корпус «Олега» дрожал от усиленной работы машин. Расстояние до атакующих миноносцев сокращалось с каждой минутой.

Можно было невооружённым глазом рассмотреть тёмные силуэты неприятельских кораблей, пытавшихся преградить нам путь.

— Открыть огонь! — спокойно командовал Добротворский.

— Ладно ли выйдет? — бросил неуверенное замечание адмирал.

— Иного выхода нет, ваше превосходительство...

Дальнейшего разговора разобрать было нельзя. Командоры открывали бешеную стрельбу. Вылетающие из орудийных стволов огневые вспышки рвали чёрную, жуткую ночь, чередуясь с оглушительным гулом стрельбы.

На одном из японских кораблей вспыхнул пожар. Охваченный пламенем миноносец с метавшейся по палубе командой встал перед глазами, как призрак. Пожар быстро разрастался. Вокруг горящего корабля выросли от разрывавшихся снарядов высокие водяные столбы. Цель была достигнута. Продержавшись не более минуты, горящий корабль пошёл ко дну. Вскоре был подбит ещё один неприятельский корабль. В рядах атакующих миноносцев произошло замешательство. Командир приказал сразу прекратить огонь и резко изменил курс. Сжимавшее нас минное кольцо было прорвано»*.

Уже после окончания войны уходившие со службы матросы преподнесли Добротворскому золотые часы с надписью «Дорогому боевому командиру»**. «Олег» Л. Ф. Добротворский командовал до 17 декабря 1907 г. 14 июля 1908 г. его произвели в контр-адмиралы и уволили со службы с мундиром и пенсией.

Ещё в 1899 г. Добротворский активно выступал за реформирование флота, ратуя прежде всего за постройку подводных лодок (и видя в них альтернативу линейному флоту). Особенно активно он развил свою публицистическую деятельность после Русско-японской войны. В 1904—1912 гг. вышел ряд его публицистических работ: «Какой флот необходим России?», «Морские разговоры», «Минный и „слепой“ линейный флот», «Морские ошибки загубят нас» и другие. Частично они объединяли статьи, опубликованные в «Новом времени» и других периодических изданиях (под псевдонимом Nauta).

* Магдалинский А. На морском распутье. Ярославль, 1950. С. 102—103.

** РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1989. Л. 29об.

Надеясь на продвижение своих идей, в 1912 г. Л. Ф. Добротворский баллотировался в IV Государственную думу (как беспартийный кандидат), но не смог набрать нужного количества голосов.

Яркую характеристику творчеству и личности Леонида Фёдоровича дал учёный и общественный деятель А. П. Семёнов-Тян-Шанский. «Фанатически преданный этой идее [активного строительства подводного флота], Л. Ф. Добротворский не чужд был, конечно, увлечений, а порою и ошибок. Так, он в начале 1903 г. (в статье, появившейся в „Новом времени“ под заглавием „Близкий конец всяким морским войнам“ и перепечатанной автором в 1904 г. в сборнике статей под заглавием „Какой флот необходим России?“) предсказывал, что „не пройдёт, может быть, четырёх-пяти лет, как подводные лодки вытеснят любые военные суда, сравняют сильных со слабыми и поставят все прибрежные государства в абсолютно равные условия“... Такое предсказание было тогда, как показали обстоятельства, безусловно преждевременным, да и вообще едва ли когда-нибудь осуществимым, так как всякое новое оружие, как бы совершенно и могущественно оно ни было, вызывает немедленно выработку ослабляющего его действие „противуоружия“.

Наше поражение в Цусимском бою, которого Л. Ф. Добротворский был сам участником и при разборе которого в „Уроках морской войны“ и в отдельно изданной в 1906 г. брошюре „Крейсер 1-го ранга „Олег“ в бою 14 мая 1905 г. у острова Цусимы“ он сделал немало весьма всяких и ценных замечаний, покойный адмирал приписывал, кроме подавляющего превосходства японцев в артиллерийском деле, в подготовке судов, судовых команд, в тактической подготовке начальников и проч[его], также и участию в этом бою подводных лодок, что фактами, однако, не подтвердилось. Объясняется последнее, вполне добросовестное, заблуждение Добротворского тем, что он шёл на войну с предвзятой мыслью о том, что японцы уже обзавелись подводными лодками.

Но все эти увлечения искупаются той массой здравого смысла, которую проявил этот автор во всех своих выступлениях, как печатных, так отчасти и изустных. [...]

Своими резкими суждениями и осуждением многих после войны Л. Ф. Добротворский нажил себе, несомненно, немало врагов. Я не буду оправдывать формы некоторых из его полемических выступле-

ний, всегда, однако, прямых и честных, но скажу, что и тут должна быть приложена человеческая и человечная мерка: увлечения свойственны всякому борцу за идею, и в данном случае мы имели перед глазами лицо, уже пострадавшее в борьбе, — когда этого полного сил, энергии и желания послужить родине многоопытного офицера преждевременно „сдали в архив“, главным образом за то, что он являлся порою *enfant terrible* в официальной морской среде»*.

Выступление в прениях по докладу И. В. Никанорова «Россия и Германия в настоящий политический момент», прочитанному в помещении Национального клуба в Санкт-Петербурге 14 марта 1914 г., принесло Добротворскому большие неприятности и, возможно, стало причиной его преждевременной смерти. После его речи к помощнику начальника Главного морского штаба обратилась княжна Ольга Павловна МаксUTOва, дочь контр-адмирала П. П. МаксUTOва (1825–1882), участника обороны Севастополя во время Крымской (Восточной) войны 1853–1856 гг. Она обвиняла Добротворского в резкой и вызывающей критике Морского министерства и не скрывала того, что хотела сорвать с него погоны. В письме от 24 марта 1914 г. МаксUTOва изложила своё видение событий. «...Указанная критика была настолько, по моему мнению, резка и вызывающа, что она произвела на меня чрезвычайно сильное впечатление. Не имея возможности в точности восстановить в своей памяти всё то, что говорил г[осподин] Добротворский с кафедры, я постараюсь в общих чертах, насколько позволяет мне память, изложить здесь обстоятельства дела. Отлично помню, Добротворский говорил, что у нас остаётся совершенно не защищенным от неприятельского нападения побережье Балтийского моря, так как у нас нет флота, а если и есть кое-какие корабли, то они всё равно никуда не годятся. Таким образом, по мнению докладчика, немцы во всякое время могут прийти и взять нас голыми руками, и в результате мы будем данниками Швеции, Норвегии и Дании; что нам нужны не дредноуты, а подводный флот, что деятельность Морского ведомства по отношению к судостроению не заслуживает ни малейшего одобрения. И многое другое говорил докладчик, что, на мой

* Семёнов-Тян-Шанский А. П. Памяти Л. Ф. Добротворского, контр-адмирала в отставке // Исторический архив. 1916. № 1. С. 223, 225.

взгляд — взгляд дочери адмирала Русского флота, горячо любящей своё Отечество, недостойно было бы слушать из уст лица, носящего морской мундир. Да к тому же адмиральские погоны.

Всё это вызвало среди присутствовавших в зале большое возбуждение, и по окончании сообщения докладчика окружили многие из публики, чтобы выразить ему протест, причём кричали: „Надо его бить“ и „Снять с него погоны“. На все эти протесты [осподин] Добротворский громко ответил, что „погоны можно во всякое время снять, так как они с бандеролью*“. Услышав такое возмутительное отношение к священным для меня погонам, я совершенно потеряла самообладание и намеревалась подойти к отставному контр-адмиралу Добротворскому, чтобы сорвать с него погоны. Но, видя моё крайне возбуждённое состояние, меня до него не допустили.

В заключение всего сказанного я, дочь Севастопольского героя, смело и открыто заявляю, что лица, выступающие публично с подобными сообщениями, безусловно, не достойны чести носить дорожкой мне морской мундир**.

Было проведено расследование, собраны показания других свидетелей произошедшего, и в результате Высочайшим приказом по Морскому ведомству № 168 от 21 апреля 1914 г. Л. Ф. Добротворский был лишён права ношения мундира***. Несмотря на его обращение непосредственно к императору, морской министр адмирал И. К. Григорович не счёл возможным возбуждать ходатайство о возвращении права ношения мундира. О том, как это подействовало на Добротворского, написал в 1917 г. Н. М. Португалов — известный в начале XX в. публицист, писавший на военные и морские темы. «Это так поразило Л. Ф. Добротворского, что первое время он казался как бы помешанным. Потом успокоился. А затем внезапно умер от разрыва сердца»****. В одном из некрологов было, напротив, отмечено, что «...эта несправедливость, однако, менее огорчала

* Речь идёт о шутилом жаргонном выражении «обандеролить», то есть отправить в отставку.

** РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 1989. Л. 6—6об.

*** Там же. Л. 28.

**** Португалов Н. М. Былые расправы // Разведчик. 1917. 12 мая. № 1382. С. 272.

покойного адмирала, нежели то, что его идеи, его проекты, представлявшиеся для него такими важными, оставались неосуществлёнными. Последние дни он особенно волновался по этому поводу.

— Господи, — говорил он, — хоть бы десятником взяли меня куда-нибудь на завод. Всюду пошёл бы. А так сидеть и смотреть на всё, что происходит, — прямо не вмоготу»*. Действительно ли лишение права ношения мундира так подействовало на отставного контр-адмирала, или причины смерти 59-летнего мужчины были другими (к сожалению, многие статьи Португалова достаточно тенденциозны), но 21 октября 1915 г. Л. Ф. Добротворский скончался в Петрограде.

Завершить же короткий рассказ о биографии начальника Енисейской экспедиции хотелось бы словами А. П. Семёнова-Тян-Шанского. «Покойный Л. Ф. Добротворский был цельной и честной, типично русской натурой, которая вредила себе в жизни только большой идейной увлекаемостью, только чрезмерной инерцией в натиске, при полной неподкупности души и прямолинейности мысли и слова»**.

* * *

Географические названия в большинстве случаев приведены согласно современным нормам их написания. В тех случаях, когда автор употребляет иностранные географические названия, они даются на русском, в скобках указывается их авторское написание на языке оригинала, а при повторном упоминании названия приводятся только на русском языке.

*Н. А. КУЗНЕЦОВ,
кандидат исторических наук,
действительный член Русского географического общества*

* А-р Памяти адм[ирала] Л. Ф. Добротворского // Биржевые ведомости (Утренний выпуск). 1915. 26 октября.

** Семёнов-Тян-Шанский А. П. Указ. соч. С. 225.