

РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ В.В. ЛАПИНА «БРОНЕНОСЕЦ “РУСАЛКА”: КОРАБЛЬ. ЭКИПАЖ. ФЛОТ. ТРАГЕДИЯ. ПАМЯТНИК» (СПБ.: ИЗДАТЕЛЬСТВО ЕВРОПЕЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, 2018)

DOI: 10.25629/НС.2020.03.02

Шевырев А.П.

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова

Москва, Россия

Аннотация. В рецензии представляется анализ книги В.В. Лапина «Броненосец “Русалка”: Корабль. Экипаж. Флот. Трагедия. Памятник» (СПб., 2018), которая по своему жанру является научно-популярным изданием, но при этом содержит результаты серьезной аналитической работы на фоне полотна, написанного крупными мазками и предназначенного для широкого читателя. Работа включает в себя несколько сюжетов, связанных с историей гибели броненосца «Русалка» в сентябре 1893 г. при переходе из Ревеля в Гельсингфорс, но при этом фокусом всей книги является не сама трагедия, а память о ней, воплощенная в памятнике, сооруженном в Ревеле в 1902 г. В книге прослеживается, как история самого корабля, особенности службы во флоте и на низкобортных мониторах, в частности, место Ревеля в морской стратегии России, так и обстоятельства трагедии, которые определяли и появление памятника, и его дальнейшую судьбу. В результате получилась книга, которая интересна широкому читателю доходчивым описанием истории флота, кораблей, их экипажей и увлекательным повествованием о трагедии в Финском заливе, а также профессиональным историкам, сопричастным исследованиям об исторической памяти.

Ключевые слова: историческая память, броненосец «Русалка», памятник, Ревель.

Изменения в сфере языка гуманитарных наук, а также рост популярности исторических нарративов в современном обществе порождают проблему жанров исторических текстов. Историки все больше внимания уделяют изящности представления своих трудов собратьям по цеху. Вместе с тем общественная востребованность истории побуждает историка все чаще выступать перед широкой публикой с лекциями, интервью, а также писать для нее статьи в журналах и научно-популярные книги. Это ведет в итоге к появлению своеобразного жанра, в котором текст содержит в себе результаты серьезной аналитической работы на фоне полотна, написанного крупными мазками и предназначенного такому читателю, для которого принятая в историческом цехе строгая система аргументации не является обязательным условием. При этом широта исторического полотна может не противоречить скрупулезному анализу объектов исследования, а напротив, помогать их познанию.

Примером такого композитного жанра может служить книга петербургского исследователя В.В. Лапина «Броненосец “Русалка”: Корабль. Экипаж. Флот. Трагедия. Памятник». Уже из названия книги видно, что автор ставит перед собой задачу осветить сразу несколько сюжетов, и это наводит на мысль о таком широком охвате темы, который позволит определить книгу как предмет популярного чтения. Это предположение находит свое подтверждение при чтении оглавления книги и, в особенности, при знакомстве с рубрикой ее глав: при их объеме от 22 до 67 страниц число рубрик в них достигает двух десятков. Наконец, самый существенный признак научно-популярного жанра – отсутствие научно-справочного аппарата.

Однако уже при чтении коротенького, в пять абзацев, введения под заголовком «О чем эта книга» можно обнаружить постановку серьезной исследовательской проблемы. Автор начинает объяснять содержание книги со слов: «Эта книга о катастрофе, случившейся 125 лет назад», – но заканчивает объяснение указанием на памятник броненосцу «Русалка», который служит «обращением к современникам и потомкам», и приглашает читателя попробовать «это обращение прочитать, понять, оценить заключенные в нем явные и потаенные смыслы» [1, с.

6]. Действительно, катастрофы на море, заканчивавшиеся гибелью кораблей, причем даже такие загадочные, когда суда тонули вместе со всем экипажем в неизвестном месте и в неизвестное время, не такая уж большая редкость, но памятник затонувшему кораблю, при этом погибшем не в бою, а будучи застигнутым штормом при рутинном переходе морем между Ревелем и Гельсингфорсом – двумя портами, расположенными на расстоянии меньше 50 морских миль, памятник, представляющий собой достаточно крупное и привлекательное монументальное сооружение и к тому же уцелевший в «войнах памяти», прокатывавшихся по территории современной Эстонии, – такой памятник требует глубокого осмысления. И из пяти составляющих название книги сюжетов, представленных в пяти главах книги, именно сюжет о памятнике является главным.

Конечно, катастрофа, случившаяся в водах Финского залива 7 сентября 1893 года, в результате которой бесследно исчез броненосец «Русалка», представляет собой наиболее загадочный, а потому и наиболее увлекательный сюжет книги. Но в конечном счете даже после обнаружения в 2003 году корпуса затонувшего корабля обстоятельства его гибели остались до конца невыясненными. И, наверное, вряд ли стоило бы ради того, чтобы поведать читателю о загадочной трагедии, повествовать о символическом смысле корабля в культуре, об особенностях службы во флоте, о месте Ревеля и Таллина в стратегических планах императорской России и Советского Союза. Но чтобы прочитать и понять заключенные в памятнике «явные и потаенные смыслы», как раз и требуется поместить сам памятник, историю его сооружения и судьбу после воздвижения в широкий социокультурный контекст времени и пространства.

Первая глава книги посвящена самому кораблю. История его сооружения и службы, а также особенности конструкции имеют прямое отношение к обстоятельствам трагедии и художественному образу монумента. В.В. Лапин с первых слов отмечает ту особенность внешнего вида броненосца, которая поставит впоследствии перед автором памятника А. Адамсом нелегкую задачу глорификации корабля. В этой особенности Лапин находит удачное сопоставление с речным танкером, облик которого никак не вяжется с настоящим броненосцем – образом «стального острова, нагромождения орудийных башен, мачт, труб и многоярусных надстроек» [1, с. 10]. Неказистый внешний вид корабля находит свое объяснение в его специфичном предназначении – быть броненосцем береговой обороны. Этот тип появился в мировом кораблестроении в начале 1860-х годов и обрел популярность во флотах разных стран благодаря успешному действию корабля «Монитор» против броненосца «Вирджиния» (до перестройки «Мерримак») в ходе Гражданской войны в США.

«Монитор», броненосец северян, дал имя типу таких кораблей, которые отличались толстой броней, низким бортом, крупным калибром орудий, благодаря чему были малоуязвимы и обладали артиллерийской мощью, но за эти преимущества, отмечает Лапин, «пришлось дорого заплатить снижением мореходности и созданием жутких условий для экипажа» [1, с. 18]. Первый из недостатков имел, как пишет автор, «самое прямое отношение к трагедии, поскольку корабль иного типа вряд ли стал жертвой шторма в Финском заливе» [1, с. 21]. Второй недостаток имел отношение не столько к обстоятельствам катастрофы, сколько к образу мучеников, погибших вместе с кораблем без шанса на выживание. Мученичеством было и само обитание на мониторе, и Лапин весьма подробно описывает и постоянную сырость в помещениях, и холод по причине их нахождения в подводной части корабля, а также духоту и темноту вследствие закрытия палубных люков даже при слабом волнении [1, с. 19–20]. Автор уделяет особое внимание облику мониторов, памятуя о том, что в последней главе он будет объяснять образ «Русалки» на памятнике. Он отмечает «уродливый вид» кораблей этого типа, цитирует историка кораблестроения П.А. Мордовина о том, что «корабельная архитектура была поколеблена в самых существенных своих основах», приводит бывшее в ходу сравнение мониторов «с головкой сыра, лежащей на доске» (1, с. 11).

В.В. Лапин объясняет, как под «впечатлением от победы “Монитора” над “Вирджинией”» «российское морское ведомство без традиционной раскочки приступило к усвоению уроков» и сразу построило 10 однобашенных кораблей, а затем продолжило мониторную судостроительную программу, в рамках которой и появилась на свет «Русалка» [1, с. 15–16]. Следовало бы,

пожалуй, отметить, что столь быстрый, а затем и весьма устойчивый выбор монитора как основного типа корабля российского флота на протяжении последующих двух десятилетий объяснялся особенностями морской стратегии, принятой Морским министерством России с началом броненосного судостроения. Русская судостроительная и металлургическая промышленность была не в силах состязаться с индустрией морских держав – Англии и Франции – в строительстве больших мореходных броненосцев, способных к линейному бою. Ограничивал возможности Морского министерства и скромный бюджет, отводимый ему в эпоху Великих реформ. Поэтому ассигнованные ему средства министерство полагало употребить первоначально «на сооружение судов, необходимых для обороны, и потом уже, когда защита прибрежий, и в особенности Кронштадта, будет достаточно обеспечена, – приступить к постепенному введению во <...> флот броненосных судов, обладающих высшими морскими качествами и способных совершать долгие переходы морями и океанами» [2, с. 17]. Однако строительство «оборонительного флота» заняло все 1860-е годы. Но и в последующее десятилетие идея монитора не отпускала морское начальство, и самый мощный броненосец, построенный в 1870-е гг., – «Петр Великий» – также относился к кораблям мониторного типа. А когда Россия освободилась от тяжелого бремени статей Парижского трактата, ограничивавших право империи иметь флот на Черном море, здесь также были построены мониторы, но сверхоригинальной конструкции – круглые корабли, прозванные по фамилии их конструктора «поповками» [4, с. 123–129].

Заканчивает Лапин главу о самой «Русалке» рассуждениями о роли ее имени в собственной судьбе и о символических смыслах и значениях образа корабля в культуре. «Бесовское имя» породило ничем не подкрепленные легенды об отказе священника освятить корабль при спуске его на воду или при подъеме флага, но в то же время, как пишет автор, сыграло немалую роль в восприятии трагедии в общественном сознании, и «сказочность имени, таинственность события и стремление к героизации в совокупности создали условия для появления монумента в Кадриорге» [1, с. 25]. Что касается корабля как понятия, то есть «творения, позволившего человеку находиться во враждебной ему водной среде», то В.В. Лапин отмечает метафоричность корабля в религиозной культуре, в символике стойкости и героизма, в дипломатических демаршах через «демонстрацию флага» и делает вывод о том, что как бы курьезно ни выглядел почти уже отслуживший свой срок монитор, «это был *корабль*, и все, что веками накапливал этот символ, позволило родиться светлому и одновременно трагическому образу» [1, с. 29].

Вторая глава «Экипаж “Русалки”. Моряки России» связана с памятником в Таллине именами, которые читаются на самом монументе и на тумбах, его окружающих. Памятник уникален тем, что вопреки устоявшейся традиции отмечать на монументах имена только офицеров, на тумбах начертаны и имена погибших нижних чинов, а не общее их число. В.В. Лапин представляет в книге краткую биографию командира корабля и биографические сведения о других офицерах. Особый разговор с читателем идет о «проклятии морского ценза», следствием которого «две трети начальников являлись, по сути, новичками на своем судне» [1, с. 42], что, по мнению Лапина, могло сыграть свою пагубную роль в критической ситуации. О нижних чинах, кроме их имени и должности, автор ничего не сообщает, но он скрупулезно называет их всех поименно и рассказывает о том, чем занимался на корабле каждый из них. Получился не только коллективный портрет отдельных флотских специальностей, но и почти гоголевское воспроизводство образа мертвых душ, в котором и показано место каждого специалиста в корабельном экипаже, и описаны условия его службы, статус в море и на берегу. Автор приводит и список губерний, откуда призывались матросы, и их вероисповедание, благодаря чему становится очевидным, что действительно «“Русалка” стала братской могилой для людей разного рода-племени, разных сословий и культур» [1, с. 76], а из этого делается важный вывод о том, что «совершенно бессмысленным» является «вопрос о национальной принадлежности монумента» [1, с. 78].

Третья глава книги, названная «Эстония и морской имперский трезубец» призвана объяснить, почему возведение памятника погибшему кораблю было уместно в Ревеле. Но, как и в предыдущих главах, ответ на этот вопрос разворачивается в весьма доходчивый очерк о морской стратегии России и роли в этой стратегии различных мест базирования флота. Автор показывает, что

при всех колебаниях в понимании уязвимости России с моря и, соответственно, в определении места флота в общей военной стратегии несомненным было осознание необходимости обеспечения безопасности столицы империи, что достигалось «укреплением подступов к ней, а также отодвиганием рубежей на запад и достижением доминирования на Балтике» [1, с. 83]. Ревель не стал острием морского трезубца России, наконецниками которого В.В. Лапин называет Кронштадт, Севастополь и Владивосток. Представляя образ города на картинах, гравюрах и акварелях, он отмечает, что военные и морские чины явно не являлись на них главными героями, но при этом «они органично вливаются в фон» города [1, с. 107]. Отмечает он также и то, что «при каждой активизации “европейской” политики России, при каждом оживлении великодержавия Ревель с его окрестностями оказывался кандидатом на роль наконецника имперского морского трезубца» [1, с. 114] и всегда оставался городом, где корабли на рейде и черный морской мундир на улицах были привычными его атрибутами. В силу этого, по мнению Лапина, Ревель вполне мог стать тем важным пунктом публичного пространства, где памятник морякам мог служить знаком награды всей корпорации.

Первые три главы книги – это полезный и очень интересный для широкого читателя научно-популярный рассказ о флоте, кораблях и моряках. Четвертая глава, посвященная гибели «Русалки», своим драматизмом также увлечет широкого читателя. Но есть в этой главе и рубрики, которые служат образцом исследования социальных процессов, фокусом которых и становится трагедия в Финском заливе. Любая катастрофа, как правило, является следствием сцепления целого ряда неблагоприятных факторов, каждый из которых может служить, по образному выражению автора, «роковым гвоздем». Сам он таким «гвоздем» считает болезнь командира броненосца В.Х. Иениша и в силу этого его неспособность управлять кораблем. Дополнительный фактор – назначение Иениша приказом его непосредственного начальника контр-адмирала П.Н. Бурачека старшим отряда в составе «Русалки» и канонерской лодки «Туча». Следствием такого распоряжения стала потеря управляемости отрядом, поскольку старший офицер «Русалки», заменявший ее командира на борту броненосца, не имел права заменять его во главе отряда. «Именно это трагическое совпадение недуга командира монитора, неопределенной схемы командования и шторма привело к несчастью», – заключает Лапин [1, с. 126]. Эта реконструкция событий не более, чем гипотеза. Но она основана не только на данных следствия и суда, но и на понимании существа формальных и неформальных отношений, существовавших во флотской среде и определяемых как уставами, так и устоявшимися традициями. На этом понимании строится и анализ хода следствия и суда.

Лапин показывает, как принимались и отвергались следствием различные версии причин гибели броненосца и какие интересы сопричастных делу лиц стояли за этими версиями. «Мотив действия “непреодолимой силы”» оказался наиболее удобным для объяснения причин катастрофы, поскольку техническое состояние корабля, за которое могло нести известную долю ответственности высшее морское начальство, оказалось за пределами судебного расследования. Однако виновные должны были быть найденными, и стрелочниками были определены начальник Учебно-артиллерийского отряда П.Н. Бурачек и командир канонерской лодки «Туча» Н.М. Лушков. Автор хорошо показывает, как и сама трагедия в Финском заливе, и поиски ее причин в течение долгого времени находились в фокусе общественного внимания. И в этих условиях выступление Лушкова в печати – нестандартное для офицера действие, но уже довольно распространенный в эпоху газетного чтения общественный способ защиты своего имени – могло сыграть как смягчающий, так и отягчающий вину фактор. Но не менее сильный общественный резонанс имела речь на суде обвинителя контр-адмирала Н.И. Скрыдлова, возведшего чувство благоразумия в ранг нравственного порока. Оно в конечном счете развивает «в личном составе нашего флота чувство самосохранения, а это чувство <...> в нашей морской службе <...> очень часто и очень близко граничит с другим чувством, *чувством трусости*» [1, с. 267–268]. Пафос его речи, обвинявшей того, кто привел свой корабль к цели и остался в живых, и оправдывавшей командира погибшего корабля, который в воображаемой оратором картине «распорядился, чтобы его и вахтенного начальника крепко привязали к чему-либо на

верхней палубе, и в этом положении погиб» [1, с. 271], стал, по мнению Лапина, «важным шагом к признанию экипажа “Русалки” героями-мучениками» [1, с. 169].

Пятая, заключительная, глава книги – «Памятник в Кадриорге» – является и финальной, и в то же время центральной частью книги, тем узлом, куда сходятся все нити повествования предыдущих глав. Собственно, по прочтении этих глав становится понятным, что памятник погибшему броненосцу должен был появиться, и должен был появиться именно в том месте, где он и был воздвигнут. Все складывалось в пользу того, чтобы это событие произошло: и общественное внимание к трагедии, и развитие во второй половине XIX века «новой светской традиции “поминовения”» в форме сооружения памятников [1, с. 183], и уже существовавшие прецеденты сооружения кенотафов в память погибших кораблей. В.В. Лапин убедительно показывает, как происходят в общественном сознании конвертации военных поражений в нравственную победу, как патетическое слово «павший» уравнивало «выбывших из строя от вражеской пули и от холерного вибриона», как особенно эмоционально воспринималась в России смерть в море, поскольку «море было неведомым и опасным миром для жителей Среднерусской равнины» [1, с. 188].

Автор прослеживает, как через несколько лет после катастрофы, когда интерес к этой трагедии уже угасал, появилась идея памятника, как для инициатора его сооружения – командира Ревельского порта П.Н. Вульфа, сына «севастопольца», – эта идея стала «делом, в котором переплелись различные корпоративные и личные мотивы» [1, с. 182], и как его усилиями она обрела конкретный образ и местоположение, которое получило как символическое, так и навигационное значение. Особый интерес представляет представленный В.В. Лапиным анализ сооружения скульптора А. Адамсона как художественного текста. Автор обратил внимание на те приемы, с помощью которых Адамсон добивался героизации облика неказистого корабля: это и сооружение модели носовой части корабля в «полный рост», то есть с невысокой, менее метра, надводной частью и трехметровой подводной, и изображение «Русалки» на барельефе с сильным креном в сторону от зрителя, что также визуальное увеличивало высоту борта, и акцент на трех мачтах, которые служили образом «покорителя морей» и «верным признаком неограниченной мореходности и большого тоннажа» [1, с. 210] и которые выглядели «на барельефе гораздо заметнее, чем на сохранившихся фотографиях» [1, с. 211].

Особую роль в этой главе и в книге в целом занимает повествование о месте памятника во времени. «Долговечность материалов, из которых изготавливают памятники, – пишет В.В. Лапин, – почти неизбежно приводит к тому, что они оказывались чуждыми, а нередко и враждебными изменившейся культурной среде» [1, с. 216]. Но судьба памятника «Русалке» оказалась счастливой благодаря своей символике: в одни периоды памятник «обозначал место сбора тех, кто поминал и скорбел, а не тех, кто помнил и торжествовал» [1, с. 218], а в другие – «превращался в один из “корешков”, дотянувшихся из “славного советского” в “славное русское дореволюционное” прошлое» [1, с. 219]. Памятник пережил смену многих режимов, обретая всякий раз соответствующую политической и культурной среде символику и предназначение. И в современной Эстонии он служит и украшением Кадриорга, приморского парка Таллина, и тем местом, куда возлагают цветы пары русских новобрачных [1, с. 220–221]. Не обошел Лапин своим вниманием и «пятую сторону монумента» – вопрос о восприятии монумента современными зрителями. Текст, заложенный в памятник его авторами, перестает «читаться» неведущими посетителями, и детский вопрос об отсутствии хвоста у русалки стал для автора той удачей, которая помогла ему понять, как трансформировалась память о далекой трагедии в образ «вечной молодости, неотразимой красоты, волшебного голоса и коварства» [1, с. 243].

Результатом работы В.В. Лапина с широким историческим и социокультурным материалом стала книга, которая интересна и широкому читателю доходчивым изложением сюжетов истории флота и увлекательным повествованием о трагедии в Финском заливе, и профессиональным историкам, сопричастным исследованиям об исторической памяти. Можно согласиться с другим рецензентом – А.А. Теслей – в том, что «это один из лучших за последние годы образчиков научно-популярного текста», особенно «в смысле говорения о сложном и профессиональном <...> в предположении – что действительно интересное для автора, раз он посвятил

этому какую-то осязаемую часть своей жизни, интересно и для других» [3, с. 117]. Книга, написанная очень живым, сочным, образным языком, хорошо объясняет, немало открывает и сильно увлекает. Есть в ней и очень неожиданное открытие, которое затаилось в неожиданном месте книги и которое делает ее очень личной. Хотя рецензенту и полагается представлять книгу полностью, не буду выступать спойлером и оставлю ту интригу, который автор приготовил для читателя, нераскрытой.

Литература

1. Лапин В.В. Броненосец «Русалка»: Корабль. Экипаж. Флот. Трагедия. Памятник. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2018. 288 с., ил.
2. Отчет по Морскому ведомству за 1863 год. СПб.: Типография Морского министерства, 1864.
3. Тесля А. В.В. Лапин Броненосец «Русалка»: Корабль. Экипаж. Флот. Трагедия. Памятник. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2018. 288 с.: ил. // История. Научное обозрение OSTKRAFT № 6. М.: Модест Колеров, 2018. С. 116–119.
4. Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: Либеральная бюрократия и морские реформы. М.: Издательство Московского университета, 1990. 184 с.

Шевырев Александр Павлович. E-mail: london7579@yandex.ru

Дата поступления: 02.03.2020

Дата принятия к публикации 15.03.2020

REVIEW OF THE BOOK: LAPIN V.V. “THE IRONCLAD RUSALKA: THE SHIP. THE CREW. THE NAVY. THE TRAGEDY. THE MEMORIAL”. SANKT PETERSBURG, 2018.

DOI: 10.25629/HC.2020.03.02

Shevyrev A.P.

Lomonosov Moscow State University

Moscow, Russia

Abstract. This review is an analysis of the book “The ironclad *Rusalka*: The ship. The crew. The navy. The tragedy. The memorial” (Saint Petersburg, 2018). Written as a popular science book, at that it is a result of a serious analytical effort on a background for an average reader. The book provides few stories related to the loss of the battleship *Rusalka* while it was navigating from Revel to Helsingfors in September of 1893. But the key emphasis is not the tragedy itself, but the memory of the tragedy embodied in the monument, which was raised in Revel in 1902. The history of the ship, the navy service, especially on low-sided monitors, the place of Revel in the Russian naval strategy and the tragedy circumstances defined the construction of the monument and its afterlife. The book would make a good read due to approachable description of naval history, ships and their crews and the fascinating story of the tragedy in the Gulf of Finland for an average reader as well as for professional historians working in a field of historical memory.

Keywords: historical memory, the ironclad *Rusalka*, memorial, Revel.

Shevyrev Alexander Pavlovich. E-mail: london7579@yandex.ru

Date of receipt 13.01.2020

Date of acceptance 15.03.2020