

«Солнечные»* фотографии из старого альбома

Точно вспомнить, когда ко мне пришла любовь к морю, сложно.

Возможно, это проблемы с памятью или детским сознанием, растоптанным действительностью. Возможно. Но у каждого из нас есть конкретные воспоминания, которые помогают осознать те моменты своей жизни, когда в этом самом сознании произошел качественный переворот.

Одним из таких моментов для меня стало знакомство с альбомом фотографий кораблей и людей из далекого прошлого, на которых застыло время. Корабли и люди ушли, но память о них осталась. Эти фотографии, наверное, не одного меня за-

разили страстью к морским просторам, приключениям, разбудили желание узнать историю мореплавания. Не одному мне они «испортили» жизнь, заставляя все время возвращаться к морю и кораблям. И вот настал момент, когда фотографии из старого альбома потребо-

вали новых жертв. Появившись на страницах журнала, быть может, они подобным образом «испортят» жизнь еще кому-нибудь. Разумеется, о возможности подобного влияния фотографий из прошлого многие скажут: «Фантазии автора». Но, поверьте, рассматривая их се-

* Солнечными фотографии называются потому, что их делали, вынося стеклянную пластинку с негативом и подложенной под нее фотобумагой на солнце на определенное время, а затем бумагу подвергали химическим реакциям.



Драга в Суэцком канале (ориентировочно 1886 г.)



Проход корабля по Суэцкому каналу (ориентировочно 1886 г.)



годня, начинаешь задумываться о многом.

Однако покончим с лирикой и перейдем к делу. Фотографии, которые мы предложили вашему вниманию, сделаны в период с 1883 по 1888 г. и относятся к двум «кругосветкам». Некоторые из них точной датировке не подлежат в силу различных причин. Но, наверное, это не совсем важно в данном случае, так как речь идет скорее о романтике и ощущениях. Конечно, без точных фактов нам не обойтись, но слишком вдаваться в исторический процесс не будем.

«Кругосветкой» в описываемые годы назывались походы из европейской части России, обычно из Кронштадта, на Дальний Восток для несения, как теперь сказали бы, боевой службы в районах Тихого и Индийского океанов. «Боевая служба», судя по вахтенным (судовым) журналам, которых в свое время довелось перелопатить немало, состояла в том, чтобы вести наблюдения, разведывательную деятельность в указанном регионе, доставлять нужных людей в нужные места, почту и т. д., и т. п.

При этом постоянное присутствие боевых кораблей России в том или ином регионе способствовало установлению деловых отношений с находящимися там иностранными государствами и укрепляло авторитет империи. Именно поэтому в судовых журналах большое внимание уделялось описанию действий боевых кораблей других стран, которые появлялись в поле видимости. В них вахтенный офицер записывал сведения о передвижениях военных кораблей. К примеру, выдержка из вахтенного (судового)

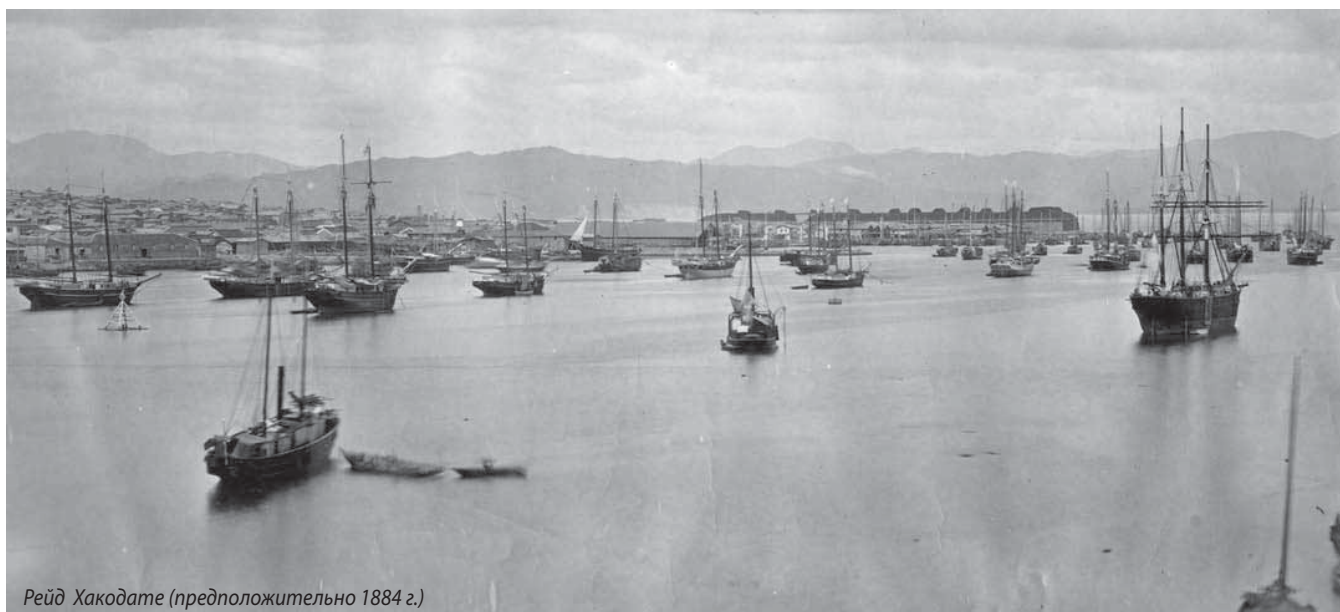
журнала того времени выглядела так:

«14 мая 12.30. Пришли в бухту ... стали на якорь.»

13.00. Пришел фрегат ... под французским флагом и стал на якорь.»

16.00. Пришел фрегат ... под американским флагом и стал на якорь.»

Так военные корабли разных стран и ходили друг за другом, четко следя за маршрутами противника. Особенно досаждали французы, англичане и иногда американцы, хотя американский флот в то время был, скажем так, не слиш-



Рейд Хакодате (предположительно 1884 г.)

ком силен и значительно уступал не только английскому, но и французскому.

Основные маршруты наших кораблей проходили от Владивостока через Японию в сторону Австралии.

Наиболее частые стоянки – на Филиппинах, в Гонконге, на Борнео, в Новой Гвинее и т.д. Часто стояли в Чемульпо. Вроде бы ничем непримечательное место, но там можно было попол-

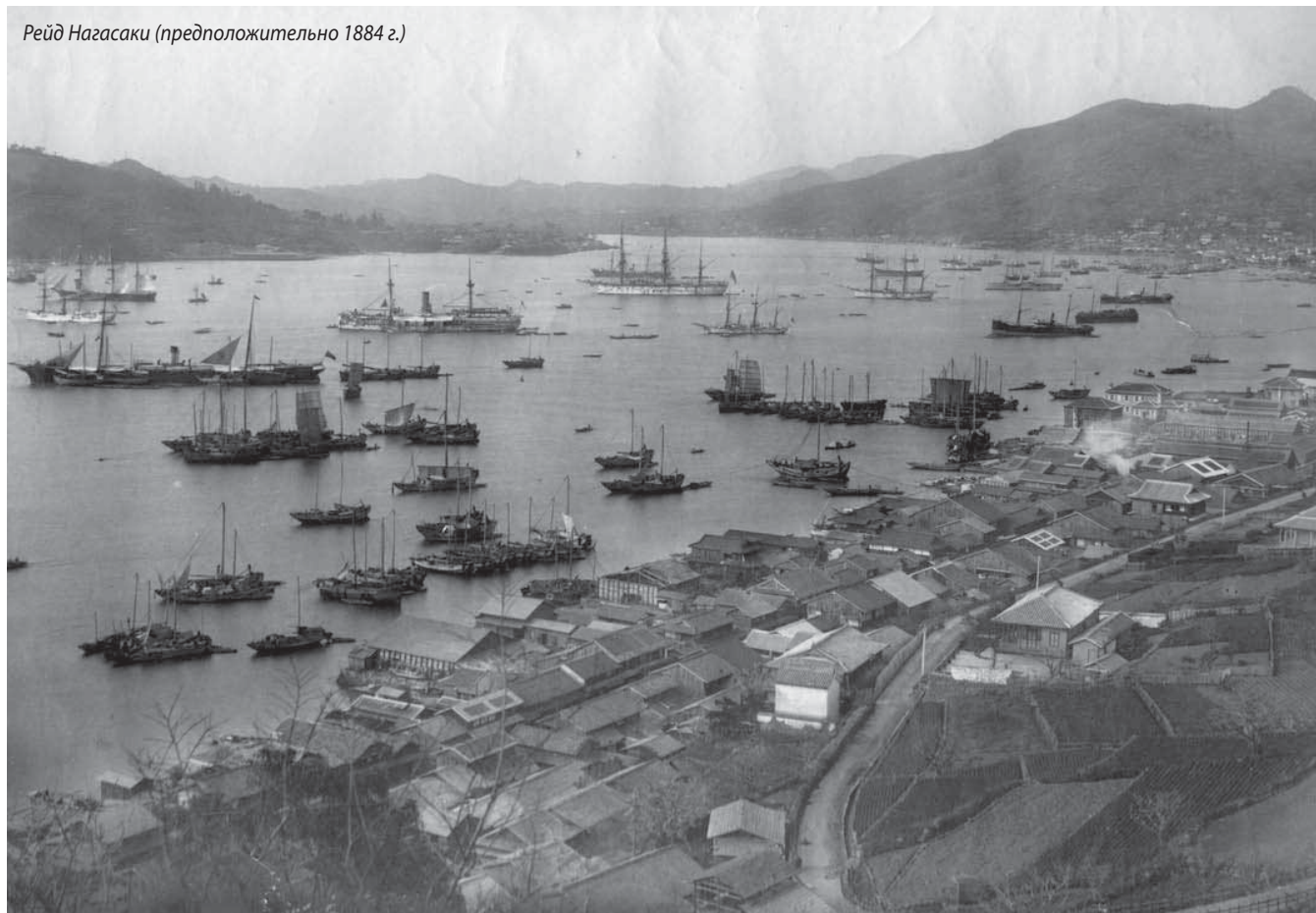
нить запасы воды. К тому же в этом регионе у России тогда были свои политические интересы.

Открываем вахтенный журнал № 11 за 1888 г.: «Духовинтовая лодка «Бобрь»* по-

сле длительного пребывания в портах Японии вышла в море из порта Иокогамы 27

* Данная канонерская лодка имела водоизмещение 1187 т, развивала скорость 11,2 уз и была вооружена 229-мм и 152-мм орудиями. Вступила в строй в 1886 г.

Рейд Нагасаки (предположительно 1884 г.)



февраля 1888 г. и далее проследовала: 01.03 в Кобе, 05.03 в Нагасаки, 17.03 к о. Клиффорд, 18.03–13.04 – стояла в Чемульпо, 16.04 – опять Нагасаки... и 11.05 – опять Чемульпо.

После непродолжительных походов «Бобръ» появился в Чемульпо 27.05 и простоял там до 15.07, затем опять обошел Японию с заходом в порты и 04.08 вернулась во Владивосток. Достаточно долгое время «Бобръ» был стационаром в этом месте».

Клипер «Вестникъ» примерно в то же время (1887 г.), покинув в начале года порт Манилы, находился до июля в постоянном движении, посещая крупные порты Японии, Китая и Вьетнама. С июля до конца года простоял на рейде Владивостока.

Корвет «Рында»* в 1887 г. совершил длительные плавания от Рио-де-Жанейро до Владивостока и от Владивостока до Ньюкасла с заходами во многие порты. В 1888 г. этот корвет побывал в Новой Гвинее, Австралии, а после возвращения во Владивосток ушел на север в район бухты Св. Владимира. С сентября корвет побывал в Японии, Китае, Индии, Йемене и встретил новый 1889 г. в Порт-Саиде.

Постоянное движение российских боевых кораблей происходило и севернее Владивостока.

«Боевое дежурство», которое сопровождалось различными «поручениями», корабли несли практически вдоль всего побережья Камчатki и материковой части



Клипер «Вестникъ» на реке Теймар (о. Тасмания)



Портовая улица в г. Нанкин

России, вплоть до Берингова пролива.

То, что привлекало внимание офицеров и матросов того времени во время походов, и запечатлели фотографии. На них можно увидеть множество уникальных храмов, бытовых сцен, рядов... Многие вещи, к которым мы сегодня при-

выкли благодаря книгам, журналам и телевидению, воспринимались тогда как диковинки в полном смысле этого слова.

Некоторые фотографии раскрашивали, причем так искусно, что воспринимаются и сегодня как цветные фото. А качество большинства фотографий вызывает

глубокое уважение к фотографам, ведь уровень техники тех лет не идет ни в какое сравнение с нынешним, да и про «фотошоп» тогда не слышали. Тем не менее многим современным фотографам есть чему поучиться, особенно выбору планов и кадрированию.

И. Л.

* Корвет «Рында» (однотипный корвету «Витязь») спущен на воду в 1884 г. Водоизмещение 3508 т, скорость 14,4 уз.