

Морская фамилия

В середине XIX века, с обустройством сухопутных границ России, становится очевидным необходимость учреждения Балтийской таможенной флотилии. В частности, Финляндская таможенная дирекция указывала, что контрабанда спирта в Эстляндскую губернию производится из-за границы судами, выгружающими свой товар у берега на мелкие суда и везя дальше внутрь страны.

Объяснялась дерзость контрабандистов их полной безнаказанностью, так как таможенные и пограничные подразделения не имели средств для захвата судов контрабандистов, так что застигнутым во время выгрузки нарушителям достаточно было просто отойти от берега, чтобы оказаться в полной безопасности.

Столь массовая контрабанда была вызвана тем, что уровень производства товаров широкого потребления на Западе был гораздо выше, чем в России, и рискованный контрабандный промысел делал любую законную деятельность невыгодной. Даже винокуренное производство не выдерживало конкуренции с контрабандным спиртом.

Начальник Рижского таможенного округа в своей объяснительной записке отмечал, что прекращение контрабанды спирта приведет к тому, что «береговое население, поневоле занявшись правильными промыслами, хотя медленно, но непременно поднимется из низкого состояния, в котором теперь находится». Положение было ужасающее: «Вследствие же дешевизны тайно ввозимого спирта развращение береговых жителей ужасное, пьянству предаются все без различия пола и возраста, а от этого все население нищает и истощается болезнями».

Срочные меры, выразившиеся в появлении трех лодок для патрулирования побережья, положения не спасли. Стала очевидна необходимость срочного создания сильной флотилии для защиты морской границы. Для изучения опыта и устройства морской таможенной и пограничной стражи во Франции и Англию был командирован начальник Рижского таможенного округа. Специально созданная комиссия подготовила законодательную базу для организуемой новой службы: были внесены необходимые изменения и дополнения в Таможенный устав, разработано Положение о Балтийской крейсерской флотилии. В качестве временной меры в мае 1872 г. на военном корабле «Варяг» был поднят таможенный флаг. В следующем году были построены 10

паровых винтовых судов, паровой спасательный катер и 101 шлюпка.

Наконец, после проработки всех деталей, в 1873 г. была учреждена Балтийская таможенная флотилия, суда которой, являясь частью военного флота, в мирное время находились в исключительном ведении Министерства финансов России и несли флаг,



вымпел и гюйс таможенного ведомства. В общеморских вопросах службы они руководствовались документами флота, а в вопросах таможенной службы — распоряжениями и документами Министерства финансов. Всем военным кораблям вменялось в обязанность оказывать судам флотилии содействие в преследовании и задержании контрабандистов.

Офицеры таможенной флотилии были приравнены к офицерам военноморского флота и пользовались всеми льготами, а также имели выгоду от призовых денег за задержание контрабанды. Деятельность Балтийской таможенной флотилии сразу принесла ощутимые результаты и была столь успешной, что в короткое время удалось почти полностью ликвидировать каналы контрабанды, а поступления в государственную казну уже с первых лет работы флотилии составили 2,5 миллиона рублей ежегодно. Об эффективности работы таможенной флотилии на Балтике говорит тот факт, что в отчете командующего Балтийской таможен-

ной флотилией за 1879 г. упоминается только два случая задержания судов.

Собственно Балтийская таможенная крейсерская флотилия, как она высочайше была поименована Указом от 14 июля 1872 года, начала свое существование в январе 1873 года в составе 3 паровых шхун английской постройки с металлическим корпусом («Страж», «Зоркая», «Часовой»), 7 паровых деревянных баркасов («Кобчик», «Гагара», «Кречет», «Лебедь», «Ласточка», «Нырок», «Чайка»), спасательного катера и 101 шлюпки. Экипаж шхуны составлял от 18 («Зоркая») до 36 («Страж») человек, баркаса — до 11 человек. На шхунах были установлены 87-миллиметровые орудия отечественного производства (Обуховского завода), на баркасах — 44-миллиметровые. Шхуна «Часовой» по личному распоряжению С.Ю. Витте была отправлена на Каспийское море, где служила долгие годы и окончила свой век в качестве гидрографического судна после Великой Отечественной войны, в 1947 году.

Решением Государственного совета для командования флотилией была учреждена должность младшего флагмана, который назначался Высочайшим приказом. О первом командующем Балтийской таможенной крейсерской флотилией необходимо сказать особо. Им стал контр-адмирал П.Я. Шкот (1815–1880).

Представитель династии потомственных моряков, Павел Яковлевич пришел на флот в 1826 году, поступив в Морской корпус кадетом. В 1832 году получил свой первый чин — гардемарин. Окончил Морской корпус в 1834 году с чином мичмана и до 1840 г. служил на различных судах («Остроленка», «Александр Невский», «Князь Варшавский», «Кастор») на Балтийском море. На транспорте «Або» в 1840–42 гг. участвовал в своем первом кругосветном плавании. После возвращения из кругосветного плавания в период 1843–44 гг. был прикомандирован к командиру Кронштадтского порта. В 1845–48 гг. в составе команды пароходофрегата «Смелый» находился в плавании в Балтийском и Северном морях. В

1850-52 гг. в чине капитан-лейтенанта командовал пароходами «Граф Вронченко» и «Тосно». В 1853 г. в качестве командира транспорта «Неман» вышел из Кронштадта в свое второе кругосветное путешествие.

Однако эта кругосветка окончилась для Павла Яковлевича, практически не начавшись. Во время шторма в проливе Каттегат у шведского берега «Неман» получил пробоину и вскоре затонул. Команду судна удалось спасти в самый последний момент и на пароходофрегате «Отважный» доставить в Кронштадт. Это событие имело для командира «Немана» печальные последствия. Капитан-лейтенант Шкот был в 1854 году предан суду и «...за неосмотрительность, повлекшую за собой крушение транспорта...» отстранен от службы, но «с правом поступить в нее первым офицерским чином».

В 1855 году Павел Яковлевич в чине мичмана прибыл в Севастополь. В осажденном городе он назначается адъютантом адмирала П.С. Нахимова. О поведении и отношении к службе уже не юного П.Я. Шкота в это нелегкое время лучше всего говорят две контузии и характеристика, данная Нахимовым в рапорте на Высочайшее имя: «Состоящий при мне мичман Шкот своей полезной и неутомимой службой всегда обращал особое внимание начальства; ныне употребляемый мною для поручений, сопряженных с опасностью и требующих хладнокровия и опытности, он совершенно оправдывает мое доверие и репутацию отличного офицера...считаю долгом возвращение ему чина капитан-лейтенанта с возвращением старшинства, которым он пользовался до исключения из службы...»

Вскоре после этого Шкота производят в лейтенанты, а Нахимов поручает ему доставку снарядов с Луганских заводов. С заданием Шкот справляется

успешно и в кратчайшие сроки. В 1855 году он производится в капитан-лейтенанты и награждается орденом Святого равноапостольного князя Владимира IV степени с мечами.

После окончания Крымской войны П.Я. Шкот продолжил службу в Черноморском флоте в должности командира – вначале корвета «Волк», затем корвета «Рында». Через год, в 1856 г., он производится в капитаны 2-го ранга и увольняется с военного флота для службы на коммерческих судах. В 1861 году Шкот производится в капитаны 1-го ранга, а в 1863 году вновь зачисляется на действительную службу и назначается начальником Аральской флотилии. Ходил по Сырдарье, имея свой брейд-вымпел на пароходе «Аракс».

В 1865 г. П.Я. Шкот переводится для дальнейшей службы на Балтийский флот, где командует отдельными кораблями. В 1866 году назначается командиром 8-го флотского экипажа. В 1868 г. награждается орденом Св. Станислава 2-й степени с императорской короной. В 1870 г. получил первое адмиральское звание и был назначен начальником штаба Главного командира Кронштадтского порта.

Именно при Павле Яковлевиче впервые во всех экипажах появились «чайные» для матросов. При нем же были организованы и получили свое развитие паровые прачечные, в которых в течение одного дня каждая рота получала свое белье выстиранным и высушенным. Тогда же команды береговых служб и плавсостава стали снабжать, вместо прежних сухарей, свежим хлебом, выпекаемым в матросских пекарнях. Были благоустроены казармы для личного состава экипажей: в них организовали водо- и газоснабжение, отопление и вентиляцию; впервые в истории флота в казармах появились

железные кровати с тюфяками, одеялами и простынями. При нем же в Кронштадте впервые стали проводиться народные гуляния и организован матросский театр.

В 1872 г. контр-адмирал Шкот отчислен от данной должности с назначением

Досье «Таможни»

«ШКОТ морск. снасть, которою натягивается нижний угол паруса, волжск. отпускная; у нижних парусов только подветренный угол тянется шкотом, а наветренный галсом, или волжск. становой. Шкотовый блок или шкотовый блок. || Шкот, голланд. шкут, шлоут, плашкот, тяжелое речное, плоскодонное судно»

Толковый словарь живого великорусского языка Владимира Даля

состоять при Министерстве финансов. Назначается младшим флагманом Балтийского флота и одновременно первым командующим таможенной крейсерской флотилией. В 1873-1881 гг. плавал на различных судах флотилии по Балтийскому морю. Награжден орденом Св. Станислава 1-й степени (1872), орденом Св. Анны 1-й степени (1876), орденом Св. Владимира 2-й степени (1879). В 1880 г. Павел Яковлевич производится в вице-адмиралы с оставлением командующим флотилией.

В Кронштадте Шкот вплоть до своей кончины в 1880 году будет членом правления Общества спасания на водах, а также почетным членом Санкт-Петербургского яхтклуба.

Именем П.Я. Шкота назван мыс на полуострове Корея в Японском море.

Супруга Павла Яковлевича Варвара Павловна Шкот (1831-1909), дочь генерал-майора Петрова, вела активную общественную деятельность, участвуя в деятельности Морского благотворительного общества, а с 1902 г. являясь и его председателем. Супруги Шкот упокоились на Новодевичьем кладбище Санкт-Петербурга.

Младший брат Павла Яковлевича Николай Яковлевич (1829-1870) также избрал для себя карьеру военного моряка. После окончания Морского корпуса он служил на Черноморском, Тихоокеанском и Балтийском флотах; много занимался гидрографическими изысканиями. Дослужился до капитана 1-го ранга. Его именем названы мыс в заливе Ольги, полуостров в заливе Петра Великого и основанный там же в 1865 г. поселок. Скончался в Санкт-Петербурге и похоронен на Красненьком кладбище.

Александр АЛЕКСЕЕВ



Виктор МИХАЙЛОВ