

**ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН - КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ МАССОВОГО ПЕРЕСЕЛЕНИЯ УКРАИНСКИХ И РОССИЙСКИХ КРЕСТЬЯН И ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА С ЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИЙСКОГО ПРИМОРЬЯ И ПРИАМУРЬЯ**

11. РЖД. История в вагонах. – М. : Транспорт, 2008. – 160 с.
12. Скляр Л. Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы / Л. Ф. Скляр. – М., 1962. – 280 с.
13. Смирнов С. С. Линейные железнодорожные пункты как центры помощи переселенцам в пореформенной России / С. С. Смирнов. – М. : Транспорт, 2005. – 180 с.
14. Смоляников С. А. Курс на Восток : ист. сб. по переселению украинцев на Дальний Восток / С. А. Смоляников. – К., 2007. – 120 с.
15. Столыпин П. А. Нам нужна великая Россия : полное собрание речей и выступлений / П. А. Столыпин. – М. : Мысль, 1991. – 520 с.
16. Хотулев В. В. Петр Столыпин : Трагедия России / В. В. Хотулев. – М. : Олимп, 1998. – 496 с. – (Человек – легенда).
17. Черномаз В. А. Украинцы Приморья: прошлое и настоящее / В. А. Черномаз. – Владивосток : Изд-во ДВГУ, 2000. – 320 с.

**Смоляников С.А.**

**УДК 821.161.1(477)-54**

**ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ СОЗДАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ЩИТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЗАПОЛЯРЬЯ ПОСЛЕ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ И ПОСЛЕДСТВИЙ СОБЫТИЙ 1905 – 1907 гг. В РОССИИ**

Имя Петра Аркадиевича Столыпина стало ярко освящаться в российской историографии лишь в последнее время, что определено не только решениями общественного мнения России, касательно проведения опроса «Историческое лицо России», но и его вкладом в развитие страны на переломном этапе. Но в прежнее советское время его имя ассоциировалось лишь с такими понятиями, как «столыпинский галстук» и «столыпинский вагон», что олицетворяло лишь реакционную сторону его деятельности, да и то односторонне и во многом неправдиво. Даже с развалом Советского Союза его имя не сразу оказалось востребовано обществом, ведь на слуху были более приемлемые фигуры со своими «философскими мемуарами», как например, воспоминания Михаила Родзянко «За кулисами царской власти» [20:6].

В художественной литературе советского периода имя Столыпина, если и вспоминалось, то исключительно как яркого реакционера самой правой направленности. И только писатель-маринист Валентин Савич Пикуль в своих двух романах «На задворках великой империи» и «Из тупика» попытался вывести более или менее правдивый образ легендарного российского премьера [15:8]. И хотя в первом томе романа «На задворках великой империи» показан образ Столыпина по преобразованию отдаленной глубинки, практически никак не связанный с Заполярьем, то второй роман «Из тупика», в котором нет имени Столыпина, четко указывает автором на то, что это и есть заслуга реформатора, которым и был Петр Аркадиевич [15:41]. Если вспомнить, то романе отражен сложный период нашей истории, связанный с созданием Мурманской железной дороги и флотилии Северного Ледовитого океана, из которого позже родился героический Северный флот. Ряд историков с недоверием относится к исследованиям выдающегося писателя-мариниста, касательно отображения того или иного исторического эпизода. Но Пикуль и не стремился к документальной точности в пунктуальном ее понимании. А вот в романе «Из тупика», как раз наоборот, спрятал главного, даже двух главных организаторов создания северного морского щита России – Витте и Столыпина, двух абсолютно разных фигур, противоречия которых до сих пор изучает историческая наука.

Но в масштабах данной темы речь пойдет о Столыпине как организаторе будущего Северного флота, возрождения Российского Заполярья и строительстве Мурманской железной, начало которому было положено лишь в 1914 году [9:16 - 68].

Петр Аркадиевич не был связан своей службой державе непосредственно с морем, но, как государственный деятель, прекрасно понимал значение морских сообщений окраин Российской империи, особенно после русско-японской войны. И для Заполярья он видел особый путь развития, который предрекали Петр Великий и Александр Ломоносов.

Вот и вспомним о том, как Петр Столыпин выполнил завет Михаила Ломоносова, что «Богатство России будет прирастать Сибирью и Ледовитым океаном».

Не сразу «дошли руки» до Севера у Петра Аркадьевича. Только-только в декабре 1907-го успокоилась смута по Российской империи лишь в 1908-м он исполнил свою давнишнюю мечту – обратить взор на незамерзающий Мурман. И невольным помощником в этом вопросе оказался не Сергей Юльевич Витте, который справедливо назван «крестным отцом» русского Заполярья, а зять Столыпина, женатый на дочери Марии - офицер флота Борис Бок, фон Бок [5:113].

Хотя стоит отметить особую роль Витте в этом вопросе. И я, как в недавнем прошлом офицер Северного флота, подтверждаю, что имя Витте уважаемо в городе Полярном. Ну и для полного подтверждения позволю себе привести воспоминания Энгельгарда «Значение для Севера посещения Архангельска и Мурманского министром финансов С.Ю. Витте в 1894 г». Они гласят, что: «В 1894 году

*Архангельск и Мурманское побережье посетил министр финансов С. Ю. Витте. Это путешествие имело огромное значение для Севера. С. Ю. Витте лично убедился в государственном и экономическом значении Мурмана, и, благодаря его участию и содействию, многие мероприятия, намеченные в интересах экономического развития края и северных промыслов, получили быстрое и благоприятное движение» [22:49 - 50].*

Знал ли Петр Аркадиевич о политических и экономических изысканиях своего предшественника? Думаю что да, тем более что и Витте в своих воспоминаниях указывал, что «Столыпин украл мою идею развития Севера...» [6:368]. Увы. В данном случае я категорически не согласен с уважаемым мною Сергеем Юльевичем, поскольку Петра Аркадиевича уважал еще больше. За Север. А дело, как говаривал один киногерой, причем из кинокартины морской направленности, было так.

После катастрофы русско-японской войны Дальний Восток стал первостепенным вектором восстановления экономики и военного потенциала. Но события в Цусимском проливе наглядно показали, что только открытое море может дать и маневр силам флота, и сможет обеспечить нормальные поставки союзников в предстоящей войне. Балтика и Черное море исключались, Дальний Восток еще сам не отошел от шока Мукдена, Порт-Артура и Цусимы, да и пропускная способность КВЖД (Китайской Восточной железной дороги) желала лучшего. Оставался один путь, причем не столько Витте, сколько Петра Великого и Ломоносова.

Именно его, как одно из приоритетных направлений, предложил Петр Аркадиевич. Причем предложим без лоббирования, без выгоды для себя или членов клана, предложил во имя России. «Родина требует себе служения настолько жертвенно чистого, что малейшая мысль о личной выгоде омрачает душу и парализует работу... Народы забывают иногда о своих национальных задачах; но такие народы гибнут, господа; они превращаются в назем, в удобрение, на котором вырастают и крепнут другие, более сильные народы. Народ сильный и могущественный не может быть народом бездеятельным...», – так говорил Петр Аркадьевич [18:384].

Именно им и была предложена программа развития Севера, получившая название «Северная программа Столыпина». В частности, в предисловии к ней, в записке Петра Столыпина было указано: «...за 300 лет владения нашего Сибири в ней набралось всего 4,5 млн. русского населения, а за последние 15 лет сразу прибыло около 3 млн., из них более 1,5 в одно трехлетие 1907-1909 гг. Столь редко заселенная территория под боком у сильных соседей была и плохо защищенной, и ... мы хорошо сознавали, что действительная мера к укреплению границ одна – заселение малолюдных окраин. Государственные мужи, они понимали и другое – Тихий океан становится Средиземноморьем XX века и роль России в новом центре цивилизации зависит от решения одной задачи, которую они и мы обозначили в записке: «Образовать и у нас в Сибири плотную живую кору русского дерева». Но не только в Сибири, господа, но и на нашем Севере, где нужно развивать и охранять этот край, край будущего...» [19:254].

А сама программа «О назначении пособия из средств государственного казначейства экспедиции для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана» заключалась в следующем:

1) отпустить Министерству торговли и промышленности в 1908 году из средств государственного казначейства девяносто шесть тысяч рублей на выдачу пособия Комитету для помощи поморам Русского Севера.

2) означенное в отделе I пособие выдать Комитету для помощи поморам Русского Севера на покрытие расходов: 1) на экспедиции для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана – в сумме 86 100 рублей; 2) по погашению ссуды под заклад парохода экспедиции «Андрей Первозванный» – в сумме 2 400 рублей и 3) по канцелярии Комитета – в сумме 7 500 рублей, обязав комитет: 1) расходовать доходы экспедиции только на мероприятия по экспедиции же и на культурно-промысловые мероприятия на местах, с обращением излишка их на досрочное погашение ссуды, взятой под заклад судна «Андрей Первозванный»; 2) представить Министерству торговли и промышленности, не позднее 1 мая 1909 года, подробный отчет в доходах и расходах комитета за 1908 год и 3) об отчуждении или залоге имущества Комитета немедленно доводить до сведения Министерства торговли и промышленности [16:198].

Суть этого вопроса станет более понятной, если внимательно рассмотреть выводы, которые были сделаны Комитетом для помощи поморам Русского Севера, одобренные Комитетом министров Российской империи, а значит, и самим Столыпиным, и утвержденные самодержцем. Вот они: «В 1894 г. при Императорском Обществе судоходства был образован Комитет для помощи поморам Русского Севера. Поводом к его возникновению послужила гибель осенью 1894 г. от штормов около 25 поморских судов с командой. Выполняя свою первоочередную задачу – помощь семьям поморов, погибших в море, – Комитет установил, что требуется широкая поддержка всего поморского населения, морские промыслы которого приходили в упадок. При этом учитывалось, что Мурманские промыслы имеют серьезное значение для экономической жизни всей страны... В 1898 г. Комитетом на средства казны была создана научно-промысловая экспедиция, программа исследований которой включала изучение физических, биологических явлений, рыбных и звериных промыслов и принятие мер, способствующих промыслу и улучшению быта поморов, а также собирание статистических сведений о промыслах. Отпуск казенного пособия Комитету для помощи поморам на содержание экспедиции прекратился в 1907 г. Вопрос о дальнейшем назначении пособия был предметом обсуждения в Особом при Министерстве торговли и промышленности совещании, которое установило, что экспедицией была проведена весьма значимая в научном и практическом смысле работа: на основе проведенных ею гидрологических исследований составлена гидрологическая карта Баренцева моря и карта течений, составлялась карта дна Баренцева и Белого морей; выяснено влияние теплого течения Гольфстрим на навигацию в Баренцевом и Карском»

*морях; наблюдения верхних слоев атмосферы дали возможность составить проект телеграфной метеослужбы для оповещения о ветрах и движении льдов на Ледовитом океане; определены местонахождения тресковых пород, креветок; зарегистрировано огромное тюленье богатство в российских водах; проведены исследования промысла семги и причин его падения; испытан траловый лов и нанесены на карту удобные для этого лова места; сделан промер и составлена карта промыслового района, которая была распространена между поморами; составлен проект улучшения маячного дела на Мурмане; произведен статистический учет улова рыбы; возбужден вопрос об установлении территориальной границы на Северном Ледовитом океане и об охране российских территориальных вод; установлены возможности зимней навигации; проводилось медицинское обслуживание местного населения и, путем организации службы спасательных крейсеров, была оказана помощь 223 судам, а также многое другое. По заключению Особого совещания, цель исследований, проводимых экспедицией, заключалась не в простом накоплении материала, а в выяснении причинности явлений в жизни моря и его обитателей, без понимания которого нельзя способствовать развитию рыбного промысла на Мурмане... В ходе обсуждения проекта комиссия присоединилась к мнению министерства о необходимости создать из научно-промысловой экспедиции постоянное учреждение и обеспечить ее средствами, поскольку на основании данных проводимого ею исследования могут быть спланированы и проведены государственные мероприятия для поднятия морских промыслов и использования богатств Северного Ледовитого океана и Белого моря. ...Доклад комиссии представлен 23 мая 1908 г., обсуждение проходило 27 мая, доклад редакционной комиссии внесен 3 июня. Проект получил Высочайшее утверждение 20 июня 1908 г.»*

А вот теперь, внимание – прочитаем еще раз «...возбужден вопрос об установлении территориальной границы на Северном Ледовитом океане и об охране российских территориальных вод; установлены возможности зимней навигации; проводилось медицинское обслуживание местного населения и, путем организации службы спасательных крейсеров, была оказана помощь 223 судам, а также многое другое... в выяснении причинности явлений в жизни моря и его обитателей...» [2].

Вот в этом корень всех преобразований Русского Севера – установить государственную границу, создать условия для ее охраны и начать работы по использованию Северного Морского Пути, т.е. все то, что было сделано впоследствии, но уже без Столыпина и без упоминания о его программе.

Ну, а как решался вопрос с созданием Северной Ледовитой флотилии и организации ее базирования? Ответ на этот вопрос дает сам Петр Аркадиевич, даже не он лично, а многолетний исследователь его деятельности Хотулев Вячеслав Викторович.

Дело в том, что Председателю Комитета министров империи было проще построить новую железную дорогу или дать заказ на постройку новых кораблей, чем открыть новые штаты офицерского корпуса флота, поскольку... Итак, по порядку. Согласно исследований Хотулева, с началом 1909 года, когда и встал вопрос о создании морского щита Севера России, практически весь Государственный Совет, подстрекаемый Витте и Дурново, ополчился на Столыпина. А причиной и стало морское ведомство, точнее его штаты. Хотулев отмечает: «Дело в том, что Дума могла рассматривать только бюджетные вопросы, связанные с армией. Должности, штаты – все это исключительно прерогатива Государя. Закон о морских штатах почти год дорабатывался в Думе. ...Без ведома Столыпина закон о морских штатах перекочевал на утверждение в Государственный Совет. ...Ему удалось переломить настроение в Госсовете. Законопроект поддержали 87 человек против 75. Однако правая печать открыла такую ожесточенную критику, что вскоре многие заговорили о предстоящей отставке премьера. Главной мыслью было то, что премьер и Гучков, возглавлявший в Думе военную комиссию, хотят лишить царя прерогатив в деле военного управления, а конечной целью всех этих «политических махинаций» является стремление Столыпина и Гучкова захватить в свои руки всю исполнительную власть... Общественность со дня на день ждала отставки Столыпина. Петр Аркадиевич написал прошение об отставке в связи с отказом Николая подписать закон о морских штатах, но получил весьма резкий отказ... Оппозиция в Госсовете во главе с Витте и Дурново на время затаилась, свернув свои знамена. Но добилась она многого. Между царем и Столыпиным образовалась трещина; со временем она все больше расширялась...» [21:281 - 282].

Но она еще добилась того, что к 1911 году, как и планировалось, не была создана Северная Ледовитая флотилия... Зато отдельным распоряжением Комитета Министров Российской империи в январе 1910 года была расширена морская таможенная полоса с 3 до 12 морских миль. В том же году были утверждены «Устав таможенной службы» и «Правила об Отдельном корпусе пограничной стражи и его флотилии», определившие права и обязанности чинов Отдельного корпуса пограничной стражи и его флотилии.

Флотилии отдельного корпуса пограничной стражи, кроме общих обязанностей, ставились задачи: осматривать суда и рыбацьи лодки, подходящие к берегу, подозрительные и отходящие в море; задерживать суда, перевозящие контрабандные товары, политическую литературу и оружие; оказывать помощь судам, потерпевшим кораблекрушение, спасать людей; охранять суда, товары и другие предметы, выброшенные на берег (мель) от расхищения местными жителями; следить, чтобы на берегу не устанавливались ложные маяки, не разводились вблизи маяков огни, задерживать нарушителей и передавать полиции; осуществлять таможенный надзор за всеми судами в пределах таможенной полосы; пресекать браконьерский промысел; поддерживать общественный порядок, бороться со шпионажем на границе [12:123]. Как мог, Столыпин, в силу своих полномочий, создавал морской щит северных рубежей России, хотя и без помощи Госсовета и царя, не допустивших создания полноценной флотилии на севере. Все это создавалось уже в спешке лишь в 1916 году.

Но не опустил руки Петр Аркадиевич в деле освоения и дальнейшего развития Заполярья. По распоряжению Комитета Министров, в начале 1911 года были начаты изыскательские работы по строительству Мурманской железной дороги. Само строительство дороги было начато с первой мировой войной.

Вопрос о проведении железной дороги на Мурман поднимался неоднократно и до Столыпина, и после него, но не сдвинулся с места, пока не грянула первая мировая война. Дорога к незамерзающему Баренцеву морю стала совершенно необходима. Общая стоимость строительства Мурманской железной дороги протяженностью 987 верст определялась в 180 миллионов рублей. По проектным наметкам, Мурманская железная дорога с окончанием строительства осенью 1916 года должна была обеспечить ежедневную доставку около 470 тысяч пудов боеприпасов, медикаментов и всякого другого снаряжения и добиться перелома в войне. Местность, где предстояло построить железную дорогу, была пустынной. Только ниточка телеграфа да почтовые станции, которые обслуживали обитатели здешних мест - саамы, начинала о цивилизации. Теперь через скалистые горы, леса, тундры и болота предстояло проложить полотно железной дороги, построить станции, разъезды, мосты и другие сооружения. Все это надо было сделать быстро, но прежде чем приступить к устройству насыпи, нужно было доставить к месту строительства огромное количество грузов, обеспечить рабочих жильем и продовольствием. По расчетам инженеров, только для линии Кандалакша-Кола требовалось 20000 рабочих. Весной 1915 года руководители Мурманстройки заказали в США подвижной состав и укладочный материал. Бараки рабочих при строительстве МЖД строились качественно. Опыт Столыпина при завершении строительства КВЖД и проведении «третьей волны» переселения на Дальний Восток был востребован как никогда.

Часть строительных материалов согласилась поставить на Мурман Англия. Кое-что было закуплено также во Франции и Норвегии. Предметы личного потребления заготавливались хозяйственным способом во внутренних районах России и перевозились в город Архангельск. Первые партии строителей прибыли на Кольский полуостров в мае 1915 года. На баржи грузили паровоз и платформы, а также рельсы и инструменты, и буксирный пароход тянул все это в северный конец будущей дороги по озерам. Благодаря такой комбинации, строительство дороги значительно ускорилось.

Рельсы на пути укладывали прямо на грунт, мосты строили деревянные. Не соблюдались технические нормы при устройстве полотна - подъемы доходили до 15 метров на километр пути (вместо допустимых 6 метров). Дорогу строили, так сказать, начерно. И все же 15 ноября 1916 года Мурманская железная дорога была сдана во временную эксплуатацию. Было предложено и название будущего города – Романов-на-Мурмане. План застройки города Романова предусматривал создание большого числа проспектов и улиц, площадей и скверов. Центральная магистраль на плане города была названа Николаевским проспектом; к югу от него – проспекты Александровский, Михайловский, Алексеевский, улицы Владимирская и Ольгинская – все в честь членов императорской фамилии. От главной площади веером расходились улицы Торговая, Архиерейская, Банковская, Инженерная, Думская, Морская и другие. Вот только нет в Мурманске улиц Витте и Столыпина. А официальное открытие города состоялось 21 сентября (4 октября) 1916 года [8:98 - 101].

Мечта Столыпина, впрочем, как и Витте, сбылась. Только мало кто знает о том, что такой патриот России, как Петр Аркадиевич Столыпин, видел все на десятилетия вперед. И с учетом того, что история не терпит сослагательных наклонений, еще неизвестно, как бы повернулась история России, имея она к 1914 году и флотилию Северного Ледовитого океана, и Мурманскую железную дорогу, и обустроенную военно-морскую базу в Александровске-на-Мурмане (ныне город Полярный), и крупный порт Мурманск.

#### Источники и литература:

1. Герт А. Столыпинская утопия в контексте истории / А. Герт. – СПб. : Невский проспект, 2001. – 240 с.
2. Архангельские Ведомости : газета. – 1908. – № 67.
3. Столыпин и его время : [Электронный ресурс] / Библиотека «ХРОНОСА». – Режим доступа : [www.hrono.ru](http://www.hrono.ru); [www.hronos.km.ru](http://www.hronos.km.ru);
4. Блок А. Избранные стихи / А. Блок. – М. : Литгиз, 1956. – 120 с.
5. Бок Мария (Мария фон Бок). Воспоминания о моем отце / Мария Бок (Мария фон Бок). – Нью-Йорк, 1953; Петр Аркадьевич Столыпин. Воспоминания о моем отце : 1884-1911 гг.». – ретросп. изд. – Саратов, 2001. – 460 с.
6. Витте С. Ю. Воспоминания : сб. / С. Ю. Витте; под ред. В. Герасимова. – М. : ЦПП ВОС, 1988. – 640 с.
7. Жизнь за Отечество : Петр Аркадьевич Столыпин. Жизнеописание (1862-1911) / под ред. Сидоровнина. – М. : Поколение, 2007. – 720 с.
8. Ушаков И. Мурманка : исторический сборник по истории создания Мурманской (Кировской, Октябрьской) железной дороги / И. Ушаков. – Мурманск : Пять углов, 2006. – 160 с.
9. Ковалевский А. К Баренцеву морю : фотоальбом с материалами Мурманской железной дороги / А. Ковалевский. – СПб. : Транспорт. – 80 с.
10. Махнач В.Л. Русский север. Кровь и дух / В. Л. Махнач // Архангельск духовный. Архангельский вестник : сб. статей. – 2009. – № 16 (1098).
11. Михайлов В. А. «Зеленый клин» - мост нашей дружбы / В. А. Михайлов // Исторический сборник. – К. : 2009. – 222 с.
12. Морская пограничная служба России (1682-1917 гг.) : сб. – М. : Граница, 2008. – 320 с.
13. Первые ежегодные международные «Столыпинские чтения» : сб. докладов, выступлений, статей / под ред. С. А. Мясина; Демократический фундамент. – К. : Полиграфинтех, 2010. – 90 с.

14. Петр Аркадьевич Столыпин. Полное собрание речей в Государственной думе и Государственном совете (1906–1911) : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.lib.ru>.
15. Пикуль В. С. Из тупика / В. С. Пикуль. – М. : Голос, 1996. – 480 с. – (Военная литература).
16. Программа реформ П. А. Столыпина. Документы и материалы. – М. : Российская политическая энциклопедия, 2002. – Т. 1.
17. Смолянников С. А. Курс на Восток : исторический сборник по переселению украинцев на Дальний Восток / С. А. Смолянников. – К., 2007. – 120 с.
18. Столыпин П. А. Нам нужна великая Россия : полное собрание речей и выступлений / П. А. Столыпин. – М. : Мысль, 1991. – 520 с.
19. Столыпин П. А. Жизнь и смерть : сб. воспоминаний и статей / П. А. Столыпин. – Саратов : СГУ, 1997. – 480 с.
20. Родзянко М. В. За кулисами царской власти / М. В. Родзянко. – М. : Панорама, 1991. – 48 с. – (Мгновения истории).
21. Хотулев В. В. Петр Столыпин : Трагедия России / В. В. Хотулев. – М. : Олимп, 1998. – 496 с. – (Человек – легенда).
22. Энгельгардт А. П. Русский Север. Значение для Севера посещения Архангельска и Мурмана министром финансов С. Ю. Витте в 1894 г. / А. П. Энгельгардт. – ретросп. изд. – М. : Наука, 1994. – 480 с.

**Фесенко А.**

**УДК 94(47)**

### **ЧУМНОЙ БУНТ В СЕВАСТОПОЛЕ**

7 июня 1830 года восстание в Севастополе, вошедшее в историю как «чумной», а в некоторых источниках «бабий» бунт, было жестоко подавлено. К следствию было привлечено 6 тысяч человек. 1580 человек предстали перед судом: 497 гражданских лиц, из них 423 – жены и вдовы матросов и мастеровых, 480 матросов флотских экипажей, 128 солдат разных частей, 14 младших офицеров, 11 карантинных чиновников и врач, 6 комиссионеров. К смертной казни приговорили несколько десятков человек, затем приговор был изменен, и 11 августа 1830 года в слободках были публично казнены семь человек: квартирмейстер Тимофей Иванов, унтер-офицер Крайненко, мещанин Яков Попков, фельдфебель Петр Щукин, квартирмейстер Кондратий Шкурпетов, слесарь рабочего экипажа Матвей Соловьев, боцман Федор Пискарев. Несколько сот осужденных прогнали шесть раз сквозь строй, многие погибли, не вынеся тяжелых телесных наказаний шпицрутенами, другие были сосланы на каторгу и в арестантские роты. Свыше 4200 матросов с семьями были высланы в Архангельск и другие отдаленные районы страны [1].

Эти события были связаны с именем видного военного и государственного деятеля России 1 половины XIX столетия, генерал-губернатора Новороссии и Бессарабии, графа Михаила Семеновича Воронцова.

В связи с созданием 20 марта 1805 года Николаевского и Севастопольского губернаторства, Севастополь имел особый статус, и вся полнота власти находилась в руках Главного командира Черноморского флота и порта, военного губернатора Алексея Самуиловича Грейга. Власть же Новороссийского генерал-губернатора на Севастополь не распространялась. В канцелярию наместника поступали указы императора и сената, распоряжения разных ведомств, для общего исполнения.

Однако именно М.С. Воронцов сыграл значительную роль во время восстания 1830 года. Ему императорским указом были предоставлены неограниченные полномочия как в подавлении восстания, так и в расследовании причин восстания, которое было проведено после бунта, что подчеркивает актуальность темы.

Сегодня особенное внимание историков привлекают межличностные отношения, влияющие на ход исторических событий. В исследуемой теме авторы попытались понять, почему лучшие друзья М.С. Воронцов и А.С. Грейг стали врагами, а их непримиримость повлекла за собой столь масштабные исторические последствия.

По свидетельству многих исследователей, занимающихся эпохой Воронцова (О.Ю. Захарова, Б.И. Гаврилов, С.Андросов и др.), Михаил Семенович способствовал подъему экономики Крымского полуострова, благоустройству городов, развитию морских и сухопутных коммуникаций. По его инициативе проложено шоссе, соединившее Севастополь с Симферополем, построены пристань в Балаклаве, провиантские магазины в Севастополе и других городах Крыма, приведены в порядок почтовые и военные дороги. Однако в этот период ему пришлось столкнуться с острейшей проблемой – борьбой с эпидемическими заболеваниями, несущими опасность распространения по всей территории Российской империи. Первый успешный опыт борьбы с чумой М.С.Воронцов получил в 1825 году в Измаиле.

Во время Русско-турецкой войны 1828-1829 гг. в действующей армии вспыхнула эпидемия чумы, охватившая Бессарабию и Одессу, которая была быстро ликвидирована. Но суда Черноморского флота, постоянно взаимодействуя с армией, часто заходили в порт Севастополь, доставляя беженцев, пленных, пополняя запасы продовольствия и вооружения. Поэтому во избежание распространения инфекции по всей территории Российской империи Новороссийский и Бессарабский генерал-губернатор граф М.С.Воронцов, которому был подчинен и Крым (но не подчинен Севастополь), отдал приказ о взятии Севастополя в мае 1828 года в карантинное оцепление. На окраине города в районе Херсонеса расположена бухта, где