

## Владелец Завода, судов, пароходов...

А. Ю. Мельникова

В преддверии 130-летия водолазной службы в России, в 2012 году в Кронштадте создан частный Кронштадтский морской музей, значительная часть экспозиции которого посвящена водолазному делу. Имя Кронштадта тесно связано с его становлением, поскольку первая государственная военная водолазная школа была открыта именно здесь 5 мая 1882 года. Эта дата считается официальной датой основания в нашей стране водолазной службы.

Символично, что Кронштадтский морской музей разместился в одном из самых красивых исторических зданий города – доме № 5 по Андреевской улице. Дом был построен в конце XIX – начале XX века и принадлежал известной в Кронштадте семье купцов Бритневых, а точнее, коммерции советнику Александру Михайловичу Бритневу. Его отцом, Михаилом Осиповичем Бритневым, в 1868–1869 годах в Кронштадте была основана частная водолазная школа, по-видимому, первая в России. О её работе пока почти ничего не известно. Деятельность же купца 1-й гильдии М. О. Бритнева была тесно связана с нуждами кронштадтского коммерческого порта и обеспечением безопасной навигации в его акватории и в Финском заливе. Совершенно точно можно говорить о том, что, будучи судовладельцем и владельцем судостроительного завода, М. О. Бритнев располагал всем необходимым для проводки судов во время весенней и осенней «ледовой распутицы», ремонта и спасения судов, терпящих бедствие. Для этих целей на своем заводе М. О. Бритневым строились водокачальные машины, «водоотливные пароходы» для откачки воды с затонувших судов, в его распоряжении были и специальные боты для их подъема, и водолазное снаряжение, и команда водолазов.

Сведений о самом купце М. О. Бритневе не многим больше,



Михаил Осипович Бритнев  
(к сожалению, неизвестно, когда  
сделана фотография)

чем о его водолазной школе. Имя его, к сожалению, почти забыто в Кронштадте. Сотрудники Кронштадтского морского музея провели исследовательскую работу, целью которой было найти и систематизировать то небольшое, что известно о жизни, деловой и общественной деятельности одного из предводителей кронштадтского купечества, городского головы, новатора, благотворителя и попечителя многих городских заведений, смелого и инициативного человека, отважного моряка – Михаила Осиповича Бритнева.

Семья купцов Бритневых, одна из старейших купеческих семей города, обосновалась в Кронштадте еще в 1736 году<sup>1</sup>. Ее представители играли заметную роль в городской жизни. Так, например, Галактион Бритнев занимал должность городского головы с 1808 года по 1815 год<sup>2</sup>. Одной из статей его коммерческой деятельности была «поставка материалов, необходимых для освещения улиц»<sup>3</sup>. В 1841 году Морское ведомство выдало разрешение на постройку частного театра в доме купца Г. Бритнева<sup>4</sup>. Театр был устроен во дворе дома

Бритневых в первом квартале по Посадской улице Купеческой части и поначалу доставлял немало беспокойства жителям, расположенных рядом домов<sup>5</sup>. Когда в 1847 году начались масштабные работы по строительству в Кронштадте казенного пароходного завода (Морской завод), подряд на работы по забивке свай получил Данила Бритнев<sup>6</sup>. В 1860–1870-е годы гласными кронштадтской городской думы были Александр Гаврилович и Гавриил Александрович Бритневы. В 1876 году городская дума внесла в гласные 2-го разряда купеческую вдову Евдокию Дмитриевну Бритневу<sup>7</sup>.

Работы же, связанные с судоподъемом, были, вероятно, семейным делом. Так, в книге Л. Конкевича «Летопись кораблекрушений и других бедственных случаев военных судов русского флота» есть упоминание об обращении Морского ведомства к купцу Г. Бритневу, директору «Общества поднятия со дна морского затонувших судов и вещей», с просьбой о содействии в подъеме парохода «Тосна», севшего на мель летом 1857 года<sup>8</sup>. Вероятно, что М. О. Бритнев, как и впоследствии его сын Николай Михайлович, связал свою жизнь с морским портовым делом, следуя семейным традициям.

Михаил Осипович Бритнев родился в Кронштадте в 1822 году в доме на углу улиц Нарвской и Посадской (ныне Посадская, 51)<sup>9</sup>.

Поступив сначала в 4-классное уездное, а затем и в коммерческое училище Санкт-Петербурга, он получил весьма приличное по тем временам образование, окончив курс в 1839 году<sup>10</sup>. Начиная с 1840 года, Михаил Осипович занялся предпринимательской деятельностью в Кронштадте и Ораниенбауме, а затем некоторое время жил в Англии, изучая там кораблестроительную архитектуру<sup>11</sup>.

Вернувшись в родной Кронштадт, М. О. Бритнев, не ограни-

чиваясь только торговой деятельностью, занялся обустройством собственных судостроительных мастерских. Они были построены к 1858 году рядом с его домом, на углу Нарвской и Александровской улиц (ныне улицы Мартьянова и Зосимова), там, где теперь строится новый малоэтажный квартал «Амазонка»<sup>12</sup>. К 1868 году мастерские превратились в собственный Судостроительный литейный и механический завод<sup>13</sup>. Поскольку территория завода находилась вдалеке от береговой черты, построенные суда для спуска на воду ставились на специальные тележки и перевозились до Рыбных рядов к берегу Купеческой гавани. Там их подхватывали плавучие краны и опускали на воду. Еще в 1867 году для Морского ведомства заводом Бритнева были построены пароход «Минер» и подводная часть броненосного судна для опытов по изучению воздействия подводных мин. Результаты этих опытов оказались вполне успешными, поэтому в первое время своего существования завод часто выполнял заказы Морского ведомства – строил минные килекторы, занимался капитальным исправлением пароходов «Миноносец», «Инженер», а также постоянным ремонтом судов, находящихся в Кронштадте<sup>14,15</sup>. Вообще же с 1870 по 1879 год для Морского ведомства на заводе Бритнева было построено 12 больших железных барж, одна из которых предназначалась для Владивостокского порта, паровой баркас, машины для паровой хлебопекарни и пять стальных миноносков: «Снегирь», «Сова», «Сокол», «Соловей» и «Сом»<sup>16</sup>.

Заказы, связанные с ремонтом своих судов, делало заводу М. О. Бритнева и Министерство финансов. Для Министерства путей сообщения в 1874 и 1876 годах на заводе были построены два пожарных парохода и один пожарный водоотливной ледокол, оказавший в 1878 году «такую огромную услугу во время пожара на Нижегородской ярмарке»<sup>17</sup>.

К 1879 году судостроительный завод состоял из четырех крытых сараев и различных мастерских, среди которых были гальванопластическая и машинная. Помимо этого, там находились паровой молот, литейная, где отливались детали весом более 300 пудов, а также до 10-ти

различных станков, в том числе и такие, которые производили расточку деталей диаметром до 20-ти футов. Самое большое судно, водоизмещением до 1200 тонн, собиралось на заводе в течение 2-х месяцев. При выполнении крупных работ на предприятии задействовалось до 300 мастеровых, исключая валовых и чернорабочих<sup>18</sup>. В первые двадцать лет существования судостроительного завода было спущено на воду 60 пароходов и барж, 40 частных паровых кранов<sup>19</sup>. Пароходы, построенные на заводе Бритнева, еще долгое время плавали не только на Балтике, но и на Ладожском озере, по Волге и Каме, на реках Енисей, Лена и озере Байкал<sup>20, 21</sup>.

В последние же годы жизни М. О. Бритнева казенных заказов на заводе не было: «из казенных заказов г-н Бритнев строил последним в 1878 году несколько миноносок из стали, отпущенной из казны. В кронштадтском порту им построены несколько барж и маленький паровой баркас “Мальчик”, находящийся в распоряжении штаба кронштадтского порта»<sup>22</sup>. Деятельность М. О. Бритнева, связанная как с судостроением, так и с торговлей, а впоследствии, также и с делами обустройства родного города, отличалась смелыми инициативами и решениями. Одним из многих его новаторских предложений было строительство плавучих кранов для погрузки и выгрузки судов и спуска

их на воду. Только позднее эту идею взяло на вооружение Морское ведомство<sup>23</sup>.

Благодаря усилиям М. О. Бритнева сообщению между Кронштадтом и Ораниенбаумом, начиная с 1862 года, стало носить регулярный характер. Именно Бритнев организовал, как тогда говорили, «правильное» пароходное сообщение Кронштадт – Ораниенбаум<sup>24</sup>. Зимой сообщение осуществлялось на лошадях, когда же залив очищался ото льда, почта, товары и пассажиры доставлялись пароходами. Однако каждый год весной, когда лед уже не был достаточно крепок, и осенью, пока не устанавливался прочный лед, наладить сообщение с Ораниенбаумом было невозможно. Иногда это положение длилось по несколько недель, в течение которых жители Кронштадта испытывали трудности, связанные с недостатком продуктов и отсутствием почты. В это время каждый номер «Кронштадтского вестника» начинался с публикации заметок «Состояние льда».

В 1864 году, чтобы продлить навигацию на линии Кронштадт – Ораниенбаум, Михаил Осипович переоборудовал свой пароходный буксир «Пайлот», купленный в Англии, в ледокольное судно<sup>25</sup>. Идея такого переоборудования принадлежала самому Бритневу, переделка судна осуществлялась на его заводе по его собственным чертежам. Форштевень пароходного буксира



Кронштадт, Посадская ул., д. 51. Дом, принадлежавший семье Бритневых

был скошен под углом 20° ниже ватерлинии к линии киля по образцу поморских торосных лодок, в результате чего судно могло наползать на лед и ломать его своей тяжестью. Впоследствии такую форму носа назвали ледокольной, а сам пароход признали прообразом нового типа судов – ледоколов. Так «Пайлот» стал первым в мире паровым судном ледокольного типа<sup>26</sup>. Конечно же, обладая всего лишь 20-сильной машиной, «Пайлот» не был ледоколом в том смысле, который вкладывает в это слово современный человек. Он был способен колоть только тонкий лед и двигаться в раскрошенном льду. Когда же возникали сильные подвижки наносного льда, новоявленный «ледокол» испытывал трудности и не раз бывал затёрт льдами или ломал винт. Поэтому попытки установить сообщение с Ораниенбаумом не всегда оканчивались успехом: «...пароход “Пайлот” почетного гражданина Бритнева пробовал идти к Ораниенбауму, но, не дойдя около двух верст к пристани, при-ткнулся к мели; идти далее <...> мешал крепкий лед, так что он принужден был воротиться» – писал «Кронштадтский Вестник»<sup>27</sup>. Бывало и так, что «Пайлоту» приходилось проводить ночь во льдах на пути из Ораниенбаума к Кронштадту, в то время как более сильный «Бой» пробивался к нему на помощь. Тем не менее стараниями М. О. Бритнева и его пароходиков, как называл их «Вестник», весной и осенью навигации удалось продлить на несколько недель. Это было весьма существенным обстоятельством для жителей Кронштадта, о чем не раз писала газета: «Большое удобство для публики, желающей ехать в Петербург и для приезжающих оттуда, доставляет винтовой пароход “Пайлот” почетного гражданина Бритнева, который ходил до настоящего открытия навигации три раза в день с пассажирами в Ораниенбаум, а именно в 8, 12 и 3 ч.»<sup>28</sup>.

В начале ноября 1866 года, когда Финский залив покрылся наносным льдом, чиновники Морского ведомства провели сравнительные испытания «Пайлота» и ледокольного судна «Опыт» (конструкции полковника Н. Л. Эйлера), снаряженного гирями

для колки льда. «Пайлот» выиграл испытание, обойдя застрявший во льдах «Опыт». Однако, несмотря на успех «Пайлота», перспективной была признана конструкция ледоколов, оснащенных различными устройствами для колки или резки льда (по типу «Опыта»)<sup>29</sup>.

Успех и известность в Европе конструкции ледокола М. О. Бритнева принесла холодная зима 1870–1871 годов. В тот год замерзла Эльба и акватория Гамбургского порта. Судходство прекратилось, владельцы компаний несли убытки. В этой обстановке власти Гамбурга приобрели у М. О. Бритнева за 300 рублей чертежи «Пайлота», а затем переделали по его подобию несколько портовых паровых судов, восстановив таким образом навигацию<sup>30</sup>. Этому же примеру последовали предприниматели Дании, Швеции и США. В дальнейшем в результате усовершенствования бритневской конструкции в различных странах появились собственные проекты – ледоколы с носовым винтом (американского типа), ледоколы гамбургского типа и другие.

Успех и мировое признание конструкции «Пайлота» натолкнули адмирала Степана Осиповича Макарова на идею строительства мощного арктического ледокола «Ермак». Позднее, в своей книге «Ермак во льдах» С. О. Макаров писал: «Этот маленький пароход сделал то, что казалось невозможным, он расширил время навигации осенью и зимой на несколько недель»<sup>31</sup>.

К концу 60-х годов XIX века пароходы М. О. Бритнева «Пайлот» и «Айрот» первыми начинали и оканчивали навигацию. Весной 1869 года газета писала: «Канал во льду, который, как мы говорили, проводится почетным гражданином М. О. Бритневым, от Ораниенбаума уже начат дня три тому назад и будет готов, как мы слышали, в начале будущей недели\*». С окончанием канала начнется пароходное сообщение с Ораниенбаумом на маленьких винтовых пароходиках «Лоцман», «Котлин»\*\*, «Пайлот» и «Айрот»<sup>32</sup>.

Поддержание постоянной круглогодичной связи острова Котлин

с материком оказывало громадное влияние на экономическое и культурное развитие Кронштадта. Из всего, сделанного М. О. Бритневым, самым главным кронштадтцы считали налаженное пароходное, а впоследствии ледокольное, сообщение острова с Ораниенбаумом: «Главное то, что начиная с 1862 года наши жители не испытывают, благодаря устроенному им пароходному сообщению нашего острова с Ораниенбаумом, неудобства в осенние и весенние распутицы, когда ранее с опасностью для жизни и здоровья приходилось перебираться на утлых рыбацких лодках и делать переходы из Ораниенбаума, борясь со льдинами 7–8 часов времени»<sup>33</sup>. Однако были и те, кто обвинял предприимчивого купца в том, что его пароходы, нарочно забирая к востоку в сторону Петергофа, не дают установиться санному пути, видя в этом корыстный умысел судовладельца<sup>34</sup>. Впрочем, такое мнение разделяли отнюдь не многие.

Плата за проезд на пароходах «Пайлот» и «Айрот» в «осенние и весенние распутицы» была очень высокой – 1 рубль (хотя первоначально она составляла 50 копеек). При этом сам перевозчик часто нес большие расходы, связанные с оказанием помощи пароходам, затертым льдами и выброшенным на отмель. «Кроме того, М. О. ежегодно терял в борьбе со льдами по несколько винтов. Во всяком случае, со дня начала сообщения с Ораниенбаумом на пароходах Бритнева еще не было ни одного несчастного случая с пассажирами»<sup>35</sup>. Так, в 1869 году газета «Кронштадтский вестник» сообщала о досадном падении одного из пассажиров, перевозимых «Пайлотом», в воду и об умелых действиях шкипера и команды, в результате которых пассажир был немедленно поднят из воды и остался жив<sup>36</sup>.

Удачная эксплуатация «Пайлота» побудила М. О. Бритнева построить в 1875 году на своем судостроительном заводе второе подобное судно – «Бой» (устаревший «Айрот» был к этому времени продан и его ненадолго сменил пароход «Наш»), а в 1889 году третье – «Буй»<sup>37</sup>.

В 1860–1870-х годах «Пайлот» и «Айрот» были едва ли не единственными буксирными пароходами, способными выволочь другие

\* Канал во льду прорубали ледоколы, то есть наёмные рабочие.

\*\* Пароходы «Лоцман» и «Котлин» принадлежали Морскому ведомству.

суда из ледяного плена. Для этого один из пароходов незамедлительно, в любую погоду был готов отправиться для выручки терпящих бедствие судов. Зачастую бывало и так, что пароходами «Пайлотом» или «Айротом» управлял сам хозяин, и он же руководил спасательной операцией<sup>38</sup>.

Весной 1868 года два пассажирских парохода «Нева» и «Траве», шедшие в Петербург из Любека, пытаясь лавировать между льдами отыскивая полыньи, сели на мель в Копорской губе близ мыса Долгий Нос<sup>39</sup>. В трюмы стала поступать вода, и пароходы оказались на половину затопленными. Как только в Кронштадте было получено сообщение о случившемся, к пароходам «Нева» и «Траве» была отправлена помощь. В числе других судов к ним направились «Пайлот» и «Айрот», буксируя водокачальную машину, также принадлежавшую Бритневу<sup>40</sup>. Спасательная операция с переменным успехом продолжалась почти месяц и только благодаря усилиям, предпринятым Михаилом Осиповичем и командой его судов, увенчалась успехом. С наибольшими сложностями столкнулись при подъеме «Невы». Для этого водолазной команде пришлось завести специальные боты (пробораз современных понтонов) по обеим сторонам судна, а затем, откачивая из них воду, поднять затопленный пароход, который впоследствии был отбуксирован в Кронштадт. В продолжение всего пути рядом с «Невой» шла пришвартованная к ней водокачальная машина, откачивая воду<sup>41</sup>.

Эта спасательная операция была одной из многих, осуществлённых пароходами и водолазами М. О. Бритнева под его руководством. «Кронштадтский вестник» называл пароходы «Пайлот» и «Бой» «столь много потрудившимися на пользу кронштадтских жителей и оказавшим помощь десяткам судов, ставших на мель на наших рейдах или в окрестностях, до острова Сескара включительно»<sup>42</sup>. «Занимаясь поддержкой сообщения с ближайшим берегом во время распутицы, поданием помощи судам и буксировкой, г-н Бритнев едва ли не единственный из кронштадтских купцов, всецело отдавший все свои средства и личные труды

чисто морскому портовому делу, к которому он чувствовал влечение от ранней молодости и в котором он действительно приобрел большую опытность и хорошие познания. Изучив наши рейды до тонкости, он знает лучше, чем кто-либо, как надо приняться за ту или иную работу по снятию с мели ставшего судна, по выгрузке и нагрузке, или поднятию из воды того, что уже поглощено непостоянной стихией»<sup>43</sup>. Так, своей самоотверженной практической деятельностью по проводке судов и спасению терпящих бедствие М. О. Бритнев содействовал становлению отечественной аварийно-спасательной службы. «В нашем обществе спасания на водах М. О. давно уже состоял членом правления» – писал «Кронштадтский вестник» тех лет<sup>44</sup>.

Работы, связанные с судоподъёмом и со снятием судов с мелей требовали наличия водолазного обеспечения. Такое оборудование и команда водолазов были у М. О. Бритнева уже в 1868 году на его водокачальной машине, участвовавшей в спасении парохода «Нева». Водокачальная машина представляла собой деревянное судно, не предназначенное для плавания в ледовой обстановке. Позже М. О. Бритнев строил на своем судостроительном заводе «водоотливные пароходы»<sup>45</sup>. Возможно, таким судном был и построенный в 1875 году «Бой».

Последним пароходом, построенным на заводе Бритнева, 69-м по счету, стал спущенный на лед в марте 1889 года, за два месяца до смерти Михаила Осиповича, пароход «Буй». Он был предназначен владельцем «не для продажи, а для собственных нужд по поддержке сообщения весной и осенью и в качестве буксирного и водоотливного спасательного парохода»<sup>46</sup>. «Буй» был больше своих предшественников размерами, а его паровая машина развивала до 180 индикаторных сил. На пароходе были установлены две водоотливные машины и «...два водолазных аппарата, так что он вполне будет пригоден, – как писала местная газета, – для подания помощи судам, терпящим бедствие, и будет в то же время довольно сильным буксирным пароходом»<sup>47</sup>. Как судовая, так и водоотливные машины были изготовлены М. О. Бритневым на собственном заводе.

В 1868–1869 годах Михаилом Осиповичем была основана первая в России водолазная школа<sup>48</sup>. «Кронштадтский вестник», спустя 20 лет, в 1889 году писал: «...основал частную водолазную школу, из которой и в настоящее время на службе у него находятся шесть человек водолазов»<sup>49</sup>. Казенная же военная водолазная школа была учреждена Морским ведомством здесь же в Кронштадте только в 1882 году. До этого обучение судовых водолазов для нужд военного флота проходило в кронштадтском порту при такежном мастерстве.

М. О. Бритнев оказывал большое содействие обустройству коммерческого порта в Кронштадте, предоставляя для этого свои собственные средства: судостроительный завод для ремонта коммерческих судов, плавучие краны, водокачальные машины, боты, необходимые для поднятия затонувших судов, водолазов, водоотливные и буксирные пароходы<sup>50</sup>.

Рассказывая о Михаиле Осиповиче, нельзя обойти вниманием и его помощь Морскому ведомству при проводке барж с военным грузом в конце осени 1876 года, накануне русско-турецкой войны 1877–1878 годов. «...Вследствие приготовления к обороне наших южных портов, – писал «Кронштадтский вестник», – из Кронштадта оказалось необходимым доставить громадный военный груз, перевезти который по льду даже и зимою было совершенно невозможно»<sup>51</sup>. Груз погрузили на баржу, которая по прорубленному во льду каналу (эти работы выполняла «партия матросов ледоколов в 200 человек») при содействии портовых буксиров и пароходов М. О. Бритнева, доставила его к Ораниенбаумской пристани. Славная и молодецкая работа, как называл ее корреспондент газеты, продолжалась несколько дней, в течение которых пароходы тратили на свои рейсы зачастую по 3–4 часа, ломали винты, затирались льдами, вызволяемые самым мощным из пароходов – бритневским «Боем». «Г-н Бритнев, – рассказывала газета, – с истинно патриотическим чувством отдал свои пароходики в распоряжение казны с платою только за самые необходимые расходы и полученные пароходами повреждения и сам принимал самое

горячее участие в работах, в которых он имел так много опытности»<sup>52</sup>.

Будучи потомственным почетным гражданином Кронштадта, Михаил Осипович 18 февраля 1869 года был избран городским головой<sup>53</sup>. В этой должности он состоял до 1872 года и содействовал добрым и полезным начинаниям, проявляя при этом свою личную инициативу. Так, продолжая дело, начатое его предшественником в должности городского головы Ф. С. Степановым и военным губернатором города С. С. Лесовским, М. О. Бритнев не только содействовал открытию нового здания женской гимназии, но и был постоянным членом попечительского совета этого учебного заведения, а затем и его председателем<sup>54: 55</sup>. В бытность его городским головой было заложено новое большое здание Сиротского дома, одного из старейших благотворительных заведений Кронштадта, исконно опекаемого городским купечеством<sup>56</sup>. Вообще же, участие Михаила Осиповича в общественной жизни города было очень разнообразным. В 1869 году М. О. Бритнев становится одним из членов благотворительного общества по устройству и приобретению книг для общественной детской библиотеки, открывшейся 15 февраля 1870 года в помещении, предоставленном для нее в Штурманском училище<sup>57</sup>. В том числе и по его деятельной инициативе осенью 1868 года состоялось открытие Дома призрения малолетних детей в память в бозе почившего Государя Цесаревича и Великого Князя Николая Александровича<sup>58</sup>. М. О. Бритнев был председателем попечительского совета этого созданного и опекаемого кронштадтским купечеством заведения. Воспитанники Дома призрения имели возможность обучаться различным ремёслам и мастерствам. Так, «мальчики старшие возрастом под присмотром благонадежных стариков, призреваемых в доме призрения, по три дня в неделю ходили на завод почётного гражданина М. О. Бритнева для обучения разного рода ремёслам по механической части...»<sup>59</sup>. В феврале 1872 года наряду с купцами В. Д. Никитиным, К. Ф. Романовым и М. И. Чаусо-

вым, М. О. Бритнев явился одним из соучредителей вновь созданного 1-го ссудо-сберегательного товарищества<sup>60</sup>. К сожалению, небрежное ведение дел последующими руководителями и допущенные ими просчеты довели это блестящее предприятие до ликвидации. По инициативе М. О. Бритнева и в основном на его личные средства в Кронштадте были построены новые общественные бани<sup>61</sup>. Существовавшие до этого бани общего пользования были построены на сваях на Северном фарватере и подвергались горожанами частой критике из-за несоответствия качества обслуживания и его цены.

Отдельного упоминания заслуживает участие Михаила Осиповича в деятельности кронштадтского Коммерческого собрания, бывшего, по сути, купеческим клубом города. М. О. Бритнев был одним из главных учредителей городского Кредитного общества, открытие которого состоялось 21 мая 1875 года и в котором город очень давно нуждался<sup>62</sup>. До учреждения Кредитного общества в Кронштадте существовал «Комитет об устройстве города», выделявший незначительные ссуды под недвижимое имущество наличными деньгами. Однако комитет не располагал значительными суммами, способными удовлетворить острую нужду в кредитовании, которую испытывали домовладельцы, в особенности после большого пожара в октябре 1874 года. В том же году в городскую думу было внесено предложение об учреждении в Кронштадте городского Кредитного общества для выдачи ссуд под залог недвижимого имущества. Это предложение было передано на обсуждение комиссии из гласных городской думы: Ф. С. Степанова, В. Д. Никитина, Н. Г. Сидорова, М. О. Бритнева, Я. Ф. Меньшова, Э. Гаген-Торн. После целого ряда ходатайств и обсуждений, после отклонения проекта со стороны министра финансов, но при поддержке генерала-адмирала великого князя Константина Николаевича, покровителя моряков и Кронштадта, ходатайство было удовлетворено. С ноября 1879 года и Коммерческое собрание и Кредитное общество разместились в доме

купца В. Д. Никитина на Господской улице (ныне ДК им. М. И. Мартынова, пр. Ленина, 39). Остаётся только добавить, что кронштадтское городское Кредитное общество успешно функционировало до 1915 года<sup>63</sup>. До последних дней своей жизни М. О. Бритнев принимал активное участие в деловой и коммерческой жизни Кронштадта. В феврале 1889 года он был избран на должность старшины кронштадтского купеческого общества<sup>64</sup>.

Семью купцов Никитиных и семью Бритневых связывали не только тесные деловые отношения. Известный в городе купец Владимир Дмитриевич Никитин (1837–1899)\* был женат на дочери Михаила Осиповича Олимпиаде Михайловне. Внуки Бритнева, капитан 1-го ранга Андрей Владимирович Никитин и контр-адмирал Дмитрий Владимирович Никитин (литературный псевдоним Фокагитов), оставили свои воспоминания о св. прав. о. Иоанне Кронштадтском, с которым они часто встречались в доме их деда. Так, А. В. Никитин писал: «Отец Иоанн Сергиев с самого своего прибытия в г. Кронштадт был дружески принят в семье моего деда М. О. Бритнева.»<sup>65</sup>.

В период с 1871 по 1883 год В. Д. Никитин был старостой кронштадтского Андреевского собора, где в это же время служил о. Иоанн. Вместе с ним, с В. Д. Никитиным, и с другими благотворителями М. О. Бритнев являлся одним из основателей Приходского попечительства при Андреевском соборе, где был председателем, и Андреевского детского приюта<sup>66</sup>. Кроме того, есть основания полагать, что Михаил Осипович был одним из тех благотворителей, кто активно содействовал созданию в Кронштадте «Дома Трудолюбия» (ул. Сергиевская, 7–9).

Со времени появления в Кронштадте мировых учреждений М. О. Бритнев до самой смерти избирался в почетные мировые судьи<sup>67</sup>. На протяжении многих лет он состоял в звании гласного городской думы и уездного земства<sup>68</sup>. Ведя обширную лесную торговлю, М. О. Бритнев был долгое время старшиной на Лесной бирже<sup>69</sup>.

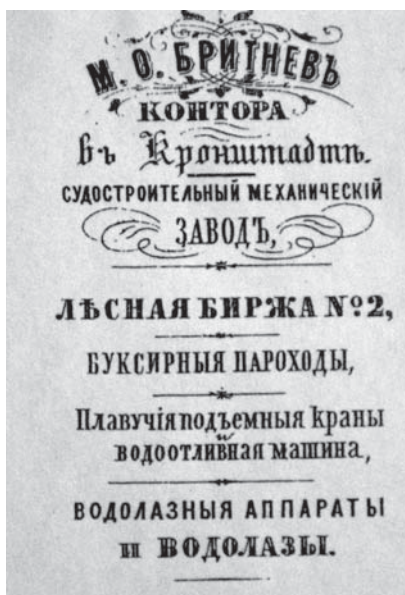
Всю свою жизнь М. О. Бритнев заботился о нуждах родного города и его жителях. Михаил Осипович «...отличался отзывчивостью на вся-

\* С 1881 по 1886 годы городской голова.

кую благотворительность и состоял членом не только всех благотворительных учреждений в городе, но даже и многих в Петербурге, где избран в почетные члены и председатели» – так писал «Кронштадтский вестник» уже после его смерти<sup>70</sup>.

Широкая благотворительная деятельность была семейным делом, в котором участвовала и жена Михаила Осиповича – Е. Ф. Бритнева, жертвуя деньги, например, на нужды детской библиотеки или участвуя в сборе средств для голодающих губерний России<sup>71</sup>. Один из сыновей Бритнева – Николай Михайлович, принимал активное участие в пожертвованиях для Андреевского собора во время его реконструкции, проводимой преимущественно на личные средства его дяди В. Д. Никитина. Им были пожертвованы два больших серебряных вызолоченных ковчега. Впоследствии, будучи потомственным почетным гражданином города, Н. М. Бритнев с 1898 года занимал должность директора Кронштадтского тюремного комитета, созданного при Благотворительном обществе<sup>72</sup>.

Общественная деятельность М. О. Бритнева не осталась не отмеченной. За свои заслуги перед обществом и государством он был награжден несколькими орденами и медалями: «...золотой медалью на Станиславской ленте для ношения на шее, орденом Св. Владимира 4-й степени за помощь, оказанную его пароходами по буксировке барж с орудиями, назначенными на театр



Штамп конторы М. О. Бритнева

военных действий, из Кронштадта в Ораниенбаум в 1876 году, и имел два знака – серебряный и золотой – от Общества спасения на водах, за подание помощи во время бедствий коммерческим судам»<sup>73</sup>.

Умер Михаил Осипович Бритнев 26 мая 1889 года. В некрологе, опубликованном в «Кронштадтском вестнике», говорилось: «Несмотря на долголетнюю деятельность, М. О. не приобрел себе большого состояния, так как был настолько честен и добр к ближнему, что для своего семейства оставил самое ограниченное состояние»<sup>74</sup>.

Чтобы проводить покойного в последний путь, собрались: члены

городской думы, военные чиновники, кронштадтские благотворители, купеческое Общество, члены правления Общества спасения на водах, мировые судьи, думские гласные, члены совета «Дома Трудолюбия», Андреевского приюта, шведско-норвежский вице-консул и др. Газета писала: «...было много приезжих из столицы и Ораниенбаума, так что церковь была переполнена молящимися, а также и на улицах стояли массы желавших проводить и отдать последний долг своему уважаемому согражданину»<sup>75</sup>. Отпевали М. О. Бритнева в Успенской церкви при городской думе, а затем во всех церквях по пути следования похоронной процессии совершались литии. Службы проводились при участии о. Иоанна Кронштадтского. Похоронен М. О. Бритнев был на кронштадтском кладбище. Сейчас могила его утрачена.

Имя Михаила Осиповича Бритнева было надолго забыто кронштадтцами. Сменились не только поколения. В результате трагических событий 1917–1921 годов, Великой Отечественной войны прервалась связь поколений и была утрачена на протяжении долгих лет. Наш долг содействовать возрождению исторической памяти и в числе других славных имен, связанных с историей нашего города, вспомнить имя М. О. Бритнева, который, будучи гражданином своего Отечества, много сделал и для Кронштадта, и для Российского флота, и для России.

<sup>1</sup> Кронштадт. вестн. 1889. 28 мая (9 июня), № 63 (3264). С. 4.

<sup>2</sup> Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта / Сост. Ф.А. Тимофеевский. Кронштадт: Тип. Т-ва Кронштадт. вестн., 1913. С. 32–64.

<sup>3</sup> РГА ВМФ. Фонд 1041. Оп. 1. Д. 382.

<sup>4</sup> Там же. Фонд 1002. Оп. 1. Д. 586.

<sup>5</sup> Казакова Е. Театральный Кронштадт // Кронштадт. вестн., 2008. 12 сент., № 36 (24250). С. 10.

<sup>6</sup> Миронов В. Рождение Пароходного // Кронштадт. вестн., 2008. 18 янв., № 2 (24216). С. 3

<sup>7</sup> Кронштадт. вестн. 1876. 10 (23) марта, № 29. С. 116.

<sup>8</sup> Конкевич Л. Легопись кораблекрушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. СПб: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1874. С. 68–69.

<sup>9</sup> Шлендова М. А. Они родились в Кронштадте. Биогр. и портр. СПб.: МКС, 2004. С. 46–47.

<sup>10</sup> Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.

<sup>11</sup> Шлендова М. А. Они родились в Кронштадте. СПб: МКС, 2004. С. 46.

<sup>12</sup> Воробьев В. Он построил первый ледокол // Общество и власть. 2010. март. № 4 (34). С. 7.

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Кронштадт. вестн. 1879. 18 (30) апреля, № 46 (2656). С. 2.

<sup>16</sup> Там же.

- 17 Там же.
- 18 Воробьев В. Он построил первый ледокол // Общество и власть. 2010. Март. № 4 (34). С. 7.
- 19 Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 20 Там же.
- 21 Там же. 12 (24) марта, № 31 (3232). С. 1.
- 22 Там же.
- 23 Там же. № 63. С. 4.
- 24 Там же.
- 25 Морской энциклопедический словарь. Л.: Судостроение, 1991. Т. 1. С. 177.
- 26 Веселов П. Продлить навигацию // Техника – молодежи. 1993. № 6. С. 37.
- 27 Кронштадт. вестн. 1864. 12 (24) апреля, № 44 (366). С. 173.
- 28 Там же. 15 (27) апреля, № 45 (367). С. 177.
- 29 Веселов П. Продлить навигацию // Техника – молодежи. 1993. № 6. С. 37.
- 30 Там же.
- 31 Макаров С. О. Ермак во льдах. М.: Эксмо. 2011. С.32.
- 32 Кронштадт. вестн. 1869. 30 марта (11 апреля), № 39 (1142). С.151.
- 33 Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 34 Кронштадт. вестн. 1879. 14 (26) ноября, № 133 (2743). С.3.
- 35 Там же.
- 36 Кронштадт. вестн. 1869. 3 (15) декабря, № 142 (1244). С. 561.
- 37 Морской энциклопедический словарь. Л.: Судостроение, 1991. Т. 1. С. 177.
- 38 Кронштадт. вестн. 1869. 16 (28) ноября, № 134 (1236). С. 531.
- 39 Кронштадт. вестн. 1868. 28 апреля (10) мая, № 48 (1001). С. 190.
- 40 Там же. 1 (13) мая, № 49 (1002). С. 194; 5 (17) мая, № 51 (1004). С. 202.
- 41 Там же. 17 (29) мая, № 55 (1008). С. 217; 29 мая (10) июня, № 59 (1012). С. 233–234.
- 42 Кронштадт. вестн. 1889. № 31. С. 1.
- 43 Там же.
- 44 Там же. № 63. С. 4.
- 45 Там же.
- 46 Там же. № 31. С. 1.
- 47 Там же.
- 48 Там же. № 63. С. 4; Еськов А. Кронштадт и водолазное дело в России // Кронштадт. вестн. 2007. 30 ноября, № 48 (24210). С. 10–11.
- 49 Там же. № 63. С. 4.
- 50 Кронштадт. вестн. 1869. 19 ноября (1 декабря), № 135 и 136 (1237 и 1238). С. 535.
- 51 Кронштадт. вестн. 1876. 17 (29) ноября, № 135 (2286). С.530.
- 52 Там же.
- 53 Кронштадт. вестн. 1869. 19 (31) февраля, № 22 (1125). С.86.
- 54 Там же. 3 (15) октября, № 115 (1217). С. 455.
- 55 Там же. 26 октября (7 ноября), № 125 (1227). С. 495.
- 56 Кронштадт. вестн. 1871. 26 мая (7 июня), № 60 (1463). С. 234.
- 57 Кронштадт. вестн. 1869. № 115. С. 457; Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. 1913. С. 157.
- 58 Там же, С. 32–64.
- 59 Кронштадт. вестн. 1872. 2 (14) июля, № 76 и 77 (1629 и 1630). С. 299 – 300.
- 60 Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. 1913. С. 157.
- 61 Воробьев В. Он построил первый ледокол // Общество и власть. 2010. март. № 4 (34). С. 7.
- 62 Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. 1913. С. 159.
- 63 Там же.
- 64 Кронштадт. вестн. 1889. 3 (15) марта, № 27 (3228). С.3.
- 65 Сурский И.К. Отец Иоанн Кронштадтский. М: Отчий дом, 2008. С 265.
- 66 Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 67 Кронштадт. вестн. 1869. 12 (24) октября, № 119 (1221). С. 473; Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 68 Там же.
- 69 Там же.
- 70 Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 71 Кронштадт. вестн. 1868. 1 (13) марта, № 24 (977). С.98.
- 72 Краткий исторический очерк двухсотлетия города Кронштадта. 1913. С. 74.
- 73 Кронштадт. вестн. 1889. № 63. С. 4.
- 74 Там же.
- 75 Там же. 31 мая (12 июня), № 64 (3265). С. 3.

