

К.Э. Кузнецова

РОД ТИРНШТЕЙНОВ НА СЛУЖБЕ ОТЕЧЕСТВУ

Три поколения моих предков — рода Тирнштейнов — внесли достойную лепту в историю российского флота как корабельные инженеры — судостроители и механики. Один из них — среди первостроителей далекого Приморского края России.

Как, когда и откуда попал в Россию австрийский подданный Карл Тирнштейн, пока достоверно неизвестно. Зато точно известно, что мужчины трех поколений — Юлий Карлович, его сыновья Роберт и Владимир и внук Константин — окончили одно и то же учебное заведение в Петербурге, которое, несмотря на многочисленные переименования и переезды, в фондах Российского государственного архива Военно-морского флота (РГАВМФ) значится как «Инженерное училище Морского ведомства». Благодаря 22-летней исследовательской работе в названном архиве, поддержке краеведа Н.Н. Кошелева из Николаевска-на-Амуре, помощи из г. Николаева (Украина), а также переписке с родственницей З.И. Тирнштейн из Ниццы (Франция) мне удалось собрать большой материал о жизни рода за два века. В начале 1990-х годов я имела честь выступить на международном семинаре «Немцы в России» (Библиотека Академии наук). С тех пор границы поиска увеличились. В семье собран не только большой фактический материал, но и огромный документальный архив в виде копий. Несколько тематических альбомов и публикаций я, как историограф рода, передам своим наследникам — сыновьям и их семьям, уже заинтересовавшимся историей.

Австрийский подданный Карл Тирнштейн покинул Петербург (и Россию) осенью 1818 г., а его четырехлетний сын Юлий остался в городе¹. Через 10 лет по ходатайству его тети Анны Андреевой, на воспитании которой он находился, жены ружейного мастера Пильзена, он был принят в кондукторские роты Учебного морского рабочего экипажа². Учрежденное императором Павлом I в 1798 г. Училище

корабельной архитектуры с 1824 г. стало именоваться Учебным морским рабочим экипажем. В 1828 г. Экипаж был переведен во вновь отстроенное здание Главного Адмиралтейства. Целью этого учебного заведения было «снабжение флота кондукторами (первый чин. — К.К.) корабельных инженеров (кондукторские роты. — К.К.) и искусными мастерами (мастеровые роты. — К.К.) по всем мастерствам, для Адмиралтейства нужным». Жизнь и учеба были трудными. «До выпуска добрести могли только сильные и телом, и духом, и умом», — напишет позже бывший воспитанник, а затем начальник училища генерал-майор А.И. Пароменский³.

После успешного окончания учебы в 1836 г. мой прапрадед, Юлий Карлович Тирнштейн, начал службу в Главном Адмиралтействе под руководством подполковника М.Н. Гринвальда, своего бывшего преподавателя, одновременно занимавшегося практическим кораблестроением. В будущем Михаил Николаевич Гринвальд — инспектор классов Экипажа, «учредитель и инспектор Корпуса корабельных инженеров, директор Кораблестроительного департамента Морского министерства, председатель Комитета о парходах». В течение четырех лет Юлий Тирнштейн участвовал в строении (по проекту Гринвальда) первого в России морского колесного боевого корабля — пароходофрегата «Богатырь», парходов «Поспешный» и «Быстрый», фрегатов «Цесаревич» и «Цесаревна», а также учебной яхты для 12-летнего великого князя Константина, будущего генерал-адмирала. За постройку яхты был поощрен полугодовым окладом.

С лета 1840 г. прапорщик Корпуса корабельных инженеров Ю.К. Тирнштейн командирован на службу в Кронштадтский порт, где находился при постройке и исправлении более 35 судов Балтийского флота, совершенствуясь как инженер-кораблестроитель. Кроме того, «заведывал чертежной, составлял и вычислял чертежи вооружений для 3-мачтовых транспортов от 300 до 200 т, а также был ревизором содержания при почине флота». Там же, в Петровском доке, «построил самостоятельно» и в 1852 г. «спустил благополучно» 10-пушечную шхуну «Вихрь» (по проекту адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена). Это была его первая самостоятельная работа⁴.

В начале 1841 г. Юлий Карлович женился на дочери покойного надворного советника фон Миллера Генриетте Карловне, сестре своего друга по училищу Федора Миллера, умершего от чахотки (увы! — типичной болезни воспитанников этого училища того времени). Молодой человек умер за месяц до окончания училища. (Много лет

спустя внук Генриетты Карловны — мой родной дед — был назван в память о ее брате Федором.) Осенью того же года родился их первенец — Роберт, через 3 года (1844) — второй сын Вольдемар-Владимир. Записи о крещении обоих сыновей в евангелическо-лютеранской церкви св. Елизаветы в Кронштадте мне удалось обнаружить в 1992 г. в Центральном государственном историческом архиве (ЦГИА) (располагавшемся еще в здании Сената), куда я была приглашена волонтером для разбора Фонда лютеранских церквей Петербурга (на немецком языке)⁵.

Семейная жизнь Тирнштейнов началась в Кронштадте (адреса их проживания, увы, неизвестны) и к началу 1850-х годов продолжилась в Петербурге.

Важной вехой в жизни поручика Ю.К. Тирнштейна была командировка в 1853 г. «по Высочайшему повелению в Северо-Американские Соединенные Штаты» совместно с генерал-майором М.Н. Гринвальдом и инженер-механиком штабс-капитаном А.И. Соколовым (будущим начальником Пароходного завода в Кронштадте). В связи с начавшейся Крымской войной командировка затянулась, цели ее были изменены и расширены. В итоге двум задержавшимся там российским офицерам вернуться удалось лишь в мае 1856 г. В общем отчете, представленном в Кораблестроительный департамент (далее — КД), значится:

— обзор портов, адмиралтейств и заводов Северо-Американских Штатов;

— 210 чертежей с моделями различных кораблестроительных, заводских и металлических предметов и отдельные описания плавучих доков, гидравлических кранов и водолазного колокола;

— опись привезенных специальных книг на английском языке, часть из которых пополнила библиотеку генерал-адмирала Константина Николаевича, а большая часть была передана для общего пользования в Кронштадтскую морскую библиотеку.

Результаты командировки были тщательно изучены и высоко оценены КД: оба офицера привезли «много сведений, которые могут служить с большой пользою при развивающемся у нас строении винтовых кораблей... трудились для пользы службы с неусыпным усердием и лестное к ним доверие высшего начальства по командировке а Северо-Американские Штаты оправдывают вполне...»⁶

В 2011 г. в ЦГИА СПб. (Псковская, 18) мне удалось найти немало ценных сведений о сложностях жизни семьи — жены и двух малолетних сыновей — в период трехлетнего отсутствия Юлия Карловича.

Официальная переписка Генриетты Карловны с начальством мужа дает представление о беспокоивших ее вопросах: образование мальчиков (профессиональное — старшего, Роберта, и домашнее — младшего, Вольдемара); стесненное материальное положение и, наконец, местожительство семьи — Петербург, Васильевский остров, 8-я линия, дом Кнопа (ныне — д. 27)⁷.

С отчетом по командировке был ознакомлен и главноуправляющий флотом и Морским ведомством Великий князь Константин Николаевич, только что начавший свою реформаторскую деятельность в ведомстве. Генерал-адмирал «повелеть изволил: явиться... Соколову и ...Тирнштейну со всеми копиями и чертежами завтра (9 августа. — К.К.) в 8 часов в Купеческую гавань... (Кронштадта. — К.К.)». Генерал-адмирал обратил особое внимание на «американский гидравлический док», что неслучайно: из-за мелководья Финского залива и бара Невы (Морского канала еще не существовало) остро стояла проблема транспортировки кораблей с верфей Петербурга на достройку в Кронштадт. Генерал-адмирал «повелеть изволил» построить «док, подобный американскому... но сделать его плавучим», строение дока на Галерном островке возложить на корабельного инженера штабс-капитана Тирнштейна⁸. И уникальный для своего времени гидравлический плавучий док был построен, причем Юлий Карлович, отступив от «американского цельного», сделал свой док составным (что продлило службу дока на долгие годы). Гидравлический плавучий составной (деревянный!) док «великую пользу... принес Балтийскому флоту» (как известила газета «Кронштадтский вестник» за 1861 г. (№ 33, 48), учрежденная с лета того же года).

Верфь на Галерном островке на пять лет стала местом службы моего прапрадеда — там он строил и с 1 января 1861 г. «заведывал Галерным островком и водолазным колоколом» (тоже новое для России!). С 1856 г. Ю.К. Тирнштейном здесь были построены:

— первый в России 120-пушечного ранга гидравлический плавучий составной док (забытый историей; моя статья о нем будет напечатана в журнале «Судостроение» в конце 2013 г.);

— винтовой фрегат «Дмитрий Донской» и два винтовых клипера «Алмаз» и «Жемчуг»; одновременно (ноябрь 1860 г.) капитан Тирнштейн (один из трех старших судостроителей С.-Петербургского порта) проектировал док для Сибирской флотилии для портов Восточного океана.

Приказом № 1 по флоту и Морскому ведомству от 1 января 1862 г. «старшему судостроителю С.-Петербургского порта Корпуса кора-

бельных инженеров капитану Тирнштейну объявлена генерал-адмиралом Константином Николаевичем *совершенная благодарность...*» А через три месяца (3 апреля 1862 г.) мой прапрадед в возрасте 48 лет скоропостижно скончался и был похоронен на Смоленском лютеранском кладбище. За свою 26-летнюю безупречную службу Юлий Карлович трижды «за отличия» получал досрочное повышение чинов, за успешно проведенную командировку — орден св. Анны 3-й степени. «Монаршее благоволение», как и «совершенная благодарность» генерал-адмирала, при выходе служивших на пенсию приравнивалось к году службы. Но моему прапрадеду это — увы! — не пригодилось⁹.

К этому времени оба сына Юлия Карловича уже твердо решили пойти по стопам отца. Младший, Владимир, учится казеннокоштным воспитанником в том же Инженерном училище и проходит практику на Охтинской верфи Петербурга. А старший, Роберт (мой прадед), окончив учебу в 1861 г., в новом Адмиралтействе младшим судостроителем приступил к строению винтовых судов: клипера «Изумруд» и фрегата «Петропавловск».

Судьбы кораблей интересны не менее, чем судьбы людей, и неслучайно в былые времена велись их «исторические журналы»... В ходе моего поиска судеб предков я старалась узнать и о судьбе кораблей, ими построенных. За годы своей службы суда многократно участвовали в кругосветных плаваниях, неоднократно командировались:

— в составе эскадры в Тихий океан, к берегам Амура, Северной и Южной Америки;

— в плавания в Средиземное море и на север, к Новой земле;

— в составе эскадры «в Прибалтийский край для крейсирования вдоль Курляндского берега в целях борьбы с контрабандой»;

— к берегам Северной Америки «для наблюдения за изменениями в тактике морского боя, происходившего в период войны между судами Северных и Южных Штатов Америки»;

— клиперу «Изумруд» поручено было вывезти из Океании домой нашего замечательного исследователя и путешественника Н.Н. Миклухо-Маклая;

— первые учебные плавания — после Крымской войны — фрегата «Дмитрий Донской» и плавания в составе судов минного отряда;

— в Архиве есть переписка о посещениях в Лондоне русскими морскими офицерами опального А.И. Герцена и дело о перевозке нелегальной литературы в Россию на клипере «Алмаз».

В январе 2013 г. на Елагинских чтениях в РГАВМФ я выступила с докладом «Дальние плавания кораблей, построенных моими предками». Рассказ был посвящен первому после Крымской войны учебному плаванию винтового фрегата «Дмитрий Донской» (с гардемаринами и кондукторами на борту — 120 человек) и плаванию трех винтовых клиперов (из четырех последней серии) — «Алмаз», «Жемчуг» и «Изумруд».

При средней продолжительности службы деревянных судов, равной 9 годам, суда, построенные Тирнштейнами, служили от 11 до 31 года («Жемчуг»)! Издательство «Судостроение» опубликовало мою статью «Суда, построенные моими предками» в «Российском морском журнале» (2013. № 212–213); статья проиллюстрирована подлинными фотографиями этих кораблей из «Коллекции Залесского» (РГАВМФ). Эта публикация — большая честь для меня и долг памяти перед предками, строителями долго служивших российскому флоту судов.

17 мая 1864 г. прапорщик Корпуса корабельных инженеров Роберт Юльевич Тирнштейн вступил в брак с дочерью статского советника Носова Елизаветой Николаевной, смолянкой 30-го выпуска (1862) Института благородных девиц. И через месяц после свадьбы отправился с молодой женой «по воле начальства» к месту новой службы — в Сибирскую флотилию (мы знаем о важности освоения Дальнего Востока России в те годы). Прибыв 8 октября в Николаевск-на Амуре, где была Контора портов Восточного океана, 9 октября (так в «Послужном списке» Роберта Юльевича) приступил к службе. Началась долгая (19 лет!) жизнь на Дальнем Востоке России моего прадеда — Роберта Юльевича Тирнштейна, «назначенного исправлять должность старшего корабельного инженера при Николаевском (на Амуре) порте».

Среди 18 экзаменационных предметов, сдаваемых при окончании училища, были, помимо специальных (теоретической и практической механики, теории и практики кораблестроения), также и такие: курс построения морских сооружений, гражданская архитектура и др. Здесь полученное знания Роберту Юльевичу пришлось применить на практике: исправление мекленбургской шхуны «Альберт Юрс» в заливе Де-Кастри, командирование на несколько месяцев по рекам Амуру и Уссури для закупки леса для Николаевского порта, отправление своей непосредственной должности — исправление судов Сибирской флотилии, заведывание строительными работами в Николаевске, а также

ремонтными работами казенных строений в порте и временно (март 1870 г.) исправление должности производителя строительных работ портов Восточного океана. Как известно, в это время шла подготовка к перенесению главного порта из Николаевска во Владивосток.

Благодаря знакомству с документами фондов участников Амурской экспедиции и первооткрывателей нашего Дальнего Востока в главном архиве ВМФ — Г.И. Невельского, А.И. Петрова, П.В. Казакевича — у меня сложилось представление о природе края, условиях службы, о сослуживцах моего прадеда. Среди них мог быть Осип Федорович Макаров, отец будущего адмирала, поручик по Адмиралтейству, и многие офицеры судов Тихоокеанской эскадры, ремонт которых приходилось производить старшему судостроителю Николаевского порта Р.Ю. Тирнштейну. «Здесь не бояться говорить громко. Арестовывать здесь некому и сослать некуда, либеральничай, сколько влезет», — напишет позже в своих воспоминаниях о поездке на Дальний Восток А.П. Чехов. И, думаю, неслучайно в семье моего прадеда и деда, Федора Робертовича, долго сохранялся пожелтевший листок с мелодией «Вздохи Рылеева»; это тот же «список», только с нотами, автор которых неизвестен. Но откуда он, теперь я знаю точно: из Инженерного училища, окна Кондукторских рот которого выходили на Сенатскую площадь Петербурга. Именно там стояло каре восставших 14 декабря 1825 г., и именно за «песни Рылеева» начальство училища строго карало воспитанников... Но мои предки сохранили мелодию, а мне, к счастью, удалось вдохнуть в нее «вторую жизнь *памяти*» (через публикации пианиста и музыканта Е.И. Эпштейна в журналах «Музыкальная жизнь» и «Мера. Декабристский выпуск»).

В Петербурге осталась мать Роберта, Генриетта Карловна, и младший брат Владимир, успешно окончивший Инженерное училище в год отъезда старшего брата и начавший службу на Охтинской верфи. Но через полтора года пришла беда, приказом по флоту от 1 марта 1866 г. Владимир Тирнштейн был «исключен из списков как умерший»¹⁰. Потеряв в Петербурге мужа и сына, моя прапрабабушка приняла непростое решение — уехать на Амур к единственному из близких, оставшихся в живых, — старшему сыну. Мужественная женщина-лютеранка проехала через всю страну, как декабристка. В сентябре 1869 г. Генриетта Карловна — восприемница при рождении своего второго внука Константина. Из пятерых рожденных сыновей дальневосточников в живых остались трое: Константин, Николай и Федор (мой родной дед).

В связи с перенесением Главной конторы портов Восточного океана во Владивосток Роберт Юльевич принимает решение в 1872 г. не покидать обжитые почти за 10 лет службы на Амуре места и остается служить в Николаевском порту. В мае 1875 г. приказом по флоту Р. Тирнштейн уволен для службы на коммерческих судах — начиналось регулярное пассажирское судоходство по Амуру. Товарищество Амурского пароходства, куда он поступил на службу инженером-строителем, поручало ему немало ответственных работ. Еще в 1875 г. Роберт Юльевич — инженер-строитель Хабаровской пристани (статус города Хабаровск получил лишь в 1880 г.), в 1876 г. — распорядитель той же пристани. Годом позже — управляющий делами товарищества, в следующем — агент Благовещенской пристани, затем — агент Хабаровской пристани, где размещалась Главная контора товарищества. Одновременно производил ремонты всех пароходов товарищества, переданных Сибирской флотилией, а также «собирал и клепал самостоятельно из материалов, доставленных из-за границы, корпуса новых стальных пароходов и барж в Николаевске на верфи товарищества».

В мае 1883 г. семья Тирнштейнов, прожив долгие 19 лет на Дальнем Востоке, покинула его. Эти люди — старожилы и почти первопроходцы края. В декабре 1883 г. Роберт Юльевич вновь был зачислен на действительную службу и переведен в г. Николаев, сначала младшим, затем — старшим судостроителем Николаевского (черноморского) порта. Здесь семья и осела. Осенью 1895 г. после 35 лет службы (без единого отпуска!) на благо российского флота Роберт Юльевич подал «прошение об увольнении по болезни» и был уволен со службы в высоком звании «инспектора кораблестроения с переименованием в действительные статские советники». А через полгода Генриетте Карловне пришлось похоронить и старшего сына (о чем мы узнали из недавно присланной копии николаевской газеты «Южанин» от 30 марта 1896 г.).

В Петербурге (в конце XIX в. — в Кронштадте) в том же Инженерном училище Морского ведомства получил прекрасное техническое образование представитель третьего поколения рода Тирнштейнов — Константин Робертович (рис. 1), поступивший на службу инженер-механиком в 1892 г. Он служил на кораблях Балтийского и Черноморского флотов (в том числе на крейсерах «Император Александр II», «Африка», «Новик» (рис. 2), «Изумруд», «Очаков», транспортах и миноносках), на судостроительных заводах Петербурга и Николаева,



Рис. 1. Константин Робертович Тирнштейн



Рис. 2. На крейсере «Новик», 1901 г.
Константин Робертович Тирнштейн (сидит)



Рис. 3. Николай Робертович Тирнштейн

командировался наблюдающим на судостроительные заводы Германии (г. Киль) и Финляндии (г. Або). Награжден четырьмя орденами, в том числе германским орденом Красного орла 4-й степени, и удостоен «Величайшим разрешением на его ношение» (1901). В 1913 г. «за отличие» получил чин капитана I ранга; занимал ответственные должности: «заведывал всеми береговыми механизмами Севастопольского порта», был старшим инженер-механиком Николаевского порта, а также — завода Руссуд (последняя должность).

Средний из сыновей Роберта Юльевича, Николай Робертович (рис. 3), в 1883 г. начал службу в 58-м Прагском полку рядовым на правах вольноопределяющихся, по I разряду. Был командирован в Киевское пехотное юнкерское училище, после его окончания вернулся в полк, в котором прослужил более 20 лет. В составе полка участвовал в Русско-японской (награжден пятью орденами) и Первой мировой войнах (с мая 1915 г. провел три года в плену австрийцев).

Младший из братьев, Федор Робертович (мой родной дед) (рис. 4), был тяжелобольным от рождения человеком. Специального должного образования по причине слабого здоровья не получил, однако, имея «среднее экономическое», всю жизнь добросовестно трудился и постоянно занимался самообразованием. Достоинно справлялся с выпавшими на долю его поколения трудностями, оставаясь гражданином, патриотом и прекрасным семьянином¹¹.



Рис. 4. Федор Робертович Тирнштейн

К 1920 г. все три брата с семьями (в каждой было по 3–4 детей) проживали в г. Николаеве. 1918–1920 гг. — война и революция на юге Украины. В январе 1920 г. двое старших братьев с семьями покинули Николаев на недостроенном танкере «Баку» (перевозившем около 500 человек). Мой дед (больной, с семьей) отказался уезжать из города. Это была еще не эмиграция, так как танкер был направлен в Одессу. Но оттуда в начале февраля в срочном порядке английским крейсером «Церес» отбуксирован в Константинополь. Так обе семьи Тирнштейнов оказались в эмиграции: Турция, Болгария, Тунис, Бизерта...¹² Два брата Тирнштейнов, сполна испытав все трудности эмигрантской жизни, были похоронены на кладбище Боржель в г. Тунисе. В 2009 г. мне удалось побывать там и поклониться их праху.

Вернуться на берега Невы в 1940 г. суждено было нам с мамой, Ириной Федоровной, урожденной Тирнштейн. Цунами, прокатившиеся по России в суровом XX в., разметали представителей нашего

рода (как и многих других): Россия, Тунис, Франция, США. Мне суждено было стать историографом рода. И я горжусь тем, что удалось вернуть *семье* и *истории* имена моих предков Тирнштейнов, верно служивших Отечеству.

И в заключение приведу слова великого Гёте: «*Счастлив тот, кто может связать семьи конец с началом!*»

1. Санкт-Петербургские ведомости. 1818. № 74–76.
2. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 432. Оп. 4. Д. 395. Л. 1.
3. *Пароменский А.И.* Исторический очерк Морского инженерного училища. СПб., 1894.
4. РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 406, 457, 575.
5. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 828. Оп. 14. Д. 6. Л. 87 об., 139 об.
6. РГАВМФ. Ф. 164. Оп. 1. Д. 60.
7. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб.). Ф. 184. Оп. 1. Д. 791.
8. РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1847. Л. 8–9 об.
9. Там же. Ф. 249. Оп. 1. Д. 33.
10. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 574.
11. Там же. Ф. 406. Оп. 3. Д. 574, 675; Д. 1048, 1168; Оп. 7. Д. 468; Оп. 9. Д. 4181; Ф. 417. Оп. 4. Д. 4597.
12. Сведения о Н.Р. Тирнштейне взяты из копий документов, полученных от его невестки З.И. Тирнштейн (урожденной Шадринной) из Ниццы (Франция).