

Г. А. Гребенщикова

Галина Александровна Гребенщикова, доктор исторических наук, профессор Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. Историограф Санкт-Петербургского Морского Собрания.

E-mail: inversiya@bk.ru

ФРАНЦУЗСКИЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ МАСТЕР ЛЕ БРЮН СЕНТ КАТАРИНА ДЛЯ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

В статье преимущественно на архивных материалах исследована малоизвестная личность в истории Российского парусного флота и кораблестроения – корабельный мастер на русской службе, француз по происхождению Ле Брюн Сент Катарина. На современном этапе большое значение в научном направлении придаётся изучению микро исторических процессов, центральным звеном которых являются выдающиеся персонажи, оставившие заметный след в своей деятельности. Таковым персонажем по праву можно назвать Ле Брюна Сент Катарину, внесшему весомый вклад в развитие отечественного кораблестроения на Балтике и подготовившего достойную смену молодых судостроителей. Самоотверженный труд Ле Брюна в Санкт-Петербурге на благо России получил высокую и достойную оценку трёх российских императоров – Павла I, Александра I и Николая I.

Ключевые слова: французский мастер, революционные войны, репрессии, от Стамбула до Петербурга, служба на Балтике, достижения в кораблестроении.

G. Grebenschchikova

Grebenschchikova Galina Alexandrovna, Doctor of History, professor, head of Laboratory of Fleet and Navigation's History of Saint-Petersburg State Marine University. Historian of Saint-Petersburg Sea Assembly.

E-mail: inversiya@bk.ru

FRENCH SHIPBUILDER LE BRUNE SENT CATHARINE FOR BALTIC FLEET

There is a research of little-known French shipbuilder, Le Brune Sent Catharine, which had been on Russian service for the long time. He was an outstanding man in the history of Russian Sailing Fleet, and therefore his activity had shown in the article first of all on Archives' documents. As a micro historical processes are very important for historical researching work, Le Brune Sent Catharine is that person who worthy a detail publication about him. He left a much shipbuilding heritage in whole Russian Baltic Fleet, as well as had prepared a several gifted young shipbuilders. Le Brune Sent Catharine successfully worked at three Russian Emperors, Paul the First, Alexander the First and Nicolas the First.

Key words: French shipbuilder, Revolutionary Wars, repressions, from Istanbul to Saint-Petersburg, service in Baltic, achievements in shipbuilding.

Впервые об уникальном, одарённом корабельном мастере с оригинальным методом постройки судов – французе по происхождению Ле Брюне Сент Катарине россияне узнали в 1798 году, когда черноморская эскадра под начальством адмирала Ф.Ф. Ушакова находилась в Константинополе в ожидании подписания союзного соглашения с Высокой Портой (Турцией). Посетив Адмиралтейство и верфи, Фёдор Фёдорович доложил императору Павлу о глубоком впечатлении, произведённом на него после обозрения турецких кораблей и фрегатов. Турецкие суда имели внешне красивый архитектурный силуэт, качественно и хорошо отаке-

лажены, с прочным корпусом, вооружены дорогой медной артиллерией. «Наружный вид переделан по образцу европейских судов, – подчёркивал Ушаков. – Два из шести фрегата и корвета построены французским корабельным мастером Ле Брюном старшим, ибо их два брата, оба корабельные мастера. Сии суда отделаны весьма прочно и чисто, обшиты медью и отлично легки в ходу. Артиллерия на них почти вся медная. На кораблях примечена чистота и порядок». Будучи в Адмиралтействе, российские офицеры осмотрели и особенно отметили находившийся на стапелях и почти готовый к спуску 120-пушечный корабль, построенный мастером С. К. Ле Брюном. Разумеется, этот важный факт не остался без внимания Ф.Ф. Ушакова: «Осматривал я во всех подробностях 120 пушечный корабль, который построен на манер французских кораблей в совершенстве, только показался мне в разсуждении длины несколько узок. Артиллерия приготовлена для него безподобно большая и весьма хорошая»¹.

Стоит обратить внимание: такому исключительному событию в военно-морской и внешнеполитической истории России и Турции как входу российских кораблей в Босфор предшествовали ряд причин и обстоятельств. Как известно, 1793 год стал переломной вехой во взаимоотношениях держав: казнь французского короля Людовика XVI и королевы Марии-Антуанетты повергла монархическую Европу в шок, и ни один Двор не остался равнодушным к этой драме. Английский король Георг III первым из самодержцев категорически отказался признавать революционное правительство Конвента, что послужило Франции поводом в феврале 1793 года объявить Англии войну. Начиналась бурная эпоха революционных, а затем Наполеоновских войн и образования антифранцузских коалиций, в которых принимала участие и Россия. Неизменным спутником войн и потрясений становилась эмиграция из Франции, первая волна которой пришлась на Турцию. В Константинополь держали путь в основном военные специалисты – офицеры-инструктора, артиллеристы, специалисты по фортификационным сооружениям, востребованные в тот период во многих провинциях обширной Османской империи. Но Ле Брюн, работавший с 1781 года на королевской верфи в Тулоне – главном порту базирования французских военно-морских сил в Средиземном море и получивший через два года аттестат корабельного мастера, в отличие от своих соотечественников оказался в турецкой столице вместе с родным братом Ипполитом по личному приглашению султана Селима III. Причём произошло это не в период массовой эмиграции, а за

¹АВПРИ. Ф. 90. Оп. 90/1. Д. 1412. Л. 74.

год до трагических событий в Париже. В течение относительно короткого периода – шести - семи лет французские мастера немало способствовали достижениям турок значительных успехов в кораблестроении, в создании инфраструктуры верфей, портов и адмиралтейств. Некоторые турецкие корабли в техническом отношении стали превосходить российские и были отличными ходоками.

Тем временем, захватническая политика генерала Бонапарта и особенно оккупация Египта с высадкой войск в Александрии и в Каире привела к ухудшению отношений Высокой Порты с Францией. Реальная угроза безопасности владениям Османской империи вынудила Селима III принять помощь от российского императора Павла и пойти на заключение с Петербургом военно-политического союза. В Константинополе именно на 1798 год пришёлся пик разгула репрессий турок против французов всех мастей и социальных статусов – от купцов, ремесленников, лавочников до дипломатов и сотрудников французского посольства. Но братьям Ле Брюнам счастливым образом удалось избежать гонений. Османские власти и сам султан высоко ценили их как специалистов, и стремление иметь в составе своего флота добротные корабли качественной постройки перевешивало всеобщую ярость и ненависть к французам.

Гонения на французов, однако, продолжались, и с каждым днём братьям Сент Катарине и Ипполиту становилось некомфортно и даже опасно в турецкой столице. В 1799 году состоялся спуск на воду 120-пушечного корабля, построенного братьями, но находившийся в Константинополе английский корабельный мастер беспощадно высмеял и раскритиковал этот корабль перед самим султаном и заявил, что сможет строить намного лучше и качественнее французов. Доводы конкурента возымели действие, и Селим III согласился взять на службу английского кораблестроителя, чем сильно обидел Ле Брюна и остро уязвил его профессиональное достоинство.

Сложившейся ситуацией без промедления воспользовался российский посланник в Турции В.С. Томара, предложив братьям уехать в Россию и поступить на службу к императору Павлу. В ответ Ле Брюны откровенно информировали дипломата, что турки платили им в год 800 пиастров старшему и 500 младшему, поэтому им надо основательно подумать, поскольку они предпочли бы на новой службе не потерять в деньгах. После недолгой переписки с Петербургом В.С. Томара сообщил братьям о предложении императора: Павел готов выплачивать им годовое жалование (в пересчёте на пиастры) старшему от двух до трех

тысяч пиастров, младшему – 1800. Братья без колебаний согласились и в октябре 1799 года выехали из Константинополя в Николаев. Император Павел пожаловал им звания: Сент-Катарине – чин мастера 7-го класса, Ипполиту – мастера 9-го класса; не задерживаясь в Николаеве, в ноябре они уже приступили к своим обязанностям в Главном Адмиралтействе в Санкт-Петербурге².

Смена престолонаследия в 1801 году не только не затронула талантливых мастеров, но скорее наоборот, способствовала их дальнейшей плодотворной деятельности на благо России. Службу Ле Брюнов в Петербурге скорее можно назвать исключением из правил, чем типовую для своего времени. Их несомненным достоинством оставалась аполитичность и беспристрастность к Франции, даже в разгар Наполеоновских войн и в Отечественную войну 1812 года. Оба брата не вмешивались в политические дела, были вне конъюнктурных изменений Российского Двора и добросовестно служили императорам Александру I, а затем Николаю I.

Сменивший Павла на престоле новый император Александр I начал царствование с благородного намерения принести пользу и процветание своей империи, и среди его главных мероприятий на начальном этапе правления стало учреждение Комитета для образования флотов с целью проведения прогрессивных преобразований на флоте и его качественного подъёма. 24 августа 1802 года Александр I **продиктовал послание** на имя государственного канцлера графа А.Р. Воронцова о монаршем решении «постановить Морские силы и все сопряженные с ними части на основаниях, наиболее сходственных с нынешним состоянием первенствующих в Европе флотов». Другими словами, Александр I **намеревался** довести уровень Российского флота примерно до того положения, в котором находились флоты ведущих морских держав, и для выполнения этой важной стратегической задачи учредил «особливый Комитет», полное название которого по документам значилось как Комитет, учреждённый для образования флотов³. Членами Комитета под председательством графа А.Р. Воронцова стали адмиралы В.П. Фондезин и Н.С. Мордвинов, вице-адмирал П.К. Карцов, контр-адмиралы П.В. Чичагов, Г. Балле и М.К. Макаров, и капитан 1 ранга А.С. Грейг. Далее последовал указ императора об образовании Военной по флоту Канцелярии.

² АВПРИ. Ф. 90. Оп. 90/1. Д. 1412. Л. 73 об. – 74. РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 2. Д. 276. Л. 5, 10, 33.

³ РГАВМФ. Ф. 227. Оп. 1. Д. 84. Л. 31.

Александр Павлович основательно взялся за флотские дела, причём на всех уровнях, включая кораблестроение и снабжение, оборудование главного порта базирования Балтийского флота Кронштадта и развитие его инфраструктуры, реконструкцию госпиталей и многое другое. 3 октября 1802 года министр морских сил России адмирал Н.С. Мордвинов объявил высочайшую волю: «Его Императорское Величество повелеть соизволил отослать в Комитет учрежденный для образования флотов, корабельных мастеров Сарычева, Поспелова и старшего Ле Брюна, подмастерьев Курепанова и Исакова для отправления в Балтийские порты к осмотру кораблей, фрегатов и других судов, удовольствуя оных прогонными деньгами от коллегии»⁴. Согласно указу императора, названные лица отправились инспектировать Балтийские порты, а по результатам поездки Комитет приступил к рассмотрению ситуации с положением дел там и техническим состоянием судов флота. На основании доклада корабельных мастеров, среди которых числился и Ле Брюн Сент Катарина, Комитет – после согласования с императором – направил в порты Балтики предписание: «Чтобы корабли и суда для предохранения их от конечного разрушения в самоскорейшем времени приведены были в то положение, как их по регламенту Петра Великого содержать велено, то есть в совершенной опрятности, с порядочным размещением тягостей и с возможным предохранением от сырости, нечистоты и гноения». Те суда, которые требовали безотлагательной починки, подлежали скорейшему тимберованию (капитальному ремонту), также следовало заложить новые. Всем указанным мастерам, включая Ле Брюна, Александр I объявил высочайшее благоволение «за зделанное ими особенно верное, безпристрастное на искусстве их основанное донесение, и за все полезные замечания» в освидетельствовании судов и заключении их технического состояния⁵.

Мероприятия Александра I в области подъёма морских сил Балтики продолжались, и в этом исторически важном процессе принимал непосредственное участие корабельный мастер Ле Брюн, которого император уже знал не понаслышке, а по конкретно выполненным делам. 13 ноября того же 1802 года министр Морских сил России адмирал Н.С. Мордвинов поручил мастерам В. Сарычеву и Ле Брюну «разобрать по сортам все находящиеся при Адмиралтействе употребляемые на судовое строение леса, отделив те, кои по доброму своему качеству для построения линей-

⁴РГАВМФ. Ф.227. Оп. 1. Д. 84. Л. 18.

⁵Там же. Л. 78 – 79.

ных кораблей служить могут, от других годных токмо на меньшие суда» и доставить в Военную по флоту Канцелярию ведомость о количестве и качестве наличного строевого леса. Как известно, в эпоху парусного флота корабельные леса являлись основным строительным материалом, и от их качественного состояния, условий выращивания, заготовок, доставок на верфь и хранения зависели сроки службы будущих линейных кораблей и фрегатов и, соответственно, экономия казённых средств.

Более того, до начала активного втягивания России в орбиту затяжных войн с Францией и участия армии и флота в заграничных походах, Александр I лично контролировал главные процессы развития флота. Например, последовало такое его предписание: «1е. Чтобы присылаемы были ко Мне копии с чертежей всех судов, какие токмо при Адмиралтействах строить предполагается, с означением на оных центра величины и центра остойчивости судна, с приложением грузового мачтаба; тако ж с показанием величины мачт, стеньг, реев и прочаго до вооружения касающегося..., ведомости, показывающие величину орудий, число потребных материалов и работников...». Корабельным мастерам приказывалось строго наблюдать, чтобы поступающие на верфи материалы «добротою своею были сходственны с государя Петра Великого Положением и отпускаемы без замедления в назначенные времена». Если мастер увидит «худость» материалов и строевого леса, то он обязан доложить генерал-интенданту флота, а тот по инстанции в Военную по флоту Канцелярию, которая уже рапортует императору. Если корабельный мастер примет лес и материалы плохого качества и это отразится на постройке судов, то вся ответственность падёт лично на него, и взыскано будет с него наравне с теми, кто занимался заготовкой и доставкой леса в Адмиралтейство. Мастеров по завершении строительства обязали предъявлять в Канцелярию ведомости израсходованных материалов и дерева.

14 ноября 1803 года Александр I **санкционировал Штатное Положение** обоих Российских флотов, согласно которому в Балтийском флоте полагалось:

В корабельном	Число судов	
	Непременных	Прибавочных
Кораблей 100-пушечных	9	
74	9	2

Французский корабельный мастер Ле Брюн Сент Катарина...

64	9	3
Фрегатов 44-пуш.	8	
36	8	
24	10	2
Бомбардирских	2	2
Корветов	3	
Бригов	6	
Люгеров	3	
Галеотов	6	
Пакетботов	4	
Одномачтовых катеров	27	5
В гребном флоте		
Гемам	10	
Плавучих батарей	10	5
Канонирских лодок	120	30
Иолов	80	20
Провиантских судов	10	5
Десантных судов	30	20
Госпитальных	2	
Водоналивных	10	5
Кухонных ботов	9	3
Шлюпок для рекогносцировки	6	

Катеров для дивизионных командиров	9	3
Других судов	5	2
Транспортных и перевозных судов	48	77

К выполнению кораблестроительной программы, обозначенной в этом Штатном Положении, требовался и новый кадровый подход, поэтому 4 мая 1804 года император утвердил введение на флоте двух административно-исполнительных должностей – по хозяйственной части и по кораблестроительной. Соответственно, один ведущий корабельный мастер получил должностное звание Директора по хозяйственной части, второй – Директора по исполнительной, и оба поступали под непосредственное начальство Интендантской Экспедиции. Ле Брюн Сент Катарина стал заведовать исполнительной частью, прерогатива которой охватывала «строение кораблей, фрегатов и прочих судов», надзор над всеми мастерами: столярами, плотниками, кузнецами, резчиками по дереву, мастерами по золочению дерева, парусными мастерами, специалистами по такелажу и другими. А корабельный мастер Василий Сарычев возглавил хозяйственную часть и осуществлял надзор за всеми казёнными лесами и дубовыми рощами, различными материалами и припасами, которые поставляли в Адмиралтейства, контролировал их приход и расход⁶. После смерти обер-сарваера (главного кораблестроителя России) А.С. Катасанова в 1804 году, старший Ле Брюн стал Директором кораблестроения по исполнительной части.

17 августа 1804 года Интендантская Экспедиция Балтийского флота подала в Государственную Адмиралтейств-коллегию Ведомость о техническом состоянии судов. Большая часть кораблей и фрегатов к службе оказались благонадёжны: «В здешнем море служить могут» признаны 10 единиц, «с исправлением в дальний вояж благонадёжны» – также 10 единиц. Кораблями новой постройки значились два – «Благодать» (130 пушек) и «Храбрый» (120) «вновь строящиеся – 2»⁷. Другими словами, согласно архивному документу, ситуация на флоте сложилась вполне

⁶РГАВМФ. Ф. 227. Оп. 1. Д. 89. Л. 25. Также: РГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 49. Л. 3 – 4 об.

⁷РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 2. Д. 349. Л. 1 – 2, 3 – 10, 16 об. – 18. Дублировано: РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 2. Д. 303.

благополучная, и приведённый источник опровергает неверные высказывания современного автора, повествующего о будто бы неблагоприятном и даже критичном состоянии Балтийского флота в указанный период⁸. Ротация в судовом составе флота происходила всегда, и вместо пришедших в негодность кораблей строили новые, что являлось нормальным и закономерным процессом. непригодные для службы корабли оборудовали под брандвахты или разбирали совсем (шли «в разломку» или «на дрова»), и их наименования также заносили в общие списки для отчётности. Это была обычная практика по портам и по флотам, но на основании этих списков автор статьи пытался выстроить «неблагополучие» в Балтийском флоте. Список новых кораблей – гордости Русского флота, принявших впоследствии участие в Дарданелльском и Афонском сражениях с турецким флотом, значительно превышал количество неблагоприятных судов. Необходимо подчеркнуть, что в первые три – четыре года царствования Александра I развитие обоих Российских флотов шло в прогрессивном направлении. Тогда был заложен хороший фундамент для их дальнейшего улучшения и возникли реальные предпосылки для выполнения главной стратегической задачи России: выведения морских сил на уровень, превышающий флоты ближайших соседей на Балтике – Дании и Швеции вместе взятых, и приближения по некоторым показателям к ведущей морской державе Англии⁹.

Тем временем, Ле Брюн Сент Катарина деятельно и ревностно приступил к исполнению своих обязанностей. По прошествии всего трёх месяцев он смог поставить подконтрольную ему работу в Адмиралтействе на совершенно иную основу – чёткую, слаженную и хорошо организованную. Так, в архивном документе прямо по пунктам зафиксированы принятые им меры:

Завёл ежедневный делопроизводственный журнал, в который вносил «входящие ему от начальства повеления» и отдаваемые распоряжения подчиненным.

«Для защиты от великих жаров как строений, так и людей истребовал нужное количество тентов».

⁸ Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Сборник научных статей. СПб., 2016. № 17 (1). С. 150 – 160.

⁹ Подробнее см.: *Гребеницкова Г.А.* Черноморский флот при Александре I: проблемы и достижения // Клио. Журнал для Учёных. СПб., 2013. № 7. С. 84 – 99.

Ввёл за правило, чтобы все мастера ежедневно подавали ему отчёты о проделанной работе, и «чтоб ни один мастер не приступил к какому либо делу без письменного от меня приказания».

Вёл учёт выхода работников на работу и количество заболевших, причём по всем правилам строгой дисциплины: каждое утро начальники подразделений – комендоры и десятники приводили их организованно на работу, а вечером также организованно отводили обратно в казармы.

«По выходе из комнаты ежедневно метут, курят три раза в день и единожды в неделю моют», – уточнял Ле Брюн. В результате «число больных, отсылаемых в гошпиталь, чувствительным образом уменьшилось». О русских мастерах И. Курепанове и А. Мелихове он отзывался исключительно в положительных тонах: оба «неутомимы в ревности своей и расторопности, и которым не могу не приписать всех похвал».

Закончил Ле Брюн отчёт словами: «Каждое воскресенье и в праздник я осматриваю сам людей, их жилища и отведываю их пищу»¹⁰.

Император Александр I наградил Ле Брюна Сент Катарину орденом Святого Владимира 4 степени и назначил инспектором в Училище корабельной архитектуры. Затем, в 1809 году, Ле Брюна избрали почётным членом Адмиралтейского Департамента, а в 1814 году он получил орден Святой Анны 1 степени. Относительно 1809 года стал известен довольно показательный случай. По сути, на протяжении всего существования русского парусного флота корабельные мастера обращались к опыту англичан, применяли их методики и чертёжную документацию, что являлось вполне нормальным в вопросах судостроения и ни в коей мере не означало слепого копирования. Русские мастера успешно и творчески развивали отечественное кораблестроение, и наиболее ярким представителем их когорты по справедливости можно назвать выдающегося российского корабеля Александра Семёновича Катасанова. Ле Брюн Сент Катарина стал достойным преемником А.С. Катасанова, о чём свидетельствует такой факт. В одном из документов встретилась запись под датой 24 января 1809 года: «Его Императорское Величество во время последнего присутствия своего при закладке в здешнем Адмиралтействе кораблей, высочайше повелеть соизволил, чтобы 74 пушечный корабль, который положено было строить по английскому чертежу, построен был по чертежу Директора Кораблестроения по Исполнительной части барона С. Катарина, по коему назначено строить другой такого же ранга корабль»¹¹.

¹⁰РГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 49. Л. 3 – 4 об. Документ от 23 августа 1804 года.

¹¹РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 898. Л. 5.

1825 год оказался переломным в судьбе России: на российский престол вступил император Николай I. Но смена престолонаследия вновь, как и в далёком 1801 году не повлияла на судьбу С.К. Ле Брюна. Николай I, понимая важность «приобретения лучших познаний в науке кораблестроения», уже в январе 1826 года подписал указ об отправлении в Англию за счёт казны «несколько учеников по кораблестроительной части, таких, коих способности к тому и наклонности более видны». Главным условием государственных затрат на обучение будущих корабелов Николай I поставил добросовестное освоение ими всех необходимых наук и приобретение знаний и опыта – так, чтобы после возвращения в Отечество они смогли «заменить настоящих наших корабельных мастеров». Но вначале Николай I поручил главе внешнеполитического ведомства России К.В. Нессельроде подготовить доклад о политической обстановке в Европе, и в мае 1826 года Нессельроде сообщил, что на данном этапе Петербург, Лондон и Париж находятся в таких отношениях, которые никак не препятствуют выезду «во Францию и в Англию нескольких молодых офицеров или воспитанников для усовершенствования в кораблестроении»¹².

Подготовить столь важную миссию для будущих корабельных инженеров, отправлявшихся в Англию, император поручил Ле Брюну Сент Катарине, который разработал для них специальную инструкцию. Главными её пунктами значились: в первую очередь основательно изучить язык для удобства общения с британскими коллегами и наставниками. «Находясь при черчении и разбивке планов, делать письменные замечания свои о способе, каким образом сие важное действие совершается. Записки нужны для сравнения сего способа с употребляемым нами. Обратит внимание на приготовленные для строения леса, в особенности на роды их, на места, где таковые леса растут, на время года, в которое их срубают и доставляют к Адмиралтействам, на средства, употребленные для сбережения их, на размерения до обделки, на степень весовой тяжести, на добрые качества и недостатки лесов. Замечать в каждом судне, из скольких штук по длине своей состоит киль, показав размерения их, и как штуки сии соединяются и крепятся между собою, что наблюдать то же и при постановлении фор и ахтерштевней, частей, образующих корму, при положении резень-киля, кильсона, фалстема, при составлении набора и шанпоутов, показа при том размерения и взаимные крепления наборных деревьев». Обратит особое внимание на металлическое, нагельное

¹²РГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 1483. Л. 4 – 4 об, 8 – 10, 12 – 12 об., 20 об.

и болтовое крепление, на гвозди и метод конопатки судов, на палубные настилы и на устройство камбузов. Узнать количество железных и медных изделий, применявшихся английскими мастерами при наборе корпусов, также приметить устройство эллингов, уклон стапельной дорожки, крепление спусковых полозьев. «Получить подробное понятие о рангоуте, устремить внимание на пеньку, на цвет каждого сорта, длину нитей, степень их мягкости и жесткости», выяснить, как англичане прочёсывают и смолят пеньку, получить сведения о якорях, пушечных, мортирных и карронадных станках, о количестве адмиралтейских рабочих разных специальностей, разузнать «о долголетию кораблей, фрегатов и других судов, сколько раз обыкновенно конопатят и красят их в течение года». Надо обязательно посещать учебные заведения, в которых обучают кораблестроению¹³. Инструкция Ле Брюна, адресованная будущим корабелям, не осталась без их внимания. Все российские стажёры, прошедшие обучение на королевских верфях Англии, стали отличными специалистами – инженерами-кораблестроителями, которые также, как и бывший французский мастер Ле Брюн Сент Катарина, приносили пользу России.

Сам же Ле Брюн стал постоянным членом Адмиралтейств-коллегии и инспектором Корпуса корабельных инженеров. В течение 35 лет он строил суда на верфях Петербурга, работая во благо российского кораблестроения. За выдающиеся заслуги перед Россией император Николай I вручил ему алмазные знаки к ордену Святой Анны и наградил орденом Святого Владимира 2 степени. Скончался мастер в звании генерал-майора 3 августа 1835 года.

ЛИТЕРАТУРА

Балтийский регион в Новое и новейшее время: история и региональная политика. Калининград: Изд-во Балтийский федеральный университет им. Канта, 2016. 322 с.

Барышников В. Н., Возгрин В. Е., Гончарова Т. Н., Евдокимова Н. П., Климова Г. С., Сидоренко Л. В., Соколов О. В., Пленков О. Ю., Фокин В. И. От национальных государств к единой Европе: проблемы европейской интеграции в XIX–XXI вв. СПб.: Изд-во РХГА, 2016. 620 с.

¹³Там же. Л. 75–78.

Гончарова Т. Н. Между Парижем и Санкт-Петербургом. Посольство Франции в России (1814–1848). СПб.: Изд-во РХГА, 2017. 318 с.

Гончарова Т. Н. Французские дипломаты в России (1814–1848): персоналии и карьеры // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2008. № 4–1. С. 130–136.

Гончарова Т. Н. Консульская служба Франции в России: от основания до 1814 г. // Труды кафедры истории Нового и новейшего времени. 2009. № 3. С. 61–68.

Гребениčkова Г. А. Россия и Турция на этапе перемен: военно-политический союз при императоре Павле // Клио. Журнал для Учёных. СПб., 2013. № 6. С. 73 – 87.

Гребениčkова Г. А. Российский флот при Николае I. СПб: Остров, 2014. 799 с.

Гребениčkова Г. А. Морское сражение под Наварином: причины и следствия. СПб: Остров, 2017. 487 с.

История отечественного судостроения. Т. 1. СПб: Судостроение. 1994. 470 с.

Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Сборник научных статей. СПб., 2016. № 17 (1).

Boudriot J. Les Vaisseaux de 74 á 120 canons. Etude Historique. 1650 – 1850. Paris: ANCRE, 1995. 440 p.

REFERENCES

Baltijskij region v Novoe i novejshee vremja: istorija i regional'naja politika [The Baltic region in modern times: history and regional policy]. Kaliningrad: Izd-vo Baltijskij federal'nyj universitet im. Kanta, 2016. 322 p.

Baryshnikov V. N., Vozgrin V. E., Goncharova T. N., Evdokimova N. P., Klimova G. S., Sidorenko L. V., Sokolov O. V., Plenkov O. Ju., Fokin V. I. *Ot nacional'nyh gosudarstv k edinoj Evrope: problemy evropejskoj integracii v XIX–XXI vv. [From Nation-States to the European Unity: Issues of European Integration in the 19–21st centuries].* Saint-Petersburg: RHGA Press, 2016. 620 p. (In Russian)

Boudriot J. *Les Vaisseaux de 74 á 120 canons. Etude Historique. 1650 – 1850.* Paris: ANCRE, 1995. 440 p.

Goncharova T. N. *Mezhdú Parizhem i Sankt-Peterburgom. Posol'stvo Francii v Rossii (1814–1848) [Between Paris and Saint-Petersburg. Embassy of France in Russia (1814–1848)].* Saint-Petersburg: Izd-vo RHGA, 2017. 318 p. (In Russian)

Goncharova T. N. Francuzskie diplomaty v Rossii (1814–1848): personalii i kar'ery [French diplomats in Russia: characters and careers], in *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya [Vestnik of Saint-Petersburg University].* 2008. № 4–1. P. 130–136. (In Russian)

Goncharova T. N. Konsul'skaja sluzhba Francii v Rossii: ot osnovanija do 1814 g. [Consular service of France in Russia: from the foundation to 1814], in *Trudy kafedry istorii Novogo i novejshego vremeni [Proceedings of the Department of Modern and Contemporary history]*. 2009. № 3. P. 61–68.

Grebenshnikova G. A. Rossija i Turcija na jetape peremen: voenno-politicheskij sojuz pri imperatore Pavle [Russia and Turkey at the stage of change: the military-political union under Emperor Paul], in *Klio. Zhurnal dlja Uchjonyh*. 2013. № 6. P. 73 – 87. (In Russian)

Grebenshnikova G. A. *Rossijskij flot pri Nikolae I [Russian Navy under Nicholas I]*. Saint-Petersburg: Ostrov, 2014. 799 p. (In Russian)

Grebenshnikova G. A. *Morskoe srazhenie pod Navarinom: prichiny i sledstvija [Naval Battle of Navarin: Causes and Effects]*. Saint-Petersburg: Ostrov, 2017. 487 p.

Istorija otechestvennogo sudostroenija [History of domestic shipbuilding]. T. 1. Saint-Petersburg: Sudostroenie, 1994. 470 p. (In Russian)

Sankt-Peterburg i strany Severnoj Evropy. Sbornik nauchnyh statej. Saint-Petersburg, 2016. № 17 (1).