

В. В. БАЛАБИН

**«ПРАКТИКА, ОСМЫСЛЕННАЯ НАУКОЙ, ЕСТЬ ТЕХНИКА...»  
(военный судостроитель — С. О. Бурачек)**



*С. О. Бурачек — генерал-лейтенант  
Корпуса корабельных инженеров*

Первая половина XIX в. явилась важным этапом в развитии технического прогресса в военном судостроении России. В этот период начался переход от устаревших деревянных парусников к паровым кораблям с железным корпусом и гребными винтами в качестве основных двигателей.

Однако вскоре выяснилось, что старые эмпирические методы создания боевых кораблей, применявшиеся в эпоху парусного флота, для проектирования и постройки пароходов непригодны, а новых, основанных на более точных физических и математических расчетах, еще нет. В связи с этим, как отмечал Д. И. Менделеев, возникла острая необходимость «расширения рамок исследований в отечественном судостроении при тесном сочетании теоретических работ с натурными и модельными экспериментами, которые должны дополнять и подтверждать

друг друга» [1, с. 30]. Большую роль в «расширении рамок исследований» в период перехода флота от ветра и паруса к пару и винтам сыграл выдающийся русский инженер-кораблестроитель, ученый и изобретатель Степан Онисимович Бурачек, чьи оригинальные научные труды оставили заметный след в истории развития теории и практики отечественного судостроения.

С. О. Бурачек родился 12 января 1800 г. на Украине в селе Заиньки Нежинского уезда Черниговской губернии в обедневшей дворянской семье. Предками старинного рода Бурачеков были выходцы из Галиции. Когда мальчику исполнилось 12 лет, отец Онисим Никифорович отвез его в Пе-

тербург и определил в младший (нижний) класс единственного тогда в России Училища корабельной архитектуры. Сейчас трудно установить, почему отец выбрал для сына именно морскую профессию. Может быть повлияло близкое знакомство Онисима Никифоровича со своим знаменитым земляком капитаном 1-го ранга Ю. Ф. Лисянским, бывалым моряком, участником первого кругосветного плавания отряда кораблей русского флота под общим командованием И. Ф. Крузенштерна.

Курс обучения в Училище корабельной архитектуры был рассчитан на пять лет и включал широкий круг учебных предметов: математику, корабельную архитектуру\*, черчение, русский и иностранные языки, историю, географию, каллиграфию, рисование и др. Наибольшее число учебных часов отводилось на изучение математики, корабельной архитектуры и иностранных языков. Для учащихся старших классов предусматривались практические занятия на верфях Петербургского адмиралтейства. К чтению лекций и руководству практикой привлекались высококвалифицированные преподаватели и опытные корабельные мастера.

С первых дней пребывания в училище Степан Бурачек подружился с одноклассником Иваном Амосовым, который в дальнейшем стал одним из самых выдающихся кораблестроителей России XIX в. Юные друзья, щедро одаренные от природы, увлеченно и прилежно учились, вместе готовили уроки, получали только отличные отметки и переходили из одного класса в другой в числе первых учеников. За годы обучения оба приобрели прекрасные общетеоретические и специальные инженерные знания в области кораблестроения, а также хорошо освоили английский и французский языки, пригодившиеся им в дальнейшей практической деятельности.

В 1817 г. состоялся пятый по счету выпуск из Училища корабельной архитектуры. Блестяще выдержав все выпускные экзамены, Бурачек и его друг Амосов были первыми среди семи выпущенных в тот год «обученных тиммерманов» — корабельных чертежников. За отличные успехи и примерное поведение Бурачку и Амосову присвоили чины не 13-го, как всем остальным выпускникам, а 12-го класса\*\* [2, л. 6]. Расставшись с училищем и получив назначение к новому месту службы, С. О. Бурачек и И. А. Амосов тем не менее сохранили взаимную привязанность и остались верными и близкими друзьями на всю жизнь.

Степан был оставлен в родной «альма-матер» репетитором-помощником преподавателей высшей математики, аналитической механики, теории корабля и физики с «исправлением должности инспектора и содержателя всего училищного имущества» [3, с. 32]. Вчерашний ученик, теперь он охотно помогал новым воспитанникам училища осваивать основы кора-

\* Корабельная архитектура — дисциплина, включавшая разделы: общее устройство корабля, конструкция корпуса, судовые системы, судовые механизмы и устройства и др. Впоследствии эти разделы выделились в самостоятельные учебные и научные дисциплины.

\*\* Согласно Табели о рангах в начале XIX в. в России было установлено 14 классов чин для командного состава флота. Низшим являлся 14-й класс. 10–14 классы относились к чину мичмана (прапорщика).

бельного дела. Однако для дальнейшего профессионального роста Бурачеку не хватало живого опыта работы в судостроительном производстве. Поэтому спустя два года он с удовлетворением воспринял назначение на службу в Петербургское адмиралтейство, считавшееся центром отечественного судостроения. Здесь молодой специалист зарекомендовал себя с самой лучшей стороны, и вскоре в его послужном списке появилась запись о прилежном поведении и очень хороших способностях по кораблестроительной части. Не исключено, что такая лестная характеристика сыграла свою положительную роль при направлении Бурачека в Казань с повышением по службе, где в 1820 г. он впервые самостоятельно спроектировал и построил для Каспийского моря 16-пушечный корвет «Геркулес». Первая проба оказалась вполне удачной. В конце того же года Степан Онисимович возвращается в Петербург и под началом известного корабельного мастера Г. С. Исакова принимает непосредственное участие в постройке более крупного 34-пушечного корабля «Эмгейн» для Балтийского моря. Казалось бы, судьба благоприятствовала мичману Бурачеку. Но неожиданно его служба на петербургских верфях была прервана. Дело в том, что из-за агрессивных действий персидских военных кораблей резко обострилась обстановка на Каспийском море, в связи с чем там потребовалось усилить морские силы России. С этой целью было решено наладить в Астрахани ускоренное строительство новых боевых кораблей для Каспийской военной флотилии. Тем временем управляющий с 1814 г. Астраханским адмиралтейством опытный судостроитель Александр Андреевич Попов (с 1839 г. генерал-майор Корпуса корабельных инженеров) наконец-то получил разрешение на перевод в столицу, и поэтому встал вопрос о его достойной замене. Выбор Морского ведомства пал на грамотного энергичного и волевого инженера С. О. Бурачека, обладавшего к тому же хорошими организаторскими способностями. Перед вступлением в новую должность он неоднократно встречался и беседовал с А. А. Поповым, который подробно ему рассказывал об особенностях корабельной службы на берегах Волги, ввел Степана Онисимовича в курс всех адмиралтейских дел, дал ряд полезных советов на будущее. Взаимная симпатия двух замечательных кораблестроителей положила начало их многолетней личной и семейной дружбе.

В 1821 г. С. О. Бурачек, которому шел 22-й год, прибыл в Астрахань и приступил к исполнению обязанностей управляющего местным адмиралтейством. При этом он получил широкие полномочия и полную самостоятельность в принятии административных и технических решений, о чем потом не раз вспоминал.

Степану Онисимовичу досталось в «наследство» неплохое кораблестроительное хозяйство, в чем он лично убедился. И все же, стремясь ускорить процесс создания новых боевых кораблей (за этим и направили), молодой управляющий прежде всего внес ряд изменений в проектирование и технологию их постройки. Кроме того, он позаботился об оснащении производства более современным оборудованием. В течение 1823–1825 гг. по его инициативе были построены и сданы в эксплуатацию пилорама и пристань

с подъемным мостом. Многие производственные помещения прошли капитальный ремонт и перепланировку, в цехах появились новые станки и механизмы.

В результате за десять лет упорного труда (1821–1831) С. О. Бурачек сумел построить на верфях Астраханского адмиралтейства по своим собственным проектам и чертежам до 30 новых боевых кораблей и вспомогательных судов. В их число, в частности, вошли 8 бригов, 4 транспорта, а также первые два колесных парохода «Кура» и «Предприятие», заслуженно принесшие их конструктору известность в кругу инженеров русского флота. Боеспособность Каспийской военной флотилии непрерывно повышалась за счет пополнения новыми кораблями и судами, и к концу 20-х гг. XIX в. она надежно обеспечивала защиту государственных интересов России в этом конфликтном районе.

В 1826 г. С. О. Бурачека произвели в помощники корабельного мастера, в 1828 г. — в поручики Корпуса корабельных инженеров, а спустя еще три года перевели в столицу в распоряжение командира Петербургского военного порта. Нужно сказать, что астраханский период службы сыграл заметную роль в становлении и формировании Степана Онисимовича не только как талантливого корабельного инженера, ученого и руководителя, но и как незаурядной самобытной личности. Он возвратился в Петербург, имея вполне устоявшиеся убеждения и принципы, свой собственный взгляд на те или иные факты и события в научной, культурной и общественной жизни России.

В 1832 г. С. О. Бурачека пригласили на преподавательскую работу в недавно открытый при Морском кадетском корпусе двухгодичный Офицерский класс для «усовершенствования некоторого числа отличнейших офицеров... в высших частях наук, к морской службе потребных» [4, л. 2]. Учитывая сложность теоретических предметов (аналитической геометрии, дифференциального и интегрального исчисления, физики, механики, астрономии, теории кораблестроения, теории кораблевождения), в состав преподавателей Офицерского класса вошли, по словам известного историка русского флота Ф. Ф. Веселаго, «лучшие умственные силы того времени» — академики М. В. Остроградский, В. Я. Буняковский, П. Н. Фусс, Э. Х. Ленц, профессора университета М. Ф. Соловьев, Н. Г. Устрялов, кораблестроитель Ал. А. Попов и другие [5, с. 10]. Появление в их блистательных рядах сравнительно молодого по возрасту и опыту педагогической работы С. О. Бурачека было воспринято вполне благожелательно, что несомненно свидетельствовало о его растущем авторитете среди именитых коллег по профессии.

Будучи штатным преподавателем, а затем заведующим кафедрой Офицерского класса, Степан Онисимович на протяжении многих лет читал лекции по корабельной архитектуре и теории кораблестроения. В 1835 г. вышла в свет получившая широкую известность его книга «История морской архитектуры», а в 1847 г. — «Программа теории кораблестроения», которые использовались многими поколениями слушателей в качестве основной учеб-

ной литературы. В содружестве с преподавателем астрономии и навигации С. И. Зеленым С. О. Бурачек обработал и в 1836 г. издал в двух частях «Лекции алгебраического и трансцендентного анализа, читанные М. В. Остроградским в 1836 г.». За этот труд он был Высочайше пожалован именным перстнем и удостоен Демидовской премии Петербургской академии наук. Не забывал Бурачек и о располагавшемся по соседству Морском кадетском корпусе, построив в 1835–1839 гг. большую модель фрегата для практических занятий гардемаринов перед выходом в плавание.

В 1862 г., когда Офицерский класс был преобразован в Академический курс морских наук (с 1877 г. — Николаевская Морская академия), С. О. Бурачека назначили членом Учебного совета нового военно-учебного заведения, куда вместе с ним вошли наиболее видные ученые и инженеры-кораблестроители. В 1865 г., обобщив и критически осмыслив обширный материал лекций, прочитанных им за 30 с лишним лет в Офицерском классе и на Академическом курсе, С. О. Бурачек опубликовал фундаментальный труд «Наука и искусство кораблестроительного зодчества», который использовался не только в учебных целях, но и в проектно-конструкторской практике корабельных мастеров.

Великолепный педагог и мудрый наставник Степан Онисимович воспитал целую плеяду выдающихся инженеров-кораблестроителей и мореплавателей, например, создателя первых в России броненосцев адмирала Ан. А. Попова (сына Ал. А. Попова), участника многих морских экспедиций государственного деятеля и адмирала К. Н. Посьета, известного путешественника и исследователя Дальнего Востока адмирала Г. И. Невельского и других.

Отличавшийся удивительной работоспособностью С. О. Бурачек удачно сочетал педагогическую деятельность с плодотворной научной работой, которой отдавал много сил, энергии и времени. Рассматривая науку как один из определяющих факторов развития кораблестроения, он считал, что наука «не есть сбор фактов, явлений, наблюдений, выводов осмысленной практики, приведенных в математический строй. Таким образом практика, осмысленная наукой, есть техника. Практика, не осмысленная наукой, есть слепая рутина» [6, с. 61]. Тематика научных исследований С. О. Бурачека была чрезвычайно разнообразной. Она охватывала наиболее актуальные для своего времени проблемы, связанные, например, с проектированием и постройкой корабля, увеличением прочности корпуса, определением сопротивления воды движению корабля, разработкой судовых энергетических установок нового типа и т. д.

Первые успешные шаги на научном поприще С. О. Бурачек сделал еще в начале 20-х гг. XIX в., когда ему предстояло сократить сроки проектирования и постройки кораблей в Астраханском адмиралтействе. Применявшиеся в ту пору способы составления теоретического чертежа\* в практике

---

\* Теоретический чертеж — графическое изображение наружной поверхности корпуса судна, дающее полное представление о форме его обводов.

проектирования кораблей путем последовательных приближений (по методу шведского инженера Ф. Г. Чапмана) требовали многочисленных перерасчетов и неоднократного повторения расчетов. К тому же эти крайне трудоемкие способы не давали достаточно точных результатов. Задумав упростить и ускорить процесс проектирования корабля, С. О. Бурачек в 1821 г. впервые ввел в практику кораблестроения понятие о коэффициентах теоретического чертежа\* и вывел формулы, позволявшие по заданным главным размерениям корабля (длина, ширина, осадка, высота борта) быстро и с большой точностью определить форму обводов корпуса проектируемого корабля. Продолжая заниматься проектированием, Бурачек подготовил и в 1835 г. издал в Петербурге книгу «Теория крепости лесов и металлов с применением к строительству кораблей». Она стала первой в России оригинальной научной работой, содержащей конкретные рекомендации по приложению основ строительной механики корабля к решению задач проектирования.

С появлением паровых машин и гребных винтов у кораблестроителей возникли серьезные затруднения с расчетом мощности главных механизмов, необходимой для преодоления сопротивления воды движению корабля с заданной скоростью (буксировочной мощности). Главная трудность заключалась в определении фактической величины сопротивления воды с учетом архитектурных особенностей корпуса новых кораблей. За решение этой сложнейшей проблемы взялся С. О. Бурачек, разработавший новую, как он ее называл, теорию сопротивления воды движущимся телам.

На основе анализа исследований предшественников, а также собственных умозаключений, автор новой теории выдвинул вполне оправдавшую себя идею разделения полного сопротивления воды на две составляющие: сопротивление трения и сопротивления формы, что в какой-то степени приблизило разгадку «тайны закона перемещения жидких частиц под кораблем во время хода...» [7, с. 25]. Для снижения сопротивления воды движению корабля С. О. Бурачек правильно рекомендовал «подводной части давать такие очертания, чтобы каждая частица, идущая от форштевня до миделя и от миделя до ахтерштевня, имела свой собственный след, независимый от других и не мешающий другим» [7, с. 25].

Однако принятые в новой теории упрощения и допущения (например, почти не встречающаяся в практике симметрия носовых и кормовых обводов и др.) привели к значительным неточностям в определении сопротивления воды и резко ограничили возможность применения теории Бурачека при проектировании кораблей. Д. И. Менделеев считал «новую русскую теорию сопротивления» лишенной основательности, но в то же время признавал ее «симпатичной... не по названию и не по приемам развития, а по искрам правдивости, блестящим в ней среди общего мрака современных теоретических суждений о сопротивлении жидкости» [8, с. 77]. Пожалуй,

\* Чаше других употребляется так называемый коэффициент общей полноты — отношение объемного водоизмещения судна к объему прямоугольного параллелепипеда со сторонами, равными длине, ширине и осадке судна.

самой ценной и яркой «искрой» в теории Бурачека была постановка задачи об обязательном проведении строгих экспериментальных работ на моделях для правильного решения теоретической части проблемы сопротивления воды движению корабля. «Неудивительно, что Ньютон и его гениальные преемники Бернулли, Эйлер, Д'Аламбер и другие, — писал С. О. Бурачек, — несмотря на все усилия, не решились вопроса о сопротивлении воды; богатые анализом, они были крайне бедны указаниями опыта» [7, с. 1]. В тот период в России не было опытовых бассейнов и Бурачек не имел возможности заняться модельными испытаниями. Спустя десять лет новаторскую идею русского ученого впервые самостоятельно воплотил в жизнь английский инженер У. Фруд.

С. О. Бурачек известен так же, как автор новой (русской) системы набора корпуса корабля. В отличие от принятого тогда в русском судостроении поперечного расположения прямоугольных листов палубного настила и обшивки днища, Степан Онисимович предложил располагать их длинной стороной вдоль корпуса корабля. Опыт и знания подсказали ему, что при продольной системе набора можно будет повысить общую прочность корабля, избежать вспучивания листов обшивки и получить определенный выигрыш в весе. Первым судном, набранным по продольной системе Бурачека, была построенная в 1848 г. в Архангельске шхуна «Александра», благополучно совершившая переход из Белого моря вокруг Скандинавии на Балтику.

Суть новой системы набора корпуса С. О. Бурачек изложил в статье «Постройка шхуны "Александра" Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба» [9]. Там же, не приведя каких-либо доказательств, он отрицательно отозвался о ряде теоретических положений, разработанных некоторыми видными русскими кораблестроителями. В их защиту выступил один из талантливых учеников С. О. Бурачека крупный инженер-кораблестроитель М. М. Окунев. Не подвергая сомнению достоинства продольной системы набора, предложенной учителем, М. М. Окунев в то же время отмечал, что «русская система более могла бы выиграть, если бы явилась в виде плода добросовестных многолетних трудов почтенного своего основателя, нежели под диктаторской мантией великолепной системы, опровергающей все существующие бездоказательно и восхваляющей саму себя» [10, с. 77]. По ряду причин, в том числе и субъективного характера, прогрессивная в своей основе русская система Бурачека долгое время почти не применялась в практике отечественного судостроения. Лишь в XX в. под сильным влиянием авторитетных ученых, главным образом И. Г. Бубнова, а затем Ю. А. Шиманского, она была «реанимирована» и явилась прообразом продольной системы набора корпуса современных боевых кораблей.

Многие годы С. О. Бурачек увлеченно трудился над созданием водометных движителей, толкающих корабль силой струи воды, выбрасываемой за борт. Как считал изобретатель, «корабль получит тем большую скорость, чем больше скорость водяного тока» [11, с. 68]. В 1838 г., работая в Комиссии по испытаниям первого в мире опытного электрохода Б. С. Яко-

би, С. О. Бурачек настойчиво добивался замены гребных колес на водометный движитель собственной конструкции (так называемый сквозной водопроток). Но никто не хотел рисковать, и предложение Степана Онисимовича осталось нереализованным.

В 1860 г. он опубликовал ряд формул для расчета водометных движителей, заложив тем самым теоретические основы их применения, а также разработал несколько вариантов конструкции сквозных водопотоков. Понимая всю сложность вопроса, С. О. Бурачек для пробы вновь предложил оснастить водометом хотя бы один корабль и провести его всесторонние испытания по широкой программе. Но и на этот раз изобретатель не получил поддержки, так как чиновники из Морского ведомства считали, что «если бы было что-нибудь полезное, давно бы в Англии это было испытано и введено; а как там ничего этого нет, стало быть все это вздор!» [12, с. 44]. Правда, узнав позже о применении водометного движителя на одном из английских судов («Алерт»), Морское ведомство все же поручило С. О. Бурачку спроектировать водометную установку для строившегося пароходофрегата «Генерал-адмирал», но дальше разработки проекта дело опять-таки не пошло.

Из других работ С. О. Бурачека в области судовой энергетики следует отметить созданный в 1867 г. совместно с известным изобретателем А. И. Шпаковским оригинальный проект судового водотрубного котла, в топке которого вместо традиционного угля можно было сжигать жидкое топливо.

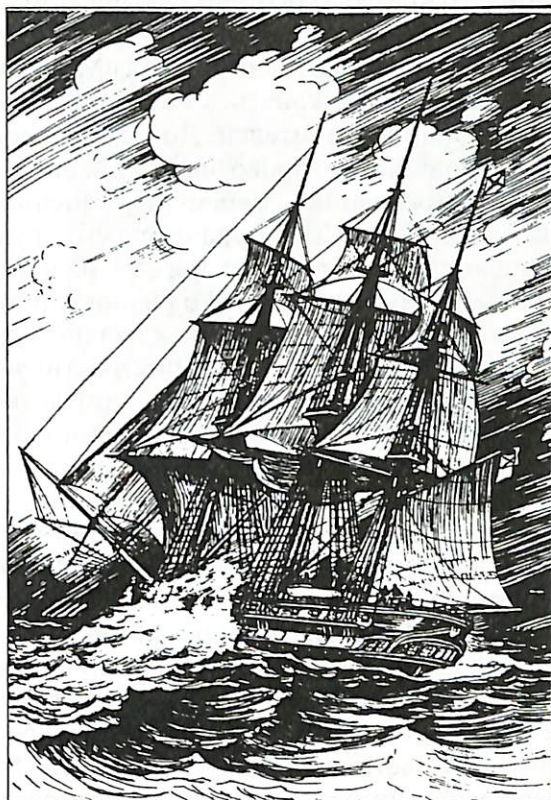
Занимаясь научно-педагогической деятельностью, С. О. Бурачек постоянно поддерживал связь с судостроительным производством. Его часто привлекали к участию в проектировании и строительстве новых боевых кораблей для русского военного флота. Говоря о задачах флота, Степан Онисимович считал, что по традиции его основным назначением является «не нападение, а защита Родины.., политика России всегда выражалась словами — “не тронь меня”» [13, с. 14].

В 1832 г. под руководством Ал. А. Попова С. О. Бурачек участвовал в постройке в Новом адмиралтействе 92-пушечного парусного корабля «Не тронь меня» для Балтийского моря. Для защиты от артиллерии противника на этом корабле впервые деревянная обшивка бортов была снаружи обита 15-миллиметровыми железными листами. В 1834 г. по поручению И. А. Амосова Степан Онисимович возглавил на Охтинской верфи строительство 58-пушечного фрегата «Аврора», предназначавшегося для защиты морских рубежей России на Дальнем Востоке. Корабль получился добротным и в течение 20 лет плавал без капитального ремонта. В 1854 г. «Аврора» участвовала в героической обороне Петропавловска-на-Камчатке от нападения англо-французской эскадры. В 1857 г., обогнув Африку, вернулась на Балтику. А в 1864 г., прослужив почти 30 лет, была исключена из списков флота. В 1836 г. С. О. Бурачека назначили строителем 74-пушечного парусного корабля «Константин», спроектированного И. А. Амосовым. В 1854 г., к началу Крымской кампании, на корабле установили



500-сильную паровую машину и гребной винт. «Константин» вошел в историю отечественного флота как один из самых долговечных деревянных кораблей Балтийского моря. В 1853 г. был спущен на воду построенный под наблюдением С. О. Бурачека 44-пушечный винтовой фрегат «Полкан», на котором впервые установили машинный телеграф системы Б. С. Якоби, а в 1858 г. со стапелей сошел еще один корабль Бурачека — пароходофрегат «Храбрый». В том же году Степана Онисимовича назначили председателем специального Комитета по переоборудованию парусных кораблей Балтийского флота в парусно-винтовые пароходы.

Не обошел вниманием Бурачек и подводное кораблестроение, которым всегда интересовался. В 1862 г., несмотря на возражения Морского ученого комитета, С. О. Бурачек настоял на утверждении проекта и выдаче заказа Балтийскому заводу на постройку первой в России подводной лодки с механическим двигателем (пневмомашинной), спроектированной замечательным русским изобретателем И. Ф. Александровским. В дальнейшем Степан Онисимович помог Александровскому в разработке рабочей документации, так как одно время являлся наблюдающим за постройкой лодки. Кроме того, С. О. Бурачек сам разработал проект подводной лодки с паровой машиной, герметичной топкой для сжигания топлива под водой и водометным движителем. По ряду причин проект не был осуществлен.



*Фрегат «Аврора»*

Занимаясь научными исследованиями, С. О. Бурачек обычно внимательно просматривал иностранные публикации, интересуясь достижениями своих зарубежных коллег в области кораблестроения. При этом он подметил, что на страницах военно-морских и судостроительных журналов Англии, Франции и других европейских стран почти нет никаких сведений о российских инженерах-кораблестроителях. А ведь среди них было немало выдающихся ученых и конструкторов кораблей, чьи труды представляли значительный научный и практический интерес и, казалось бы, заслуживали внимания не только в России, но и за границей. Пытаясь объяснить это

досадное недоразумение, С. О. Бурачек писал в 1842 г.: «Если никто из наших инженеров неизвестен в Европе ученостью, то все это только потому, что они по русскому обычаю хорошо делают и хорошо молчат про свои дела» [13, с. 19].

Да, русские кораблестроители, действительно, «хорошо молчали», поскольку существовали определенные цензурные ограничения, но, пожалуй, самое главное — отсутствовал доступный для русского и иностранного читателя морской печатный орган, где бы кораблестроители могли обсудить те или иные научные проблемы, поспорить, изложить новые идеи, получить свежую техническую информацию и т. д. Положение изменилось к лучшему, когда в феврале 1848 г. по указу Николая I в Петербурге был основан общецлотский журнал «Морской сборник», где с первых же номеров стали публиковаться материалы о жизни и деятельности отечественных кораблестроителей. Дошла очередь и до Бурачека, многие научные исследования которого впервые были обнародованы в «Морском сборнике». К сожалению, современные военно-морские историки весьма редко вспоминают о С. О. Бурачке и его трудах, поэтому он почти неизвестен «ученостью» не только в Европе, но и в России.

Мало кто знает также о разносторонней общественной деятельности Степана Онисимовича, раскрывающей совершенно неожиданные, даже для моряков, его личные пристрастия и увлечения. Например, решив попробовать свои силы на ниве просветительства, С. О. Бурачек в 1840 г. основал журнал «Маяк современного просвещения и образованности. Труды ученых и литераторов русских и иностранных», переименованный в 1842 г. в «Маяк, журнал современного просвещения, искусства и образованности в духе народности русской» (сокращенно «Маяк»). В журнале печатались статьи о различных фактах и событиях в области науки, техники, истории, литературы, искусства, культуры. Кстати, свои первые научные труды («Морской сборник» еще не выходил) Степан Онисимович опубликовал именно в «Маяке». Значительная часть статей, отражавших в основном личные взгляды и вкусы владельца журнала, была посвящена вопросам русской словесности и литературе. Читая их, подписчики журнала могли, в частности, узнать, что поэзию М. Ю. Лермонтова Бурачек всерьез не воспринимает, а о Пушкине отзывается так: «Пушкин великий поэт на маленькие стихи. Стремясь восстановить поэзию классической формы, он обратился в безвременного подражателя и языческим, и романтическим образцам... Мы сами его захвалили и убили его дарование» [14, с. 494]. Самым любимым писателем Степана Онисимовича был декабрист А. А. Бестужев (Марлинский), произведения которого расценивались им как эталон вкуса и изящества.

Будучи убежденным противником «западников», С. О. Бурачек вел с ними яростную борьбу на страницах «Маяка», в связи с чем его имя как «ультраконсерватора» неоднократно встречается в критических трудах В. Г. Белинского, который, как известно, в 40-е гг. XIX в. относил себя к «западникам».



*Е. С. Бурачек — контр-адмирал*



*В. Е. Бурачек — лейтенант*

Журнал «Маяк», имевший сравнительно небольшой тираж, просуществовал до 1845 г., когда из-за крайне тяжелого финансового положения Бурачек вынужден был прекратить его дальнейший выпуск и в течение ряда лет выплачивать долги.

Начиная с 1851 г. Степан Онисимович увлекся гомеопатией и благотворительностью, организовав бесплатное лечение для городской бедноты. В 1869 г. вышла в свет его книга «Человеческий организм, да и вся природа есть гомеопатическая лаборатория жизненных производств», однако широкой огласки она не получила.

Современники по-разному отзывались о человеческих качествах Степана Онисимовича, но при этом были единодушны в признании его как выдающегося ученого, инженера-кораблестроителя, педагога и изобретателя, сделавшего очень много полезного для развития отечественного кораблестроения и усиления морской мощи России. В 1869 г. С. О. Бурачку присвоили воинское звание генерал-лейтенанта Корпуса корабельных инженеров. В последние годы жизни он серьезно болел, но, несмотря на недуг, продолжал по мере сил трудиться, написал несколько статей для «Морского сборника». 26 декабря 1876 г. (7 января 1877 г. по новому стилю) Степан Онисимович Бурачек скончался и был с почестями похоронен на Смоленском кладбище в Петербурге. За заслуги перед Отечеством он удостоен орденов Св. Станислава 1-й степени, Св. Владимира 4-й степени и Св. Анны 3-й степени.

Нужно сказать, что со смертью С. О. Бурачека «морская ветвь» в старинном роду Бурачеков не оборвалась. По стопам отца пошел его сын контр-адмирал Евгений Степанович Бурачек, заслуженный моряк, по праву считающийся одним из основателей Владивостока. Не остались в стороне от флотской службы и внуки Всеволод, Рафаил и Владимир, окончившие курс Морского кадетского корпуса. Старший внук Степана Онисимовича Всеволод участвовал в русско-японской войне 1904–1905 гг. Младший внук Владимир, плавая на крейсере «Адмирал Макаров», в 1908 г. отличился при спасении жителей Мессины во время землетрясения, за что был награжден итальянской медалью. В дальнейшем Владимир Бурачек строил боевые корабли для Балтики, в годы советской власти руководил организацией флотилии Отдельного пограничного корпуса. В 1934 г. он был необоснованно репрессирован, но благодаря личному вмешательству академика А. Н. Крылова вскоре освобожден и оправдан. В 1938 г. Владимир Бурачек вновь был арестован и в 1943 г. умер в неволе от цинги.

Четыре племянника Степана Онисимовича также связали свою судьбу с флотом. Все они участвовали в боевых действиях на море в период русско-японской войны, причем один из них, флаг-офицер командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирала С. О. Макарова, лейтенант Павел Бурачек погиб на броненосце «Петропавловск» вместе со своим прославленным адмиралом. По неполным данным, в общей сложности морская династия Бурачеков насчитывает более 20 офицеров флота.

#### Литература

1. Очерки истории отечественного кораблестроения. М., 1990.
2. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 166. Оп. 1. Д. 2821.
3. Морской сборник. № 7. 1990.
4. РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 1. Д. 40.
5. Военно-морская академия (краткая история). Л., 1991.
6. Бурачек С. О. Речь, произнесенная на открытии Академического курса морских наук // Приложение к Кронштадтскому вестнику. СПб., № 96. 1862.
7. Бурачек С. О. Новая теория сопротивления // Морской сборник. № 11. 1872.
8. Менделеев Д. И. О сопротивлении жидкостей и о воздухоплавании. СПб., 1880.
9. Бурачек С. О. Постройка шхуны «Александра» Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба // Морской сборник. № 6. 1848.
10. Окунев М. М. Замечания на статью Бурачека «Постройка шхуны “Александра”» // Морской сборник. № 11. 1848.
11. Бурачек С. О. Результаты, могущие последовать от применения электромагнетизма, как двигателя, к военному кораблю и целому флоту // «Маяк». Ч. V. Гл. 3. СПб., 1840.
12. Шапиро Л. С. Самые быстрые корабли. Л., 1989.
13. Бурачек С. О. Взгляд на русский и английский флоты // «Маяк». Ч. 1. СПб., 1842.
14. Русский биографический словарь. Т. 3. СПб., 1908.