

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

В.Г. АНДРИЕНКО

**ДО И ПОСЛЕ
НАВАРИНА**

ИЗДАТЕЛЬСТВО  **act** МОСКВА 2002
TERRA FANTASTICA САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 355/359
ББК 63.3 (0) 62
А65

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Подписано в печать 01.10.01. Формат 84×108 1/32.
Усл. печ. л. 26,88 Тираж 5 000 экз. Заказ № 4162

Андриенко В.Г.

А65 До и после Наварина / В.Г. Андриенко. — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2002. — 510, [2] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-011575-X (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 5-7921-0420-4 (TF)

Наваринское сражение 8 октября 1827 года до сих пор считается одной из самых знаменитых битв времен парусного флота — в первую очередь благодаря тому, что соединенная русско-англо-французская эскадра разгромила флот

С осени 1827-го до весны 1830 года русская эскадра под командованием адмирала Л.П. Гейдена, состоявшая из судов Балтийского флота, находилась в Средиземном море и принимала активное участие в 3-й Архипелагской экспедиции. Наваринское сражение ознаменовало начало кампании, а ее окончание совпало с провозглашением независимости Греции

В.Г. Андриенко в своей книге рассказывает об истории этой эскадры с момента ее создания и до возвращения на Родину

Книга будет интересна как для специалистов, так и для всех, интересующихся историей отечественного флота

УДК 355/359
ББК 63.3 (0) 62

© Текст, карты В.Г. Андриенко, 2001
© ООО «Издательство АСТ», 2001
© TERRA FANTASTICA

От издателя

Этой книгой редакция серии «Военно-историческая библиотека» впервые обращается к истории российской армии и флота первой половины XIX века. Это был один из периодов наивысшего могущества Российского государства, когда слава русского оружия гремела по всему миру, а русский царь действительно был «главой царей» — по крайней мере, в континентальной Европе. Российская империя на равных соперничала с могущественнейшей из империй мира — Британской. Впрочем, в описываемый период Россия и Британия в очередной раз являлись союзниками в борьбе против империи — Османской. Формальным поводом для этого союза стала озабоченность «цивилизованных» европейских государств притеснениями христиан в Ближневосточной Порте и жестоким подавлением турками греческого восстания, приведшего к провозглашению 1 января 1822 года независимой Греческой республики. Борьба греков за независимость в те годы действительно была чрезвычайно популярна в Европе (вспомним хотя бы лорда Байрона), но в действительности и Англию, и Россию, и присоединившуюся к ним Францию в первую очередь интересовала не свобода эллинов, а судьба наследства одряхлевшей Порты. Кроме того, Британия была озабочена свободой торговых путей в Восточном Средиземноморье (где под флагом священной

борьбы орудовали как греческие, так и гурецкие пираты) и сохранением контроля над Ионическими островами. Россия же традиционно считала все православные земли своей сферой влияния, одновременно стремясь максимально ослабить извечного врага — Турцию.

Но Россия могла направить к греческим берегам только эскадру из состава Балтийского флота — многочисленного по составу, но находившегося в жалком состоянии после многолетнего владычества печально знаменитого маркиза де Траверсе, давшего свое имя «Маркизовой луже»¹. Возможно, именно на это и рассчитывала Британия, пойдя на подписание с Россией и Францией Лондонской конвенции от 24 июня² 1827 года, требовавшей предоставить Греции автономию и предусматривавшей совместные военные действия в случае турецкого отказа.

Наваринское сражение 8 (20 по новому стилю) октября 1827 года прославилось по всей Европе. Оно и до сих пор считается одной из самых знаменитых битв времен парусного флота — в первую очередь благодаря тому, что соединенной русско-англо-французской эскадрой, разгромившей турецкий флот, командовал (по праву старшинства в чине) английский адмирал Кодрингтон. Тем не менее из трех частей эскадры русская была самой внушительной, да и итог сражения в первую очередь следовало считать успехом России, чей престиж на Балканах сильно возрос. Осознав это, Англия устранилась от решения «греческого вопроса» и ослабила давление на Турцию. За этим последовал царский манифест об объявлении войны Турции, опубликованный 14 апреля 1828 года. Итогом войны стало подписание Адрианопольского мира 2 сентября 1829 года и признание турками Лондонской конвенции, декларировавшей автономию Греции. В 1830 году Лондонский протокол объявил Грецию независимым государством. А три года спустя, после мятежа египетского паши Мехмеда-Али, русские войска высадились на берегах Босфора уже по просьбе самого турецкого правительства....

¹ Участок Невской губы между устьем Невы и Кронштадтом, дальше которого русский флот долгое время не выходил.

² По старому стилю.

ДО И ПОСЛЕ НАВАРИНА

От автора

Сосени 1827 по весну 1830 г в водах Средиземного моря находилась русская эскадра под командованием адмирала Л. П. Гейдена, составленная из кораблей и судов Балтийского флота. Вся ее продолжительная кампания была названа отечественными военными историками 3-й Архипелагской экспедицией. Начало кампании ознаменовалось одним из крупнейших сражений в истории парусного флота — Наваринским (8—20 октября 1827 г.), а окончание совпало с провозглашением на юге Балканского полуострова нового государства — независимой Греции.

Если о Наваринском сражении имеется значительное число публикаций, то о создании эскадры и ее последующих действиях в водах Архипелага (Эгейского моря) написано незаслуженно мало. В сложнейшей международной обстановке, без собственных баз и нормального снабжения, без полноценного отдыха и смены команд; на кораблях слабой постройки, а то и полусгнивших, русские моряки с

честью выполняли многообразные, зачастую противоречивые инструкции своего правительства и не только помогли русской армии и Черноморскому флоту одержать победу в русско-турецкой войне 1828—1829 гг., но и способствовали созданию греческого государства. Об истории эскадры адмирала Л. П. Гейдена на Средиземном море с момента ее создания и до возвращения на Родину, о той «неизвестной войне», в которой она участвовала, и делается попытка рассказать в данной работе.

Основными источниками для воссоздания истории эскадры стали материалы Российского государственного архива Военно-морского флота (РГАВМФ). Прежде всего — это рукописный «Исторический журнал русской эскадры в Средиземном море, 1827—1830 гг.», составленный капитан-лейтенантом И. И. Кадьяном (ф. 315, оп. 2, д. 64, 65, 66)¹ и «Шканечный журнал плавания эскадры... вице-адмирала Гейдена» 1827—1829 гг. (ф. 870, оп. 1, д. 3860)². Переписка руководства морского министерства с командующим (начальником) средиземноморской эскадры отложилась в фондах канцелярий морского министерства (ф. 170) и начальника Главного штаба (ф. 205), а также в делах инспекторского департамента (ф. 283). Некоторые из таких документов нашлись в сборном фонде архива (ф. 315), личных фондах Л. Л. Гейдена (ф. 5) и А. С. Меншикова (ф. 19). Архив эскадры, находившийся на линейном корабле «Фершампенуаз», сгорел вместе с ним в 1831 г., однако часть материалов (приказы по

¹ Выдержки из другого рукописного труда И. И. Кадьяна «Битва Наваринская», во многом повторяющие соответствующую главу «Исторического журнала...» опубликованы. См.: В. Д. Доценко. Мифы и легенды русской морской истории. СПб, 1997.

² Все передвижения русских судов в Средиземном море приводятся по данным «Шканечного журнала эскадры...» и «Исторического журнала...» И. И. Кадьяна, без ссылок.

эскадре, рапорты командиров кораблей, переписка адмиралов Л. П. Гейдена и П. И. Рикорда) сохранилась в фонде «Канцелярия... П. И. Рикорда» (ф. 195). Документы из этого фонда (переписка министра иностранных дел России К. В. Нессельроде, адмирала Л. П. Гейдена и президента И. Каподистрия), благодаря которым удалось многое прояснить в действиях русских моряков, были опубликованы Г. Палеологом и М. Сивинисом в «Историческом очерке народной войны за независимость Греции» в особом приложении к журналу «Морской сборник»¹. Несколько глав из этого сборника еще ранее публиковались в том же журнале². Любопытные фрагменты переписки командующих русской, английской и французской эскадрами на Средиземном море поместил в приложении к своей монографии о Наваринском сражении историк Е. В. Богданович³.

К сожалению, моряки — участники событий почти не оставили о них своих личных свидетельств. Исключение составляют воспоминания офицера линейного корабля «Гангут» А. П. Рыкачева⁴, а также частные письма М. П. Лазарева и П. С. Нахимова, опубликованные в сборниках документов, посвященных этим прославленным адмиралам⁵.

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. Ч. 1, 2. СПб., 1867.

² Мельницкий В. Три главы из очерка действий русского флота при освобождении Греции // Морской сборник. 1861. № 2.

³ Богданович Е. В. Наварин. 1827—1828. М., 1877.

⁴ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877. Из сравнения приведенных Рыкачевым данных по сведениям из шканечного журнала «Гангута» за 1827—1828 гг. (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856), «Шканечного журнала эскадры...» и «Исторического журнала...» следует, что моряк чрезвычайно гочен в своих записках. Это позволяет использовать их как ценный источник.

⁵ Лазарев М. П. Документы. М., 1952. Т. 1; Нахимов П. С. Документы и материалы. М., 1954.

Отечественные военно-морские историки XIX — начала XX в. исследованиями действий эскадры Гейдена не занимались, а при упоминании о них были энциклопедически кратки. Лишь Н. Д. Каллистов в своей популярной обзорной статье по истории «николаевского флота» сравнительно подробно изложил историю эскадры¹. Советские историки впоследствии ссылались именно на эту работу. После кратких справок о Наваринском сражении и действиях средиземноморской эскадры в «Описаниях к картам» «Морского атласа»² эти же сведения, без каких-либо уточнений или проверки, повторялись во многих научно-популярных изданиях по истории русского флота. В несколько расширенном виде они приведены в созданной коллективом военно-морских историков книге-обзоре плаваний отечественных моряков на Средиземном море³. Пожалуй, наиболее полно затронутая тема была рассмотрена в монографии В. Е. Ляхова, посвятившего действиям эскадры адмирала Л. П. Гейдена в 1827 — 1829 гг. отдельную главу⁴.

Ссылки на упомянутые источники и материалы, (как и на ряд других), а также дополнения и комментарии автора приведены в постраничных сносках. Все даны даны по старому стилю. Названия географических пунктов и кораблей (в том числе иностранных) сохранены в том виде, в каком они записаны в документах. Современные географические названия на русском языке приведены для пояснения в

¹ Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Николая I // История русской армии и флота. Ч. IX. М., 1913.

² Морской Атлас. Т. 3. Ч. 1. Описания к картам. М., 1959.

³ Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976.

⁴ Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с османской Турцией в 1828 — 1829 гг. Ярославль, 1972.

скобках, как и иностранные названия кораблей. Ввиду неоднозначности названий некоторых русских кораблей в различных источниках они идентифицированы по справочнику Ф. Ф. Веселаго¹. Примечания и дополнения автора данной работы в цитируемых текстах приведены в основном тексте курсивом в круглых скобках без дальнейших оговорок.

В Приложениях в табличной форме помещены основные данные о корабельном составе Балтийского флота на 1825 — 1830 гг. и сведения обо всех судах, входивших в состав средиземноморской эскадры за весь рассматриваемый период.

¹ Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов 1668 — 1860 гг. СПб., 1872.

ГЛАВА I

Восстание в Греции и русский
Балтийский флот

Греческий вопрос

В 1821 г. началась война греческого народа с Османской империей за свою независимость. Весной восстание охватило всю территорию полуострова Морея (Пелопоннес), а к лету распространилось и за его пределы — в западную и восточную Грецию и на острова Архипелага, крупные морские торговые центры — Специя, Псара и Идра¹. Немногочисленные турецкие гарнизоны и отряды мусульманского населения, находившиеся на территории,

¹ В разное время русские историки называли эту «греческую войну за независимость» и греческим восстанием, и греческой национально-освободительной революцией (см., например, Большая советская энциклопедия. Т. 7. М., 1972. С. 316). Считается, что сигналом к восстанию в самой Греции послужил призыв грека И. Ипсиланти, который со своим вооруженным отрядом в феврале 1821 г. пересек русско-турецкую границу по р. Прут и поднял антитурецкое восстание в Молдове. Подробнее см.: Арш Г. А. Этеристическое движение в России. Освободительная борьба греческого народа в нач. XIX в. и русско-греческие связи. М., 1970; Шпаро О. Б. Освобождение Греции и Россия. М., 1965.

охваченной восстанием, заперлись в крепостях, часть которых ту же была осаждена инсургентами.

Ни султан Махмуд II, ни его ближайшие сановники даже не попытались вступить с греками в какие-либо переговоры и начали ответные действия с жесточайших репрессий. В марте султан призвал мусульман к сплочению, выступив со специальным воззванием. В столице последовали казни греков-фанариотов, было умерщвлено несколько примасов греческой православной церкви, в том числе и константинопольский патриарх Григорий. Затем началось поголовное истребление греков, как в Константинополе, так и в других местах, в том числе в Смирне (Измире), на островах Кипр, Кандия (Крит) и Родос. Такие методы воздействия привели к тому, что все греки, независимо от своих личных классовых интересов, осознали — примирения между ними и Турцией быть не может. «Свобода или смерть» — этой лозунг стал для восставших главным.

В самом конце года в местечке Пиладу около городка Эпидавра открылось первое в истории страны национальное собрание. 1 января 1822 г. 67 депутатов его провозгласили Грецию независимым государством во главе с президентом. Одновременно была принята конституция страны¹.

В 1822—1823 гг. многотысячные турецкие «армии», несмотря на свое численное превосходство и наличие артиллерии, были разгромлены партизанскими греческими отрядами.

Эти победы инсургентов были бы невозможны, если бы грекам не удалось нейтрализовать действия

¹ Подробнее см.: Гервинус Г. История девятнадцатого века от времени Венского конгресса. Т. V—VII. Восстание и возрождение Греции. СПб., 1868; Феоктистов Е. М. Борьба Греции за независимость. Эпизод из истории первой половины XIX в. СПб., 1863.

многочисленного турецкого флота, пытавшегося оказать помощь своим войскам и гарнизонам крепостей перевозкой подкреплений, снабжением боеприпасами и продовольствием. Вооружив свои торговые суда, восставшие островитяне Архипелага нападали на отдельные турецкие суда, корабли и порты¹. Действуя на море, как и на суше, партизанскими методами, они с помощью брандеров неоднократно атаковали целые соединения турецких, а затем и египетских военно-морских сил, обращая их в бегство.

Уже в середине 1821 г. объединенный флот греков, составленный из морских отрядов (флотилий) островов Идра, Специя и Псара под командованием Якова Томбази (Томбазиса), вышел в море и активно действовал как у турецких берегов, от острова Хиос до острова Самос, так и в Паграсском (Коринфском) заливе. Во время этого похода островитянам впервые удалось сжечь с помощью брандера двухпалубный турецкий фрегат². С 1822 г. флот островов возглавил самый талантливый из греческих адмиралов (навархов) Андрей Миаули (А. Миаулис)³. Этот адмирал

¹ Греческие судовладельцы имели на Средиземном море более 600 судов, в основном малотоннажных, для каботажной торговли. Наиболее крупными из них (грузоподъемностью в 50—200 т) были бриги, бригантинны и шхуны, как правило вооруженные для защиты от местных и левантийских пиратов несколькими орудиями. Флот трех крупнейших греческих морских центров — островов Идра, Специя и Псара, из которого, главным образом, комплектовались эскадры и флотилии восставших, насчитывал на 1821 г. 176 вооруженных торговых судов. Подробнее см.: Гервинус Г. История девятнадцатого века. Т. V.

² Там же. С. 199—200.

³ *Миаулис (Миаули) Андреас (Андрей) Вокос* (1772—1835) с юношеских лет плавал простым матросом на торговых судах идриотов (судовладельцев о. Идра) и довольно быстро разбогател на торговле. С началом греческого восстания вооружил на Идре за свой счет судно

действовал не только хитростью, нападая на вражеские суда на якорных стоянках, но и открыто, смело атакуя турецкие эскадры в море. Конечно, маленькие греческие суда с немногочисленными пушками не могли в артиллерийском бою нанести существенных повреждений турецким фрегатам и линейным кораблям. Для уничтожения крупных кораблей противника греки продолжали с успехом прибегать к помощи

и вместе с ним воевал в составе идриотской флотилии под командованием наварха (адмирала) Томбази (Томбазиса). С 1822 вместо последнего возглавлял флотилию. Одержал несколько побед над турками. С 1823 г. возглавил объединенный греческий флот, участвовал в снятии блокады Миссулонги. В 1824 на рейде о. Псары (Ипсары) разбил эскадру капудан-паши (главнокомандующего) турецким флотом Хозрева; прогнал флотилию гурок, собиравшихся высадиться на о. Самос, вскоре вторично разбил флот капудан-паши, а затем нанес частичное поражение египетскому флоту у о. Кандия. В 1826 г. вместе с брандерами К. Канариса атаковал египетские суда у Модона, сжег 20 судов, но отстоять крепость Наварин не удалось. В 1826 вместе с флотилией Сахнуриса воевал с турецким флотом в Паграсском заливе. В 1827 добровольно подчинился новому главнокомандующему флотом адмиралу Кохрейну, но вскоре рассорился с ним и оставил службу. С 1828 возглавил эскадру регулярного греческого флота, в следующем году получил звание начальника флота и военной гавани в Поросе. В 1831 «прислал» к оппозиционному правительству Каподистрии партии идриотов. Овладел военной гаванью Пороса, арсеналом, а затем несколькими крупными судами флота (фрегат «Эллас», корвет «Идра», пароход) и рядом мелких, находившихся в гавани Пороса. Когда русские корабли блокировали выход из гавани и потребовали сдачи судов, Миаулис взорвал фрегат и корвет, а сам ушел на бриге на о. Идра. После гражданской войны — вновь на службе как начальник греческих островов в Архипелаге. С 1833 г. руководил восстановлением греческих ВМС (см.: Военный энциклопедический лексикон. Т. 8. СПб., 1854. С. 657—660; Гервинус Г. История девятнадцатого века. Т. V. С. 262).

брандеров. Подлинным виртуозом в таких действиях был самый известный водитель греческих брандеров Константин Канари (Канарис)¹.

Особенностью действий греческого флота была их кратковременность — моряки нанимались на военные суда формируемой эскадры или флотилии помесячно и без уплаты жалования вперед в море не выходили. Таким образом, выполнение той или иной операции на море зависело не столько от стратегических соображений, сколько от наличия денег в казне государства.

Борьба наследников древней Эллады за свое освобождение привлекла внимание Европы. В Англии, Франции, Германии образовались филэллинские общества и комитеты, собиравшие пожертвования и вербовавшие добровольцев для поддержки сражающихся греков. Участие в этой гуманистической акции многих знаменитых людей Запада придавало происходящим на юге Балкан событиям еще большую популярность².

¹ *Канарис (Константин) Константинос* (1792 — 1877) — герой греческой войны за независимость 1821 — 1829, государственный деятель Греции, адмирал. Уроженец о. Псары. В ночь с 6 на 7 июня 1822 г. совершил свою первую и самую знаменитую атаку брандером флагманского турецкого линейного корабля в Хиосском проливе. В результате атаки 84-пушечный корабль загорелся и вскоре взорвался. Погибло до 2000 турок, в том числе капудан-паша Кары-Али. После провозглашения независимости Греции занимал различные государственные посты: в 1843 — 1844 и 1854 — министр морского флота, в 1864 — 1865 и 1877 — возглавлял греческое правительство.

² Филэллистами являлись, например, французские мыслители и политики — Шагобриан, Марошфуко, Лафайет, английский поэт Дж. Г. Байрон, баварский король Людвиг I.

Однако ни денежные средства (сколь бы значительны они ни были), ни военный опыт волонтеров¹ не могли сыграть решающей роли в защите возрождающейся Греции от ослабленной, но все еще достаточно грозной Турецкой империи, тем более что между восставшими после первых же побед начались раздоры. Клановые земледельцев-«феодалов» боролись за власть с кланами судовладельцев. Военачальники отрядов соперничали друг с другом и поддерживали разные кланы. Стремясь во что бы то ни стало подавить замянувшийся «бунт», Махмуд II в 1824 г. призвал на помощь своего номинального вассала, наместника Египта Мехмет-Али-пашу, обещая ему в награду Кандию и Морею. Грекам жизненно необходима была поддержка держав Европы, но те не торопились. Более того, на первых порах правительства Англии, России, Австрии и Франции, действуя в духе «интернационала» Священного союза, отстаивающего легитимность монархической власти, осудили греческое восстание, классифицировав его как мятеж подданных против своего законного сюзерена. Понадобились многие месяцы, прежде чем эти первые на континенте страны начали всерьез обсуждать «греческий вопрос», пытаясь использовать возникший на Балканах кризис в собственных прагматических интересах².

¹ В реальности деятели греческой «революции» сплошь и рядом оказывались куда приземленнее, чем проповедуемый в Европе «идеал»: средства разворачивались, присваивались или использовались не по назначению; греческие «капитаны» относились к иностранцам с подозрением. Советы профессиональных военных воспринимались ими как подрыв собственного авторитета.

² В исторической литературе международные противоречия, связанные с борьбой великих держав за раздел турецких владений на территории Европы, именуется «Восточным вопросом». Считается, что впервые этот термин был употреблен в 1822 г. на Веронском конгрессе Священного союза, а именно при обсуждении положения на Балканах, сложившегося в результате греческого восстания.

Этому кризису, будоражившему на протяжении 20-х годов XIX в. всю Европу, в последующем было посвящено значительное число различных трудов. Публиковались документы и переписка, мемуары и записки. Десятки историков анализировали внешнюю политику втянутых в этот кризис стран, в подробностях исследовали намерения и действия просвещенных монархов, многоопытных канцлеров и дипломатов¹.

В первые два года греческой борьбы за независимость представители держав формально протестовали против избиения православных подданных султана. Казалось, резче всех в этом хоре выступала Россия: летом ее посланник в Константинополе обратился к Порте с ультимативной нотой, потребовав восстановления русско-турецких договоренностей в отношении христианского населения европейской части Турции, в том числе и греческого вероисповедания, и угрожая Османской империи «враждебными отношениями» всего христианского мира. В ответ турецкий Диван опубликовал воззвание к мусульманам, представив Россию инициатором восстания в Греции, направленного на уничтожение османов. Посланник и все русское посольство покинули Константинополь: несколько лет обе империи находились в странном для имеющих общую границу стран положении — ни мира, ни войны².

Убедившись в самоустранении России от решения «греческого» вопроса, новый глава внешнеполи-

тического ведомства Великобритании Джордж Каннинг весной 1823 г. неожиданно для всей Европы объявил о признании греков воюющей стороной. Этот «якобинский» шаг объяснялся просто: англичане решили занять оказавшееся вакантным место покровителя греков, что, кроме политических дивидендов, было выгодно и экономически, так как пиратствующие на море инсургенты стали серьезной проблемой для торгового судоходства под британским флагом, а также позволяло продолжать хозяйничать в греческой Ионической республике, находившейся с 1815 г. под протекторатом Англии и оказавшейся слишком близко расположенной от театра военных действий. Косвенным образом британский кабинет даже начал оказывать помощь восставшим. Менее чем через год после упомянутого «шага» Каннинга греческое правительство получило, хотя и на невыгодных условиях, частный заем в 800 000 фунтов стерлингов; спустя еще год последовал новый — в 2 миллиона.

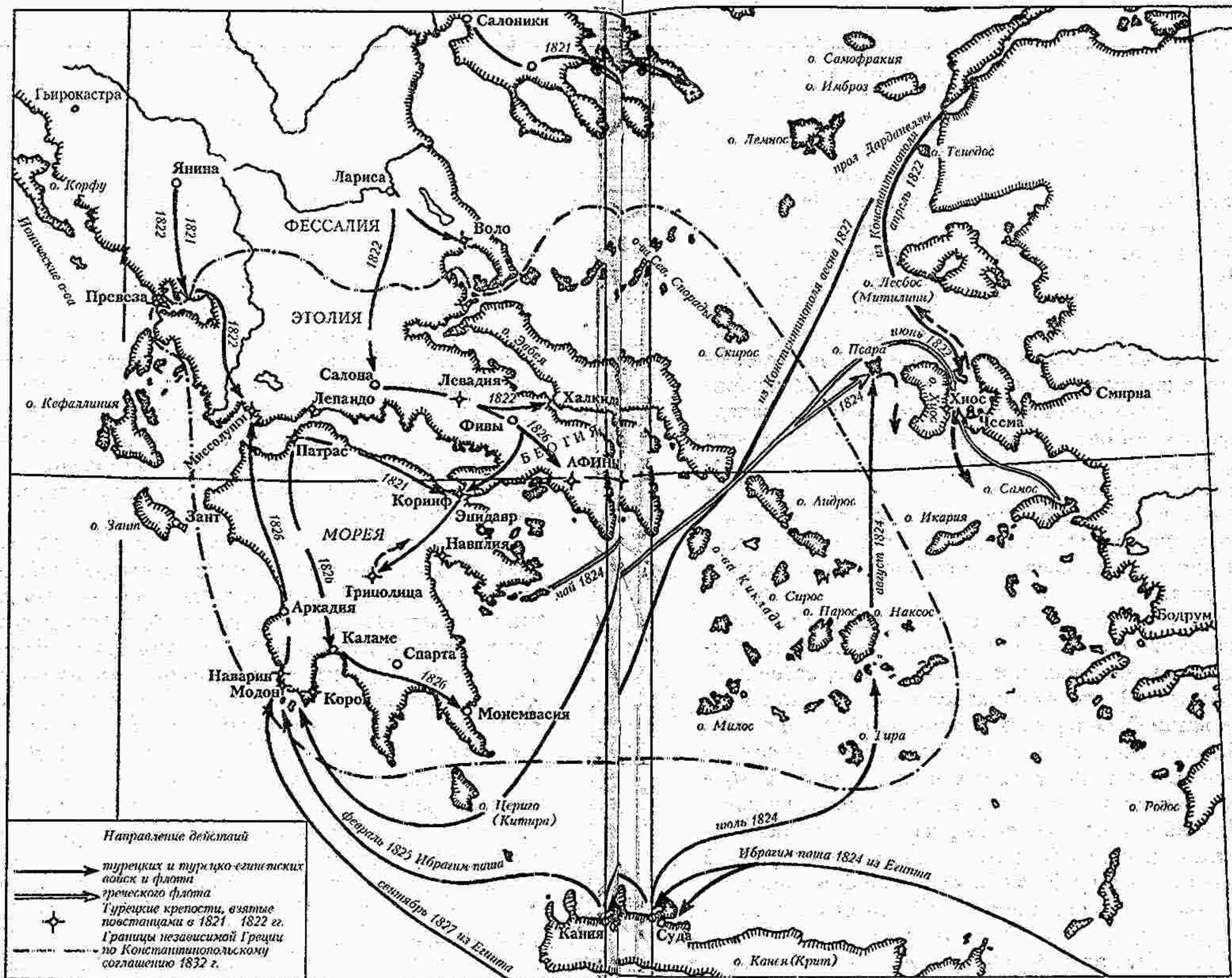
Однако когда представители новой Эллады обратились к Дж. Каннингу за официальным покровительством, они получили отказ. Была опубликована официальная королевская прокламация о британском нейтралитете в происходящей греко-турецкой войне.

Между тем политика российского императора продолжала оставаться пассивной. До смерти Александра I его дипломаты успели только разделить межгосударственные проблемы с Турцией на две части: дела греков предполагалось решать путем коллективного вмешательства — «именем всей Европы», а пограничные споры и вопросы по Дунайским княжествам — путем прямых переговоров.

К середине 20-х годов положение греков значительно ухудшилось. На помощь туркам пришли вооруженные силы Египта под командованием Ибрагим-паши, пасынка египетского наместника. Летом 1824 г. многочисленный флот, имея на кораблях и транспортах 17-тысячную армию, покинул Александрию. Египтяне без

¹ Виноградов В. Н. Великобритания и Балканы: от Венского конгресса до Крымской войны. М., 1985; Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII — начало XX в. М., 1978. С. 78—87 и 411—424 (библиография); Дебидур А. Дипломатическая история Европы от Венского до Берлинского конгресса 1814—1878. М., 1996. Т. 1—2; История XIX века. Под ред. Лависса и Рамбо. М., 1938. Т. 3; Шеремет В. И. Война и бизнес. М., 1996.

² Фадеев А. В. Россия и восточный кризис 20-х годов XIX века. М., 1958.



Греческое восстание

в 1821 – 1829 гг

труда взяли под свой контроль остров Кандия. В августе был разгромлен один из главных оплотов инсургентов — остров Псара. В феврале следующего года Ибрагим-паша отправился от острова Кандия к берегам Мореи. 12-тысячный авангард его армии высадился на юге полуострова, между крепостями Модон и Корон, и двинулся к Наварину. Настоящего отпора вторжению ослабевшие в междоусобицах греки оказать не смогли. 6 марта 1825 г. Наварин капитулировал. Вскоре пали крепости Триполица (Триполис) и Каламата (Каламе). С большим трудом, объединив силы, греки смогли лишь отстоять свою столицу Навплию (Наполи-ди-Романья, Навплион). Одновременно турецкие войска с помощью своего флота блокировали и осадили главный оплот восставших в западной Греции — Миссолунги (Месолонгион). В декабре на помощь гуркам пришли переправившиеся из Мореи египетские части.

11 — 23 апреля 1826 г., несмотря на героическое сопротивление гарнизона и самопожертвование всего населения города, после 11-месячной осады Миссолунги пал.

Высадка в Морею египетских войск и их успешные действия совпали по времени с провалом международной конференции в Петербурге, затеянной Александром I для «умиротворения Греции». Раздосадованный император заявил, что Россия считает бесполезным вступать в новые объяснения со своими союзниками о турецких делах и впредь «будет исключительно следовать собственным видам». В Лондоне на такой поворот русской политики среагировали предложением заключить двустороннее соглашение между Россией и Великобританией по греческому вопросу. Александр I отнесся к предложению положительно. Однако вскоре он умер, так что переходить от слов к делу пришлось его преемнику.

Менее чем через месяц после начала своего царствования Николай I не преминул заявить: «Брат мой завещал мне крайне важные дела, и самое важное из них — восточное... Я непременно должен положить конец этому делу...»¹

В феврале 1826 г. в Петербург прибыл чрезвычайный посол английского короля герцог Веллингтон. Официально он приехал, чтобы поздравить нового императора с восшествием на престол, но главной целью визита являлось заключение соглашения о примирении греков с турками. 25 марта — 4 апреля² так называемый Петербургский протокол об «умиротворении Греции» был подписан. Суть документа состояла в признании Греции автономным государством, управляемым собственным правительством, но с уплатой султану ежегодной дани. На этих условиях Россия и Великобритания обязывались вместе или порознь добиваться примирения враждующих сторон³.

Одновременно с русско-английскими переговорами Николай I в ультимативной форме потребовал от Турции обсуждения спорных вопросов Бухарестского договора 1812 г., так и не выясненных на протяжении 10 лет, и возобновления русского торгового судоходства в проливах, фактически прерванного с началом греческого восстания. Русская нога, подкрепленная приготовлениями к военным действиям Южной (2-й) армии (на границах с Турцией и Дунайскими княжествами) и Черноморского флота, оказала магическое действие.

В июне 1826 г. в Аккермане начались переговоры русских и турецких представителей, завершившиеся подписанием Аккерманской конвенции 25 сентября —

¹ Татищев С. С. Внешняя политика Николая I. СПб., 1887. С. 137.

² Здесь и далее даты приводятся по старому — новому стилю.

³ Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с оттоманской Турцией 1828 — 1829. Ярославль, 1972. С. 40 — 41.

7 октября 1826 г., подтвердившей и дополнившей ранее заключенные соглашения между соседями¹. Турция обязалась не чинить препятствий свободному плаванию купеческих судов под российским флагом во всех морях и иных водах Османской империи. Оговаривалось право свободного плавания российских коммерческих судов в «константинопольских проливах» а кроме того, и проход в Черное море судов дружественных с Россией стран, «которые еще не имели такого права»².

Однако все эти дипломатические успехи императора Николая пока оставались на бумаге. Турки ни о каком примирении с бунтовщиками и слышать не хотели, стремясь поскорее подавить восстание. Греки продолжали терпеть поражение за поражением. После падения в апреле 1826 г. Миссолунги турецкие войска направились от западного побережья континентальной Греции к восточному и в июле овладели Афинами. Повстанцам удалось удержаться лишь в крепости на вершине Акрополя. Вернувшийся в Морю Ибрагим-паша утвердился на полуострове, завладев большей его частью. К концу 1826 г. греки продолжали держаться только в некоторых горных районах на юге и востоке Морей, да на островах Киклад. Большинство жителей Специи пере-

¹ Была подтверждена пограничная линия по Дунаю; за Россией закреплялось кавказское побережье Черного моря с городами Сухуми, Редуг-Кале и Анакрин.

² Там же С. 42—44. Черноморская и Средиземноморская торговля имела большое значение для экономики России, и особенно для ее южных губерний. Большая часть перевозок русского хлеба, шерсти, кожи и проч. осуществлялась на греческих судах, в том числе и под русским флагом. С началом восстания в Греции торговые суда начали подвергаться досмотру, обыскам и в конце концов задерживались, а товары конфисковывались. Аккерманская конвенция, казалось бы, совершенно не касавшаяся греческих дел, позволяла продолжить перевод судов греческого флота под русский флаг!

бралось на лучше укрепленный остров Гидра (Идра). Правительство, доходы которого упали почти до нуля, обосновалось на острове Эгина. При наступившем безденежье и отсутствии национальных вооруженных сил власть его сохранялась лишь номинально.

Наследство

Оказать реальное давление на Османскую империю Россия могла двумя способами — либо объявить ей войну, либо направить часть своего Балтийского флота в Средиземное море. Вступление в войну с Турцией в первой половине 20-х гг. расценивалось русским правительством как шаг рискованный, в первую очередь из-за явного противодействия этому всех великих держав, не говоря уже о далеко не стабильном внутреннем положении России и почти бедственном состоянии финансов. Более приемлемым вариантом была бы демонстрация русских кораблей у берегов Греции или крейсерство у Дарданелл в Эгейском море при одновременном появлении Черноморского флота у Босфорского пролива. Однако то, что без особых усилий могла себе позволить при желании первая морская держава мира — Великобритания, имевшая в то время более 130 линейных кораблей и около 200 фрегатов, оказывалось практически невозможным для Российской Империи. Нерешительность Александра I в греческих делах, кроме политических причин, объясняется и слабостью военноморских сил империи. Черноморский флот ни по

¹ По данным, приведенным И. И. Кадьяном в «Историческом журнале», английский флот в 1828 г. состоял из 131 линейного корабля (в том числе 74 120-пушечных), 198 фрегатов (38 60-пушечных), 125 корветов и шлюпов, 158 бригов. Из этого числа судов 99 кораблей, 98 фрегатов, 66 корветов и шлюпов и 64 брига сохранялись в портах и гаванях Англии в разоруженном состоянии.

количеству, ни по качеству кораблей не превосходил гурецкий¹, а Балтийский к концу Александровского царствования вообще не представлял реальной силы.

«Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли, престарелые, хворые, без познаний и присутствия духа флотовожди, неопытные капитаны и пахари под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем»², — с горечью писал о состоянии Балтийского флота в 1824 г. знаменитый мореплавателю В. М. Головнин, в ту пору генерал-интендант морского министерства. Безжалостная эта оценка в не менее энергичных выражениях подтверждается и историками. Например, один из самых уважаемых отечественных историков флота Ф. Ф. Веселаго, рассказывая о печальной поре 12-летнего управления морским министерством И. И. де Траверсе, хоть и с оговоркой, но привел бытовавший среди моряков слух, «будто бы, вследствие требований Англии, наш флот решено было уничтожить и что это решение приводилось в исполнение маркизом де Траверсе»³.

Царский летописец Шильдер называл главными виновниками такого положения не любившего флот императора Александра I и стоявшего во главе морского министерства в 1809—1827 гг. маркиза И. И. де

¹ По докладу Главного командира Черноморского флота и портов на конец 1825 г. имелось в «благонадежном состоянии» 7 кораблей, 4 фрегата, 1 корвет, 3 брига и 10 транспортов (см.: РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1145, л. 2—13).

² Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Александра I // История русской армии и флота. Т. IX. М., 1913. С. 66.

³ Веселаго Ф. Ф. Краткая история русского флота. М.; Л., 1939. С. 292.

Траверсе, а также управлявшего министерством с 1821 г. (по случаю болезни маркиза) А. В. Моллера¹.

С любовью или без, но на строительство и содержание флота выделялись ежегодно огромные деньги — примерно от 8 до 12% от бюджета государства. К примеру, во времена управления Моллера, морское министерство получало от 27,2 (в 1821 г.) до 25 млн рублей (в 1825 г.)².

Формально Балтийский корабельный флот к 1825 г. не был ничтожным, наоборот, он достигал положенной

¹ В отличие от заезжего французского аристократа Антон Васильевич фон Моллер (1764—1848) был, как пишет тот же Веселаго, «опытный моряк, имевший разнообразную служебную деятельность. Он много плавал, участвовал в военных действиях... командовал отрядами судов, занимал должность директора Кронштадтского порта (1810), управлял экспедицией по устройству Ревельского порта и гавани (1814—1821). Вступив, по болезни Траверсе, в управление министерством (в 1821 г.), Моллер, действительно, не выказал деятельности, требуемой тогдашним состоянием флота. Он не имел сил, а может быть, и возможности серьезно приняться за энергичное поднятие флота и за ослабление беспорядков и злоупотреблений, глубоко укоренившихся в морской администрации. Поэтому, несмотря на некоторые частные исправления в общем состоянии флота и всего морского ведомства, все оставалось в таком же жалком состоянии, в каком было при Траверсе...» (Там же. С. 295—296). Однако при всем этом Моллер оставался начальником Морского штаба «Его Императорского Величества», в каковой должности он управлял министерством с 1821 по 1828 г., а затем в 1828—1836 гг. являлся морским министром (в ведении министра находились тогда Адмиралтейств-совет, управления генерал-интенданта, генерал-штаб-доктора и департамент корабельных лесов).

² Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Александра I. С. 70.

штатом численности¹ и состоял из 27 линейных кораблей, 23 фрегатов и корветов, 11 бригов и значительного числа более мелких судов². По своим размерам, конструкции и артиллерийскому вооружению большая часть этих судов не уступала современным им кораблям таких морских держав, как Англия или Франция.

Главным конструктивным недостатком являлся материал, применяемый для постройки корпусов: в Петербурге — сосновый лес, в Архангельске — лиственница. Использование таких материалов удешевляло и ускоряло постройку судов, но и делало их недолговечными: срок службы корабля или фрегата русского флота редко превышал 15 лет, и то при условии обязательной тимберовки (капитального ремонта). С учетом обычной для всех верфей морского ведомства практики постройки судов из сырого леса реальный срок службы кораблей составлял 7—12 лет. Вдобавок, они почти не ремонтировались, в практические плавания назначались только новые суда, а остальные годами почти без присмотра отстаивались и гнили в кронштадтских гаванях. Плавал флот мало и почти так же формально, как и числился. Например, в ежегодных кампаниях на море в первой половине 1820-х гг. участвовало примерно до четверти от общего числа кораблей и фрегатов.

Год	Количество судов, участвовавших в кампании		
	кораблей	фрегатов	всего
1821	7	6	13
1822	5	6	11
1823	2	11	13
1824	4	9	13
1825	2	7	9

¹ По высочайше утвержденному в 1805 г. «Положению...» Балтийский корабельный флот должен был непременно состоять из 27 линейных кораблей (9 100-пушечных, 9 74-пушечных, 9 64-пушечных), 24 фрегатов (по 8 24-, 36- и 44-пушечных), 3 корветов и 6 бригов. См.: РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1145, л. 80.

² Поименный состав Балтийского корабельного флота на 1825 г. приводится в *Приложении*.

В эти же годы каждую кампанию 1—2 шлюпа отправлялись в «дальний вояж» к берегам Камчатки и Русской Америки, а также в Архангельск; для транспортных рейсов между портами Финского залива и лоцмейстерских надобностей вооружались 5—10 мелких судов (главным образом бригов).

Число офицеров и нижних чинов, плававших на всех этих судах, как правило, не превышало 10—15 % от общей численности личного состава флота. В береговых учреждениях господствовало рутинное дело-производство; процветали взяточничество и казнокрадство. Последнее было настолько всеобщим, что сам генерал-интендант Головнин, приводя в своем сочинении («О состоянии русского флота в 1824 г.»¹) многочисленные примеры злоупотреблений, пишет, что если подрядчик или мастер были все-таки дельными работниками, то он закрывал глаза на их мелкие прегрешения против казны, опасаясь потерять специалистов и заполучить больших хапуг.

Знаменательно известное изречение Александра I в адрес портовых чиновников Кронштадта: «Они украли бы мои военные линейные суда, если бы знали, куда их спрятать»². Слова императора оказались пророческими. Флот попросту списали!

В 1824 г. Петербург и Кронштадт поразило стихийное бедствие — наводнение 7 ноября. Почти весь остров Котлин был затоплен, вода разрушила конструкции многих укреплений крепости, снесла строения. «В день наводнения в кронштадтских гаванях находилось 28 кораблей, 19 фрегатов и до 40 транспортов, — пишет Ф.Ф. Веселаго. — Страшную картину

¹ Мичман Мореходов (вице-адмирал В. М. Головнин). О состоянии русского флота в 1824 году // Россия морей М., 1997. С. 17—40; РГАВМФ, ф. 7, оп. 1, д. 25.

² Гарле Е. В. Крымская война. Т. 1. М.; Л., 1941. С. 54.

разрушения представляли оторванные от палов суда, свалившиеся друг с другом, проталкивающиеся между грема рядами пал и, наконец, становившиеся на мель или сваи и на обломки разрушающихся гаванских укреплений. ...»¹ Очень ловкий и неглупый главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Ф. В. Моллер уже на следующий день докладывал в морское министерство: «С прискорбием доношу... о горестных последствиях...: корабли, фрегаты и прочие суда в гаванях брошены на мели и *многие из них нет надежды спасти*. ...»² Через 4 месяца Исполнительная экспедиция Адмиралтейств-коллегии представила управляющему морским министерством вице-адмиралу Моллеру 2-му (так он числился в списках в отличие от брата — «кронштадтского» Моллера 1-го) ведомость, «какие именно корабли, фрегаты и суда после бывшего 7-го числа прошедшего месяца ноября наводнения признаются благонадежными к кампании сего (1825 г.) лета»³. В документе перечислялось все, что осталось от разгромленного стихией флота: 5 кораблей, 9 фрегатов, 1 корвет, 1 шлюп, 3 брига и 1 шхуна. Из них вполне благонадежными для дальнего плавания (в «дальнее море») считались 3 74-пушечных линейных корабля («Святой Андрей», «Сысой Великий» и «Князь Владимир»), четвертый («Ретвизан») требовал осмотра, а пятый (84-пушечный «Фершампенуаз») можно было послать «с починками в здешнее море». Из фрегатов в «дальнее море» годились лишь 6: 64-пушечный «Эммануил», еще даже не переведенный с Охтинской верфи в Петербурге в Кронштадт, и построенный там же (в 1825 г.) 36-пушечный «Кастор», однотипные 44-пушечные «Патрикий», «Проворный», «Констан-

¹ Веселаго Ф. Ф. Крайняя история русского флота. С. 287—288.

² Там же. С. 295—296.

³ РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1161, л. 7—8.

тин» (абсолютно новый, еще даже не обшитый медью) и «Легкий» (с починкой). Старенький «Быстрый» предназначался под брандвахту, 36-пушечный «Гектор» — под киленбалку в Ревеле, 24-пушечный «Помощный» — в «здешнее море»¹. Из мелких судов один 24-пушечный «бомбардирский» корвет «Гремящий» считался благонадежным для дальнего плавания, а остальные годились лишь для плаваний на Балтике.

22 корабля и 8 фрегатов больше никогда не вооружались, будто бы поглощенные стихией. Слов нет, очевидцам невиданного наводнения (вода поднялась выше ординара на 3,5 м) картина представилась удручающей: крепость и суда оказались разбросанными в хаотическом беспорядке! Однако 6 кораблей и 4 фрегата устояли в гаванях на своих местах, еще 5 кораблей и 1 фрегат находились в момент катастрофы в сухом доке. Все эти суда повреждений не имели. 10 кораблей и 9 фрегатов удалось снять с мелей и вновь поставить в гавани в том же 1824 г. В следующем году спасли еще один корабль («Артис») и 3 фрегата («Меркуриус»², «Александр Невский» и «Аргус»). В 1827-м сняли планируемый к разборке старый корабль «Юпитер». Действительной потерей от наводнения стала разборка прямо на тех местах, куда их забросила стихия, 3 кораблей («Храбрый», «Трех Святителей», «Финланд») и 1 фрегат («Виндгунд») ³. Два ценных для флота новых линейных корабля — «Эмгейген» и «Прохор» удалось с

¹ В этот список нужно добавить 10-й фрегат — 44-пушечный «Вестовой», о существовании которого чиновники почему-то забыли.

² В документах и переписке того времени этот фрегат, как правило, именуют именно так — «Меркуриус», хотя встречается и другое его наименование «Меркурий». Речь идет об одном и том же фрегате, построенном в 1820 г. в Архангельске.

³ Все эти суда разобрали в 1828 г.

ПЛАНЪ КРОШТАДСКИХЪ ГАВАНЕЙ

съ показаніемъ мѣстъ военныхъ судовъ
ПОСЛѢ БУРИ 7^{го} НОЯБРЯ 1824 ГОДА.

- Суды, устоявшія на своихъ якоряхъ во время бури.
- Суды, которые отброшены со своихъ якорей во время бури, при 8^{ой} силѣ и возвышеніи воды на 1 1/2 фута выше ordinaria.
- ⊕ Суды, которые въ закрытіи порта (1824 года 4 Сентября) были скотены съ якорей. Гидротехникъ суды не вытаскивалъ глубже порта, что не должно производить на линоутенія поврежденія купеческаго гаваня. Глубина показана при ordinaria водѣ.

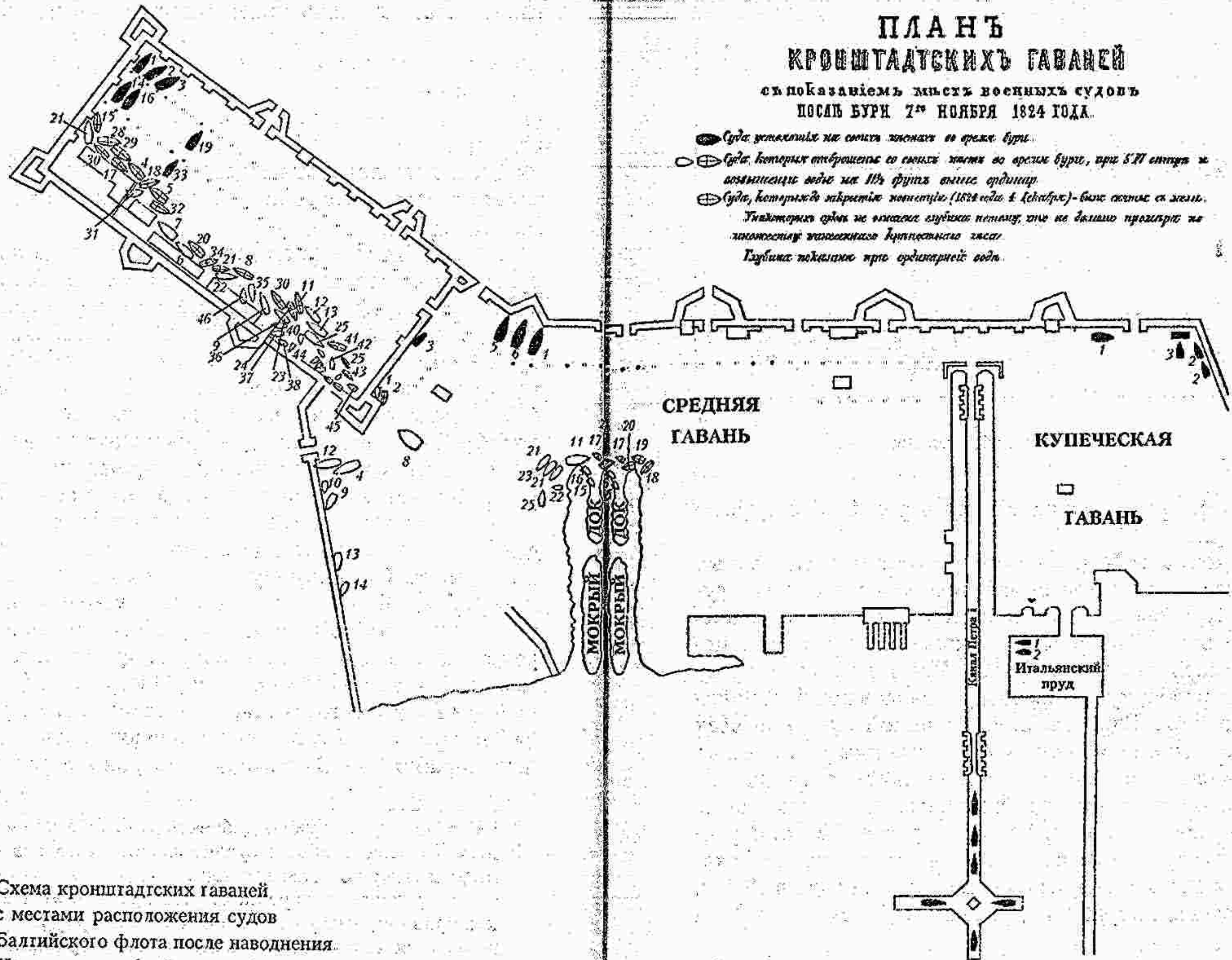
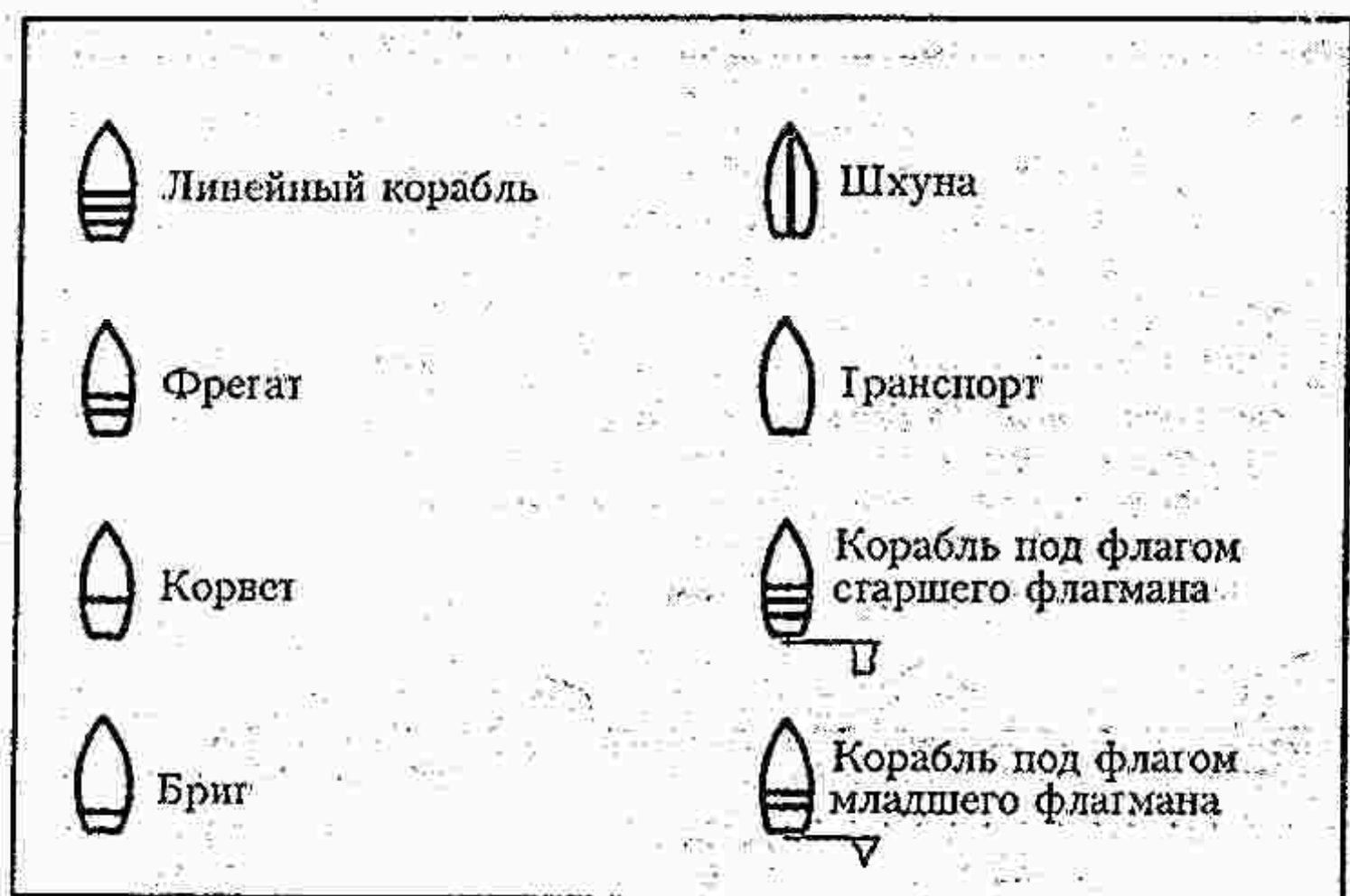


Схема кронштадтскихъ гаваней
с мѣстами расположенія судовъ
Балтійскаго флота послѣ наводненія.
Названія кораблей, положеніе которыхъ
показано на схеме условными номерами
приведены в Приложеніи



Условные обозначения

большим трудом снять с мели через 4—5 лет после посадки¹.

С конца 1824 г. в порту заработали специальные комиссии по освидетельствованию «спасенных» судов. «Приговоры» специалистов для большинства из них были одинаковыми — корабли и фрегаты исключались из состава флота. Часть из них не сразу шла на разборку, а переоборудовалась под блокшивы и магазины. Единственной причиной списания всех боевых единиц являлась «значительная гнилость» корпусов, а не мифические повреждения при наводнении. Благонадежными признавались только новые суда — корабли, построенные не ранее 1821 г., и фрегаты, построенные после 1817 г. Исключением оказался «Фершампенуаз», спущенный на воду в 1817 г. Прекрасный корабль с дубовым набором и медными

¹ Веселаго Ф. Ф. Краткая история русского флота. С. 288; Головизнин К. Наводнение 7 ноября 1824 года в Кронштадте // Морской сборник. 1881. № 8.

креплениями, совершивший свою единственную кампанию в 1822 г., хранился в Военной гавани Кронштадта и, кстати, устоял на своем месте при наводнении. Тем не менее он признавался благонадежным для плавания только «в здешнее море» и только при условии больших исправлений¹. Можно привести еще примеры, но суть ясна — построенные из сырого леса суда сгнивали в гаванях.

Кампании 1825 и 1826 гг.

В 1825 г. русское правительство явно не строило никаких серьезных планов помощи грекам. Во всяком случае, Балтийский флот или, точнее, то, что от него осталось, ни к каким походам и боям не готовился.

С весны морское начальство продолжало приводить в порядок после наводнения Кронштадтский порт и гавани; флотские экипажи помогали портовикам, копошились около застрявших на мелях и палах судов. «По прежним примерам» в кампанию было решено отправить практическую эскадру под командованием единственного на Балтике флотоводца адмирала Р. В. Кроуна (Крона)². Число вошедших в нее судов оказалось минимальным даже и при сохранившихся остатках флота: 1 корабль — «Сысой Великий» и 3 фрегата — «Легкий», «Патрикий», «Вестовой» с менее чем 1800 моряками на борту. Учитывая то, что «Сысой» укомплектовали офицерами и нижними чинами Гвардейского экипажа, число отправлявшихся в плавание строевых моряков следует признать ничтожным³. Несуразность такой подготовки являлась

¹ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 61, л. 12; д. 63, л. 6.

² Адмирал Роман Васильевич Кроун (1753—1841) — герой русско-шведской войны (1788—1790). С 1813 по 1826 г. включительно ежегодно (кроме 1815 г.) командовал практической эскадрой Балтийского флота.

³ РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1161, л. 3—5, 9; д. 1166, л. 2, 6.

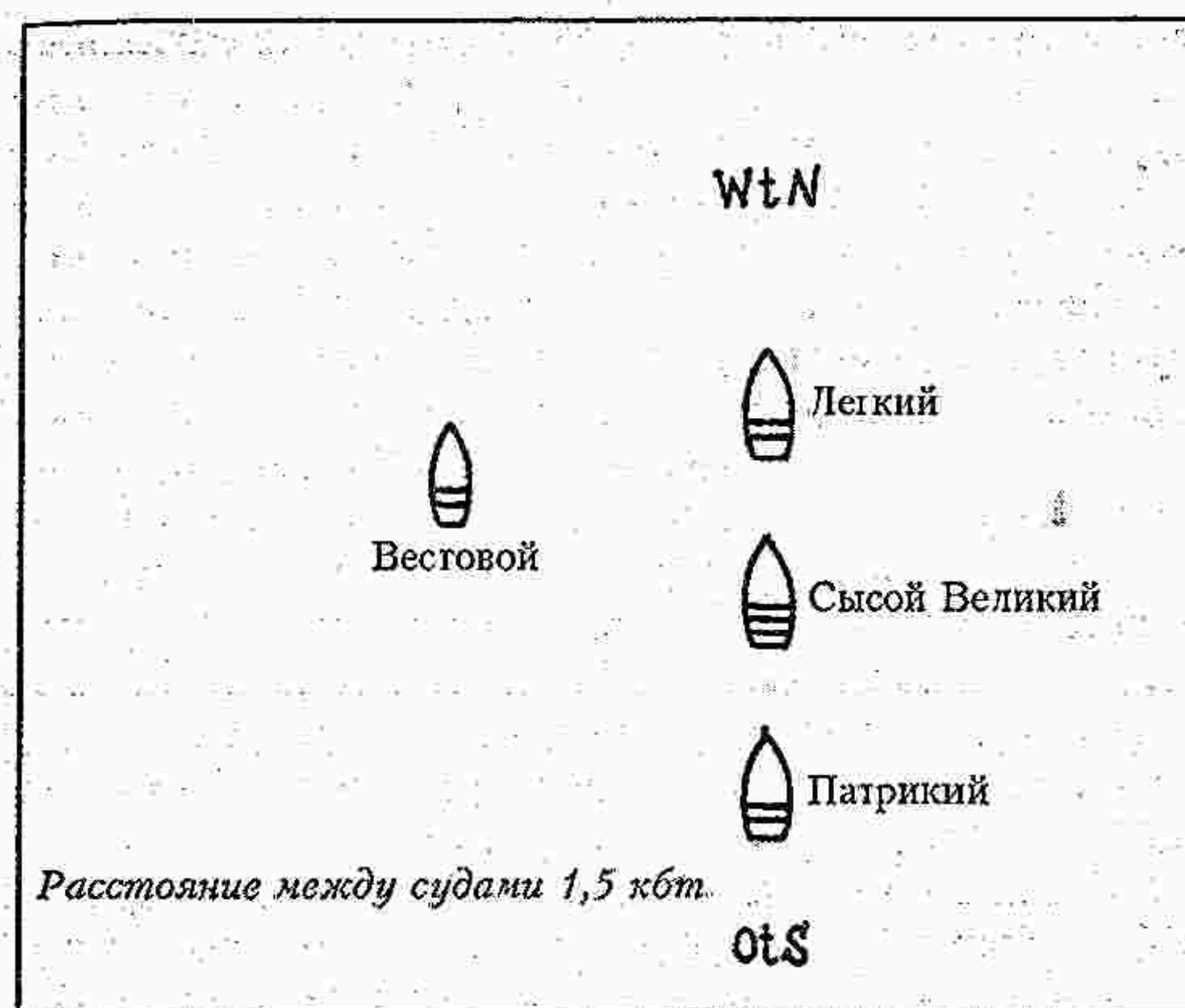
столь очевидной, что сам Моллер (министр) испро-сил у Александра I разрешение «для приобретения морской практики молодым офицерам» назначить на суда эскадры сверх штата офицеров из других экипажей... Набралось до 30 лейтенантов и мичманов, при-чем части из них пришлось еще с помощью протек-ции различных лиц бороться за подобную «честь» — выйги в море¹.

Сведения о судах эскадры адмирала Кроуна (1825 г.)

Название	Экипаж	Командир
Корабли		
«Сысой Великий»	Гвардейский	Кап-лейт Н. Г. Казин
Фрегаты		
«Легкий» «Вестовой» «Патрикий»	1-й флотский 6-й флотский 22-й флотский	Кап. 2 ранга А. П. Авинов Кап. 2 ранга Е. Е. Куличкин Кап. 2 ранга Г. И. Платер 2-й

Суда эскадры вооружались не спеша, и только 28 июня отправились с Кронштадтского рейда в крей-серство между Дагерортом и Голландом. Менее чем через месяц, 23 июля, эскадра расположилась на от-дых на Ревельском рейде, а через 3 дня вернулась в Кронштадт. 6 августа адмирал повел свой «флот» в

¹ Там же, д. 1161, л. 45, 64, 73. Как правило, на 74-пушеч-ных кораблях число строевых офицеров составляло 12—13 человек: командир — капитан 1 или 2 ранга, старший офицер — капитан-лейтенант, 4—5 лейтенантов, 8 мич-манов; на 44-пушечном фрегате находились 10—11 офи-церов: командир, старший офицер, 2—3 лейтенанта и 4—5 мичманов. В кампанию 1825 г. на «Сысое» добавлять офицеров не стали (из-за гвардейцев), зато на фрегатах число строевых офицеров составляло: на «Легком» — 22 (командир, 6 лейтенантов и 15 мичманов), на «Патри-кий» — 23 (в т. ч. 7 лейтенантов и 15 мичманов), на «Вестовом» — 20 (4 лейтенанта и 15 мичманов). См.: Там же, л. 195.



Ордер похода эскадры адмирала Кроуна

новый поход, но ненадолго: 9-го на «Сысое» перело-милло ветром фока-рей, и Р. В. Кроун, не мудрствуя, зашел на ремонт в Ревель, а после починки «для со-хранения эскадры по причине наступающих темных ночей и бурной погоды» спустился 21 августа в Крон-штадт. Через 5 дней судам было предписано идти ра-зоружаться в гавань... Вот и вся практика!

Кроме собственно эскадры, в кампании участво-вали базирующиеся на Санкт-Петербургский порт суда гвардейского отряда, комплектовавшиеся только из Гвардейского экипажа (фрегат «Россия», бриг «По-жарский», галет¹ «Торнео», яхта «Церера», голланд-ский буер) и учебный фрегат Морского кадетского

¹ Голет (галет) — небольшое торговое или военное па-русно-гребное судно с парусом вооружением гафель-ной шхуны.

корпуса «Ураций». Часть кадетов корпуса направлялась на гвардейские суда, а часть гардемарин и на эскадру. Все эти полусгнившие корабли годились лишь для «крейсерства» между Петербургом и Кронштадтом в так называемой «Маркизовой луже», чем они все лето и занимались.

Несколько судов плавали отдельно: 24-пушечный фрегат «Помощный», специально вооруженный для практики молодых офицеров, крейсеровал между Кронштадтом и Красной Горкой. Бриги «Олимп», «Охтенка», «Гонец», шхуна «Радуга», тендер «Эол» и мелкие транспорты ходили с поручениями по портам; числились в кампании и брандвахтенные фрегаты «Быстрый» (на Кронштадтском рейде) и «Помона» (на Ревельском). В дальний вояж к берегам Русской Америки отправился в августе новый транспорт «Кроткий»; в Архангельск — шлюп «Смирный». Законченные постройкой на архангельских верфях 74-пушечный корабль «Царь Константин» и фрегат «Елена» перешли с Белого моря на Балтику. Построенные в Петербурге 64-пушечный фрегат «Эммануил» и 16-пушечный бриг «Ревель» перевели в Кронштадт для окончательной отделки и обшивки подводной части медными листами.

К началу сентября почти все суда Балтийского флота уже вошли в кронштадтские гавани и разоружились, то есть отвязали паруса, спустили рангоут (реи, стеньги), сняли всю оснастку, сушили на стенках гавани якорные канаты; моряки перебирались с кораблей в казармы экипажей, портовики складывали «вооружение» по магазинам. Только в воротах Купеческой гавани до появления льда оставался стоять брандвахтенный «Быстрый».

«Одной из первых забот императора Николая с самого его воцарения были меры, направленные к возрождению флота, — пишет историк Н. К. Шильдер, — чтобы извлечь наши морские силы из того забвения

и ничтожества, в которых они прозябали в последнее время предыдущего царствования»¹. Утверждение это — не лесть придворного летописца, но подлинная констатация действий нового императора.

Несмотря на неожиданность воцарения 32-летнего Николая Павловича и драматичность ситуации, при которой оно произошло, он буквально с первых же дней «вступления в должность» чрезвычайно обстоятельно и серьезно взялся за наведение порядка как в морском министерстве, так и на Балтийском флоте (Черноморский флот под руководством адмирала А. С. Грейга находился в более благополучном состоянии, чем его северный собрат). Уже в декабре 1825 г. был учрежден «Комитет для образования флота» под председательством Моллера 2-го, членами которого стали все наиболее авторитетные адмиралы российского флота². В состав комитета включили и прославленного отечественного флотоводца Д. Н. Сенявина, спешно возвращенного на службу после долгих лет незаслуженной отставки³. Комитету предстояло разработать меры

¹ Шильдер Н. Император Николай I. Кн. 2. М., 1996. С. 64. Приведенная Шильдером фраза «о забвении» (здесь курсивом) извлечена им из рукописных воспоминаний грозного шефа жандармов А. И. Бенкендорфа.

² Высочайший рескрипт об учреждении Комитета был подписан 31 декабря 1825 г. Членами его стали вице-адмиралы Д. Н. Сенявин, П. В. Пустошкин, А. С. Грейг, контр-адмирал П. М. Рожнов, капитан-командоры И. Ф. Крузенштерн, М. И. Рагманов и Ф. Ф. Белингстаузен (Шильдер Н. Император Николай I. Кн. С. 64—65, 377).

³ Адмирал Дмитрий Николаевич Сенявин (1763—1831) проявил свои блестящие способности флотоводца и дипломата на посту командующего русской эскадры в Средиземном море в 1805—1807 гг. Однако самостоятельный образ действий адмирала, а также почетная сдача эскадры англичанам в Лиссабоне в 1807 г. (кстати, по вине самого императора) привели к отставке 50-летнего моряка (в 1813 г.). Буквально символизируя своим возвращением возрождение флота, Сенявин был 24 декабря

по повышению боеспособности флотов, развитию портов, совершенствованию подготовки офицерских кадров, улучшению организации и управления как флотами, так и министерством.

Прекрасно осознавая, в отличие от своего предшественника, необходимость сильного флота для Российской Империи, Николай Павлович лично взялся руководить им. Впоследствии такая сверхцентрализация управления задушила само «детище», но во второй половине 20-х — начале 30-х гг. она оказалась весьма полезной. За 6 лет (с 1827 по 1832 г.) Балтийский корабельный флот был восстановлен! Удалось не только довести численность боевых кораблей до штатной, но и сами суда построить более качественно, так что они прослужили значительно дольше своих предшественников и плавали каждую кампанию. В кратчайший срок удалось повысить боеготовность доставшего Николаю I в наследство «Александровского» флота, что позволило использовать его на Средиземном море.

Принялся за дело император осторожно, как говорится, с умом¹. Перемены и перестановки в руково-

¹ 1825 г. вновь определен на службу прежним чином вице-адмирала, одновременно пожалован в генерал-адъютанты к императору (первый генерал-адъютант из моряков) и награжден 25 тыс. рублей. В 1826 г. Сенявина произвели в адмиралы с оставлением в звании генерал-адъютанта и назначили в сенаторы. На приказе о возвращении адмирала на службу в 1825 г. красовалась собственноручная резолюция Николая I: «Принять на службу прежним старшинством и объявить, что Я радуюсь видеть опять на флоте имя, его прославившее (см.: Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Александра I. С. 170—171).

² Пока остается тайной, кто направлял первые шаги Николая I в совершенно незнакомом для него деле, к чьим советам или мнениям он прислушивался.

дящем составе на первых порах были минимальными, никаких показательных процессов против казнокрадов и нерадивых чиновников не устраивалось.

Под суд пошло лишь несколько мелких дел, поиманных с поличным. Даже Главный командир Кронштадтского порта и его военный губернатор Ф. В. Моллер (1-й) был в начале 1827 г. уволен «на инвалидное содержание», несмотря на грозную формулировку высочайшего приказа «за непросительные беспорядки, явное нерадение к службе и противузаконные действия»¹. Зато в 1826 г. стали вводиться меры по действенному контролю над состоянием судов. Все наличные боевые единицы флота (корабли и фрегаты), кроме явно негодных, расписали по флотским экипажам и передали из портового ведомства в полное хозяйственное управление их командирам, ставшими, таким образом, ответственными за сохранность судов не только в плавании, но и в гавани. Через год ввели «Ведомость о плавании», которую каждый командир корабля, фрегата, брига и т. д. должен был представлять в министерство, то есть фактически императору, в конце каждой кампании. Кроме кратких сведений о плаваниях, ведомость содержала данные с характеристиками самого судна, включая его ходовые и мореходные качества, в ней перечислялись замеченные недостатки и делалось заключение о возможности использования корабля в будущей кампании².

В первые дни нового 1826 г. А. В. Моллер представил Николаю I новый список благонадежных судов

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 937, л. 38. В приказе от 2 января 1827 г. объявлялось, что Ф. В. Моллер освобождается от суда «единственно только по снисхождению и долговременной прежней усердной службе».

² Подробнее о преобразованиях Николая I на флоте см.: Коргуев. Русский флот в царствование императора Николая I // Морской сборник 1896 № 7—8.

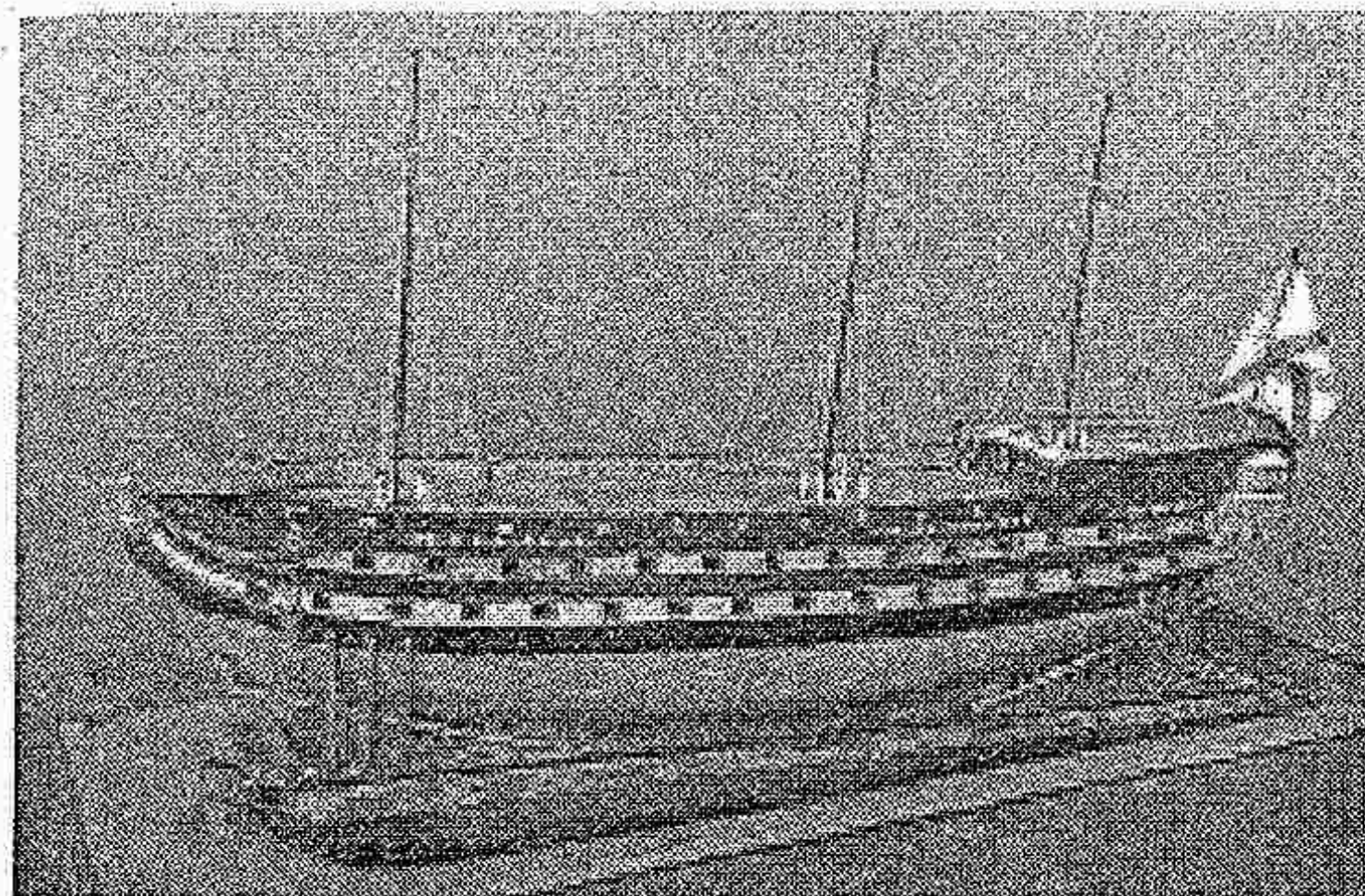
Балтийского корабельного флота, немногим отличавшийся от предыдущего (1825 г.): 7 кораблей и 12 фрегатов¹. Число кораблей в нем увеличилось благодаря окончанию постройки новых судов: 84-пушечного «Гангута» и 74-пушечного «Царя Константина». «Ретвизан», как выяснилось, сгнивший, заменили 110-пушечным «Лейпцигом», будто бы годным с починкой «в здешнее море». В перечне фрегатов добавились 36-пушечные «Елена» и «Крейсер». Последний вернулся из кругосветного плавания; «Быстрого» предполагалось заменить «Легким», а в качестве транспорта использовать спасенный «Александр Невский» (вскоре переименованный в «Виндгунд»).

Из указанных в списке судов оказалось возможным послать в море в кампанию 1826 г. 3 корабля, 10 фрегатов, 2 брига и «необходимое число транспортов и других судов»². Кроме того, в Архангельске строились и должны были летом перейти на Балтийское море два 74-пушечных корабля («Азов» и «Иезекииль»). Вверялась практическая эскадра все тому же адмиралу Р. В. Кроуну при двух флагманах; старшим назначили вице-адмирала Е. И. Лугохина³, а младшим — контр-адмирала Л. П. Гейдена. Возвращение в строй известного на Балтике водителя гребных флотилий в русско-шведскую войну (1808—1809) и при блокаде Данцига (1813) было неожиданным. Гейден длительное время (7 лет) командовал Свеаборгским портом, но с 1823 г. состоял под судом по оговору, аб-

¹ Подсчитано по «Списку кораблей и судов» на 1 января 1826 г. См.: Приложение.

² РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1242, л. 1—4.

³ В середине 20-х гг. флотские экипажи в Кронштадте объединялись во флотскую дивизию в составе трех бригад. Начальником дивизии являлся главный командир порта Моллер 1-й. Первую флотскую бригаду возглавлял вице-адм. М. П. Коробка (в 1826 г. он замещал и Ф. В. Моллера), вторую — вице-адм. Е. И. Лугохин, третью — вице-адм. А. А. Огильви. Такая организация просуществовала до осени 1826 г.



Модель 74-пушечного корабля «Азов»

солютно не ведая, чем кончится его «дело» (о тайном провозе товаров через Свеаборгские брандвахты)¹. Император, продолжая возвращать на флот наиболее

¹ Биография графа Логина (Людвига-Сигизмунда-Иакова) Петровича Гейдена (1772—1850) могла бы послужить основой авантюрного романа. Родившийся в Нидерландах в Гааге, Людвиг, сын Ван-Гейдена, гофмаршала штагальдера (стагхаудера) Соединенных провинций Вильгельма V, с пеленок воспитывался при дворе штагальдера вместе с его сыновьями принцами Вильгельмом и Фредериком. К морю мальчика стали приучать с 11 лет, а вскоре и отправили служить на военные корабли голландской Ост-Индийской эскадры. Вернувшись в Европу в 1795 г., опытный моряк и лейтенант флота, Л. Гейден оказался на родине в самое смутное для нее время: Голландия была оккупирована революционными французскими войсками и объявлена Батавской республикой. Принцы Оранского дома, с которыми он играл вместе в детстве, оказались в опасности, и молодой граф вместе с адмиралом Вальяно тайком перевез их на рыбацкой лодке в Англию. По возвращении героя-роялиста тут же арестовали и посадили в тюрьму. К счастью,

уважаемых его деятелей, лично выбрал Гейдена в младшие флагманы эскадры, дав указание «освободить (его) от всякого взыскания, вменив ему суд в наказа-

Гейдена спас командовавший французской армией в Батавии генерал Пешегрю. Освобожденный после 3 месячного заключения, моряк более судьбу не испытывал и отправился в Россию, в Петербург. В ноябре того же 1795 г. он был принят по повелению Екатерины II на русскую службу капитан-лейтенантом. Начал свою службу Гейден на Черноморском флоте; в 1799—1800 гг. командовал бригантиной в составе русской эскадры на Средиземном море, в 1801 водил на Черном море фрегат «Иоани Златоуст», занимаясь описью и обучением кадетов и гардемарин. С 1802 г., произведенный в капитаны 2 ранга, служил на Балтийском флоте. К началу русско-шведской войны (1808—1809) — Л. П. Гейден капитан 1 ранга и начальник отряда судов. В 1808 г. трижды участвовал в боях с отрядами шведской гребной флотилии (ранен, копужен) и был награжден орденами Св. Владимира 3-й степени и Св. Анны 2 степени; в 1809 — командует флотилией, охраняющей берега Финляндии. В 1810 г. Гейден принимает русское подданство и продолжает командовать флотилией, базирующейся на Або (Турку), став и командиром Абоского порта. В 1813 г. вооружает в Свеаборге большую гребную флотилию (63 канлодки и 13 других судов), с которой под общим командованием контр-адмирала А. С. Грейга участвует в блокаде Данцига (Гданьска) и боях моряков с французскими батареями. За проявленную доблесть награжден шпагой «за храбрость» и чином капитан-командора. В 1814 Гейден приводит свои канонерки в Свеаборг, опять командует Абоским портом; а с 1815 становится главным командиром Свеаборгского порта; с 1817 г. — в чине контр-адмирала и кавалера орденов Св. Анны 1 степени (1819) и Св. Георгия 4 степени (1821, за 25 лет службы). Еще до русско-шведской войны граф Гейден женился на дочери шведского адмирала. Брак его был счастлив, а в семье родилось 6 детей — 3 мальчика и 3 девочки. Старший из сыновей *Логин Логинович Гейден* (1806—1901) вместе с отцом был участником Наваринского сражения и всех трех кампаний русской эскадры на Средиземном море.



Л. П. Гейден

ние»¹. Опытный, храбрый и решительный моряк с аристократическими манерами и знанием 5 языков (не считая голландского) был настолько подходящей кандидатурой на будущую должность командующего русской эскадрой на Средиземном море, что, думается, еще тогда, в 1826 г., он был выбран Николаем I на эту роль. Гейдену осталось лишь пройти «стажировку» в качестве флагмана на практической эскадре под руководством старших адмиралов.

После подписания с англичанами Петербургского протокола «о греках», Николай I всячески горюшил и горюшил моряков, подготавливая свой флот к будущим операциям. В начале апреля последовало его указание, чтобы суда эскадры, «непрерывно» к 15 мая, вышли на рейд. Одновременно была составлена инструкция для Кроуна о последующем крейсировании эскадры в Немецком (Северном) море, «употребляя труд и время на обучение людей морской военной экзерциции», с возвращением в Кронштадт не ранее

¹ РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1242, л. 56

сентября. Как это было непохоже на спокойные прежние кампании!

Приведение в порядок назначенных «в море» судов и их вооружение в гаванях начались в том же апреле. 25 числа бриг «Олимп» уже вышел на рейд, а 29 апреля отправился ставить вехи в Финском заливе. К середине мая корабли и фрегаты эскадры расположились на рейде Кронштадта.

Сведения о судах эскадры адмирала Кроуна (1826 г.)

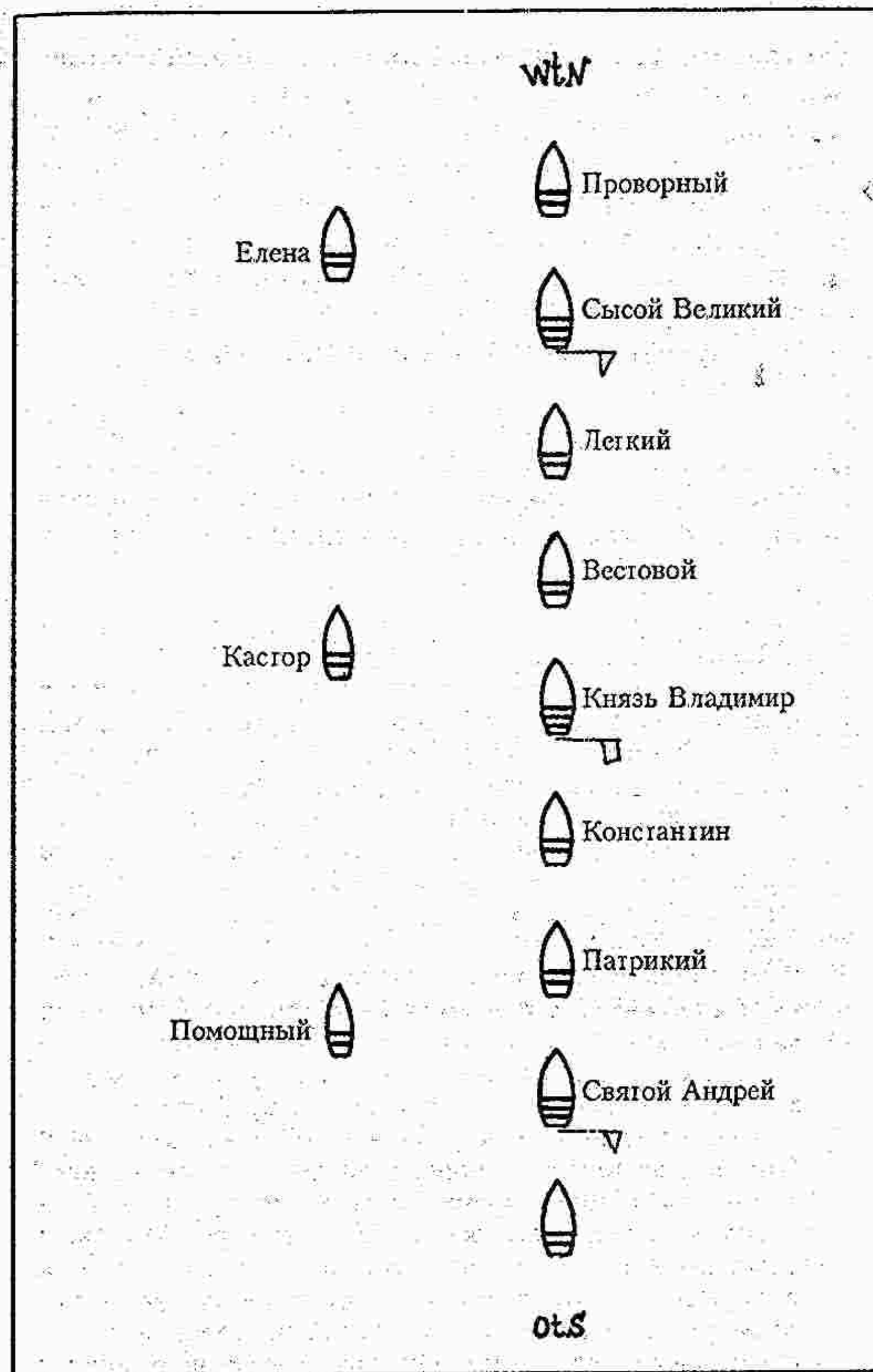
Ранг	Название	Экипаж	Командир
Корабли			
74-пуш. 74-пуш. 74-пуш.	«Князь Владимир» «Сысой Великий» «Святой Андрей»	Гвардейский 4-й флотский 5-й флотский	Кап. 1 ранга П. Ф. Казалов ¹ Кап. 2 ранга А. А. Дурасов Кап. 1 ранга Н. К. Певцов 1-й
Фрегаты			
64-пуш. 44-пуш. 44-пуш. 44-пуш. 44-пуш. 44-пуш. 36-пуш. 36-пуш. 24-пуш.	«Эммануил» «Константин» «Вестовой» «Проворный» «Патрикий» «Легкий» «Елена» «Касгор» «Помощный»	2-й флотский Гвардейский 5-й флотский 7-й флотский 10-й флотский 11-й флотский 1-й флотский 4-й флотский 12-й флотский	Кап. 2 ранга Е. Е. Куликкин Кап. -лейт Т. К. Лядин ¹ Кап. -лейт А. И. Тихменев ² Кап. -лейт И. П. Епанчин 2-й Кап. -лейт П. И. Тыртов 2-й Кап. -лейт В. Ф. Бологовский Кап. -лейт Н. П. Епанчин 1-й Кап. -лейт З. И. Панафидян 1-й Кап. -лейт А. Ф. Северюков

Адмирал Кроун поднял свой флаг на «Владимире», вице-адмирал Лутохин — на «Сысое», а контр-адмирал Гейден — на «Андрее». Команды судов состояли почти из 5 тысяч человек, в том числе около тысячи гвардейцев обслуживали флагманский «Владимир» и фрегат «Константин»³. На эскадре также

¹ В начале сентября после перехода гвардейских моряков на другие суда «Князь Владимир» принял кап. 1 ранга А. И. Грен, а «Константин» — кап. 2 ранга С. П. Хрущев 1-й; корабль и фрегат поступили в 3-й флотский экипаж.

² 19 июня 1826 г. Тихменев умер и 21-го в командование фрегатом вступил кап. -лейт П. А. Дохтуров.

³ Император спешил «оморочить» свой Гвардейский экипаж, основательно поредевший после восстания на Сенатской площади 14 декабря 1825 г.



Ордер похода эскадры адмирала Кроуна

находилось 110 учащихся Морского кадетского корпуса. Остальные кадеты вооружали в Санкт-Петербурге свой «Ураний», готовясь вместе с судами гвардейского отряда¹ под командованием капитан-командора Томаса (Ф.В.) Кандлера крейсировать в Маркизовой луже. В том же порту вооружалась и гребная флотилия (27 канлодок и 3 бота) под командованием капитан-командора Д.В. Руднева, комплектовавшаяся из 19 и 20 флотских экипажей (всего свыше 1300 человек)².

18 мая Николай I посетил фрагманский корабль адмирала Кроуна и несколько фрегат. Это было первое появление нового императора перед моряками³. Разумеется, он остался доволен, повелев объявить

¹ Состав отряда тот же, что и в 1826 г., с заменой яхты «Горнео» на «Дружбу».

² Список участников кампании можно продолжить: в Свеаборге был сформирован отряд гребной флотилии (яхта «Лизетта», 2 палубных бота, 10 иолов и несколько шлюпок), который под командованием лейтенанта Куприянова занимался «промером глубин и входов у Аланских о-вов»; личный состав отряда насчитывал около 350 моряков, главным образом из 22 флотского экипажа (см.: РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1278, л. 21, 23, 25); наконец, летом из Кронштадта отправились «в дальний вояж» 2 новых специально построенных шлюпа — «Моллер» (кап.-лейт. М.Н. Станюкович) и «Сенявин» (кап.-лейт. Ф.П. Лице).

³ Великий князь Николай Павлович, будущий император Николай I, совершил свое первое продолжительное плавание на линейном корабле «Эмгейтен» летом 1824 г. Это путешествие из Кронштадта до Варнемюнде продолжалось 15 дней, причем большую часть времени корабль лавировал у берегов Померании в штормовых условиях. Кто бы мог подумать тогда, что выпавшие на долю вполне сухопутного великого князя испытания не только не отвратят его от моря, но, наоборот, заставят обратиться «на флот... и служащих в оном, попечения и милости...» («Знаменитое пятилетие русского флота» — РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 193).

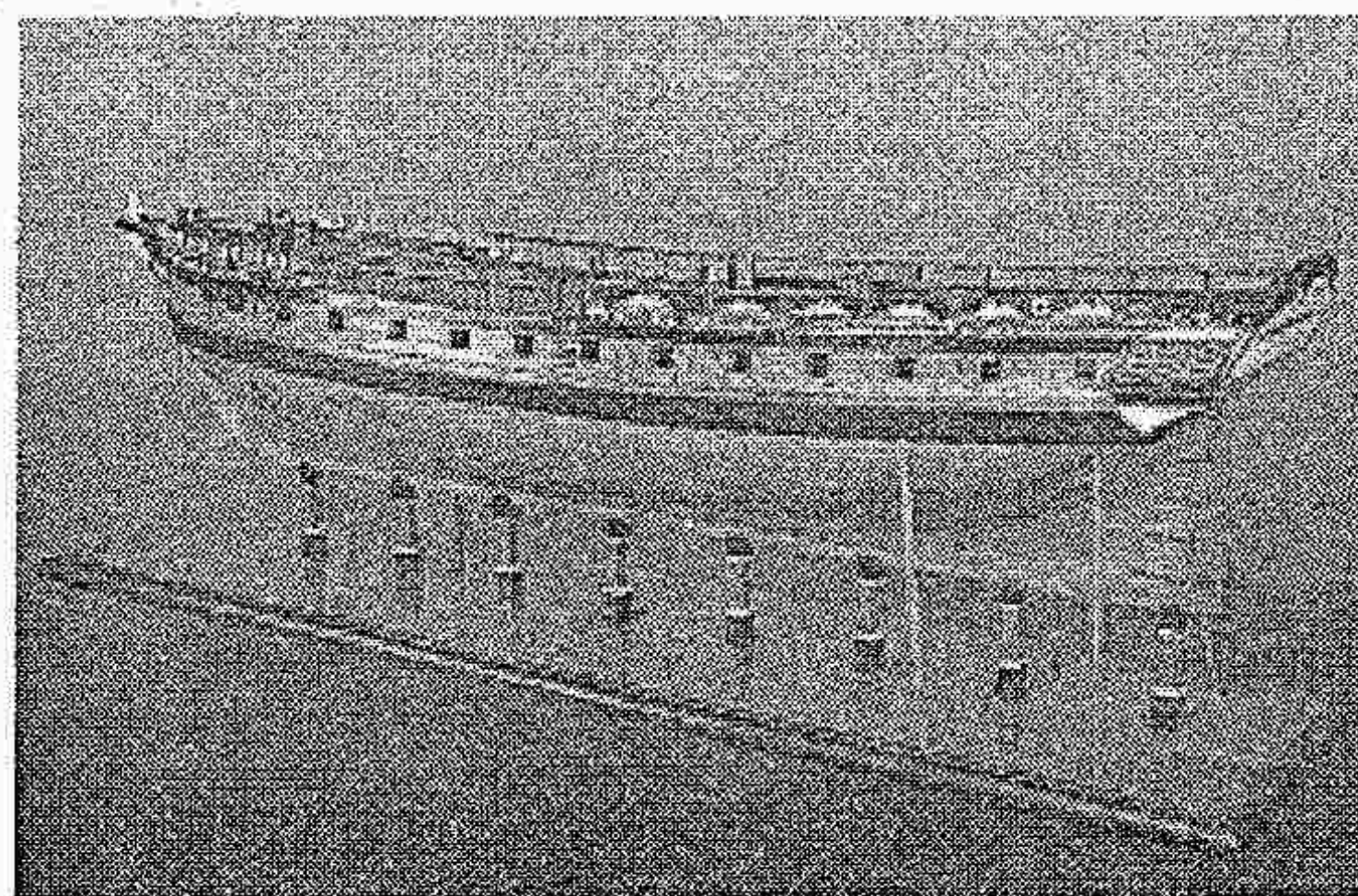
офицерам «благovolение», а нижним чинам пожаловал по 2 рубля на человека. В конце мая «Проворный» и «Помощный» ушли в море с отдельными поручениями, а в начале июня снялась с якоря и эскадра (3 корабля и 7 фрегат). По настоянию императора в нее вошел и фрегат «Легкий», а на дальнюю Кронштадтскую брандвахту заступил «Крейсер» Маленькая 24-пушечная «Помона», по примеру прошлых лет, заняла брандвахтенный пост на Ревельском рейде. На первое время район крейсерства эскадры ограничили Балтийским морем, причем с условием, чтобы суда вернулись обратно к 1 июля. Возможно, что такое изменение задачи объяснялось несколькими причинами: во-первых, планируемым к июлю окончанием следствия и суда над декабристами, и, во-вторых, предъявлением 24 марта — 5 апреля 1826 г. ультиматума Турции по согласованию в кратчайший срок спорных вопросов Бухарестского договора (1821 г.). Так как Порты тут же согласилась на переговоры, которые начались в июле месяце (1 — 13-го числа) в пограничном Аккермане, демонстрация Европе возрождающегося русского флота несколько отложилась.

Как бы то ни было, эскадра «прогулялась» к острову Готланду, затем покрейсировала около Сескара и Красной Горки и 26 июня появилась на Кронштадтском рейде, где моряки взялись приводить суда в порядок. «Владимиру» и «Андрею» понадобился новый комплект парусов — те, что были изготовлены еще в Архангельске для перехода на Балтику, оказались то ли гнилыми, то ли непрочны сшитыми¹. Между прочим, проведенное по этому поводу следствие благоразумно остановилось на второй причине. На новехоньком «Эммануиле» потекли палубы, которые требовалось вновь конопатить, а кроме того, разболтался железный румпель в раме. Последнее вызвало

¹ В начале июня на «Владимире», стоявшем на рейде, напрочь разорвало грот-марсель.

удивление капитана над Кронштадтским портом капитан-командора П. И. Рикорда¹, руководившего ремонтными работами, так как румпель этой чуть более месяца назад портовики сами устанавливали на фрегате. Корпус «Легкого» обильно пропускал воду. Тот же Рикорд докладывал в министерство, что фрегат (постройки 1819 г.) по своей гнилости приготавливал-

¹ *Петр Иванович Рикорд* (1779—1855), будущий известный адмирал российского флота, был сравнительно новым лицом среди руководителей Балтийского флота. После окончания Морского корпуса он совсем юным офицером служил с 1795 г. на кораблях русской эскадры, долгое время находившихся у берегов Англии. Здесь он подружился с В. М. Головниным, а затем оба они поступили волонтерами на английский флот. Рикорд пробыл на английских кораблях 3 года (1803—1805) и по возвращении в Кронштадт принял приглашение Головнина быть его помощником на отправлявшемся в воды Тихого океана (к берегам Камчатки и Сев. Зап. Америки) шлюпе «Диана». В 1811 г. при описи Курильских островов командир Головнин с 2 офицерами и 4 матросами были захвачены в плен японцами. Принявший командование капитан-лейтенант Рикорд, проявив редкую настойчивость, сумел в 1813 г. освободить своих товарищей. Награжденный за этот мирный подвиг званием капитана 2 ранга и пожизненным пенсионом, Петр Иванович в 1817 становится первым морским начальником Камчатки (уже в чине капитана 1 ранга). Блестяще справившись с этим новым для него делом, он через пять лет возвращается на Балтику и назначается командиром 7-го флотского экипажа, а с марта 1825 г. — капитаном над Кронштадтским портом. 3 года Петр Иванович руководит снаряжением кораблей в плавание (с 1826 г. в чине капитан-командора, а с 1827 г. — контр-адмирала). «Встретив из порта какой-нибудь корабль, — пишет биограф адмирала, — Петр Иванович грустил, что другой счастливец, а не он поднимет на нем флаг свой...» Сам ли самодержец российский прознал про это «пламенное желание» или помог генерал-интендант флота В. М. Головнин, только в 1828 г. Рикорд был назначен начальником эскадры, отправлявшейся в Средиземное море.



Модель 44-пушечного фрегата

ся только для брандвахты, а не для кампании в осеннее время.

13 июля вступили под паруса два быстроходных фрегата «Константин» и «Елена». Они направились в Англию. Миссия была секретной и весьма важной: фрегаты везли английским банкирам русское золото (около 174 пудов — почти 3 тонны). Через два дня следом пошла и эскадра Кроуна (3 корабля и 6 фрегат)¹. Адмиралу предписывалось крейсировать у

¹ Фрегаты эти — «Эммануил», «Вестовой», «Патрикий», «Проворный», «Кастор» и «Помощный». Адмирал Кроуи не взял только «Легкого». Он не хотел связываться и с «Помощным», который, по донесению его командира капитан-лейтенанта Северюкова, имел настолько тяжёлый ход, что фрегат в июньском плавании обгоняли все купеческие суда. После возвращения эскадры адмирал в рапорте Моллеру специально отметил морское искусство Северюкова, умудрявшегося все же держаться в строю эскадры, не связывая ее (см.: РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1242, л. 319, 352, 407).

Доггер-банки и вернуться в первой половине сентября.

«Константин» и «Елена» за месяц без происшествий добрались до Лондона и 23 августа, сдав груз, отправились в обратный путь. 29-го «Константин», а 30-го числа «Елена» присоединились на Эльсинорском рейде (пролив Зунд) к поджидавшей их эскадре Кроуна. Из-за противных и часто очень крепких ветров адмирал недолго находился в Северном море. Достигнув берега Шотландии, он повернул назад и 20—21 августа привел эскадру к Зунду. В последний день августа все 11 русских судов пошли через пролив и через 3 дня уже расположились на Кронштадтском рейде. За, казалось бы, недолгое плавание на эскадре умерло 15 моряков, хотя больных было сравнительно (на почти 4700 человек) немного — всего 28.

Весной 1826 г. император задумал одно необычное предприятие — послать в этом году на Средиземное море отряд судов (линейный корабль и фрегат) с командами из Гвардейского экипажа. Судя по сохранившейся инструкции начальнику этого отряда, цель экспедиции была сугубо учебной — морская практика для гвардейцев, но нет сомнения в том, что такое плавание являлось своего рода рекогносцировкой перед будущими походами в Средиземное море, в целесообразности которых Николай I, похоже, не сомневался.

В отряд должны были войти два «Константина» (что уже само по себе символично) — корабль «Царь Константин», который все лето в Кронштадте готовили к плаванию, и фрегат «Константин» из практической эскадры¹. После обшивки подводной части

¹ Константин XI Палеолог — последний император Византийской империи. Владение проливами Босфор и Дарданеллы, го

корпуса «Царя Константина» в доке корабль перетащили в гавань, где моряки флотского экипажа под командованием временного командира корабля капитана 2 ранга П. Н. Зеленого приступили к его вооружению: погрузили балласт, поставили рангоут, вытянули такелаж, установили пушки. Дело продвигалось медленно, так как большая часть моряков экипажа находилась на «Эммануиле» и нижних чинов для работы не хватало. Для ускорения ввода корабля в строй гребные суда позаимствовали из комплекта стоявшего на мели «Прохора». В порту спешно изготавливались станки для картежных единорогов, которыми Николай I повелел вооружить все корабли флота (по 4 штуки на каждый). После возвращения практической эскадры в Кронштадт выяснилось, что фрегат «Константин» в новое плавание пойти не сможет. Возвращаясь к датским берегам, фрегат ночью протаранил бушпригом и форштевнем английское купеческое судно и получил повреждения, степень серьезности которых можно было выяснить только в доке. На это требовалось много времени, и А. В. Моллер решил заменить его на «Елену» или «Кастор». Выбрали «Елену»¹.

К 15 сентября пришло указание императора оставить эскадру на рейде до 1 октября, а отряд готовить к походу. Скорее всего, Николай I, отправившийся в

есть Константинополем, — вековая идея русских правителей. Со времен Екатерины II с ее знаменитым «греческим проектом» — возрождением «Восточной Римской империи» с помощью греков, идея эта, казалось, начала получать практическое воплощение. Не случайно в семье Павла I второй сын был назван Константином. Аналогично поступил и Николай I, также окрестив своего сына (будущего генерал-адмирала русского флота) этим именем.

¹ История первого при Николае I средиземноморского похода приводится по делам РГАВМФ: ф. 203, оп. 1, д. 1317; ф. 283, оп. 1 д. 3.

августе вместе с двором в Москву на коронационные торжества, планировал к этому сроку вернуться в столицу и осмотреть корабли. Получив «программу», Моллер тут же дал приказание Качалову и Лялину переходить со своими моряками соответственно на «Царя Константина» и «Елену», сдав прежние свои суда 3-му флотскому экипажу. Однако четкой смены не получилось. Опытный капитан 1 ранга П. Ф. Качалов (командир Гвардейского экипажа) наотрез отказался идти в плавание, сославшись на нездоровье. Пришлось назначить на его место капитан-лейтенанта Н. Г. Казина¹. Вышла неувязка и с командиром «Елены». До выяснения всех обстоятельств дела о столкновении «Константина» с купеческим судном решено было Т. К. Лялина оставить в Кронштадте, заменив его капитан-лейтенантом М. Н. Лермантовым. Через пару дней передумали, и фрегат начал принимать другой капитан-лейтенант — Н. П. Римский-Корсаков. Однако очередной фельдъегерь привез повеление — назначить командиром «Елены» произведенного за отличия в капитан-лейтенанты М. О. Баранцова.

20 сентября гвардейцы наконец-то переместились на новые суда. В тот же день на «Царе Константине» появился и начальник отряда — известный мореплаватель капитан-командор Ф. Ф. Беллинсгаузен (ис-

¹ *Петр Федорович Качанов* участвовал в плаваниях русской Средиземноморской эскадры в 1798—1800 и 1804—1808 гг. С 1812 г. командовал придворными яхтами, в 1824 именно он был командиром «Эмгейтена», отвозившего Николая Павловича в Варнемюнде, а в 1825 «имел неосторожность» стать командиром Гвардейского экипажа. *Николай Глебович Казин* проплавал на Средиземном море всю «сейявинскую эпопею» с 1804 до 1808 г. С 1814 служил в составе Гвардейского экипажа; в 1824, командуя фрегатом «Проворный», совершил на нем дальнее плавание из Кронштадта до Гибралтара; в 1825, несмотря на небольшой чин (капитан-лейтенант), командовал единственным кораблем практической эскадры Кроуна — «Сысоем Великим».

полнявший до этого обязанности генерал-цейхмейстера и дежурного генерала).

Через 10 дней адмирал Кроун запросил начальника Морского штаба (все того же А. В. Моллера) о дальнейшей судьбе своей эскадры — оставаться ли на рейде или входить в гавань, и получил разрешение с 1 октября вводить в кронштадтские гавани все свои суда, в том числе пришедшие 19 сентября из Архангельска корабли «Азов» (капитан 1 ранга М. П. Лазарев) и «Иезекииль» (капитан 2 ранга И. И. Свинкин), оставив на рейде лишь отряд Беллинсгаузена. 2 октября адмирал спустил свой флаг, корабли и фрегаты поплыли в гавань. 5-го числа вернувшийся из Москвы в Царское Село император¹ неожиданно прислал Моллеру записку: «Если вся эскадра может простоять до 10 октября на рейде, то я прошу ее не вводить!».

Судя по разгоревшейся переписке, перепуганный начальник штаба взбаламутил весь Кронштадт, потребовав возвращения эскадры на рейд. Видавший на своем веку и не такие чудачества, адмирал Кроун тут же согласился, заметив при этом, что 5 кораблей, 7 фрегат и вернувшийся из Архангельска шлюп «Смирный» уже разоружились (спустили рангоут и такелаж), а на архангельских кораблях начали выгрузку артиллерии, горюясь войти в док. 6-го октября Моллер умудрился доложить Николаю I о создавшемся положении. Император вполне разумно не стал настаивать на своей просьбе, высказав лишь пожелание

¹ Торжества коронации в Москве состоялись 22 августа, но император по разным причинам задержался в «первопрестольной», в том числе и в ожидании завершения переговоров в Аккермане (между делом, например, вызвав опального А. С. Пушкина), приехав в Царское Село только 5 октября. 6-го состоялся его въезд в Санкт-Петербург.

осмотреть уходящие в дальнейшее плавание суда, а в гавани — «Азов», «оборудованный» по предложению его командира М. П. Лазарева. Так и случилось. «Азовом» Николай I остался очень доволен и повелел обратить внимание «на сию отделку и удобства» для всех новых кораблей¹. «Царь Константин» и «Елена» должны были отправиться в путь при первом попутном ветре.

10 октября в 11 часов «дополудни»² отряд Беллинсгаузена снялся с Кронштадтского рейда. В отряде насчитывался 1091 человек. Через 11 дней плавания, «при непрерывно продолжающихся свежих ветрах», суда благополучно пришли на Копенгагенский рейд. В последний день октября они отправились дальше и через неделю (6 ноября) расположились на Портсмутском рейде. Здесь скончался заболевший еще в Кронштадте «нервной горячкой» командир «Елены» Баранцов. На его место вновь заступил капитан-лейтенант Римский-Корсаков (бывший старшим офицером на «Царе Константине»). В предписании (инструкции) указывалось: от английских берегов следовать в Гибралтар и Мессину, где ждать дальнейших указаний; в Средиземном море отряд должен был «крейсеровать», подавая помощь против «инсургентских» (греческих) и алжирских пиратов «судам на-

¹ Перечень нововведений на «Азове» и история их рассмотрения специально созданной комиссией подробно изложена в сборнике документов о М. П. Лазареве (см.: Лазарев М. П. Документы. Т. 1. М., 1952. С. 269—271, 272—273, 281—289).

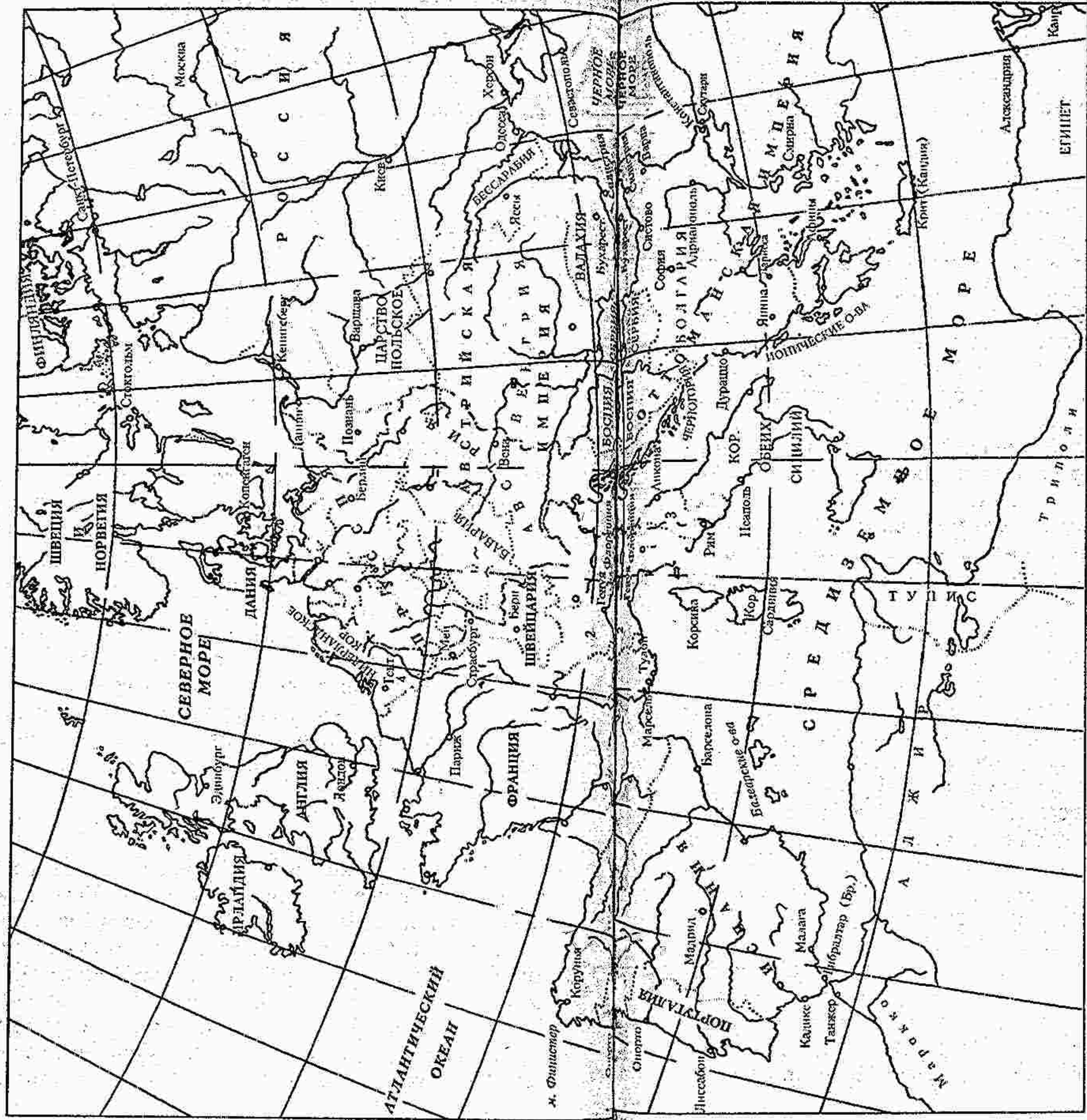
² На судах русского флота отсчет новых суток начинался в 12 часов (в полдень), далее шло время с 1 до 12 часов «пополудни» и вновь с 1 до 12 «пополуночи» (или «дополудни»). Морские сутки опережали «гражданские» (береговые) на 12 часов, что и до настоящего времени вносит путаницу в определение дат ряда событий на море. В 1831 г. на флоте перешли на «гражданское времяисчисление» (РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 1936).

шим, где потребует сего надобность», и возвратиться в Кронштадт к 1 мая следующего (1827) года. Для отдыха и пополнения запасов разрешались заходы в Тулон и Ливорно.

Император лично вычеркнул из предписания Мессину, посоветовал без надобности не заходить в испанские и португальские порты и секретно приказал Беллинсгаузену, чтоб вел «строжайший журнал» о поведении офицеров. О том, какие инструкции на словах дал командору Николай I, остается только гадать, однако никаких действий, выходящих за рамки официального предписания, Ф. Ф. Беллинсгаузен не предпринимал.

Уйдя из Портсмута 3 декабря, русские суда за 20 дней, без заходов, добрались до Средиземного моря и, несмотря на ненастную погоду, почти достигли под Новый год Тулона, но штормом с северо-запада были отброшены к берегам острова Корсика. После длительной и бесплодной борьбы со стихией, имея многочисленные повреждения в рангоуте и такелаже, оба корабля спустились к берегам Сардинии и 9 января зашли вынужденно в залив Пальму (на острове Сант-Ангиохо у юго-западных берегов Сардинии). После двухнедельной стоянки, во время которой моряки кое-как привели суда в порядок, отряд 23-го числа отправился прямо в Тулон, где 26 января и завершил свое «крейсерство» по Средиземному морю.

Пока Балтийский флот совершенствовался в эскадрициях, «греческий вопрос» получил в Европе дальнейшее развитее. В сентябре 1826 г. глава британского внешнеполитического ведомства Дж. Каннинг посетил Париж и получил предварительное согласие французов присоединиться к Петербургскому протоколу. Причиной этого решения послужило не столько взбодоражившее общественное мнение Франции сообщение о падении Миссолонги, сколько явное усиление



Европа 1815 — 1830 гг.

Египта (в случае реализации побед в Море) и собственные далеко идущие планы по интервенции в Алжире (номинальном вассале Турции). Британский же кабинет получал союзника в борьбе с пугающей «просвещенную Европу» самостоятельностью внешней политики нового русского императора на Балканах. С другой стороны, все ухудшающееся положение греков заставляло горопиться с «умиротворением» враждующих сторон. Таким образом, вопрос о посылке эскадр к берегам Мореи для оказания более действенного (прежде всего на турок) давления, поднятый еще во время обсуждения Петербургского протокола, становился реальностью.

Впрочем, английские крейсера «для охраны торговли» постоянно находились в различных районах Средиземного моря, в том числе и в Архипелаге. Французы же, для которых это море было таким же «домашним», как Балтийское для русских, регулярно наведывались к греческим берегам со своей «летучей эскадрой».

Где-то в конце 1826 г. решил послать на Средиземное море достаточно сильное соединение Балтийского флота и Николай I. В начале следующего года это решение стало постепенно обретать конкретные черты. Так, в конце января 1827 г. А. В. Моллер получил сообщение от министра иностранных дел России К. В. Нессельроде «о воле государя... об усилении в будущем лете отряда военных судов в Средиземном море, ныне плавание имеющего...». Причем предлагалось отряд направить в Англию для соединения с новым отрядом, который прибудет туда из Кронштадта. Послушный начальник морского штаба набрался храбрости и 2 февраля посмел возразить императору, объяснив, что такое плавание вызовет чрезмерные затраты (покупка продовольствия для отряда Беллинсгаузена в иностранных портах за валюту и неизбежные ремонтные работы в Англии), и предложил вернуть отряд, как предписывалось ранее, в Кронштадт,

и уже оттуда «отправить экспедицию»¹. Николай I, еще не решив окончательно судьбу гвардейцев, принял компромиссное решение, и вскоре Беллинсгаузен через Нессельроде получил повеление следовать из Тулона в Портсмут, где ожидать распоряжений до середины апреля. Возможно, что это странное повеление объяснялось происходившими в Англии переговорами о дальнейшем развитии Петербургского протокола между представителями Великобритании, Франции и России. В конце концов сработало предложение Моллера: 17 марта русские суда покинули Тулонский рейд, за 25 суток добрались до Портсмута и далее не без приключений 5 июня пришли в Кронштадт.

¹ Там же, ф. 283, оп. 1, д. 3, л. 5—7.

ГЛАВА 2

Кампания 1827 г., от Кронштадта до Наварина

Эскадра Сенявина

В 1826 г. были приняты все меры для увеличения численности боевого состава Балтийского флота. Император, не доверявший портовым властям Кронштадта и обеспокоенный огульным, по его мнению, списанием кораблей, настойчиво требовал от моряков переосвидетельствования наиболее ценных кораблей и фрегатов. В ряде случаев его недоверчивость оправдалась: летом 1826 г. специально созданная комиссия признала годными для плавания «в здешнее море», после некоторых исправлений, фрегаты «Меркуриус» («Меркурий») и «Диана»¹. Оробевшие под высочайшим оком кронштадтцы посчитали годными (что впоследствии не подтвердилось) корабли «Лейпциг» (только «в здешнее море» и только на одну кампанию)² и «Петр» (после исправлений),

¹ РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1242, л. 380—383.

² Негодность единственного оставшегося на Балтийском флоте 110-пушечного корабля «Лейпциг» задела императора, как говорится, за живое. Сомнения его понятны: корабль строился в

пообещали до мая следующего года отремонтировать грозный 84-пушечный «Фершампенуаз», отделать только что построенный на Охте в Петербурге и тут же переведенный на камелях в Кронштадт¹ 74-пушечный «Александр Невский». Здесь же в Кронштадте уже готовились к следующей кампании пришедшие из Архангельска «Азов» и «Иезекииль».

В результате весной 1827 г. Николай I велел отправить «для практических эволюций в море» 9 кораблей, 8 фрегатов, 1 корвет и 3 брига. По списку в этой «сезонной» эскадре числились еще находившиеся за границей корабль «Царь Константин» и фрегат «Елена», достраивавшиеся на Охте бриги «Усердие» и «Охта». Ради увеличения числа линейных

Петербурге, как и положено, в течение 3 лет (1814—1816), имел дубовый набор и медные крепления; подобно «Фершампенуазу», он участвовал в единственной кампании 1822 г. И все же в 1827 г. «особая комиссия» под председательством самого Моллера 2-го и при участии адмиралов Кроуна, Сенявина, Сарычева и Рожнова вынесла «Лейпцигу» окончательный приговор: «в нем вообще гнилостей должно быть более двух третей... и ремонт обойдется дороже строительства нового корабля...», констатировали моряки, мнению которых Николай I не мог не верить (РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 61, л. 12). Рачительный император тем не менее принял «царское» решение: «не разбирать и не исправлять, а оставить его в том виде, как ныне есть, впредь до особого распоряжения» (Там же, л. 16). Корабль пошел на слом только в 1832 г.

¹ До открытия в устье реки Невы Морского канала (в 1855 г.) все построенные в Петербурге крупные суда приходилось доставлять в Кронштадт через мелководный бар реки, глубина которого не превышала 9 футов (2,7 м), на специальных понтонах-камелях, приподнимавших корпуса кораблей. По той же причине погрузка балласта, окончательная внутренняя отделка военных судов, установка рангоута и такелажа, снабжение артиллерией и запасами производились исключительно в Кронштадтском порту.

кораблей фрегата «Эммануил» перечислили в ранг кораблей¹.

Все отправляемые в море суда сводились в «эволюционную эскадру», которая, как и в прошлом году, вручалась адмиралу Д. Н. Сенявину. Флагманами при нем назначались вице-адмирал Е. И. Лутохин и контр-адмирал Л. П. Гейден; начальником своего штаба Сенявин избрал капитана 2 ранга Г. И. Платера (2-го). Кроме эскадры, к кампании готовились также суда гвардейского отряда под командованием нового директора Морского корпуса И. Ф. Крузенштерна, брандвахтенные фрегаты («Помощный» — на Кронштадтском рейде и «Помона» — на Ревельском), мелкие суда для различных надобностей обслуживания Балтийских портов, в том числе и транспорты. Почти полностью в море должны были отправиться первые 12 флотских экипажей (из 27), причем из-за большого недокомплекта часть офицеров и нижних чинов из остающихся на берегу экипажей спешно переводили в плавающие. К осени того же 1827 г. Николай I узаконил как перемещения в экипажах, так и вынужденные перемены их номеров, собственноручно расписав даже новый штат типового флотского экипажа (13 офицеров, 80 унтер-офицеров, 320 старших и 600 младших матросов — свыше 1000 человек), моряков которого должно было хватать на комплектование команд 1 корабля и 1 фрегата. Все действующие и строящиеся суда император также лично расписал на 2 дивизии (1-ю — синего флага и 2-ю — белого флага) по 3 бригады в каждой (одна бригада состояла из 3 флотских экипажей). После постройки новых боевых кораблей в 1829 г. была создана еще

¹ РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 404, л. 1 («О переименовании фрегата «Эммануил» кораблем»).

одна дивизия (3-я — красного флага) с организацией, аналогичной двум первым¹.

Можно лишь предполагать, какое столпотворение происходило в апреле и мае в маленьком Кронштадте! Стихло оно только после того, как во второй половине мая суда начали вытягиваться из гаваней и становиться на рейдах.

Адмирал Сенявин поднял свой флаг на новеньком «Азове», Лутохин — на «Владимире», Гейден — на «Святом Андрее». Здесь же на Большом рейде расположился и гвардейский отряд. Фрегаты «Константин» и «Вестовой» стояли на Малом рейде. Сюда сначала вышли и «Иезекииль», и «Александр Невский», и «Кастор», перешедшие затем на свои места по диспозиции.

Лейтенант Рыкачев, служивший на «Гангуте», в своих записках рассказывает, что моряки 2-го экипажа перебрались на корабль вечером 21 мая, а 22-го «Гангут» уже вышел на рейд: «все на корабле, как обыкновенно, было в совершенном беспорядке...» Утром 23 мая, едва корабль занял место по диспозиции, как его навесил «врасплох» сам император: «Караула не было, все офицеры, занятые работами, были одеты не по форме, палубы были завалены канатами, одним словом, беспорядок был полный...»² Тем не менее Николай I, казалось, остался доволен своими энергичными моряками. Командиру он объявил благодарность, офицерам — благоволение, команде раздали по 2 рубля на человека, по двойной порции вина и «приварок» — по 2 фунта мяса³. Остаётся добавить то, о чем не сказано в воспоминаниях лейтенанта об этом

¹ Там же, ф. 315, оп. 1, д. 973, л. 18, 32; Полный свод законов Российской империи. 1827. Т. 2. С. 693, 1116; Приложение. С. 202.

² Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. 1827—1828. Кронштадт, 1878. С. 1.

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 5об

невиданном чуть ли не со времен Петра Великого события. Во-первых, император осматривал суда эскадры с многочисленной и именитой свитой, в которую входили начальники Морского и Главного штабов Его Императорского Величества А. В. Моллер и И. И. Дибич, а также будущий преемник Моллера князь А. С. Меншиков. Во-вторых, столь демократичная встреча монарха на военном корабле оказалась последней в истории «николаевского флота» — в тот же день последовал приказ, до мелочей регламентирующий поведение офицеров и команды при посещении судов императором.

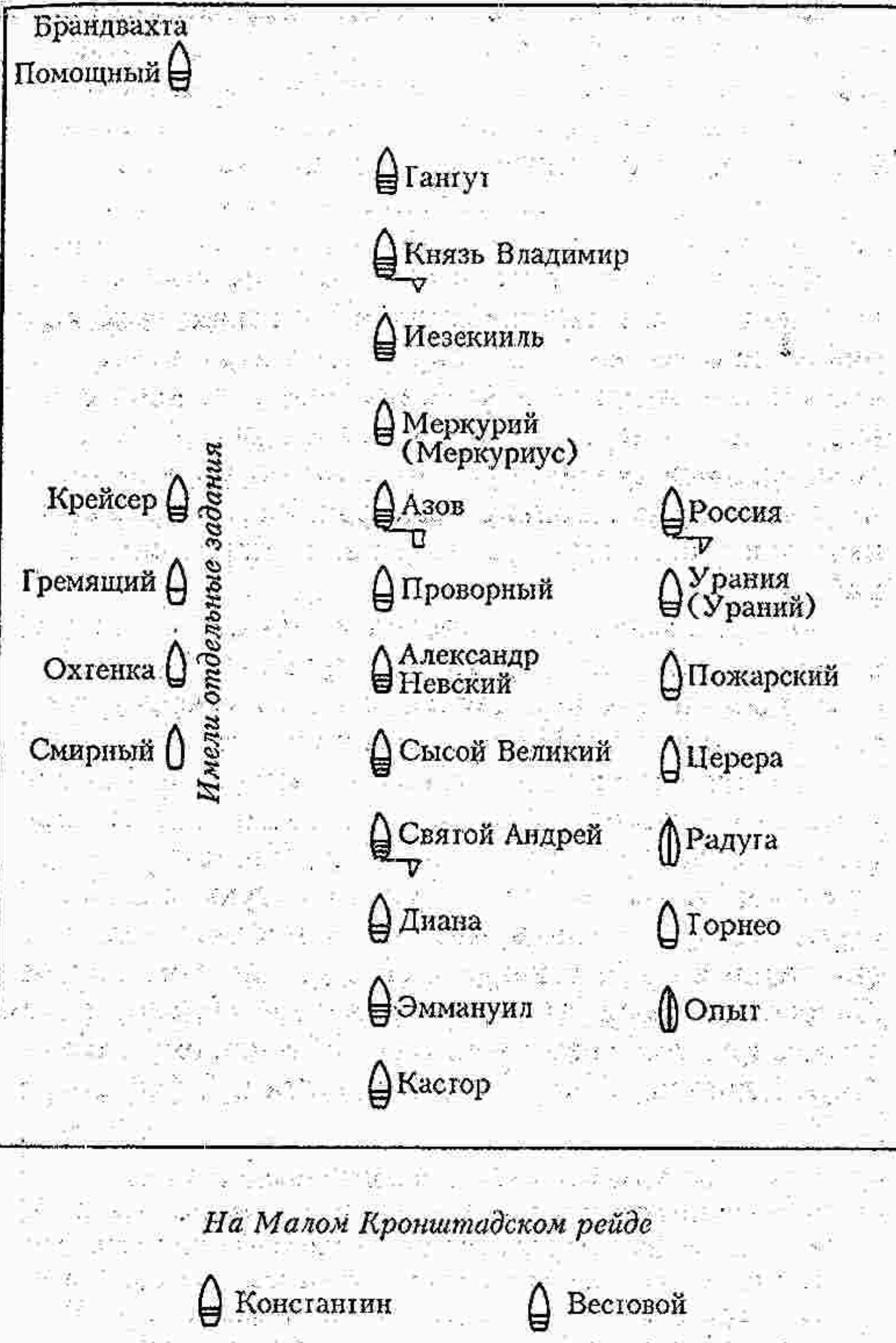
Диспозиция эволюционной эскадры адмирала Сенявина на кронштадтских рейдах в конце мая 1827 г.

Ранг	Название	Экипаж	Командир
Корабли			
84-пуш	«Гангут»	2-й флотский	Кап. 2 ранга А. П. Авинов
74-пуш	«Царь Константин» ¹	1-й флотский	Кап. 1 ранга И. Н. Бутаков ²
74-пуш	«Князь Владимир»	3-й флотский	Кап. 1 ранга А. И. Грен
74-пуш	«Сысой Великий»	4-й флотский	Кап. 2 ранга А. А. Дурасов
74-пуш	«Святой Андрей»	6-й флотский	Кап. 1 ранга В. Е. Рентель
74-пуш	«Александр Невский»	7-й флотский	Кап. 2 ранга Л. Ф. Богданович
74-пуш	«Иезекииль»	10-й флотский	Кап. 2 ранга И. И. Свинкин
74-пуш	«Азов»	12-й флотский	Кап. 1 ранга М. П. Лазарев
64-пуш	«Эммануил»	2-й флотский	Кап. 2 ранга Е. Е. Куличкин
Фрегаты			
44-пуш	«Константин»	1-й флотский	Кап. 2 ранга С. П. Хрущов
44-пуш	«Вестовой»	6-й флотский	Кап. лейт. П. Б. Домогацкий
44-пуш	«Диана»	9-й флотский	Кап. лейт. Г. А. Кашерининов
44-пуш	«Проворный»	9-й флотский	Кап. лейт. И. П. Епанчин 2-й
36-пуш	«Елена» ¹	1-й флотский	Кап. лейт. Н. П. Епанчин 1-й
36-пуш	«Кастор»	4-й флотский	Кап. лейт. И. С. Сыгин
36-пуш	«Крейсер»	12-й флотский	Кап. 2 ранга А. А. Давыдов
Корвет			
24-пуш	«Гремящий»	11-й флотский	Кап. лейт. Н. А. Чглоков ³

¹ После 10 июня 1827 г.

² Первоначально кап. 2 ранга П. Н. Зеленой.

³ В начале августа в Портсмуте сменен кап. лейт. А. Н. Колубакиным.



Диспозиция эволюционной эскадры адмирала Сенявина на кронштадтских рейдах в конце мая 1827 г.

28 и 29 мая стоявшая на рейде эскадра Сенявина вновь, но уже торжественно встречала своего венценосного контролера. Причем 29-го числа император осматривал эскадру вместе с семьей и в присутствии английского и французского посланников.

Какими обстоятельствами было вызвано столь пристальное внимание Николая I к эскадре, ее морякам не объясняли. В Кронштадте ходили слухи, что «снаряжают нас в Америку помогать испанцам восстанавливать там упавшее свое могущество», а офицеры между собой рассуждали, что лучше «помогать грекам»¹. Только несколько человек во всей империи знали всю правду о цели снаряжения кораблей.

30 мая император направил адмиралу Сенявину письмо с приложенной к нему инструкцией Министерства иностранных дел «для руководства вашего пути», также подписанной Николаем. Документ гласил:

«Г(осподин)² адмирал Сенявин, избранный высочайшей доверенностью к принятию главного начальства над эскадрой, отправляемой из Кронштадта, имеет следовать по данной ему уже инструкции в Портсмут. По прибытии в Англию и предварительном сношении с пребывающим в Лондоне послом князем Ливеном г. адмирал Сенявин по воле Е. И. В. отделил от эскадры, ему вверенной, и по собственному его выбору 4 линейных корабля, 4 фрегата и 2 брига для

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 4

² В документах того времени обращение «господин» (г.), «господа» (гг. или г.г.) или «кавалер» (к. или кав.), то есть орденносец, как правило, писали сокращенно. Аналогичным образом сокращались титулы, например: Е. И. В. — его императорское величество, в. в. пр-во — ваше высокопревосходительство. При дальнейшем цитировании документов такие сокращения раскрываются без комментария.

составления эскадры под командой контр-адмирала Гейдена.

Эскадре сей назначается идти в Средиземное море...»¹

Предписание начальника морского штаба А. В. Моллера с более конкретными указаниями о плавании эволюционной эскадры тактично помечено 31 мая:

«По высочайшему Е. И. В. повелению отправляется нынешним летом под начальством Вашего в. в. пр-во эскадра, состоящая из 9 кораблей, 8 фрегатов, 1 корвета и 3 бригов...

Высочайшая Государя Императора воля есть, дабы в. в. пр-во во время плавания вашего приложили всё старание довести эскадру экзерцициями и строгой военной дисциплиной до должного совершенства по всем частям морской службы.

Когда эскадра, вам вверенная, совершенно будет готова к предназначенному ей плаванию и сделан будет депутатский смотр, вы, г. адмирал, при первом попутном ветре благоволите сняться с якоря и следовать в Портсмут.

На вашем пути не оставьте зайти сперва в Ревель, потом в Свеаборг и быть на рейдах сих портов не более 3 дней в каждом, пользуясь, впрочем, способствующими дальнейшему вашему плаванию ветрами. Для освежения экипажа могут быть удобными порты Гетеборг (Гётеборг) и Гамбург, в которые зайти вам представляется по вашему благоусмотрению, но без особой надобности в том лучше миновать их.

Ежели в Портсмуте не получите особых повелений, то следовать вам в Брест и там, пробыв несколько дней по вашему смотрению, идти в обратный путь к Кронштадту.

Из вверенной вам эскадры фрегаты «Константин» и «Вестовой» имеют особое назначение, командирам

¹ Лазарев М. П. Документы. Том 1. М., 1952. С. 289–290.

оних предписано соединиться с эскадрой в Портсмуте или, если там не застанут уже оной, то в Бресте или где по обстоятельствам будет возможно...»¹

Предписание Моллера нуждается в некоторых пояснениях. Численный состав эскадры Сенявина — только директива², фактическое число кораблей было иным, о чем будет рассказано далее.

Названные в документе фрегаты предназначались не для каких-нибудь «секретных» военных целей, а в качестве яхт для перевоза семей высокопоставленных российских деятелей: «Константин» — для отправки в Голландию семейства министра императорского двора князя П. М. Волконского, а «Вестовой» должен был перевезти по Финскому заливу в Ревель (Таллин) семью и свиту графа В. П. Кочубея. Первый фрегат благополучно справился с поручением. Третьего июня он «вступил под паруса», как рапортовал впоследствии его командир, и 26-го числа высадил путешественников на Тексельском рейде, откуда направился в Портсмут. «Вестовому», как говорится, не повезло: сначала он прождал своих пассажиров до 21 июня, затем из-за плохой погоды вынужден был вернуться в Кронштадт и 29-го вновь отправиться в путь, но лишь с прислугой графа и его имуществом. Встречный ветер заставил фрегат долго отстаиваться у острова Сескар. Только 3 июля он добрался до входа на Ревельский рейд, где и выскочил на камни банки Девельсэй. Более 3 суток моряки пытались спасти

¹ Там же. С. 293—294.

² С легкой руки составителей известного отечественного «Морского атласа» (1959 г.) эта директива была принята за свершившееся событие и «канонизирована»: «10.06.1827 из Кронштадта в Портсмут вышла эскадра Сенявина (9 ЛК, 7 ФР, 4 ВС)». См.: Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. М., 1959. С. 466.

свой корабль, но 6-го ветер усилился, появилась течь, и команду эвакуировали на берег. Так «Вестовой», планировавшийся в состав эскадры Гейдена, не дождался Наварина. Его командир капитан-лейтенант П. Б. Домогацкий после судебного разбирательства аварии фрегата был отстранен от службы¹.

Что касается самого казенного текста предписания, то обращает на себя внимание мелочная опека А. В. Моллера над опытным адмиралом Сенявиным: чего стоят указания о посещении портов Ревеля и Свеаборга, лежащих по разные стороны Финского залива, да еще с 3-дневным сроком стоянки; сугубо формальны и рекомендации по заходам в Гётеборг и Гамбург, находящиеся в стороне от генерального курса эскадры. Однако этим Моллер не ограничился. Через неделю он всеподданнейше запросил разрешения направить эскадру не в Зунд, а в Большой Бельт, ссылаясь на большую осадку кораблей. Император по незнанию согласился, и пришлось потом Сенявину доказывать, что «гораздо удобнее и незатруднительнее идти Зундом», сокращая путь, тем более что направления ветров одинаковы для обоих датских проливов. Для доказательства адмирал заметил, что возвращающийся корабль «Царь Константин» благополучно без разгрузки прошел Зундом при осадке кормой 22'9" (6,9 м)².

Суда отряда Ф. Ф. Беллинсгаузена (корабль «Царь Константин» и фрегат «Елена»), которые должны были войти в состав эскадры Сенявина, появились

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 937, л. 90; Соколов А. П. Летопись крушений и пожаров судов русского флота. СПб., 1855. С. 115—117.

² РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 114, л. 16, 17, 38.

на Кронштадтском рейде 5 июня. Легко приказать — присоединиться к эскадре, а вот как это выполнить в несколько дней, оставшихся до срока отправления! Предстояло сменить гвардейцев моряками из флотских экипажей, причем непременно в присутствии императора, затем ввести суда в гавань для необходимого им после длительного перехода ремонта, пополнить запасы продовольствия, воды и снаряжения. Конечно, новые экипажи этих судов (на корабле — 2-го экипажа, командир капитан 2 ранга П. Н. Зеленой, на фрегате — 1-го экипажа, командир капитан-лейтенант Н. П. Епанчин) выполнить всю необходимую программу не успели, и пришлось судам вместе с замешкавшимся корветом «Гремящий» догонять эскадру¹.

7 июня состоялся депутатский смотр всем кораблям и фрегатам, стоявшим на рейде, начиная с самого дальнего «Гангута». Осмотр каждого судна и формальный опрос его команды выполнялся весьма представительной комиссией под председательством вице-адмирала Г. А. Сарычева². Разумеется, «все оказалось в надлежащей исправности», хотя без ряда «но» не обошлось: во-первых, не все суда приняли снабжение от порта, а некоторые даже не получили гребные суда, во-вторых, «адмирал Сенявин и командиры кораблей отозвались, что вообще паруса сделаны не из так добротной парусины (так в тексте)»³.

По последнему поводу А. В. Моллер объяснял императору, что «ни при приеме от порта, ни при вооружении ни один из командиров кораблей или фрегатов насчет недобротности парусины донесения не

¹ Там же, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 15, 17.

² Членами комиссии являлись вице-адмиралы С. А. Пустошкин, Р. Р. Галь, А. А. Огильви, контр-адмирал И. Ф. Крузенштерн, генерал-майор В. М. Головин, капитан-командор Ф. К. Митков, обер-сарваер флота генерал-майор Я. Я. Брюн-сан-Каторин, исполняющий должность генерал-цехмейстера генерал-майор Назимов.

³ Лазарев М. П. Документы С. 295.

сделал», причем, мол, и ранее «той же выработки парусина употребляема была», и даже на судах, «дальние вояжи благополучно совершивших». О том, что парусина могла просто стнить за долгие годы хранения в порту, начальник морского штаба, разумеется, не заикнулся. Каков же был конфуз, когда спустя месяц Сенявин, уже из Копенгагена, не преминул доложить Николаю I о тех же парусах, которые «почти вообще рвались часто по дурному качеству парусины, несколько не соответствующей званию своему и настоящей доброты». Император наложил на письмо начальника эскадры «свирепую» резолюцию: «строжайше расследовать, отчего отпущены паруса худой доброты, нарядив для сего комиссию, доложить немедленно, что открыто»¹. Однако жалобы моряков на качество парусины продолжались и в 1828, и 1829 гг.

Когда на следующий день после осмотра моряки получили приказание принять «по третьему комплекту парусов и по седьмому канату», стало ясно, что эскадра определенно идет в дальнейшее плавание. Логика здесь простая: якорные канаты на всех русских кораблях имели стандартную длину в 100 сажений (182,7 м), выражение по «седьмому канату» значило иметь по 300 сажений на каждый становой якорь (плехт и даглиц) и 100 сажений в запас. Для мелководной Балтики канаты такой длины были не нужны.

В тот же день (8 июня) вечером адмирал приказал сигналом «всей эскадре приготовиться к походу как наивозможно скорее», но и 9-го числа на судах продолжались, казалось бы, нескончаемые работы. По рейду сновали боты и шлюпки, на которых подвозили продовольствие и снабжение².

¹ Там же. С. 301.

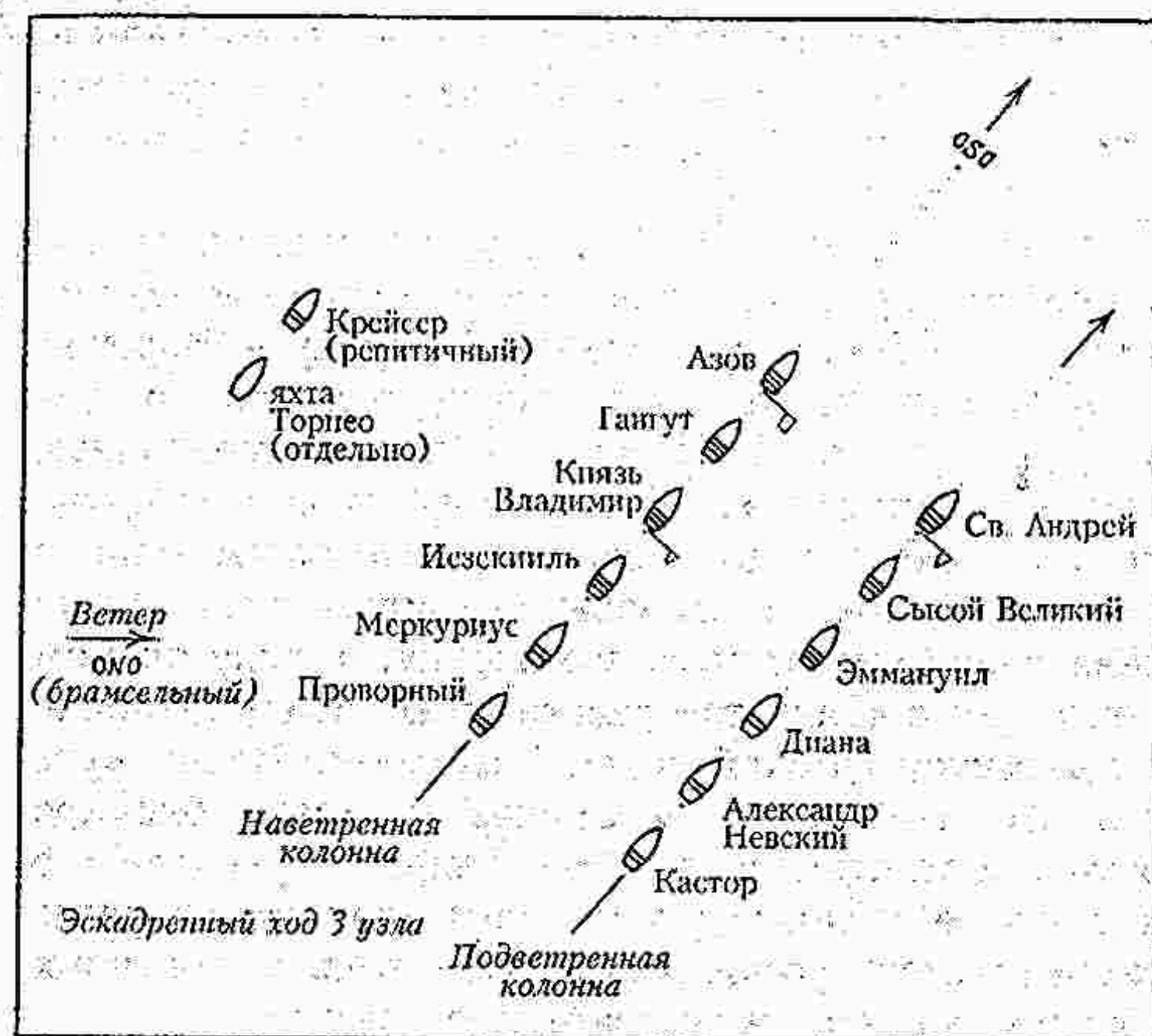
² См., например, «Шканечный журнал Гангута за 1827 — 1828 гг.» (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856, л. 80б).

Решив поскорее выпроводить эскадру из Кронштадта, благо ветры дули подходящие, император в ночь с 9 на 10 июня неожиданно прибыл на «Азов» (на пароходе из Петергофа). Было около 1 часа пополуночи, когда с адмиральского корабля последовал ночной сигнал: «сниматься с якорей»; в 1:30 — «поднять все гребные суда»; в 2:00 — «поспешить всем». В начале 3 часа «велено всей эскадре сниматься с якоря, начиная с подветренных кораблей» (ветер был ОНО).¹ Первым снялся «Иезекииль», за ним «Гангут» и «Меркуриус». В начале 5 часа на «Азове» с трот брам-стенги спустили адмиральский флаг и подняли желтый императорский штандарт, тут же приветствуемый салютом из всех орудий эскадры и Кронштадтской крепости.

Утром весь флот (8 кораблей и 5 фрегатов) прошел одной колонной за Красную Горку и к полудню, разделившись на 2 эскадры, приготовился «к бою». «Подветренная (эскадра) по сигналу подняла красные флаги, а наветренная, прорезав линию подветренной, атаковала ее.»¹ Задумано все было по канонам военно-морской науки той «парусной эпохи», но маневр не удался, корабли смешались, и только «Сысой Великий» блеснул выучкой своих моряков, успев дасть 2 залпа по «Азову». К 14 часам флот перестроился в одну колонну и лег в дрейф. После общего богослужения Николай I перешел на свою яхту, которую пароход потащил в Петергоф, а эскадра к 6 часам вечера, перестроившись в 2 походные колонны, спустилась на WNW и отправилась в плавание.

Через 3 суток (к вечеру 13 июня) она уже расположилась на Ревельском рейде. «Адмирал, находясь в порте сём, — пишет историограф эскадры явно с чьих-то рассказов, — занимался на эскадре различными

¹ Там же, л. 8—9.



Положение колонн эскадры Сенявина перед примерным боем у Красной Горки 10 июня 1827 г.

практическими и тактическими учениями, а для подкрепления здоровья экипажей оной приказал привозить свежее мясо и зелень и брать с берега свежую воду — достойное попечение достойного начальника»¹.

17-го числа эскадра, пополнившаяся бригом «Ахиллес», продолжила плавание. Из-за встречного ветра в Свеаборг Сенявин не пошел, а сразу из Ревеля повернул на запад. Северное балтийское лето моряков не баловало: непостоянные и большей частью противные ветры задерживали продвижение судов. В ночь с 28 на 29 июня благополучно пережили шторм у острова Готланд. Наконец, 4 июля добрались до острова Борхольм, а 6-го подошли к Мэну, где взяли лоцманов для

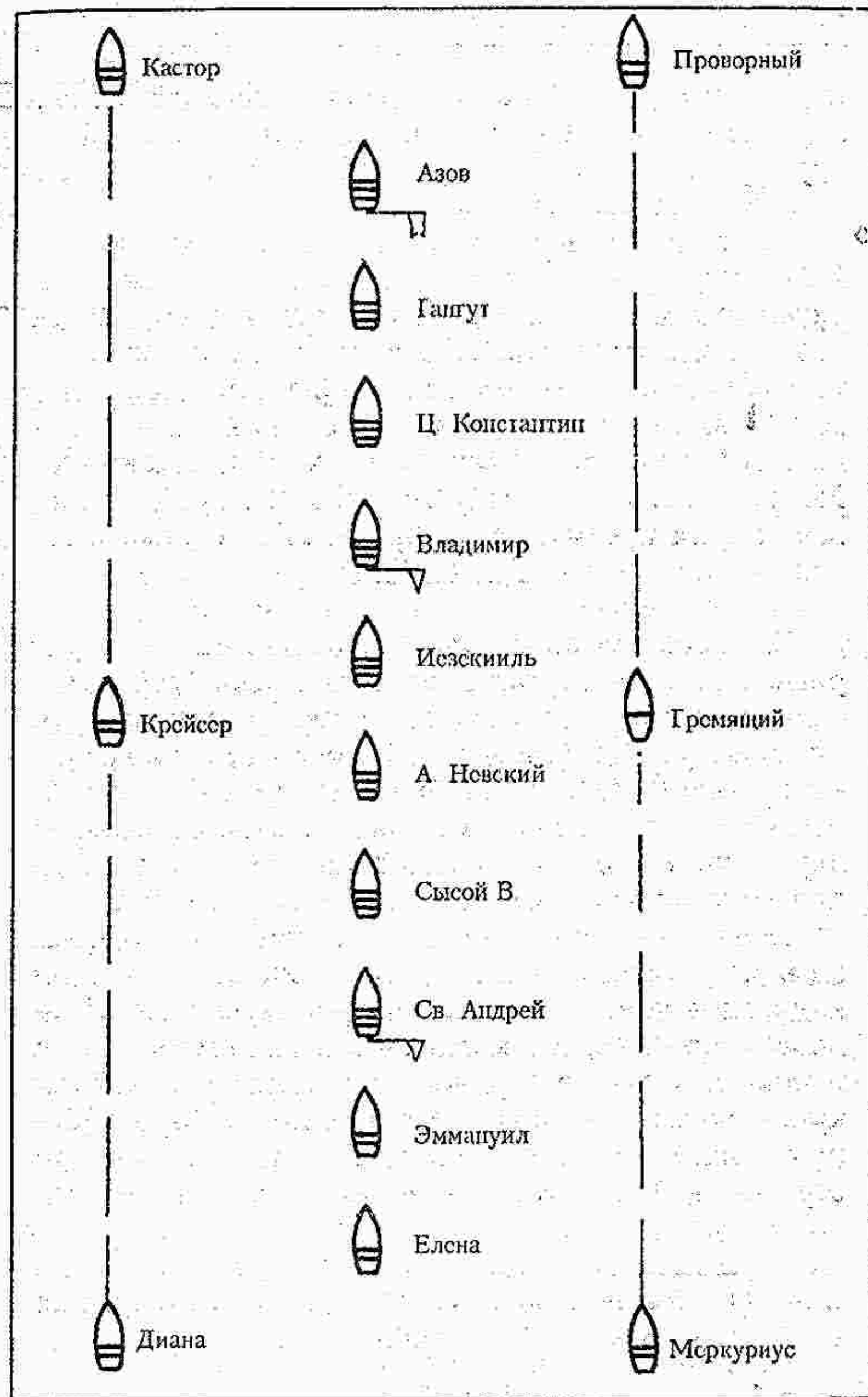
¹ Там же, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 28.

прохода Зундским проливом, и через день стали на якорь на Копенгагенском рейде. В пути от эскадры отстал «Ахиллес», как писал адмирал, «вероятно, по дурному ходу своему».

Обычные для деревянных судов после долгого плавания под парусами повреждения (течь в трюме) имели только «Святой Андрей» и «Меркуриус». Впрочем, Сенявин считал, что они смогут продолжить поход до берегов Англии. 10 числа к эскадре присоединились «Царь Константин», «Елена» и «Гремящий». Датчане с интересом и довольно подробно рассматривали русские корабли, гостившие на рейде. Со слов Рыкачева, они дали им высокую оценку. Между прочим, лейтенант с «Гангута» рассказывал, что посетивший их директор датской морской академии Вольф «уверял нас, что мы идем в Средиземное море блокировать Константинополь, и мы напрасно уверяли его, что ничего не знаем о цели нашего похода»¹. Прелестный пример русских секретов — только для своих, для внутреннего, так сказать, пользования!

11 июля эскадра отправилась дальше, но только в первый день нового плавания ветер был попутным. Почти 10 суток пришлось затем «пробиваться» проливом Скагеррак, и лишь 22-го русские суда вышли в Немецкое (Северное) море. И. И. Кадьян (историограф эскадры) отмечал, что главнокомандующий, как и на Балтике, вынужден был лавировать, «неся всевозможные паруса», и, что особенно примечательно, одновременно выполнялись «примерные с пальбою пушечные и ружейные экзерциции» и даже «обучение абордажу»².

В первый день в Северном море эскадра, «получив славный попутный ветер», прошла за сутки 180 миль, но потом ветер стих. К входу в Английский Канал (Ла-Манш) суда сумели подойти 26 июля.



«Ордер похода» эскадры Сенявина при выходе из Копенгагена

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 13.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 30.

Здесь эскадра чуть не угодила на мель. К счастью, идущий впереди адмирала форзейлем¹ фрегат «Проворный» вовремя увидел обозначавший мель бакан: «На фрегате моментально все лисели полетели вниз, и он, а за ним и вся эскадра, привела в бейдевинд». Рассказавший эту историю А. П. Рыкачев отметил, что Сенявин выразил командиру фрегата свое неудовольствие! Кадьян такое происшествие не поминает, зато рассуждает о выяснившихся во время плавания достоинствах судов эскадры, в том числе их ходовых качествах: «тяжелее прочих “Эммануил” и “Александр Невский”, легки на ходу “Азов” и “Гангуг”, но над всеми брал преимущество фрегат “Проворный”»².

27 июля русская эскадра подошла к Портсмуту и расположилась фертоинг³ на Спитхедском рейде, отсалютовав командиру порта адмиралу сэру Роберту Стопфорту. Его флагманский корабль, знаменитый «Виктори» («Victory»), бывший адмиральским кораблем Нельсона в Трафальгарском сражении, стоял на внутреннем рейде (на реке). В Портсмуте уже дожидался соотечественников фрегат «Константин».

В подписанной 30 мая Николаем I инструкции адмиралу Сенявину о цели отправки отдельной эскадры под командованием контр-адмирала Л. П. Гейдена говорилось, что ее назначением является защита и покровительство торговли и плавания российских купеческих судов «в морях, окружающих берега Мореи, Малой Азии и острова Архипелагские» при строгом нейтралитете «в войне, продолжающейся

¹ Форзейль — легкий на ходу корабль, высланный на разведку впереди эскадры.

² Там же, л. 32—33.

³ Фертоинг — стояние на 2 якорях таким образом, что корабль при разворачивании ветром, течением или волнением остается между якорями.

между турками и греками». В общем, как сейчас говорят, речь шла о военном присутствии в районе конфликта.

Через несколько дней после ухода эскадры из Кронштадта туда пришел английский фрегат «Галатея» в сопровождении парохода. Эти суда разминулись с сенявинским флотом у острова Кошкар. На фрегате находился чрезвычайный посол Великобритании маркиз Герфорд Моряки «Азова», отметившие эту встречу, конечно, не могли знать, что маркиз доставил Николаю I последние новости о переговорах в Лондоне по поводу Греции¹.

Видимо, именно на основании полученных от посла сведений император 19 июня подписал новое предписание, адресованное теперь непосредственно Гейдену, с изложением дальнейших своих намерений, «исполнение коих на вас возлагается».

«Назначение вверенной вам экспедиции, — говорится в документе, — не ограничивается уже первоначальной целью. Но клониться должно еще к другой, важнейшей и тесно сопряженной с нынешним положением политических обстоятельств на Востоке».

Вследствие переговоров, продолжающихся с Англией и Францией, Россия в скором времени имеет заключить с этими державами трактат, предмет коего есть прекращение кровопролитной вражды, существующей между турками и греками, и восстановление в сих краях мира и спокойствия...»² В Лондоне адмиралу должны были сообщить текст проекта договора с предложением посредничества «от имени трех вышеперечисленных дворов» (Великобритании, России и Франции) как туркам («Порте Оттоманской»), так и грекам. Суть этого документа — повтор «Петербургского протокола» (1826 г.) — признание Греции

¹ Там же, оп. 1, д. 973, л. 88; ф. 283, оп. 1, д. 62.

² Здесь и далее см.: Лазарев М. П. Документы. С. 296—297.

существующим государством с собственными законами, но формально остающимся под верховной властью султана. Если Порта отвергнет такое предложение, то соединенным эскадрам трех держав «предназначено наблюдать строгое крейсирование таким образом, чтобы силою воспрепятствовать всякому покушению выслать морем как из турецких владений, так и из Египта какое-либо вспомоществование войсками или судами и припасами противу греческих сил на море или мест, ими занимаемых...». Император считал эту меру (действие соединенных эскадр) неизбежной «по упорному сопротивлению турецкого правительства» и полагал, что союзники (англичане и французы) на нее согласятся. Далее Николай I сообщил Гейдену, что предлагал даже «сим державам превратить предполагаемое крейсирование, буде оно окажется недостаточным для желаемой цели, в действительную блокаду Дарданельского пролива, между тем как таковая же блокада учреждена быть может и со стороны Черного моря».

В новом предписании оговаривалось предоставление вновь избранному президенту Греции И. Каподистрии пособий: через Гейдена и начальствование над соединенными эскадрами держав — старшим в чине. Обращалось внимание на присутствие в Архипелаге, кроме союзных (английских и французских), еще и кораблей других стран, в том числе австрийских: «Поведение ваше против них должно быть вообще основано на добром согласии и в особенности же против эскадры австрийской...».

В дополнение к императорскому рескрипту министр иностранных дел Нессельроде возлагал на адмирала Гейдена задачу «внушения» грекам «спасительной истины» — необходимости принять выдвигаемые державами условия перемирия. Кроме того, моряк должен был вступить в непосредственные отношения с новым президентом Греции и подружиться с ним. Для таких «переговоров» министр предос-

тавлял адмиралу своего чиновника и переводчика (фактически соглядатая) Г. А. Катакази¹. Другому чиновнику, тоже греку, бывшему консулу в Морее, Нессельроде давал поручение «приискать способ заготовления продовольствия для эскадры (в Архипелаге)»². Между прочим, намерение министра снабжать русскую эскадру в Эгейском море таким способом демонстрировало полное непонимание главой российского внешнеполитического ведомства положения Греции, доглы разоренной продолжительной войной на своей территории.

Историк Е. В. Богданович, цитировавший в своей книге «Наварин» новое предписание российского монарха, обращает внимание читателей на фразу о строгом крейсировании: «чтобы силою воспрепятствовать всякому покушению...», что, по его мнению, свидетельствовало о вполне честном взгляде русского правительства (то есть Николая I) на цель посылки союзных эскадр. При этом историк не поясняет, что такая «честная инструкция» при удобном случае могла оправдать нападение русских кораблей на турецкие и во всяком случае должна была прибавить решительности адмиралу Гейдену и его морякам при встрече с турецко-египетскими кораблями, что и произошло спустя несколько месяцев при Наварине.

¹ Гавриил Антонович Катакази (1787—1868) — внук эмигрировавшего в Россию после греческого восстания 1770 г. грека-маниота. С 1812 г. служил в русском посольстве в Константинополе, в 1821 помог многим своим соотечественникам избежать турецких репрессий. С адмиралом Гейденом у чиновника нормальных отношений не сложилось, хотя он и продолжал оставаться при начальнике эскадры всю Средиземноморскую кампанию (1827—1830). В 1834—1843 гг. Катакази занимал пост русского посланника в Греческом королевстве.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. Ч. 1. СПб., 1869. С. 32—33.

Комментируя планируемую императором блокаду черноморских проливов, Богданович добавляет: «И точно, командир нашего Черноморского флота адмирал Грейг уже готовял вверенные ему военноморские силы к немедленному отплытию из Севастополя по первому приказанию из Петербурга¹. В общем, Николай I явно хотел продемонстрировать Османской Порте, а заодно и союзникам, свои «честные», а точнее, решительные намерения в «восточном вопросе».

Рескрипт императора был вручен Гейдену скорее всего в Портсмуте, где этот документ мог послужить лишь своего рода дополнением к решениям дипломатов трех союзных держав. Дело в том, что сразу после прихода русской эскадры на Спитхедский рейд адмирал Сенявин получил известие о заключении 24 июня — 6 июля представителями Великобритании, России и Франции «Лондонского договора» (трактата). Предположения Николая I (кроме, разумеется, блокады проливов) полностью оправдались. В дополнительной секретной статье договора указывалось, что если в течение одного месяца Порта не согласится на предложение посредничества «высоких договаривающихся сторон», то державы направят в Средиземное море свои эскадры «для воспрепятствования прибытию в Грецию или Архипелаг турецких и египетских подкреплений и боеприпасов»².

День подписания Лондонского трактата совпал с днем рождения Николая I. Обрадованный удачным завершением переговоров «чрезвычайный и полномочный посланник российского императора при дво-

¹ Богданович Е. В. *Наварин, 1827—1877*. М., 1877. С. 32—33.

² Палеолог Г., Сивинис М. *Исторический очерк народной войны за независимость Греции*. Ч. 1, 2. СПб., 1867. Приложения С. 1—4.

ре Великобритании» князь Ливен, докладывая об этом событии, писал Нессельроде: «С этого дня будет считаться возрождение христианского народа, и его благословления придадут новый ореол годовщине, столь священной для нас»¹. Сколь изящен поклон своему монарху! Однако «новый ореол» предстояло создавать все-таки не чиновнику МИД, а морякам российского флота, и князь, получив сведения о приходе эскадры Сенявина в Портсмут, поспешил туда.

29 июля Ливен добрался на пароходе до флагманского «Азова». Посланник сообщил адмиралу, что на основании заключенного трактата английская эскадра под командованием вице-адмирала Эдварда Кодрингтона² (3 линейных корабля, 2 фрегата, 1 шлюп и 4 брига) и французская — контр-адмирала де Риньи³

¹ Шильдер Н. К. *Император Николай I*. Кн. 2. М., 1997. С. 104.

² Сэр Эдвард (Эдуард) Кодрингтон (1770—1851) был старым морским волком, с 13 лет служившим в британском военном флоте. В 1805 г. в Трафальгарском сражении он командовал линейным кораблем «Орион». В дальнейшем участвовал в морских операциях против Франции. В 1810 г. защищал Кадис, а затем командовал отдельной эскадрой в восточных водах Испании. Произведенный в 1814 г. в контр-адмиралы, воевал в американских водах (в Мексиканском заливе). С 1821 г. — вице-адмирал, с 1827 — начальник английской эскадры в Средиземном море. В 1828 г. отозван правительством Веллингтона со своего поста в Англию; являлся членом парламента. Впоследствии адмирал.

³ Анри де Риньи (1783—1835) служил во французском военном флоте с 15 лет: с 1809 — лейтенант, с 1816 — капитан. Когда в 1825 г. к берегам Мореи в Архипелаг была отправлена легучая французская эскадра (отряд), Риньи был произведен в контр-адмиралы и назначен ее начальником. С 1827 г. командовал французской эскадрой в греческих водах. С 1828 г. — вице-адмирал, с 1829 — морской префект Тулона; в 1831—1834 гг. морской министр, министр иностранных дел (1834) и опять морской (1834), а затем посол в Неаполе.

(4 корабля, 2 фрегата, 2 брига и 2 галета) уже находятся на Средиземном море, так что и русская эскадра Гейдена должна поспешить туда же.

На следующий день в 6 часов утра Д. Н. Сенявин вызвал к себе на флагманский корабль контр-адмирала Л. П. Гейдена, командиров кораблей «Гангут», «Иезекииль», «Александр Невский» и фрегатов «Константин», «Елена», «Проворный», «Кастор». Рыкачев описывает в воспоминаниях, как вернувшийся в 9 утра на «Гангут» капитан 2 ранга А. П. Авинов тут же собрал офицеров и объявил приказ о включении корабля в эскадру Гейдена, «назначенную в Средиземное море для соединения с английскою и французскою для общего действия в силу трактата».

Три державы предлагали свое вооруженное посредничество для восстановления спокойствия, которая не согласится на принятие вышеизложенных условий (*автономия Греции, с оплатой султану определенной дани*), будет считаться враждебною всем трем державам. Для поддержания этого договора соединенный флот должен состоять из 12 кораблей, 12 фрегатов и такого же числа мелких судов, под командою старшего из адмиралов трех соединенных эскадр.

Капитан объявил нам также, — продолжает рассказ Рыкачев, — что Россия и Франция согласились поручить главное командование над флотом английскому вице-адмиралу Кодрингтону. Вместо инструкции каждому начальнику эскадры дается копия лондонского трактата, и соединенный флот должен действовать так, как бы он был одной нации¹.

Свидетельство офицера с «Гангута» лишний раз подтверждает, что никаких последующих «выборов»

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 16—17.

Главногокомандующего союзными военно-морскими силами на Средиземном море, как утверждают некоторые историки, не было, да и быть не могло: дипломаты обо всем договорились заранее. Во всяком случае, сам контр-адмирал Гейден еще до встречи с английским адмиралом получил инструкцию, согласно которой он «непременно должен поступить под начальство вице-адмирала Кодрингтона или всякого другого офицера английской или французской эскадры, который будет старше гр(афа) Гейдена в чине или прежде него произведен в равный с ним чин»¹. Николай I разумно отдавал «пальму первенства» англичанам. В противном случае российскому императору ничего не стоило назначить руководителем своей эскадры в Средиземном море полного адмирала — того же Д. Н. Сенявина. Однако, наоборот, именно русский представитель на переговорах в Лондоне предложил в руководители соединенного флота британского моряка. Это предложение льстило британскому кабинету и вызвало лишь формальное возражение французов, «принимая во внимание щекотливость самолюбия французской публики и французских моряков». Правительство Карла X пошло на компромисс, приказав командующему своей эскадры де Риньи в случае совместных действий «исполнять планы и предложения других адмиралов, если они старше его в чине»². Изящный оборот французской инструкции по существу означал только одно: де Риньи, как и Гейден, должен был подчиняться Кодрингтону.

Этот факт подтверждает и сам командующий русской эскадры. Описывая свои действия перед Наваринским сражением, Л. П. Гейден отметил, что, «согласно предписаниям, данным адмиралам Лондонскою

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 34.

² Там же.

конференцию, английский адмирал вступил в главное начальство над эскадрами»¹.

Вообще в Портсмуте начальник будущей средиземноморской эскадры получил от князя Ливена массу информации. Так он узнал, что требования перемирия «пред Османской Портой» возложены на посланников союзных держав в Константинополе, а переговоры «пред восставшими греками» поручались начальникам союзных эскадр.

«В случае, если Порта не согласится на переговоры с греками, — говорилось в наставлении, — немедленно должно последовать дружественное сближение союзных держав с сим народом, и тогда соединенные эскадры, обращаясь с греками как с друзьями, должны преградить путь к получению турецкими войсками всякой помощи из Египта и Турции, не принимая, впрочем, участия в неприязненных действиях; (...) надлежит строго наблюдать, чтобы блокада не превратилась в войну. Союзники твердо решились быть примирителями и посредниками и прекратить войну на море. Все неприязненные действия соединенных эскадр будут в противоречии с этими намерениями. Только в том случае, если турки покусятся силою воспрепятствовать союзным державам исполнить роль примирителей, следует употребить силу.»²

Была объяснена Логину Петровичу и политическая подоплека происходящих у греческих берегов событий. Русский посланник отметил, что «на искреннее и деятельное содействие английской эскадры» он

¹ Кампания эскадры под начальством вице-адмирала графа Гейдена // Записки Ученого комитета Главного морского штаба. 1832. Ч. VIII. С. 286.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 35.

(Гейден) может надеяться только в случае продолжения британским кабинетом политики энергичного премьера Дж. Каннинга¹. Относительно французской эскадры Ливен сообщил о «протурецких симпатиях» (точнее, наверное, проегипетских) ее начальника де Риньи. Но так как Франция связала себя договором, «то должна свято исполнить принятую на себя обязанность, и потому можно надеяться, что отныне эскадра ее будет действовать сообразно долгу чести и своему достоинству», то ли с сомнением, то ли с надеждой заявлял дипломат².

Посланник Х.А. Ливен горючил адмиралов с отправкой эскадры к греческим берегам — установленный в трактате срок рассмотрения условий посредничества держав был сокращен с 1 месяца до 2 недель и истекал 20 августа — 1 сентября. Моряки тоже спешили, особенно молодые мичманы и лейтенанты. «Ты можешь вообразить, каким нетерпением горели мы выйти скорее в море...», — писал, например, П.С. Нахимов³ своему другу. Однако нужно было привести суда в порядок после перехода в Англию, запастись свежей водой, закупить и принять провизию. В Кронштадте получили запасы на 4-месячное плавание, а в Портсмуте решили добавить 3-месячный рацион (на эскадру Гейдена, разумеется). Одновременно с корабля на корабль перемещались офицеры и

¹ Лондонский договор 1827 г. стал последним успехом политики Каннинга, он скончался через месяц после подписания этого документа.

² Там же. С. 35.

³ Нахимов П.С. Документы и материалы. М., 1954. С. 68 — 69. Речь идет о Павле Степановиче Нахимове, будущем адмирале — победителе турок при Синопе (1853) и герою обороны Севастополя (1854 — 1855); на «Азове» в 1827 г. он плавал в чине лейтенанта.

магросы. Больные моряки и «неблагонадежные вещи» передавались на возвращавшиеся в Кронштадт суда. Большую помощь в подготовке русских эскадр к походу оказало местное Адмиралтейство. Дефицитные на Балтике штурманские инструменты офицеры закупили в Лондоне. Кроме перечисленных судов, к эскадре Гейдена в начале августа был присоединен корвет «Гремящий». Решение Сенявина было вынужденным — намеченные для включения в средиземноморскую эскадру бриги так и не появились в Портсмуте до ее ухода. На корвет сразу послали конопатчиков со всей эскадры — приводить корабль в порядок для дальнего перехода. Заболевшего командира «Гремящего» капитан-лейтенант Н. А. Челюкова сменил капитан-лейтенант А. Н. Колубакин¹.

В ночь с 6 на 7 августа главнокомандующие эскадрами перенесли свои флаги. Адмирал Д. Н. Сенявин перешел на корабль «Царь Константин», а Л. П. Гейден — на «Азов». Командир этого корабля, знаменитый впоследствии М. П. Лазарев, тогда капитан 1 ранга Лазарев 2-й, был назначен начальником штаба при Гейдене. На новую эскадру, кроме Катакази, поступили еще и чиновники для управления хозяйственной частью во главе с С. М. Бровцыным (чиновником 5 класса). 7-го числа Сенявин официально передал Гейдену «все предписания, инструкции, денежную сумму и кредитивы на оную», — пишет историограф.

Восьмого августа в 13 часов эскадра Гейдена (4 корабля, 4 фрегата и 1 корвет) снялась с якоря. В 14:00 она «вступила под паруса» и, следуя за «Азовом», прошла под кормой концевой из остающихся на рейде русских кораблей («Святого Андрея»), отсалютовав адмиралу Сенявину 11 пушечными выстрелами.

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 35.

Через 4 дня поредевшая «эволюционная эскадра» Балтийского флота (5 кораблей и 3 фрегата) также покинула Портсмут¹. Из-за крепких противных ветров эскадра лишь в начале сентября добралась до датской столицы — «Эльсинорского рейда». Отстояв здесь в ожидании попутного ветра 6 дней, корабли и фрегаты вновь вступили под паруса и на удивление быстро — в 5 суток — добежали до Кронштадта.

В середине сентября после личного осмотра императором вернувшихся судов эскадры их начали вводить в гавани и разоружать. Этим и окончилась для них кампания 1827 г. на Балтике, в отличие от судов средиземноморской эскадры, для которой она затянулась на три долгих и тяжелых года.

Эскадра Гейдена. От Портсмута до Наварина

Покинув Спитхедский рейд, Л. П. Гейден предполагал без заходов в какие-либо промежуточные порты по возможности быстро добраться до порта Мессина на острове Сицилия и, получив окончательные инструкции из Петербурга, направиться в Архипелаг (Эгейское море) для соединения с союзными эскадрами.

Начало похода было благоприятным. 9 августа русские корабли миновали мыс Лизард и, отпустив лоцманов,

¹ 31 июля к русским судам на Спитхедском рейде присоединился транспорт (шлюп) «Кроткий» под командованием капитан-лейтенанта Ф. П. Врангеля. Транспорт возвращался из своего дальнего плавания в Русскую Америку. Моряки «Кроткого» были свидетелями ухода обеих русских эскадр, так как далее на Балтику возвращались самостоятельно. Транспорт пришел в Кронштадт следом за сенявинской эскадрой 14 сентября.

пошли в Атлантический океан. «Свежий ветер нас подхватил, — описывает П. С. Нахимов детали перехода, — сколько возможно пользуясь им, в пять дней долетели до мыса Сан-Винсента¹. Оставалось на одни сутки переходу до Гибралгара, уже начинали мечтать, что скоро достигнем цели своих желаний, но, как нарочно, штили и противные ветры продержали нас очень долго, не впуская в Средиземное море. 24 августа прошли Гибралгар. С сего числа ветер все время нам не благоприятствовал, и все переходы наши были несчастливы...»²

Только 9 сентября с рассветом моряки увидели берега Сицилии, но из-за сильного ветра «привели в бейдевинд и легли в дрейф». В этот несчастливый день погиб мичман с «Азова» Александр Александрович Домашенко (участник кругосветного плавания на фрегате «Крейсер» под командованием М. П. Лазарева). Он прямо из каюты бросился в море, услышав крик «человек за бортом». Несмотря на сильное волнение и ветер, доплыл до тонувшего матроса и поддерживал его до тех пор, пока к ним не приблизилась шлюпка с корабля. Однако спасти моряков не удалось, накрытые очередной волной, они пошли ко дну³.

10 сентября ветер стих, и открылся город Палермо, на рейде которого эскадра и расположилась на якорях после 33-дневного перехода. Здесь адмирал получил высочайший рескрипт, «коим Государь, не отменяя прежде данного повеления зайти с эскадрой в Мессину, предписывал спешить в Архипелаг...»⁴. Как ни горопился Логин Петрович отпра-

¹ Кадьян в своем «Историческом журнале...» уточняет, что эскадра «подвигалась к югу» 10-узловым ходом.

² Нахимов П. С. Документы. С. 69.

³ История гибели офицера, спасавшего матроса, стала широко известна. На собранные офицерами «Азова» деньги уже в 1828 г. в Кронштадте поставили отважному мичману Домашенко скромный памятник, счастливо сохранившийся до настоящего времени.

⁴ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 36.



«Ордер похода» эскадры контр-адмирала Гейдена, следующий под парусами на правом галсе

виться в путь, стоянка в Палермо затянулась. В конце концов, как пишет историограф эскадры, 18 сентября «адмирал, невзирая на противные ветры, приказал поднять якоря». Эскадра дрейфовала у берега и лишь на следующий день ушла, поймав легкий береговой бриз. Так, то лавируя, то лежа в дрейфе, удалось через двое суток приблизиться к Мессинскому проливу, а 22-го войти в него и добраться до «назначенного» порта.

Курьер с императорскими депешами действительно дожидался здесь эскадру, но никаких важных новостей Гейден не получил. Спустя несколько дней, оправдывая свое длительное плавание по Средиземному морю, Гейден сообщил Кодрингтону об инструкции из Петербурга, обязывающей его зайти в Мессину за очередными депешами. «Направил человека в Мессину, — возмущался английский адмирал, — в пункт, всего менее отвечающий цели! А ведь

он (Гейден) писал, предлагая Мальту...»¹ Это был первый, но далеко не последний случай, когда петербургские инструкции ставили грамотного и опытного командующего русской эскадрой в дурацкое положение.

Выбравшись из Мессины, как ранее из Палермо, никак не удавалось — встречный ветер мешал продолжить плавание. Неизвестным оставалось и местонахождение союзных эскадр. В Мессине Логин Петрович, получив известие (оказавшееся ложным), «будто английский адмирал на Мальте», отправил туда фрегат «Константин». Командиру предписывалось на обратном пути соединиться с эскадрой у острова Занга (Закинфа), самом южном из Ионических островов.

Утром 25 сентября «подул удобный для плавания ветер», и «Азов» немедленно развернул сигнал «приготовиться к походу». В полдень русская эскадра снялась с дрейфа, вошла в пролив и, обойдя с юга берег Калабрии, направилась к Зангу — «полагая, что соединение эскадр будет в окрестностях Наварина», — объяснял свой маневр впоследствии Л. П. Гейден.

Опрашивая шкиперов с попадавшихся в пути купеческих судов, русские моряки узнавали последние новости, среди них главную: гурецкий флот соединился с египетским и находится у Наварина. «Мы совершенно не знали — мир у нас или война...», — прокомментировал это известие Рыкачев, сообщая, что адмирал приказал зарядить пушки. Сам Гейден рапортовал впоследствии: «не доходя острова Занг, я известился, что гурецкий и египетские флоты, состоящие из 100 военных судов и множества транспортов, вошли беспрепятственно

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 40 (из письма Кодрингтона к жене).

в Наварино (так в тексте), где их блокирует английский вице-адмирал Кодрингтон с одним только линейным кораблем, почему я поспешил с ним соединиться...»¹

На рассвете 28-го числа показались горы острова Занг.

Три дня русские суда лавировали на виду острова, поджидая свой фрегат и, может быть, союзников. Последнее предположение было отчасти верным — эскадра была тут же обнаружена. 28 сентября — 10 октября находившийся на острове Занг адмирал Кодрингтон получил известие, что капитан английского торгового судна видел «7 русских вымпелов» на запад от острова. Считая, что союзники, не останавливаясь, проследуют к берегам Морей, английский командующий отправил им вслед шлюп (корвет) «Тальбот» с письмом к Гейдену, «чтобы он встретил его (Кодрингтона) пред Наварином»².

1 октября, «получив ровный ветер», корабли русской эскадры построились в две походные колонны и спустились южнее Занга. «Вскоре после восхода солнца, — вспоминает лейтенант с «Гангута», — мы увидели шедшего к нам в полветра английского вице-адмирала. Я вышел на вахту в 8 часов утра, когда мы были уже довольно близко к английским судам. Флаг вице-адмирала был поднят на 88-пушечном корабле «Азия» («Asie»), с ним были 2 фрегата, один шлюп, два брига и на горизонте еще два (брига). В 10 часов английский адмиральский корабль привел на левый галс и лег в дрейф. К кораблю «Азов» тотчас же пришла шлюпка с корабля «Азия». Потом на «Азове»

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 43; Лазарев М. П. Документы. С. 320.

² Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 39 — 40.



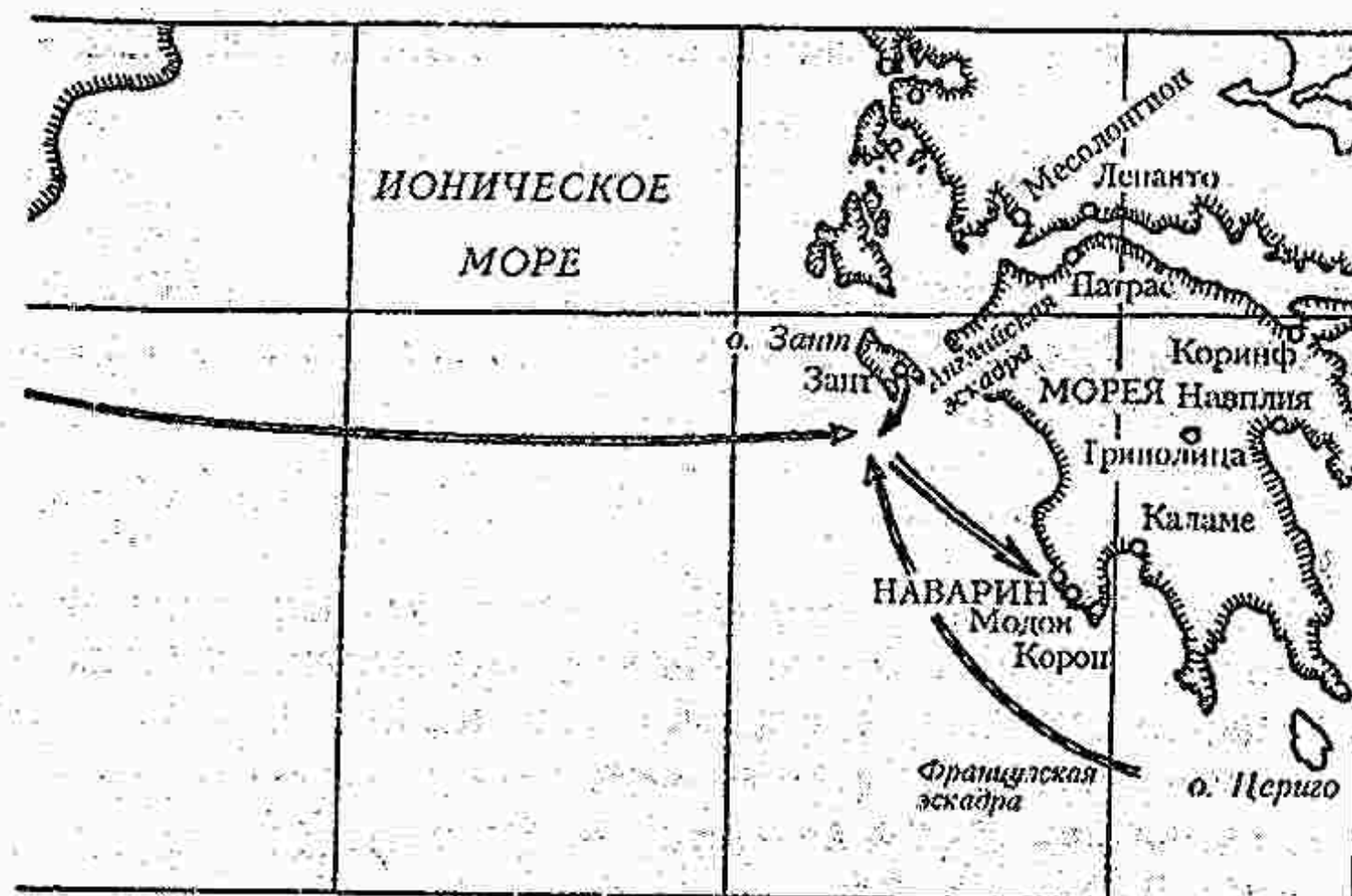
Схема похода русской эскадры

спустили катер, на котором сам адмирал (Гейден) ездил на английский корабль...»¹.

«Около полудня, — продолжает описывать встречу с союзниками Рыкачев, — спустилась к нам по ветру французская эскадра². Флаг контр-адмирала Риньи был поднят на фрегате «Сирена» («Sirene»). Он подошел к флагманским кораблям и также лег в дрейф, между тем как его эскадра под малыми парусами продолжала идти по направлению к Занту. Фрегат «Сирена» также имел сообщение с кораблями

¹ Рыкачев А. П. Записки, веденные на эскадре Л. П. Гейдена // Морские сражения русского флота. Воспоминания, дневники, письма М., 1994. С. 276. Так как отрывки записок лейтенанта с «Гангута», касающиеся действий русской эскадры у Наварина в конце сентября — первой половине октября 1827 г., опубликованы в этом сборнике, более доступном для читателей, чем книга Рыкачева, изданная в 1877 г., здесь и далее ссылки приводятся по этому сборнику (Морские сражения русского флота).

² 2 корабля, 60-пушечный фрегат и 1 шхуна



от о. Сицилии до Наварина

«Азия» и «Азов». Ровно в 12 часов подошел к нам наш фрегат «Константин». В 1 час французский адмиральский корабль снялся с дрейфа, прошел у нас под кормою и направился вслед за своей эскадрой. За ним последовал английский корвет и фрегат. Мы же, снявшись с дрейфа, легли вдоль берегов Мореи, по одному направлению с английской эскадрой. Курс наш ведет к Наварину...»

Примерно также, но более кратко, описывая свою встречу у Занта с союзниками, Л. П. Гейден отмечает, что «сие последовало случайно, но по обстоятельствам случай сей примечания достоин...»¹

Рыкачев, а скорее всего, и другие моряки на эскадре, завидовали офицерам на «Азове»: «сколько новостей теперь там! А мы, ничего не зная, должны теряться в догадках»

¹ Кампания эскадры под начальством вице-адмирала графа Гейдена // Записки Ученого комитета Главного морского штаба. 1832. Ч. VIII. С. 280.

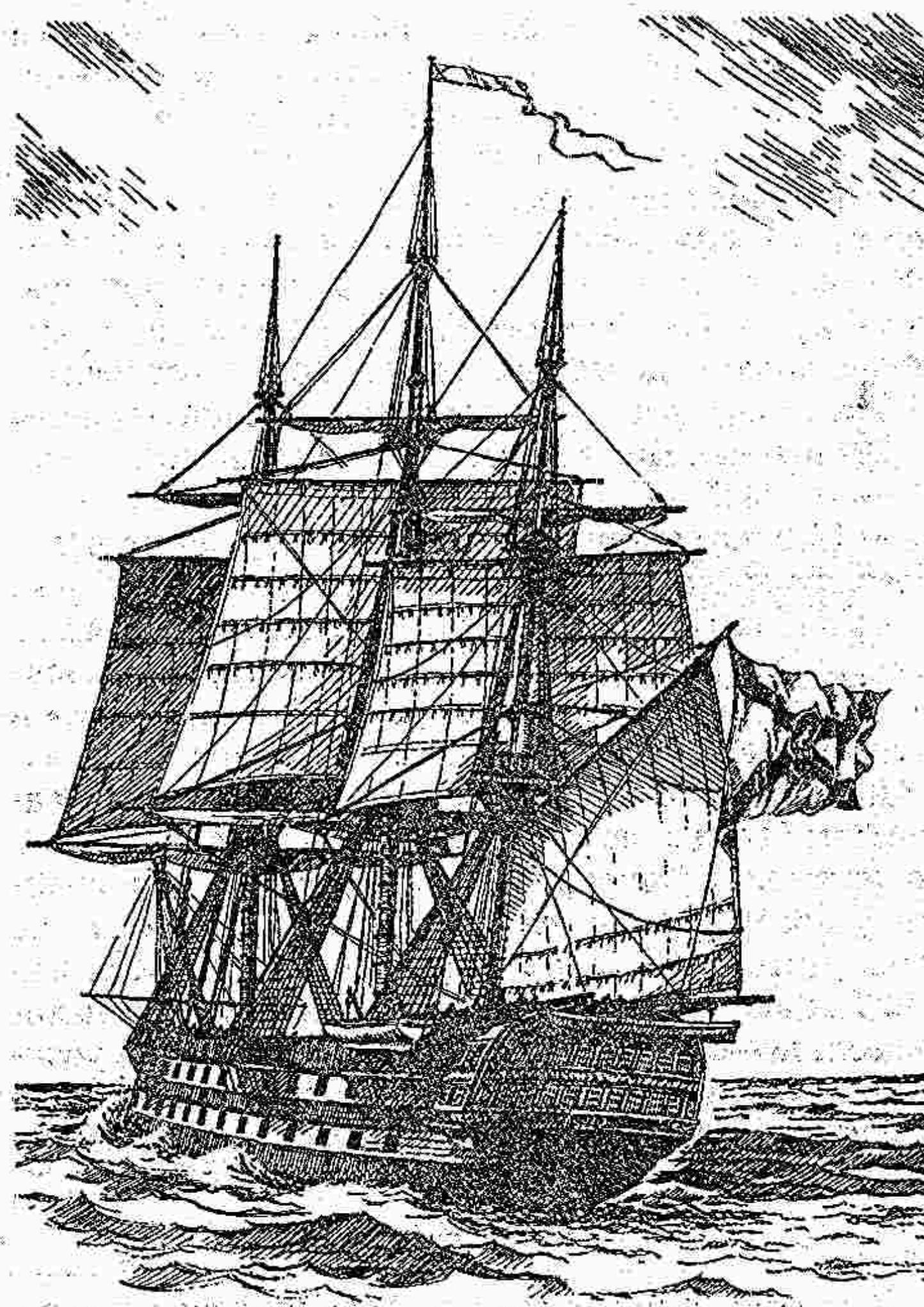
Л. П. Гейден действительно узнал много нового. 4—16 августа посланники трех договорившихся в Лондоне стран (Великобритании — Стратфорд Каннинг, Франции — Арман Гильемино и России — А. И. Рибопьер)¹ в Константинополе представили рейс-эффенди Высокой Порты² Пертев-паше совместную декларацию

¹ *Стратфорд Каннинг* (1788—1881), английский дипломат, двоюродный брат Джоржа Каннинга, с 1832 виконт Стратфорд Редклиф. В 1809 г. являлся секретарем посольства в Константинополе, затем посланник в Швейцарии (1814), представитель Великобритании на Венском конгрессе, посланник в США (1820—1823). Состоял посланником в Константинополе с 1825 по 1841 г. и чрезвычайным комиссаром в Греции (1830—1832). С 1842 по 1852 г. вновь находился в Константинополе, где вел переговоры об установлении границ Греции.

Гильемино Арман-Шарль, граф (1774—1840), офицер в армии республиканской Франции, при Наполеоне дослужился до чина дивизионного генерала, при Людовике XVIII участвовал во вторжении французской армии герцога Ангулемского в Испанию (1823) — начальник штаба армии. С 1824 по 1831 г. посол Франции в Константинополе.

Рибопьер Александр Иванович, де (1781—1865), сын французского дворянина, эмигрировавшего из Франции после революции 1789 г. При Александре I служил в Министерстве иностранных дел и Министерстве финансов, в 1817—1823 гг. управлял Государственным коммерческим банком. В 1824—1830 гг. чрезвычайный посланник и полномочный министр в Константинополе (с перерывом на время русско-турецкой войны 1828—1829 гг.); в 1831—1839 гг. в той же должности в Берлине, при прусском и мекленбургском дворах. С 1839 г. член Государственного совета.

² Рейс-эффенди, или релс-уль-кютаб, — один из трех заместителей Великого визиря, ведал внешними сношениями и одновременно канцелярией по делам немусульманских подданных. Высокая (Блистательная) Порта — обобщенное название правительственных учреждений, или ведомства Великого визиря, Османской (Турецкой) империи.



— Корабль «Азов»

держав о посредничестве. Турецкий сановник наотрез отказался принять документ. 19 августа процедуру повторили, и тот же рейс-эффенди ответил, что султан «никогда и ни от кого не примет какого бы то ни было предложения о греках, трактуя этот вопрос как внутреннее дело Османской Порты, а ноту держав — как вмешательство в эти дела». Впрочем, французскому драгоману (переводчику) удалось прочесть Пертев-паше содержание второй ноты с решением европейских стран принудить враждующие стороны к примирению. Паша выразил непонимание:

— Это война?!

— Нет, но союзники решаются воспрепятствовать турецким войскам высаживаться на греческий берег.

— Как совместить понятия о дружбе с понятием о принудительных действиях? — воскликнул сановник. — Не могут хворост и огонь безопасно лежать друг против друга! Не могут!

Дипломаты сообщили об отказе турок своим адмиралам (Гейден впервые узнал об этих событиях от Кодрингтона). Теперь именно им, согласно Лондонскому договору, надлежало привести в исполнение «принудительные меры» по разъединению противников. Так как временное правительство Греции, находящееся на острове Порос (Порос), приняло все условия Лондонской конференции, меры необходимо было принимать только против турок и египтян, находившихся в Морее.

В сентябре английская и французская эскадры прибыли на вид порта Наварин, где расположился соединенный турецко-египетский флот: турецким командовал Тагир-паша, египетским — Могарем-бей.

13—25-го числа адмиралы Кодрингтон и де Риньи встретились с Ибрагим-пашой, главнокомандую-

¹ Богданович Е. В. Наварин. С. 24—25.

щим объединенных сил, действующих против греков, в его ставке и объявили о намерениях «обуздать сопротивляющиеся силы». Для доказательства серьезности своих намерений адмиралы даже прочитали паше «части инструкции, относящихся к предмету переговоров». Главнокомандующий ответил, что он солдат и должен повиноваться полученным приказам. Ему предписано продолжать войну в Морее и завершить ее взятием острова Идра, и он это исполнит. «Но как Порта, дав ему сие повеление, не предвидела настоящего насильственного случая, то он отправит гонцов в Константинополь и Каир и дает слово, что до возвращения оных его флот не выйдет из Наварина в течение 22 дней...»¹ Адмиралы в свою очередь согласились пропустить суда с курьерами.

Понадеявшись на дженгельменское (на словах) соглашение о «перемирии», союзники оставили наблюдать за мусульманским флотом 2 фрегата, а сами ушли из-под Наварина: англичане — к острову Зант, а французы к Мило (Милосу), «дабы таким путем, — как пишет исследователь последующих событий при Наварине Броневский, — турецкий флот не мог пройти ни в Патрас, ни к острову Идра»².

Через неделю (19 сентября) турецкая эскадра покинула Наваринскую бухту и направилась к Патрасу, о чем английский крейсер (фрегат «Дартмут») тут же сообщил на Зант. На следующий день (20-го числа) Кодрингтон с эскадрой, в которой после отправления большей части судов на Мальту за снабжением остались лишь корабль «Азия» и шлюп «Тальбот»,

¹ Рассказ о действиях английской и французской эскадр в сентябре 1827 г. приводится по трудам, описывающим Наваринское сражение. См.: Богданович Е. В. Наварин. С. 43—44; Нахимов П. С. Документы. С. 70; Кадьян И. И. Исторический журнал (РГВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 73—76об.).

² Броневский В. Б. Наваринская битва 8-го октября 1827 года // Военный журнал. 1829. №3. С. 4—7.

вышел в море и, встретив турок, заставил их повернуть назад. 21 сентября Ибрагим-паша с частью флота встретил свою возвращающуюся эскадру и вновь повел ее к Патрасу. Несмотря на явное неравенство сил, англичане 22-го числа опять преградили дорогу мусульманам. После предупредительных выстрелов турецко-египетские эскадры нехотя отправились обратно к Наварину. По сведениям Броневского, уже тогда (22 сентября) Ибрагим-паша был предупрежден, что «если сделан будет один выстрел по союзным флагам, то оный послужит к гибели оттоманского флота»¹.

Обвинения историков в нарушении Ибрагим-пашой перемирия в данном случае можно считать весьма спорными. Еще в начале сентября главнокомандующий греческого флота адмирал Кохрейн с 23 судами появился в водах Патрасского (Коринфского) залива у Миссолунги, поджидая греческие же войска (отряды) генерала Черча. После переговоров адмиралов в Наварине с Ибрагим-пашой Кодрингтон потребовал от греческого адмирала прекратить военные действия «на албанской стороне». Кохрейн послушался и увел свой флот в Архипелаг, но не весь. Самовольно (?) отделившийся от флота отряд под командованием добровольца-филэллина Гастингса, в составе парового корвета «Картерия» («Karteria»), 18-пушечного брига «Сувенир» («Souvenir»), 2 шхун и 2 канонерок, проник в Патрасский залив и 18 сентября атаковал небольшую турецкую флотилию (2 брига, 3 шхуны, 4 мелких судна и 3 австрийских транспорта).

¹ Там же. С. 7. О происходящих во второй половине сентября событиях у Наварина см. также: Гервинус Г. История девятнадцатого века от времен Венского конгресса Т. VI, ч. 2; VII. Восстание и возрождение Греции. СПб., 1888. С. 291.

В ходе боя корвет, действуя новейшими бомбическими орудиями, сжег бомбами и гранатами 2 брига¹. Еще 5 судов было сильно повреждено, а австрийские «купцы» взяты в плен². Возмущившись таким «нарушением мира», Ибрагим-паша и послал свой флот, чтобы наказать Гастингса³.

Тем временем французский крейсер (фрегат «Армида»)⁴ из-под Наварина добрался до острова Мило и сообщил своему адмиралу о выходе турецкого флота. Обеспокоенный де Риньи поспешил со всей эскадрой на помощь Кодрингтону. Однако в пути французов задержала непогода. Во время налетевшего шквала линейные корабли «Сципион» и «Прованс» получили серьезные повреждения в рангоуте (особенно досталось потерявшему мачту «Провансу») и были отправлены ремонтироваться на Ионические острова⁵. Л. П. Гейден объяснил причину повреждения этих кораблей несколько иначе: «“Сципион” и “Прованс” ночью сошлись, повреждение было великое (так в тексте) и эскадра вынуждена была зайти в гавань Сести (Серви — на французской карте

¹ «Картерия» (с греч. — «Постоянство»), первый паровод для греческих ВМС, построенный в Англии на деньги так называемого 2-го английского займа. Назначенный его командиром Гастингс наблюдал за его постройкой и вооружением. В сентябре 1826 г. этот «новый и по-новому вооруженный корабль» пришел в воды Архипелага. Паровая машина корвета часто выходила из строя, и в бою 18 сентября 1827 г. он действовал как парусное судно, но, чуть ли не впервые в морской истории, бомбическими орудиями.

² Гервинус Г. История девятнадцатого века. Т. VI. С. 289—290.

³ Спустя 8 месяцев «командор» Гастингс (Гэстингс) был смертельно ранен во время боев у крепости Анатолико и 1 июня 1828 г. (по новому стилю) скончался.

⁴ Латинская транскрипция названий английских и французских судов, участников Наваринского сражения, приводится далее в гл. 3.

⁵ Гервинус Г. История девятнадцатого века. Т. VI. С. 290.

Греции того времени), близ мыса Сант-Анжело (ныне Малеас) для исправления; «Сципион» вскоре исправлен, но «Прованс» возвратился в Тулон, поставя вместо мачт стены»¹. Так или иначе французская эскадра задержалась в пути от острова Мило и «соединилась» с английской и русской только 1 октября у Занга.

Эта случайная встреча русской эскадры с союзными пришлась как нельзя более кстати, значительно усилив союзный флот, оказавшийся разбросанным по Средиземному морю.

По-видимому, при первом свидании адмиралов 1 октября было решено, что англичане вместе с русскими заблокируют Наваринскую бухту (гавань) и будут дожидаться французов, отправившихся в Занг для пополнения запасов, а когда 3 эскадры соединятся, адмиралы опять обратятся к Ибрагим-паше с коллективным письмом по поводу нарушения данного им слова: выхода флота из Наварина и продолжения войны в Море.

2 октября русские и английские корабли легли в дрейф между островками Продано и крепостью Модон против входа в гавань Наваринского порта. Описывая происходившие у Наварина события, Гейден отмечал, что «место сие до соединения всех союзных сил было постоянным пребыванием российских и английских адмиралов (так в тексте), которые строго наблюдали положение турецкого флота, в Наварине находящегося, и верно знали число и состояние оно-

¹ Кампания эскадры под начальством вице-адмирала графа Гейдена // Записки Ученого комитета Главного морского штаба. 1832. Ч. VIII. С. 281. Объяснение Гейдена представляется более верным, но следует отметить что поврежденный «Прованс» все же зашел в Наваринскую бухту 10 октября (из Серви или Занга, в данном случае не важно) и только 13 октября отправился в Тулон.

го...»¹. Записки Рыкачева позволяют детализировать события, происходившие в эти дни².

«2 октября... У входа в бухту мы нашли еще два английских фрегата, английский же бриг, один французский фрегат и французскую же шхуну³... «Азов» держался очень близко к кораблю «Азия», и, кажется, что граф (Гейден) был у Кодрингтона...

Адмирал извещал приказом о вступлении в соединение с английским и французскими флотами и предписывал каждую минуту быть готовыми к военным действиям...»⁴ Действительно, в шканечном журнале «Гангута» записано: «3 октября... по полудни... в 9 часов (т. е. 2 октября 1827 г. в 21:00) читан был приказ от Главнокомандующего эскадрою всей команде, чтобы во всякое время быть готовым при первом сигнале вступить в сражение»⁵.

3 октября с утра русские и английские суда отдали все паруса и лавировали к входу в Наваринскую бухту, где потом и держались под одними стакселями. «У нас на корабле, — рассказывал лейтенант с «Гангута», — совершенно все готово к бою. Людей учат у пушек два раза в день...» Разумеется, на остальных кораблях союзников происходило то же самое, что и на «Гангута».

¹ Лазарев М. П. Документы. С. 366 (из донесения Л. П. Гейдена в Петербург).

² Свидетельства А. П. Рыкачева, П. С. Нахимова и самого Л. П. Гейдена в ходе работы над книгой сверялись с архивными документами, в том числе шканечным журналом эскадры Гейдена (см.: РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3860), вахтенными журналами кораблей и «Историческим журналом...» И. И. Кадьяна.

³ Таким образом, в английской эскадре в этот день насчитывалось: 1 корабль, 4 фрегата и 2 брига.

⁴ Морские сражения русского флота. С. 277.

⁵ РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856, л. 107об.

4 октября эскадры оставались в дрейфе. «Сегодня, — писал Рыкачев, — наш капитан (А. П. Авинов) обедал у адмирала и привез много приятных новостей: первое, что Кодрингтон в случае упорства турок хочет атаковать их в самой губе (бухте)....»¹.

В этот день, как и в последующие, подготовка кораблей к бою продолжалась. Под вечер два фрегата — русский «Константин» и английский «Кембриан» — были отправлены в Каламатский залив, «дабы возбудить мужество находящихся там греков и заставить удалиться турок, хотевших занять эту часть полуострова....» Речь шла о защите селения Армира, около которого находился местный греческий отряд — «спарганское войско», как его называют в некоторых документах по историческому названию местности. Именно греки этого отряда и сообщили адмиралам союзного флота факты разорения египтянами «полей Мессении» (уничтожения фруктовых деревьев), а местные старейшины просили защиты².

5 октября турецко-египетский флот в Наварине блокировали уже 3 эскадры: английская (1 корабль, 3 фрегата и 5 мелких судов), расположившаяся у входа в бухту, французская (3 корабля, 2 фрегата и 2 шхуны), прибывшая накануне ночью и обосновавшаяся далее «на ветре к морю»³, и русская (4 корабля, 3 фрегата и корвет), державшаяся у Модона.

С утра начальники эскадр собрались на «Азии». На этом совещании было решено в последний раз, как говорится, миром воздействовать на Ибрагим-пашу.

¹ Морские сражения русского флота. С. 278.

² Лазарев М. П. Документы. С. 367; Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 38.

³ Первый французский линейный корабль «Бреслав» пришел еще 3 октября.

В подготовленном обращении к паше сообщалось, что адмиралам известно о продолжающихся в Мореях военных действий против греков и опустошении египетскими войсками западной части полуострова, а также началом на юге (против округов Майны) военной экспедиции. Напомнив, что все это, не говоря уже о попытках выхода турецко-египетского флота в море, происходит в нарушении заключенного «перемирия», союзники потребовали объяснений и выполнения соглашения, отметив «неминуемые последствия, какие будут иметь ваш отказ или уклонение»¹. В качестве ответной меры адмиралы решили войти в бухту, «дабы присутствием своим и положением союзных эскадр принудить Ибрагима сосредоточить силы свои в сём пункте (Наварине) и отказаться от всякого нового предприятия против берегов Мореи и островов Греции»².

Ввод эскадр в Наваринскую бухту моряки-союзники считали единственно верным средством воздействия на военно-морские силы Ибрагим-паши, так как дальняя блокада Морейских берегов из-за наступающей зимней непогоды признавалась ими трудноосуществимой и малоэффективной. На случай «общего дела» начальники русской и французской эскадр официально подчинили себя английскому

¹ Письмо трех адмиралов Ибрагим-паше от 5–17 октября 1827 г. публиковалось неоднократно. См., например: Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 38–39; Рыкачев А. П. Наварин. С. 52; Доценко В. Д. Мифы и легенды русской морской истории. СПб., 1997. С. 32–33.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 39; Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 40–41 (Протокол союзных адмиралов перед Наваринским сражением от 6–18 октября). Судя по всему, этот протокол был составлен также 5-го числа и только подписан 6-го, после провала миссии с вручением письма Ибрагим-паше.

вице-адмиралу Кодрингтону, как старшему в чине, дав взаимное обещание уничтожить турецко-египетский флот, «если хотя бы один выстрел будет сделан по союзным кораблям»¹.

Подписав письмо-обращение к египетскому военачальнику, адмиралы Гейден и де Риньи вернулись на свои корабли, а Кодрингтон на «Азии» под белым флагом направился к входу в Наваринскую бухту. Рыкачев так описывает дальнейшие события: «Фрегат и бриг, шедшие за ним, также подняли белые флаги и вошли в саму бухту. В это время подошли к флоту (союзников) 2 английских 74-пушечных корабля, пришедших с Мальты ("Генуя" и "Альбион"), и один бриг, а с воротившегося к нам адмиральского корабля "Азов" потребовали мичманов за приказаниями, а потом и капитанов. Капитанам было объявлено, что сегодня на конференции адмиралы положили между собою, что если не будет удовлетворительного ответа на письмо, то идти при первой возможности в самую Наваринскую бухту и принудить там пашу к исполнению требуемого...»

Вечером английские суда с парламентом вернулись. «Наше письмо к Ибрагиму принесли назад нераспечатанным, — писал Кодрингтон жене, — его лундрагоман говорит, будто бы никто не знает, куда он (Ибрагим-паша) делся, но я уверен, что завтра же он найдется. Если только ветер позволит нам бросить якорь борт о борт с его судами»².

Решение адмиралов ввести свои эскадры в бухту и стать «борт о борт» с судами турецко-египетского флота и сегодня достоверно не объяснено. Версия советских историков о том, что Л. П. Гейден и его «флаг-капитан» М. П. Лазарев настояли на этой ра-

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 78—81.

² Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 40.

дикальной мере¹, не подкрепляется никакими документами и вдобавок не согласуется с ходом событий осенью 1827 г.

Действительно, английская и французская эскадры не помешали турецкому флоту соединиться с египетским при Наварине. Однако тут же навесившие Ибрагим-пашу Кодрингтон и де Риньи заставили его вести с ними переговоры, навязав даже некоторое подобие соглашения (перемирия) и известив собеседника о том, что перед ним «стоит сила, которой невозможно сопротивляться», и предупредили военачальника, что если он выйдет в море для продолжения военных операций против греков, «то последует полное истребление его флота»². Хотя угрозы пока оставались на словах, английский адмирал дважды и с успехом преграждал путь пытавшимся выйти из Наваринской бухты туркам и египтянам. Наконец, в начале октября 3 союзных эскадры без какого-либо противодействия заблокировали «противника» в бухте.

Полковник Богданович — один из немногих историков, пытавшихся разобраться в сложившейся тогда у Наварина ситуации, — отмечал, что в Лондонском договоре весьма неопределенно предписывалось «противиться прибытию в Грецию или Архипелаг всякого подкрепления, состоящего из турецких и египетских воинов и военных снарядов...», но как противиться — не говорилось. По этому поводу историк цитирует высказывание де Риньи:

«... Великомудрая дипломатия, избегая ясного, определенного указания, предпочла оставить открытым этот источник недоразумений, сомнений и колебаний

¹ См., например: Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с оттоманской Турцией 1828—1829. Ярославль, 1972. С. 205; Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976. С. 103.

² Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 43—44.

в деле, в котором всякое недоразумение могло либо разразиться громовым ударом, либо привести к тому, что все торжественно предписываемые меры останутся мерной буквой». Сам Богданович считал, что западная дипломатия в отличие от русской рассчитывала на последний результат, «предоставляя командирам эскадр произвольное толкование данных инструкций, а себе — возможность сложить ответственность «с больной головы на здоровую»¹.

Этой «здоровой головой» прежде всего оказался главнокомандующий союзным флотом в Средиземном море вице-адмирал Кодрингтон. То, что опытный, храбрый и умный моряк был еще и достаточно прозорливым политиком, следует не только из его опубликованных мемуаров и переписки, но и из самого факта доверия ему столь деликатной военно-политической миссии, как руководство английским и союзным флотом у греческих берегов. Кодрингтон наверняка понимал, что положение греков самое отчаянное и что с помощью регулярной египетской армии и объединенного турецко-египетского флота восстание их будет в ближайшие месяцы подавлено, и тогда международное вмешательство в турецкие дела потеряет всякий смысл, как и деятельность эскадр трех держав у берегов Мореи и Архипелага. Следовательно, нужно было каким-то путем остановить Ибрагим-пашу. Дипломатам в Константинополе этого сделать не удалось.

Богданович писал об английском посланнике, игравшем, конечно, главную роль на переговорах с турками: «Сэр Стратфорд Каннинг и был переведен из Петербурга в Константинополь именно в доказательство неизменных сочувствий лондонского кабинета Порте. Однако на поставленные Кодрингтоном вопросы даже этот ревностный приверженец Порты отвечал 1 сентября² 1827 г.: «... Хотя и не следует принимать



Вице-адмирал Эдуард Кодрингтон
(Ф Вармунд)

¹ Там же. С. 31—32.

² Здесь по новому стилю, по старому — 21 августа.

враждебных мер и хотя союзные правительства желают избежать всего, что могло бы привести к войне, тем не менее в случае надобности прибытие турецких подкреплений должно быть в конце концов предупреждено силой и *если бы все другие средства были истощены, то пушечными выстрелами*¹.

Это же письмо английского дипломата (Сг Каннинга) упоминает в своей «Истории девятнадцатого столетия» и Г Гервиниус. Далее историк объясняет, что протоколом от 24 августа — 4 сентября 1827 г. константинопольские посланники предписали адмиралам «препятствовать подобным береговым экспедициям и, напротив, благоприятствовать и содействовать возвращению (*враждующих*) флотов домой». И хотя речь в протоколе шла как будто бы только о блокаде Мореи, в документе отмечалось: «что же касается до кораблей, стоящих в Модоне и Наварине и упорно не желающих выйти оттуда, то они, подобно этим крепостям, должны *подвергнуться всем опасностям войны*».

«Кто прочтет эти слова, — утверждает Гервиниус, — тому не нужно будет прибегать для объяснения Наваринской битвы ни к лояльным оправданиям, по которым Кодрингтон будто бы имел в руках секретный приказ лорда обер-адмирала², ни к злобной сплетне о том, что будто де Риньи сказал, что «характер действий союзного флота зависит от того, выпьет ли Кодрингтон стаканчиком больше или меньше». Английский адмирал, без сомнения, считал себя уполномоченным на тот образ действий, которому он следовал.»³

С другой стороны, появление российской эскадры наверняка придало Кодрингтону уверенности в реальности достижения избранного пути. Во-первых, с

¹ Там же. С. 31—33.

² Лорд обер-адмирал — руководитель британского флота генерал-адмирал герцог Кларенский.

³ Гервиниус Г. История девятнадцатого века. Т. VI. С. 299—300.



Контр-адмирал Анри де Риньи
(Дюкарм по рисунку Левели)

ее прибытием силы союзного флота увеличивались настолько, что теперь он мог не только препятствовать, но и действительно угрожать турецко-египетским эскадрам. Во-вторых, Л. П. Гейден имел более радикальные, чем другие адмиралы, инструкции, которым он неукоснительно следовал, в меньшей, чем его коллеги, степени вмешиваясь в «политику». Сам же Кодрингтон в письме жене (пусть и явно рассчитанном на будущих историков) кратко, но точно выразился о русском адмирале: «это прямой, честный человек, готовый, даже слишком, довести дело до конца»¹.

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 40.

Наиболее неясным остается вопрос — как удалось договориться английскому адмиралу с далеко не «прямодушным», а, скорее, наоборот, очень изворотливым начальником французской эскадры контр-адмиралом де Риньи?!

«Нет сомнения, — пишет Богданович, — что де Риньи, как и большая часть офицеров его эскадры, должен был соображаться с известной ему политической программой французского правительства...» Хотя это правительство согласилось присоединиться к русско-английскому Петербургскому протоколу, подписав Лондонский договор (трактат) и отправив к берегам Греции свою эскадру, оно же негласно поддерживало египтян. Именно французские офицеры помогали «вице-королю» Египта создавать регулярную армию, были советниками на египетском флоте, командовали некоторыми его судами. Историк отмечает также «причудливости» характера де Риньи и его политики в «греческом вопросе». Наконец, самолюбие адмирала, как истинного француза, не могло быть не задетым необходимостью действовать заодно с эскадрами стран, не так давно бывшими победоносными противниками Франции. Последнее обстоятельство настолько наглядно проявилось при первых встречах с русским адмиралом, что Кодрингтон серьезно задавал себе вопрос: «до какой степени в случае битвы он может полагаться на сувокупное действие обоих своих союзников и не воспользуются ли они огнем, чтобы сцепиться друг с другом...¹»? Между прочим, в ответ на сомнения своего вице-адмирала герцог Кларенский еще в сентябре писал: «...Де Риньи действительно таков, каким вы его описываете, поэтому будьте осторожны, тверды и мягки (так в тексте)»².

¹ Там же. С. 35.

² Там же. С. 36.

Тем не менее де Риньи, может быть, только в желании не отстать от своих союзников, согласился войти с эскадрой в Наваринскую бухту¹.

На документах, составленных 5 октября, стоят три подписи, без каких-либо «особых мнений». Три адмирала совершенно согласно решили рискнуть своими эскадрами, а соответственно честью и карьерой, чтобы вывести из затеянной правительствами «большой игры» главную противостоящую им силу — турецко-египетский флот. С боем или без — это уже как получится, хотя опытные военачальники не могли не догадываться, что «не могут хворост и огонь безопасно лежать друг против друга».

На Средиземном море в 1827—1830 гг. действовала эскадра еще одной великой европейской державы — Австрийской империи. Командовал ею контр-адмирал граф Дандоло. Богданович с грустной иронией отмечал, что австрийский адмирал руководствовался «инструкциями,

¹ Рассуждая на эту тему, историограф русского флота Каллистов пишет, что поспешность «с которой Кодрингтон и де Риньи, не успевшие еще как следует разглядеть друг друга и графа Гейдена, выступили с удивившим мир единодушием в вопросе о мерах воздействия на Порту», объяснялась взаимным недоверием адмиралов друг к другу и опасениями каждого из них, «как бы граф Гейден не начал дела без них...». Историограф даже считал, что в последнем случае инициатива Гейдена «в оказании поддержки грекам установила бы в греческом вопросе русский приоритет и соответственно подорвала бы влияние Англии и Франции» (см.: Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Николая I // История русской армии и флота. Т. IX. М., 1913. С. 193). Не разбирая эту наивную (и в политическом, и в военном отношении) версию по существу, хочется отметить, что, возможно, такая логика принятия решения могла быть у французского адмирала, но только исходя из совместных действий Кодрингтона и Гейдена.

диаметрально противоположными тем, которых держались командиры трех соединенных эскадр», — помогал туркам против греков. Тем не менее Л. П. Гейдену предписывалось быть с австрийцами «в добром согласии» и «оказывать приятное приветствие и расположение, сообразное с дружескими связями, между обоими императорскими дворами существующими...».

Английскому и французскому адмиралам, скорее всего, такой «дружбы» никто не навязывал, но делать распоряжения о задержании нейтральных судов, в том числе и австрийских, в мирное время, да еще в чужих водах, они наверняка права не имели.

Однако и в этом вопросе Кодрингтон действовал решительно. Еще в сентябре он писал Дандоло, что ввиду враждебного нерасположения австрийцев к грекам он предупреждает о необходимости, в которую поставлен: «не делать различия между австрийскими судами и турецкими...». Возможно, адмирал только пугал, но когда утром 4 октября у Наварина показались австрийские фрегат и корвет, направлявшиеся в бухту, Кодрингтон тут же приказал своему фрегату отрезать их от порта. В тот же день Главнокомандующий доносил в свое Адмиралтейство: «Я желал бы, чтобы было доведено до сведения его высочества лорда генерал-адмирала, что в числе египетского флота находится семь австрийских коммерческих судов, нагруженных военными припасами, и что австрийский корвет “Каролина” и одна, если не две австрийские военные шхуны часто бывали в Наварине и, согласно частному дознанию адмирала де Риньи, служили постоянными развозчиками турецких депеш...»¹.

Видимо, именно эти 2 шхуны английские крейсера перехватили у Наварина еще 3-го числа и только через два дня отпустили. «Любопытные» австрийцы,

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 38.

однако, не ушли, но продолжали оставаться поблизости. 7 октября Кодрингтон попытался избавиться от соглядатаев и пригласил лейтенантов, командиров шхун, к себе на корабль для переговоров. Командир одной из них, заподозрив подвох, ушел в море, второй оказался более послушным и задержался на «Азии», став свидетелем Наваринского боя, как и его судно, поджидавшее своего командира за островом Сфактерия¹.

¹ Подробнее см.: Свидетель морского сражения против воли // Морской сборник. 1851. № 10. С. 355—356.

ГЛАВА 3

Наваринское сражение

Силы сторон

Обе стороны 6 октября были готовы к встрече. Союзные эскадры построились в одну колонну, перешли к входу в Наваринскую бухту и легли в дрейф выше крепости. Корабли грех наций щеголяли друг перед другом быстротой и четкостью маневров. Рыкачев с гордостью пишет, что «...наши корабли очень мало уступают в проворстве англичанам, а от французов далеко ушли вперед... но только жаль, что наш такелаж и рангоут заметно хуже английского, ибо на наших судах беспрестанно что-нибудь рвется. Так сего дня на корабле "Александр Невский" разорвало два марселя, у фрегата "Проворный" повредилась грот-стенга, у адмирала (на "Азове") лопнул марс-шкот, у нас (на "Гангуте") треснула шкала у фок-мачты¹. В

¹ По сведениям шканечного журнала «Азова» (6 октября в 13:30): «"Александр Невский" телеграфом уведомил, что у него разорвало фор и гротмарсели (на 13:00), ветер брамсельный S0tS, курс («Азова») SWtS, около 1/2 3 часа (14:30) повертели мы («Азов») овершлаг на правый галс, и при повороте лопнул с левой стороны грот-марс-шкот» (см.: Лазарев М. П. Документы Т. 1. М., 1952. С. 305).

то же время английские суда рисковали парусами не меньше нашего, и между тем сегодня они совершенно ничего не потеряли...»¹

Это свидетельство очевидца вполне характеризует состояние рангоута и такелажа на судах русской эскадры, так как ее начальник контр-адмирал Л. П. Гейден не мог, конечно в отличие от адмирала Сенявина докучать руководителям морского ведомства своими жалобами по таким мелочам. Читая же только его рапорты, многие историки считали и считают, что русская эскадра включала в себя исключительно первоклассные по всем статьям суда. Усиливая такое впечатление, они спешат сослаться на мнение Кодрингтона: «Русские суда все такие численькие и, думаю, в весьма хорошем порядке... кажутся совершенно новы, и как медная обшивка у них с иголочки, то имеют прелестный темно-розовый цвет, что много содействует красивой внешности судов... Русский флот, по-видимому, находится в хорошем боевом состоянии, хорошо управляем и расположен охотно идти с нами рука в руку...»² Последний вывод английскому адмиралу был, разумеется, куда важнее в задуманном предприятии, чем какие-то превратности с рангоутом.

Общие силы союзников, хотя и не достигали назначенной Лондонским договором численности, были достаточно внушительными — 10 линейных кораблей, 9 фрегатов, 2 корвета и 7 мелких судов.

¹ Рыкачев А. П. Записки, веденные на эскадре Л. П. Гейдена // Морские сражения. Воспоминания, дневники, письма. М., 1994 (далее — Морские сражения). С. 280.

² Богданович Е. В. Наварин // Морские сражения. С. 263.

Флот союзников на 8 октября 1827 г.

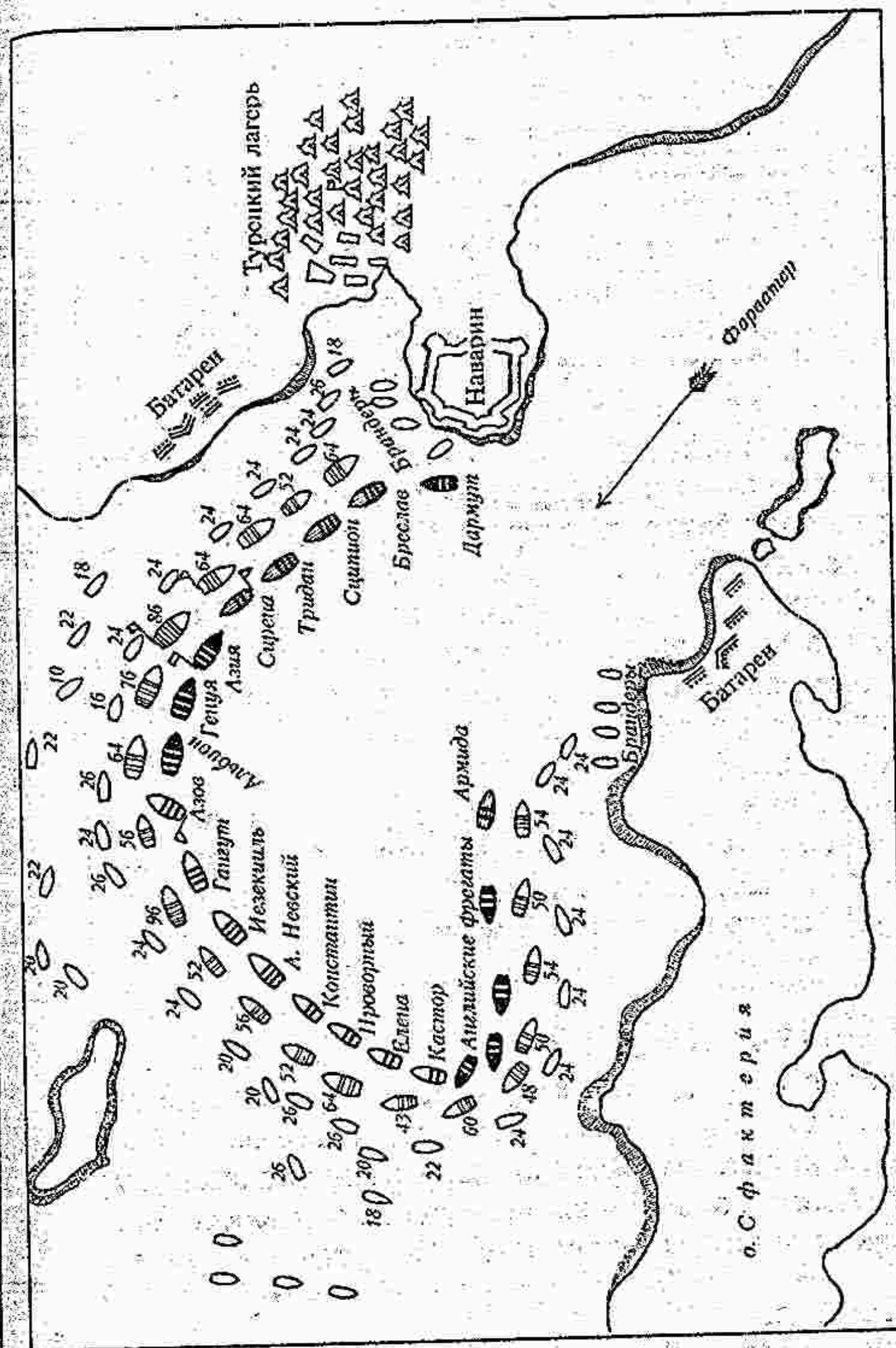
Тип	Наименование ¹	Командир судна	Число орудий или ранг ²	Численность экипажа
Английская эскадра				
Линейные корабли:	1 «Азия» («Asia»)	Вайнес	86 (84)	800
	2 «Генуя» («Genoa»)	Батуре	74 (76)	700
	3 «Альбион» («Albion»)	Омманей	74 (74)	700
Фрегаты:	4 «Дартмут» («Dartmouth»)	Фелловс	50 (42)	400
	6 «Глазго» («Glasgow»)	Мауд	50 (50)	400
	5 «Кембриан» («Cambrian»)	Гамильтон	48 (48)	380
Корвет:	7 «Тальбот» («Talbot»)	Спенсер	32 (28)	250
	8 «Роза» («Rose»)	Девис	18 (18)	150
Бриги:	11 «Филомель» («Phimele»)	Ингестр	18 (10)	150
	9 «Москито» («Mosquito»)	Мартин	14 (10)	120
	10 «Бриск» («Brisk»)	Ансон	14 (10)	120
Генерал:	«Гинд» («Hind»)	Робб	10 (6)	50
Французская эскадра				
Линейные корабли:	14 «Сципион» («Scipion»)	Милиус	74	700
	13 «Тридан» («Trident»)	Морис	74	700
	15 «Бреслав» («Breslaw»)	Бретоньер	74	700
Фрегаты:	12 «Сирена» («Sirene»)	Робер	60	600
	16 «Армида» («Armide»)	Гюгон	44	320
Шхуны:	«Алсиона» («Alcyone»)	Гюрнен	14	120
	«Дафна» («Daphne»)	Ренжье	14	100
Русская эскадра³				
Линейные корабли:	17 «Азов»	Лазарев	74	600
	18 «Гангут»	Лвинов	84	650
	19 «Иезекииль»	Свинкин	74	600
Фрегаты:	20 «Александр Невский»	Богданович	74	600
	24 «Константин»	Хрущов	44	300
	21 «Проворный»	Епанчин 2-й	44	300
	22 «Елена»	Епанчин 1-й	36	250
	23 «Кастор»	Сытин	36	250
Корвет:	«Гремящий» ⁴			
Всего:			1308	11010

¹ Положение судов соединенного флота под этими условными номерами показано на плане сражения, снятом лейтенантом Ботлером.

² В скобках приведены сведения о числе орудий по английским данным.

³ Подробные сведения о русских судах приведены в Приложении.

⁴ Число орудий корвета и численность его команды в итоговые цифры не вошли.



Наваринская бухта. Диспозиция, которую должны были занять союзные флоты Великобритании, Франции и России, в соответствии с приказом вице-адмирала Кодрингтона от 7 — 19 октября 1827 года

Приготовления турецко-египетского флота «к враждебной встрече» союзников начались еще в конце сентября с искусной помощью французского морского офицера господина Лелеллье», а окончательно суда были расставлены в боевой порядок 2—3 октября, отмечал Богданович, ссылаясь на записку Кодринтона (по поводу Наваринского сражения)¹.

Рыкачев вспоминает, что и 6-го числа турецкие корабли передвигались еще в обширной Наваринской бухте, строясь в «полуциркуль». Первый отечественный историк этого сражения В. Б. Броневский пишет: «В ордере баталии флот их представлял довольно правильное изображение подковы. Левый фланг примыкал к Наваринской крепости, правый — оканчивался батареей острова Сфактерия. Крепость, защищая вход в залив (*бухту*) правой стороны, могла действовать вдоль линии левого фланга (*турецкого*) и отчасти защищать правый фланг своего флота, а батареи острова Сфактерия, защищая вход с левой стороны, обстреливать оба фланга перекрестно с крепостью...»²

Именно в этот день, 6 октября, судя по записям в шканечном журнале «Азова», адмиралы трех эскадр подписали протокол о входе соединенного флота в бухту. Заняло это всего 15 минут!

7 октября союзный флот с утра постепенно приближался к входу в бухту, «где и держался на ветре... так близко, что все суда египетского паши было легко пересчитать». Хотя по данным шканечного журнала «Азова», это «близко» составляло не менее 3 итальянских миль³, лейтенант с «Гангута» совершенно

¹ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 305—306.

² Броневский В. Б. Наваринская битва 8-го октября 1827 года // Военный журнал. 1829. №3. С. 14—15.

³ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 309.

верно пишет, что суда египетско-турецкого флота стояли «в тесном полукружии» в 3 линии. Корабли и большие фрегаты занимали 1-ю линию, а прочие (корветы и бриги) 2-ю и 3-ю. Многочисленные транспорты стояли «далее» под берегом.

Вообще, все описания положения «турок» в бухте мало отличаются друг от друга и наглядно представлены на всех английских схемах, посвященных Наваринскому сражению. Зато существенно разнятся сведения о составе турецко-египетского флота, анализу которых можно было бы посвятить отдельное исследование¹. Впрочем, в любом из опубликованных вариантов

¹ Издатель записок А. П. Рыкачева в 1877 г. в Приложении к книге привел отдельную статью «Численность сил, участвующих в Наваринском сражении», в которой изложил малоизвестные, хотя и опубликованные, данные из французских источников. Так, согласно сочинению «О Наварине» (Париж, 1829 г.), написанному капитаном французского корабля, «не пожелавшим опубликовать свое имя», в турецком флоте насчитывалось 3 линейных корабля, 13 фрегатов, 23 корвета, а в египетском — 4 фрегата, 9 корветов, 6 бригов, 6 шхун; кроме того, в соединенном флоте Ибрагим-паши имелось 3 гуниских фрегата, 1 гуниский бриг, а также 6 брандеров и 40 военных транспортов, в том числе 5 австрийских; всего 114 судов, 2158 орудий, 19 620 человек. По данным гюда адмирала Вуз-Вильоме «Batailles de Terre et de mer» (Париж, 1855), всех турецко-египетских судов было 110, в том числе 3 корабля и до 20 больших фрегатов (50—60-пушечных); общее число орудий — 22 200; моряков — 19 000 человек (см.: Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877. С. 294). Любопытно, хотя, скорее всего, не точно, сведения русских моряков — участников сражения. Гейден в своем рапорте (от 12 октября 1827 г.) сообщает, что в Наваринской бухте перед боем находилось 125 судов — 94 военных и 51 транспортное. Крупных боевых судов насчитывалась 21 единица, в том числе 3 турецких корабля: 2 90-пушечных и 1 84-пушечный; 15 больших фрегатов: египетских 4 64-пушечных и один 50-пушечный; турецких 4 60—64-пушечных и 6 50—56-пушечных;

состава этого флота основной его силой были 3 турецких линейных корабля, 5 египетских двухдечных фрегатов и 15 больших турецких фрегатов, большей частью стоявших в 1-й линии. Несколько десятков корветов и бригов находились во 2-й и 3-й линиях, расставленные таким образом, чтобы иметь возможность стрелять в интервалы между стоящими впереди судами. Небольшая тунисская эскадра — 3 фрегата (30—36-пушечных) и бриг — находилась за «ордером баталии», по западную сторону острова «Средний»¹, а транспорты — вдоль морейского берега. У входа в бухту впереди обоих флангов «подковы» стояли по 3 брандера. Историкограф эскадры добавляет, что «по пространству всего полумесяца поставлены были на дреках бочки, наполненные горючими веществами, и когда наша эскадра вступила в порт (бухту), то шлюп-

тунисская эскадра состояла из 3 фрегатов: соответственно 22, 36 и 38-пушечных (см.: Лазарев М. П. Т. 1. Документы. С. 323—324). Нахимов пишет о 3 линейных кораблях, 5 двухдечных фрегатах, 13 «больших» фрегатах (60—36 орудий), 30 корветах, 19 бригах, 7 брандерах и 31 транспорте (Нахимов П. С. Документы и материалы. М., 1954. С. 70). По данным Рыкачева, флот Ибрагим-паша состоял из 3 линейных кораблей, 5 двухдечных фрегатов, 18 фрегатов большого ранга, 22 малых или корветов, 20 бригов, 14 транспортов и 6 брандеров (Рыкачев А. П. Морские сражения. С. 277—278). В «Историческом журнале» Кадьяна содержатся другие данные: кораблей 3, двухдечных фрегатов 5, больших фрегатов 15, корветов 42, бригов 14, брандеров 10; тунисская эскадра состояла из 3 фрегатов и 1 брига; всего 143 судна (видимо, с учетом транспортных). В «Битве Наваринской» историкограф приводит те же цифры и получает 83 военных судна с 2690 пушками и 28 675 человек, а сверх того — 10 брандеров и 50 транспортных судов (РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64).

¹ Так именовался на английских картах-схемах Наваринского сражения небольшой безымянный (на русских схемах) островок в центре бухты.

ки, подходя к оним (бочкам), их зажигали». По разным подсчетам, общее число пушек на турецко-египетских судах составляло округленно от 2100 до 2600, а численность команд — соответственно 22—29 тысяч человек.

Состав турецко-египетского флота¹

Типы судов	Принадлежность	Число судов	Количество орудий (ранг)	Численность экипажа усредненная, человек
Линейные корабли:	турецкие	3	96, 84, 74	850
Двухдечные фрегаты:	египетские	5	60—64	500—550
Фрегаты:	турецкие	15	48—50	450
Корветы:	турецкие египетские	18 8	20—26	200
Бриги:	турецкие египетские	4 7	18	130—150
Брандеры:		6 ²		40
Итого:		66	2082	18740

«На высоте мыса к юго-востоку, где образуется малый залив, в коем устроена наваринская пристань, стояла полевая артиллерия. От одной до самой крепости

¹ Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 159. Большинство русских и советских морских историков при описании Наваринского сражения придерживались этих английских данных. Броневский приводит несколько отличающиеся сведения: у него двухдечных фрегатов (64-пушечных) — 4, но, так как в число судов включена тунисская эскадра в составе 4 32-пушечных фрегатов (по 500 человек на каждом), а брандеры исключены, получаются в итоге те же 66 военных судов с 2224 орудиями и 22 240 моряков, а сверх того «6 брандеров и 126 транспортных судов (см.: Броневский В. Б. Наваринская битва. С. 5—6).

² В оригинале ошибочно числится 5 брандеров.

по покатося горы расположен был стан Ибрагим-паши — 20 000 (человек) разнородных племен, оной составляющий. Вне стана на возвышенном холме, с коего весь порт виден совершенно, стояла ставка Ибрагимова, с коей он с гордостью взирал на твердую и почти неприступную позицию его флота. Гибель союзников, по мнению его, была неизбежна. Ядра, огонь и вода должны были истребить и потопить их», — эпически завершает И. И. Кадьян описание расположения турецкого флота в Наварине¹

Русские моряки с любопытством и даже некоторым нетерпением разглядывали расположение флота своего противника. Рыкачев довольно точно и образно описывает все события, происходившие 7-го числа: «Ветер дует в губу; беспрестанные переезды с одного адмиральского корабля на другой, мелкие суда, маневрировавшие под самым берегом, — все это вместе предвещало, что дело клонится к действительной и трудной атаке. Но в 12 часов (в полдень) мы были поражены видом турецкого брига, вошедшего в самую середину нашего флота. Бриг этот пришел из Александрии и после опроса, к общему нашему удивлению, был пропущен в блокируемый порт. К удивлению многих, его пропустили в бухту. Это обстоятельство несколько умерило наше воинственное настроение и заставило делать мирные заключения; — объяснял лейтенант с «Гангута»². — В то же время... потребова-

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 85.

² Появление турецкого брига отмечено и в шканечном журнале «Азова» (см.: Лазарев М. П. Т. 1. С. 308). Бриг был пропущен нарочно, «дабы уведомить заранее Ибрагим-пашу, что адмиралы... хотя присутствием своим в его порте принудить его к удовлетворению справедливых своих требований» (Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 280). Возможно, что это был тот самый «прекрасный бриг "Крокодил"», посланный в сентябре

ли капитанов на адмиральский корабль. Они разбежались отсюда очень скоро. Адмирал (Гейден) приказал им, чтобы корабли и фрегаты были готовы следовать за ним в Наваринскую бухту, куда, может быть, сегодня же (!) пойдет весь соединенный флот... Наш капитан, собрав лейтенантов, показал нам диспозицию, которую должен занять... флот в Наваринской бухте... Вслед за капитаном возвратились и офицеры, посланные за приказаниями на флагманский корабль. Они привезли приказ сэра Э. Кодрингтона и краткое воззвание графа Л. П. Гейдена...»¹

По плану главнокомандующего весь флот его должен был войти в бухту 2 колоннами: правую в составе 3 английских линейных кораблей и следующих за ними 4 французских (1 двухдечный фрегат и 3 корабля) поведет сам Кодрингтон, а левую — русскую эскадру (4 корабля и 4 фрегата) — Гейден. Колонна Кодрингтона должна была расположиться против восточной (правой стороны) «подковы»: «Азия» — возле турецкого корабля под флагом капудан-паши, а остальные английские корабли — за ним, около двух других турецких линейных кораблей; от «Азии» на юго-восток должны были стать французы: специально, по мысли английского адмирала, против египетских фрегат, «на коих находятся французские офицеры». Русские корабли становятся вслед за английскими в центре полукружия, за ними и фрегаты. Английским и французским фрегатам, вошедшим

в Константинополь с курьером после встречи Ибрагим-паши с адмиралами (см.: Кампания эскадры под начальством вице-адмирала графа Гейдена // Записки Ученого комитета Главного морского штаба. 1832. Ч. VIII. С. 284). Спустя год, именно на «Крокодиле» Ибрагим-паша навсегда покинул Морею (см. гл. 5 настоящего издания).

¹ Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 280 — 281.

следом за обеими колоннами, предписывалось занять западную сторону неприятельской позиции («подковы») соответственно напротив своих кораблей. Мелкие английские и французские суда во главе с английским фрегатом «Дартмут» выделялись в особый отряд, на который возлагалась задача отвести турецкие брандеры «на такое расстояние, чтобы они не могли повредить какому-либо из судов соединенного флота».

«Если время позволит, — писал Кодрингтон в приказе, — то стараться прежде открытия огня со стороны турецкого флота положить противоположно один другому и перпендикулярно линии по два якоря и привязать к каждому еще по особому канату, посредством коих можно было бы удобно обращаться в обе стороны (*т. е. стать фертонг со шпрингами*). Без приказанья не палить; если же который из турецких кораблей откроет огонь, то его истребить немедленно. В случае сражения и могущего случиться беспорядка советую привести на память слова лорда Нельсона: «чем ближе к неприятелю, тем лучше»».

Л. П. Гейден добавил к этому приказу следующее: «мне ничего более не остается желать, как того, в чем я и уверен, что каждый из нас будет стараться исполнить долг свой и сделает честь Российскому флагу в виду наших союзников».

Рыкачев описывал воодушевление на борту «Гангуа» после получения этого приказа: «Нельзя делать лучшего расположения духа, как у нас теперь между офицерами и рядовыми. Все будто оживилось какою-то необыкновенной силой. Там, где в обыкновенное время ворочали пушку 8 человек, теперь с легкостью управляют 4. Наши матросы живы, веселы и только смотрят в глаза своим офицерам, ожидая их приказаний. Роздали патроны, разнесли по пушкам ящики с картежами, осмотрели все принадлежности, перекликали людей и, приказав им хоро-

шенько отдохнуть, распустили. После молебна все офицеры пили чай вместе между пушками. Как-то все были необыкновенно веселы, что-то новое родилось между нами, все были между собою как истинные родные, забыв от души, если у кого между собою и были маленькие неудовольствия. В 10 часов (22:00) всё на корабле умолкло. Люди отдыхали, кругом была совершенная тишина, только изредка слышались свистки на ближних кораблях. На море был штиль...»

Бой 8 октября

В продолжении всей ночи и утром было маловетренно, из-за чего эскадры союзников, хотя и оставались у входа в бухту, но находились в положении несколько разбросанном. Только после 11 часов утра подул желанный ветер с юга, и адмиралы начали строить свои эскадры «в ордер похода двух колонн». Затем первоначальный план входа в бухту был нарушен. Французской эскадре, бывшей «под ветром к стороне островов Сфактерия и Продано», для вступления в кильватер английской нужно было пересечь путь следовавшим уже в боевом строю рядом с англичанами русским кораблям. Кодрингтон прислал на шлюпке своего флаг-офицера к Гейдену с просьбой лечь в дрейф и пропустить французов. В результате русская эскадра задержалась.

В час пополудни на «Азии» был поднят сигнал: «приготовиться к сражению», и правая колонна, не дав времени русской эскадре поравняться с ней, на всех парусах полетела прямо в гавань. «Главкомандующий в храбром нетерпении своем, опасаясь упустить благополучный ветер и притом надеясь, что турецкий адмирал не посмеет встретить его как неприятеля, пока весь союзный лот не войдет в гавань (*бухту*), решился вместо двух колонн, не теряя ни минуты, вести флот свой в одну линию», — объяснял

изменение диспозиции В. Б. Броневский¹. Возможно, что английский адмирал посчитал в последний момент рискованным входить через узкий пролив 2 колоннами: посадка на мель любого из следующих в колоннах кораблей неминуемо привела бы к общей свалке флота прямо в проливе, что было бы сопряжено с непредсказуемыми последствиями.

«К счастью, — пишет Броневский, — предприимчивый Кодрингтон не совсем ошибся в своем расчете: турки спокойно взирали на шествие его, и корабль «Азия» мирно поместился между двух сильнейших кораблей под флагами турецкого адмирала Капитан-бея и египетского адмирала Мукарем-бея², и потом стал так, что мог обеими бортами действовать вдоль их кораблей...» Тем не менее еще в проливе, при входе союзного флота в бухту, на борту «Азии» был прислан офицер от Мукарем-бея, сообщивший, что Ибрагим-паша уехал из Наварина и не оставил распоряжений «касательно дозволения входа союзных эскадр в порт сей» и что начальник турецко-египетского флота предлагает, чтобы они «не ходя далее, повертели в море»³.

— Я пришел сюда не получать, но отдавать приказания, — ответил Кодрингтон. — После вероломного нарушения слова, данного Ибрагим-пашой, мы истребим весь флот ваш, если хоть один выстрел будет сделан по союзникам!

Миновав «Азию», и «Генуя» бросила якорь напротив следующего в строю 1-й линии 76-пушечного турецкого корабля «Альбион» стал еще «выше» (бли-

¹ Броневский В. Б. Наваринская битва. С. 22.

² Турецкий флагманский линейный корабль во всех документах именуется 80-пушечным и даже 90-пушечным кораблем; историки сражения называли его то кораблем «капитан-бея», то «капудан-паши». Мукарем-бей держал свой флаг на 64-пушечном двухдечном фрегате.

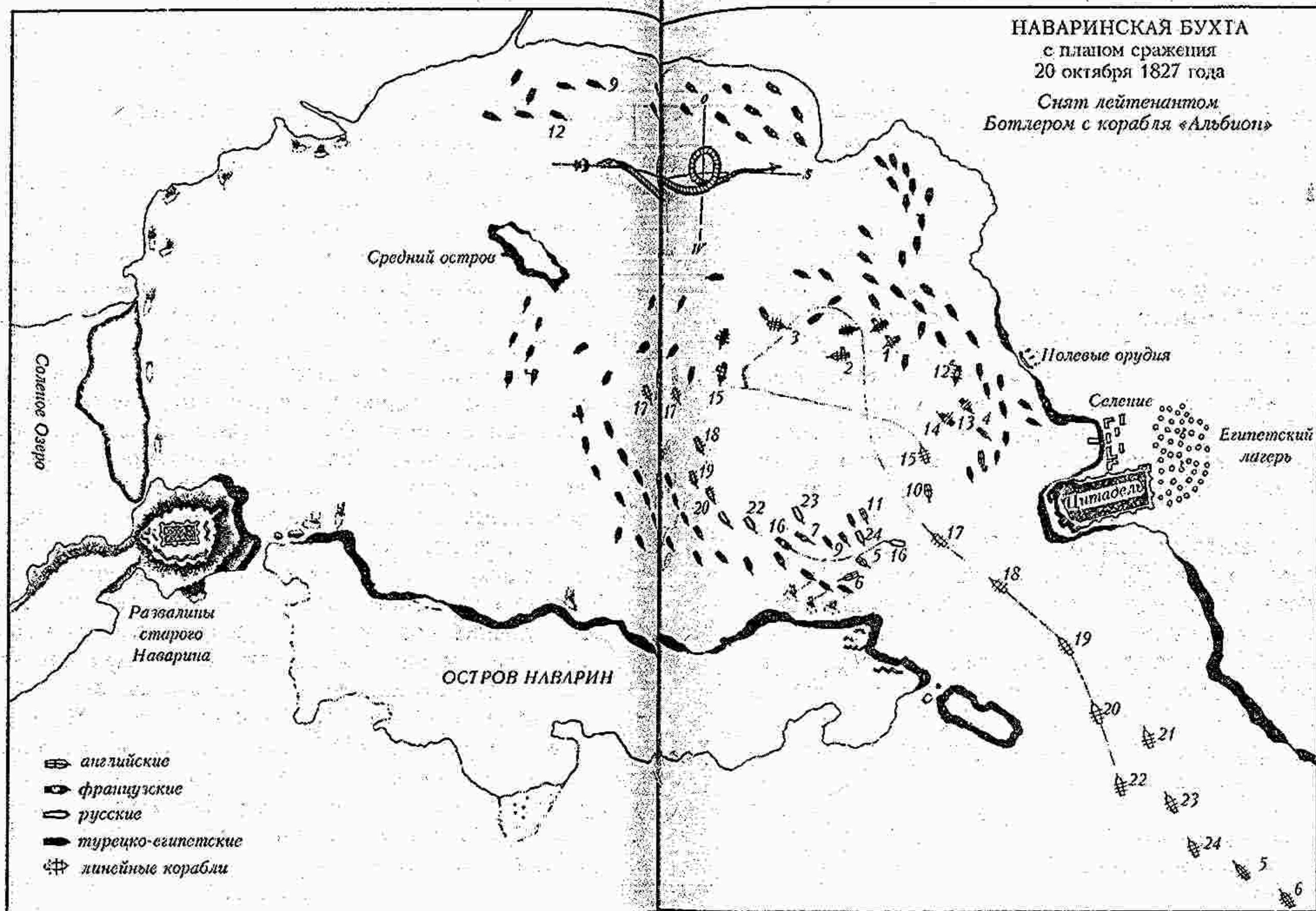
³ Здесь и далее описание сражения приводится в основном по статье Броневского без отсылок. При прямом цитировании текст историка заключается в кавычки.

же к центру подковы) между третьим турецким линейным кораблем и 56-пушечным фрегатом. Корвет «Гальбот» перешел на западный фланг турецко-египетской позиции. Суда особого отряда также успели занять свои места: фрегат «Дармуг» — между первым с правой стороны египетским двухдечным 60-пушечным фрегатом и крепостью, а 4 брига — по обоим флангам против брандеров.

«Сирена» под флагом де Риньи «положила якорь свой» подле египетского фрегата «Энины» («Нзинны»), к которому «Дармуг» как раз стал левым бортом. Шедший следом французский линейный корабль «Сципион» до своего места по диспозиции не дошел, сцепившись (столкнувшись) с брандером: бушприг корабля запугался в его вантах.

В это время командир «Дармуга» послал своего лейтенанта Фицроя в качестве парламентаря убедить командира другого брандера отойти подальше от союзных кораблей. «Турецкий капитан почел такое предложение явным насилием, принял парламентаря ружейным залпом, и Фицрой с несколькими матросами пал первой жертвой знаменитого боя. По первому с брандера выстрелу, с «Дармуга» и нескольких шлюпок, поспешивших на помощь парламентарю, ответили ружейным огнем, как вдруг брандер отрубил (якорные) каналы, загорелся и устремился на «Дармуг». В то же время с египетского корвета¹ сделан был первый пушечный выстрел, коим на Сирене оторвало одному матросу обе ноги; за сим со второго египетского фрегата последовал другой выстрел; «Сирена» отвечала залпом, второй брандер вспыхнул. «Сципион» загорелся, сражение... началось, и вскоре сделалось общим...»

¹ Место этого корвета историки не приводят. Видимо, он стоял за двухдечными египетскими фрегатами во 2-й линии.



Наваринская бухта с планом сражения 20 октября 1827 года
(Нумерация судов, приведенная на плане, показана
в табл. «Флот союзников на 8 октября 1827 г.»)

Путаница с корабельным временем на судах союзного флота или, может быть, с временем внесения записей в шканечные журналы на различных судах привела к тому, что «синхронно» проследить за действиями союзников и их противников во время боя оказалось затруднительно.

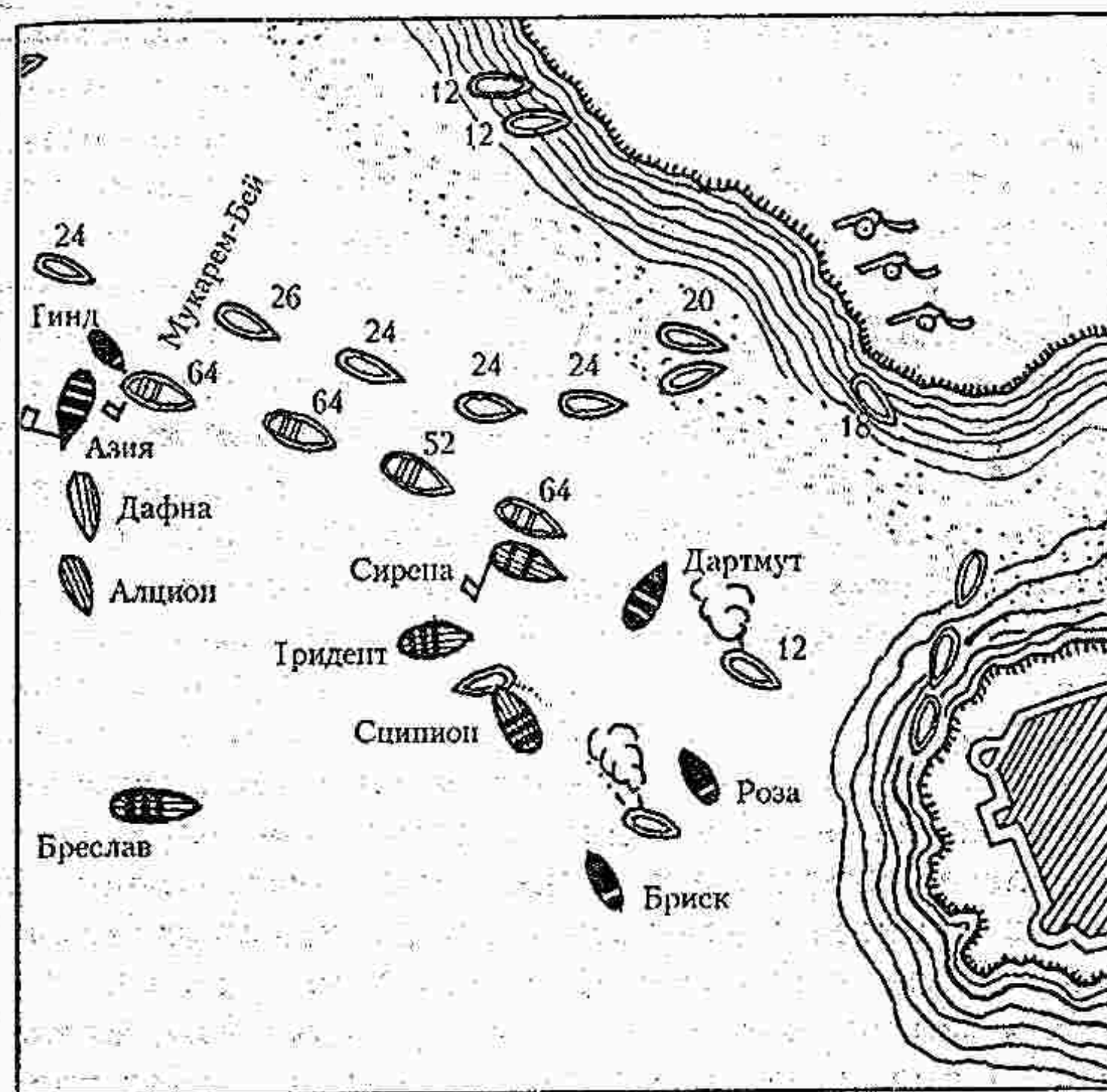
Когда же началось сражение при Наварине? По данным Броневского, без ссылки на источник, это произошло в 2 часа (14:00). Историкограф эскадры, увлекшись красочным описанием боя и подвигов моряков, вообще «часов не наблюдает». Из другого его рукописного труда «Битва Наваринская», следует, что «Сирена» стала против египетского фрегата «около половины 3 часа» (14:30), а сражение началось «ровно в два часа»! Англичане тоже показывают по-разному. По шканечному журналу корвета «Гальбот», «Азия» стала на якорь в 2 часа 25 мин, а с самого корвета, стоявшего уже на западной стороне «подковы» турецкого строя, увидели пальбу между «Дартмутом» и брандером в 2 часа 45 мин. и через 5 мин. вступили в бой¹. В журнале катера (тендера) «Гинд» сообщается: «В 2 часа 20 мин. увидели почти у самого борта «Дартмута» турецкий бриг (брандер), который взлетел на воздух². В журнале «Дартмута» записано: «В 1 час 40 мин. Стали на якорь... в 1 час 53 мин. послали гребное судно, чтобы уговорить ближайший к нам брандер переменить место, он начал палить по шлюпке... В 2 часа сражение сделалось всеобщим³. По «русскому времени», то есть по записям в шканечном журнале флагманского корабля «Азов», это случилось примерно в 2 часа 30 минут пополудни (в 14:30)⁴.

¹ Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 148.

² Там же. С. 150.

³ Там же. С. 153.

⁴ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 306. Найти истину — задача будущих военных историков, а в данной книге представляется достаточным «привязываться» ко времени флагманского русского корабля.



Начало сражения
Положение отряда капитана Фелловса и французской колонны
де Риньи

Начало сражения застало французскую колонну врасплох. Шедший за «Сципионом» второй линкор «Тридан», проходя в тесноте судов, избежал столкновения, но бросил якорь не на своем месте и при таком положении, что мог только поддерживать «Сирену». «Бреслав» остановился и того невыгоднее: он положил якорь посреди гавани, и хотя на этом месте мог также действовать по обоим неприятельским флангам, но, во-первых, расстояние было несколько велико, во-вторых, должно было метить в тесные интервалы между сражающимися кораблями, покрытыми дымом».

Ни один историк такое неудачное маневрирование французских линейных кораблей в бухте точно не объясняет. Броневский считал, что возможной причиной стала теснота, созданная английскими бригами, так что французская эскадра «была совершенно сжата в своих движениях; сверх того корабли "Тридан" и "Бреслав" должны были становиться на якорь под первым жестоким неприятельским огнем». Вероятным виновником «нерасторопности» французов мог быть и ветер, немного изменивший направление или стихший. «Альбион», например, лишившись ветра, тоже стал не там, где ему было приказано, и, ворочаясь на якоре, сошелся с турецким фрегатом¹.

«Российской эскадре, — продолжает описание боя Броневский, — предстояли еще большие трудности: ей надлежало вступить в сражение со всеми невыгодами, каких не имели ни английская, ни французская эскадры. Едва передовой наш корабль «Азов» успел миновать крепость, как началось сражение. Тесное пространство, по коему долженствовала проходить наша эскадра, обстреливалось перекрестно и по всем направлениям более, нежели 1500 орудиями; легкий ветер, дувший во все время сражения между Юга и Востока, наносил весь дым от выстрелов сражающихся на левом фланге кораблей² и с крепости прямо на ту часть залива, где русским кораблям надлежало ложиться на якорь. В непроницаемом мраке дыма, окруженный всеми ужасами граф Гейден должен был вести эскадру свою в самую глубину гавани, так сказать, почти ощупью. Необоримое мужество русских подвергнуто тут было

¹ Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 146.

² Историк имеет в виду левое крыло турецкого строя, где стояли английские и французские линейные корабли.

жестокому испытанию: но достойный их предводитель в эту решительную минуту оказал самое спасительное хладнокровие, распорядительность и храбрость...

«Азов», не доходя до середины гавани, скрылся в дыму, и все окружающие его предметы оделись совершенно мраком. Российские корабли, осыпаемые ядрами и картечью, один за другим в строгом порядке и в глубоком молчании шли вперед, не отвечая неприятелю ни одним выстрелом».

Описывая подвиг русской эскадры, прорывавшейся к центру неприятельской линии баталии, Броневский ошибается лишь в одном — корабли нашей колонны стреляли! Кадьян отмечает, как «Азов», «покрытый густым удушающим дымом, осыпаемый отовсюду картечью, ядрами и пулями как градом, прокладывая себе путь среди брандеров, производя сам всеокрушающую пальбу...» О том же записано и в шканечном журнале «Азова»: «В 2 ³/₄ (14:45) открыли мы первый огонь с левого борта по стоящим у левого берега (у острова Сфактерия) неприятельским фрегатом, (около) которых проходили весьма близко. Вскоре остальная часть эскадры нашей скрылась в дыму за кормою...»¹

Следом шел «Гангут», вахтенный офицер которого записал в журнале: «В ¹/₂ 3 часа (т. е. в 14:30 или в начале сражения) корабль наш, пришед против крепости правого берега и батарей левого (острова Сфактерия) был встречен сильным огнем, нанесшим большой вред нашему рангоуту и парусам, на который мы тотчас отвечали залпами, открыв огонь с обоих бортов и вместе с проходившим у нас справа французским кораблем "Бреслав", чрез что заставили оные замолчать на время...» В журнале концевой линейного корабля эскадры «Александра Невского» говорится примерно о том же: «Сражение

¹ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 312.

началось в $\frac{3}{4}$ 3 часа (в 14:45), проходя в губу палил с 2-х бортов...»¹

«Вся эскадра наша счастливо пробралась между горевшими брандерами и сражавшимися с ними английскими бригами; но чем дальше она проходила, тем большие предстояли ей опасности. Вахтенный лейтенант на корабле «Гангут», не видя перед собою «Азова», плывшего весьма в близком от него расстоянии, в недоумении спросил:

— Куда править?

— На румб по компасу, — отвечал капитан Авинов.

Обращаясь к компасам и находя, что от сотрясения в воздухе, производимого пальбою, на всех них картушки сброшены со своих шпилек! Следовательно, по одному только соображению, управляемому мужеством и искусством капитанов и вахтенных лейтенантов, все наши корабли должны были поставлены быть на места свои...»

«Азов», а следом «Гангут», «Иезекииль», «Александр Невский», фрегаты «Елена», «Проворный», «Кастор» и «Константин» под непрерывным обстрелом стали последовательно вдоль линии турецких фрегатов в центре и на западной стороне «полуциркуля»². Один за другим они, как на учениях, убрали паруса, положили якоря, уравнили шпринги, удержав и между собой самое близкое расстояние. «Отважный сей маневр, по признанию самого адмирала Кодрингтона, и при самых благоприятных обстоятельствах, не мог быть лучше выполнен», — добавляет Броневский.

«... Сражение, произошедшее на столь тесном пространстве и в таком почти отчаянном положении, не

¹ Тиркельгауб С.В. Гангут, «Гангуты», Гангутцы. СПб., 1994. С. 29; РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3859, л. 153об.

² Корвет «Гремящий» остался крейсировать перед входом в бухту, оставаясь все сражение наблюдателем происходящих событий.

могло быть иное, как самое кровопролитное, губительное и решительное. Два флага, почти сцепившись рея с реями, подобны были двум бешеным поединщикам, искавшим не жизни и победы, а смерти бедственной, но славной. Ни друзья, ни недруги не могли уже уклониться или избежать совершенно конечного истребления: малейшая неудача в движении или неискusstво в стрельбе должно было сопровождаться верной гибелью. Храбрый Кодрингтон поставил своих подчиненных между смертью и победой».

Английские суда отряда капитана Фелловса, командира «Дартмута», истребили 4 брандера; пятый взорвался около «Гальбота»; лишь шестой каким-то образом пробрался в центр позиции и был уничтожен «Гангутом» и «Иезекиилем»¹. «Дартмут» продолжал оставаться на фланге египетской эскадры до конца боя. Сначала он действовал левым бортом в скулу «срезанного фрегата», с которым всю драку «Сирена», и по 2 корветами (один из них он потопил), затем по бригам, а правым портом стрелял по крепости и мелким судам около нее. Бриг «Роза» перешел на западную сторону. «Поставив «Розу» около «Армиды», капитан Дэнис храбро вступил в бой с турецкими корветами, безнаказанно обстреливавшими французский фрегат»². Бриг оставался здесь до вечера, помогая другим союзным судам в бою. И он, и

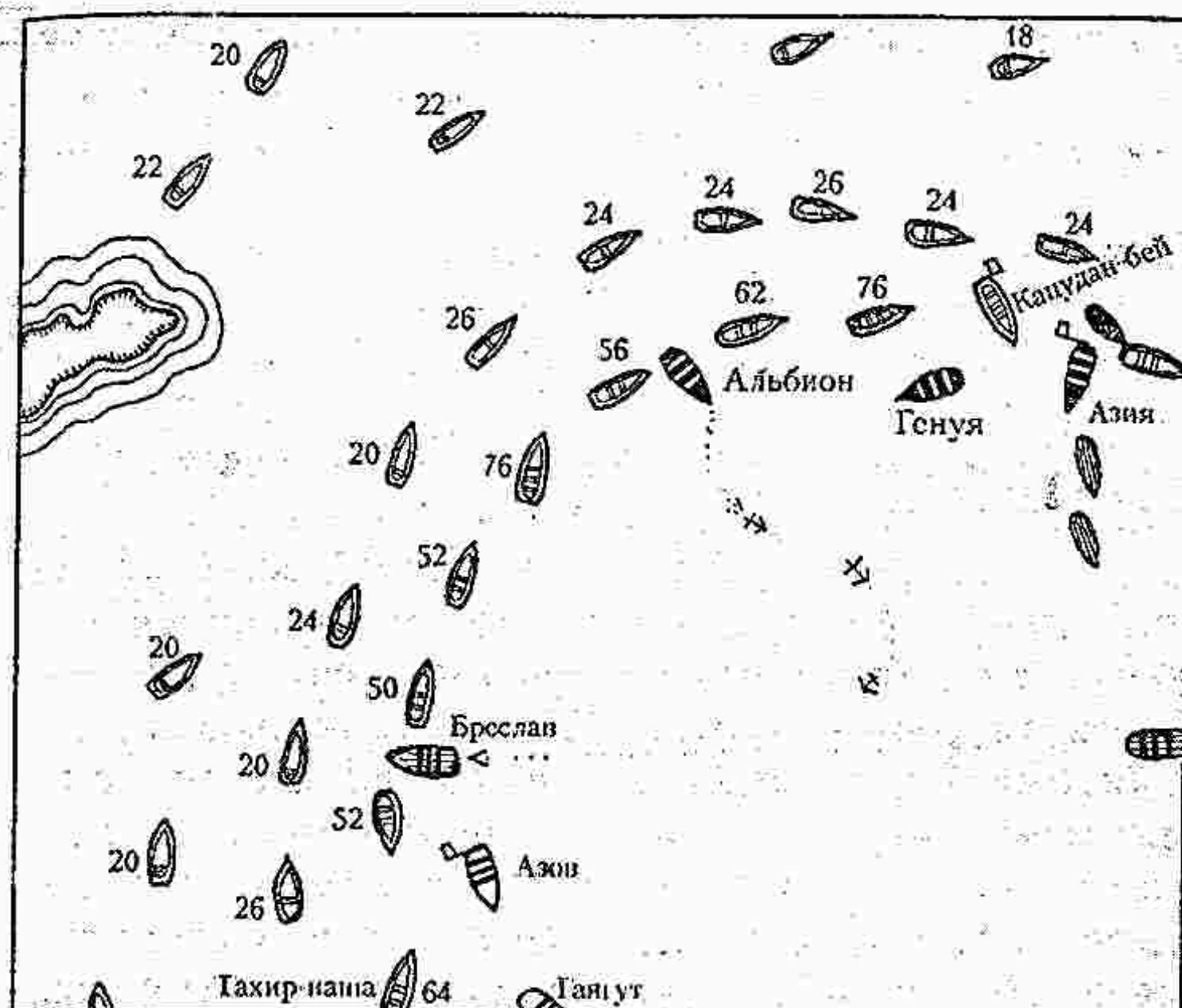
¹ Речь идет о брандерах, находившихся на флангах турецкой позиции. Видимо, их было больше шести. Например, кроме брандера, уничтоженного «Гангутом» и «Иезекиилем» после постановки на якорь около 16 час., «Гангут» потопил еще один горящий снаряд «в исходе 5 часа» (около 17 час.). «Невский» потопил брандер-бриг.

² Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 157.

«Москиго» сражались с кораблями неприятельской линии на этом фланге.

Когда началось сражение, брандер, столкнувшийся с «Сципионом», вспыхнул. «Мгновенно бушприг, паруса и смоленые снасти на передней мачте на «Сципионе» загорелись. В то же время с обоих флангов неприятельской линии, с крепости и батарей на острове Сфактерия, открыли по горевшему кораблю перекрестные выстрелы. Одно отчаянье матросов и распорядительность капитана могли спасти храбрых наших союзников. Ядра сыпались градом и били корабль с двух сторон; пламя, направляемое довольно свежим ветром, проникнув в носовые пушечные порты, разряжало в руках людей кокоры¹ с картузами; пожар приближался к пороховой камере; уже начальник артиллерии, в отвращение взрыва, предложил побросать в море бочки с порохом; но неустрашимый капитан Миллиус (Миленс) благоразумно на сие не согласился; ибо малейшая неосторожность при переноске пороха, одна искра, — и корабль со всем экипажем взлетел бы на воздух. Неробкие французы бросились в огонь (девять человек умерли от ожогов), оборвали горевшие паруса и снасти и с помощью заливных груб и чрезвычайных усилий трижды тушили пожар, в разных местах начинавшийся...» На помощь французам пришли англичане с «Дартмута», «Розы» и «Филомелы». Их шлюпки прицепились к брандеру и удерживали его, пока французский корабль с помощью поставленного на бизани паруса не отошел немного от брандера. Англичане же, обрубив якорный канат горевшего снаряда, отбуксировали его в сторону и потопили. Снова став на якорь, «Сципион» открыл огонь по неприятельской линии и по крепости, громившей до этого французов 48-фунтовыми ядрами.

¹ Кокор — деревянный цилиндрический футляр для мешка с порохом (картуза), в котором из крюйт-камеры подносят пороховые заряды к пушкам.



Наваринское сражение
Положение английских кораблей

Начавшая сражение «Сирена» около часа билась с 60-пушечным фрегатом¹, поражаемая с кормы другими фрегатами, стоявшими следом за «Нзины» в линии. Наконец, один из фрегатом взорвался². Этим взрывом на «Сирене» вырвало бизань-мачту. К счастью, упавшие на корму французского флагманского

¹ На английской схеме сражения — 64-пушечный фрегат.

² По всей видимости, речь идет о фрегате, по которому стрелял и «Дартмут». Англичане называли его «срезанным» — то есть это был старый линейный корабль, у которого разобрали (срезали) верхний дек, превратив во фрегат. Через час после начала боя он загорелся и еще через 40 минут взорвался (см.: Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 153).

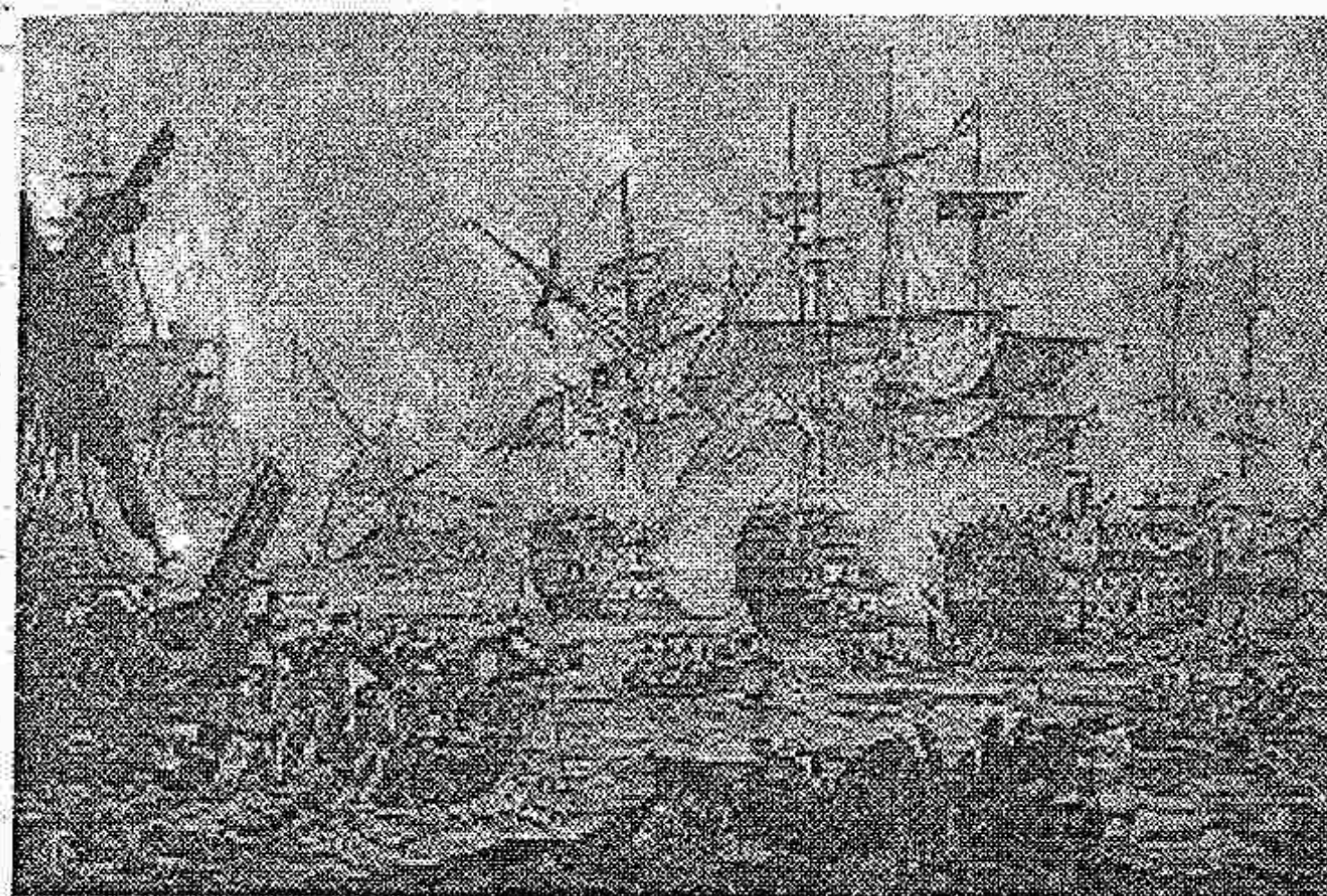
фрегата горящие обломки большого вреда ему не причинили. Затем загорелся и «замолчал» «Нзины».

«Тридан» так и оставался на своем месте до конца сражения, прикрывая «Сципион», поддерживая «Сирену» и стреляя издали по египетским фрегатам, бившим по флагману де Риньи.

В начале боя «Азии» пришлось выдержать сильный натиск нескольких больших кораблей. В первые минуты адмиральский корабль имел дело с 80-пушечным кораблем Капудан-бея, а стоявший рядом 60-пушечный фрегат Могарем-бея «остался безмолвным зрителем кровопролития». Кодрингтон, надеясь еще избежать общего сражения, послал к египетскому адмиралу офицера, однако его убили в шлюпке по дороге к фрегату, который наконец-то открыл огонь по «Азии». Теперь английский корабль дрался уже с двумя кораблями, поражаемый также продольными выстрелами с судов 2-й и 3-й линий. В шканечном журнале «Азии» записано: «В 3 час. 15 мин., заставивши совершенно замолчать капитан-бея, направили правый борт на двухдечный фрегат Могарем-бея и на другие суда, палившие по нас (так в тексте) продольными выстрелами; в 4 час. 40 мин. лишились бизань-мачты; в 5 час. 20 мин. заставили замолчать все суда, находившиеся в выстрелах наших, и прекратили огонь...»

«Генуя», положившая якорь около второго турецкого линейного корабля, сражалась с ним. Она повалила на нем все мачты и перебила до 450 человек. Турецкий корабль несколько раз загорался, но гурки успевали гушить огонь. Когда «Азия» подбила у турецкого флагманского корабля якорные канаты, последний понесло на «Геную», так что ей пришлось вести огонь на два борта.

«Альбион», оказавшийся между третьим турецким линейным кораблем и 60-пушечным фрегатом, стано-



Бой «Азии» с двумя турецкими кораблями
(Г. Маклин по рис. У. Хита)

ваясь на якорь «нашел на 50-пушечный фрегат, стоявший ближе к центру позиции»¹. В начале сражения англичане «полудюжиной выстрелов из пушек, заряженных тремя ядрами», почти перерезали этот фрегат пополам и кинулись на abordаж. Однако гурки зажгли собственное судно в нескольких местах. «Английская расторопность, подстрекаемая смертным случаем, спасла «Альбион» от неизбежной гибели, — живописует Броневский действия британских моряков. — Живо обрубя канаты, успели оплести гребными судами жарко горевший фрегат немного на ветер, как вдруг огненный сей столб, подобно извержению, в дыму и пламени высоко поднялся на воздух, и хитрое человеческое творение в один момент исчезло со всеми на нем бывшими». Во время этой схватки англичане продолжали на оба борта сражаться с турецкими судами.

¹ По английским данным, это был «двухдечный фрегат самого большого ранга».

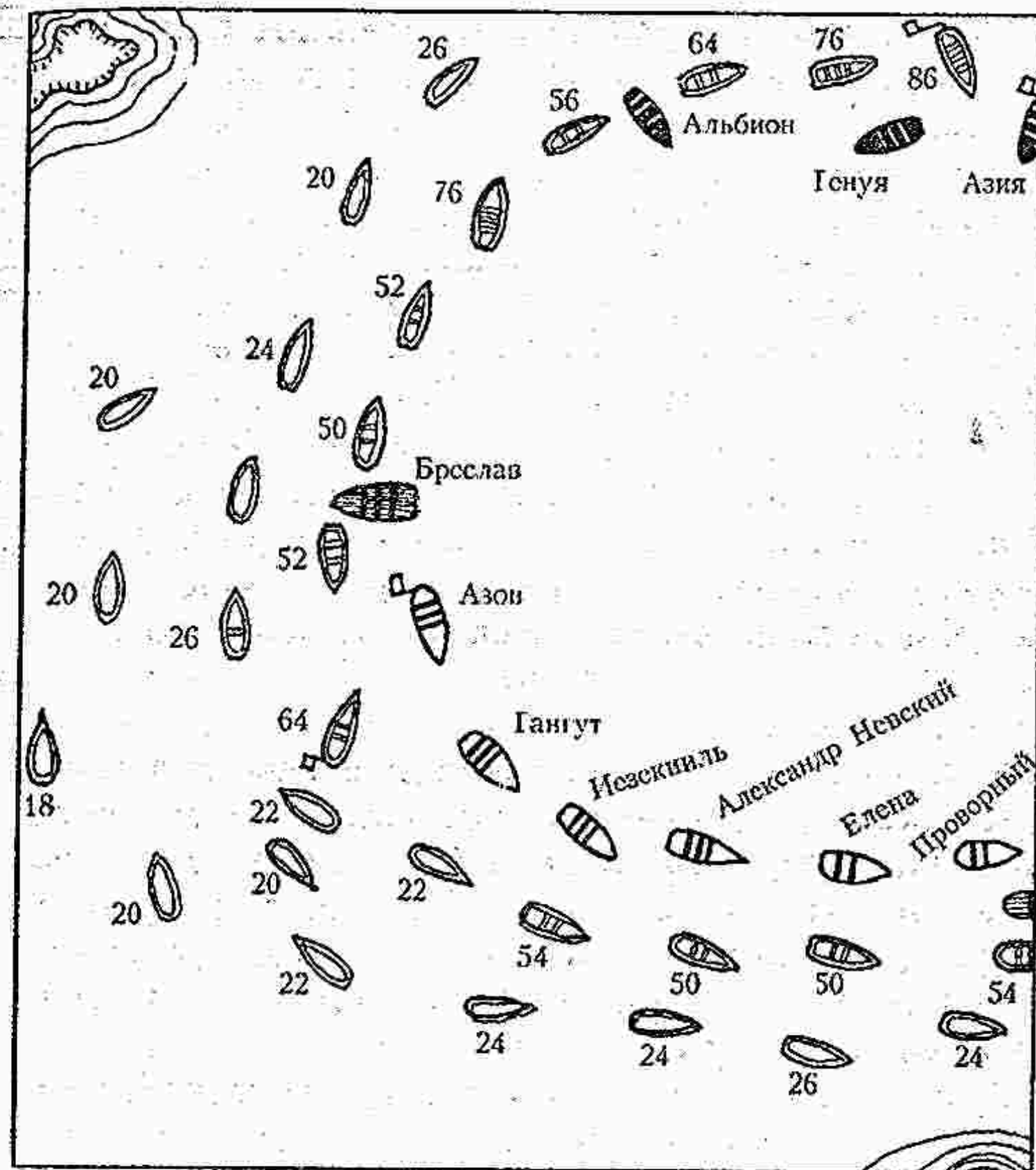
Вскоре линейный корабль противника прекратил сопротивление. Его команда, обрубив якорные канаты, на шлюпках съехала на берег, а корабль пронесло мимо «Азова» и поставило на мель, где он на следующий день был сожжен. Затем с помощью «Генуи» «Альбион» разделался и с 60-пушечным фрегатом, который пошел ко дну.

Впрочем, русский моряк и историк, описывающий сражение в основном по английским данным, не совсем точен. Центр неприятельской позиции союзники громили сообща. Первым на помощь англичанам подоспел флагманский корабль адмирала Гейдена. В 3 часа пополудни (15:00) «Азов» подошел вплотную к гурецкой линии баталии в центре и отдал якорь

«Привели с помощью шпринга правый борт корабля противу неприятельского двухдечного корабля и фрегата в расстоянии от первого на один кабельтов, и тогда открыли сильный огонь с правого борта...», — записано в шканечном журнале русского флагмана¹. «По причине ужасного дыма, — поясняет Броневский, — «Азов» прошел несколько далее за центр², от чего между им и последним английским

¹ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 312. Записи в шканечном журнале «Азова» вторит П. С. Нахимов: «В 3 часа мы положили якорь на назначенном месте и повернулись шпрингом вдоль борта неприятельского линейного корабля и двухдечного фрегата под гурецким адмиральским флагом и еще одного фрегата. Открыли огонь правым бортом...» (см.: Нахимов П. С. Документы. С. 73).

² Л. П. Гейден привел по этому поводу другой довод: «...проходя мимо «Альбиона», подле которого надлежало стать на якорь, я увидел корабль или фрегат гурецкий, случайно сцепившийся с «Альбионом» и корма вся в огне, почему, чтобы не быть зажженным двумя горящими кораблями (?), я принужден был стать на якорь несколько далее...»



Наваринское сражение
Корабли русской эскадры в центре позиции

кораблем («Альбионом») осталось четыре фрегата и столько же корветов, никем не занятые. По сей причине «Азов» и «Альбион», более других подверженные атаке превосходных сил, должны были и претерпеть более; но искусство и опытность капитана Лазарева, управлявшего движениями «Азова» с хладнокровием и мужеством примерным, доставило нашему адмиральскому флагу еще большую славу. Подавляемый превосходством числа судов корабль сей

(«Азов») как разъяренный лев, окруженный ловцами, растерзав одного врага, обращался на истребление второго...»

В 15:30 «с неприятельского корабля сбиты были все мачты и перебиты канаты, которые и понесло за корму. В сие время совершенно открылся стоящий во второй линии турецкий адмиральский двухдечный фрегат (под флагом Тагир-паши) и некоторые корветы...»¹

Первые полчаса «Азов» сражался с 76-пушечным турецким линейным кораблем, с которым ранее вел бой «Альбион». Рассстреливаемый «Азовом» турецкий корабль, «будучи не в силах сопротивляться далее, отрубив канаты, устремился на адмирала нашего в злом намерении абординовать его, но, встречая с каждою минутою сильнее и сильнее оплот разрушающих ядер его, вместо мнимого нападения должен был поспешнее искать собственного спасения...», — описывал детали этого фрагмента боя И. И. Кадьян. — В сих обстоятельствах часть экипажа бросилась на гребные суда, а другая, подняв горюиво форстенги-стаксель, спустилась под оным на берег, где утром следующего дня оный взорван»².

Около 16:00 фрегат, стоявший «впереди сражавшегося с нами корабля», загорелся; его понесло назад и вскоре взорвало за кормой «Азова». Тут же во 2-й и 3-й линиях открылись фрегат и несколько корветов. В короткое время один за другим были потоплены («пущены ко дну») два больших фрегата и корвет.

Около 17 час. «находившийся против нас во второй неприятельской линии корвет взорвало на воздух...», уточняется в вахтенном журнале «Азова»; в 17:15 у сражавшегося с русским кораблем адмиральского фрегата «сбита бизань-мачта и перебиты кана-

ты»; в 17:30 затонул корвет во 2-й линии¹. «Фрегат под флагом Тагир-паши имел участь не менее плачевную: по признанию турецкого сего адмирала, он потерял из 600 человек 500 убитыми и ранеными, фрегат же, почти до воды сбитый и разрушенный, был сожжен».

Все отечественные историки, и первым среди них Броневский, отмечают еще одно примечательное действие русского флагмана. «В жару битвы, когда дурки, еще неослабленные, защищались с необоримым мужеством, граф Гейден имел случай помочь английскому адмиралу. 80-пушечный корабль под флагом капитан-бея, сражавшийся с «Азией», по причине перебитого у него шпринга повернулся к «Азову» кормой, граф, усмотрев сие, немедленно приказал отделить с левого борта 14 орудий для действия противу сего корабля²; они действовали с таким успехом, что чрез полчаса разбили ему всю корму...» Когда же «Генуя» перебила якорные канаты этому и еще одному турецкому линейным кораблям, на одном из них них начался пожар в констапельской каюте³. «Азов» картечью помешал погасить это возгорание; и вскоре объятый пламенем турецкий корабль взлетел на воздух.

Остававшийся посреди бухты французский корабль «Бреслав», «усмотрев, что «Азов» весьма много терпит от пяти военных судов», через два с половиной часа после начала сражения (в 16:30 по Броневскому) сдвинулся со своего неудачного места посредине бухты и поместился между русским флагманским кораблем и «Альбионом». Первым же залпом был потоплен 50-пушечный турецкий фрегат, до этого сражавшийся с англичанином. Открыв далее огонь

¹ Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 313.

² По журналу «Азова» это произошло в 16:30.

³ Кормовая каюта на нижней палубе от кормы до бизань-мачты, в которой хранятся артиллерийские запасы.

¹ Лазарев М. П. Документы Т. 1. С. 312—313.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64.

с другого борта, «Бреслав» помог «Азову» пустить ко дну еще два неприятельских фрегата¹.

Много раньше французского линкора помощь флагману оказали его мателоты — корабли «Гангут» и «Иезекииль». Один за другим с интервалом в 15 минут, согласно записям в шканечных журналах этих кораблей, они заняли свои места в линии (на левой стороне турецкой «подковы»).

«В густом дыму под выстрелами всей нашей правой стороны турецкого флота, — вспоминает Рыкачев, — шли мы («Гангут») вперед за кораблем «Азов», действуя, т. е. стреляя на оба борта...»² «В 3 часа (15:00) корабль «Азов» лег на якорь под кормой английского корабля³... — записано в журнале «Гангута». — В $1/4$ 4-го часа (15:15) мы подошли к нему на расстояние полукабельтова, продолжая действовать пушками, бросили даглист (левый становой якорь) со шпрингом... Обратив всех людей наших к пушкам на правую сторону, зажгли 3 фрегата турецких, из коих один был двухдечный, и еще корвет... В $1/2$ 4-го часа (15:30) корабль «Иезекииль» стал у нас перед носом и занял суда, находящиеся у нас впереди. Тогда мы действовали только по двум неприятельским фрегатом. В исходе 4-го часа увидели шедший на нас прямо горящий брандер, уклонившись от него действием руля (?) и шпринга, пустили (его) на дно несколькими пушечными выстрелами...» «Во время сражения, —

¹ Имеющиеся описания Наваринского сражения грешат неточностями. Например, по собранным английским историком Экинсом данным, «Бреслав» пришел в центр турецкой позиции на помощь не «Азову», а «Альбиону», «и стал на якорь за несколько минут до прибытия русских...» (см.: Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 147).

² Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 284 — 285.

³ Имеется в виду «Альбион».

добавляет Кадьян, — к борту корабля сего («Гангута») принесен образ Божией Матери, его увидели, подняли наверх, поставили в часовню, и обрадованный сим знаменем экипаж действовал с удивительной храбростью и хладнокровием». Это произошло после потопления брандера: по приказанию командира корабля, матрос, обвязавшись веревкой, бросился за борт и поднял образ Богородицы Одигитрии¹. В 16:30 противостоящий «Гангута» фрегат затонул, не спуская флага. Около 17 часов другой фрегат (двухдечный) взорвался². «Нас засыпало снарядами и головнями, — рассказывает Рыкачев³, отчего в двух местах загорелся пожар, огонь был быстро погашен без малейшего замешательства. После взрыва нашего ближайшего противника мы продолжали действовать плутонгами по корветам, бывшим во второй линии... Эти суда турки пытались отбуксировать к берегу, но неудачно, они потонули».

¹ «Образ этот с соответствующей событию надписью принадлежит ныне [в 1870-х гг.] кораблю 4 флотского экипажа...» (см.: Богданович Е. В. Наварин. С. 43).

² В шканечном журнале «Гангута» и воспоминаниях А. П. Рыкачева согласно говорится о взрыве 64-пушечного турецкого фрегата. Судя по всем описаниям, речь идет о гибели адмиральского фрегата Тагир-паши, но по записи в шканечном журнале «Азова» он, будучи избит, затонул (?!). Вот еще один пример разнобоя в «показаниях» очевидцев сражения. Историкограф эскадры обтекаемо сообщает в своем «Историческом журнале»: «Когда г. капитан Авинов занял с кораблем, ему вверенным («Гангута»), свое место, то действуя по фрегату Тагир-паши, производил в то же время сильную и непрерывную пальбу по корветам и бригам... Артиллерия его, искусными офицерами управляемая... скоро произвела губительное для врагов действие, так что они в самом ужасном состоянии искали своего спасения вне его выстрелов». При чем Кадьян вообще упоминает только один неприятельский фрегат!

³ Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 284 — 285.

«Иезекииль» в короткое время разделался с большим фрегатом, несколькими корветами и бригами. 54-пушечный фрегат попытался уйти от залпов русского корабля, но вскоре взлетел на воздух; «прочие его противники, — пишет историограф эскадры, — будучи сильно разбиты, спусти флаги, замолчали...» В начале боя командир «Иезекииля» капитан 2 ранга И. И. Свинкин был ранен картечью: «... подобно рыцарю святославовых времен на открытом месте своего корабля (он) стал на колени... и в таком болезненном состоянии около четырех часов, держась за веревку, продолжал командовать...», — описывает подвиг командира Броневский. По сведениям из шканечного журнала Свинкин был ранен на юте картечью в начале 5 часа вечера: «полежа тут несколько времени, всстал и находился везде, где только надобно», — говорится в документе¹.

«Александр Невский» пришел на свое место в 15:45. Став между «Иезекиилем» и французским фрегатом «Армида» (ближе к «Иезекиилю») корабль вступил в бой правым бортом с двумя 58-пушечны-

¹ РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3858, л. 145. Здесь опять происходит путаница с корабельным временем. Дело в том, что, согласно записям в том же шканечном журнале «Иезекииля», корабль пришел на место и стал на якорь со шпрингами в 2 час. 30 мин., то есть корабельное время его «сдвинуто» на 1 час назад по сравнению с временем на «Азове» и «Гангуте» (далее в скобках приводится пересчет к времени флагмана). «Иезекииль» стал правым бортом против 5 двухдечных фрегатив (!), говорится в приведенном документе, 3 из которых стояли в 1-й линии и 2 — во 2-й в интервалах. Первой брандер потоплен артиллерией с левого борта в исходе 3 часа (т. е. около 16:00), второй — в 1/4 часа (16:30). Соответственно Свинкин ранен (в начале 18 час.), а конец сражения зафиксирован не к 5 час., а (к 18:00). Каким образом большие турецкие фрегаты 1-й линии и корветы во 2-й превратились в двухдечные фрегаты — вопрос риторический.

ми фрегатами, один из которых сражался с «Армидой». Вскоре последний сдался французам¹, а первый — «Кейван-Бахри» — уже через 40 минут боя потерял грот, и бизань-мачты, и большую часть пушек, станки которых были подбиты. В 16:45 он сдался русскому кораблю, который продолжал громить продольными выстрелами третий фрегат, отбивавшийся от «Иезекииля» и ретирующийся от него. Вскоре этот фрегат взорвался. В исходе 5 часа, как значится в журнале «Невского», «увидели идущий от берега к “Невскому” и “Иезекиилю” брандер-бриг, который вместе пустили на дно...»². Турецкие офицеры с «Кейван-Бахри» были взяты на корабль, а более 500 пленных из числа его команды после боя распределены по судам русской эскадры³. Кадьян рассказывал, что командир фрегата «хотел взорвать его на воздух и когда в сем намерении пошел в крьюйт-камеру, то старший по нем (так в тексте) офицер, не пустя его в оную, застрелил». Прекрасной иллюстрацией личного состава турецкого флота служит перечень национальностей плененной команды, приведенный в тексте «Исторического журнала»: «... более

¹ Согласно шканечному журналу «Гальбота», англичане, стоявшие рядом с «Армидой», увидели, что гурки спустили флаг перед французами в 15:15 (см.: Экинс К. Сражения английского флота. С. 148).

² РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3859, л. 153—154. Судовое время на «Александре Невском» совпадает с временем на «Азове» и «Гангуте». По данным шканечного журнала «Невского», общее сражение началось в 14:45. Проходя в губу, «Невский» палил с двух бортов. С него видели 3 брандера: один у борта «Сципиона», который этим кораблем и английским фрегатом был потоплен, два других, сообщается в журнале, потоплены «Гангутом» и «Иезекиилем», «кем точно, за дымом не видали». Сражение закончилось в 6 часов (18:00).

³ Флаг «Кейван-Бахри» в настоящее время находится в экспозиции Центрального военно-морского музея в С.-Петербурге.

500 человек турок, греков, арабов, итальянцев, жидов и армян. »

Конечно, описания любого сражения парусного флота с десятками действующих судов и многими тысячами членов их экипажей грешат неточностями, какими-то ошибками или преувеличениями. Наваринское «дело» — не исключение. Историкам наверняка придется еще и еще раз обращаться к сохранившимся документам, сопоставлять их и по фрагментам восстанавливать действительную картину этого знаменитого боя. В данной книге, посвященной общей истории русской эскадры, такая задача не ставилась. Только попутно автор постарался отметить ряд моментов хода сражения, которые явно требуют уточнений.

Вот еще один таинственный эпизод, связанный со временем вступления в бой русской колонны. Ранее уже приведены описания действий следующих за «Азовом» кораблей (по данным из их шканечных журналов), демонстрирующие, с какой четкостью они под перекрестным огнем противника становились на свои места по диспозиции. Однако есть свидетельства, рисующие несколько иную картину. П. С. Нахимов, описывая своему другу Рейнеке сражение, отметил: «Надобно тебе сказать, что “Гангут” в дыму немного оттянул линию (*то есть отстал*), потом заштилел и целым часом опоздал прийти на свое место. »¹ О том же вспоминал и Л. П. Гейден: «Стихший ветер препятствовал другим нашим кораблям соединиться с нами, так что “Азов” в продолжении по крайней мере 22 минут подвержен был огню 8 судов и против некоторых из оных невозможно было

¹ Нахимов П. С. Документы С. 73.

действовать. »¹ В шканечном журнале флагмана постарались записать объективно: «... около 4 часов по прочищении несколько дыму усмотрели стоящий впереди нас корабль “Гангут”, а вскоре увидели корабли “Иезекииль” и “Александр Невский”, стоящие на шпрингах и сражающиеся с правого борта. »² Наверное, стихший ветер и густой дым, накрывший бухту, действительно замедлили выполнение маневра следующих за «Азовом» кораблей, но всеобщее желание моряков одновременно с флагманом вступить в строй сражающихся было столь велико, что, заполняя шканечные журналы, они несколько ускорили ход событий.

Как бы то ни было — чуть раньше или чуть позже — «отважный сей маневр» пришелся как нельзя вовремя, а четкие и слаженные действия русских моряков в бою поразили даже их самих. Броневский, встречавшийся с участниками сражения, пишет об этом так образно, как будто сам находился с ними в Наваринской бухте:

«В жару битвы палубы наших кораблей представляли зрелище одинаково ужасное: без мундиров, с завязанными или закнуемыми ушами, дабы совсем не оглохнуть, те люди, которые за несколько (*до боя*) казались кроткими и добрыми, теперь казались бешеными. С диким взором, с растворенными устами, не замечая никакой опасности, они бросались и опрометью бежали туда, куда приказывали. Храбрейшие возвышали голос; им охотно и стремительно повиновались, и никто не узнал бы робкого. Тяжелораненые и умирающие, одни лежали смиренно, другие ползли на перевязку, не произнося ни одного жалобного слова. Вскоре крикливое “Ура!” подменилось огчаянным

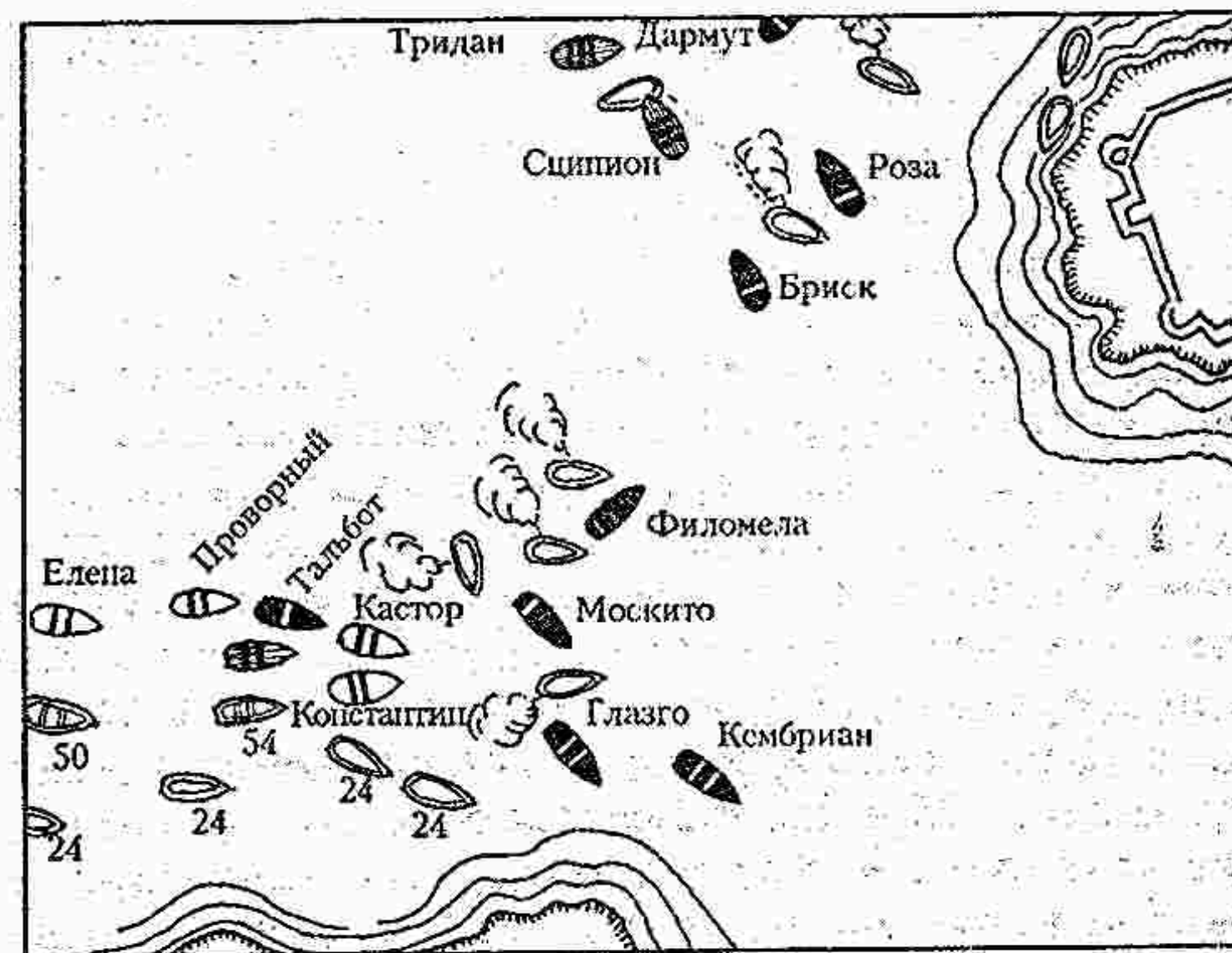
¹ Записки Ученого комитета. 1832. Ч. VIII. С. 289—290.

² Лазарев М. П. Документы Т. 1. С. 513.

молчанием, и гут-го каждый, можно сказать, работал за четверых, и силы по мере утомления, казалось, увеличивались. Томимые жаром, жаждой и усталостью матросы окочивались морской водой (коею в осторожность от пожара палубы поливаются), прикладывались к ядрам или держали свинцовые пули во рту, и тем освежали горящие губы и запекшийся язык. В таком положении ничто не устрашало их; большой ужас возбуждал большую храбрость: каждый взрыв сопровождался радостным «Ура», даже раненые на кубрике провозглашали сей символ славянской храбрости...»

Следовавшие за своими кораблями русские фрегаты атаковали западное крыло турецкого строя, где с самого начала сражения союзным судам пришлось вести неравный бой. Английский корвет «Тальбот», шедший позади колонны Кодрингтона, успел подойти сюда перед самым началом общей пальбы и в первые 20 минут отбивался чуть ли не от всех находившихся здесь турецких судов, причем два 50-пушечных фрегата и 24-пушечный корвет били его почти в упор. Сначала на помощь ему пришел французский фрегат «Армида», а затем и русские суда. Шедший за «Александром Невским» фрегат «Елена» поспешно стал на шпринг и атаковал 50-пушечный турецкий фрегат. Следовавший за «Еленой» «Проворный» тут же присоединился к собрату. Когда этот турецкий фрегат, будучи не в силах сопротивляться, умолк и начал удаляться, «Елена» продолжила пальбу по судам 2-й линии, а «Проворный» перенес огонь на 54-пушечный фрегат, дравшийся с «Армидой». В 15:30 (по Броневскому) подоспели «Кастор» и «Константин». «Кастор» по причине дыма шел под картечным огнем в совершенной темноте. Капитан Сытин, опасаясь упустить славный для себя случай к отличию, с грудом пробирался между тесно стоявшими и сражающимися кораблями¹. По счастью, бриг «Роза»,

¹ Броневский отмечал, что благодаря тому обстоятельству, что флагманский «Азов» прошел несколько далее в центр позиции («подковы»), весь левый фланг союзников предстал перед неприятелем с фронта своего «почти сплошной багарей»!



Наваринское сражение
Положение союзников у о. Сфактерия
(на левом фланге)

перешедший... от правого к левому (западному) флангу на помощь «Тальботу» и «Армиде», отважно вступая в бой, не мог более защищаться против превосходящих сил. Капитан Деви послал шлюпку навстречу «Кастору», поруча своему офицеру просить русского капитана стать подле него. Обрадованный Сытин приказал посланному идти вперед и следуя вблизи за шлюпкой, честно поместился между «Розой» и крайними на фланге турецкими судами...»

Через 45 минут сражавшийся с «Кастором» фрегат спустил флаг. Русский корабль тут же повернулся и атаковал другой, но в это время первый неприятель, исправясь, вновь вступил в бой. Сытин вернул свой фрегат в первоначальное положение и начал расстреливать «изменника», несмотря на поднимаемые им последовательно русский, французский и английский

флаги. Турки в отчаянии обрубили канаты и бежали к берегу...

Капитан Хрущов — командир «Константина», несмотря на огонь с нескольких направлений, тьму и тесноту на фланге, «весьма искусно и дерзко стал впереди “Тальбота” и наравне с “Армидой” с отличной храбростью атаковал неприятеля и все, находившееся противу своего фрегата, истребил окончательно».

Кадьян замечает: «...“Тальбот”, прикрытый сначала фрегатом “Армида”, а потом кораблем “Александр Невский” и фрегатами нашими, мог свободно действовать и даже взял (пленил) один фрегат, а бригдер взорвал...» По судовому времени «Тальбота» (совпадающего со временем на «Азове») этот фрегат сдался в 16:05, имея 150 человек убитыми и ранеными в палубах¹. Через сутки он затонул. По показаниям пленного с этого фрегата (грека-боцмана), турецкое судно считалось 64-пушечным фрегатом, но по старости корабля пушки с его шкафута были сняты; на верхней палубе находилось 26 медных 18-фунтовых пушек, на батарее — 32 медных 36-фунтовых. Серьезный противник для сражавшихся на этом фланге судов союзников!

Появление русских фрегатов, особенно концевых «Кастора» и «Константина», очень помогло не только «Армиде», «Тальботу» и «Розе», но и расстреливаемому с трех корветов, фрегата и батареи острова бригу «Москито». Потерявший все свои якоря бриг в самом беспомощном положении понесло на турецкую линию, но, к счастью, моряки «Константина» успели взять его на бакшюв².

¹ Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 148—149.

² Бакшюв — конец (толстая веревка), выпускаемая с кормы стоящего на якорю судна для крепления за него гребных судов.

Вообще мелким судам союзников досталось. Бриг «Филомела», вынужденный под жесточайшим огнем перейти с левого фланга на правый, «много претерпел», как и его «младший брат» «Бриск», который, однако, «устоял против всех опасностей». «Французские шхуны “Дафна” и “Алсиона”, — сообщает тот же Броневский, — ставшие храбро перед носом “Азии” для охранения правого фланга союзников от бригдеров, хотя по слабости своей и не могли нанести неприятелю ощутимого вреда, однако же в продолжении сражения дрались и защищались с твердостью и постоянством; находясь в центре битвы, так сказать, в жерле огнедышащей горы, уцелели, тогда как сего ожидать было почти невозможно».

В почти безвыходном положении оказалось самое маленькое судно союзного флота — 10-пушечный тендер (катер) «Гинд» под командованием лейтенанта Робба. До начала сражения этот крошечный спутник «Азии» вошел в бухту и стал на якорь впереди флагмана, прямо под кормой турецкого фрегата. Во время боя «Гинд» расстреливался несколькими судами 2-й и 3-й линий. Маневрируя с помощью шпринга и якорной цепи, Робб отвечал огнем своих пушек и даже как будто потопил неприятельский бриг. Потеряв якорь, тендер «заехал» бушпритом прямо в порт батареей палубы турецкого фрегата, но отбил от abordажных партий с него и в конце сражения сумел выскочить под корму «Азии»¹.

Последними в бой вступили английские фрегаты «Кембриан» и «Глазго». Первый из них еще 5-го числа был направлен в Каламатский залив для помощи грекам (вместе с «Константином»). Оповещенные о предполагаемом входе в Наваринскую бухту фрегатом

¹ Экинс К. Описание сражений английского флота. С. 150—151.

«Глазго», они («Константин» и «Кембриан») на всех парусах пустились на соединение с флотом. Русский фрегат буквально в последнюю минуту успел вступить в строй колонны Гейдена. Английский фрегат запоздал и вынужден был действовать самостоятельно. Он вступил в сражение с крепостью и багареями на острове Сфактерия. Подошедший следом «Глазго» стал у него за кормой. Это произошло в 15:55 (по шканечному журналу Глазго). Они сбили багарей на острове и заставили окончательно замолчать пушки крепости¹.

«После вступления российской эскадры в дело огонь с гурецких кораблей чрез несколько минут приметно стал слабеть, перемежаться, гаснуть и умолкать. Между тем беглый огонь с союзных кораблей выливался правильно, непрерывно и постепенно, по мере того как корабли входили в дело увеличивался сильнее и сильнее. Гром от двух тысяч орудий слился в один звук, море колебалось, как от землетрясения, корабли дрожали от сотрясения в воздухе. Ветер начал стихать, оба флота оделись густыми облаками дыма, небо и вода исчезли, и день обратился в ночь; одно пламя, извергаемое пушечными жерлами, освещало и открывало цели сражающихся кораблям...»

В шканечном журнале «Азова» записано: «В исходе 6 часа, не видя противу нас ни одного из неприятельских судов, прекратили бой, а в 6 часов (18:00) сражение везде закончилось...» По данным Рыкачева, сдались соединенному флоту 2 линейных корабля и 3 больших фрегата. Взлетели на воздух корабль и 11 фрегат, остальные египетские и турецкие суда были или потоплены, или выброшены на берег. Одним словом, флот Ибрагим-паши был уничтожен!

¹ Там же. С. 154.

Правда, данные о потерях этого флота во время боя столь же противоречивы, как и сведения о его первоначальном составе. Во всяком случае, из 23 крупных его кораблей — 3 линейных и 20 фрегат — уцелело в полуразбитом состоянии лишь 2, сдавшихся на правом фланге: 86-пушечный линейный корабль, у которого англичане после боя подрубили мачты, и 64-пушечный фрегат, воевавший с «Сиреной».

Союзные эскадры не потеряли ни одного судна. «Победоносные корабли, окруженные обломками и плавающими группами, казались грозными привидениями, при врагах ада на страже стоящими...» Крутом все горело. Турки и после окончания сражения зажигали свои суда. «В этих случаях, — вспоминает Рыкачев, — каждый раз пожар примерно распространялся по всему судну, от чрезмерной жары раскалявшиеся пушки стреляли сами собой, а вскоре затем следовал взрыв. Все, что выше кюйт-камеры, поднималось в воздух, остальное оставалось догорать на воде»¹.

«Самый замечательный случай сего достопамятного сражения, — пишет Броневский, — есть тот, что в продолжении оно взорвало между судами соединенных эскадр 13 больших гурецких судов² и на другой день еще 18 разной величины, и ни один из союзных кораблей, бывших в крайней опасности, особенно в продолжении ночи, по благости Божией не погиб». Только после окончания сражения с вечера до полуночи взлетело на воздух 5 судов, замечает

¹ Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 287.

² Подобный разнобой в данных (у Рыкачева — 12, а у Броневского — 13 судов) — обычное явление при описании событий при Наварине. Аналогично различаются сведения и в шканечных журналах рядом стоявших кораблей.

историк; Рыкачев же в продолжение своей вахты (с 19:00 до 24:00) насчитал 7 взрывов...

В половине первого ночи полуразбитый 64-пушечный фрегат египетского адмирала обрубил канаты и пошел к южному (морейскому) берегу, чтобы там поставить судно на мель и спасти людей. Однако ветер отошел к востоку, и египетский фрегат погасило в сторону русских кораблей, которые, как и остальные суда союзников, оставались после сражения на своих местах. На «Азове» сумели уклониться от опасной встречи, и фрегат навалился на «Гангу», запутавшись бушпритом в его грот-ванях. Египетские моряки стали бросаться в воду, а некоторые попытались зажечь свое судно. В несколько минут русская abordажная партия переправилась на фрегат и прекратила поджоги. Бушприт обрубили. Затем опасного ночного гостя с помощью шлюпок с русских кораблей и «Бреслава» отбуксировали к берегу, где прорубили ему борта и пустили ко дну. «После этого случая, — добавляет Рыкачев, — мы посылали сильные объезды по самый берег наблюдать за неприятельскими судами...»¹. Видимо, это не всегда помогало: «В 1/2 часа 3 часа (2:30) взорвало поблизости эскадры нашей, — повествуется в журнале «Азова», — неприятельский фрегат, нагруженный разными огнестрельными снарядами и бомбами, которые после разрывало в воздухе над нашими судами.»²

Послесловие к «Наварину»

Утром следующего дня победители, несколько успокоившиеся после сражения и ужасной ночи, содро-

¹ Рыкачев А. П. // Морские сражения. С. 288.

² Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 315.

нулись, глядя на дело рук своих. «... В 6 часов, по рассвете, усмотрены, множество плавающих и догорающих обломков судов и рангоута, много плавающих мертвых тел и спасающихся на обломках турок, из коих много брали на корабль... С самого рассвета неприятель стал свозить со своих судов людей и зажигать суда, которые и взрывало один за другим...», — записано в журнале «Азова»¹.

Адмирал Кодрингтон послал к стоявшим под берегом турецким судам парламентария на фрегате, для объявления, что союзный флот «считает себя вполне удовлетворенным за дерзость первых выстрелов, сделанных с отоманского флота» и далее будет поступать с ними как с судами дружественной державы, если они не дадут повода к неприязненным действиям. Увидев приближающийся к ним английский фрегат, турки вновь зажгли многие из оставшихся судов. Только во второй половине дня Тагир-паша прибыл на флагманскую «Азию», где собрались и союзные адмиралы. Паша поручился за подчиненных ему моряков, пообещав сообщить о требованиях адмиралов также сухопутным начальникам. Взрывы в конце концов прекратились, и на следующий день турки начали собирать и приводить в порядок остатки своего флота.

12 октября адмирал Э. Кодрингтон отдал по флоту следующий приказ:

«Прежде нежели союзные эскадры оставят здешние места, где они одержали совершенную победу, Главнокомандующий... объявляет всем офицерам, матросам и морским солдатам, на оных подвизавшихся, то высокое мнение, которое возымел он в 8-й день сего месяца о их храбрости и хладнокровии.

¹ Там же.

Он удостоверен, что ни в каком случае никакой в мире флот не оказывался в подобной степени такого совершенного единодушия, такого полного согласия, какими одушевлены были эскадры трех союзных держав в сей столь кровопролитной битве. В особенности превосходному примеру неустрашимых своих товарищей, гг. контр-адмиралов, относит он чистосердечное вспомоществование, которое корабли различных эскадр взаимно и с таким благодарением один другому подавали в пылу и смятении боя.

Сие единодушие, сие согласие в видах, сие хладнокровие и мужество под огнем противника, сия удивительная точность в действии артиллерии расстроили самые искуснейшие соображения и стяжали нам победу над силами, числом несравненно превосходнейшими. Турецкий и египетский флоты получили возмездие за свое вероломство и нарушение данного слова. От флота, состоящего из 66 военных кораблей, остается только один фрегат и 18 мелких судов, кои в состоянии служить на море. Таковая победа должествовала быть сопряжена с большими пожертвованиями. Главнокомандующий оплакивает потерю искуснейших и храбрейших воинов, но в утешение нам служит мысль, что они пали на службе своей отчизны и за дело сражающегося человечества...»¹

Английский адмирал не ведал, что более века спустя историки посмеют не только оспорить его вос-

¹ Приказ вице-адмирала Кодрингтона от 12 октября 1827 г. публиковался неоднократно (см., например, Нахимов П. С. Документы. С. 76—77), здесь текст документа приводится в переводе Броневского (см.: Броневский В. Б. Наваринская битва // Военный журнал. 1829. №4. С. 3—4).

торг по поводу братства по оружию моряков трех эскадр, но и усмотрят в изменении диспозиции (вход в бухту одной колонной) преднамеренное желание чуть ли не уничтожить русскую эскадру с помощью турок!¹ Вздорность такого предположения очевидна. Кодрингтон, войдя в бухту только с одной правой колонной, подставил под огонь наиболее мощных судов турецкого флота прежде всего собственные корабли. Флагманский фрегат французского адмирала де Риньи «Сирена» вынужден был на протяжении всего боя драться сразу с тремя равноценными ему противниками. «Тальбот», а за ним «Армида» и два брига приняли на себя огонь большей части судов турецкого правого крыла. После замечательного прорыва русской эскадры в центр неприятельской позиции и вступления ее в бой ни один корабль или фрегат союзников не покинул свое место.

Это была именно общая победа, достигнутая объединенными усилиями. Досталась она недешево. По сведениям, собранным историографом российской эскадры, союзники потеряли 666 человек: 181 убитыми и 485 ранеными. На английской эскадре выбыло из строя 284 человек (в том числе 79 убито, среди них командир «Генуи» Багурс), на русской — 198 (убито 59), на французской — 184 (из них убитых 43 человека), среди раненых командир «Бреслава» Лабретаньер.

¹ См.: Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с Османской Турцией в 1828—1829 годах. С. 208; Морской атлас Т. 3, ч. 1. Описание к картам. Русские и советские моряки на Средиземном море. С. 104—105.

Потери на союзных эскадрах¹

Тип	Название судна	Убито	Ранено	Всего
На английской эскадре				
Корабли:	«Азия»	19 (14) ²	57 (48)	76 (62)
	«Генуя»	26	33 (35)	59 (61)
	«Альбион»	10	50 (56)	60 (66)
Фрегаты:	«Дартмут»	6	8	14
	«Кембриан»	1	1	1
	«Глазго»	0	2	2
Корвет (шлюп):	«Гальбот»	6 (5)	17 (18)	23
Бриги:	«Москито»	2	4	6
	«Роза»	3	15	18
	«Бриск»	1	3	4
	«Филомела»	1	7	8
Катер:	«Гинд»	4 (5)	8 (9)	12 (14)
Итого:		79 (74)	205 (206)	284 (280)
На французской эскадре				
Корабли:	«Сципион»	2	37 (36)	39 (38)
	«Тридан»	0	7	7
	«Бреслав»	1	15 (4)	16 (5)
Фрегаты:	«Сирена»	23 (22)	43 (42)	66 (64)
	«Армида»	15 (14)	25	40 (39)
Шхуны:	«Алсиона»	1	9	10
	«Дафна»	1	5	6
Итого:		43 (41)	141 (128)	184 (169)

Наиболее полные данные о потерях русской эскадры были опубликованы спустя 50 лет. Готовясь праздновать круглый юбилей знаменитого сражения, инспекторский департамент Морского министерства

¹ По данным, приведенным И. И. Кадьяном в «Историческом журнале» (РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64). Броневский пишет, что на английской эскадре было убито 80 человек, в том числе 6 офицеров, и ранено — 208, из них 5 офицеров, а французы потеряли 43 моряка убитыми (среди них 3 офицера) и 119 ранеными (3 офицера). См.: Броневский В. Б. Наваринская битва. С. 64—65.

² В скобках даны сведения английского историка Экинса (см.: Экинс К. Описания сражений английского флота. С. 158).

России напечатал в журнале «Морской сборник» не только сухие статистические данные, но и полный список выбывших из строя офицеров эскадры.

«Ведомость о состоянии судов эскадры контр-адмирала Гейдена во время сражения» (фрагмент)¹

Тип	Название судна	Потери, человек			
		Убито		Ранено	
		офицеров	нижних чинов	офицеров	нижних чинов
Корабли:	«Азов»	—	24	6	61
	«Гангут»	—	14	8	29
	«Иезекииль»	1	12	2	16
	«Алек. Невский»	—	5	—	7
Фрегаты:	«Константин»	—	—	—	1
	«Проворный»	1	2	—	4
	«Елена»	—	—	2	3
	«Кастор»	—	—	—	—
Итого:		2	57	18	121

Больше всех досталось адмиральским кораблям. На «Азове» убито и ранено 91 человек, на «Азии» — 76, на «Сирене» — 66. Они же более остальных судов были повреждены. «Турки по горопливости и от беспорядка, — пишет Броневский, — стреляли по мачтам, мы били их по корпусам: от сего турецкие корабли были разрушены и должны были потерять много убитыми; напротив, на союзных кораблях

¹ На «Иезекииле» убит мичман В. Жадовский, на «Проворном» — лейтенант Н. Куприянов. Ранены: на «Азове» — капитан-лейтенант П. Баранов, лейтенанты А. де Траверсе, А. Шеман, И. Бутенев, штурман 14 класса Г. Никифоров, шкипер 13 класса Трифонов; на «Гангуте» — капитан-лейтенант П. Анжу и О. Готовцев, лейтенанты М. Анненков и В. Бехтеев 1-й, мичманы Д. Рыкачев и В. Баргенов, штурман 14 класса В. Воронковский и шкипер 13 класса А. Агафонов; на «Иезекииле» — капитан 2 ранга И. Свинкин и лейтенант Н. Корнилов; на «Елене» — лейтенант В. Сурков и штурман 12 класса Ф. Хализов. См.: Морской сборник. 1877. № 9. Неоф. отд. С. 88.

убитых было менее, но мачты, реи и снасти были много повреждены. »

Победители в своем вполне естественном тщеславии подчеркивали превосходство сил турецко-египетского флота. Им вторили историки. Действительно, флот Ибрагим-паши по числу судов и пушек на них имел значительный перевес над флотом союзников: по английским данным — 66 судов против 27, 2224 орудия и 22 000 человек команды против 1326 пушек и 13 000 человек¹. Кроме того, турецкий адмирал умно расставил свой флот в бухте в «ордер баталии», усиленный на флангах береговыми батареями и брандерами. Все же численное превосходство турецко-египетского флота было только кажущимся. Турки имели лишь 3 линейных корабля, а Кодрингтон — 10. Фрегаты, корветы и бриги Ибрагим-паши, взятые порознь, не могли противиться тяжелым союзным кораблям. Это превосходство союзников усиливалось за счет выучки и дисциплины команд на всех судах, профессионализма офицеров, четко и слаженно управлявших огнем и маневром.

Современник Наваринского сражения, опытный и грамотный морской офицер В. Б. Броневский, разбивший эту битву «для пользы морского искусства», именно так и рассуждал. Отметим он и основные ошибки турецких адмиралов, не сумевших воспользоваться главным преимуществом — превосходной позицией своих кораблей.

Во-первых, «турецкий главнокомандующий должен был (...) свой ордер баталии укрепить со всех сторон береговыми батареями, для коих 500 орудий большого калибра он легко мог снять со своих кораблей, кои, стоя на якоре, должны были драгаться одним толь-

¹ Броневский В. Б. Наваринская битва // Военный журнал 1829. № 4 С. 5—6.

ко бортом, для прислуги же употреблять египетских солдат. Таким образом, соединенный флот должен бы, не сделав ни одного выстрела (по турецким судам), идти под перекрестным огнем около 7 верст. »¹

Во-вторых, Ибрагим-паша сделал большую ошибку, позволив английской эскадре спокойно стать на якорь и почти сцепиться с его кораблями. «Он знал содержание Лондонского договора, вследствие коего он уже два раза принужден был, против воли, возвратиться в Наварин. После сего неприязненного действия он почел нужным приготовиться к бою; когда союзный флот вошел в гавань с зажженным фидием и сделал прямо наступательное действие, то он отказался от оногo и потому не мог избежать поражения. Турецкие адмиралы оказали бы важнейшую услугу Повелителю правоверных, если бы, без околичностей, объявили союзным адмиралам, что они почтут объявлением войны, если (хоть) один из союзных кораблей подойдет к гавани на пушечный выстрел. Подобное предупреждение, конечно, не остановило бы нападающих; тогда турецкие начальники имели бы полное право встретить английские корабли как неприятельские. Нерешительность турецкого главнокомандующего оскорбила национальную гордость; командир брандера первый подал сигнал к сражению; турки ослушались начальников и открыли пальбу без их приказанья; но как корабли не были по надлежащему приготовлены к бою, то первые выстрелы производились беспорядочно. »²

Тем не менее капитаны и матросы турецко-египетского флота с честью исполнили свой долг. Трудно даже представить себе, что же творилось на палубах их кораблей, когда подошедшие на пистолетный

¹ Там же. С. 16.

² Там же. С. 15—18.

выстрел суда союзников открыли огонь из пушек, заряженных сразу 2—3 ядрами! «Победители, — подчеркивал Броневский, — единогласно отдают должную справедливость храбрости гурок, но утверждают, что большая часть взрывов (во время сражения) произошла от неосторожного обращения их с порохом; и если бы не беспорядок, неподчиненность и неумение их стрелять из пушек, то победа могла бы нам стоить гораздо дороже. Турки защищались с остервенением до последней возможности и вообще предпочитали смерть плену. Непоколебимая их решимость и твердое постоянство не ослабевали и при самом опасном положении. Очевидцы рассказывают, что на горевших кораблях гурки, с отчаяния, закалывали себя кинжалами, другие, не умея плавать, взяв в руки ядро, стремились бросаться из пламени в воду и топили себя. Часть экипажа одного из потонувших в продолжении сражения фрегатов, собравшись на корме, сидела на борту и спокойно ожидала последней минуты. Когда же фрегат пошел ко дну носом и уже быстро начал погружаться, мужественные сии люди, сотворив молитву... с плачевным кличем: «Алла! Алла!» исчезли в бездне»¹.

По самым оптимистичным подсчетам, разноплеменные команды турецко-египетского флота недосчитались убитыми и утонувшими 6000 человек.

«Напротив, решительность Кодрингтона доставила союзникам победу. Приведение в исполнение Лондонского договора посредством переговоров шло медленно и он... разрубил сей гордый узел одним ударом меча. Союзные адмиралы благоразумно согласились и положили войти в гавань. Зная строптивость и неподчиненность мусульман, Кодрингтон наверное мог полагать, что без драки мирный его маневр не может

¹ Там же С. 13—14.

совершиться; и в самом деле, могли ли два флота, в такой тесноте и в таком со стороны союзников угрожающем положении, стоять смирно? — и потому, к битве решительной и смелой он приготовился, как следовало воину искусному и опытному. Войти внутрь обеих неприятельских линий принадлежит к числу самых счастливых соображений. В сем положении корабли союзников имели неприятеля с одной стороны, а неприятельские вредили друг другу, потому что расстояние между флангами было не более 650 сажен (около 1200 м). Ядра как с судов союзников, так и с турецких перелетали через залив (бухту) и достигали обоих берегов; от сего транспортные суда поражаемы были не только с правого фланга союзников, но и с правого турецкого крыла...»¹

Единственное, в чем упрекали английского адмирала русские моряки, а затем и исследователи сражения, это в его решении входить соединенным флотом в бухту последовательно колонна за колонной. Не говоря уже о потенциальной возможности разгрома английской эскадры в случае, если бы турки открыли огонь при входе ее в узкость пролива (да к тому же, а если бы стих ветер или русская эскадра задержалась), Кодрингтон, пусть и не умышленно, подставил под перекрестный огонь неприятельских судов и береговых батарей русские корабли. «Впрочем, — замечает тот же Броневский, — маневр, совершенный русскою эскадрою под картечными выстрелами, ясно доказывает, что английские и французские корабли исполнили бы сей маневр столь же удачно; посему, положив, что турки встретили бы союзный флот сильною канонадою пред самым входом в гавань, то и тогда победа была бы приобретена, может быть, с большею потерей, но конечно, еще с большею славою...»

¹ Там же С. 18—19.

Случилось, что эта слава досталась эскадре Гейдена, и в первую очередь, флагманскому «Азову». Нет сомнения, что на редкость согласованные и удачные действия русских моряков в общем сражении в значительной степени подняли престиж военно-морских сил России в целом и русской эскадры на Средиземном море в частности. Во всяком случае, после Наварина англичане и французы стали относиться к эскадре Гейдена с большим уважением и даже опаской. Сам Л. П. Гейден писал с гордостью в 1832 г.: «Наша эскадра покрыла себя славою, и англичане имели доказательства, чего они могут ожидать от таких союзников или от таких неприятелей...»¹

Сразу после Наварина возник вопрос, не решенный однозначно до сих пор: какая же из противостоящих друг другу сторон, собственно говоря, стала ви-

¹ Записки Ученого комитета. 1832. Ч. VIII. С. 290–291. Историограф русской эскадры И. И. Кадьян, превознося подвиги соотечественников, пишет: «Слава, приобретенная российской эскадрой в бою Наваринском, не только равняется подвигам союзников, но и превосходит оные...» Далее он проводит аналогию между Наваринским сражением и знаменитым сражением под Ватерлоо и утверждает, что «если бы граф Гейден... не прибыл вовремя, то г. Кодрингтон подвергнул бы корабли свои совершенному истреблению...» (см.: Нахимов П. С. Документы. С. 81, 83). Да, подвиг русских моряков, в сложнейших условиях и под огнем противника вступивших в бой, бесспорен; конечно, помощь русской эскадры, реально почти удвоившей силы союзного флота, окончательно решила исход битвы. Однако считаться славою в данном случае некрасиво: русская эскадра являлась частью объединенного флота, действовавшего по заранее разработанному плану и под единым командованием. Соответственно и победа при Наварине была общей для союзников.

новницей сражения? Вопрос, казалось бы, частный, ибо само столкновение стало возможным только после входа союзных эскадр в Наваринскую бухту. Начальники этих эскадр, превратившиеся после Наварина в соучастников разрома турецко-египетского флота, согласно докладывали в своих рапортах, что они решились поставить свои корабли рядом с судами этого флота, дабы принудить Ибрагим-пашу к исполнению условий Лондонского договора, а столкновение было спровоцировано моряками противной стороны. Свидетельства очевидцев подтверждали эти рапорты. Историки вторили и тем и другим. Главнокомандующий сухопутными и военно-морскими силами в Морее Ибрагим-паша прямо назывался виновником произошедших 8–20 октября событий. И. И. Кадьян, например, отмечал тщательную и последовательную подготовку турецко-египетского флота к сражению и мнение паши, что гибель союзного флота в случае его вторжения в бухту неизбежна¹. А. П. Рыкачев, бывший свидетелем допроса одного из пленных, приводит с его слов некоторые подробности, предшествовавшие сражению: «Тагир-паша и Мукарем-бей советовали Ибрагиму, покоровшись необходимости, принять условия, предложенные адмиралом Кодрингтоном, но он никак не хотел слушать, утверждая, что позиция, занятая турецко-египетским флотом в Наваринской бухте, неприступна и что союзные адмиралы никогда не посмеют войти в нее и непременно перессорятся в продолжение зимы. Когда же союзный флот показался у входа, то он сказал окружавшим его: «Вот наши призы», приказав всем капитанам стать на якорь к союзному флоту (*так в тексте*), когда он войдет, и затем в первую же ночь неожиданно, всем вдруг, свалиться на abordаж со всеми нашими судами...»²

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 85.

² Морские сражения // Рыкачев А. П. С. 291.

Спустя 50 лет полковник Е. В. Богданович написал книгу о Наварине, в которой, подробно исследовав этот вопрос, подтверждает свидетельства очевидцев. «Некоторые турколюбцы позволяли себе даже утверждать, будто сражение (...) было изменческим нападением на турок со стороны союзников, — восклицает историк. — Собранные нами материалы дают превосходный ключ к разрешению этих мнимых недоразумений. Материалы эти, несомненно, доказывают, что, не обращая никакого внимания на присутствие английского и французского флотов в Архипелаге, Порта как будто с нетерпением ожидала известия о начале военных действий, даже и не думая отратить или отсрочить столкновение, для чего ей стоило лишь предписать... Ибрагим-паше избежать встречи с союзниками. Порта, видимо, ожидала и даже желала противного. Ибрагим искал встречи с союзными эскадрами. Из записки сэра Э. Кодрингтона, представленной им совету министров, видно, что Ибрагим-паша заранее изготовился к сопротивлению союзным эскадрам силою, и потому... сделал все приготовления к враждебной встрече союзных флотов, полагая, что он в силах будет совершенно уничтожить их... В предостережениях, в виде ультиматумов, посланных Ибрагиму пред самой битвой (...) тоже не было недостатка. И вдруг, после всего этого, не только сами турки, но и туркофилы-англичане имели дерзость утверждать и в печати, и в английском парламенте, будто союзные эскадры изменнически напали на турок врасплох и только этому обязаны Наваринской победой!»¹

¹ Там же // Богданович Е. В. С. 269. Историк работал над книгой о Наваринском сражении во время русско-турецкой войны 1877 — 1878 гг., когда вновь, как во время русско-турецкой (1828 — 1829) и Крымской (1853 — 1856) войн, отношения между Россией и Англией были напряженными. Разумеется, Е. В. Богданович в своем труде настойчиво утверждал о более «честной политике» России в Восточном вопросе в противовес вероломству Англии.

Конечно, «сами турки» представляли дело иначе. Тот же Рыкачев приводит в своих воспоминаниях строки из рапорта французского офицера, посетившего Ибрагим-пашу вскоре после ухода союзного флота из Наварина. По поводу произошедшего сражения паша сказал следующее: «Союзные эскадры под предводительством своих адмиралов, требуя от меня сдержания слова, которого я никогда не давал, вошли в залив (*бухту*) 8 октября с превосходными силами, наполнили его кровью и, истребив все суда мои, оставили его 13-го октября. Посланные союзными державами для восстановления спокойствия в прекрасных странах Востока, они начали действия опустошением оного...»¹

Разумеется, можно не соглашаться с этими словами или спорить по ряду напруг, но хотя бы понять смысл речи египетского военачальника необходимо, даже если он и собирался при удобном случае разгромить союзный флот. С точки зрения Османской Порты европейские державы вмешались во внутренние дела суверенного государства. Без объявления войны их эскадры не только блокировали турецкий флот в его базе, но и попытались войти в нее — попросту вторглись на территорию другой страны. Дальнейшее понятно: турки выполняли свой долг. «Остается решить, кто начинает, — возмущался Ибрагим-паша, — тот ли, кто против воли хозяина идет в его порт и арестует суда, или тот, кто, вынужденный необходимостью защищаться, противился этому».

Что же касается мнения «турколюбцев», то оно определялось не столько выяснением истины, сколько политикой британского кабинета министров. Возглавивший этот кабинет в январе 1828 г. герцог Веллингтон прямо заявлял, что Лондонский договор появился

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 96.

исходя из исключительно миролюбивых побуждений и поводом к войне служить не мог.

В конце 1827 г. английский король, выступая перед парламентом, сказал, что из мер, принятых для осуществления договора, «совершенной неожиданностью» для него было столкновение в Наваринской бухте между флотами договорившихся держав и Османской Порты. Далее последовала знаменитая фраза Георга II: «Невзирая на доблесть, обнаруженную соединенным флотом, ... прискорбно, что суждено было случиться такому столкновению с морской силой старинного союзника Англии...»¹

Слова короля вызвали прилив красноречия в палате лордов... и официальное письмо к адмиралу Кодрингтону по поводу превышения им своих полномочий с предупреждением: «его величество доверчиво уповает, что это нежелательное событие не будет сопровождено дальнейшими враждебными действиями и не помешает несогласиям между Портою и Грецией уладиться миролюбиво»².

Вот и пришлось Кодрингтону доказывать, что он вовсе не собирался воевать с турками, но подвергся нападению.

ГЛАВА 4

После сражения

Эскадра Гейдена: Наварин — Мальта

«После сражения, — пишет Л. П. Гейден, — все наши заботы были обращены на раненых; мертвых бросали в море; но служителям не можно было дать отдохновения, потому что надлежало быть готовыми к защите от действия брандеров (...), надлежало исправить повреждения...»¹ Церемония похорон по морскому обычаю, происходившая на кораблях эскадры на следующий день после сражения, много времени не заняла. Упокоив погибших моряков союзного флота на дне Наваринской бухты, на всех судах взялись за исправление избитого такелажа и поврежденного рангоута.

«Азия», «Генуя» и «Сирена» потеряли бизань-мачты и все реи. «Корабли «Азов», «Гангут» и «Иезекииль» повреждены чрезвычайно», — рапортовал Гейден в Петербург. «Корабли наши много потерпели, в особенности наш, — вторит

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложение С. 48.

² Там же.

¹ Записки Ученого комитета Главного Морского Штаба. 1832. Часть III. С. 242.

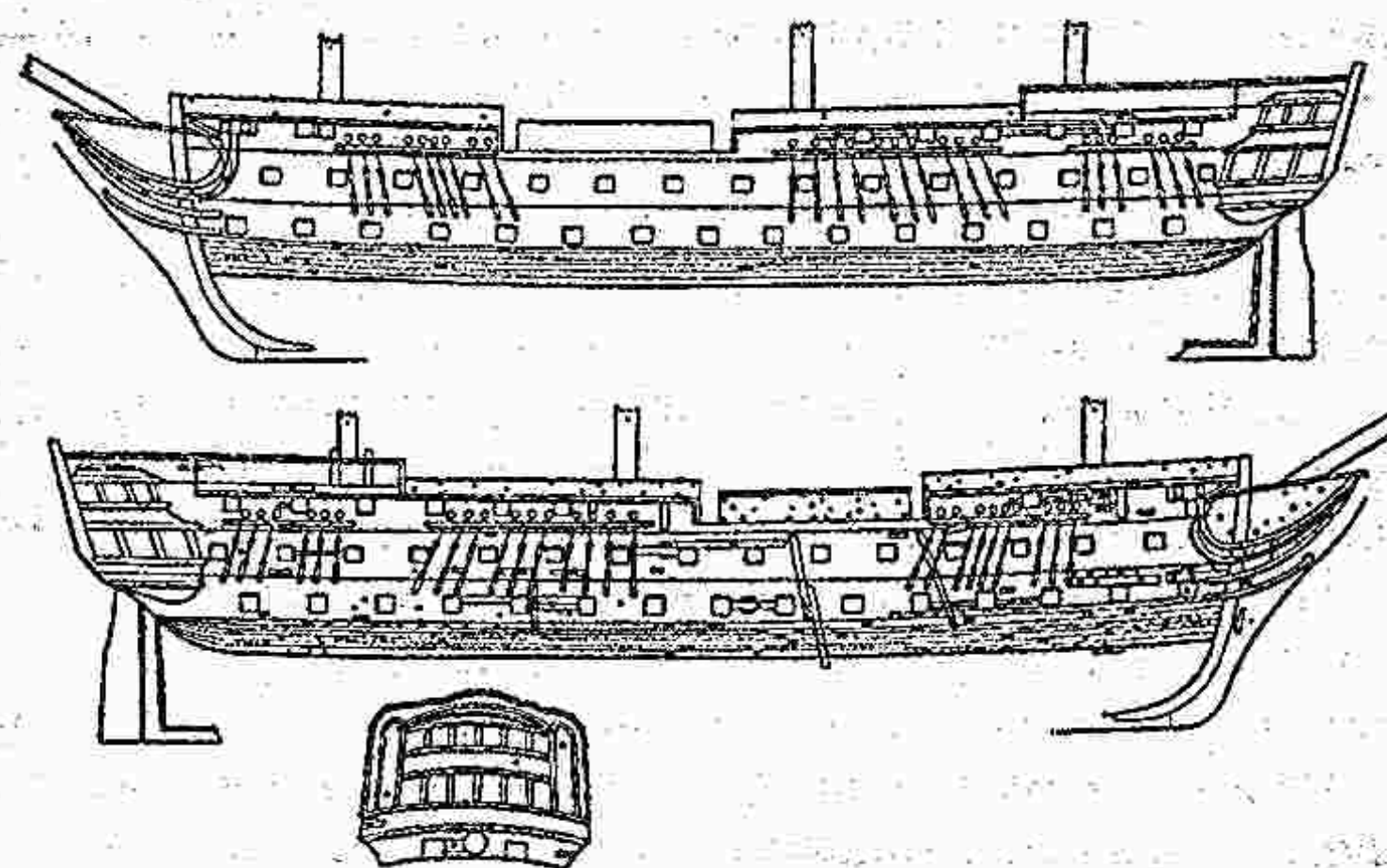
адмиралу лейтенант Нахимов с «Азова» — Нам надобны все новые мачты, стены, нижние реи, надобно переменить многие перебитые бимсы, кницы, заделать пробоины... Надобно почти весь новый стоячий такелаж, многие нижние ванты и штаги перебиты даже в нескольких местах...»¹

Хотя турки стреляли прежде всего по рангоуту, корпуса кораблей также имели многочисленные повреждения. Более всех пострадал «Азов», получивший 153 пробоины (в том числе 7 подводных). На «Гангуте» оказалось сквозных пробоин от ядер по обоим бортам 15, несквозных — 43, картечных — 51 (всего 119), из них 1 сквозная и 6 несквозных в подводной части; был также поврежден руль². Корпуса остальных русских кораблей и фрегатов имели значительно меньше пробоин, но на всех от сотрясений при стрельбе разошлись пазы в обшивке и в палубных настилах, треснули бимсы и кницы.

Как ни стремились все участники сражения поскорей покинуть Наваринскую бухту, на приведение в порядок наиболее пострадавших кораблей понадобилось несколько дней. Уже с 10 октября команде «Азова» помогали 135 матросов с русских фрегатов. Отдыхать морякам было некогда: днем они занимались ремонтом, а ночью охраняли собственные суда. Часть команды находилась у пушек, на палубах дежурили abordажные партии, а вокруг эскадр кружили вооруженные шлюпки.

¹ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 115, л. 3об; Нахимов П. С. Документы и материалы. М., 1954. С. 76.

² РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856, л. 188об. Этот исправленный и дополненный список пробоин корпуса «Гангута» после подробного осмотра на Мальте приведен в шкапечном журнале этого корабля в качестве примечания. При беглом осмотре корабля после сражения было рапортовано о 52 пробоинах (см.: Там же, л. 124).



Повреждения «Азова»: а — левый борт; б — правый борт; в — корма

«Ты посмотрел бы, любезный Миша, какая у нас была работа в продолжение пяти дней, — писал Нахимов своему другу Рейнеке. — Нужно было все мачты, нижние реи укреплять шкалами¹, переменить стены, паруса, исправлять такелаж, заделывать пробоины, многие перебитые борта заделывать вовсе и тому подобное, но при всем том наши мачты были так худы, что брам-стенег мы не смели поднять...»²

12 октября подул попутный ветер, и хотя почти все суда союзного флота успели приготовиться к плаванию, «Азов», «Азия» и «Генуя» еще выйти в море не могли. С «Азова» лишь передали часть своих раненых на другие корабли эскадры. Одновременно распределили по эскадре и пленных иностранцев (дагчан, итальянцев, австрийцев), взятых со сдавшихся судов турецко-египетского флота или выловленных из

¹ Шкало (шкала) — доска, горбыль, рейка, накладываемые на сломанное рангоутное дерево для его скрепления, сгивается с деревом бугелями или найтовыми.

² Нахимов П. С. Документы. С. 76.

воды. Подданных султана союзники еще 10 и 11 октября отправили на шлюпках на морейский берег.

Ни о каком продолжении блокады Мореи никто не думал. Явно перевыполнив возложенные на них Лондонским договором задачи, адмиралы спешили сообщить своим правительствам о случившемся, разумно полагая, что получат в ответ новые инструкции. Л. П. Гейден, например, дипломатично рапортовал Николаю I, что приостановил действия эскадры в ожидании инструкций, «что, впрочем, — с усмешкой комментировал историк, — вынуждалось и состоянием судов его эскадры, требовавших капитальных исправлений в каком-либо порте...»¹ 10 октября был отправлен к союзным посланникам в Константинополь бриг «Роза»; 11-го английский корвет² «Гальбот» и еще один бриг поспешили на Мальту; появившийся в тот же день в Наварине французский корвет 12 октября ушел в Тулон; 13-го Гейден отправил в Анкону с курьером к императору фрегат «Елена» (этим курьером был «главный грек при эскадре» — Катакази), одновременно английский фрегат «Глазго» отбыл с депешами Кодрингтона³.

На рассвете 13 октября суда союзного флота начали сниматься с якоря и покидать бухту. К 9 часам утра корабли находились в проливе, поджидая фрегаты. После полудня эскадры вышли в море.

¹ Мельницкий В. Три главы из очерка действий русского флота при освобождении Греции // Морской сборник. 1861. № 2. Неоф. часть, с. 373.

² В различных источниках 28-пушечный «Гальбот» классифицировали и как фрегат, и как корвет, и как шлюп. Английские историки называли его корветом.

³ Здесь и далее передвижения союзных судов приводятся по данным из «Шканечного журнала плавания эскадры... Гейдена» (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3860) и «Исторического журнала» И. И. Кадьяна (РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64—66) без ссылок и оговорок.

Французы два свои наиболее поврежденных корабля («Бреслав» и «Сципион») отправили в Тулон. Опоздавший к сражению 4-й линейный корабль эскадры де Риньи «Прованс» зашел в бухту 10-го, «с фальшивой грот-мачтой». Этот корабль принял всех раненых со своей эскадры и 12 октября поспешил к французским берегам. Сам де Риньи с кораблем «Тридан», фрегатами «Сирена», «Армида» и одним бригом пошел в Смирну охранять «левантскую торговлю». В ту же сторону отправились фрегаты «Кембриан» и «Константин». Командиру русского фрегата предписывалось собирать сведения «о делах на Востоке», поддерживать греков в этом районе Архипелага, помогать судам, плавающим под российским флагом, и, наконец, в случае опасности вывезти с острова Сира [Сирос] на Мальту русского агента¹. «Кембриан», как и французские суда, направлялся в Архипелаг для «покровительства торговли», то есть для борьбы с греческими пиратами².

Английская и русская эскадры под флагами своих адмиралов держали курс на Мальту. По-видимому, парусное вооружение на английских кораблях оказалось в большей исправности, чем на русских, так как в первый же день союзники ушли вперед, а через сутки совсем скрылись из виду. Русские корабли продвигались вперед очень медленно. «Эскадра, соображаясь с избытком рангоутом и такелажем, с великою осторожностью несла паруса...», — отмечал историограф,

¹ Речь идет о бывшем помощнике российского генерального консула в Мореи Власопуло (см.: Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. Часть 1. СПб., 1867. С. 50).

² Из Англии на смену «Кембриану» должен был прийти фрегат «Изис» («Isis») под командованием сэра Томаса Стенса, после чего «Кембриану» предписывалось занять станцию в Смирне.

заполняя в дальнейшем свой журнал координатами, румбами ветров и курсов и численными точками. Осенняя погода явно не благоприятствовала переходу: попутный ветер сменялся противным, штиль — шквалом, часто шли дожди. Даже в таких условиях флагманский «Азов» умудрялся «убегать» от других судов эскадры. Так, в ночь с 15 на 16 октября он (с «Проворным» и «Гремящим») настолько ушел вперед, что остальные («Гангут», «Иезекииль» и «Александр Невский») с трудом догнали его только к вечеру, неся целый день дополнительные паруса. Рыкачев удивлялся: «Непонятно, как «Азов» с фальшивым вооружением, имея брамсели вместо марселей и марсели в два рифа вместо нижних парусов, мог так много обогнать нас»¹.

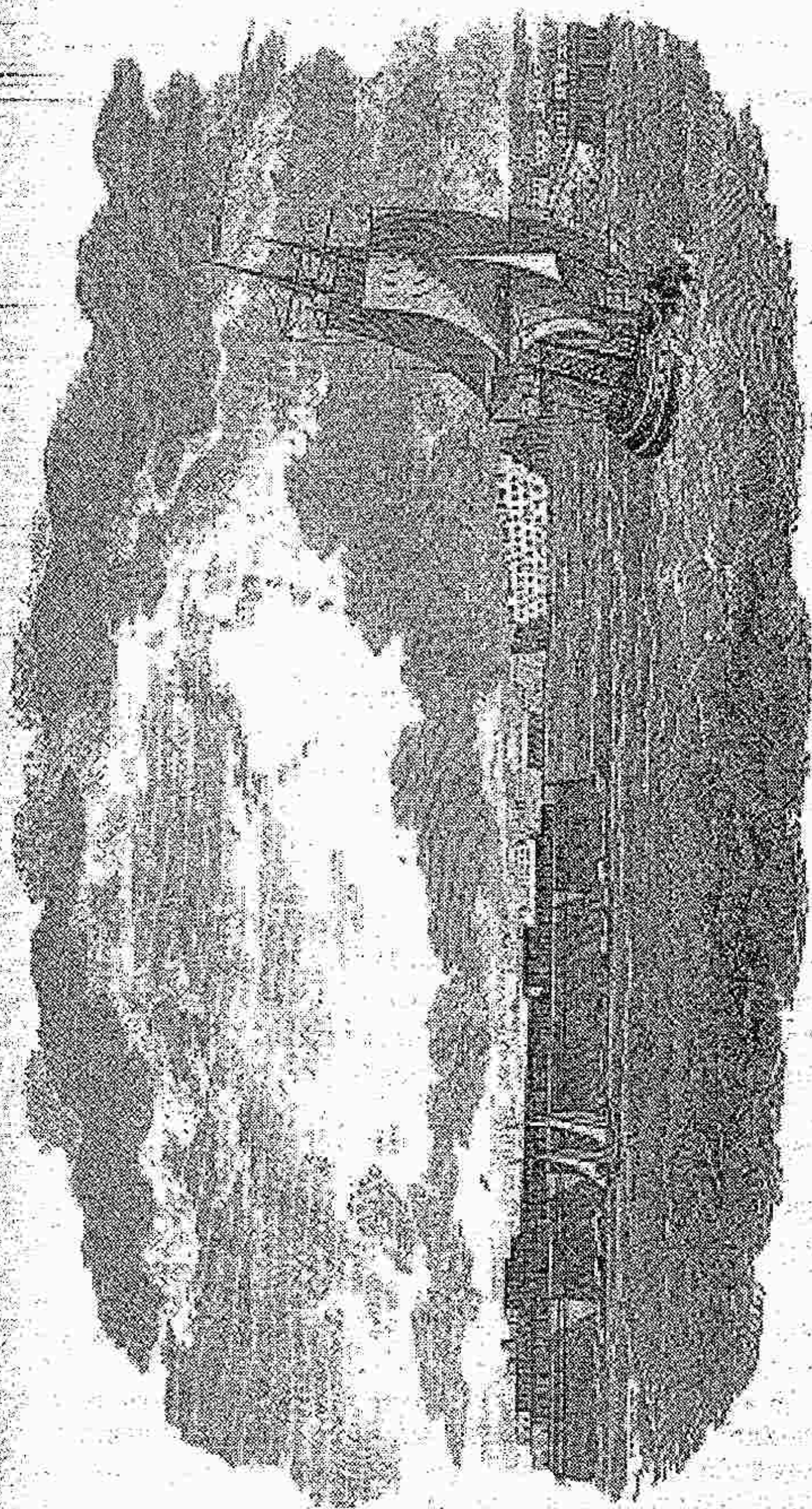
Через 12 дней после выхода из Наварина моряки увидели берег острова Мальта. Еще двое суток из-за штилей и встречного ветра эскадра не могла приблизиться к входу в гавань главного мальтийского порта Валетты². «Адмирал сильно в душе своей сосрадал к раненым его воинам, напрягал все усилия, чтобы достигнуть порта им для исцеления их и исправления кораблей избранного, и который столь близко находился...», — объяснял Кадьян сложившуюся ситуацию³. Как ни рисковали суда парусами, как ни лавировали, только утром 27 октября начали входить (спускаться) через узкий пролив на закрытый Валеттский рейд (последним сюда вошел в 14:30 «Александр Невский»).

Под грохот 42 пушек с бастионов крепости горожане и местные войска торжественно встречали

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877. С. 81—82.

² Так этот порт современники событий именовали в документах. Ныне принято написание Валлетта или Ла-Валлетта (La Valletta).

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, с. 297.



Вход в гавань Валетты

победителей. В гавани уже стояли корабли английской эскадры и французский «Бреслав», зашедший по пути в Тулон.

Благодаря заботливости губернатора Валетты (сэра Понсорби) карантин союзным кораблям был назначен минимальный — 15 дней, причем не со дня прихода на Мальту, а по выходе из Наварина¹. Таким образом, на следующий день (28 октября) все моряки получили возможность иметь свободное сообщение с берегом. Русских раненых и больных нижних чинов тут же перевезли в госпиталь в крепости Риказоли, а раненых офицеров разместили на частных квартирах. Для команд обеих эскадр в городе устроили праздник, продолжавшийся 3 дня!² Разноплеменные матросы на берегу быстро подружились. «Они гуляют и пьют вместе. Имя “Наварин” служит у них приветствием и паролем, по которому они узнают друг друга», — отмечал очевидец. Хотя на всякий случай по городу патрулировали и английские, и русские караулы.

Со времен наполеоновских войн на Мальтийских островах утвердились англичане, превратившие Валетту в базу своего флота. Оба ее порта, Валеттский и Марса-Мушето, защищались каменными крепост-

¹ Обычный срок карантина на Мальте для судов, пришедших из неблагополучных в санитарном отношении турецких и африканских портов, составлял не менее 30 суток, считая с момента их входа в порт.

² Восторг антигусецки настроенных мальтийцев вполне понятен. Вдобавок он подогревался надеждами на возобновление поставок дешевого русского хлеба из причерноморских губерний, традиционно ввозимого на малоплодородные острова Мальтийского архипелага, и ожиданиями немалых барышей от ремонта кораблей и длительного пребывания их в Валетте.

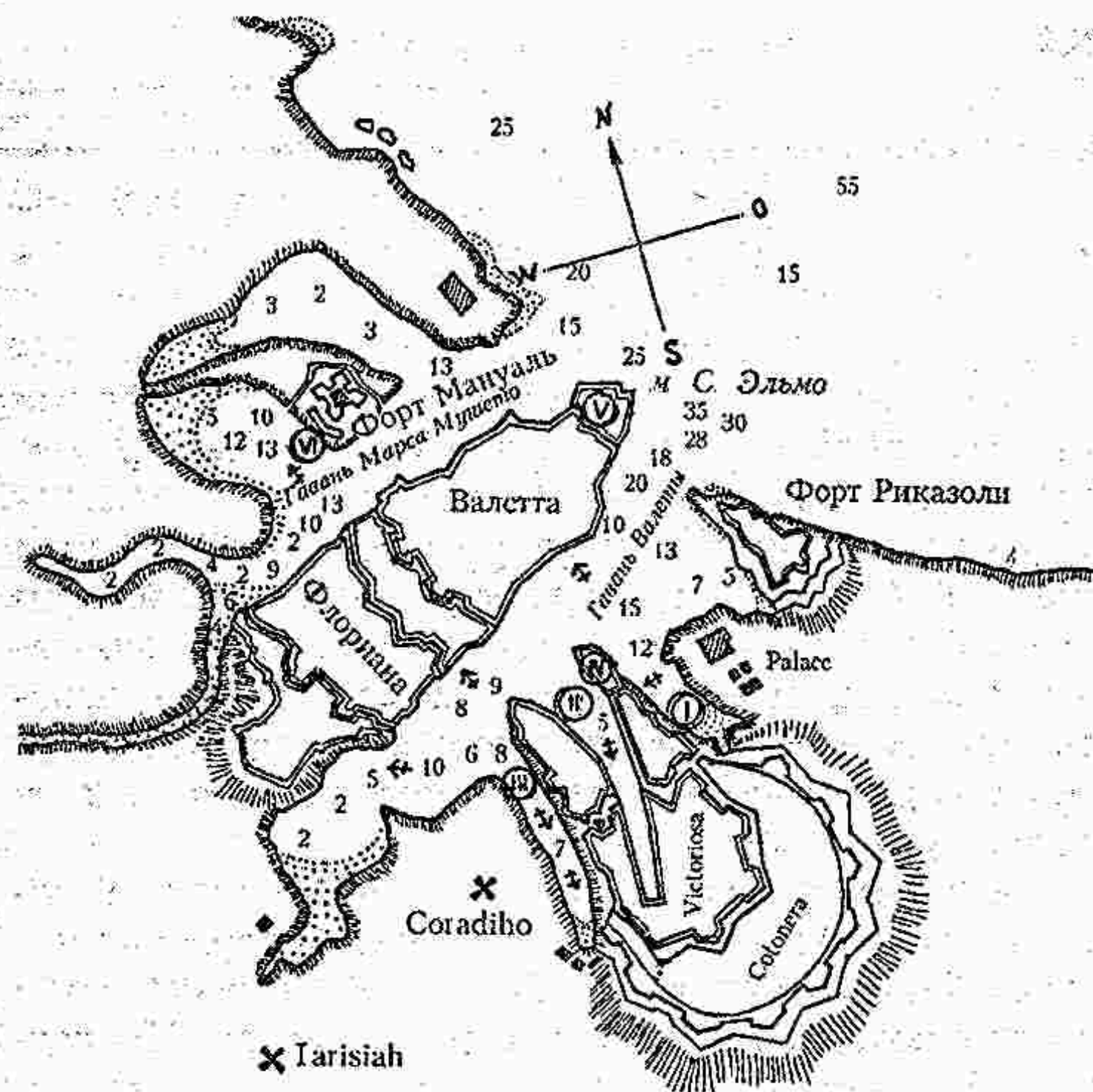


Схема порта и города Валетты

ными сооружениями с моря и суши. В городе было до 30 000 жителей и более 7000 солдат местного гарнизона. Защищенная от всех ветров Валеттская гавань являлась чрезвычайно удобным местом для стоянки судов и отдыха моряков. Марса-Мушето использовалась как карантинная гавань. С ремонтом же кораблей на Мальте было сложнее. Казенное адмиралтейство в Валетте обеспечивало только починку рангоута и такелажа, а также корпусные работы на плаву. Подробно описывая Мальту, русский историограф отмечал, что нужные для ремонта материалы приходилось доставлять сюда из Англии, а лес — с берегов

Адриатики: «В сем Адмиралтействе, кроме шлюпок, никаких других судов не строят, и оно не имеет никаких других заведений. Предмет его — снабжение материалами и исправление починкою...» Доки отсутствовали, а из технических средств имелись лишь крапы для выемки или постановки мачт; «устроенные на набережной близ самого Адмиралтейства». Правда, в Валетте находилась еще «вольная верфь», где строились небольшие торговые суда водоизмещением в 100—300 т, но опять же «из лесу, привозимого из Триесту и берегов Адриатического моря». Металлообрабатывающих, парусных и прочих «заведений», необходимых для настоящего военного порта, здесь не было, «кроме одного весьма несправного вольного канатного завода»¹.

Выбирать русским морякам не приходилось. Попав фактически в положение воюющей державы, эскадра Гейдена могла базироваться только на порты своих союзников — англичан и французов. Последние обладали на Средиземном море прекрасной базой — Тулоном, но она располагалась вдвое дальше от берегов Греции, чем Валетта, да и стоимость первоклассного ремонта в Тулоне была значительно выше, чем в довольно доморощенных условиях Мальты.

«Первоначально предполагалось, — сообщает разбиравший архив адмирала Рикорда редактор «Морского сборника» В. П. Мельницкий, — по предложению из Петербурга, избрать местом починки русских судов какой-либо порт Неаполитанского королевства (*Королевства обеих Сицилий*), но Гейдец предпочел Мальту». Мельницкий почему-то посчитал, что такой выбор начальника эскадры объяснялся большим «богатством Мальтийского порта» по сравнению с неаполитанскими и «поступками неаполитанского правительства»².

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64. С. 429—445.

² Мельницкий В. Три главы // Морской сборник. 1861. № 2. С. 373.

На самом деле небольшое италийское государство, открыто опасаясь как австрийцев, так и «азиатских соседей», стремилось остаться в стороне от разгоравшегося военного конфликта. А. П. Рыкачев, например, рассказывал, что когда в начале 1828 г. адмирал Гейден через русского посланника обратился к Неаполитанскому двору с просьбой продать боезапасы для эскадры, то получил отказ со ссылкой на тунисских и триполитанских пиратов, «которые сочтут это за нарушение нейтралитета!» Кроме того, дипломата уведомили, что Османская Порта «уже делала представление» неаполитанцам по поводу заходов русской эскадры в Палермо и Мессину — «по общему договору, нейтральное государство в Средиземном море не должно впускать в свой порт более 2 линейных кораблей».

В первые дни своего пребывания на Мальте русские корабли постепенно втянулись в глубь полуотрамельной Валеттской гавани: «Грет-Порта», как ее называли в шканечных журналах. От самого ее входа и по всему рейду (заливу) были поставлены на мертвых якорях с цепями специальные бочки (бакены), с помощью которых суда могли или оставаться на месте, или передвигаться по всей акватории. С помощью этих бакенов, а также врытых на берегу палов на заводимых последовательно кабельтовых корабли и втянулись¹.

Устроившись на совершенно тихой воде, моряки с 29 октября начали подготовку к ремонту: отвязывали паруса, спускали реи, стеньги, полностью разоружали мачты. Назначенная адмиралом комиссия под

¹ Глубины в Валеттской гавани («Грет-Порте») составляли 10—25 м. На юго-востоке рейда в берег вдавались 4 небольшие бухты, в одной из которых (между крепостями Сан-Анжело и Синглеа) располагалось казенное Адмиралтейство, а в следующей, расположенной далее в глубь гавани — вольная верфь.

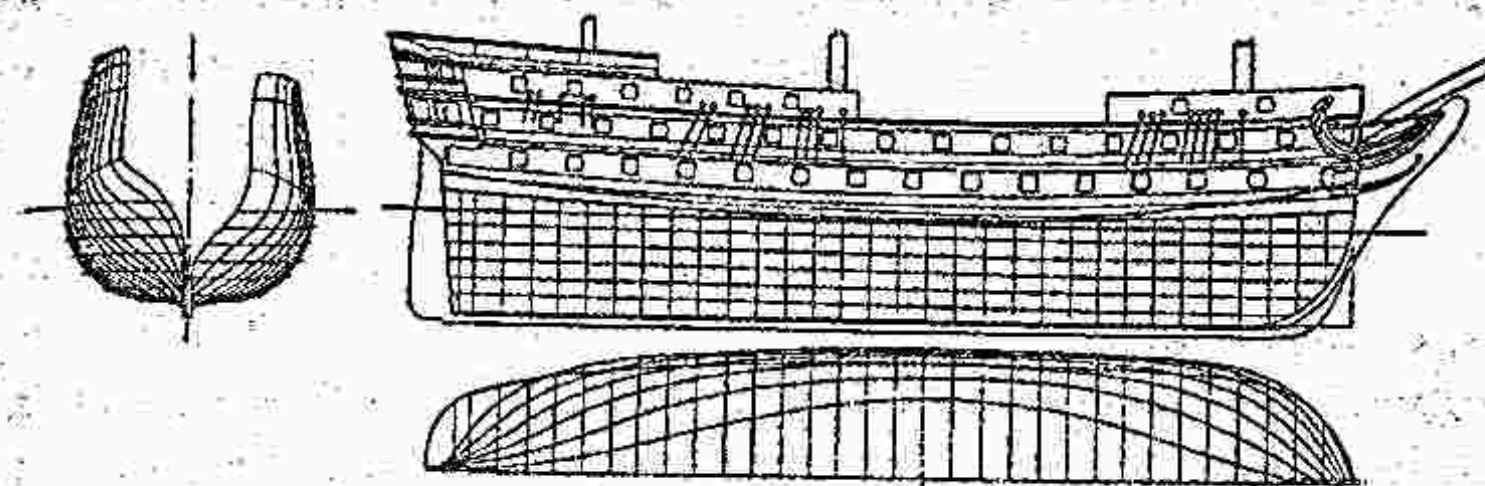
председательством начальника штаба эскадры М. П. Лазарева¹ вместе с английским корабельным мастером начала освидетельствование повреждений корпуса и рангоута на каждом корабле.

Список предстоящих ремонтных работ был чрезвычайно обширен. Предстояло починить или заменить почти весь рангоут и такелаж, сшить новые и привести в порядок старые паруса; отремонтировать и укрепить набор и обшивку, проконопатить палубы; заменить массу пришедших в негодность или поврежденных блоков, бугелей, вант-пугенсов и прочее. Большую часть работ по ремонту парусов, такелажа и по «плотницкой части» морякам предстояло выполнить самим частью из корабельных, а в основном из заказанных в местном адмиралтействе материалов.

После осмотра выяснилось, что не только для «Азова», но и для остальных трех линейных кораблей необходимы новые мачты. Для «Азова» и «Иезекииля» мачтовые деревья нашлись на месте. Для двух других линкоров пришлось заказывать лес чуть ли не в Англии с последующей доставкой на Мальту. Это обстоятельство значительно оттягивало срок ввода русских кораблей в строй. Кроме того, казенное адмиралтейство прежде всего взялось ремонтировать свои, английские, корабли, так что рабочих для починки русских пришлось нанимать главным образом на вольной верфи. Небольшое число мастеровых на ней привело к тому, что корпусные работы на судах велись последовательно, как и замена мачт.

1 ноября начались ремонтные работы на наиболее поврежденном «Азове». Ровно через два месяца флагман перетянулся в бухту, на берегу которой распола-

¹ Членами этой комиссии были командиры «Гангута» и «Иезекииля» капитаны 2 ранга А. П. Авинов и поправившийся после ранения И. И. Свинкин.



Чертеж 74-пушечного корабля
«Александр Невский»

галось Адмиралтейство (русские моряки ее именовали «Док-Ярд») и стал под краны для смены мачт¹. На следующий день (2 января 1828 г.) старые мачты и бушприт из «Азова» вынули, а с 17 по 23 января поставили новые, и корабль вернулся в Грейт-Порт.

Через месяц (21 февраля) получил новые мачты «Иезекииль». Вооружение «Невского» и «Гангута» завершилось только в первой половине марта. Оба корабля более 2 месяцев простояли в Док-Ярде, меняясь время от времени местами у кранов, так как мачты им ставили не все сразу, а по одной — по мере готовности.

Одновременно с установкой новых мачт с берега на корабли буксировали по воде новые или отремонтированные стены и рей, доставляли на гребных судах такелаж и дельные вещи. Были сшиты новые и починены старые паруса. На «Гангута» отремонтировали руль, на «Невском» 4 месяца заново конопатили все палубы и обшивку, а потом залили швы смолой. На этом последнем корабле пришлось не только зачистить грюм, что было выполнено и на прочих судах, но и переложить и добавить балласт.

¹ К этому времени (1 января 1828 г.) ремонт фрегата «Елена» уже завершился, и моряки тянули его обратно на «большой рейд».

Моряки пытались таким образом добиться увеличения его хода под парусами¹.

Немногочисленные местные плотники и конопачики (их число во время работ на каждом из кораблей обычно не превышало 10—30 человек) работали быстро и качественно, что не преминул заметить даже не вдававшийся в вопросы ремонта лейтенант с «Гангута» (Рыкачев): «Трудятся здесь прекрасно, успевая куда больше, чем в Кронштадте, зато и спят здесь довольно, едят славно и работают лихо...»² Л. П. Гейден сообщал в Морское министерство, что вольная верфь судостроителя Жермена (Germain) занималась починкой «весьма ревностно (и) за весьма сходную цену»³.

Последнее обстоятельство имело большое значение для русского адмирала, старавшегося как можно экономнее расходовать предоставленную ему через мальтийских (английских) банкиров валюту. С помощью посланника в Лондоне князя Ливена он даже добился исключения из стоимости материалов, поставляемых Адмиралтейством на Мальте, 25% надбавки, положенной при ремонте иностранных судов⁴.

¹ «Невскому прибавить парусов», — обычный сигнал флагмана при плаваниях эскадры, многократно зафиксированный в шканечных журналах его соплавателей. Построенный, казалось бы, по типовому проекту «74-пушечных» линейных кораблей, этот первенец Охтенской верфи так и остался «тяжелым на ходу».

² Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 157.

³ Мельницкий В. Три главы // Морской сборник 1861. № 2. С. 374.

⁴ Мотивом обращения Гейдена к английскому правительству послужило исключение из этого правила французских военных судов, не облагавшихся такой надбавкой. Окончательную сумму стоимости ремонта кораблей эскадры как после Наваринского сражения, так и в ходе плаваний в Средиземном море в 1828—1831 гг. выяснить не удалось — все документы по финансовой отчетности средиземноморской эскадры сгорели в 1831 г. вместе с кораблем «Фершампенуаз».

Видимо, воспользовавшись этим разрешением, русские моряки даже пополнили из местного арсенала боезапас. Порох они получили английский, а ядра французские, из старых запасов, доставшихся новым хозяевам Валетты еще в 1804 г.¹

Не всегда экономия сочеталась с качеством. Известно, например, что новый стоячий такелаж, поставленный мальтийским адмиралтейством, доставил много неприятных минут — он непрерывно лопался. «Передрел и перегорел в здешних магазинах...» — объяснял И. И. Кадьян.

До конца 1827 г. в Валетту подоспели и первые награды морякам за Наваринское сражение. Еще до прибытия в Петербург гейденовских курьеров с депешами Николай I был извещен российским посланником в Константинополе о блистательной победе союзного флота¹. Даже не зная подробностей, император в начале ноября удостоил начальников эскадр высоких наград: Э. Кодрингтона — ордена Святого Георгия 2-й степени, Л. П. Гейдена — ордена Святого Георгия 3-й степени и чина вице-адмирала и Г. де Риньи —

¹ Корабли получили ядра к 8, 12, 24 и 36-фунтовым пушкам. Калибры английской артиллерии отличались от русской и французской.

² Нельзя не удивляться той скорости, с какой известия о Наваринском сражении распространились в Европе. «Полномочный министр при Османской Порте» российский посланник Рибопьер узнал о случившемся через несколько дней и тут же донес об этом в Одессу, откуда граф Пален 30 октября — 11 ноября 1827 г. отправил в Петербург «всеподданнейшее донесение». Пален подтверждал сообщение посланника сведениями, полученными от шкиперов коммерческих судов, «бежавших из пролива» в Одессу. См.: Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. М., 1997. С. 385.

ордена Александра Невского. Одновременно император пожаловал для раздачи наиболее отличившимся нижним чинам русской эскадры по 10 георгиевских крестов (знаков ордена Св. Георгия) на корабль и по 5 — на фрегат.

17 декабря курьер из Петербурга прибыл с этими наградами в Валетту на неаполитанской шхуне. На следующий день на «Азове» вместо контр-адмиральского был поднят вице-адмиральский флаг, которому салютовали все суда русской эскадры, флагманская «Азия» Кодрингтона и крепость Сант-Анжело.

В январе (10-го) и феврале (24-го) 1828 г. в Валетту доставили награды офицерам. Командир «Азова» М. П. Лазарев был произведен в контр-адмиралы, командир «Иезекииля» И. И. Свинкин — в капитаны 1 ранга. Капитан-лейтенанты с «Гангута» П. Ф. Анжу и О. Т. Готовцев, лейтенанты с «Азова» П. С. Нахимов и И. П. Бутенев удостоились ордена Святого Георгия 4-й степени; два офицера награждены золотым оружием¹, 32 — орденами Святого Владимира и 63 — Святой Анны разных степеней; три гардемарина получили серебряные «солдатские» георгиевские кресты². Иеромонахи с «Азова», «Гангута» и «Иезекииля» удостоились золотого кресла на Георгиевской ленте.

Гейден и все командиры русских кораблей и фрегатов — участники сражения удостоились также иностранных наград: английского ордена Бани и французского — Святого Людовика (адмирал — 1-й степени, а командиры — 3-й).

¹ Лейтенант Н. Ф. Пфейфер с корабля «Иезекииль» награжден саблей за храбрость, а капитан-лейтенант корпуса морской артиллерии М. Г. Леонов — золотой шпагой (см.: О Наваринской битве 8-го октября 1827 года // Морской сборник. 1877. № 9. Неоф. отдел. С. 90).

² Чином мичмана и серебряным крестом Св. Георгия награждены гардемарины В. И. Истомина, А. Д. Кузнецов и И. И. Стогов (см.: Там же. С. 89—91).



М. П. Лазарев
(с литографии Н. Тверского)

В марте 12-му флотскому экипажу, команда которого отличилась в сражении на «Азове», был пожалован кормовой Георгиевский флаг. По повелению императора флаг этот должен был быть поднят на корабле по специально разработанному ритуалу.

Служба русских офицеров за время длительной стоянки на Мальте немногим отличалась от таковой на Кронштадтском рейде. Они обменивались визитами, посещая свои и иностранные суда, были желанными гостями на балах и вечерах местной знати.

Некоторые из них вообще большую часть времени проводили в городе, появляясь на собственных кораблях только во время вахты. Разумеется, речь идет не об адмирале Гейдене или заведующем хозяйственной частью эскадры Бровцыне (поселившимся на берегу). А. П. Рыкачев десятки страниц своих воспоминаний посвятил описанию идиллической картины пребывания русского офицера в иностранном порту, рассказам о светской жизни местного общества и романтических приключениях молодых мичманов и лейтенантов с мальтийскими барышнями. Конечно, были и другие офицеры, куда более серьезно относящиеся к своим обязанностям по службе и со всем старанием приводящие в порядок собственные корабли, но и они могли время от времени отправиться отдохнуть в город, благо червонцы, полагающиеся им в заграничном плавании, выдавались регулярно.

Для 3500 нижних чинов эскадры кампания, начавшаяся в мае 1827 г., казалась бесконечной. После долгих месяцев плавания и кровавого сражения, лихорадочного исправления повреждений и нового перехода ни о каком отдыхе на Мальте им думать не приходилось. С момента прихода эскадры в порт один аврал сменялся другим; даже во время праздника они продолжали сначала перетягивать корабли, а затем готовить их к осмотру и ремонту.

Не говоря уже о строжайшей военной дисциплине и зверской системе телесных наказаний, налагаемых за любую провинность, жизнь матросов во время длительной стоянки в Валетте поражает своей неустроенностью. Судовые работы и ремонт им пришлось выполнять далеко не в курортных условиях: и осенью, и зимой погода почти постоянно была дождливой и ветреной, хорошо хоть не холодной (температура ниже 10° по Реомюру не падала). Починять паруса и такелаж пришлось в багарейных палубах, где одновре-

менно конопатили настилы и обшивку. Там же «служители» и спали. Видимо, из экономии команды на первых порах кормили из судовых запасов, а воду использовали «свою» из бочек, залитых на Сицилии. Свежее мясо и зелень с берега начали доставлять на суда эскадры с начала ноября, но в очень ограниченных количествах. Тот же «Гангут», например, на 650 едоков получал на полмесяца 140 кг мяса и 80—100 кг зелени. С декабря, после прихода на Мальту транспортов с продовольствием из Кронштадта, на кораблях начали поступать белые сухари, а с февраля — печеный хлеб¹.

Особенно досталось матросам в два первых месяца стоянки, что в конце концов привело к ряду конфликтов между командой и офицерами. В официальных рапортах командиры о таких случаях не упоминают: можно только предполагать, что опытные офицеры как-то самостоятельно справлялись с ропотом матросов (так, сохранились лишь намеки на возмущение команды «Азова»). Зато «прославился» «Александр Невский»².

«Декабря 27 числа 1827 года, — рапортовал Л. П. Гейден начальнику Морского штаба, — () команда оказала непослушание сначала против вахтенного офицера, не взяв вечером своих коек, и потом не взяла так же оных и по приказанию командира корабля, который тотчас о сем происшествии донес мне, и тогда по личному моему на сем корабле приказанию взять койки, объявив мне при этом, что не брали

¹ Сведения приведены по данным из шканечных журналов кораблей «Азов», «Гангут», «Иезекииль» и «Александр Невский» (см.: РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856, 3857, 3858, 3859).

² Бунт на этом корабле впоследствии превратился в хрестоматийный пример первого революционного выступления моряков на кораблях «царского флота» (см.: Найда С. Ф. Революционное движение на царском флоте. 1825—1917. М.; Л., 1948. С. 39).

онных потому, что имеют претензию на ревизора лейтенанта Бехтеева 4-го, который отбирал из общего приёма лучшую зелень и мясо для кают-компанейского стола (и), на офицерских денщиков, и что вахтенный мичман Стуга бил некоторых людей в тот вечер, когда стали брать койки. Я предписал за оказанный поступок судить военным судом из числа означенной команды 14 человек нижних чинов служителей, которые кажутся более других участвовавшими в этом деле, отрешив лейтенанта Бехтеева 4-го от сей должности. Командира корабля капитана 2 ранга Богдановича сменил...»¹

Суд приговорил большинство отобранных «служителей» к смертной казни, но, учитывая храбрость осужденных, проявленную при Наварине, казнь им заменили каторгой².

Впоследствии историки хором обвиняли адмирала Гейдена в неоправданной жестокости расправы

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 973, л. 177. Любопытно, что в шканечном журнале «Александра Невского» это чрезвычайное для корабля происшествие даже не отмечено.

² В тексте рапорта Гейдена от 14 февраля 1828 г. говорится о 14 приговоренных, на самом деле их было 16. Причастные к делу офицеры фактически не пострадали и провели на эскадре всю средиземноморскую кампанию до 1830 г., А. С. Бехтеев даже остался на «Невском», а И. Ф. Стуга был переведен на «Азов». Последний дослужился до своего мичманского чина после окончания штурманского училища и плавания в 20-х гг. штурманским помощником на транспортах Балтийского флота; за Наварин награжден не был. Далее служил на Балтике до 1866 г. с перерывами, с 1836 — в ластовых экипажах и уволен чином полковника. Бехтеев ушел с флота в 1835 г. 16 каторжан (9 приговоренных к вечной каторге и 7 — к каторжным работам на 2 года) сначала содержали на «Азове», а в марте перевели на предназначенные к отправлению на Балтику «Гангут» и «Проворный». На этих судах бунтовщиков и доставили в 1828 г. в Кронштадт.

над матросами «Невского». Не вступая в полемику, хочется лишь отметить, что, во-первых, бунт на этом корабле произошел всего через 2 года после выступления декабристов на Сенатской площади, при активном участии в нем моряков (Гвардейского экипажа); во-вторых, в иностранном порту; в-третьих, командир корабля Л. Ф. Богданович и его офицеры не смогли уладить «дело» собственными силами, вследствие чего оно получило широкую огласку... В разбиравшемся почти одновременно случае «о непослушании» нижних чинов бригада «Усердие» вообще ни один матрос не был наказан.

«По случаю множества работ на эскадре и разных требований и исправлений по порту» адмирал поручил Л. Ф. Богдановичу должность капитана над портом (на Мальте). Командиром «Александра Невского» Гейден назначил капитан-лейтенанта И. П. Епанчина, командовавшего фрегатом «Проворный», а последнего сменил наваринский герой капитан-лейтенант О. Т. Готовцев с «Гангута». После производства в контр-адмиралы М. П. Лазарев остался на своем корабле, но только в должности начальника штаба эскадры, а командиром «Азова» стал С. П. Хрущов, ранее командовавший фрегатом «Константин», его в свою очередь сменил на фрегате старший офицер «Азова» капитан 2 ранга П. М. Баранов.

Не все корабли готовились к новым плаваниям в Средиземном море. После освидетельствования судов эскадры в декабре адмирал Гейден сообщил в Петербург о «неспособности к службе» линейного корабля «Гангут», фрегата «Проворный» и корвета «Гремящий». Адмирал считал, что корпус «Гангута» «имеет много гнилостей» и, чтоб не тратиться чрезмерно на

его ремонт за границей, предлагал отправить корабль в Россию, «даже только подкрепив старые мачты». «Проворный», по свидетельству «мальтийского адмиралтейства корабельного мастера», находился в столь «худом положении», что без перетимберовки не мог бы дойти да Балики. Лишь «Гремящий» с небольшими исправлениями годился для оставления в Средиземном море¹.

Вместе с рапортом в Морской штаб отправили обширные ведомости с перечнем повреждений всех судов эскадры. Составители их явно схитрили. Генерал-интендант флота В. М. Головин после просмотра этих документов пришел к выводу, что все суда можно исправить за границей: «в подводной части никаких повреждений не видно, кроме некоторых пробоин, что может быть починено и на воде чрез кренгование (последнее — намек на Мальту, где не имелось доков). Согласно ведомостям, кроме многочисленных повреждений рангоута и такелажа, «Гангут» имел по ватерлинии 4 пробоины в корме и 3 в носу, а в подводной части — 1 сквозную и 6 несквозных. «Проворный» получил всего 8 надводных пробоин в корпусе, 2 ядра в грот-мачту, под чиксами; «несколько бимсов и книц треснули, все палубы в пазах дали трещины...»². Строитель фрегата полковник В. Ф. Стоке тоже сомневался в «совершенной неблагонадежности» «Проворного», доказывая, что он после осмотра в Кронштадте в феврале 1827 г. был исправлен, а в пути от его командира никаких жалоб не поступало, несмотря на плохую погоду. Корабел считал, что корпус фрегата требует лишь некоторых подкреплений.

Император в данном случае проявил завидное благоразумие — он принял сторону моряков и разрешил отправить корабль и фрегат в Кронштадт, а корвет отремонтировать на Мальте.

¹ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 119, л. 1, 2.

² Там же, л. 31, 32—34.

Историограф эскадры И. И. Кадьян, невнятно охарактеризовав состояние «Гангута», подробно и обстоятельно описывает решение комиссии Лазарева, освидетельствовавшей «Проворный»: «... большая часть его шпангоутов сгнила или взопрела, бимсы тоже, ватервельцы отошли, палубы гнилы, во многих местах обшивки конопать не держалась, и перегнившие кницы не могли с перегнившими же бимсами несколько держать в твердом и нераздельном соединении корпус фрегата, который и для обратного в Россию следования требовал значительного исправления». Объяснил историограф и ситуацию с «Гремящим»: «Корвет... также оказался неблагонадежным, но из-за недостатка мелких судов адмирал приказал его исправить для годовой кампании¹...»².

Недомолвки Л. П. Гейдена в рапорте по поводу «Гангута», как и «хитрости» с дефектными ведомостями по этому кораблю, явно объясняются желанием адмирала отправить корабль в Россию. Тогда, в декабре 1827 г., еще планировалась использовать русскую эскадру вместе с эскадрами союзников исключительно согласно пунктам Лондонского договора, то есть для блокадных действий у берегов Морей и

¹ Еще до получения императорского «повеления» «Гремящий» в декабре исправлялся на верфи Жермена в Валетте.

² «Исторический журнал...» Кадьяна полон и не таких странностей: то моряк дает более чем исчерпывающую информацию, ракрывающую глупые факты из официальных рапортов, то совсем немногословен или даже опускает нечто известное или очевидное. При этом можно заметить (особенно при умолчаниях) желание представить руководителей эскадры: Л. П. Гейдена, М. П. Лазарева, а затем и П. И. Рикорда в наиболее выгодном для них свете (то же касается и личности самого историографа). Поэтому любая из недомолвок журнала или умолчание известного факта — своеобразный сигнал для более пристального рассмотрения их современным исследователем РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 54.

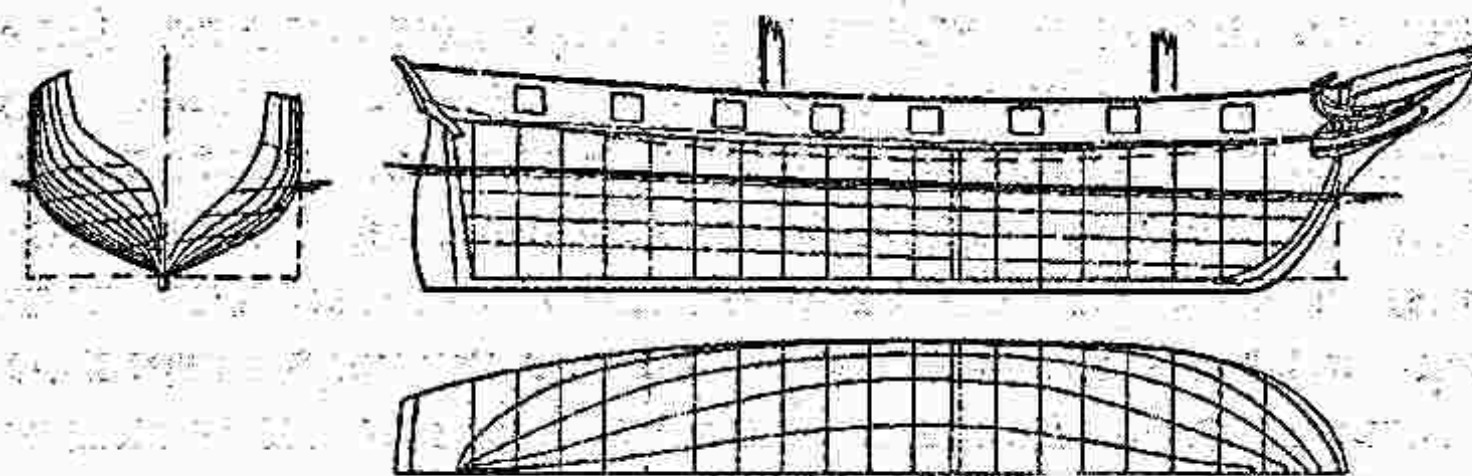
в Эгейском море (Архипелаге). Сил для этого соединенный флот после разгрома гурецко-египетского имел более чем достаточно и без «Гангута». К тому же этот самый крупный и многонаселенный корабль эскадры требовал больших расходов для его снабжения, но был неудобен как для блокадных действий, так и для плаваний в стесненных условиях Архипелага. Отправляя его на Родину, адмирал, по сути, избавлялся от обузы.

Другое дело — «Гремящий». Находясь в чужом море и у чужих берегов, эскадра крайне нуждалась в мелких судах для постоянной перевозки депеш и курьеров, «добычи» снабжения, продовольствия и, разумеется, для сторожевой и разведывательной служб. Вот почему Л. П. Гейден решил даже без повеления императора оставить при эскадре полусгнивший корвет. Решение адмирала осталось неизменным и после прихода на Мальту в начале декабря долгожданных бригав.

«Таинственные» бригаи. Бунт на «Усердии»

К кампании 1827 г. в составе Балтийского флота имелось немало вспомогательных судов, которые можно было использовать при эскадре¹. По своим размерам, вооружению, вместимости трюмов и сравнительно небольшой численности команд наиболее удобными для предполагаемых плаваний в Средиземном море признавались бригаи. Из 11 кораблей этого класса «благонадежными в дальнее море» оказались только 2 — «Ахиллес» и «Ревель». На Охтенской верфи в Пе-

¹ В том числе 1 корвет («Гремящий»), 9 шлюпов, 11 бригав, 1 люгер, 1 шхуна, 2 гоleta и 6 катеров (тендеров). Из них считались благонадежными: 1 корвет, 2 бригаи и 1 катер («Эол», разумеется, непригодный по своим размерам для дальнего плавания); благонадежными с исправлениями — 3 шлюпа и 1 голет; «в здешнее море» — 2 бригаи и 1 шхуна («Радуга»). См.: РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 60.



Чертеж 16-пушечного брига «Ахиллес»

тербурге достраивались еще 2 бригаи — «Усердие» и «Охта», которые также предполагалось включить в состав эскадры.

По высочайше утвержденному списку в состав «эволюционной эскадры» адмирала Сенявина первоначально вошли «Ахиллес» и «Усердие». Последний привели для вооружения в Кронштадт с Невы в конце мая, так что непосредственно с эскадрой отправиться в море мог один «Ахиллес».

Конечно, бриг этот был не готов к плаванию. 23 мая его пришлось ввести в порт «для исправления оказавшихся в нем худостей» — требовалось заменить грот-мачту. Кроме того, «Ахиллес» по приказу Моллера столь скоропалительно отправили из Свеаборга в Кронштадт, что забыли установить 14 его 18-фунтовых карронад¹. Пока на рейде корабли эскадры готовились к плаванию, бриг успели отремонтировать и отослать в Свеаборг за артиллерией, а заодно и за лоцманами, для планируемого захода эскадры в этот порт. Бриг обернулся на удивление быстро и 13 июня на Ревельском рейде присоединился к эскадре Сенявина, с которой и отправился дальше, но в первый же

¹ Там же, ф. 283, оп. 1, д. 354.

шторм на Балтике, по выражению адмирала, «потерялся»¹. На этом «участие» бригов в походе эволюционной эскадры Сенявина завершилось.

Из рапорта командира «Ахиллеса» лейтенанта Матюшкина 1-го выяснилось, что по причине шторма, когда «волны шли через палубу», моряки решили спуститься в ближайший порт и в результате 30 июня оказались опять в Ревеле. Отсюда, по приказу из Петербурга, бриг вновь пошел на запад догонять эскадру².

Тем временем в Кронштадте вдогонку эскадре готовились «в дальний вояж» еще 3 брига: 16-пушечный «Ревель» (капитан-лейтенант А. И. Селиванов) и оба только вооруженных 20-пушечных брига Охтенской верфи — «Усердие» (капитан-лейтенант И. И. Кадьян³) и «Охта» (капитан-лейтенант Д. В. Николь-

¹ Это произошло 19 июня 1827 г.

² В мае и июне 1827 г. бригом «Ахиллес», командовал лейтенант Матюшкин 1-й (предположительно — Василий Михайлович Матюшкин, старший из трех офицеров Матюшкиных, служивших тогда на флоте). После возвращения в Ревель в командование «Ахиллесом» вступил его старший офицер Григорий Васильевич Шулепников, который в конце концов и привел бриг на Мальту. «Капитанство» Шулепникова оказалось недолгим — в начале марта 1828 г. он передал судно наваринскому герою капитан-лейтенанту Бутеневу, а сам плывал (в 1828—1829 гг.) на кораблях эскадры «Иезекииль» и «Великий Князь Михаил» (с апреля 1829 г. в чине капитан-лейтенанта). В 1830 вернулся на «Иезекииле» в Кронштадт, но в ноябре был уволен от службы с чином капитана 2 ранга. Когда в 1830 г. И. П. Бутенев серьезно заболел, командирам «Ахиллеса» назначили Матюшкина 3-го (Федора Ивановича), находившегося на эскадре сначала на «Эммануиле» (в 1828—1829 гг.), а затем на «Фершампенуазе» (в 1830).

³ Будущий историограф средиземноморской эскадры Гейдена.

ский)¹. Первый из них, считавшийся транспортным, предназначался «для доставления материалов к эскадре Сенявина» и нагружался мундирными материалами

¹ Командиры этих бригов были питомцами Морского корпуса и весьма опытными моряками. Старший из них, капитан-лейтенант Александр Иванович Селиванов, бывал ранее на Средиземном море. В 1804—1807 гг. он плывал на фрегате «Авгроил», входившем в состав эскадры Сенявина. На этом фрегате мичман Селиванов и был интернирован в Венеции (1808—1809). Лейтенантом совершил кругосветное плавание на корабле Русско-Американской кампании «Кузузов» (1816—1819) и после возвращения на Балтику ежегодно плывал здесь на различных судах флота. С 1826 г. командовал бригом «Ревель», который не только благополучно довел до Средиземного моря, но и вернулся на нем в 1828 г. обратно. С 1830 г. командовал новым 44-пушечным фрегатом «Анна», на котором (в составе отряда Ф. П. Литке) в том же году плывал к берегам Исландии. В 1831 г. привел свой фрегат на пополнение отряда Рикорда в Средиземное море, а в 1833 г. перешел в Черное море. Вернувшись берегом в Кронштадт, капитан 2 ранга Селиванов последовательно командовал на Балтике несколькими кораблями и скоропостижно скончался в конце кампании 1849 г. в чине капитана 1 ранга. Дмитрий Васильевич Никольский (1795—1834), будучи самым молодым из капитан-лейтенантов отряда (в чине с 1825 г.), участвовал в двух кругосветных плаваниях: в 1819—1821 гг. на корабле Русско-Американской кампании «Бородино» и в 1822—1825 гг. на шлюпе «Ладога» и фрегате «Крейсер». Бригом «Охта» он командовал с постройки его и до возвращения на Балтику в 1830 г. В 1832—1833 гг. Никольский командовал фрегатом «Нева». Иван Иванович Кадьян (будущий историограф Средиземноморской эскадры Гейдена), мичман с 1809 г., лейтенант с 1814, почти ежегодно плывал на различных судах Балтийского флота, в том числе в 1814—1815 гг. на бриге «Феникс», а в 1822—1825 участвовал в кругосветной экспедиции М. П. Лазарева на фрегате «Крейсер» и шлюпе «Ладога». В 1826 г. командовал галетом «Мирный» в Финском заливе, а в 1827 г. — бригом «Усердие», который тщательно и грамотно оборудовал для дальнего плавания.

и пеньковыми grosами, остальные должны были конвоировать «Ревель». В инструкции старшему в отряде бригов А. И. Селиванову предписывалось идти в Портсмут, а если эскадра Гейдена уже ушла, то следовать далее в Средиземное море с заходом в Мессину, где моряки должны были получить дальнейшие инструкции и сведения о местонахождении русских кораблей¹.

10 июля бриги в полной готовности к плаванию вышли на рейд, снабженные запасами на 4-месячное плавание, и 18-го покинули Кронштадт.

Вояж с самого начала не задался. Продвигались бриги очень медленно. Через 4 дня они находились еще перед рейдом Ревеля, где «встретились» с погибшим на камнях «Вестовым». Фрегат стоял, наклонившись на бок, без мачт, но с бушпритом, на вид казался совсем целым и, как описывает встречу Кадьян, являл собою «ужасную, но верную эмблему мореходцев — сего дни они счастливы и покойны, не ведая, что сего дни же постигнет и их подобная сему участь...»².

23 июля бриги миновали северную оконечность острова Даго. Ветры были прежние: Вест-Зюйд-Вест, Зюйд-Вест, Вест. Только когда задул попутный юго-восточный ветер, отряд быстро пересек центральную Балтику и 5 августа дошел до «столицы короля Дацкого». В Копенгагене встретили «Ахиллес». Тот собирался обратно, получив предписание адмирала Сенявина, «не просирая далее плавания», вернуться в Кронштадт. 7-го пришел на рейд транспорт «Виндгунд», следующий из Архангельска³, с которым бриг и отправился на Балтику⁴.

¹ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 114, л. 83, 88; ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 344.

² Там же, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 169.

³ Бывший фрегат «Александр Невский», переоборудованный в транспорт для перевозки грузов в Архангельск.

⁴ Оба судна ушли с Копенгагенского рейда 10 августа, а 20-го пришли в Кронштадт.

Бриги Селиванова после недельной стоянки «пошли по назначению», но измученные пятидневной борьбой с противными ветрами, вернулись к Эльсигнору... Мимо них пронеслись без остановки новенькие русские фрегаты «Мария», «Ольга» и «Александра», спешащие с попутным ветром из Архангельска в Кронштадт¹. Так что датчане в 1827 г. насмотрелись на русские корабли, следующие в различных направлениях.

Поменяв лопнувший на «Ревеле» гик, бриги 21 августа вновь покинули рейд датской столицы и «то с попутными, то с сильными противными ветрами...» добрались 5 сентября до Портсмута. И. И. Кадьян отмечал, что «сие столь медленное плавание» произошло не только от «невыгодных ветров, но и по причине тяжелого хода «Ревеля»².

В английском порту Селиванова дожидалось предписание адмирала Сенявина со строжайшим наказом: немедленно следовать далее в Средиземное море на соединение с эскадрой Гейдена. Командиры кораблей рассудили иначе. Имея приказание петербургского начальства купить на все бриги «железные цепные канаты», они решили сначала заняться установкой нового якорного устройства, а заодно и подремонтироваться после перехода. Командир «Ревеля», например, собирался добавить на судно еще 1000 пудов (более 16 т) балласта и сменить сгнившие «светлые борта», на «Охте» были повреждены топы мачт. Бриги ввели в реку и приступили к ремонту и переоборудованию. Предстояло поменять свинцовые клюзы на чугунные, отделать железом битинги и краспицы, приделать стопора для цепей, устроить для них ящики в

¹ Будущие соплаватели бригов в Средиземном море пришли в Кронштадт 23 августа (см.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 171—172).

² Там же, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 171—172.

грот-люках¹. Все железо покупалось в Лондоне. Там же моряки приобрели карты, хронометры, секстаны и даже наборы хирургических инструментов.

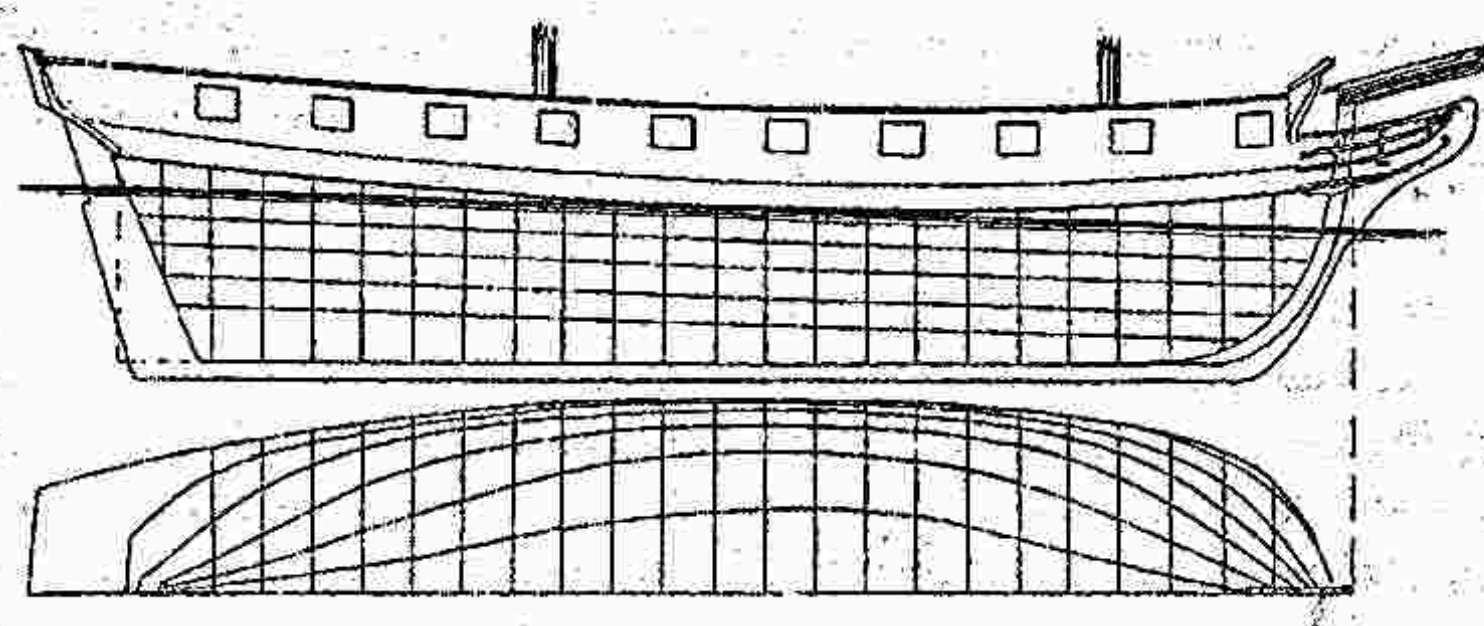
Офицеры, пользуясь стоянкой на реке, посетили стоявшую поблизости прославленную «Викторию». Несмотря на свой почтенный 67-летний возраст, корабль — герой Трафальгара — все еще оставался в строю и после очередной тимберовки (1822—1827) заново отделывался. Выше по реке стояли на мертвых якорях 150 разоруженных судов английского военно-морского флота, покрытых деревянными крышами. С загаенной завистью осматривали их русские офицеры. На каждом таком судне постоянно жили боцман, тиммерман и констабель² «с приличным числом матросов»; годные к службе корабли резерва каждые четыре месяца красили белилами с сажей или охрой. Для вентиляции регулярно снимали по несколько палубных досок и полос обшивки³. Как это было не похоже на шротское стояние русских кораблей в Кронштадтских гаванях!

25 сентября, к общему изумлению командиров и офицеров отряда Селиванова, в Портсмутскую гавань вошел «Ахиллес», получивший высочайшее повеление следовать на соединение с средиземноморской эс-

¹ Чуть более месяца назад такую же переделку произвели на флагманском «Азове». Старые якоря и пеньковые канаты как «Азов», так и бриги сдали в Портсмуте в Адмиралтейство для последующей их отправки с оказией в Россию.

² Тиммерман — старший корабельный плотник; констабель — артиллерийский офицер в обер-офицерском чине.

³ Там же, л. 176 об.



Чертеж 20-пушечного брига типа «Усердие»

кадрой. Император пожелал именно этот бриг представить в распоряжение президента Греции¹.

Новому командиру брига лейтенанту Р. В. Шуленикову тоже пришлось заняться в английском порту приведением «Ахиллеса» в порядок после переходов: требовалось сменить лопнувший во время плавания бушприт. Кроме ремонтных работ, на всех бригах перетянули такелаж, выгировали его, покрасили внутри и снаружи.

12 октября, когда отремонтированные суда должны были выйти из реки на рейд, случилось чрезвычайное

¹ На докладе главного командира кронштадтского порта о возвращении этого брига, согласно указанию адмирала Сенявина, Николай I написал: «Велеть взять провизию и немедленно отправиться для присоединения к эскадре П(осподина) Гейдена, зайдя за приказаниями в Портсмут» (см.: РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 365, л. 9). Гейдену был направлен императорский рескрипт (от 1 июля 1827 г.) с указанием: «... Означенный бриг представляется мною в полное распоряжение графа Каподистрия. В случае неблагонадежности сего брига представляется вам заметить назначение его одним из двух других, при эскадре быть имеющих» (Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании С. 288). 1 сентября «Ахиллес» покинул Кронштадт, 15-го пришел в Копенгаген и 18 сентября отправился далее (РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 365, л. 22, 46, 49, 55).

происшествие: команда брига «Усердие» перебралась на стоявший рядом блокшив, заявив сначала командиру «Охты» Д. В. Никольскому, а потом и А. И. Селиванову, что «недовольны своим командиром капитан-лейтенантом Кадьяном» (сам виновник недовольства магросов лежал больной в постели). Только после долгих уговоров и финальной угрозы распределить их по другим бригам, команда вернулась на свое судно. На следующий день «Усердие» вышел из реки¹.

Получив обратно порох, залившись водой и приняв провизии на два с половиной месяца, все 4 брига отправилась 16 октября в дальнейший путь. Довольно счастливо они вышли в Атлантику. Пользуясь ровным северным ветром, отряд 24-го миновал мыс Финистере, а 27 октября — мыс Сан-Винсент. На следующий день «противу Кадикса» брига повернули к африканскому берегу и 29-го вошли в Средиземное море. Здесь удача их оставила: «то штиль, то переменные ветры...». 11 ноября суда попали в шторм у берегов острова Сардиния и разделились: «охтинцы» 16-го оказались в Мессине, а «Ахиллес» и «Ревель» — в тот же день в Палермо. На Сицилии моряки узнали о Наваринском сражении, но где искать свою эскадру, сведений не получили. Помог случай. Проходивший на следующий день Мессинским проливом фрегат «Кастор»² прислал русскому консулу сообщение адмирала Гейдена о своем местопребывании на Мальте и его же приказ для всех русских судов следовать в Валетту.

Командиры бригаов, как стоворились, опять задержались в портах, приводя свои суда в порядок после месячного плавания. 29 ноября «Охта» и «Усердие»

¹ РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 368, л. 8—10.

² Фрегат «Кастор» был отправлен 14 ноября из Валетты в Неаполь с курьером (лейтенантом де Траверсе). Лейтенант вез рапорт Гейдена с дополнительными сведениями о Наваринском бое.

вновь вступили под паруса и вечером 1 декабря достигли Валеттского рейда. «Ахиллес» и «Ревель» пришли туда 6-го.

Вскоре они начали свою нелегкую «посыльную службу». 9 декабря «Усердие» отправили к берегам Малой Азии конвоировать австрийский транспорт с закупленными для русского императора арабскими скакунами. Наскоро исправленная «Охта» (бриг постоянно имел сильную гечь¹) 17-го ушла в Корфу². «Ахиллес» послали в Неаполь ожидать очередного курьера из России. Только «Ревель» оставался больше месяца на рейде, разгружая долгожданные запасы на русские корабли.

В конце декабря 1827 г. на Мальту начали прибывать иностранные торговые суда (главным образом

¹ В краткой ведомости-справке о плавании брига в кампанию 1827 г. имеется приписка: «с самого начала кампании гечет по $\frac{1}{2}$ дюйма в час» (см.: РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 490, л. 229). С таким «врожденным» дефектом бриг послали за тысячи миль от Кронштадта, даже не выяснив причину.

² Бриг послали за И. А. Каподистрия, который, по имевшимся у Кодрингтона сведениям, находился на Ионических островах. Однако греческий президент покинул Корфу ранее прихода туда «Охты», которая 31 декабря 1827 г. вернулась на Мальту. Сохранился рассказ командира «Охты» о восторженном приеме русских моряков греками на Корфу: «Бриг с утра и до ночи был полон народа, некоторые даже целовали руки у магросов и считали за особенное счастье, если им удавалось хотя дотронуться до одежды офицеров. Когда русские съезжали на берег, то греки нигде и ни за что не хотели брать с них денег, вообще энтузиазм их был так велик, что... комиссар Ионических островов стал наконец просить Никольского не пускать никого к себе на бриг, во избежание беспорядков в народе...» (см.: Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 126).

английские), зафрахтованные морским министерством России для доставки продовольствия и снаряжения на эскадру Гейдена. Первые из них вошли в гавань Валетты 28-го числа. Обрадованный адмирал тут же приказал печь для моряков хлеб из привезенной муки: почти 6 месяцев команды судов сидели на сухарях! Офицеры радовались не меньше — купцы доставили письма и посылки с родины.

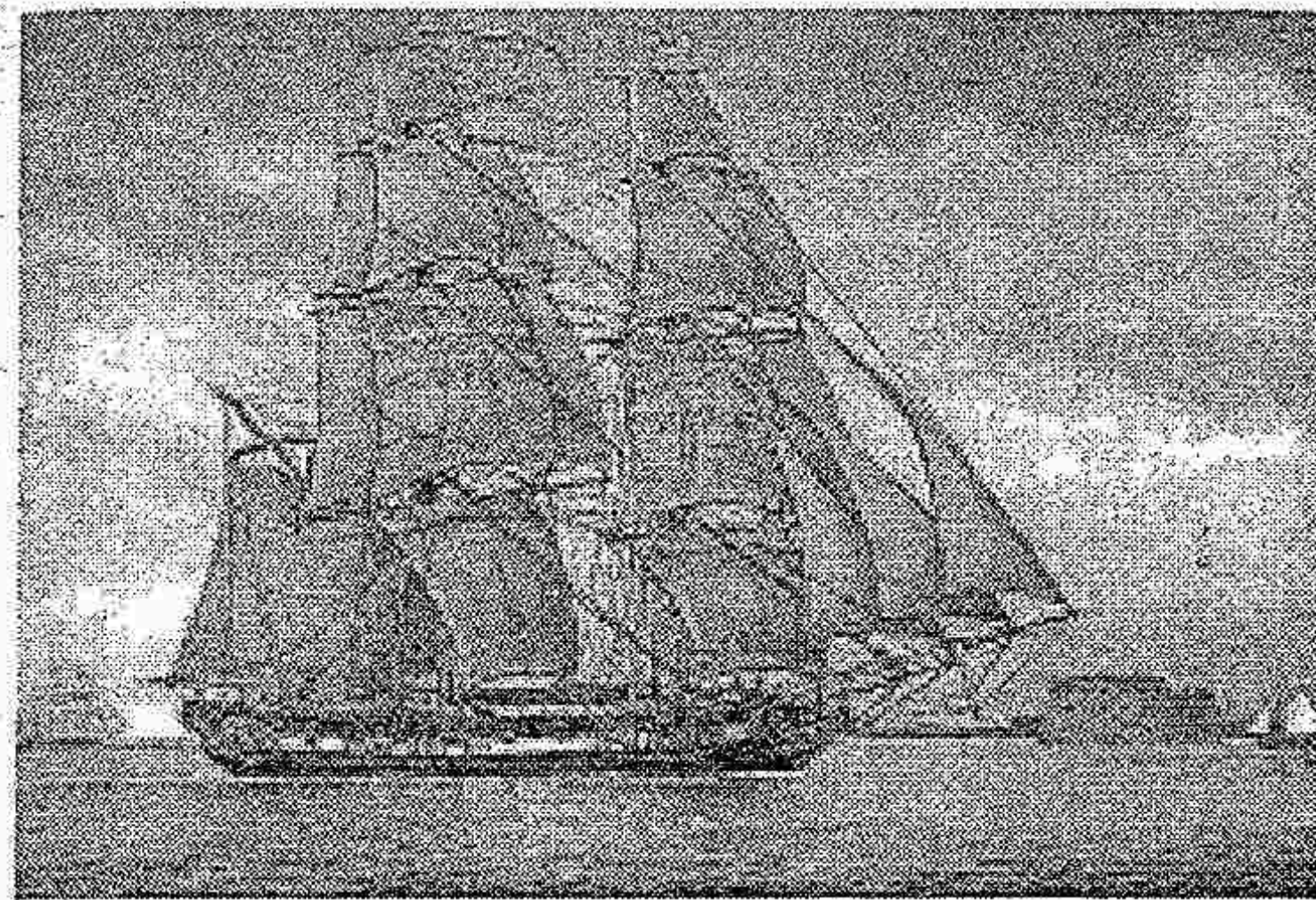
Что касается дела «об ослушании, оказанном в Портсмуте командой брига «Усердие», то в отличие от выступления матросов на корабле «Александр Невский» оно окончилось совершенно иначе.

После прихода «Ревеля» в Валетту и личного доклада А.И. Селиванова начальнику эскадры о происшествии в английском порту Л.П. Гейден 7 декабря приказал «предать забвению» случившееся; поведение нижних чинов брига «Усердие» он объяснил незнанием матросами уставов и формы подачи жалоб¹. Через два дня «мятежный» бриг под командованием И.И. Кадьяна преспокойно отправился в длительное (как оказалось, четырехмесячное) плавание.

Одновременно в начале декабря в Петербурге получили письмо российского посланника князя Ливена с информацией «о возмущении команды... «Усердия»...» и подробный рапорт Селиванова по этому поводу. Командир отряда бригов, описывая «небывалый, — по его определению, — случай в российском флоте», отметил, что матросы, отнюдь не имея жалоб по службе (дисциплина, наказания, довольствие), не желали плавать именно с Кадьяном. Сам же И.И. Кадьян сообщил Селиванову, что не считает нужным проводить расследование причины такого к нему нерасположения команды, вызванного, по его словам, «заблуждением»¹. И Селиванову, и впоследствии Гейдену командир брига заявлял, что «командой доволен».

¹ РГАВМФ, ф. 19, оп. 1, д. 484, л. 40.

² Там же, ф. 283, оп. 1, д. 368, л. 8—10 об.



Бриг типа «Усердие» под парусами

Узнав о случившемся на «Усердии», император повелел «произвести о сем строжайшее исследование и с виновными поступить по всей строгости законов». «Сей печальный случай, — писал А.В. Моллер в своем приказе от 7 декабря 1827 г., — Его Императорское Величество приписывает не одним нижним чинам, но и неумению офицеров приличною справедливою строгостью и добрыми примерами внушить к себе уважение и содержать в повиновении вверенные им команды»¹.

¹ Там же, л. 5. Текст резолюции Николая I на докладе Моллера «о бунте» на бриге гласил: «...дело страмовское (так в тексте) и видно, что начальники поступили, как дураки; прошу изведать во всей подробности, какую команду набрали на сие судно. Надо будет взять строжайшие меры, чтобы подобное сему и на «Азове» не повторялось, пример необходим и надо будет о том велеть Л.Гейдену» (см.: Найда С.Д. Революционное движение в царском флоте. С. 38).

По получении приказа начальника Морского штаба Л. П. Гейден в конце января 1828 г. приватно сообщил князю А. С. Меншикову (к этому времени фактически возглавившему управление военно-морским флотом России), что подобное произошедшему на «Усердии» уже имело место несколько лет назад, когда фрегат «Крейсер» находился в кругосветном плавании. Отпущенные на берег матросы отказались вернуться на судно до тех пор, пока с него не уберут лейтенанта И. И. Кадьяна! Командир фрегата М. П. Лазарев, не поднимая шума, перевел лейтенанта на второе судно экспедиции — шлюп «Ладога», чем инцидент и завершился¹. Причин такого отношения нижних чинов именно к этому офицеру Гейден, как и ранее Селиванов, не приводит. Можно предположить, что ненависть матросов вызывали какие-то свойства характера Кадьяна и (или) его манера поведения. Угрозы «подрыву устоев» флота или империи со стороны нижних чинов в этом случае явно не наблюдались.

Видимо, после соответствующего разговора А. С. Меншикова с Николаем I последовал 11 марта новый приказ на имя Гейдена, в котором адмиралу разрешалось выполнить ранее объявленное Моллером повеление императора «лишь в той мере, какую вы по обстоятельствам и состоянию дела признаете нужной»².

После присоединения «Усердия» к эскадре в апреле 1829 г. адмирал назначил командиром брига капитан-лейтенанта М. Д. Анненков (с «Гангута»)³,

¹ РГАВМФ, ф. 19, оп. 1, д. 484, л. 42—44 об.

² Там же, л. 45.

³ Михаил Дмитриевич Анненков (1794—1839), лейтенантом служил на фрегате «Крейсер» во время его кругосветного плавания в 1822—1825 гг. вместе с И. И. Кадьяном. Новый капитан брига оставался на нем всю средиземноморскую кампанию, привел «Усердие» на Балтику, но в 1832 г. почему-то уволился с флота.

а И. И. Кадьяна произвел в историографы эскадры с постоянным пребыванием даже не на флагмане, а на том же проштрафившемся «Алекサンドре Невском».

Большая политика

Пока Л. П. Гейден приводил на Мальте свою эскадру в порядок, готовя ее к неведомым самому адмиралу операциям, известие о Наваринском сражении взбудоражило всю Европу.

Нежданная эта победа оценивалась правительствами держав исключительно с точки зрения своих корыстных интересов. Так, Австрия, и ранее противодействовавшая помощи, которую оказывали извне восставшим грекам, была, по информации княгини Д. Х. Ливен (жены российского посланника)¹, «взбешена и взволнована». «Император Австрии Франц называл Кодрингтона и его сподвижников, — пишет историк Шильдер, — не иначе как убийцами, канцлер Австрийской империи Меттерних был твердо убежден, что Наваринский погром открывает собой эпоху всеобщего замешательства и хаоса...»

«Во Франции, — продолжает Шильдер, — отнеслись к поражению турок более сочувственным образом. В своей тронной речи Карл X упоминал... о Наварине, как о событии, которое покрыло славой французское оружие и служит блестящим залогом согласия между тремя державами. В Англии известие... принято было со смущением; правительство даже думало о

¹ Княгиня Д. Х. Ливен, урожденная Бенкендорф, была родной сестрой А. Х. Бенкендорфа, главы политического сыска в России. Умная и энергичная жена российского посланника в Лондоне во многом помогала своему мужу в закулисной политической возне, недаром ее называли «дамой от дипломатии». Подробнее см.: Д. Х. Ливен и ее переписка с разными лицами // Русская старина, 1903. Т. 114. № 4—6.

гом, чтобы предать Кодрингтона суду...»¹ В речи, произнесенной в парламенте, король Великобритании Георг II назвал Наваринское сражение «неприятным событием»². Поводом для сожаления послужило, естественно, не нарушение суверенитета Турции или гибель нескольких тысяч турецких и египетских моряков. «Английское правительство, — отмечал И. И. Кадьян, — взглянув на аптекарские свои весы выгоды и невыгоды, и измеряя неравенство сил двух империй (*России и Турции*), и зная, на какой стороне будет перевес, выветривая прежний жар свой в пользу Греции, начало обвинять адмирала Кодрингтона в истреблении турецкого флота. Им, как это теперь видно (*историограф писал эти строки во время русско-турецкой войны 1828—1829 гг.*), хотелось, не ослабляя вдруг Турции, слегка действовать в пользу Греции, из коей они надеются, уютив своих союзников, составить новую Ионическую колонию. Им не хотелось истреблять силы оттоманские, но беречь их для России»³.

В то же время, снисходя к «общественному мнению» и демонстрируя приверженность к союзу держав, подписавших Лондонский договор, британское правительство удостоило Э. Кодрингтона ордена Бани, наградив и союзных адмиралов и офицеров знаками этого ордена. По этому поводу сохранился исторический анекдот о Георге II, который, подписывая документ о награждении адмирала, заметил: «Я посылаю ему ленту, хотя он заслуживает веревки»!⁴

Зато в России весть о Наварине была встречена с восторгом. Адмирал Л. П. Гейден и моряки эскадры сразу стали национальными героями. Николай I пожа-

¹ Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 106—107.

² Там же. С. 107. В другом переводе событие именовалось «горестным» (см.: Феоктистов Е. М. Борьба Греции за независимость. СПб., 1863. С. 1863).

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 228—228об.

⁴ Феоктистов Е. М. Борьба Греции за независимость. С. 168.



Император Николай I

ловал адмиралу Кодрингтону орден Святого Георгия 2-й степени, а в рескрипте (от 8—20 ноября 1827 г.), данном адмиралу по этому случаю, даже написал, что «русский флот гордится тем, что заслужил под Наварином ваше одобрение...»¹ Спустя несколько дней в письме своему брату Константину Павловичу император подчеркнул, что считает Наваринское сражение результатом Лондонского договора: «Я не удивился этому, так как, по моему мнению, оно является естественным следствием условий договора, ставивших наши эскадры в неизбежную необходимость прибегнуть к подобной крайности (...) пораженная Европа получила доказательство, насколько

¹ Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 108.

наши решения покончить с этим делом были серьезны, искренни и насколько искренне и чистосердечно было единение наших трех дворов в этом щекотливом деле...»¹

Русский самодержец совсем не обольщался «единением» союзников. Когда Константин Павлович в ответном письме заметил ему, что из этой победы выгоды извлекут одни англичане, Николай I тут же объяснил без всяких недомолвок свою позицию в этом вопросе: «Наваринское дело, как оно ни было пагубно для турок, является только естественным и законным следствием договора, задолго до этого объявленного Порте и объявленного потому, что это было единственным средством прекратить порядок вещей, несовместимый с законным порядком в этой части вселенной. Турция не могла покончить одна борьбу позорную как с той, так и с другой стороны. Англия покончила бы ее своими собственными средствами и так, как это удобно ей; я не мог потерпеть этого, так как это значило бы добровольно уступить ей право делать там то, что ей заблагорассудится в исключительных целях не блага дела вообще, а блага ее исключительных интересов. Поэтому было необходимо принудить ее обязаться пред лицом всей Европы отказаться от каких бы то ни было видов на исключительные преимущества в этих странах, вот смысл договора 6 июля (Лондонского). Франция примкнула к нему из недоверчивости, и тем лучше: таким образом они обе связаны; мы являемся во всем этом противовесом или антиподом; следствием этого будут не республика или республики (Греции), а прекращение враждебных действий со стороны турок и греков, последних же мы вскоре в свою очередь заставим образумиться, и восстановление в этих краях свободы торговли — обстоятельство слишком важное для всего нашего юга, чтобы я мог доверить попечение о нем англичанам или даже самому другу Меттерни-

¹ Там же. С. 109. Письмо датировано 20 ноября 1827 г.

ху. Теперь, если войне суждено произойти, она будет крайне прискорбным и даже весьма вероятным следствием безрассудства турок, но здесь уже мне невозможно что бы то ни было предусмотреть заранее»¹.

Известие об истреблении турецкого-египетского флота при Наварине привело султана Махмуда II в ярость. Он то собирался по примеру своих грозных предшественников заключить европейских дипломатов в Семибашенный замок, то предполагал умертвить их, а заодно и всех «франков, в Буюк-Дере живущих»². В конце концов ближайшим сановникам удалось отговорить его от принятия таких крайних мер, тем более что Наваринская победа явилась и для посланников трех держав в Константинополе полной неожиданностью. По рассказу А. И. Рибоьера, растерянность дипломатов дошла до того, что, когда реис-уль-кютаб Пертев-паша пригласил к себе союзных драгоманов и с гневом потребовал у них объяснений, «наш драгоман поспешил даже заявить, что русская эскадра вовсе и не принимала участия в сражении, а была только праздной зрительницей»³.

¹ Там же. С. 110. Это письмо было написано 29 ноября 1827 г. Столь пространная цитата объяснения русской политики по поводу «греческого вопроса» необходима здесь, чтобы показать со всей ясностью: греческое восстание (термин «революция» тогда был просто немислим) являлось только поводом для усиления влияния Российской империи на Балканах в противовес такой же политике Великобритании. Уже тогда, в ноябре 1827 г., Николай I был готов пойти ради этого на крайние меры, то есть решиться воевать с турками «для восстановления... свободы торговли».

² Буюк-Дере — предместье турецкой столицы, где находились резиденции иностранных представительств.

³ Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Николая I // История русской армии и флота. Т. II. М., 1913. С. 192—193. Подробнее см.: Записки графа Александра Ивановича Рибоьера // Русский архив. 1877.

21 октября — 2 ноября посланники Англии и Франции официально выразили Пертев-паше сожаления своих правительств по поводу произошедшего «инцидента». Диван ожил и через неделю реис-эфенди даже потребовал от имени Порты прекращения вмешательства во внутренние дела Турции и материального возмещения понесенных в связи с гибелью флота убытков¹.

После такого обмена «любезностями» несколько опомнившиеся дипломаты представили турецкому правительству ультимативную ноту о немедленном заключении перемирия с греками. Тогда еще политики надеялись, что «их требования не будут отвергнуты, особенно после гибели турецкого флота». На эту ноту (от 20 ноября — 2 декабря 1827 г.) ответа не последовало. Посланники потребовали паспорта и вскоре покинули Константинополь. Дипломатические отношения трех держав с Турцией были прерваны.

Казалась бы, теперь на Османскую Порту, как совсем недавно на флот Ибрагим-паши, должна была обрушиться соединенная военная мощь трех держав Европы, чего и ожидали турки, рассматривая ультиматум дипломатов на общем совете Порты². Очень ско-

¹ Требование о возмещении ущерба за Наварин последовало от турецкой стороны 28 октября 1827 г. См.: Шеремет В. И. Война и бизнес. М., 1996. С. 251.

² В начале января 1828 г. греческие разведки перехватили адресованные Ибрагим-паше депеши из Константинополя. Среди документов оказался протокол общего совета Высокой порты, на котором рассматривался ультиматум дипломатов. Выступивший на совете великий визирь сообщил, что «освобождение Греции, дело по нынешним обстоятельствам (...) неисправимо», но дело не в ней, а в самой эскалации требований союзников, «без всякого военного действия они отнимут у нас все наши области, а с оставшимися у нас странами мы не будем в состоянии собрать значительной армии и предпринять что-либо...

ро выяснилось, что две «союзные» страны из грех воевать с ними не собираются. Перед отъездом английский и французский послы отправили к Пертев-паше своих драгоманов, которые заявили примерно следующее: «Хотя мы уезжаем, не опасайтесь ничего от нас. Со стороны наших правительств не будет никаких враждебных действий ни теперь, ни после. Мы скоро воротимся. Если мы уезжаем, то это вследствие происков России. Берегитесь русских. Мы едем теперь в Дарданеллы. Там нас ожидают военные суда. Мы сядем на них и отправимся в Смирну. Оттуда переедем в Хиос. Мы прогоним от этого острова блокирующие его корабли и потом поедем в Зангу, где будем ожидать приказаний наших правительств. Будет общий

— Что нам делать? — спросил визирь. — Должны ли мы принять эти требования и согласиться на освобождение греков, дабы погибнуть чрез 15 лет со связанными руками и без малейшего выстрела...?

— Мы предпочитаем славную смерть бесстыдному истреблению... — заявили собравшиеся.

— Теперь перед нами четыре врага: три державы и греки. У нас нет сил одолеть их и нет никакого основания надеяться на победу. Отослав этих посланников, мы увидим их завтра возвратившимися пред Константинополем со своим флотом; они могут бомбардировать и сжечь нашу столицу. Лишенные продовольствия, мы будем доведены до того, что станем пожирать собак, бегущих по константинопольским улицам. Отвечайте. Дозволено ли нашим законодательством и нашим кораном умирать бесполезно?

— Наш великий пророк, — отвечал муфтий, — принужденный неверными подписать невыгодный мир, предпочел объявить им войну, несмотря на их значительно превосходящую силу, и призвав помощь Бога, покровительствующего слабому против сильного». Совет поддержал мнение муфтия, и отказ от требований союзников был решен (см.: Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 73—74). Логика высших сановников турецкой империи прекрасно объясняет и последовавшее вскоре объявление султаном войны России.

конгресс, и если русские не откажутся от своих притязаний, дела примут другой оборот. Мы можем сказать вам только это. Дружба наша неизменна; не подзревайте нас ни в чем...»¹.

Английский посланник С. Каннинг и французский — Гильемино покинули турецкую столицу 26 ноября — 8 декабря. За ними, так и не дождавшись паспортов, отбыла русская делегация во главе с А. И. Рибопьером. Это произошло 5 — 17 декабря.

Известие об отъезде дипломатов из Константинополя адмиралы на Мальте получили 16 — 28 декабря. Не зная о заявлении посланников, Кодрингтон и Гейден решили пригласить их к себе «для совещания» и отправили за дипломатами свои суда: английское — на Корфу за Каннингом, а фрегат «Кастор» — в Смирну, за Гильемино². Однако дипломаты вовсе не собирались обсуждать политические вопросы с адмиралами, а «помчались каждый в свое отечество, — как пишет А. И. Рибопьер, — за приказаниями»³. Английский посланник из

¹ Там же. С. 74 — 75. Письмо с изложением заявления английского и французского посланников находилось среди перехваченной греками корреспонденции Ибрагим-паши вместе с протоколом совета. Все эти документы президент Греции вскоре передал адмиралу Гейдену. Однако к этому времени адмирал уже знал из иностранных газет о мирных по отношению к Турции заявлениях британского кабинета.

² По воспоминаниям Рыкачева, встречу («конференцию») посланников с адмиралами предполагалось провести на о. Корфу (см.: Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 119). Вернувшийся на Мальту из Неаполя 11 декабря «Кастор» 23-го отправился в Смирну. Попутно фрегат должен был доставить де Риньи царскую награду и сменить «Константина», которому, в свою очередь, поручалось встретить русских дипломатов.

³ Записки графа Александра Ивановича Рибопьера // Русский архив. 1877. Книга вторая. С. 25.

Вурлы¹ на английском фрегате отбыл на Корфу, а оттуда — напрямик в Англию; французский посланник поступил так же и на французском фрегате отправился во Францию².

Не жаждал встречи с адмиралами и А. И. Рибопьер. Он вообще (вместе со всеми членами посольства, их семьями и архивом) предполагал отправиться в Одессу. Для этого командующий Черноморским флотом отправил в распоряжение посланника два военных транспорта (3-мачтовый «Сухум-Кале» и 2-мачтовый «Пример»). Транспорты пришли в Константинополь «секретной экспедицией» под купеческими флагами. Офицеры и команды были переодеты в гражданское платье³.

По случайности возвращению транспортов помешала погода: постоянно дули противные ветры. После нескольких неудачных попыток выйти из Босфора, которые и задержали посланника в турецкой столице, было решено идти в Средиземное море. Транспорты удачно миновали Дарданеллские крепости и, выйдя в Архипелаг, подняли военные (транспортные) флаги. Хотя Россия тогда и не находилась в состоянии войны с Турцией, вся эта маскировка была предпринята из «опасения какой-либо неприятности от дерзкой и буйной азиатской черни», — объяснял этот маскарад историограф эскадры⁴.

¹ Вурла (Урла) — бухта и рейд в Смирненском заливе, где, как правило, иностранные военные суда устраивались на стоянку. В 1827 — 1828 гг. здесь постоянно находились суда французской и австрийской эскадры и английские крейсера.

² В отличие от Каннинга французский дипломат в начале 1828 г. из Тулона переехал на Корфу, где и обосновался на несколько месяцев.

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 65, л. 9 об.

⁴ Среди перехваченных греками депеш в адрес Ибрагим-паши (см. прим. 64, 65) в одном из писем о русском посланнике сообщалось: «он выедет, когда ему будет

На острове Сира (Сирос) дипломаты встретили фрегат «Константин», на который Рибопьер тут же с радостью перебрался, приказав командиру идти на остров Корфу. «Пример» он отослал на Мальту за ненадобностью. Неуклюжий, тихоходный, но вместительный «Сухум-Кале» отправился с семьями членов посольства (и архивом) в Триест, куда собирался после Корфу и сам посланник.

Так совершенно неожиданно для адмирала Гейдена эскадра пополнилась двумя весьма ценными в ее положении транспортами. В январе «Пример» пришел на Мальту¹. «Довольно чисто вооружен, команда, говорят, очень проворна, но одеты нарочно совершенными мужиками, — описывал прибывший черноморский бриг Рыкачев. — (Командир) Морской очень хороший морской офицер...»²

А вот радость А. И. Рибопьера по поводу перехода с транспортного судна на фрегат «Константин» — быстроходный военный корабль с мощной артиллерией,

благоприятствовать погода. Дай Бог утонуть неверному». Так что вызывающие улыбку предосторожности на русских транспортах, возможно, были не лишними. Рибопьер вызывал антипатию у турок не только как русский посланник, но и как деятельный участник заключения Аккерманской конвенции, больно ударившей по самолюбию Порты.

¹ 10 января 1828 г. транспорт поднял карантинный флаг в Марсо-Мушето и, отстояв положенные 15 дней, перешел в гавань Валетты.

² Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 133. Рыкачев вспоминает о командире «Примера» не для красного словца: лейтенант, затем капитан-лейтенант Федор Львович Морской вместе со своим грудягой-транспортном стали подлинными героями средиземноморской кампании 1828—1830 гг.

опытными офицерами и многочисленной командой — была преждевременной. Хотя возможность нападения турок или пиратов теперь исключалась, но зимнее ненастье Средиземноморья грозило опасностью и большому фрегату.

Следуя в Триест, «Константин» в Адриатическом море угодил в сильный шторм (бору) и оказался в критическом положении. Дрейфовавший без парусов фрегат ветром неумолимо прижимало к итальянскому берегу. Угроза разбиться о скалы была столь реальной, что взятый на Корфу лоцман, старый и опытный моряк, начал настойчиво уговаривать командира фрегата Хруцова не дожидаться неминуемой катастрофы, а самим направить корабль к песчаному участку побережья, «стать на берег», и таким образом хотя бы спасти жизнь членам экипажа.

«Капитан его прогнал, — пишет о дальнейших событиях на борту фрегата А. П. Рыкачев¹. — Огорченный лоцман пошел прямо в каюту к посланнику, и без того уже расстроенному от морской болезни, и со слезами на глазах объявил ему об угрожавшей всем гибели и настойчивости капитана. Испуганные этим рассказом дочери посланника стали плакать, но жена А. И. Рибопьера с хладнокровием уговаривала их покориться воле Божией, уверяя, что капитан, конечно, знает лучше лоцмана, что надо делать. Посланник, расстроенный плачем своих дочерей и не внимая советам своей достойной супруги, требует к себе капитана и форменно приказывает ему исполнить совет лоцмана. На это капитан Хруцов отвечал ему при всех бывших тут офицерах, что приказания его никогда не выполнит, что честь флага и его собственная повелевает ему сохранять фрегат, ему вверенный, и что хотя опасность очень велика, но что он еще имеет множество способов, которые употребит прежде

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 166—168.

самого отчаянного. Посланник хотел настаивать, но капитан сказал, что он должен привести его в Триест, что он при помощи Божией и сделает, а в прочем распоряжается фрегатом по морскому уставу».

По мнению Рыкачева, командир фрегата надеялся отстояться на четырех якорях корабля, а если дрейф будет продолжаться — рубить мачты. Однако не пришлось делать ни первого, ни второго. «Велик Бог в своих милостях! — восклицает рассказчик. — Вскоре начало проясняться, ветер стал стихать и отходить; сперва поставили стаксели, потом грот-марсель со всеми рифами, так что в продолжение часа могли идти в полветра прочь от берега, угрожавшего им неминуемою смертию за два часа перед этим».

К чести А. И. Рибоьера, нужно заметить, что он, после того как шторм утих, «при всех благодарил капитана Хруцова за его решительность, просил извинения, говорил, что надо быть отцом в подобных обстоятельствах и не моряком, чтобы судить о его положении в продолжение шторма...»¹

В своих мемуарах посланник довольно подробно рассказал о путешествии от турецкой столицы до Триеста. Не забыл он и о шторме во время плавания из Корфу. «Внезапно поднялась бора, страшнейшая буря, которая в продолжение 36 часов держала нас в опасности», — пишет Рибоьер, не упоминая о своей попытке покомандовать моряками фрегата и последующих извинениях перед Хруцовым. Зато дотошно объяснил, что, опасность, которой подвергся «Константин», оказалась преувеличенной.

«В самом деле, мы были в большой опасности: мы плыли по воле ветра, и нас чуть не бросило на Манфредонские скалы. Позднее узнал я из сочинения Смита, что опасность наша была, не так велика как воображал, вследствие феномена, порождаемого борю. Имя это происходит от борея или просто от сла-

¹ Там же. С. 168

вянского слова буря. Бора нагоняет воду на итальянский берег, скалы отбрасывают напирющие волны, и от этого возвратного движения образуется течение, которое расширяется по мере продолжительности боры. Течение это увлекло наш фрегат и заставило его обогнуть Манфредонский мыс и скалы, далеко выдающиеся в море. Подходя к Триесту, я дал себе слово никогда уже более не садиться на корабль...»¹

После отъезда посланников из Константинополя настроения турецких сановников в одночасье сменились на антирусские. Еще 30 ноября — 12 декабря великий визирь в письме министру иностранных дел России выражал надежду на то, что посланник его покинул Стамбул самовольно, без ведома правительства. Спустя неделю султан обратился к своим подданным с воззванием, в котором прямо объявил, что «двор Российский есть непримиримый враг народа мусульманского и Оттоманской порты». В этом «гати-шерифе» Россия прямо обвинялась в организации восстания в Греции и давнем намерении погубить Турцию, в связи с чем султан аннулировал навязанную его стране Аккерманскую конвенцию и призвал мусульман быть готовыми к джихаду — священной войне с неверными. Тотчас значительно увеличились ограничения для русской торговли: запрещался вывоз зерна с Черного моря; хлеб с русских судов в Константинополе начали принудительно скупать по низким ценам².

¹ Записки графа Александра Ивановича Рибоьера // Русский архив. 1877. Книга вторая. С. 12—36.

² Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 111—112, 387—388; Шеремет В. И. Война и бизнес. С. 253—254 (здесь султанское воззвание именуется «беян-наме»); Восточный вопрос во внешней политике России. М., 1978. С. 87.

В это время, не имея еще последних сведений о происходящих в Константинополе событиях, Николай I 25 декабря — 6 января предложил союзникам в развитие Лондонского договора продолжить давление на Турцию: занять русскими войсками Дунайские княжества (Молдавию и Валахию), «использовать союзные эскадры для блокады Константинополя и Дарданелл, а также для освобождения и защиты Мореи...»¹ В соответствии с этими планами министр иностранных дел России К. В. Нессельроде 7 января 1828 г. предписывал адмиралу Гейдену «считать отношения России с Портой окончательно прерванными без объявления, однако, открытой войны между обоими государствами». В отдельной инструкции адмиралу («исключительно для Вас») министр сообщал, что «Государь решился принять меры, требуемые для исполнения трактата от 6 июля (Лондонского договора), и прибегнуть для этого к силе оружия». Гейдену объявлялся срок начала войны: «Если не воспрепятствует особенно важный случай, наши требования будут переданы Порте к первому марта, и если Порта не примет его пунктов, военные действия начнутся в последней половине того же месяца»².

Сведения о султанском воззвании и притеснениях русской торговли в проливах Николай I получил в январе³, когда реакция союзников на декабрьские предложения императора и на события в турецкой столице еще не были известны в Петербурге. Но и узнав о первых откликах из Лондона, о миролюбивых

¹ Кроме того, русский император предлагал предоставить грекам «значительную денежную субсидию», а посланникам держав съехаться на Корфу «для организации конференций, имеющих целью облегчить заключение мира» (см.: История XIX века Т. 3 М., 1938 С. 193).

² Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 71; Богданович Е. В. Наварин. С. 62—63.

³ Копию «гагги-шерифа» Николай I получил 8 февраля (см.: Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 118).

побуждениях Великобритании и протурецких настроениях ее кабинета, Николай I продолжал свою самостоятельную политику.

10—22 февраля состоялось подписание Туркманчайского мирного договора между Россией и Персией. Избавившись от «персидской занозы», русское правительство 14—26 февраля отправило князю Ливену для передачи британскому кабинету ноту, в которой сообщалось, что Россия будет действовать против турок независимо от хода переговоров по Восточному (греческому) вопросу в Лондоне:

«В виду явной враждебности Порты и принятых ею мер, наносящих значительный вред русской торговле и явно грозивших России военными действиями, Императорское правительство принуждено будет отвечать на войну войной». Союзникам предлагалось исполнить «те меры, которые они сами подтвердили договорами от 4 апреля (*«Петербургский протокол»*) и от 6 июля (*Лондонский договор*). Если союзники отвергнут эти предложения России, то она силою приведет и одна в исполнение Лондонский трактат».

Почти одновременно турецкое правительство сделало попытку договориться с греками. Через австрийского и прусского посланников восставшим подданным было объявлено, что Порта намерена даровать им всепрощение и некоторые новые права, с тем чтобы они изъявили безусловную покорность турецкому правительству. На время переговоров Порта даже объявила перемирие¹.

На Мальте о турецком предложении узнали из сообщения де Риньи. Адмиралы тут же объявили, что смотря на это объявление «как на отдельное действие» до тех пор, пока Порта не примет предложенные державами условия прекращения военных действий, и будут продолжать блокаду Мореи. Кодрингтон, по

¹ Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 92

свидетельству Л. П. Гейдена, выразился категоричнее, объявив, что даже если греки и согласятся на прекращение военных действий, «то он не отступит от мер, означенных в Лондонском трактате». Французы, и де Риньи, и Гильемино, наоборот, настойчиво советовали греческому правительству принять предложение Порты¹. В конечном счете затея эта не удалась и на действия держав влияния не оказала.

Не сбылись надежды Турции на возмущение Австрии против русской политики на Балканах и «миролюбие» британских политиков. Воевать с Россией из-за турецких обид австрийцы вовсе не собирались. Англичане ограничились дипломатическими демаршами на решительные заявления из Петербурга. Франция (по крайней мере формально) заняла благожелательную по отношению к действиям русского императора позицию.

Приняв твердое решение отстаивать интересы России силой оружия, Николай I обнародовал 14—26 апреля манифест о войне с Османской империей, направив одновременно за границу специальную декларацию, в которой торжественно обещал не делать никаких территориальных приобретений и не покушаться на существование Порты.

События в Греции. Пираты

После выбора греческим народным собранием в Трезине президентом страны И. Каподистрия² руководство Грецией более чем на полгода оказалось в

¹ Там же. С. 100—102.

² Граф *Иоанис (Иван Антонович) Каподистрия* (1776—1831), грек из знатной ионической семьи с о. Корфу (Керкира). Воспитывался в Италии (в Падуе и Венеции), где получил медицинское образование. После освобождения Ионических островов эскадрой под командованием адмирала Ф. Ф. Ушакова и провозглашения Республики Семи-островов под русским протекторатом

руках временного правительства, назначенного депутатами до приезда президента.

Эта почти номинально существующая власть тем не менее пыталась как-то реорганизовать армию и флот, призвав на помощь иностранцев-профессионалов. Генералиссимусом армии стал англичанин генерал Ричард Черч (Church)², а адмиралом флота — известный английский моряк-авантюрист Томас Кохрейн (Cochrane)³, ранее руководивший флотами Чили и Бразилии в войне за независимость.

(1799—1807) занимал ответственные должности в правительстве республики (статс-секретарь по иностранным делам). После передачи Ионических о-вов «под покровительство» Франции поступил в 1809 г. на русскую дипломатическую службу и благодаря своим способностям быстро продвинулся по служебной лестнице до должности статс-секретаря министерства иностранных дел (с 1816 г.). После начала войны греков за свою независимость был формально отстранен от дел в министерстве и отправлен в бессрочный отпуск. Поселился в Швейцарии. Избранный в апреле 1827 г. президентом Греции, совершил поездку по Европе, согласовывая оказание международной помощи своей стране. В конце января 1828 г. официально вступил в должность и оставался на своем посту до 27 сентября — 9 октября 1831 г., когда был убит в Навплии братьями Мавро-Михали (Мавромихалис). Все годы президентства считался в Европе, прежде всего в Англии и Франции, ставленником русского правительства. Подробнее см.: Арш Г. Л. И. А. Каподистрия и греческое национально-освободительное движение 1809—1822 гг. М., 1976; Стурдза А. С. Воспоминания о жизни и деятельности графа И. А. Каподистрии, правителя Греции. М., 1864; Теплов В. А. Граф Иоанн Каподистрия, президент Греции. СПб., 1893.

² *Черч Ричард* (1785—1873) — английский офицер, один из самых известных филэллинов. В 1809 г. участвовал в занятии англичанами Ионических островов. С 1821 воевал вместе с греками против турок и египтян. До последних своих дней жил в Греции.

³ *Кохрейн (Кокрен) Александр Томас* (1775—1860) — в отличие от Черча к грекам особых симпатий не испытывал,

Начинания профессионалов успеха не принесли. Так, деблокировать все еще сопротивляющийся туркам Афинский Акрополь не удалось, и Черч приказал гарнизону крепости капитулировать. 24 мая 1827 г. Акрополь сдался. Корабли эскадры де Риньи эвакуировали на Идру семьи греческих патриотов. В июне сорвалась спланированная Кохрейном атака египетского флота в порту Александрия... Ни на какие активные действия в это время вооруженные силы Греции были не способны. Реально правительство могло полагаться лишь на гарнизоны нескольких крепостей и формируемый полковником Фавье отряд регулярных войск. Основу будущих военно-морских сил страны составляли построенные в Америке и Англии суда (1 фрегат, 1 корвет и 2 парохода)¹. Вместе с несколькими трофейными и купленными правительством или филэллинами мелкими судами (бригами и бригантинами) они и превращались в греческий регулярный флот.

«Партизанский» (каперский) флот судовладельцев Архипелага распался. Часть его судов в бездей-

представляя собой яркий тип вояки-авантюриста, не гнушавшегося ни политикой, ни рискованными торговыми операциями. С юношеских лет служил на британском военно-морском флоте, участвовал в морских операциях против Испании и Франции, но за некорректные поступки (распускал слухи о смерти Наполеона) исключен со службы. С 1817 командовал Чилийским, а с 1822 г. бразильским флотами; с 1825 в отставке, но в следующем году приглашен греками и в 1827 г. получил в национальном греческом собрании диплом на звание Великого адмирала Греции. В начале 1828 г. вернулся в Англию и в 1831 вновь принят на британскую военно-морскую службу с чином адмирала. Сторонник развития паровых судов, считается даже изобретателем трубчатых паровых котлов и ряда гребных винтов.

¹ Они были заказаны греками на судостроительных верфях этих стран за счет сумм от второго займа, предоставленного Греции английскими банкирами в 1825 г.

ствии простаивала в порту острова Порос (Порос), а остальные пополнили ряды и без того многочисленных отрядов «джентльменов удачи» Средиземного моря.

Турецко-египетские и греческие военно-морские силы оперировали в той части Средиземного моря, которая еще в древности считалась очень удобной для морского разбоя. Бесчисленное множество бухт на скалистых берегах материка и многочисленных островах предоставляло любому небольшому судну надежное потайное убежище. Неудивительно, что морской разбой здесь почти никогда не прекращался.

«Отчаянные головорезы, вполне освоившиеся с ветром и непогодой, презиравшие дружбу людей и потерявшие надежду на их сожаление, овладевали каким-нибудь небольшим судном и на нем разбегали по морю и грабили друга и недруга на всех берегах, или, притаившись в маленькой скалистой бухте, бросались оттуда на купеческий корабль, стоявший вследствие затишья без движения. Греки собственными силами не решались бороться с этими разбойниками и предпочитали лучше молча переносить неприятности от своих же братьев, чем призывать против них турецкое начальство, которое, оказав грекам временную помощь, только навлекло бы на них со стороны пиратов жестокую месть»¹.

С началом восстания греков в 1821 г. пиратство, которым кроме греков (в том числе и с Ионических островов) занимались также далмагинцы и итальянцы, стало усиливаться. Вскоре эти «домашние грабители» уступили место греческим крейсерам, имевшим даже патенты от правительства и поручение поддерживать объявленную блокаду районов боевых действий, а соответственно и «право» обыскивать нейтральные суда с целью обнаружения турецкой военной контрабанды. В

¹ Гервинус Г. История девятнадцатого века от времени Венского конгресса. Т. II. СПб., 1888. С. 66—67.

1824 г. в период подготовки египетской экспедиции в Кандию и Морею греческое правительство, не имевшее средств для выплаты жалования морякам своего флота, в отчаянии от невозможности помешать действиям противника обнародовало в июне декрет, предоставляющий греческим крейсерам право топить все европейские суда, используемые турками и египтянами как транспорты.

«На Западе и на Востоке, — рассудительно пишет Г. Гервинус, — могли сколько угодно бранить и презирать грубое корыстолюбие матросов, которые в минуту величайшей опасности для Отечества отказывались идти в море до тех пор, пока не получали жалования; но что же было делать этим отчаянным голышам (*так в тексте*), когда жены и дети требовали хлеба, и при выходе в море им нечего было оставить семье на пропитание? Если им отказывали в жаловании, они уходили в разбой, и флот лишался таким образом самых ловких и храбрых людей. Скоро дело дошло до того, что в отдельных эскадрах (*флотилиях*) даже капитаны стали уходить и заниматься на свой риск пиратством...»¹

Весь Архипелаг наполнился разнокалиберными морскими разбойниками, а торговля награбленным превратилась чуть ли не в единственное доходное занятие. «Чем менее надежды оставалось на удачный исход военных действий, — отмечал Гервинус, — тем сильнее отчаявшимися людьми овладевало желание захватить, среди общей гибели, все, что только возможно...»

Имеющий под руками газеты приморских торговых городов И.И. Кадьян приводит впечатляющие данные о результатах деятельности морских разбойников. Так, за 10 месяцев 1827 г. было разграблено 90 нейтральных судов — 31 австрийское, 18 английских и 4 ионических, 11 французских, 9 сардинских, 7 рус-

¹ Там же С. 69.

ских, по 4 шведских и американских и по 1 неаполитанскому и голландскому. Похищенные с них грузы оценивались в огромную сумму, достигающую 24 млн пиастров (2 млн испанских галеров)².

Однако и это не все. «Бывали случаи, — пишет Богданович, — что греческие корсары, нападая на турецкие и египетские суда, захватывали товар, принадлежащий французским или английским подданным; жители Ионических островов, хоть и греки, но помогали Ибрагим-паше в продовольствии его армии (...) корсары не щадили этих контрабандистов, между тем как Ионические острова принадлежали Великобритании...»³

Естественно, что борьба с «пиратничеством» была включена в условия Лондонского договора трех держав и вменялась в обязанность каждому из начальников союзных эскадр. Хотя Е.В. Богданович и трактовал этот пункт договора как второстепенный, он являлся таковым лишь для России, но не для англичан и французов, для которых покровительство отечественной торговле всегда оставалось краеугольным камнем «морской политики».

10 октября 1827 г. в Наваринскую бухту вошла греческая шхуна, доставившая союзным адмиралам поздравление временного правительства с одержанной победой и благодарственный адрес. Адмиралы ответили гневной Декларацией:

«... Тогда как союзники проливают кровь храбрых воинов своих, истребляя и поражая магометан, тогда греческие суда, вместо того чтобы стремиться на помощь к местам, угрожаемым опасностью, они как совершенные разбойники рассеялись в отдаленных водах, чтобы брать и грабить суда, принадлежащие

¹ По курсу валют на 1827—1828 гг. 1 галер равнялся 5 русским рублям серебром.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 136—137.

³ Богданович Е.В. Наварин. С. 65.

нейтральным нациям. ...» Начальники эскадр прямо осудили «законодательный греческий комитет», с чьими патентами «греческие корсары продолжают производить грабежи», а призовая комиссия — «единственное судилище, установленное греческим правительством, старается придать грабежам сим законный вид. ...»; объявили, что эта комиссия не правомочна «судить без их согласия ни одного купеческого судна» и запретили крейсерские действия греческого флота далее фактического района его военных действий против турок и египтян («от Воло до Лепанга, включая Саломину, Егину, Гидру (Идру) и Специю»). Адмиралы пообещали, что все военные суда греков, пересекшие данную линию, будут преследоваться, а в случае явного нарушения данной Декларации греческие военно-морские силы будут уничтожены «подобно гурецко-египетским»¹. Одновременно запрещалось «распространять восстание» на «гурецкой» территории (в Албании и на острове Хиос)².

Руководители греческого флота признали требования союзных адмиралов вполне справедливыми. Уже 17 — 23 октября адмирал Кохрейн подписал специальную «прокламацию». Все суда, «какого бы они роду

¹ В Лондонском договоре границы будущей Греции не определялись, но посланники грех держав в Константинополе, можно сказать, в рабочем порядке решили «отдать грекам территорию Мореи и прилегающие к полуострову со стороны Эгейского моря острова (Киклады). Это решение стало именоваться «постановлением Константинопольской конференции» от 24 августа — 6 сентября 1827 г. Острова Эвбея (Негропон), Кандия (Крит), Хиос, Самос, а также Северные и Южные Спорады, хотя и были заселены главным образом греками, должны были оставаться во владениях гурецкого султана.

² Исторический очерк народной войны. С. 47. По данным этого труда Декларация была составлена адмиралом де Риньи и подписана всеми начальниками эскадр 12 — 24 октября 1827 г.

ни были», «если они не будут внесены в реесир и занумерованы», пойманные в море с оружием и «без писменного вида», — объявлялись пиратскими, и с моряками их разрешалось поступать по международным законам (вешать, «если найдутся виновными»). Торговым судам грузоподъемностью менее 100 т вообще запрещалось иметь оружие¹.

В вопросах же границ военных действий «законодательное греческое собрание» попыталось объяснить с союзными адмиралами, отправив им свое послание:

«... Греческая нация, едва сбрасывающая с себя иго порабощения, имеет право на некоторое снисхождение со стороны европейских держав», — писали депутаты, объясняя, что если «лишь из человеколюбия... державы взялись за прекращение вражды и кровопролития...», то почему «за пунктами, вами назначенными, греки, там находящиеся, должны сделаться жертвами дикой ярости своих гонителей?» Депутаты просили разрешить рейсы судов хотя бы до Салоникского залива и залива Арты (Амвракийского, ныне Амбракикός) с прилежащими островами включительно².

Адмиралы не могли спорить по поводу будущих границ (согласно Лондонскому трактату и полученным инструкциям) и объяснили свои запреты как военными соображениями, так и борьбой с пиратами. Прагматичный де Риньи в своем докладе французскому морскому министру предлагал ограничить морские предприятия греков «в пределах естественной обороны стран, бывших театром военных действий». Мол, пусть займутся блокадой занятого египетской армией побережья Мореи, а не рассылают свои силы на различные экспедиции «в отдаленные районы Архипелага...»³.

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 127 — 128.

² Исторический очерк народной войны. С. 47 — 48.

³ Доклад французского адмирала был составлен 6 — 18 января 1828 г. (см. Там же. Приложение С. 20).

После Наварина, в течение осени и зимы 1827—1828 гг. просвещенные европейские моряки занялись борьбой с пиратами, причем, как объяснял Богданович, «эти действия необузданного произвола частных лиц, стали возлагать на греческое правительство...»¹. Особенно «отличались» в этих занятиях французы, хотя и англичане немногим им уступали.

Так, в конце декабря в Эгину, где находилось временное греческое правительство, прибыли фрегаты — французский «Юнона» («*Juno*») под командованием капитана Леблана и английский «Дриада» капитана Гамильтона в сопровождении французского бригаа. Английский капитан потребовал от греков в 3-дневный срок вернуть ионическое судно с грузом, взятое несколько дней тому назад греческими корсарами, или выплатить соответствующее вознаграждение. Француз был еще более категоричен и предложил в 24 часа собрать 60 000 испанских пиастров за убытки, причиненные корсарами в Архипелаге! В противном случае Леблан грозился чуть ли не бомбардировать город².

Греки тут же вернули англичанам судно и груз, выразив, правда, протест «против сношений ионийцев с турками», а французам пообещали собрать деньги, но в более длительный срок. Леблан, видимо, не переставал грозить, так как вскоре эгинские депутаты специально отправились с визитом к де Риньи, флагманский корабль которого стоял на рейде Смирны. В ответ на эти просьбы последовали угрозы самого адмирала «пушечными выстрелами добиться опла-

¹ Богданович Е. В. Наварин. С. 65.

² Исторический очерк народной войны. С. 51. Если не оправдать, то понять французов можно: по данным И. И. Кадыяна, большая часть французских судов была ограблена пиратами именно в конце 1827 г. Только в октябре из общего числа 20 пострадавших судов 7 были французскими (см.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 136об—137).

ты»¹. Все это напоминало сказочные времена пиратских «разборок» в Карибском море, происходивших на два века раньше событий в Греции².

Русский адмирал действовал более цивилизованно. В начале октября корсары привели в Эгину шведское судно с грузом русского купца, адресованным в Александрию. Для освобождения «шведа» оказалось достаточно одного настояния Гейдена. В ноябре австрийское судно с арабскими скакунами, купленными чиновниками российского императорского двора для Николая I, подверглось пиратскому «досмотру». Хотя смущенные «джентльмены морей» и отпустили австрийца, перепуганный шкипер увел судно на Родос. Именно для его конвоирования и отправился с Мальты бриг «Усердие». Затем бриг сопровождал купца в Адриатику³.

¹ Исторический очерк народной войны. С. 51.

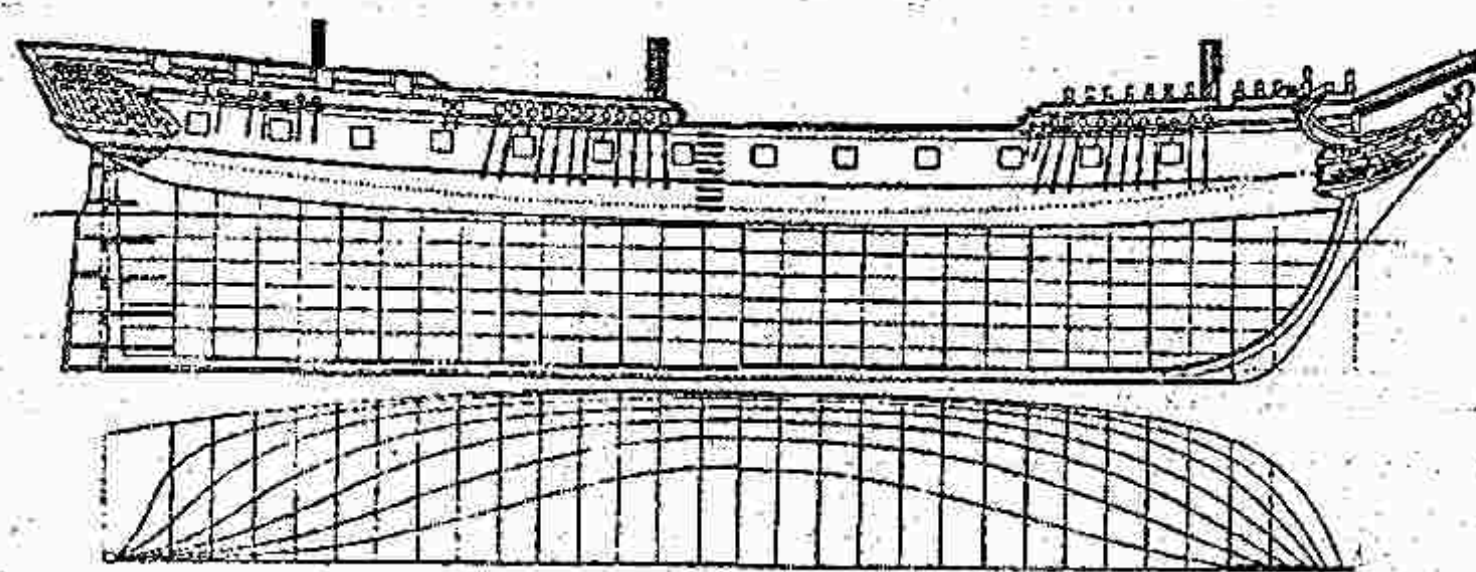
² В воспоминаниях Рыкачева сохранился рассказ о суде над пиратами одной «греческой шхуны», имевшем место как будто в 1827—1828 гг. По показаниям капитана английского торгового брига эта шхуна (в 1827 г.) остановила его бриг у острова Кандия пушечными выстрелами. Высадившиеся пираты избили магросов и отобрали груз. Вскоре, встретив английский крейсер, капитан брига «принес жалобу». Через некоторое время бриг «Розе» из эскадры Кодрингтона задержал греческую шхуну, на борту которой нашли вещи с английского «купца». Шхуну отконвоировали на Мальту. Там другой шкипер, ограбленный подобным образом «еще в июле» (месяц ограбления брига Рыкачев не упоминает), опознал людей со шхуны. Суд по этому делу под председательством адмирала Кодрингтона начался на Мальте в феврале 1828 г. Арестованные греки со шхуны были признаны виновными в пиратских действиях. Трех моряков, в том числе и капитана шхуны, приговорили к повешению, четверых — к каторжным работам в Вест-Индии, а остальных «по-малолетству» (!) отпустили (подробнее см.: Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 147—159).

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 64, л. 203—204.

Русским военным морякам лишь однажды пришлось вступить в бой с пиратами. Возвращавшийся в феврале 1828 г.¹ из Смирны на Мальту фрегат «Кастор» из-за непогоды зашел в греческий порт Миндра (Мандра).

Обрадованные нечаянным визитом местные жители тут же попросили командира фрегата наказать морских грабителей, действовавших поблизости и базировавшихся на один из мелководных заливов неподалеку от порта. Капитан-лейтенант И. С. Сытин согласился, и вскоре «Кастор» отправился в указанное место, где блокировал выход из залива. Быстро спустили шлюпки, которые с десантом на борту под командованием лейтенанта И. Л. Тимашева двинулись в глубину залива. Здесь было обнаружено два вооруженных судна. Одно из них, одномачтовый бот с пушкой и экипажем в 40 человек, сдалось без сопротивления. Моряки второго (6-пушечной двухмачтовой шхуны) решили обороняться. Они посадили шхуну на мель, а сами засели на берегу в развалинах монастыря. Тимашев начал высаживать своих десантников на берег. Одна из шлюпок под командованием мичмана И. В. Поскочина стала на мель, и пираты тут же открыли ружейный огонь по замешкавшимся русским магросам. Тогда Тимашев, не раздумывая, повел свою команду в атаку. «Греки» не успели опомниться, как были вытеснены из развалин и прижаты к воде. Разъяренные тяжелыми ранениями трех товарищей, магросы почти всех пиратов перекололи штыками и перестреляли спасавшихся вплавь. Только 10 человек из 60 были взяты в плен. В это же время фрегат пушечными выстрелами сумел заставить подойти к бор-

¹ «Кастор» был отправлен в Смирну из Валетты 23 декабря 1827 г. Официально командир фрегата должен был доставить де Риньи орден Александра Невского, пожалованный французскому адмиралу Николаю I На Мальту «Кастор» пришел 11 марта 1828 г.



Типовой чертеж 36-пушечного русского фрегата первой четверти XIX века

ту и сдаться третьему пиратскому судно — бот с 150 головорезами на борту и под командованием главаря всей флотилии «капитана» Грезюти, который пытался проскочить к берегу и помочь оборонявшимся.

Два первых судна разбойников русские моряки сожгли. 10 пленных, взятых на берегу, заковали в кандалы и оставили на фрегате. А обезоруженный бот Грезюти под конвоем привели в Эгину, где все «трофеи» сдали правительству. Любопытен финал этой истории. Каподистрия официально поблагодарил капитан-лейтенанта Сытина «от лица Греции за истребление судов, наносящих бесчестие греческому флоту», но лишь двое из 10 пленных были повешены, а сам Грезюти даже прощен, с тем чтобы при «первой надобности (...) вооружить и отослать на свой счет 200 человек в армию...»¹ Что касается русских моряков с «Кастора», то ни один из них за это «дело» даже не был представлен к награде².

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 168—170.

² Иван Петрович Тимашев (выпускник Морского корпуса, с 1816 г. мичман, с 1822 — лейтенант), служил на «Касторе» с мая 1827 г., на этом фрегате прошел всю «средиземноморскую кампанию» и в 1829 вернулся на Балтику. В феврале следующего года был уволен со службы с

29 декабря 1827 г. прибыл на Мальту из Корфу президент Греции И. Каподистрия. За ним специально был послан английский линейный корабль «Уорспайт» («Warspite»). Задержавшийся почти на полгода в Европе президент теперь торопился отправиться в Грецию. Его пребывание в Валетте продолжалось лишь 5 дней.

На встрече с английским и русским адмиралами Каподистрия официально попросил помощи у союзников в освобождении Пелопоннеса (Мореи) от египтян, в энергичном преследовании корсарства, но и покровительства «законной греческой морской торговле». Планы действий своего будущего правительства он пообещал согласовывать с начальниками эскадр. Главным рефреном этой, да и последующих встреч с адмиралами были просьбы о финансовой и технической поддержке греков «от щедрот держав», без которой любые начинания руководителя разоренного государства оставались на бумаге.

производством в чин капитан-лейтенанта. *Иван Васильевич Поскочин*, как и его старший товарищ, окончил Морской корпус; с 1819 г. гардемарин, с 1822 — мичман. В 1825 г. он участвовал в переходе «Царя Константина» из Архангельска в Кронштадт, в 1826 плавал на «Сысое Великом», а в 1827—1828 гг. — на «Касторе», в 1828 г. был произведен в лейтенанты. В Кронштадте он вернулся в 1830 г. на фрегате «Елена» и затем ежегодно плавал на судах по Балтийскому морю. В 1837, 1839—1840 гг. командовал транспортом «Америка», шхуной «Дождь» и бригом «Агамемнон». С 1841 г. состоял в различных должностях при штабе Главного командира Кронштадтского порта (с 1846 капитан 2 ранга, с 1849 капитан 1 ранга). В 1854—1855 гг. исполнял обязанности начальника этого штаба. В 1856—1858 гг. в чине контр-адмирала был капитаном над С.-Петербургским военным портом. От службы уволен в 1861 г. с производством в вице-адмиралы.



Президент Греции И. Каподистрия

Несмотря на широкообещающую поддержку греческого народа «именем Европы», никаких пособий Каподистрии начальники эскадр дать не могли. Они лишь предоставили в его распоряжение свои суда: англичане — «Уорспайт», а русские — фрегат «Елена» и бриг «Ревель»¹. В инструкции командиру «Елены» капитан-лейтенанту Н. П. Епанчину указывалось, что он должен был «занять станцию в резиденции

¹ Французы направили в Эгину свой стационар несколько позже.

греческого правительства для придания большего веса водворению... правительства»¹.

3 января 1828 г. Каподистрия на английском корабле покинул Мальту. 5-го отправилась в Архипелаг «Елена», а 15 января — разгруженный «Ревель».

5 января застигнутый бурей «Уорспайт» зашел в Навплию². Первый «шаг» нового президента на греческой земле оказался чрезвычайно удачным. Каподистрия в тот же день примирил на поле около Навплии вождей греческих отрядов, уже готовых воевать друг с другом. 6-го президент продолжил путь и 11 января прибыл в Эгину³, ставшую на несколько месяцев его резиденцией. На следующий день в торжественной обстановке И. Каподистрия вступил в должность.

Действия президента отличались продуманностью и быстротой. 20 января было учреждено новое временное правительство (Сенат, Совет министров, Военный совет и Комиссия духовных дел), 2 февраля состоялось учреждение Национального банка⁴. Одновременно приводились в порядок армия и флот, а также укрепления и гарнизоны крепостей Навплия, Коринф

¹ Исторический очерк народной войны. С. 55

² В русских документах этот город и порт всюду именуется Наполи-ди-Романия, в большинстве публикаций — Навплия; современное название — Навплион.

³ После разорения турками в 1824 г. центра греческой морской торговли в Архипелаге — острова Исара (Псара), Эгина на какое-то время превратилась в подобный центр. Хотя греки и вернули вскоре Псару обратно, но большая часть его населения осталась в Эгине, число жителей которой, по различным сведениям, достигло 40—50 тысяч человек. Расположенный неподалеку остров Поро (Порос) стал базой греческого флота.

⁴ В этот момент, по свидетельству И. Каподистрии, все финансовые средства страны ограничивались 300 тысячами франков, полученными им от филэллинов («от человеколюбия Европы»). См. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 98.

и Монеувасия. Отношения Каподистрии с Кохрейном не сложились, и адмирал вскоре покинул Грецию. Морским министром стал Томбази (Томбазис), а эскадру регулярного флота возглавил самый популярный из греческих адмиралов — А. Миаулис, поднявший свой флаг на фрегате «Эллас».

Избавленная благодаря разгрому турецко-египетского флота при Наварине от полного уничтожения, но тем не менее никем пока не признанная Греческая республика находилась в критическом положении. В результате наступления турецких и египетских войск в 1825—1826 гг. под контролем президента (и то номинально) осталась лишь территория западной части полуострова Пелопоннес (Морея), перешейки полуострова и острова Киклады. Правда, после Наварина, воспользовавшись отсутствием в Средиземном море неприятельского флота, временное правительство направило вооруженные греческие отряды в сопровождении небольших флотилий на острова Хиос и Кандия (Крит), неоднократно за время войны за независимость становившиеся ареной боевых действий¹. Это неожиданное для держав расширение «фронта» войны

¹ Греки острова Хиос примкнули к общенациональному восстанию в 1822 г. после прихода к ним в марте морской экспедиции инсургентов. Однако вскоре у Хиоса появился турецкий флот под командованием капудан-паши Кары-Али Десан с кораблей и азиатского берега овладел мятежным островом. Расправа над непокорными загмила все репрессии против греков 1821 г.: 23 тысячи православных жителей было убито и 47 тысяч продано в рабство. В отместку греческие моряки атаковали турецкий флот с помощью брандеров и сожгли флагманский корабль, погибший вместе с почти всем экипажем и кровожадным Кары-Али (именно эта победа сделала К. Канариса подлинным героем Греции).

совсем не устраивало западных союзников России по Лондонскому договору. Хотя границы будущей Греции дипломаты держав еще не определяли (постановление Константинопольской конференции 1827 г. являлось чисто рабочим документом), адмиралы должны были, исходя из основных миролюбивых условий, зафиксированных в Лондонском договоре, сосредоточить свои усилия на прекращении войны в Море, а не на поддержке греков в их войне с Турцией и Египтом.

В отличие от английского кабинета, предлагавшего ограничить Грецию чуть ли не территорией одной Мореи, русское правительство предполагало (впоследствии) расширить ее до более «естественных границ», однако в конце 1827 и начале 1828 г., не желая раздражать своих союзников, рекомендовало и Л. П. Гейдену, и И. Каподистрии действовать в рамках «Константинопольской конференции». В результате вполне разумные с точки зрения греков экспедиции на Хиос и Кандию завершились неудачей.

Борьба на о. Кандия затянулась на длительный срок, в нее оказались втянутыми и правительства держав, и дипломаты, и моряки союзных эскадр, в том числе и русской (о чем будет рассказано отдельно). Судьба Хиосской экспедиции была в руках французского адмирала де Риньи.

Сначала он попытался весьма бесцеремонно помешать ее отправлению с острова Сира (Сирос), послав туда фрегат «Юнона». Но несмотря на противодействие командира фрегата, экспедиция все же вышла в море, и вскоре отряд регулярных греческих войск под командованием полковника Фавье (Fabvier)¹ высадился на Хиосе и блокировал турок в крепости.

¹ Фавье Шарль (1782—1855) — офицер французский армии времен Наполеоновской империи, полковник и

Сил у греков оказалось маловато, и осада крепости приняла затяжной характер. 6 января 1828 г. раздосадованный «самодеятельностью» инсургентов де Риньи докладывал своему морскому министру: «Греки говорили, что предприятие это должно быть делом трех дней, а между тем оно продолжается около трех месяцев и занимает бесплодно единственные регулярные войска...»¹ Турки начали концентрировать на азиатском берегу около Чесмы (Чешме) войсковые части, а для обеспечения их переправы через пролив к острову Митилин (Лесбос) из Дарданелл подошла небольшая турецкая эскадра (фрегат и 8—10 бригов).

Русский консул (агент) в Смирне Фродинг попытался уговорить французского адмирала отогнать турецкие суда. Де Риньи возразил:

— Пускаясь в эту экспедицию, греки нарушили приказ (*Декларацию*) трех адмиралов после Наваринского боя.

— Если Фавье заставят покинуть остров, им овладеют турки, которые непременно принесут в жертву всех жителей греческого вероисповедания!

— Я уже сообщал «эгинским депутатам», что в случае их согласия оставить Хиос выхлопочу у турок выгодную капитуляцию для греков.

Свою позицию адмирал объяснял французскому морскому министру так: «Я не вижу в трактате (*Лондонском*

барон с 1815 г. Во времена правления короля Людовика XVIII был замешан в нескольких заговорах против Реставрации (1820—1822), поэтому покинул Францию и в 1824 г. поступил на службу «Греческой революции». С 1825 г. Фавье начал формирование первых отрядов греческих регулярных войск, с которыми участвовал в экспедиции по Хиос. В 1829 г. вернулся во Францию, с 1850 — генерал-майор, с 1859 — генерал-лейтенант, в 1831—1851 гг. — депутат Законодательного собрания Франции.

¹ Исторический очерк народной войны. Приложение. С. 20.

договоре) ни одной статьи, которая давала бы право препятствовать туркам переезжать из одной гавани своего государства в другую (...) я не вижу никакой необходимости и никакой обязанности для союзных сил содействовать этой экспедиции»¹. Правда, он все же отправил фрегат «Кастор» наблюдать за турками у Мигилина. Вернувшийся вскоре И. С. Сытин доложил де Риньи, что турецкие корабли вернулись в Дарданеллы.

Безрезультатные бои у Хиосской крепости продолжались в течение января и февраля. Поддерживающая греков флотилия, по словам французского адмирала, всюду пиратствовала, «уничтожая... нейтральную торговлю», что еще больше сердило де Риньи. В конце концов, ободренные бездействием флотов держав, турки решили атаковать остров.

29 февраля у Хиоса появилась эскадра Тагир-паши² (1 фрегат, 2 корвета, 4 брига и 2 транспорта), высадившая десант. Одновременно через пролив под прикрытием кораблей началась переправа на Хиос турецких отрядов из Чесмы. Греческие моряки, поставив свои немногочисленные бриги и мистики³ на якоря, противодействовали переправе, однако, несмотря на все свое мужество, вскоре вынуждены были обрубить якорные канаты и покинуть пролив. Турецкая операция, казалось, достигла цели: десантники соединились с гарнизоном крепости и атаковали греков, которые отступили и отбивались в городе, «запершись в домах».

Французский адмирал демонстративно отбыл в Вурлу, а Тагир-паша предложил грекам капитулиро-

¹ Там же. Письмо де Риньи датировано 18 января 1828 г.

² После Наваринского сражения вице-адмирал Тагир (Тахир)-паша тайно покинул Морею и вернулся в Константинополь, где принял командование над турецким флотом.

³ Мистик, мистикон (тайное судно, с греч.) — так именовали греки свои каперские суда.

вать. Спасение явилось совершенно неожиданно. 1 марта на горизонте показалась греческая эскадра с грозным «Элласом»¹ во главе. Тагир-паша не стал испытывать судьбу и удалился со своими судами в сторону острова Мигилин².

Такому обороту событий греческая экспедиция обязана не столько адмиралу Миаулису, сколько И Каподистрии. Президент сумел объяснить начальникам союзных эскадр, что, хотя он и не сочувствует хиосскому предприятию, организованному до его появления в Греции, но не может бросить на произвол судьбы своих соотечественников, а поэтому направляет за ними эскадру. Столь вовремя появившийся Миаулис тут же созвал совет представителей греческих войск и муниципалитета острова (димогеронтии). Решено было отряд Фавье эвакуировать, а жителей Хиоса переселить на окрестные острова (временно, чтобы не раздражать турок). Удовлетворенный таким благоразумием де Риньи помог даже перевезти греческих солдат и несколько семей хиосцев на остров Сира. Затем греки уже сами доставили отряд Фавье в Навплию³.

Несмотря на полную неясность своей будущей судьбы, крохотное и разоренное шестилетней войной греческое государство решило продолжать военные действия против Османской Порты на территории континентальной Греции — в Этолии и Аркадии, Беотии и Фессалии. Весной 1828 г. наскоро переформированные

¹ «Эллас» (Эллада, с греч.) — большой двухдечный фрегат, вооруженный 58 орудиями: 32 пушками, 24 карронадами 36-фунтового калибра, 2 48-фунтовыми гаубицами. Фрегат купили в Америке за 1,5 млн франков. В 1831 г. адмирал Миаулис сжег его на рейде острова Поро.

² Исторический очерк народной войны. Приложение. С. 29.

³ Там же. Ч. 1. С. 93—99.

отряды выдвигались в горные дефиле Коринфского перешейка, блокируя Пелопоннес. Другие отряды двинулись на Афины. К новым походам готовился и флот. Уже в марте флотилия мелких судов блокировала Афины с моря; небольшая эскадра под командованием антинаварха (контр-адмирала) Сахнури отправилась крейсировать вдоль западного побережья Мореи, блокируя не только подходы к ее мессенским крепостям (Наварин, Модон, Корон), но и к Паграсскому заливу. Еще одна флотилия выделялась для крейсирования от берегов Мореи до Кандии. Эскадра Миаулиса пошла в Архипелаг «уничтожать пиратство до самого корня». Адмирал действовал безжалостно: было захвачено около 80 судов, половину их сожгли, остальные или «взяли на службу» или отправили для суда в Эгину и Поро.

Главной угрозой для Греции являлись, конечно, не турецкие войска, значительная часть которых вынужденно переместилась на Дунай (будущий театр военных действий с Россией), а многочисленная египетская армия, продолжавшая господствовать на большей части Мореи и даже за ее пределами (на юге Этолии).

ГЛАВА 5

У морейских берегов

Мальта — Морея

Всю зиму и весну 1828 г. союзные адмиралы оставались без новых инструкций от своих «кабинетов» и продолжали действовать, исходя из старых, определенных условиями Лондонского договора. Таким образом, главной целью «объединенного флота» оставалась блокада Мореи, по-прежнему занятой армией Ибрагим-паши. Французский адмирал (согласовав свое мнение с Гильемино) считал, что «до принятия в Лондоне... нового плана действий необходимо... ограничиться воспрепятствованием продовольствия (так в тексте) турецких войск и крепостей в Морею и убеждать греков устремить свои усилия к этой цели...»¹. Последних, вероятно, не было нужды уговаривать, просто малочисленной греческой армии было не совладать с регулярными египетскими дивизиями.

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. СПб., 1867. Приложение. С. 20 — 21

В конце 1827 — начале 1828 г. блокады морейского побережья не существовало. Французские и английские крейсера лишь изредка появлялись в виду портов Мореи, скорее демонстрируя свои намерения, чем выполняя их, и главным образом наблюдали за происходящим. Да и сил у союзников было немного, тем более что Риньи «защищал торговлю», Кодрингтон «оправдывался» за Наваринское сражение, а Гейден никак не мог завершить ремонт судов эскадры.

Однако и без строгой блокады египетская армия после потери флота при Наварине очутилась в Морею в почти изолированном от Турции и родного Египта положении. Прокормить захваченный ими край не мог. Запасов продовольствия оставалось не более чем на 3 месяца. Для их пополнения нужны были транспорты из Александрии или деньги, на которые продукты питания можно было закупить в нейтральных странах или даже у греков с Ионических островов, не гнушавшихся наживаться на своих врагах.

Первым делом египтяне привели в порядок уцелевшие после сражения суда и, воспользовавшись отсутствием блокады, беспрепятственно отослали в Александрию большую часть лишних «ртов»: раненых, больных, увечных; пленных греков; гаремы и часть многочисленного обоза. По данным адмирала Риньи, в Египет было отправлено в общей сложности до 15 тысяч человек, а в армии осталось 12 тысяч регулярной пехоты, 4 тысячи иррегулярных войск, в основном состоящих из албанцев, и 2 тысячи кавалеристов¹. Кроме того, в Морею оставались еще и турецкие войска: гарнизоны крепостей и отряды самообороны — вооруженные формирования местных мусульман.

¹ Там же. С. 22.

Французский адмирал почему-то посчитал эту транспортную операцию Ибрагим-паши «началом очищения Мореи»¹, что совершенно не соответствовало фактам, известным союзникам. В декабре 1827 г. и султан, и его наместник в Египте согласно предписывали паше держаться в Морею, обещая помощь и поддержку. Правда, вскоре, когда турки начали готовиться к войне с Россией, из Стамбула пришло указание Ибрагим-паше — оставить сильные гарнизоны в укреплениях полуострова и с главными силами двигаться на север в Филиппополь (Пловдив), где принять командование «румелийской армией»². Однако Ибрагим-паша не собирался выполнять такой приказ, а последовал «совету» своего отца (наместника Египта Мехмет-Али-паши) и остался на месте «в оборонительном положении»³.

Судя по опубликованным историками документам из архива русской эскадры, адмиралы на Мальте не в меньшей, а иногда и в большей степени, чем де Риньи в Смирне, были осведомлены о происходящих в Турции, Греции и Египте событиях. Поэтому уже в начале января 1828 г. Кодрингтон решил направить в Александрию своего представителя, чтобы уговорить правителя Египта отозвать войска из Греции. С таким поручением к Мехмет-Али отправился английский военный агент (агташе) полковник Крадок.

¹ Восторги адмирала по поводу скорого возвращения египетской армии на родину вряд ли были искренними. Сам же адмирал вынужден был писать письма служившим в армии Ибрагим-паши французам, настаивая на том, чтобы офицеры вернулись во Францию, а главный военный советник паши генерал Сателье — в Египет.

² Румелия — в данном случае общее название европейской части Турции, кроме территории ее Дунайских княжеств (Сербии, Молдовы и Валахии).

³ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. С. 52.

8 января он на борту фрегата «Галатея»¹ покинул Мальту. Для придания веса этому «посольству» английский фрегат сопровождал русский бриг «Охта».

Корабли прошли сначала к морейским берегам, где соединились с поджидавшими их 3 бригами из Корфу с «лорд-обер-комиссаром Ионической республики» Фредериком Адамсом. Наученный горьким опытом Наварина, Кодрингтон уже не рисковал сам вести переговоры, а губернатор Ионических островов все же мог сойти за отсутствующего посланника. Англичане устроили в Модоне встречу с Ибрагим-пашой, пытаясь убедить последнего «очистить Морею», и, не получив вразумительного ответа, отправились к берегам Египта.

В конце января «послы» были приняты в Александрии Мехмет-Али-пашой². Мудрый правитель им

¹ Это был тот самый фрегат, который в июне 1827 г. был направлен с английским посланником в Кронштадт и 12-го числа повстречался с эскадрой Сенявина у о. Тюгерс (см.: Гл. 2).

² (Мухаммед)-Али (1769—1849), родился в Кавапле (Румелия) в семье полицейского чиновника, по национальности был албанцем. Рано оставшись сиротой, он воспитывался в семье турецкого коменданта местной крепости и затем женился на его дочери. Некоторое время занимался торговлей, но с началом высадки французских (наполеоновских) войск в Египте стал военным и вместе с вспомогательным корпусом албанцев принял участие в боевых действиях против французов. В 1800 г. он уже стал бим-пашой (полковником) и вскоре — командиром албанцев. После восстания мамелюков и междоусобицы Мехмет-Али в мае 1805 г. был возведен местными шейхами в наместники Египта, а через год утверждён в этой должности турецким султаном. Закрепив свое положение в Египте рядом успешных действий в Аравии, Нубии и Сирии, наместник взялся за серьезные государственные и экономические преобразования в стране. Одновременно были реорганизованы египетские вооруженные силы (армия и флот). Египет превратился

же созданной страны дипломатично уклонился от прямого ответа, ссылаясь на невозможность таких действий «без султанского повеления», но обещал написать Махмуду II о полученном предложении и посоветовать ему принять эту меру (очистить Морею) «в самых энергических выражениях». Не без иронии правитель сообщил Крадоку, что знал о его скором прибытии сюда «прямо из Лондона» и, как о чем-то само собой разумеющемся, рассказал о подготовке египетской экспедиции на Кандию. Когда русский консул в Александрии Пеццони обратил внимание паши на то, что адмиралы могут быть недовольны такой экспедицией, Мехмет-Али рассудительно ответил: «Остров не объявлен на блокадном положении и (я) не вижу никакой причины, по которой можно было бы не посылать туда войска!»¹ В данном случае египетский «вице-король», как его называли в европейских газетах, блестяще воспользовался решением так называемой «константинопольской конференции» — декларативным документом союзных посланников, в августе 1827 г. объявивших в Константинополе о блокаде берегов «будущей Греции». Остров Кандия в планируемые границы греческого государства не входил. Этот документ вскоре был одобрен представителями

фактически в независимое государство. Оставаясь номинальным вассалом турецкого султана, Мехмет-Али согласился помочь подавить восстание в Греции при условии включения затем Мореи и о. Кандия в состав наместничества. Впоследствии, несмотря на неудачу в Греции, он продолжал свою независимую политику. В 1831—1832 гг. захватил Сирию и затем, несмотря на провал наступления армии Ибрагим-паши на Константинополь, удержал ее в составе своей страны, причем султан вновь утвердил Мехмет-Али наместником Египта. В старости, за два года до смерти, лишился рассудка. Подробнее о египетском «императоре» см.: Зеленов Е. И. Египет. Средние века. Новое время. СПб., 1999.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Приложения С. 65.

Англии, Франции и России в Лондоне («Лондонской конференцией»). За 5 дней до Наваринского сражения инструкции о проведении такой блокады были отправлены союзным адмиралам на Средиземное море.

На одной из аудиенций присутствовал и командир «Охты» капитан-лейтенант Никольский, заметив которого, правитель вежливо и двусмысленно сказал, что он «в первый раз видит русский военный флаг».

В общем, было ясно, что Мехмет-Али-паша не горюпится расстаться с завоеванной Мореей, стоившей ему большей части флота и многих тысяч человеческих жизней, не говоря уже о затраченных финансовых средствах, и будет выжидать развязки кризиса между Турцией и Россией, а также последующей реакции на эти события европейских держав.

Что же касается Кандии, то паша действительно без какого-либо противодействия со стороны флота союзников отправил туда целый конвой с продовольствием и боеприпасами. Именно с этого острова египетские суда затем шли в порты Морей. Помощь в прорыве блокады им оказывали австрийские военные корабли.

Если сведения о событиях на Средиземноморском бассейне Л. П. Гейден получал весьма быстро и в большом объеме, то инструкции из Петербурга сгруппировали полтора — два месяца! Учитывая, что письма и газеты из европейских столиц доходили до Мальты куда быстрее, в 1 — 3 недели, адмиралу и его офицерам пришлось не раз поволноваться за собственную участь и судьбы своих кораблей. Например, пришедший как раз в Новый год (по новому стилю) фрегат «Галатея» привез слух о возможной войне Англии с Россией, если последняя объявит ее Турции¹. Каково

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877. С. 118.

же было это слышать русским морякам, зимующим на английской военно-морской базе, на большей частью разоруженных судах?¹

Только в самом конце февраля 1828 г. начальник русской эскадры получил более-менее четкие инструкции:

«Эскадра Его Императорского Величества должна быть по-прежнему употреблена на основании придаточных протоколов к Лондонскому трактату для воспрепятствования всякого прибытия войск, кораблей, военных снарядов и съестных припасов на острова и берега, заключающиеся в пределах, означенных константинопольской конференцией². Турецкие и нейтральные корабли, которые не будут обращать внимания на ультиматум, представленный им вами, должны быть отражаемы силой», — писал 7 — 19 января министр иностранных дел России К. В. Нессельроде в депеше Л. П. Гейдену. Адмиралу предписывалось оказывать помощь грекам, поддерживать в них «идею центральной власти» (то есть правительство Каподистрии) и «наблюдать по возможности, чтобы они вели свои военные действия в пределах границ, определенных протоколом посланников. В пакете документов, доставленных Гейдену, конфиденциально сообщалось и о решении Николая I начать войну против Турции, и даже о сроке начала военных действий — в конце марта³. Среди полученных адмиралом бумаг находились и другие инструкции, демонстрирующие, по словам Богдановича, «все наивные

¹ Ремонтирующиеся в любом военном порту (в том числе, разумеется, и в Док-Ярде Валетты) суда, согласно правилам, сдавали порох на береговой склад в Адмиралтейство.

² Имеется в виду все то же, уже упоминавшееся, соглашение посланников в Константинополе от 24 августа — 6 сентября 1827 г. о границах будущей Греции.

³ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 70.

предположения и несбыточные надежды (русской) дипломатии». Так Нессельроде с пафосом сообщал, что «ни один из дворов (Англии, Франции и России) не уступит пред последствиями разрыва с Портою». На этом основании Гейдену предписывалось считать отношения с Турцией прерванными, правда без объявления открытой войны, и «во что бы то ни стало» следовать за Кодрингтоном, который, по предположению русского министра, должен был с союзным флотом блокировать Дарданеллы, а возможно, и прорываться с флотом к Константинополю, «дабы принудить султана подписать мир»¹.

В ответ на все эти «решительные» химеры начальник русской эскадры докладывал в Петербург (28 февраля) исключительно о реальном положении на Средиземном море, состоянии своих судов и ближайших планах, согласованных с союзниками. Логин Петрович сообщал, что через несколько дней три его линейных корабля «будут приведены в наилучшее состояние... Без этих кораблей и с частью моих легких судов крейсирование, которое я мог бы содержать, не было бы ни довольно пространно, ни достаточно воспрепятствовать, не прибегая к враждебным действиям, перевозке турок...».

«Я намерен, — писал адмирал далее, — по выходе из Мальты избрать один из архипелажских островов центральным пунктом моей стоянки и крейсирования до тех пор, когда Кодрингтону будет возможно выйти в море и соединиться со мной...»² Любопытно, что в тот же день Гейден сообщил о своих планах и греческому президенту, посоветовав ему, «... чтобы до тех пор (до подхода русской эскадры) несколько греческих судов, снабженных необходи-

¹ Богданович Е. В. Наварин. 1827 — 1877. М., 1877. С. 62 — 63.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Приложения. С. 26.

мыми документами, отправились в крейсерство, к западному берегу Морей...»¹. Относительно «своей главной квартиры на одном из... островов» адмирал прямо извещал Каподистрию, что «выбрал порт Наусу на острове Парос»².

В другом письме в Петербург Гейден не скрывал удручающих слухов, распространяемых «друзьями Турции и агентами некоторых европейских держав», о скорой отмене Лондонского договора или его изменении в «пользу Турции»³.

«Положение, в которое поставлен Кодрингтон, — пояснял Логин Петрович, — медленность, с которою ему сообщают погребованные им новые инструкции, отъезд Каннинга (английского посланника в Константинополе) в Лондон, нерешительность французского адмирала, — все это, к несчастью, способствует к оправданию этих слухов...».

Писал адмирал и о совершенно неясном и критическом положении Греции в связи с создавшейся политической ситуацией, «когда Каподистрия говорит и действует от имени союзников и когда он хотел бы весьма справедливо прикрыться покровительством трех держав, дабы напугать египетского пашу и принудить греков к повиновению...». Помочь же грекам русский адмирал, согласно петербургским инструкциям, мог немногим: в феврале он отправил президенту 15 тысяч талеров из эскадренных сумм, а в марте поделился продовольствием для гарнизона Навплии.

¹ И Каподистрия в начале марта организовал для этой цели флотилию контр-адмирала Сахгури (Сахгуриса).

² Науса (Ауза) — порт и бухта на северной оконечности острова Парос (этот остров не следует путать с лежащим у морейского берега островом Порос). На Аузу более полувека назад (в 1770 — 1774 гг.) базировалась русская эскадра Орлова и Спиридова после уничтожения турецкого флота в сражении при Чесме.

³ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 87.

Кроме того, туда же было послано 100 бочонков пороха, одолженных Л. П. Гейдену Э. Кодрингтоном из боезапаса «Уорспайта». В конце марта Логин Петрович сообщал Нессельроде, что английский адмирал был «тронут бедами Греции», но помочь грекам без приказа из Лондона не имел права. Как частное лицо Кодрингтон отправил Каподистрии свои собственные 200 фунтов стерлингов¹.

Кстати, то, что из себя представляли греческие вооруженные силы, прекрасно иллюстрирует рапорт коменданта Навплии полковника Гейдека (бывшего баварского офицера) о составе гарнизона крепости, остававшейся чуть ли не единственным оплотом восставших в Морее: 119 идриотов (то есть жигелей острова Идра), 53 специота (с острова Специя), 42 псариота (с острова Псара), 80 мисолонцев (видимо, бывших защитников Миссолонги) и 25 человек отряда «гражданской гвардии» (надо полагать, города Навплии). Каждый из этих ополченческих отрядов возглавлялся своим «капитаном»².

В середине марта на рейде Валетты выстроились, сверкая свежей краской, три русских линейных корабля — «Азов», «Иезекииль» и «Александр Невский». Здесь же находились вернувшиеся из отдельных плаваний фрегаты «Константин», «Кастор» и бриг «Охтя»³. 19-го пришел с очередным курьером из Не-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 87, 88, 100—101.

² Там же. С. 88.

³ Отправившийся в Смирну еще из Наварина «Константин» странствовал почти 5 месяцев; на Мальту он пришел 9 марта из Триеста, куда отвозил русского посланника. «Кастор» пришел из Архипелага 11 марта; «Охтя» вернулась из Александрии в конце февраля, но в Карантинную гавань, к эскадре в Валетте бриг присоединился 8 марта.

аполя корвет «Гремящий»¹. В тот же день отправился в греческую «столицу» Эгину груженный продовольствием и запасами для снабжения «Елены» и «Ревеля» транспорт «Пример». По пути он должен был забросить несколько сотен пудов сухарей в Навплию для солдат местного гарнизона.

В Док-ярде еще стояли «Гангут» и «Проворный», готовящиеся к возвращению на родину. «Сдали все ядра, — пишет Рыкачев, — для себя оставили только по два на пушку... Грабят нас и совершенно грабят...» Действительно, с корабля сняли несколько орудий, заменив их негодными или поврежденными с других линкоров. С обоих судов забрали почти весь порох, запасы по плотницкой и парусной части, переместили на них старослужащих, больных и увечных матросов со всей эскадры, расписывая здоровых нижних чинов по другим командам. Таким же образом «обновился» офицерский состав на корабле и фрегате. Например, тот же А. П. Рыкачев перешел на «Кастор».

25 марта эскадра торжественно отпраздновала подъем Георгиевского флага на «Азове», превратившийся в своеобразный смотр готовности кораблей к новой кампании на Средиземном море. После ухода 27-го числа брига «Охтя» с очередным курьером в Неаполь Л. П. Гейден ожидал лишь подходящего ветра для отправления в поход к берегам Греции.

Наконец, утром 5 апреля русские суда начали буксироваться шлюпками к выходу из Валеттской гавани. «Гремящий», за ним «Азов», «Иезекииль», «Константин», а к полудню и «Александр Невский» вышли в море.

¹ Это был второй «курьерский поход» отремонтированного корвета. Подменявший его бриг «Ахиллес» в начале этого месяца отправили с депешами к президенту Греции в Эгину.

9 мая покинули Мальту и «Гангут» с «Проворным». Отряд под руководством командира «Гангута» А. П. Авинова всего за месяц добрался до Портсмута и 11 июля прибыл на Кронштадтский рейд.

17-го состоялся формальный депутатский смотр, а через 4 дня оба судна ввели в гавань и начали разоружать, подготавливая к смотру, как значилось в приказе, «качеств самих кораблей». 2 сентября их освидетельствовала комиссия под председательством вице-адмирала В. М. Головнина и при участии ведущих корабелов морского ведомства: самого инспектора кораблестроительных инженеров генерал-майора Я. Я. Брюна-сан-Кагарина, полковников Г. С. Исакова, В. Ф. Стоке, подполковника А. А. Попова и корабельного мастера И. В. Курепанова. Кронштадтский порт представляли его Главный командир вице-адмирал П. М. Рожнов и инженер порта А. В. Зенков.

9 сентября Головнин доложил о результатах осмотра: «Корабль вообще еще крепок, не требует никакого подкрепления и с исправлениями... всего того, что следует по дефекту..., в дальних морях благонадежен... Что же касается до фрегата..., то оный по своей гнилости, а особенно в наборе, не стоит исправления или перетимберовки, почему комиссия предлагает его разобрать...»¹ О том, как могло случиться, что новый, построенный наполовину из дуба «Гангут» через два года после сдачи его флоту имел «гнилости», а «строенный из дубового и соснового лесу» со всеми современными усовершенствованиями фрегат «Проворный» полностью сгнил за 7 лет службы, в официальном рапорте, естественно, не сообщалось.

В том же 1828 г. «Проворный» (лучший ходок эскадры!) пошел на слом. «Гангут» после небольшого

¹ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 119, л. 45—47.

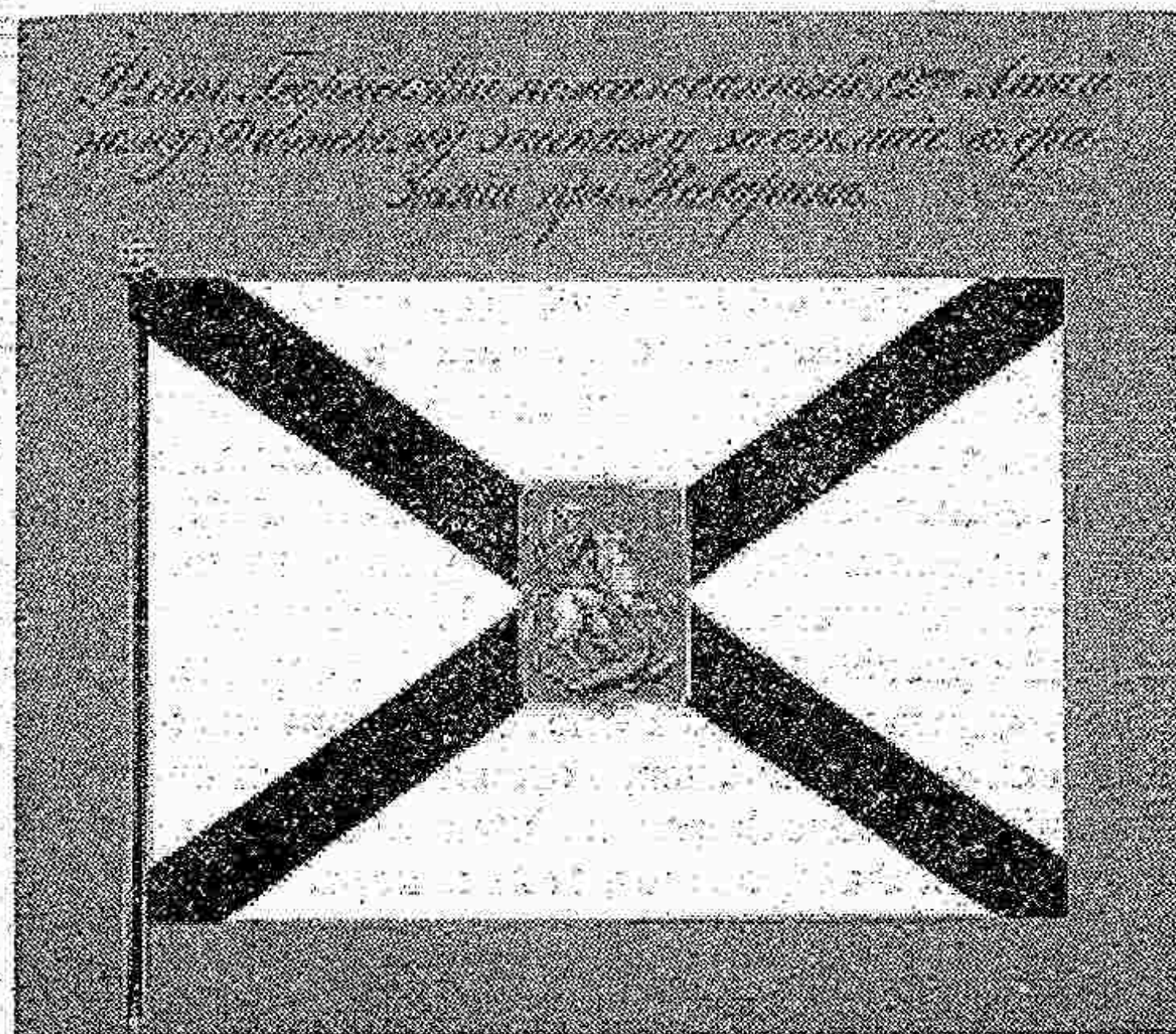


Рисунок Георгиевского кормового флага. Этим флагом был награжден 12-й флотский экипаж, личным составом которого был укомплектован корабль «Азов».

ремонта с 1829 г. благополучно участвовал во всех балтийских кампаниях. В 1836—1837 гг. он был тимберован, а еще через 20 лет (!) перестроен в парусно-паровой. Только в 1889 г. этот долгожитель был исключен из списков судов флота².

Командир «Гангута» Александр Павлович Авинов (1786—1854), один из лучших и уважаемых моряков русского флота, уже в сентябре 1830 г. стал контр-адмиралом, а спустя несколько лет — ближайшим помощником М. П. Лазарева в деле реорганизации Черноморского флота: в 1834—1837 гг. —

² Тиркельгауб С. В. Гангут, «Гангуты», гангулцы. СПб., 1994. С. 36—37.

начальник штаба Главного командира Черноморского флота и портов, в 1837—1849 гг. — командир Севастопольского порта. В 1849 назначен членом Адмиралтейств-совета, а в 1852 г. произведен в адмиралы.

Командир «Проворного» в Наваринском сражении Иван Петрович Епанчин (1788—1875) после решения об отправке этого фрегата на Балтику был с повышением назначен командиром «Александра Невского», а затем более 30 лет прослужил на флоте и, как и Авинов, стал полным адмиралом. Зато, можно сказать, разделил судьбу «Проворного» его последний командир капитан-лейтенант О. Т. Готовцев. Награжденный орденом Святого Георгия 4-й степени за Наварин, «душа гангутской кают-компания», как любовно писал о нем Рыкачев, Готовцев привел едва державшийся на воде фрегат в Кронштадт и в «награду» получил в командование в 1829 г. корабль ниже рангом — бриг «Парис»¹. Один из ветеранов Балтийского флота с горечью писал по этому поводу: «обиженный, он (Готовцев) вышел в отставку (...). Флот потерял в нем отличного офицера...»²

Трофей «Кастора»

«Плавание покинувшей Валетту 5 апреля с попутным ветром русской эскадры было вполне удачным. Сначала встретился долгожданный транспорт «Сухум-Кале», неторопливо шедший на Мальту из Триеста. Адмирал Гейден приказал его командиру Н. Б. Никонову загрузиться в Валетте продовольствием и доставить его в Архипелаг (для пополнения запасов эскадры). Затем приблизился возвращающийся из Греции бриг «Ахиллес»; ему было разрешено продолжить плавание и отремонтироваться на Мальте. Седь-

¹ «Парис» относился к серии 20-пушечных бригов, подобных «Усердию» или «Охте».

² Из воспоминаний Д. Н. Кузнецова // Море. 1903. № 1.

мого числа отделился от эскадры «Гремящий». Он отправился с очередным курьером в Анкону. На следующий день повстречали идущий от острова Зант бриг «Усердие», который на случай каких-либо поручений присоединили к эскадре.

Тотчас адмирал решил судьбу его командира капитан-лейтенанта И. И. Кадьяна, назначив его историографом эскадры. Это назначение стало финалом истории с бунтом на бриге «Усердие». Кадьян даже не был удостоен оставлением на флагманском корабле, а должен был постоянно находиться на «Алекサンドре Невском»¹.

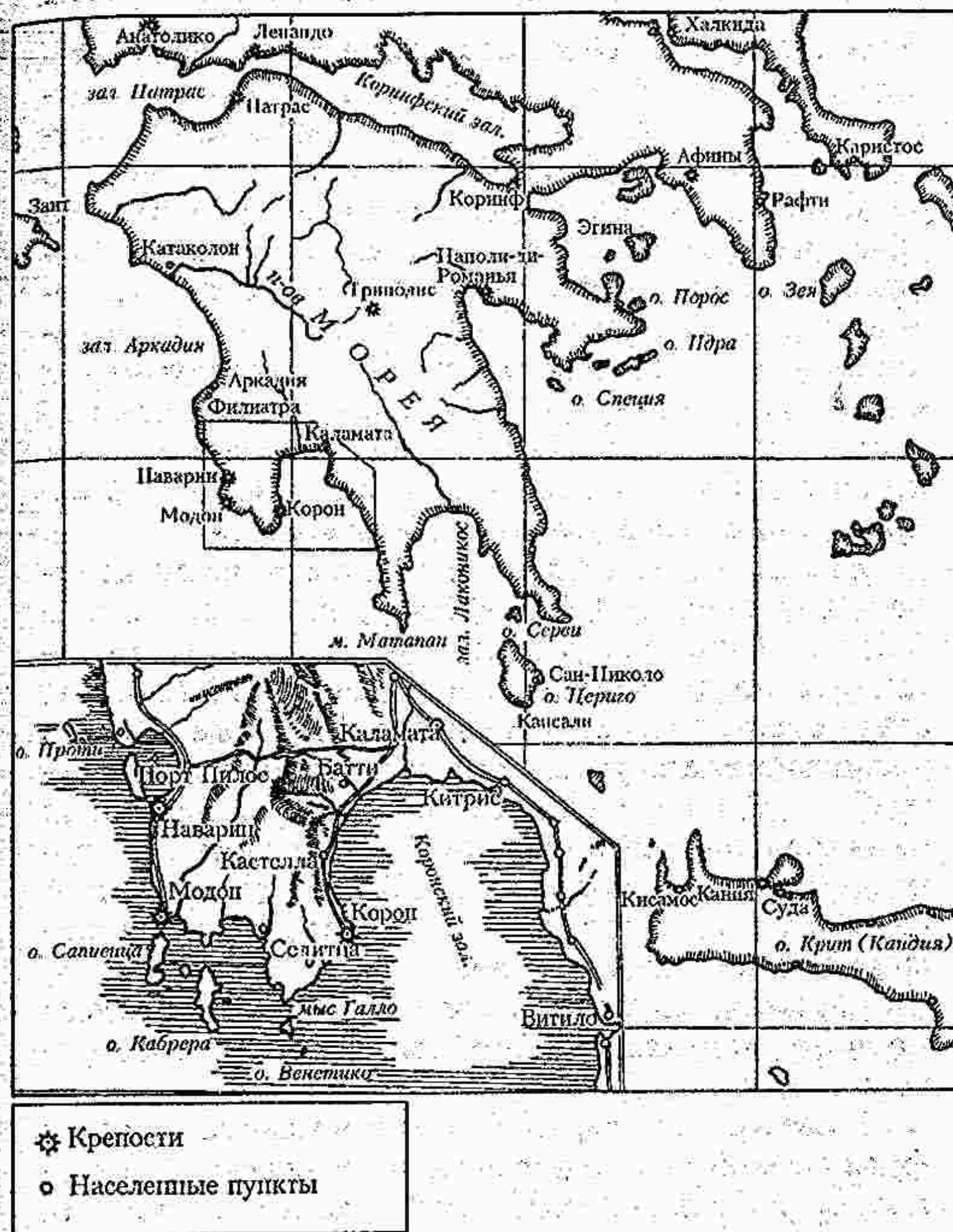
¹ Самой должностью историографа средиземноморские моряки обязаны генерал-гидрографу русского флота вице-адмиралу Г. А. Сарычеву, обратившемуся к императору с предложением вести на русских эскадрах и на отдельных судах специальные исторические журналы. Докладная адмирала была высочайше утверждена, и таким образом проштрафившемуся капитан-лейтенанту нашли «дело». 21 января 1829 г. Гейден даже отдал приказ «о ведении исторических журналов» на судах своей эскадры. Сколько таких приказов было отдано позже — и в середине XIX века, и в конце его, а затем и в начале XX — не считать, но факт остается фактом: моряки всячески старались избавиться от лишней бумажной работы. В результате «исторических журналов» отдельных кораблей и судов нет и сейчас. Зато сохранился журнал Кадьяна, явно руководствовавшегося при его составлении указаниями Сарычева, перечисленными в приказе Гейдена: «Назначение судна, инструкция, предписания, данные командиру, его распоряжения, плавания, причины, побудившие (командира) к разным действиям и направлениям. Военные действия описывать со всевозможной подробностью с приложением точных планов начала, продолжения и окончания сражений, а равномерно, и всё, могущее случиться в продолжении кампании, как-то: явления на небе, в атмосфере, течения моря, приливы и отливы... (неразборчиво), неправильное уклонение компасной стрелки и прочее, тому подобное.» См.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 591 (Приказ контр-адмирала Рикорда с объявлением приказа вице-адмирала Гейдена от 21 января 1829 г.).

8 апреля к вечеру русские моряки увидели очертания возвышенностей Пелопоннеса, а утром следующего дня направились вдоль его берегов на юг, мимо занятых турками крепостей Наварин и Модон. На граверзе последней они обнаружили 4 судна: три французских — знакомый с Наварина корабль «Тридан», 60-пушечный фрегат «Ифигения» («Iphigénie»), бриг «Волаж» («Volage») — и египетский корвет, который, по информации командира «Ифигении», доставил Ибрагим-паше депеши и продовольствие. О том, что произошло дальше, Логин Петрович с удивлением и досадой сообщал де Риньи¹: «Вечером я послал фрегат «Константин» объявить турецкому капитану, чтобы он явился ко мне с декларацией, но тот отказался, объявив, что находится под покровительством французского командира, и действительно, как я узнал, он прибыл в сопровождении брига «Volage». Предполагая, разумеется, какое-либо недоразумение и узнав при том, что этот тот самый корвет (который) был остановлен и удален от этой гавани английским кораблем Waspite, во время его последней стоянки здесь² я подошел к Trident, дабы переговорить с его командиром. Он мне объявил, что имел свидание с Ибрагимом, скоро увидится с ним снова и что он надеется открыть переговоры об очищении Пелопоннеса. Когда я предложил командиру отправить корвет к вам в Милос, куда и сам должен пойти, он мне отвечал, что дал честное слово Ибрагиму допустить корвету войти в Мефон³ и что пригом его инструкции давали ему право пропускать свободно египетские суда, заставляя их только выбрасывать за борт провизию...»

¹ Письмо российского адмирала французскому датировано 11 — 23 апреля 1828 г.

² «Уорспайт» находился в распоряжении президента Греции и базировался на Эгину.

³ Мефон — древнее название греческого города и крепости Мофон, или Модон, находящегося в 9 км от Наварина.



Полуостров Морея (Пелопоннес) и ближайшие острова

В том же письме Гейден сообщал, что сам был свидетелем того, как в тот же день (9 апреля) «другой турецкий бриг, шедший из Корона, прошел беспрепятственно в Мефон в виде Тридента»¹.

Далее Логин Петрович прямо заявил французскому адмиралу: «В таком случае наша блокада будет совершенно бесполезна и, если так можно выразиться, даже смешна (!) Я оставляю здесь для крейсера корабль и бриг с приказанием перехватывать и удалять от этих берегов всякое военное или коммерческое судно с турецким или нейтральным флагом, которое захотело бы войти под каким бы то ни было предлогом в гавани, занятые Ибрагимом...»

Нимало не смутившись, де Риньи в письме адмиралу Кодрингтону (от 7—19 мая) назвал случившее у Модона «недоразумением» и объяснил возмущение русского адмирала... действиями австрийцев. Мол, этот корвет, прогнанный «Уорспайтом», вернулся в главную египетскую базу на острове Кандия — бухту Суда, где передал «находившиеся на нем сорок тысяч галарисов австрийской военной гоэлете², которая доставила их Ибрагиму...». Гейден, узнав об этом, сказал, что он «силой воспротивится входу австрийских военных судов в Модон», а он, Риньи, возразил, что не имеет по этому поводу инструкций и ничего не может «приказать капитанам “Тридана” и “Ифигении”...»³.

В мае выяснилось, что Гейден напрасно возмущался французской снисходительностью к морейским оккупантам, а Риньи оправдывался. Оказалось, что сами англичане разрешили Мехмет-Али-паше доставить на его судах продовольствие на Кандию. Затем эти египет-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 102.

² Гоэлета (франц. goilte) — вольный перевод слова, обозначающего судно типа голет (галей).

³ Богданович Е. В. Наварин. Приложение С. 46.

ские суда будто бы с донесениями из Египта пропускались в морейские порты с тем, чтобы они на обратном пути могли вывести на родину раненых и больных солдат египетской армии. Так, в Морею доставлялось продовольствие с Кандии, а в Египет, вместе с инвалидами, вывозились в неволю греческие женщины и дети¹.

Знал об этом начальник русской эскадры или нет, но он, как и обещал своему французскому «товарищу», оставил у берегов Мессерии² в крейсерстве «Иезекииль» и «Усердие». Начальником этого импровизированного соединения Л. П. Гейден назначил командира «Иезекииля» капитана 2 ранга И. И. Свинкина. После окончания ремонта на Мальте к отряду должен был присоединиться фрегат «Кастор». В составленной для командиров крейсеров инструкции адмирал полностью использовал полученные от императора полномочия, предписав блокировать все морейские порты, да так, «чтобы туда не могла войти даже лодка с чем бы то ни было...». Груз, состоящий из военной контрабанды, разрешалось брать в призь. Запрещалось и выпускать любое судно из блокируемых портов, а нарушителей приказывалось «возвращать обратно в то место, откуда вышел, и... в случае ослушания прибегать к оружию». Впрочем, Гейден все же советовал обходиться с прорывателями блокады «миролюбиво и отражать силой только силу...»³.

¹ Кодрингтон сам сообщил об этом в ноте от 11—23 мая 1828 г. Ибрагим-паше, упрекая его за вывоз в Египет «невинных женщин и детей» и пугая «негодованием Европы» (см.: Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 124).

² Мессерия — область на юго-западе Пелопоннеса, на территории которой находились главные крепости западного побережья полуострова: Наварин, Модон и Корон.

³ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 197. По-видимому, первоначально эта инструкция на французские и греческие суда, крейсировавшие рядом с русскими, не распространялась.

Героем крейсерства русских судов у берегов Мореи суждено было стать 36-пушечному фрегату «Кастор». После зимнего плавания в Архипелаге фрегат этот, как водится, имел повреждения. От сильной качки расслаб корпус («бимсы и кницы дали движение», — рапортовал его командир), потекли палубы. Ремонт «Кастора» в Валетте затянулся до середины апреля. Оставшиеся на Мальте русские моряки жадно ловили слухи о последних событиях в Европе, которые день ото дня становились тревожнее. Во французских газетах сообщалось о скорой войне России с Турцией. 14 апреля сюда из Неаполя зашла «Охиа»: «Все решительно утверждают, что война у нас Турции объявлена...», — сообщил командир брига своим товарищам. Никольский очень спешил. «Охиа» в тот же день пополнила запасы пресной воды и продолжила путь в Архипелаг¹.

Переведенный на «Кастор» лейтенант Рыкачев рассказывал, что сын адмирала Кодрингтона 16 апреля продемонстрировал ему перевод русской декларации турецкому правительству «об открытии военных действий», присланной английским посланником в Париже². На следующий день «Кастор» поспешно ушел в

¹ После «александрійского похода» Д. В. Никольский модернизировал свой бриг, на котором установили 6-фунтовые погонные пушки, сделали ют, несколько изменили рангоут, укоротив стены и рей. Кадьян сделал это на своем «Усердии» еще в Кронштадте.

² Там же. С. 193. Декларация Николая I о войне была отправлена за границу («к иностранным дворам») 14 апреля. Скорее всего, Кодрингтон младший продемонстрировал Рыкачеву так называемый «русский манифест» — мартовское заявление правительства России о возможной войне с Турцией.

море, чуть ли не на ходу получив обратно свои бочонки с порохом с берегового склада.

В трое суток фрегат «добежал» до Наварина, вблизи которого был встречен бригом «Усердие». Командир фрегата капитан-лейтенант И. С. Сытин получил приказ адмирала Гейдена: «Находиться “Кастору” в отряде Свинкина». Сытин решил идти к Корону, чтобы повидаться с командиром «Иезекииля», бриг последовал за фрегатом.

21 апреля в 2 часа ночи при полной луне с «Кастора» увидели идущее на SSO трехмачтовое судно. Фрегат лег на другой галс и погнался за ним. Это был корвет, который под всеми парусами старался уйти от преследователей. «Кастору» удалось приблизиться. Последовал выстрел ядром под нос — сигнал корвету лечь в дрейф. «Все лиселя его пошли вниз», — описывал встречу Рыкачев¹.

— Чей корвет?

— Египетский..., идет с ранеными и депешами из Модона в Александрию, — ответили на французском языке.

Сытин приказал ему держаться у фрегата под ветром до рассвета. «Египтянин» было заупрямился, но, получив обещание в случае неповиновения действовать «по-неприятельски», смирился и привел к ветру. На рассвете командир задержанного судна вместе с переводчиком прибыл на русский фрегат:

— Идем в Александрию, на борту 400 инвалидов египетской армии, больные и старики, отпущенные на Родину, команды — 240 человек.

Сытин предложил отправиться вместе к «старшему крейсеру» («Иезекиилю»). Парламентеры вроде согласились, но по возвращении их на свой корабль корвет вновь попытался уйти. Не удалось: «Кастор»

¹ Подробнее см.: Там же. С. 198 — 208.

начал стрелять, а вдобавок на пересечку курса беглеца ринулся еще один «Крейсер» — греческий бриг, оказавшийся флагманским судном адмирала Сахгури¹.

В полдень суда соединились с «Иезекиилем». Свинкин вызвал капитана корвета к себе и выслушал те же объяснения. Между прочим, египетский офицер сторяча сообщил русскому, что у них объявлено о войне с Россией (!). Тем не менее командир отряда не решился сам определять дальнейшую судьбу корвета и отправил к Л. П. Гейдену бриг «Усердие» с донесением о происшествии.

23 апреля бриг «добежал» до острова Мило (Милос), где находилась русская эскадра. Адмирал приказал привести судно к острову Поро (Порос), куда и сам собирался, а пассажиров его высадить на берег. С этим приказом к блокадному отряду отправили бриг «Ахиллес», а следом еще и фрегат «Константин». Последнему поручалось конвоировать задержанное судно. Однако из-за неблагоприятного ветра и фрегата, и бриг вынуждены были лавировать, очень медленно подвигаясь к Мессении.

У Корона события развивались своим чередом. 23 апреля египетский капитан опять ездил к Свинкину, предлагая опустить судно в Александрию:

— Воды и провизии на четыре дня, число больных на борту растет (жара!).

— Иди в Модон.

— Нельзя! Голову отрубят. Или в Александрию, или на дно!

27 апреля на «Иезекииле» состоялось совещание Свинкина с Сахгури и Сыгиным, после чего был приглашен командир корвета Свинкин объявил египтянину, что на основании уже обсуждавшихся с ним обстоятельств и в том числе сведений о войне с Рос-

¹ Блокадная греческая флотилия состояла в это время из 5 бригав, крейсировавших в прибрежной полосе от залива Арта до южной оконечности Пелопоннеса.

сией он, русский офицер, требует сдачи корвета на таких условиях: пассажиры и часть экипажа, снабженные провизией на три дня, высаживаются на берег около крепостей, капитан с 50 матросами остаются на судне с тем, чтобы в случае разрешения адмирала оно могло дойти до Александрии; пока же корвет будет взят «под сохранение Российской Империей» с назначением на него русских офицеров и команды и подъемом русского флага.

Капитан попросил разрешения посоветоваться со своими офицерами. Ему дали час времени. «Иезекииль» и «Кастор» «окружили» корвет.

«На корвете засвистали, народ высыпал наверх, и поднялся страшный шум, — рассказывал Рыкачев. — Наконец турецкий флаг пошел вниз, и вместе с ним отдали шкоты и подтянули тигвы — знак безусловной сдачи...»

С русских кораблей прислали на египетское судно двух офицеров, 65 матросов «для принятия корвета и занятия караула» и 3 офицеров «для приемки корвета и материалов». Через 2 часа большинство пассажиров уже перевезли на шлюпках на корабль и фрегат, оставив на борту грюфея еще примерно 135 больных¹ и, согласно условиям сдачи, команду вместе с капитаном и его «двором» (5 женщин гарема, евнух и 3 мальчика). В грюме судна оказалось довольно много «военных снарядов», в том числе 5 тысяч старых ружей и 2 тысячи совершенно новых. На следующий день к блокирующему отряду подошли «Ахиллес» и «Константин». С присланным от адмирала переводчиком моряки начали искать среди пассажиров греков. Сначала все боялись, но потом 4 мальчика

¹ Побывавший на корвете еще до его сдачи лейтенант А. П. Рыкачев рассказывал, что на первый его вопрос:

— Нет ли у вас чумы? Ему ответили:

— Мы не знаем, что такое «чума». Кому Бог велит умереть — умирает, а тот, кому жить, — живет!

признались, затем нашли девочку-гречанку, переодетую в мужское платье. Опросили даже женщин «сераля капитана», две из которых оказались родом с греческих островов и запросились домой.

Именно этот случай обнаружения на египетском корвете нескольких греческих женщин и детей приводился рядом историков (например, Е. В. Богдановичем) в доказательство варварства египтян, вывозивших из покоренных областей Греции ее жителей в рабство. Однако эти несколько греков были лишь «каплей в море» развязанного против греков геноцида. Уже упоминалось, что только после подавления восстания на о. Хиос в 1822 г. 47 тысяч его жителей продали в рабство; все уцелевшие жители Миссолунги стали рабами. Тысячи греков были вывезены в страны Леванта, работали на египетских рудниках. Мехмет-Али-паша, считавшийся почему-то в Европе филэллингом, вообще планировал «освободить» от греков Морею и Кандию и заселить переданные ему султаном земли египтянами.

29 апреля большую часть пассажиров корвета удалось высадить на берег выше Корона. 30-го там же выгрузили провиант, а затем инвалидов. Вечером «Константин» повел гробей в Архипелаг, а «Кастор» на следующий день отправился блокировать Наварин.

Оставив блокирующий отряд у морейских берегов, русский адмирал на «Азове» в сопровождении «Константина» отправился в Архипелаг — согласовывать свои действия с французским адмиралом и греческим президентом. Неудачно столкнувшийся с «Иезекиилем» в ночь на 11 апреля «Александр Невский» пришлось отправить на ремонт на остров Занте. Это был единственный за всю средиземноморскую кам-

панию 1827—1830 гг. случай столкновения судов русской эскадры в море, по крайней мере единственный, зафиксированный документально. «Невский» повредил «гробовые свои с левого борта руслени», — писал перешедший на этот корабль капитан-лейтенант И. И. Кадьян. На «Иезекииле» были сломаны угельгарь и фор-брам-стенга, которые моряки заменили сами во время крейсерства.

Общее рандеву было назначено на рейде острова Мило (Милоса), куда «Азов» с «Константином» прибыли 20 апреля. Туда же пришел из Смирны на своем новом флагмане, линейном корабле «Конкеран» («Conquerant»), адмирал де Риньи. Вежливый француз сам отправился на «Азов». На Мило к эскадре присоединились бриги «Ахиллес», вернувшийся с Мальты, «Ревель» и «Охта», перешедшие из Эгины, «Усердие», пришедший с донесением Свинкина. Здесь же догнал эскадру корабль «Александр Невский», приведенный в порядок на Занте.

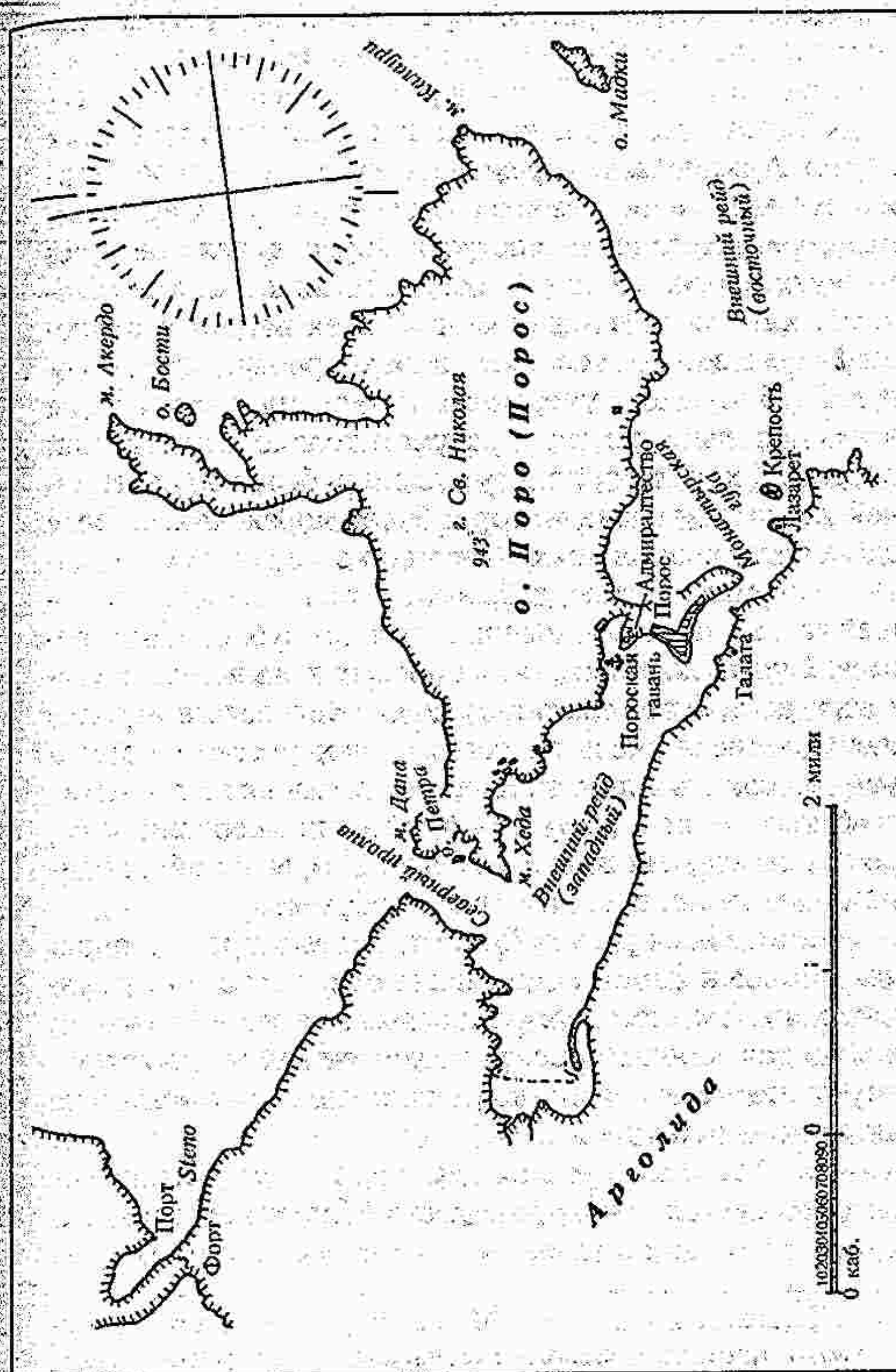
24-го рейд у острова Мило опустел: французы отправились обратно в Смирну, а русские — на встречу с И Каподистрией. Первоначально встречу с греческим президентом планировалось провести в Навплии, но из-за обнаруженной там чумы ее устроили в море — между островом Идра и морейским берегом. Президент пришел туда на русском фрегате «Елена» под греческим флагом на фор-брам-стенге и в сопровождении английского корабля «Уорспайт». Эта встреча Л. П. Гейдена с президентом и все последующие их свидания в течение месяца (в Эгине) происходили на шлюпках: то ли они хотели соблюдать объявленный карантин, то ли пожелали находиться подальше от чужих глаз и ушей. А даже официальных соглядатаев у греков хватало в каждом порту. В той же Эгине, например, кроме союзных судов-стационаров (русских, английских и французских), как правило, находилась и какая-нибудь австрийская шхуна или бриг, а также сардинские, голландские и даже американские военные

корабли. Подобные стационары, как правило, оставались также в Смирне (в Вурле), на Мальте и в Александрии.

29 апреля русская эскадра и суда, сопровождавшие И Каподистрию, пришли в Эгину, где их встретил еще один фрегат «при президенте» — французская «Юнона». Последним бросил якорь как всегда оставший «Невский». Бригов с ними не было: «Ахиллес» отправили в отряд к Свинкину вместо «Усердия»; последний пошел конвоировать «Ревель» на Мальту. Из Валетты этот тихоходный бриг должен был за ненадобностью отправиться в Россию¹, а «Усердие» после ремонта и пополнения запасов — вернуться в Архипелаг. «Охиа» «бегала» с поручениями.

В первую половину мая русские суда постепенно переходили из Эгины на расположенный южнее остров Поро (Порос), рейд и порт которого Логин Петрович окончательно избрал в качестве главной стоянки эскадры в Архипелаге. 21 мая адмирал доложил о своем выборе в Петербург. Речь шла не только о якорной стоянке кораблей и условленном месте их сбора, но и о создании здесь некоторого подобия военно-морской базы. Видимо, после личного осмотра острова и обсуждения этого вопроса с Каподистрией Гейден отказался от первоначального намерения обосноваться в Наусе (Аузе). Поро находился ближе, чем Парос, к таким главным греческим морским центрам, как Эгина и Идра, и уже служил местом нахождения греческого флота. «Вход в него, — писал адмирал, — может быть защищен несколькими укреплениями, а

¹ «По причине тяжелого хода своего, — объяснял Кадьян, — «Ревель» признан на эскадре ненужным». Вслед за «Гангутом» и «Проворным» он пошел на Балтику и 27 сентября добрал до Кронштадта.



Остров Поро (с карты, составленной в 1828 г. лейтенантом Л.Л. Гейденом)

соседство полуострова Мореи облегчит устройство магазинов и их снабжение продовольствием...»¹

Кадьян подробнейшим образом описывает это место: «Порос есть один из лучших и превосходнейших портов Архипелага, мореходец всегда найдет в нем верное и совершенно безопасное пристанище. Серповидные берега Арголиды² и острова Порос, древле Серерия именуемогося... образуют рейд его в виде длинного бассейна или озера и защищают от всех ветров и волнения, коего здесь никакие аквилоны производить не могут. Глубина оного умеренная, а грунт ил, свежей воды здесь довольно, но сие я разумею только в отношении портов Архипелага, потому что здесь берут оную из ручейков, вытекающих из гор и болот морейских... Лесу здесь нет, дрова, в коих жители по счастливому климату имеют мало нужды, добывают в горах, вырывая большей частью из земли коренья прежде срубленных деревьев. Скота, живности, зелени и фруктов всегда достаточное количество сыскать можно». Впоследствии долго находившиеся здесь на своих судах русские моряки убедились, что климат далеко не столь «счастливый», особенно летом в жару при безветрии; провизия быстро портилась, а вода оказалась мало пригодной для питья, дров не хватало даже для камбузов.

В восточном углу рейда, где часть острова Порос, «загибаясь к Зюйду, отделяется от берегов Мореи узким каналом, не ограждающая с сей стороны оный, находится город Порос, расположенный по косоугору, внутрь порта обращенный, около коего становятся на якорь купеческие суда...»³

«Озаботился» русский адмирал поиском «складочного места» для эскадры вместо Мальты еще в янва-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 125—126

² Арголида — историческая область Греции на северо-западе полуострова Пелопоннес.

³ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 65, л. 184—186 об.

ре, когда стало ясно, что поворот в английской политике, вызванный вступлением на пост премьер-министра Великобритании герцога Веллингтона, может «гряжко отозваться на нашей эскадре в Архипелаге», тем более что все образованные ранее Гейденом склады с запасами находились в Валетте в руках потенциального противника. Окончательно Логин Петрович утвердился в необходимости создания собственной базы после получения депеши Нессельроде от 21 марта 1828 г., в которой министр иностранных дел прямо написал, что в предстоящей войне с Турцией России «быть может, придется иметь дело с коалицией»!¹ Эту мартовскую депешу из Петербурга Л. П. Гейдену привез фельдъегерь, доставленный корветом «Гремящий» из Анконы в Поро 17 мая.

Объявляя о скором начале войны России с Турцией, Нессельроде подробно инструктировал адмирала. Как «главному начальнику русских военно-морских сил», Гейдену предписывалось «пользоваться всеми правами, которые предоставляет ему война, над флотом, собственностью и владениями Турции»: атаковать или отражать нападения турецких, египетских и «варварийских» (туниских и алжирских) судов, а также перехватывать любую военную контрабанду, доставляемую на нейтральных судах («прибегая к взятию или потоплению нейтрального судна только в крайнем случае»). Однако все эти грозные права воюющей стороны давались адмиралу только при условии независимых действий и применительно к водам Греции. В остальном же Л. П. Гейден должен был вместе с союзными эскадрами по-прежнему «содействовать достижению общей цели, то есть исполнению Лондонского договора». Оговаривалось повиновение старшему из союзных адмиралов в том случае,

¹ Богданович Е. В. Наварин. С. 75.

если Гейдену «покажется возможным приступить к общему делу вроде наваринского» или к совместным действиям, приближенным к театру военных действий, «как, например, блокаде Дарданелл». Предписывалось относиться к грекам как к союзникам, помогая им вооружением и «всякими пособиями», убеждая их при этом, что помощь им оказывается «только из-за войны» и что Россия, желая выполнения Лондонского трактата, не имеет в виду «разрушение Турецкой империи»¹.

О том же русский министр иностранных дел писал греческому президенту, отмечая, что «судьба Греции заключается в руках самих греков». И Каподистрии настойчиво советовали направить военные действия прежде всего против Ибрагим-паши, затем утвердиться в западной Греции до залива Арта, а в восточной — до Воло и на соседних островах. Чем больше территории отвоюют себе греки, тем легче будет России при заключении мира «постановить для них условия (*назначить линию границы*) на основании права обладания»².

Логин Петрович ознакомил греческого президента с полученными депешами. Буквально накануне прихода «Гремящего» И Каподистрия прибыл из Эгины в Порто на греческом бриге под вице-адмиральским флагом и в сопровождении союзных фрегатов «Дриада» («Driaden») и «Юнона» («Junon»). 21 мая на рейде острова появился «Конкеран» с адмиралом де Риньи из Смирны.

Весь этот «съезд» объяснялся произошедшей в Порто 22 мая встречей Каподистрии с присланными Портой «послами» (митрополитами никейским, халкидонским, дарисским, янинским и викарием константинопольского патриарха) для объявления «гречес-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 105—108.

² Там же. С. 109.

кому народу» дарованного ему прощения от султана. Давно напечатанное во всех газетах Средиземноморья турецкое предложение об амнистии восставшим грекам было отвергнуто адмиралами, поэтому на состоявшемся собрании присутствовали только «наблюдатели» от союзных эскадр — конгр-адмирал М. П. Лазарев, капитаны Крафтон (командир английской «Дриады») и Леблан (командир французской «Юноны»).

Греческий президент всенародно отказался от султанского «прощения», отметив, что оно опоздало на 6 лет и теперь с помощью великих держав Греция имеет и свое правительство, и некие гарантии будущей независимости.

Л. П. Гейден отнюдь не обольщался полученными правами «воюющей стороны», яснее, чем дипломаты в Петербурге, осознавая их эфемерность. Примерно так же к этому отнеслись и офицеры эскадры. Рыкачев описывает, как «Кастор» повстречал 15 мая у морейских берегов «Гремящего», идущего из Анконы, с депешами для адмирала. Офицеры фрегата узнали от петербургского курьера об официальном объявлении войны Турции. «Как приказано нам действовать здесь, неизвестно; — так, как это примут англичане и французы», — разумно, со знанием сложившейся на Средиземном море обстановки, толковали они в кают-компании¹. И действительно, спустя всего месяц Николай I повелел отправить адмиралу новую инструкцию, в которой предписывалось приостановить действия «права воюющей державы»². В короткий промежуток времени между двумя депешами (от 21 марта и 18 апреля 1828 г.) Логин Петрович только

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 225.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 116.

однажды воспользовался своими «правами», решив судьбу пленённого египетского корвета.

4 мая фрегат «Константин» привел этот корвет на рейд острова Эгина. На нем еще оставался египетский экипаж (66 человек), хотя имелась и русская команда — 60 моряков с «Охты» и «Константина» под командованием лейтенанта Бодиско. Оба судна тут же поставили в карантин. Таким же образом изолировали и моряков, но на берегу. Через несколько дней фрегат отправили в Поро, а попечение за корветом поручили командиру «Елены» Епанчину.

Сразу после прихода «Гремящего» с депешами Гейден признал корвет законным призом. «Так как я имею достоверное сведение, что сухопутные силы наши перешли через Прут¹, то и заключаю, что война Оттоманской Порте объявлена, а потому мнением моим полагаю означенную гурецкую корвету удержать совсем при эскадре... Турецких подданных, на корвете состоящих, я приказал сдать греческому правительству на размен их с греками, в плену у гурок находящимися», — писал он 17 мая А. В. Моллеру².

На следующий день «Елена» привела «корвету» в Поро. Называлось судно «Насаби Сабах» (в переводе на русский — восточная, утренняя или восходящая звезда). 19-го адмирал приказал отправить «гурок» на берег, учредить на судне караул и назначить комиссию по осмотру и инвента-

¹ Рыкачев вспоминал, что 15 мая моряки «Кастора» узнали от командира «Тридана», блокировавшего Наварин, что русская армия под командованием Виггенштейна перешла границу. Действительно, 25 апреля три колонны войск 2-й армии перешли реку Прут (см.: Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с оттоманской Турцией 1828—1829. Ярославль, 1972. С. 116).

² Нахимов П. С. Документы и материалы. М., 1954. С. 87.

ризации приза, поручив ей же и дезинфекцию корабля. Возглавил комиссию капитан-лейтенант И. И. Кадьян.

Явно стремясь энергичным выполнением этого поручением «зачеркнуть» случившееся на «Усердии», историограф развил бурную деятельность. Корвет отвели к маленькому острову около Поро, куда выгрузили весь груз и вещи с судна. Разгрузку производил его египетский экипаж, а русские матросы разбирали трофеи. Одежду, ковры и изделия из кожи просто жгли, а все остальное на корвете тщательно окуривали. В «Историческом журнале» Кадьян подробно описывает то «гнусное состояние», в котором египтяне содержали судно, и titанические усилия, затраченные русскими моряками, чтобы очистить корвет от крыс, мышей, тараканов и «других различных гадов», а также от «удивительной и невероятной, крайне отвратительной нечистоты» и привести в пристойный вид. Все работавшие на судне и острове считались в карантине и никакого сообщения с городом и стоявшими на рейде кораблями не имели.

На основании собранных комиссией данных Гейден сообщал в Петербург, что корвет «найден почти новым... построенным из лучшего дубового лесу и в подводной части медного скрепления, так что при должном присмотре корвет сей может служить по крайней мере еще 25 лет...» Артиллерия его состояла из 16 18-фунтовых карронад и 4 12-фунтовых пушек английского лигья. «В уважение таких обстоятельств и красоты корпуса, по коей он действительно может похвастаться одним из лучших судов сего ранга, я признал оный совершенно полезным для службы...» — писал адмирал князю Меншикову¹.

¹ Там же. С. 88. Рангоут, такелаж и паруса корвета были повреждены в Наваринском сражении.

3 июня на корвете, названном «Восточная Звезда»¹, были подняты российский флаг, гюйс и вымпел. В тот же день после обратной погрузки продезинфицированных вещей с островка он в сопровождении «Александра Невского» отправился на ремонт и переоборудование на Мальту².

Все карантинные меры, принятые при очистке будущего «Наварина», были не обычной формальностью, но разумной предосторожностью. В армии Ибрагим-паши в Морее с весны 1828 г. появилась чума. При обмене пленными ее завезли и на греческую территорию. Вспышки чумы были отмечены в Навплии и на островах Идра и Специя.

Понимая, что в случае распространения страшной заразы Греция превратится в общий чумной барак и возрождающаяся страна просто исчезнет, И Каподистрия (кстати, сам врач по образованию) принял чрезвычайные меры по локализации очагов эпидемии, которые к концу апреля были ликвидированы. На Эгине грекам помогали моряки с «Елены», на остров Идра был послан бриг «Охиа». Одновременно Л. П. Гейден постарался обезопасить от заразы и собственных моряков, запретив им общаться с греками и сходить на берег.

¹ После получения рапорта вице-адмирала Гейдена о взятии корвета Николай I велел причислить его к Балтийскому флоту и назвать «Наварин», по депеши сильно запаздывали, и судно получило это новое название не ранее сентября.

² Почему-то считается, что «Восточная звезда» — именно тот корвет, который русская эскадра встретила 9 апреля 1828 г. у Наварина. Однако даже из воспоминаний Рыкачева следует, что с крейсирующего «Кастора» в мессенских портах видели еще по крайней мере 2 — 3 корвета.

Однако источником инфекции стал призовой корвет. На продолжавшем крейсировать в составе блокадного отряда «Касторе» 7 мая умер матрос, «бывший болен только два дня горячкою с упомешательством», на следующий день умер второй — «с теми же признаками» и заболел третий. На фрегате беспокоились: «Уж не чуму ли получили от добрых наших пленнх турок?!» После смерти третьего, а потом четвертого моряков был объявлен общий аврал. 13 мая весь фрегат вымыли соленой водой, сменили и у офицеров, и у нижних чинов всю одежду, обмыли даже паруса. 19-го оба доктора с «Иезекииля» осмотрели команду фрегата.

Свидетель происходящего лейтенант Рыкачев в своих воспоминаниях отметил, что, возможно, дело было и не в инфекции. «Моряки могли заболеть чем угодно: стояла жара до 30° в тени, ветра дули очень слабые, продовольствие и вода на фрегате быстро портились; мука оказалась затхлой, а сухари испорченными».

Когда 25 мая на «Касторе» заболел еще один матрос, капитан-лейтенант И. С. Сыгин доложил об этом на «Иезекииль» И. И. Свинкин, имевший строжайшее распоряжение адмирала — в случае появления заразы на судах направлять их на Мальту, приказал командиру фрегата следовать туда без промедления.

26-го «Кастор» отправился на запад и 2 июля уже стал на якорях в Марса-Мушего в «строгом карантине». Большая часть команды и офицеров оказалась в лазарете. Оглядев свою выбеленную известкой «пюрьму», моряки заволновались: наиболее горячие головы даже предложили увести фрегат обратно в Архипелаг, где устроить карантин на пустынном острове. Только явившийся к ним на свидание русский «командир порта» Богданович образумил недовольных, сообщив, что дал честное слово исполнять все предписания Мальтийского карантинного комитета.

Оставшиеся на «Касторе» 2 офицера и 30 матросов разгрузили фрегат, а затем окурили его, вымыли известью и, как и томящиеся в лазарете, прошли обязательное купание в бочках с морской водой и уксусом¹. Снятую с моряков одежду и постельные принадлежности отправили в чаны с известковым раствором. В результате «гардероб» пришел в негодность; получившееся тряпье пришлось сжечь.

Неожиданно 9 июня в одном из матросских отделений лазарета умер еще один касторовец, затем захворал другой, потом третий. Паника прекратилась только после того, как врачи выяснили, что первый умер от солнечного удара, а остальные начали поправляться.

16 июня на Мальту пришли «Александр Невский» и «Восточная Звезда»². Корвет сразу отправили в Марса-Мусето в Карантинную губу, а моряков с него — по соседству с касторовцами. И было отчего: в первые 3 дня похода из Поро на призе умерли 3 матроса.

Операция «Ибрагим»

Казалось, что военные приготовления России и Турции в первые месяцы 1828 г. и вызванные этими событиями дипломатические «консультации» между странами, подписавшими Лондонский договор, смешали все планы адмиралов союзных эскадр на Средиземном море. Однако происходившие здесь в течение весны и лета события показывают, что союзники России в «греческом вопросе» довольно согласно дей-

¹ При зачиске грюма фрегата после дезинфекции было найдено 2 тыс. мертвых крыс!

² Корвет после очередной дезинфекции отбывал карантин с 21 июля в гавани Валетты. Приведший его И.И. Кадьян только 15 августа сдал судно назначенному Гейдену новому командиру — капитан-лейтенанту П.С. Нахимову.

ствовали у берегов Мореи, стараясь выпроводить отсюда египтян.

Британский кабинет Веллингтона отвергал возможность какого бы то ни было военного решения данной проблемы, а соответственно и ведения боевых действий на море не только у турецких, но и у всех прочих берегов Средиземноморья. Французское правительство Карла X, в принципе соглашаясь с англичанами, неожиданно для последних предложило действовать более активно. Во-первых, французы решили оказать помощь правительству Каподистрии, а во-вторых, предложили использовать свои войска для «ограждения с суши будущей Греции»!

Для Николая I, который объявил, что решение греческого вопроса войдет в условия объявленного еще до начала войны мирного договора с Турцией, такой вариант разделения «враждующих сторон» был вполне приемлем. Правда, русская эскадра лишалась инициативы и не могла эффективно помогать грекам, но зато и союзники по-прежнему оказывались связанными узами Лондонского договора.

Вот почему, еще не зная в деталях, как будут действовать правительства Англии и Франции, император в апреле повелел направить новые инструкции для Гейдена. Подписанные 18 числа, они дошли до эскадры в начале лета. Собственно, инструкции только подтверждали прежние указания в части совместных действий с союзными эскадрами. Нессельроде, кроме того, советовал Логину Петровичу избегать споров и столкновений с английским и французским адмиралами. Главной новостью явилось предписание приостановить на время использование прав воюющей стороны. Касаясь возможных политических осложнений с союзниками, министр иностранных дел отметил: «Государь предписывает вам не раздроблять слишком силы вверенной вам эскадры и заботиться, чтобы расположение общего плана блокады и крейсера не онимало у вас средства начальником

греческого правительства». Адмиралу предстояло также решить: «Достаточен ли будет самый неприступный порт Архипелага для обеспечения эскадры от враждебных действий сильнейшего флота и не оставит ли вас недостаток в средствах к продовольствию и истощению военных снарядов удалиться в один из французских портов Средиземного моря»¹.

Кроме привычных риторических призывов к помощи грекам, Л. П. Гейдену наконец-то предписывалось выдать президенту Каподистрии 1,5 млн рублей ассигнациями «на расходы по его усмотрению». Почти одновременно с депешами из Петербурга русский посланник в Париже Поццо-ди-Борго сообщал адмиралу (в письме от 26 апреля), что французское правительство решилось аккредитовать при греческом президенте своего агента, которому поручено снабдить Каподистрию 500 тысячами франков².

Хотя дипломаты договаривались не спеша, а депеши, особенно из столицы России, запаздывали, «говорицы по Наваринскому сражению» все же умудрились действовать согласованно. Так, прибытие эскадры Гейдена к берегам Пелопоннеса союзные адмиралы представили усилением блокады Мореи в ответ на заявление Ибрагим-паши. Дело в том, что весной 1828 г. египетский военачальник в соответствии с принятым им решением остаться в Мореи начал перетасовывать свои войска, стягивая их в треугольник крепостей в Мессении в «оборонительное положение». Он даже оставил Триполицу в центре полуострова, приведя ее крепость в негодность. Получив сведения о возможном усилении блокады, Ибрагим-паша через посещавших его французских и английских офицеров стал

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 116—117.

² Там же. С. 118.

угрожать союзникам, что в ответ он «продолжит систему разорения» Мореи, применявшуюся им еще до Наваринского сражения. Как бы в ответ на эти угрозы Л. П. Гейден и дал своим морякам столь жесткие для египтян инструкции.

Э. Кодрингтон поддержал действия русского адмирала, появившись 7 мая с небольшой эскадрой¹ у морейских берегов. Он «проверил посты» у заблокированных турецких крепостей, «распёк» командира «Тридана» за попустительство Ибрагим-паше и назначил общим начальником союзной блокады Мореи командора Паркера (командира линейного корабля «Уорспайт»), а до его прибытия с Мальты² — капитана 1 ранга Свинкина. В изданном адмиралом приказе об усилении блокады, «дабы принудить Ибрагим-пашу просить о дозволении ему возвратиться в Египет», командирам предлагалось воспрепятствовать входу в морейские гавани «каким бы то ни было судам, не исключая и простых лодок», то же касалось и выхода судов из них, «за исключением парламентёрских». Фактически приказ этот ничем не отличался от инструкции Гейдена отряду Свинкина и лишь подтвердил ее. В том же приказе Кодрингтон дипломатично отмечал, что в случае войны между Россией и Турцией английские моряки «не должны принимать участие в этой войне», а кроме того, и вмешиваться в столкновения между турецкими и греческими судами на море, «когда последние достаточно сильны, чтобы действовать с успехом»³. Видимо, отсутствие новых

¹ Эскадра состояла из 5 судов: 1 фрегата, 1 корвета, 2 бригов и 1 тендера. Флагманская «Азия» базировалась в это время на Ионические острова.

² «Уорспайт» с января оставался у греческих берегов и был отправлен на Мальту для отдыха экипажа и пополнения запасов только после того, как русская эскадра расположилась в Архипелаге.

³ Там же. С. 124—125. Приказ Кодрингтона об усилении блокады подписан 12—24 мая 1828 г.

официальных инструкций позволяло адмиралу хотя бы таким образом поддерживать и русских моряков, и греков.

В Лондоне, между прочим, несмотря на недовольство Кодрингтоном и решение заменить его другим адмиралом, отнеслись к герою Наварина вежливо и даже предупредительно. Весной 1828 г. на специальном корабле доставили в Валетту его семью — жену и дочерей (оба сына уже служили с отцом на Средиземноморской эскадре). К берегам Греции Кодрингтон отправился со всем семейством, сопровождавшим его затем всю кампанию этого года.

Находясь у мессенских крепостей, Кодрингтон направил 11—23 мая египетскому военачальнику ноту от имени трех адмиралов, объявляя об усилении блокады и предупреждая, что в случае проявления «жестокостей в Море» это может весьма неблагоприятно отразиться на скором решении союзных держав «о вашей участи и вашей армии». В ответ Ибрагим-паша послал на Корфу своего адъютанта-парламентера, через которого потребовал пропустить к нему транспорты с продовольствием, вновь грозя «разрушением Пелопоннеса». Находившиеся на Корфу французский посланник Гильемино и лорд-комиссар Адамс дружно ответили отказом и посоветовали удалиться из Мореи.

Вполне справедливо решив, что время работает против египтян, английский адмирал к концу мая оставил Зант и отправился блокировать Александрию. Разрешение на эту дальнюю блокаду английский и французский адмиралы получили в мае. Русская эскадра, согласно инструкции «не втягиваться в удаленные от греческих берегов экспедиции», в этом предприятии союзников не участвовала.

Де Риньи, получив первые, еще частные, сведения об оказании Францией помощи Греции, тут же начал демонстрировать свои симпатии к несчастной стране, «озаботившись», например, положением острова Са-

мос, населенного греками. Уже 13 апреля французский вице-адмирал сообщал Каподистрии, что, хотя этот остров и не входит в границы будущей Греции (согласно постановлению «Константинопольской конференции»), он смотрит на него иначе, чем на Хиос, и предлагает распространить на этот остров «льготы трактата 6 июля 1827 г.» (Лондонского договора), то есть дать островитянам самоуправление.

В ответ греческий президент дипломатично выразил надежду на то, что морские силы союзников сумеют оградить остров от возможной опасности с помощью крейсирования своих судов, добавив, что у Самоса уже находится «небольшая греческая флотилия»¹. Вскоре по просьбе И. Каподистрии у острова появились русские корабли. 27 мая Гейден на «Азове» с неизменным «Константином» отправились в Архипелаг проверять слухи о якобы готовящейся турецкой экспедиции против Самоса. Адмирал лично убедился в том, что туркам не до таких операций, и 5 июня вернулся в Поро. Через месяц (4 июля) Риньи сообщил в письме Кодрингтону, что никаких войск по соседству с островом на азиатском берегу нет, а 2 турецких корабля, вроде бы отправившиеся в Дарданеллы, вернулись в Босфор.

Можно добавить, что единственные, еще находившиеся в Архипелаге турецкие корабли — недавно законченные постройкой корвет и бриг — в конце мая на перегоне к проливам были настигнуты эскадрой Миаулиса у мыса Баба (остров Мигилини). После недолгой перестрелки греки вынудили турок выброситься на мель². Это была последняя стычка греческих моряков с турецкими в войне за независимость.

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 118—119.

² Там же С. 128.

В мае после получения депеш с «Гремящего» Л. П. Гейден сразу отправил Кодрингтону полученные инструкции «Любезный адмирал, — писал Логин Петрович в сопроводительном письме, — вы усмотрите из них, что наш Государь поступает со всевозможной сдержанностью и что наши отношения касательно блокады остаются по-прежнему. А я постараюсь не подавать союзным судам, блокирующим вместе с нами морейские порты, ни единого повода к зависти или неудовольствию. Известия из Модона передают, что чума там свирепствует и что Ибрагим, избегая опасности, сел на военное судно в Наварине. Быть может, это обстоятельство благоприятствует последнему ультиматуму со стороны трех адмиралов. Французы ежеминутно ожидают высадки в Морее войск, присланных из Тулона. Так как они не скрываются и так как особый комиссар закупает провиант, то надобно полагать, что высадка условлена с прочими державами. Однако граф Каподистрия ничего о ней не знает, что, разумеется, повергает его в затруднительное и неприятное положение...»¹

Любопытно, что одновременно Риньи сообщал английскому адмиралу со своего «Конкерана»: «... вот уже четыре месяца я не получаю ни строчки из морского министерства, однако, кажется, я менее связан своими министрами, чем вы вашими. Боюсь, что колебания вашего кабинета отдаляют цель. Впрочем, русские опережают дипломатию...»²

Действительно, только в июле на продолжившейся Лондонской конференции, как союзники именовали все переговоры по греческим делам, представители Великобритании официально согласились на вы-

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложение. С. 50—51.

² Там же. С. 52.

садку в Греции французского корпуса. Так что пришлось адмиралам не только весной, но и летом продолжать блокаду Морей и уговаривать Ибрагим-пашу и его отца согласиться «по-хорошему» эвакуировать египетскую армию.

Казалось, что сделать это будет нетрудно. Почти 30-тысячное войско¹ сидело без дела в горных долинах и в районе крепостей, окруженное ненавидящими оккупантов греками. Болезни и нехватка продовольствия разлагали армию. На мясо забивали столь необходимых для горной войны вьючных животных. Гейден докладывал в Петербург, что по данным Каподистрии египтяне иногда доставали продовольствие через Лепант и Патрас, иногда же покупали «у жителей соседних с Мефоновой (Медоном) областей». Иррегулярные солдаты-албанцы бунтовали и пытались договориться с греками и союзными моряками то о сдаче крепостей, то о проходе из Пелопоннеса в Румелию (континентальную Грецию). Греки, беспокоясь, как бы неорганизованные албанцы не возобновили грабежи деревень на оккупированной территории Морей, не возражали против ухода их «банд» с полуострова Каподистрия. Каподистрия отдал приказ своим отрядам на перевалах «не препятствовать их отступлению». Ибрагим-паша, напротив, хотел, чтобы албанцы «рассеялись» по Пелопоннесу.

В начале июня Ибрагим-паша обратился к командиру блокирующего отряда с просьбой доставить курьера в Александрию с сообщением о критическом состоянии его армии. К египетским берегам послали английский бриг.

¹ Основные сведения о положении египетской армии союзники получали от И. Каподистрии. По его данным, в регулярных частях Ибрагим-паши насчитывалось 24 000 человек (в том числе 17 000 — в «удовлетворительном состоянии»), 6000 «иррегулярных» албанцев и местных мусульман. При армии находилось 9000 лошадей и других вьючных животных.

11 июня Л. П. Гейден на «Азове», а также бриг «Усердие» покинули Поро и отправились к западным берегам Мореи. В это время в блокадном отряде продолжали оставаться «Иезекииль», «Константин» (вместо «Кастора») и бриг «Ахиллес» (для связи и снабжения). Через 6 дней адмирал встретился в Каламатском заливе с де Риньи. Вскоре к союзникам присоединился и Каподистрия, пришедший на встречу с адмиралами на «Уорспайге». Кодрингтона замещал командор Кэмбл — новый начальник морской блокады (он сменил Паркера, отозванного в Англию).

Вернувшийся из Александрии бриг привез противоречивые известия. По сообщению его командира, египетский правитель сказал, что, «несмотря на серьезное значение писем Ибрагима», не сможет ему ответить ранее, чем через месяц¹. По сведениям же французского консула в Александрии (Дроветти), Мехмет-Али-паша готов через месяц отправить в Морею многочисленную флотилию из военных и транспортных судов для перевозки своей армии в Египет. Дроветти сообщил также де Риньи о том, что Ибрагим-паша поставил «непременным условием очищения Мореи передачу крепостей не грекам, а турецким войскам...» (занимавшим их еще до появления египтян на полуострове). Сказанное Мехмет-Али английскому офицеру (командиру брига), по данным консула, объяснялось недоверием египетского правителя по отношению к англичанам!

Создавалось впечатление, что египтяне были не прочь оставить Морею и торговались с союзниками, дабы сохранить «лицо» как перед ними, так и перед турками. Моряки (де Риньи, Гейден и Кэмбл) явно это поняли и устроили на берегу под Модоном 24 июня «конференцию» с Ибрагим-пашой. Гордый военачальник заявил, что покинет Морею только по при-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 1. С. 135.

казанию отца и только на «турецких», то есть египетских, судах. Пленных греков он пообещал вернуть, но только после посадки своих войск на суда, когда союзные эскадры войдут в Наваринскую гавань.

Из-под Модона адмиралы вместе с греческим президентом переместились в Зант, где рассказали о своих дипломатических достижениях вернувшемуся из плавания Кодрингтону. Сообща было принято решение продолжить блокаду, а через месяц английскому адмиралу отправиться в Александрию, где заключить с Мехмет-Али-пашой официальное соглашение (договор) об эвакуации в Египет его морской армии.

До середины июля французский и русский адмиралы продолжали оставаться со своими кораблями у западных берегов Пелопоннеса, изредка посещая гавань острова Зант. Сюда же наведывались за водой и суда их эскадр, находившиеся «при блокаде крепостей».

Силы блокадного отряда в это время были довольно значительными. Французская часть их состояла из 1—2 линейных кораблей, 2—3 фрегатов и такого же количества мелких судов; русская включала в себя линейный корабль «Александр Невский»¹, сменивший «Иезекииль», отправленный на Мальту для пополнения запасов и отдыха экипажа, фрегат «Константин», бриги «Усердие» и «Ахиллес», подменявшие друг друга на посылках при Л. П. Гейдене на неизменном «Азове». У берегов Мессении появлялись «Гремящий» и «Охта», возившие депеши из Неаполя

¹ «Александр Невский», отконвоировав «призовой корвет» на Мальту, запасся там свежей водой, получил 1,5 млн рублей для Каподистрии и 26 июня отправился в обратный путь к берегам Мореи. «Иезекииль» ушел на Мальту от мессенских крепостей 20 июня. 15 июля он уже пришел из Валетты в Поро, а 30-го последовал за «Азовом» в Коронский залив.

и Анконы. Транспорты «Сухум-Кале» и «Пример» снабжали свои суда продовольствием, доставляемым с Мальты. Быстрый «Пример», кроме того, подвез и первые сухари, выпеченные из русской муки на острове Сира (Сирос)¹.

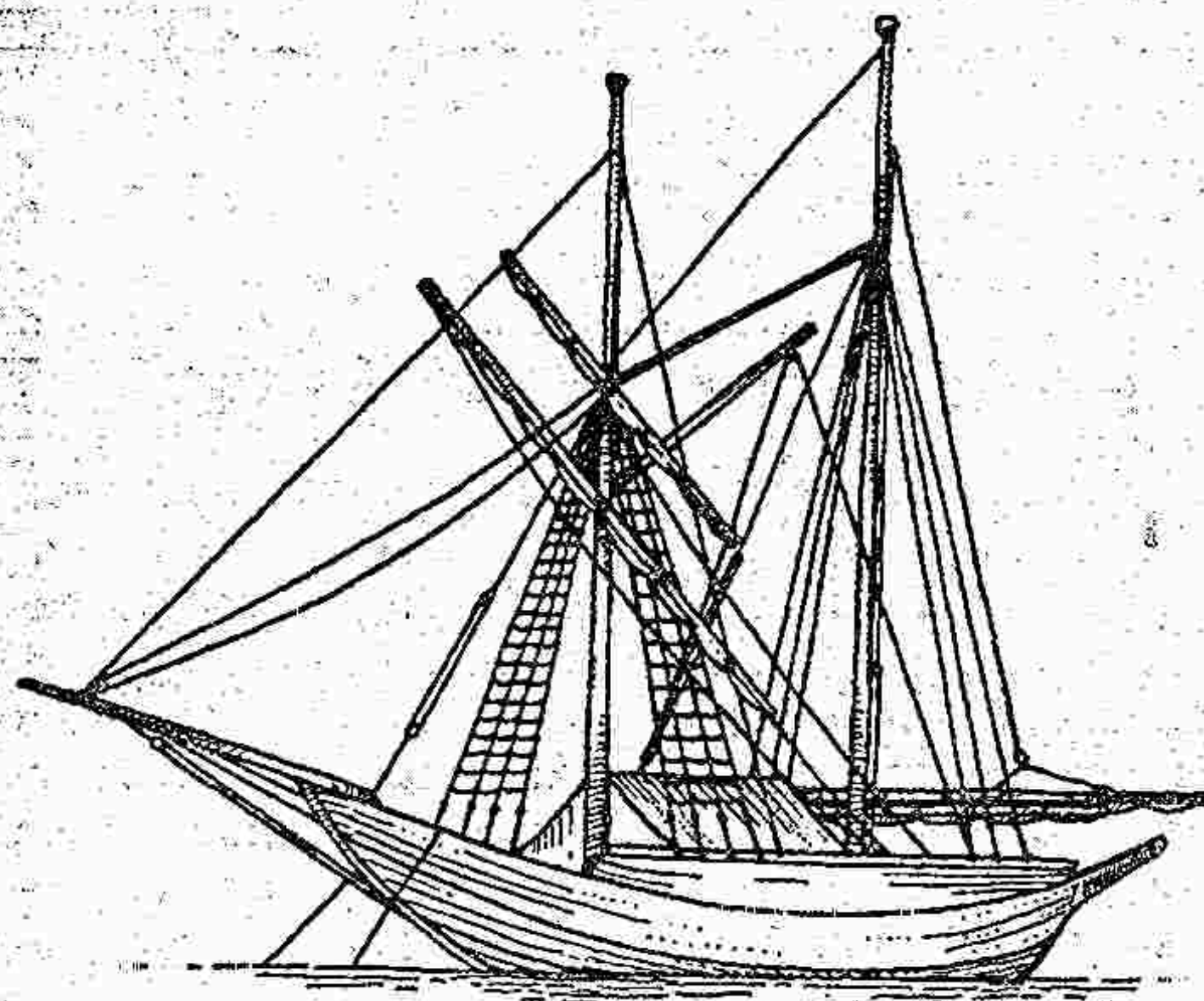
Эпизодически подходили на вид блокированных крепостей и в Коронский залив английские крейсера. Здесь же «бродили» греческие бригады адмирала Сахтури. После захвата «Кастором» «Восточной Звезды» египтяне своими судами для прорыва блокады не рисковали. Лишь изредка союзным крейсерам удавалось поймать то какую-нибудь соколеву² с Ионических островов с несколькими мешками крупы, то австрийскую шхуну с зерном.

13 июля союзные адмиралы вновь собрались на Занте и теперь совершенно конкретно договорились об условиях эвакуации египтян. В документально оформленном протоколе этого совещания адмиралы поручили Риньи разработать проект соглашения с Ибрагим-пашой об «очищении Мореи» и об обмене депешами. Таким же образом Гейден и Риньи уполномочили Кодрингтона заключить и подписать соответствующий договор с правителем Египта. На время похода в Александрию английскому адмиралу были подчинены все французские суда, как отправляющиеся вместе с ним, так и находящиеся у египетских берегов.

В июне (12-го числа) до Мальты дошло известие о смещении Э. Кодрингтона с должности командую-

¹ Здесь и далее перемещения русских судов приводятся по сведениям из «Шканечного журнала плавания эскадры Гейдена» и «Исторического журнала русской эскадры в Средиземном море...».

² Соколева — каботажное судно средиземноморского бассейна со сложным (прямым и косым) парусным вооружением, обычно одномачтовое, с наклонной мачгой.



Соколева

щего английской эскадрой в Средиземном море и замене его вице-адмиралом Малькольмом (Malcolm Sir Poultney)¹. Вскоре об этом узнали и у берегов Мореи — плохие вести быстро доходят. Победитель при Наварине и признанный руководитель союзных эскадр, сумевший объединить действия таких разных адмиралов, как Гейден и Риньи, сэр Э. Кодрингтон официально обвинялся британским кабинетом в бездеятельности! В действительности адмирала сняли за его «русофильство», выражавшееся в покровительстве действиям эскадры Гейдена и поддержке инициатив И. Каподистрии, считавшегося тогда не столько греческим президентом, сколько агентом Николая I². К чести и русского, и французского адмиралов, они,

¹ Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 248.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 129.

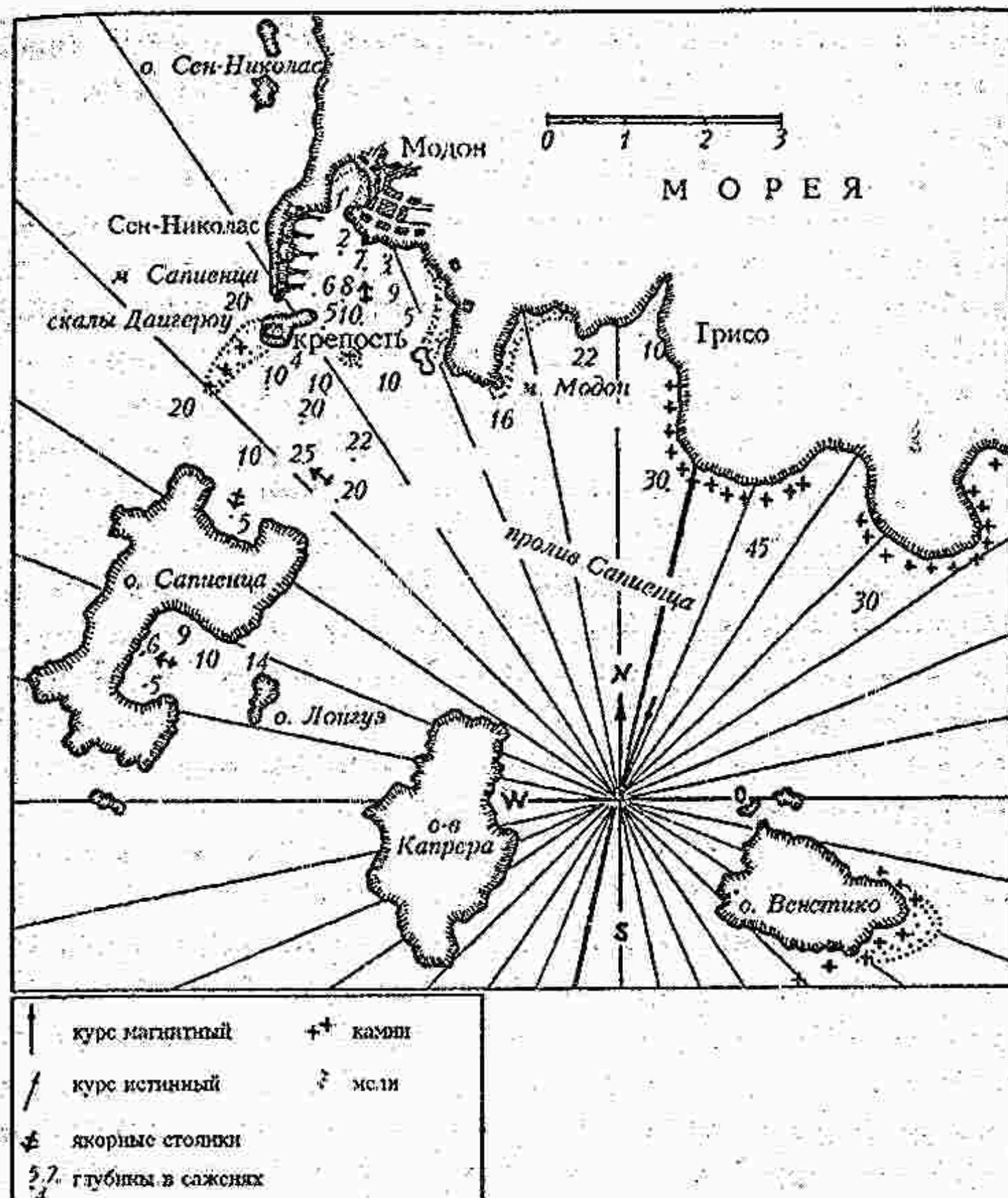
зная все это, решили дать возможность своему товарищу завершить дело, начатое ими при Наварине, — выгнать египтян из Греции.

Через несколько дней после совещания в Занте корвет «Гремящий» доставил Л. П. Гейдену очередную депешу — письмо князя Ливена (от 26 июня) о возобновлении заседаний Лондонской конференции трех держав, на которой было условлено, «чтобы русский флот в Средиземном море приостановил свои военные действия против турецких сил (?!) и продолжал бы действовать по инструкциям, составленным в маре». Дипломат советовал адмиралу быть «как можно осторожнее»¹. Нетрудно заметить, что и смещение решительного Кодрингтона, и лишение русских судов прав воюющей стороны последовательно низводили роль русской эскадры — участницы событий у греческих берегов — до роли простого наблюдателя за происходящим.

Из Занты Гейден на «Азове» возвратился к Корону, а оттуда отправился в Архипелаг. 19 июля флагман стал на якорь на рейде в Поро. Здесь уже стояли «Елена», «Гремящий», «Усердие» и пришедший из Каламатского залива «Сухум-Кале». Через 10 дней корвет «Гремящий» вновь отбыл с депешами в Анкону, а «эскадра» получила приказание «готовиться к походу»: пора было возвращаться в район морской блокады, где адмиралы договорились встретить Кодрингтона.

3 августа «Азов» соединился с «Александром Невским» и «Константином» у Корона. На следующий день русские суда встретили линейный корабль «Велисней» («Wellesley») под вице-адмиральским флагом нового начальника английской эскадры Малькольма, а 5-го числа на маленьком острове Сапиенца Л. П.

¹ Там же.



Порт Модон

Гейден и пришедший накануне де Риньи знакомились с Малькольмом. Адмиральские корабли остались крейсировать в этом районе, дожидаясь известий из Александрии.

Кодрингтон сразу после совещания в Занте отбыл оттуда на своей «Азии» в Египет. 19 июля внушительная

англо-французская эскадра (2 линейных корабля, 1 фрегат, 2 корвета, 2 брига и катер)¹ подошла к Александрии. 22-го сюда прибыл из Каира извещенный о «посольстве» Мехмет-Али-паша. Через неделю (29 июля) договор об эвакуации армии Ибрагим-паши из Мореи был подписан. Правитель Египта обязывался в короткий срок отправить в Наварин «все наличные военные суда и транспорты» для посадки на них войск, англичане и французы должны были конвоировать их в обе стороны. Последнее объяснялось условием эвакуации египтян обязательно на родину, а не на Кандию или какой-либо турецкий порт, чтобы армия «правителя Мореи» не могла быть использована ни в новых боях с греками, ни на русском фронте. На таком условии прямо и открыто настаивал сам Николай I. Кроме того, конвоирование египтян объяснялось тем обстоятельством, что и союзники, и египтяне хотели оградить возвращающиеся в Египет суда с войсками от возможных случайностей, подобных, например, задержанию «Восточной Звезды». Не исключалась, видимо, и возможность нападения на египетские суда греческого флота — греки-то никаких соглашений с Ибрагим-пашей или его отцом не заключали.

Мехмет-Али-паша обязался вернуть грекам их соотечественников, вывезенных из Мореи, и содействовать выкупу других эллинов-рабов, имеющих у частных лиц. В ответ английский адмирал пообещал с помощью Каподистрии освободить пленных египетских солдат и моряков, включая экипаж взятого русской эскадрой корвета.

Оставив для конвоирования египетских судов «Океан», «Дриаду» и 2 брига, Кодрингтон с остальными судами 30 июля ушел из Александрии и 9 августа

¹ Линейные корабли «Азия», «Океан», фрегат «Дриада», корветы «Палерус», «Медина», бриги «Зебра» и «Рифлемен».

та встретился с поджидавшими его адмиралами у юго-западной оконечности Пелопоннеса. Сообща союзники отправились к Наварину, а оттуда — к острову Зант. 15 августа адмирал Кодрингтон на «Азии», а следом и Гейден на «Азове» проследовали от Ионических островов обратно к Наварину, где должны были заключить договор о порядке очищения Мореи уже с Ибрагим-пашой.

Через два дня (17 августа) в Коронский залив к выбранному месту высадки французских войск под командованием генерала Мезона¹ прибыл первый конвой из 38 транспортов в сопровождении 1 корабля, 4 фрегатов, 5 шлюпов и 1 корвета. 19-го числа французы начали высаживаться на берег. На следующий день сюда прибыли еще 34 транспорта.хлопотавший в заливе адмирал де Риньи любезно сообщал своему русскому товарищу о происходящем:

«Генерал ожидает развязки того, что произойдет в Наварине. Затем он обратится к Ибрагим-паше с

¹ *Николя Жозеф Мезон* (1771 — 1840) начал свою службу во французской армии волонтером в республиканских войсках (1792); воевал в корпусе известного маршала Ж. Б. Бернадота, был его адъютантом; отличился при Аустерлице и был произведен в бригадные генералы. После провозглашения Бернадота наследным принцем Швеции перешел в корпус Удино, вместе с которым участвовал в 1812 г. во вторжении в Россию. При отступлении командовал остатками корпуса в звании дивизионного генерала. В 1814 г. командовал армией в Бельгии. После Реставрации служил в королевской армии, маркиз (1817). За выполнение греческой экспедиции 1828 г. получил маршальский жезл. В 1830 г. участвовал во французской революции и был назначен министром иностранных дел; затем посол Франции в Австрии и России (1833), в 1835 — 1836 гг. военный министр.

соммацией (...) и выступил...»¹ 20-го августа у морейских берегов появился египетский конвой из 28 судов. Англичане и французы перекрыли им путь в Модон и Корон, пропуская только к Наварину, перед которым расположились все 3 русских линейных корабля. 22 августа Л. П. Гейден на «Азове» вошел в бухту, оставив «Александр Невский» и «Иезекииль» у острова Сфактерия. Пустынная с осени 1827 г. бухта постепенно заполнялась союзными судами. Сюда пришли флагманские корабли английского и французского начальников эскадр, «Азия» Кодрингтона, прибыли все три бывших константинопольских посланника (Сг Каннинг, Гильемино и Рибопьер).

Ибрагим-паше показали договор, заключенный с его отцом в Александрии, и объявили, что он должен в кратчайший срок отправить в Египет свою армию и вернуть пленных. Египетский военачальник попытался затянуть переговоры², ссылаясь, в частности, на нехватку судов конвоя для отправления всей армии. В ответ союзники задержали выгрузку продовольствия с прибывших из Александрии судов.

Наконец, 26-го на борту «Азии» уполномоченный Ибрагим-паши (Баки-эфенди) подписал договор об эвакуации египетской армии из Мореи, а точнее, об отправке на родину первых ее подразделений. Из ус-

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложение. С. 3.

² В середине июля Ибрагим-паша получил из Константинополя приказ султана не принимать предлагаемых европейцами условий и держаться в крепостях. Оставив в них турок и местные войска, он мог с основными силами своей армии отойти к Патрасу, куда должны были доставить с материка продовольствие и фураж, заготавливаемые австрийцами в больших количествах. Не исключался вариант перехода египетской армии в континентальную Грецию, куда французы свои войска высаживать не собирались. Однако, судя по произошедшим вскоре событиям, египтяне не хотели помогать туркам воевать ни с греками на Балканах, ни с русскими на Дунае.

ловий, оговоренных в этом документе, следовало, что посадка войск должна была начаться в Наварине 28 августа (во вторник), единственным оправданием ее задержки могла быть только плохая погода. При посадке офицеры союзного флота с переводчиками должны были проверять всех садящихся на египетские суда — чтобы никто из греков «всякого возраста и обоего пола не мог быть вывезен». Для солдат, остающихся дожидаться следующего конвоя из Египта, дозволялось взять продовольствие с «одного или нескольких судов, находящихся в настоящее время в распоряжении... паши», а для лошадей — получить в Занте от 500 до 600 арб ячменя. Кроме того, Ибрагим-паше позволили послать за его больными солдатами (300—400 человек), оставленными в Патрасе, 1—2 судна. Выгрузка продовольствия на берег как там, так и в любом другом месте запрещалась¹.

После подписания договора посланники держав отправились в Коронский залив к генералу Мезону, а адмиралы остались «надзирать» за Ибрагим-пашой, который действительно 28-го начал сажать свои войска на суда. Почти сразу начались недоразумения с выявлением лиц «греческого происхождения». В основном на посадку шли греческие женщины и дети в возрасте от 6 до 15 лет. Их, замученных и испуганных, проводили между двумя колоннами египетских войск на берегу, и на вопрос союзного офицера, «желают ли они последовать за своим господином», как правило, следовал положительный ответ. Так, 29 августа из 61 опрошенной женщины только 4 осмелились заявить, «что предпочитают остаться на родине...». Находившийся на «Азове» Катакази с негодованием отмечал, что английские и французские офицеры, по

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 1. С. 154—155.

его сведениям, не очень-то старались при опросах выяснить правду.

Одновременно в Каламате продолжалась высадка трех бригад французского десантного корпуса (12 866 человек). Оказавшиеся на берегу части начали выдвигаться к Модону. Ибрагим-паша тут же попросил, чтобы до его ухода из Морей «военные действия были приостановлены». Французы не возражали.

Наваринская бухта в начале сентября, почти как год назад в день сражения, была наполнена судами под разными флагами, кроме разве что гурецких. Здесь расположились на якорях 2 русских корабля¹, корвет и 2 брига; англичане ввели сюда 2 корабля, фрегат, шлюп, корвет, бриг и транспорт, во французской эскадре насчитывалось по 2 корабля, фрегата и корвета, по 1 бригу, шхуне и пароходу, 6 транспортов, «дружественных» австрийцев представлял 1 бриг и 6 транспортов. Египетский флот включал в себя 1 корабль, 3 фрегата, 3 корвета, 17 бригов и 4 транспорта. Этот флот почти в полном составе 4 сентября вышел из Наварина, конвоируемый английскими и французскими судами. На борту его находилось примерно 6000 солдат, не считая больных, женщин и детей.

Единственным в составе египетского конвоя линейным кораблем был тот самый 84-пушечный, который после Наваринского сражения сдрейфовал к берегу. Англичане подрубили на нем мачты, вскоре упавшие во время шквала. Приводя в порядок уцелевшие после сражения суда, египтяне стащили линкор с мели, наскоро подремонтировали и поставили в бухте как блокшив-пюрьму для пленных греков. Летом 1828 г. его вновь вооружили привезенным из Александрии фрегатским рангоутом. Во время погрузки войск этот полуразбитый и находящийся, по мнению европей-

¹ Третий линейный корабль — «Иезекииль» отсутствовал лишь временно, так как был отправлен за водой к острову Занг.

ских моряков, «в отвратительном состоянии» корабль загрузили лошадьми и отправили с конвоем в Египет. И И. Кадьян рассказывал, что «герой Наварина» не дошел до Александрии: во время разыгравшейся в пути непогоды он начал гонуть. Людей с него спасли, а лошади и груз погибли.

По русским данным, в Наваринской бухте с продовольствием остались египетские 1 корвет и 2 брига, а на берегу — до 14 000 человек. В тот же день (4 сентября) на смену ушедшему египетскому конвою сюда вошел французский (1 фрегат, 1 корвет и 20 транспортов), доставивший очередные части корпуса Мезона (3000 человек). Они тут же начали высаживаться, а де Риньи предложил Ибрагим-паше воспользоваться «оказией» и отправить в Александрию следующие полки. «Если вы откажетесь от этого предложения, — писал французский адмирал, — мы принуждены будем объявить вам, что приостановим выдачу съестных припасов, ибо не видим основательного повода к замедлению перевозки войск, когда для сего имеются средства»¹. Тем не менее гордый паша с негодованием отказался, заявив, что договаривался эвакуироваться из Морей на своих судах.

8—12 сентября в Наварин прибыли очередные 42 французских транспорта и 7 египетских судов (3 корвета, 2 брига и 2 транспорта), в течение последующих 3 дней — еще 51 транспорт. На борту зафрахтованных французами судов находились последние подразделения и снаряжение трех их бригад.

Теперь судов для вывоза египтян было более чем достаточно, и 14-го числа упрямого военачальника

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 156. Первоначально французы представляли Ибрагим-паше 3 транспорта для перевозки «двух полков».

вынудили подписать новый протокол «конференции союзных адмиралов с Ибрагимом». Он должен был немедленно — «сегодня же после полудня» — начать посадку своих войск. Для лошадей адмиралы предоставляли ему 6 транспортов. Закончить эту «амбаркацию» (посадку) предполагалось в три дня. Жителям Модона, Корона и Наварина объявлялось, что желающих союзники перевезут за свой счет в порты Египта или Малой Азии, но после удаления египетских войск, оставшиеся на месте будут «пользоваться защитой и покровительством генерала Мезона до окончательного решения участи Морей»¹.

Разумеется, в 3 дня управиться с эвакуацией бывших оккупантов не удалось, но все-таки достаточно быстро — в течение недели — все египетские войска (12 000 человек) погрузились на транспорты, большей частью французские, и в двух отрядах под конвоем отправились из Наварина к себе домой. 23 сентября и сам Ибрагим-паша² сел на бриг «Крокодил»

¹ Там же С. 156—157.

² *Ибрагим-паша* (1789 — 1848), как и его отец Мехмет-Али, родился в Кавалле. С детских лет он участвовал в военных походах отца; доказав свои полководческие таланты, сформировал в Египте первую в мусульманских странах Средиземноморья регулярную (по европейскому образцу) армию и возглавил ее. Однако все победы, одержанные на полях сражений вынужденными египетскими феллахами, оборачивались поражениями, наносимыми дипломатами Европы. Так было в Морее, откуда завоевателя просто выгнали. В 1831—1832 гг. он покорил всю Сирию, разбил турецкую армию своего соратника по взятию Миссолонги Рашид-пашу и двинулся на турецкую столицу, но на Босфоре был остановлен русским Черноморским флотом под командованием М. П. Лазарева. Благодаря вмешательству дипломатов великих держав Ибрагим-паша в 1833 г. вынужден был вернуться в Сирию. В 1840 он вновь разбил турецкую армию, с помощью которой султан намеревался вернуть свой азиатский пашалык. И снова европейские державы вмешались

и в сопровождении египетского корвета и английского фрегата «Блонд» отбыл в Александрию.

Вскоре за египтянами последовала и большая часть турецких солдат из гарнизонов крепостей Наварин, Модон, Корон и Патрас, сдавшихся без боя французским войскам¹ в период с 22 до 29 сентября². По данным, отправленным Л. П. Гейденом в Петербург, всего из Морей было эвакуировано 18 000 египтян и 2000 турок. Албанская «вольница» еще в июле (в основном через перешейки и частично через Патрас) ушла в континентальную Грецию. Мусульман сменил французский корпус общей численностью в 17 000 человек.

Конфликт на Кандии

Более месяца эскадра Гейдена (3 корабля и 2 брига) отсиживалась у Наварина. Это были «Азов», «Александр Невский», «Иезекииль», «Усердие» и «Ахиллес». Бриг

в затянувшийся спор. Обложенный восставшими сирийцами, а также высадившимися англичанами и австрийцами, египетский полководец покинул и эту страну. По официальной версии, он умер в Египте от чахотки. Подробнее о старшем сыне египетского наместника см.: Зеленов Е. И. Египет. Средние века, Новое время. СПб., 1999.

¹ Всеми крепостями французы овладевали по одному образцу: войска окружали укрепления, блокированные с моря англо-французскими кораблями; следовало предложение о сдаче и формальный отказ, но при первых движениях французских частей к крепости она капитулировала перед наступающими. 22 сентября 3-й французской бригаде (генерал Шнейдер) таким образом был сдан Патрас; 25 сентября — Наварин; 26-го генерал Себастьяни «взял» Модон. 28 сентября французы вступили в Корон. Русские корабли в этих операциях не участвовали.

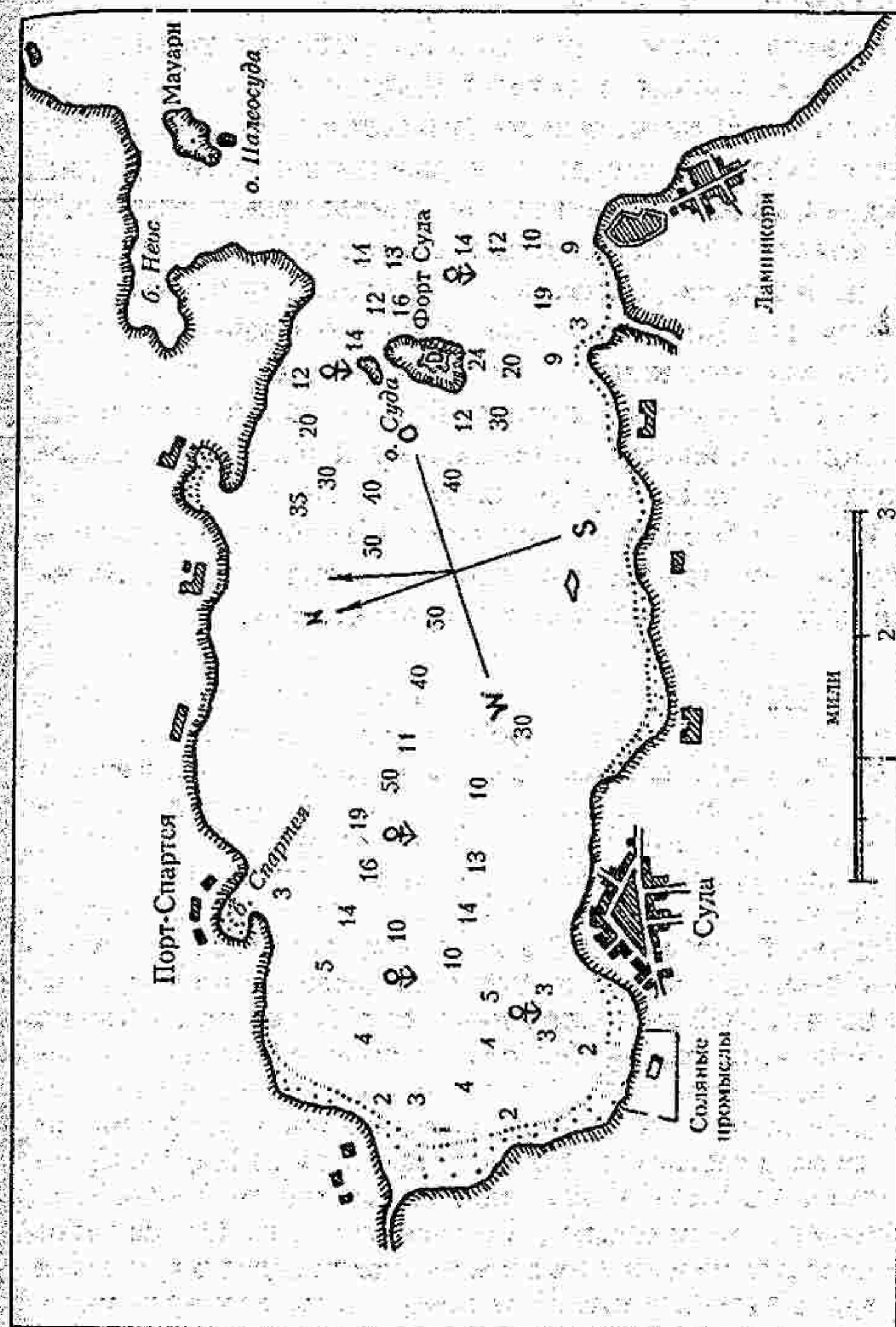
² Завершение операции союзников по освобождению Морей совпало с единственным крупным успехом русских войск на европейском театре военных действий с турками — 29 сентября сдалась Варна.

«Охта» после недолгого пребывания здесь отправил-ся на ремонт в Валетту.

Пока союзники хлопотали, высаживая французские войска и выдворяя египетские, русские моряки оставались, по сути, в роли статистов при «освобождении» Морей. Только сам адмирал с офицерами штаба эскадры участвовали в «совещаниях» и «конференциях» с английскими и французскими начальниками эскадр и с наконец-то прибывшими константинопольскими «министрами»-посланниками. В распоряжение Рибоьера опять поступил фрегат «Константин», сначала доставивший русского дипломата с Корфу в Наварин, а затем отправившийся с Рибоьером в Архипелаг к греческому президенту в Эгину. Лишь два офицера с «Азова» — лейтенант Пулягин и командир корабля капитан 2 ранга С. П. Хрущов — с переводчиком сходили на берег, наблюдая вместе с другими офицерами-союзниками за посадкой египтян на суда и стараясь не допустить вывоза греков в Александрию¹.

В самом конце лета «Иезекииль», а затем «Невский» отлучились на несколько дней на остров Зант, чтобы пополнить запасы воды и разжиться у местных греков зеленью и мясом. Корвет «Гремящий» и бриги постоянно находились в разъездах, перевоза в разные концы Средиземноморья дипломатических чиновников, фельдъегерей и депеши. Один

¹ Так начиналась карьера будущего графа и адмирала *Ефима (Ефримия) Васильевича Пулягина* (1803—1883). Молодой тогда моряк, он, как Нахимов и Корнилов, стал соратником М. П. Лазарева; совершил под его командованием кругосветное плавание на фрегате «Крейсер», а затем служил на «Азове». На этом корабле мичманом участвовал в Наваринском сражении и был удостоен ордена Св. Владимира 4-й степени с бантом. В феврале 1828 г. Пулягина произвели в лейтенанты. В 1830, завершая свою средиземноморскую кампанию, он на «Азове» же вернулся в Кронштадт.



из таких походов довольно неожиданно обернулся скандалом.

8 сентября бриг «Ахиллес» послали доставить депеши к крейсирующему острова Кандия английскому линейному кораблю «Реванж» («Revenge»), так как у союзников все мелкие суда оказались в разгоне. Когда бриг добрался до берегов острова и подошел на вид гурецкой, или, точнее, египетской крепости в бухте Суда, где отставившись английский корабль, с берега неожиданно загремели пушки. Под градом ядер «Ахиллес» вынужден был отдать якорный канат и отойти мористее.

— У нас с русскими война, — заявил ретивый комендант крепости прибывшему к нему командиру «Реванжа» капитану Томсону.

14 сентября бриг вернулся в Наварин, и взволнованный случившимся капитан-лейтенант М. П. Бутенев¹ доложил адмиралу о происшествии.

¹ Иван Петрович Бутенев — еще один «воспитанник» М. П. Лазарева, плавал с ним мичманом на «Крейсере» и лейтенантом — на «Азове». Во время Наваринского сражения был тяжело ранен (потерял руку). Как и П. С. Нахимов, награжден «следующим чином и орденом Св. Георгия 4-й степени». Лечился на Мальте. После возвращения брига «Ахиллес» из первого похода за депешами в Неаполь в феврале 1828 г. назначен его командиром. Весной 1830 г. заболел во время рейса брига из Поро в Константинополь. Несмотря на уговоры посланника Рибоьера, отказался остаться при посольстве и велел доставить себя на «Ахиллесе» обратно на эскадру. В том же году перевезен на фрегате «Елена» из Поро в Кронштадт. В 1831 — 1833 гг. командовал новым бригом «Парис», отправленным в составе отряда на Средиземное море для пополнения отряда русских судов в греческих водах. В 1833 г. произведен во флигель-адъютанты императора и вернулся из Севастополя в Петербург. В 1834 произведен за отличие в капитаны 2 ранга и назначен командиром 74-пушечного корабля «Память Азова», который водил в море две кампании на Балтике. Весной 1836 безвременно скончался.

— Как, союзные державы с Египтом не воюют, их войска мирно вывозят из Мореи, да еще охраняют. Это оскорбление флага! — заявил Гейден. В считанные часы под командованием контр-адмирала Лазарева была снаряжена «экспедиция возмездия». 15-го «Иезекииль» (под контр-адмиральским флагом), «Невский» и «Ахиллес» вышли в море. Обескураженные союзники только и успели, что присоединить к русским судам свои: французы — фрегат «Амфитрида», а англичане — бомбардирский шлюп «Эребус» («Erebys»).

19 сентября вся эта эскадра подошла к Суде, где продолжал мирно стоять «Реванж». М. П. Лазарев предложил Томсону бомбардировать крепость и высадить десант. Англичанин отказался, ссылаясь на свои инструкции, и постарался отговорить русского адмирала от военных действий и принять извинения «гурок», которые тут же последовали. По-видимому, мудрый начальник штаба русской эскадры решил смягчить горячность своего адмирала и не обострять отношения между союзниками — удовлетворившись формальными извинениями, он с экспедицией покинул Кандию.

Через несколько дней после этих событий Рибоьер не без доли злорадства сообщил Л. П. Гейдену обидные для начальника эскадры подробности: «Касаательно оскорбления, нанесенного русскому флагу в Судской гавани, ваши товарищи адмиралы¹ писали английскому и французскому послам (*Каннингу и Гильемино*) в таком тоне, который выказывает их недоброжелательные чувства. Инструкции, коими они

¹ Этот термин — «ваши товарищи» или «товарищ» — никакого особенного подтекста не имел и обыкновенно употреблялся при переписке, иногда без добавления «адмиралы» («адмирал»); так и дипломаты, упоминая в частной переписке о своих «товарищах», имели в виду дипломатов соответствующего им ранга.

(адмиралы) снабдили своих капитанов, неприличны, в особенности инструкции Малькольма; он приказывает своему подчиненному играть роль *посредника* между русскими и турками, если его пригласят те или другие. Каннинг понял неприличие такого посредничества, и потому не сообщил мне английский документ и только дал с него французский перевод...»¹

25-го русские суда вернулись в Наваринскую бухту, где оставались «Азов» и «Усердие». Проследив за уходом последних транспортов с оккупантами, Гейден поспешил отправиться на Мальту «приготовить эскадру для бурных зимних плаваний». Так дипломатично объяснил действия адмирала историограф Кадьян 29 сентября «Азов», «Иезекииль» и «Невский» ушли в Валетту. В Архипелаге должны были остаться только фрегаты «Елена» (при президенте Греции) и «Константин» (при Рибопьере).

В сентябре к берегам Морей вновь пришел многострадальный «Кастор». Заразный фрегат простоял на Мальте (в Марсо-Мушето) в карантине с 2 июня по 15 июля. 43 дня его моряки протомились на жаре в изоляторе лазарета. После перевода «Кастора» в гавань Валетты он был тщательно осмотрен Л. Ф. Богдановичем и корабельным мастером Жерменом: в трюме оказалось много «гнилостей». Ремонт фрегата на вольной верфи продолжался в течение всего августа и в начале сентября. К 12-му числу судно кое-как привели в порядок для плавания и даже покрасили. На следующий день «Кастор» отправился «к адмиралу» в Наварин. 21 сентября он бросил якорь у острова Сфактерия, застав финал эвакуации египтян, а через 2 дня пошел с депешами в Поро и затем должен был уйти обратно на соединение с эскадрой.

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 163.

Этот фрегат, как и бриги «Ахиллес» и «Пример», добирался до Мальты самостоятельно. Корвет «Гремящий» с курьером еще 13 сентября ушел в Анкону. 28-го за ним последовал «Усердие». После завершения рейсов и эти суда должны были прибыть в Валетту. На Мальте уже находился «Сухум-Кале», грузившийся продовольствием для «Елены» и «Константина».

Явная поспешность, с которой начальник русской эскадры покинул со своими кораблями берега Греции, объяснялась не только необходимостью произвести ремонт разохшихся под палящим лучами южного солнца палуб и корпусов судов и возможностью дать отдых вконец измотанным непрерывными плаваниями морякам, шестой месяц отрезанным от берега. Главной причиной являлась подготовка эскадры к выполнению новой, теперь уже совершенно самостоятельной задачи — блокады Дарданелл. Депешу с этим известием Гейдену доставил 18 сентября специальный курьер из главной императорской квартиры под Варной капитан-лейтенант Лазарев 3-й (брат начальника штаба эскадры). Кроме того, вскоре на Мальту должно было прийти подкрепление из Кронштадта — эскадра контр-адмирала Рикорда, флагманский корабль которого, по донесению командира «Кастора», уже достиг Валетты.

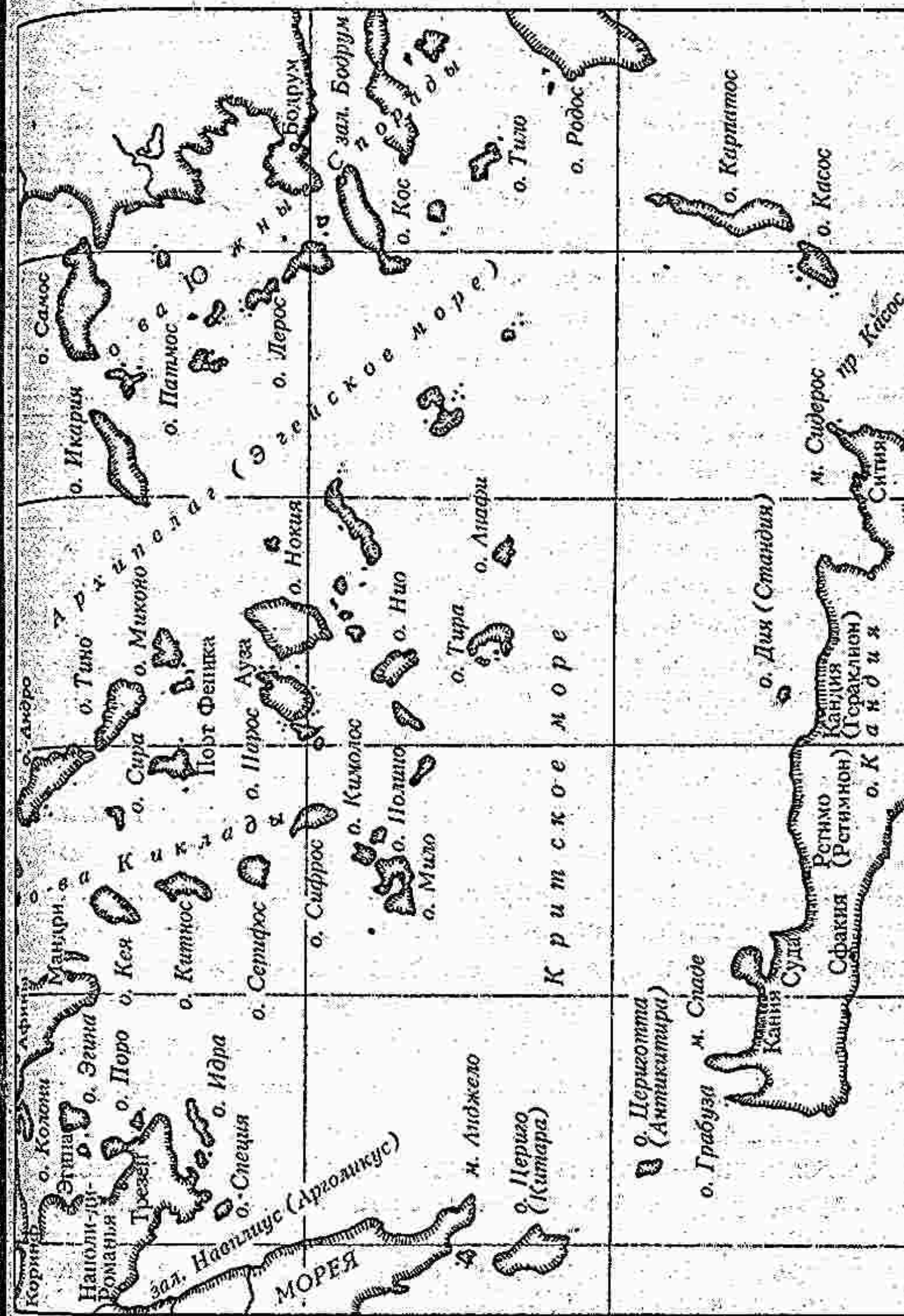
Именно все эти выяснившиеся обстоятельства заставили Гейдена и его начальника штаба пренебречь обидой, нанесенной в Суде, и прервать экспедицию на Кандию, цель которой состояла не только в возмездии туркам.

С начала 20-х годов на Кандии (Крите) не прекращалась гражданская война, ненадолго прерванная

высадкой в 1824 г. египетских войск. После отправления их в Морею военные действия продолжились. Воспользовавшись ослаблением турецко-египетского флота после Наваринского сражения, греки решили помочь островитянам. На Кандию (как и на Хиос) была направлена многочисленная экспедиция: в декабре 1827 г. в заливе Сиггия (на южной стороне острова) высадилось 2500 кандиотов. Одновременно правительство Греции ходатайствовало перед союзными адмиралами об установлении блокады острова «на том же основании, как и блокада Пелопоннеса и материка, так как Кандия... по многим актам греческого народа, составляет нераздельную часть Греции...»

Однако союзники, опираясь на пресловутое постановление константинопольской конференции 1827 г. (согласно которой этот остров в состав будущей греческой территории не включался), в войну на Кандии предпочли не вмешиваться. Еще в октябре 1827 г., после Наваринской победы, адмиралы писали в греческий законодательный комитет (совет), что они «не поставляют никакого препятствия господству греков на острове Кандия» и лишь требуют уничтожения главного пиратского притона в Карабузе (Грабусе). В очередной раз вопрос о помощи грекам подменялся вопросом о борьбе с пиратством, то есть фактически действиями против инсургентов¹.

В 1825 г., во время расцвета морского разбоя в Архипелаге, небольшой отряд кригян (кандиотов) овладел крошечным островком Грабуза, расположенным у западной оконечности Кандии. Это место быстро превратилось в своеобразную базу греческих «джентльменов удачи», действовавших не только в районе



Центральная и южная части Архипелага и остров Кандия (Крит)

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 96.

Крита, но и у берегов Киликии¹, Сирии и «задумывавших даже экспедиции в Атлантический океан». По данным Г. Гервинуса, наиболее подробно из всех историков остановившегося на действиях пиратов, «скопище головорезов, собравшихся на Грабусе, имело в своем распоряжении ко времени Наваринской битвы 8 бригов и 40 шхун...»². Считалось что в их руки за три года попало 487 купеческих судов, в том числе 93 английских. «В давно опустевшей крепостице (форту) появилось множество домов и складов для товаров, а церковь, стоявшая на вершине скалы, наполнилась прекрасными приношениями в честь Пресвятой девы «Клефтрики»»³. Оправдываясь перед правительством и фиэллинами Европы, грабусцы клялись, что они подготавливают освобождение Кандии. И действительно, в декабре 1827 именно через этот «порт» пролегал путь греческой вооруженной экспедиции, направлявшейся на южный берег острова.

В январе 1828 г. перед Грабусой появилась экспедиция союзников коммодора Томаса Стейса, командира английского фрегата «Айсис» («Isis»). Стейс потребовал от местных властей «выдачи всех кораблей и награбленных товаров и 12 назначенных им лиц (вожаков разбойников)». Греки храбро отрицали свою причастность к пиратству и с возмущением заявили протест действиям европейских моряков. 20—31 января «старый коммодор безжалостно открыл огонь по стоявшим в гавани кораблям, некоторые из них захватил, а некоторые уничтожил». Затем на островок высадился десант из команд английских и француз-

¹ Киликия — древняя область Малой Азии, в данном случае турецкое побережье на Средиземном море на юге Турции.

² Гервинус Г. История девятнадцатого века от времени Венского конгресса. Т. VI. С. 304.

³ Клефты — греческие разбойники, веками действовавшие в горных районах Греции, контролировавшие целые районы и не покорившиеся туркам.

ских судов. Грекам пришлось выдать 5 вожakov и навсегда покинуть вместе с семьями обжитые ими места. Часть их домов была разрушена, а в форту расположен союзный гарнизон из состава десанта. Хотя адмиралы успокаивали президента Каподистрию, что после того, как захваченные у пиратов товары и вещи будут переписаны и помещены в «безопасное место», форт будет передан греческому правительству, союзники надолго обосновались в Грабусе¹.

К лету 1828 г. неподалеку, в бухте Суда, была устроена станция союзных кораблей (главным образом английских). Из-за возможности доставки через Кандию продовольствия и снаряжения для армии Ибрагим-паши остров был объявлен в морской блокаде. В происходящие на самом острове события иностранные моряки не вмешивались, хотя кровь в развернувшейся там гражданской войне текла рекой.

Если Хиосскую экспедицию Каподистрия по просьбе союзных адмиралов эвакуировал, то борьбу греков-христиан на Кандии президент, как ранее и все греческие правительства, поддержал. Именно по его указанию было продлено крейсерство греческих судов от морейских берегов до Кандии и налажена

¹ Там же. С. 308; Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 96—97. Президент Каподистрия, с согласия которого официально проводилась эта экспедиция, направил в Грабусу в качестве коменданта острова и форта капитана Гана. Сохранились его рапорты президенту, из которых следует, что хозяйничавшие в форту англичане ни с ним, ни вообще с греками никак не считались. Уже после окончания русско-турецкой войны 1828—1829 гг. адмиралы Гейден и Рикорд сумели настоять, чтобы в состав союзного гарнизона Грабусы вошли и русские моряки. В 1830 г. на островок высадились члены экипажа корабля «Фершампенуаз» под командованием лейтенанта И. И. Шанца.

поставка повстанцам оружия и добровольцев. В результате летом 1828 г. кандiotы довели численность своей «армии» до 6000 человек. В августе они под руководством командированного Каподистрией полковника Рейнеке спустились с гор и перешли в наступление. Терпя поражения в открытых боях, турки повсеместно отходили к своим крепостям на северном берегу. В отместку мусульманское население острова и организованные ими добровольные вооруженные отряды устроили в городе Кания (Хания) и его окрестностях резню. Погибло до 2000 греков-христиан.

Получив известие о произошедшей трагедии, бывшие посланники в Константинополе (в первую очередь английский и французский, находившиеся в Эгине) сделали вид, что пытаются принять меры к прекращению кровопролития. Причем с этим призывом они обратились не к своим начальникам эскадр, а к греческому президенту! И Каподистрия в ответ смог только предложить отправить на остров специальную интернациональную комиссию при участии представителя Греции. Завершилась эта переписка весьма оригинально. Полковник Рейнеке, командующий отрядами кандiotов, по просьбе Каподистрии и с помощью командира «Реванжа» попытался вступить в переговоры с начальником мусульманских отрядов, находящихся на острове. Предложение о перемирии на Кандии «гурок» категорически отверг. Более того, «боясь возбудить неудовольствие» Ибрагим-паши, он через Томсона потребовал, чтобы повстанцы вернулись в горы и на свою базу в Сфактии.

Одновременно русский посланник (в депеше от 11 сентября) начал настойчиво убеждать Л. П. Гейдена в необходимости продолжить блокаду острова, «дабы не подвергнуть тамошних греков мести гурок и отнять у последних возможность посылать в Гре-

цию новые отряды (?)», а кроме того, советовал склонить к поддержанию блокады прочих адмиралов. Через три дня (14 сентября) Рибопьер вновь предложил адмиралу употребить его «спасительное влияние для ускорения столь полезного для греков примирения». Спустя еще неделю (20-го числа) дипломат писал Гейдену:

«Сообразно с принципами, на которых основаны данные мне и вам инструкции, я согласился со своими товарищами насчет необходимости продолжать блокаду Кандии, несмотря на очищение Мореи египетской армией, о чем мы и сообщим нашим дворам...» Далее посланник чуть ли не в приказном тоне указывал адмиралу на то, что он должен вместе с другими начальниками эскадр поддерживать строгую блокаду острова, чтобы «добиться прекращения вообще войны и ужасных кровопролитий...»¹

К счастью для русских моряков, приказывать начальнику эскадры дипломат все-таки не мог. Раздосадованный поведением союзных адмиралов и оскорблением в Суде, Л. П. Гейден в ответ сообщил посланнику о происшествии с «Ахиллесом», экспедиции Лазарева и, видимо не желая ссориться с влиятельным вельможей, добавил: «Я бы рад исполнить предложение вашего сиятельства, но теперь мне это невозможно, потому что я должен отправиться на Мальту, дабы купить там съестные припасы и забрать присылаемые из Кронштадта»². Ни о предстоящей блокаде Дарданелл, ни о своем беспокойстве за судьбу эскадры Рикорда, из которой на Мальту добрался только один корабль, адмирал раньше времени распространяться не захотел³.

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 161—162.

² Там же. С. 163.

³ После прибытия фрегата «Кастор» к Наварину (21 сентября) общительный лейтенант Рыкачев тут же отправился с визитом к своему бывшему сослуживцу по

Уже на Мальте Гейден получил еще одно письмо Рибопьера, посланное вдогонку эскадре (22 сентября). Дипломат вновь выговаривает адмиралу за его «бегство», намекая на «намерения Государя», известные Гейдену¹, и на формальное согласие послов, так что «мне бы ничего не оставалось желать, как только чтобы русские суда были назначены для этого (для блокады Кандии)». Именно в этом послании Рибопьер, стараясь раззадорить адмирала, сообщил ему о неприличных инструкциях, данных Малькольмом командиру «Реванжа»².

«Ганугу», а ныне командиру брига «Усердие», капитан-лейтенанту Анпенкову. На состоявшемся дружеском обеде присутствовал и флигель-адъютант П. П. Лазарев, «недавно приехавший курьером к адмиралу... с повелением, кажется, блокировать Дарданеллы, — пишет лейтенант в своих записках, — но до прибытия сюда эскадры адмирала Рикорда это остается в *секрете*. См.: Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. С. 272.

¹ Видимо, посланник имел в виду «советы» Николая I греческому президенту о желательности освобождения греческими вооруженными силами как можно большей территории Греции и островов Эвбея, Самос и Кандия, чтобы при заключении мира с Турцией и назначения окончательных границ греческого государства поставить и султана, и правительства европейских держав перед фактом обладания греками этих территорий.

² Настойчивость, с которой А. И. Рибопьер пытался заставить Л. П. Гейдена направить суда его эскадры к Кандии, характеризует посланника как дипломата не лучшим образом. Получается, что он «подыгрывал» своим иностранным «товарищам», явно пытавшимся спровоцировать русского адмирала на самостоятельные действия, несовместимые с общими для союзных эскадр инструкциями. Разразившийся через несколько месяцев (весной 1829 г.) международный скандал, вызванный лишь кратковременным крейсерством русских кораблей у берегов Кандии, показывает, что если бы начальник русской эскадры в сентябре 1828 г. попытался помочь кандиотам, возможно, блокада Дарданелл не состоялась бы, будучи запрещена той же Лондонской конференцией.

ГЛАВА 6

Кампания 1828 г. От Кронштадта до Дарданелл

Эскадра Рикорда

Вопрос о замене потрепанных в Наваринском сражении судов эскадры Л. П. Гейдена новыми возник в конце 1827 г., когда в Петербурге получили донесение адмирала с подробными перечнями повреждений, полученных кораблями и фрегатами. На Средиземное море планировалось послать 4 линейных корабля и 4 фрегата, то есть почти все, что еще оставалось боеспособным на Балтике. Весной 1828 г. сразу после освобождения ото льда кронштадтских гаваней нужно было начать вооружение судов и к 1 июня отправить флот в море, снабдив корабли провизией и запасами на 6 месяцев. На них предстояло погрузить и необходимые для «первой» средиземноморской эскадры запасные рангоут и такелаж, дельные вещи, материалы для ремонта. Одновременно с отправляемыми в дальнее плавание кораблями и фрегатами должны были вооружаться, по примеру прошлого года, все годные «в здешнее море» суда корабельного флота, назначенные в практическое плавание на

Балтике, в том числе и законченные постройкой на верфях Архангельска и Петербурга.

Весь этот флот поручался адмиралу Д. М. Сенявину, а перегон второй средиземноморской эскадры — контр-адмиралу П. И. Рикорду.

«Державный хозяин флота» император Николай I торопился на войну и все указания по вооружаемому к кампании 1828 г. Балтийскому флоту дал заранее, до своего отъезда на юг России в действующую армию. Он лично отобрал из списка флагманов флота Петра Ивановича Рикорда¹ и собственноручно составил список эскадры Сенявина («Ордер де Баталь»), отметив суда, отправляемые в Средиземное море². В эскадру Рикорда вошли линейные корабли: гимберующийся 84-пушечный «Фершампенуаз», 74-пушечные «Царь Константин» и «Князь Владимир», 64-пушечный «Эммануил» (бывший фрегат), 3 новых архангелогородских 44-пушечных фрегата «Мария», «Ольга» и «Александра». Четвертого фрегата, годного в дальнее плавание, на флоте не нашлось. Для практического плавания вооружались корабли «Сысой Великий» и «Святой Андрей», фрегаты «Крейсер», «Меркуриус» («Меркурий»), «Диана» и отремонтированный трофеем русско-шведской войны 1808—1809 гг. бриг «Коммерстракс»³.

В этом же году должна была начаться первая кампания и для нескольких новых судов. Два корабля (74-пушечные «Кацбах» и «Кульм»), спущенные на

¹ В списке числилось 2 адмирала и 7 контр-адмиралов — командиров бригад всех трех флотских дивизий Балтийского флота. Николай I своей рукой начертил: «послать К(онтр) А(дмирала) Рикорда» (см.: РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 784, л. 2).

² Там же, ф. 170, оп. 1, д. 120, л. 32.

³ 15 июля «практическая» эскадра Сенявина пришла на Ревельский рейд. На борту было всего 1737 человек (экипаж «Святого Андрея» состоял из 630 человек, экипажи «Меркурия», «Дианы» и «Крейсера» соответственно 347, 349 и 288 человек; на борту брига находилось 120 моряков). См. РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 120, л. 205.

воду в Архангельске, планировалось перегнать в Кронштадт. Из Петербурга сюда же предстояло провести три линейных корабля, фрегат и два брига: спущенные на воду на Новом Адмиралтействе 100-пушечный «Император Александр» и 84-пушечный «Императрица Александра»; построенные на Охтенской верфи 74-пушечный корабль «Великий Князь Михаил», 44-пушечный фрегат «Княгиня Лович», 20-пушечные бриги-близнецы «Улисс» и «Телемак»¹. В апреле предполагалось, о чем вице-адмирал А. И. Моллер и сообщил Л. П. Гейдену, что все суда охтенской постройки будут присоединены к эскадре Рикорда. В таком случае бриг «Коммерстракс» оставался на Балтике².

Получив обнадеживающие рапорты о начале работ по вооружению флота в Кронштадте, император 25 апреля покинул Петербург и поспешил в «главную квартиру» 2-й армии, которая в этот же день должна была начать переправу через пограничную с Дунайскими княжествами реку Прут.

Как ни торопились адмиралы и командиры кораблей, но только с 21 мая суда сенявинской эскадры начали вытягиваться из гаваней и становиться на якорях на кронштадтских рейдах. К началу июня их оказалось 11: 4 линейных корабля, 6 фрегатов и бриг. Сенявин поднял свой флаг Главнокомандующего на «Святом Андрее», контр-адмиральский флаг Рикорда взвился на «Царе Константине» (нахождение флагманов на определенных кораблях предусматривалось императорским «ордером»). Полностью и в

¹ В списке эскадры Сенявина формально числился и шлюп (транспорт) «Кроткий» (кап.-лейт. Л. А. Гагемейстер), но шлюп готовился в «дальний вояж» на Тихий океан. После своего первого кругосветного плавания под командованием Ф. П. Врангеля судно нуждалось в большом ремонте. Как и все детища судостроителей «эпохи Александра I», оно имело «много гнилостей» и отправилось в плавание только в сентябре.

² РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 120, л. 34.



А. С. Меншиков (1828 г.)
(с литографии Басина, сделанной с портрета А. Брюлова)

срок выполнить «высочайшие» указания не удалось. «Сысой Великий» пришлось для осмотра ввести в док, где он задержался до конца лета. «Фершампенуаз» вывели из гавани 4 июня, но в далеко не законченном виде. О готовности новых судов ранее июля вообще говорить не приходилось, и Моллер приказал Сенявину дожидаться только «Фершампенуаза». На стоявших на рейде кораблях продолжали стучать молотки и визжать пилы; мастеровых даже разрешили не свозить на ночь на берег «для успешного производства адмиралтейских работ». Еще доукомплектовывались команды, шла проверка, а в ряде случаев и замена гнилых парусов и такелажа, превших, как выяснилось, не только в мальтийских, но и в кронштадтских магазинах. Одновременно продолжалась погрузка боезапаса, продовольствия и материалов. И здесь не все шло гладко: то не хватало пороху, то вдруг стало известно, что большая часть доставленных в Кронштадт и предназначенных для эскадры Гейдена досок оказалась никуда не годной. Подготовкой к кампании 1828 г. и ее проведением руководил вице-адмирал Моллер, так как «руководитель» флота А. С. Меншиков отправился на Черное море помогать А. С. Грейгу в проведении операций Черноморского флота.

Диспозиция эволюционной эскадры адмирала Сенявина на Большом кронштадтском рейде в начале июня 1828 г.

Ранг	Название	Экипаж	Командир
Корабли			
74-пуш.	«Царь Константин»	1-й флотский	Кап. 1 ранга И. Н. Бугаков
74-пуш.	«Князь Владимир»	3-й флотский	Кап. 1 ранга А. И. Грен (2-й)
74-пуш.	«Сысой Великий» ¹	4-й флотский	Кап. 2 ранга А. А. Дурасов
74-пуш.	«Святой Андрей»	6-й флотский	Кап. 2 ранга А. В. Мухоморов
74-пуш.	«Фершампенуаз»	8-й флотский	Кап. 1 ранга Г. И. Платер (2-й)
64-пуш.	«Эммануил»	9-й флотский	Кап. 1 ранга Е. Е. Куличкин
Фрегаты			
44-пуш.	«Меркуриус»	6-й флотский	Кап.-лейт. Н. А. Чеглоков
44-пуш.	«Диана»	9-й флотский	Кап.-лейт. Г. А. Кашеринков
44-пуш.	«Мария»	10-й флотский	Кап.-лейт. П. Д. Ишкарин

¹ Ремонтировался в Кронштадте

Дислопозиция эволюционной эскадры адмирала Сенявина на Большом
кронштадтском рейде в начале июня 1828 г.
(продолжение)

Ранг	Название	Экипаж	Командир
Фрегаты			
44-пуш.	«Ольга»	13-й флотский	Кап. 2 ранга А.Ф. Северюков
44-пуш.	«Александра»	15-й флотский	Е.А. Шлипенбах
44-пуш.	«Княгиня Лович» ¹	16-й флотский	Кап.-лейт. В.Ф. Бологовский
36-пуш.	«Крейсер»	12-й флотский	Кап. 2 ранга А.А. Давыдов
Бриги			
14-пуш.	«Коммерстракс»	2-й флотский	Кап.-лейт. Ф.А. Тверитинов
20-пуш.	«Улисс» ¹	5-й флотский	Кап.-лейт. Н.М. Кропотов
	«Телемах» ¹	8-й флотский	Кап.-лейт. Д.П. Замыцкий
Шлюп			
20-пуш.	«Кроткий» ²	5-й флотский	Кап.-лейт. Л.А. Гаемейстер

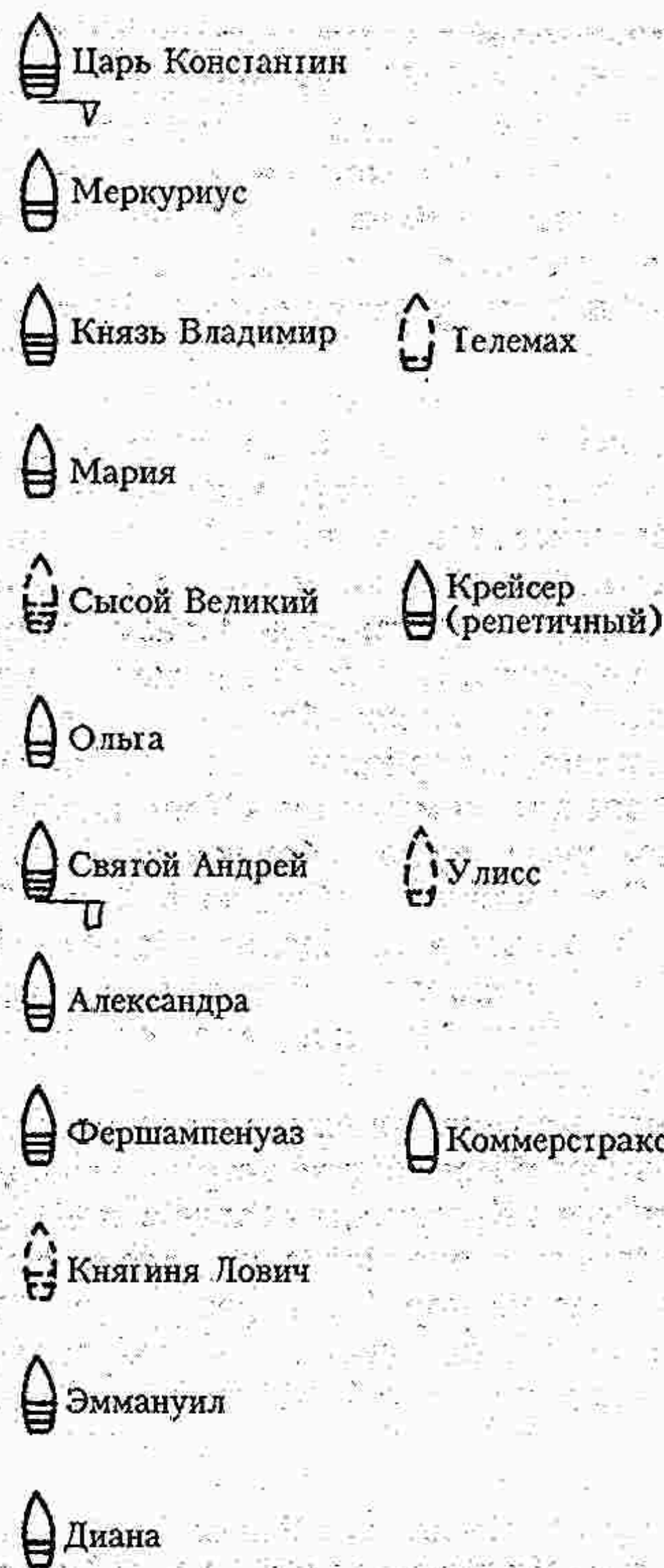
Когда командиры доложили о готовности своих судов выйти в море, задули сильные встречные ветры. В оправдание задержки Моллер даже составил и отослал императору специальную справку о ветрах за первую половину июня, а сам, не дождавшись выхода эскадры, ушел в отпуск «для исправления расстроенного моего здоровья», как значилось в приказе адмирала³.

Вечером 15 июня флот наконец-то вступил под паруса. В море отправились 5 кораблей, 6 фрегатов и бриг. Высочайше утвержденной инструкцией Д.Н. Сенявину предписывалось, не заходя в порты и не останавливаясь, довести флот до пролива Зунд, где отделить эскадру Рикорда, а с остальными судами крейсировать в Балтийском море и Финском заливе «для обучения моряков...» П.И. Рикорд должен был без остановки на Копенгагенском рейде и заходов в другие

¹ Дооборудовались в Кронштадте, на рейде отсутствовали.

² В состав эскадры входил формально — был назначен в «дальний вояж» весной и летом находился в ремонте.

³ Приказ о своем отпуске А.И. Моллер издал 14 июня 1828 г. (см.: Там же Л. 138).



Дислопозиция эволюционной эскадры адмирала Сенявина на Большом
кронштадтском рейде в начале июня 1828 г.

иностранные порты вести эскадру на Средиземное море, где сдать ее Л. П. Гейдену, а затем привести в Кронштадт или, в случае ранних заморозков, в Ревель корабли «Азов», «Иезекииль», «Александр Невский» и фрегат «Кастор». В инструкции оговаривалась возможность изменения списка возвращавшихся на Балтику кораблей «по усмотрению» Гейдена¹.

Столь нервно начавшийся поход так же беспокойно и проходил. В первый день плавания отстал бриг «Коммерсракс». На третий день, 18 июня, «противу острова Гогланда» сел на мель флагманский корабль Рикорда «Царь Константин». Сразу стянуть его на глубину не удалось. Начали разгружать, перевозя пушки с верхней палубы корабля на другие суда, но погода портилась, ветер крепчал, и обеспокоенный Сенявин разрешил командиру «Константина» вылить за борт пресную воду из 50 бочек и сбросить несколько орудий². Это помогло — облегченный корабль без повреждений сошел с мели. Целый год потом пришлось адмиралам Сенявину и Рикорду оправдываться перед руководством Морского министерства в потере казенного имущества.

27 июня эскадра пришла в устье пролива Зунд и стала на якорь в Кегэ-бухте, встретив на подходе возвращающихся в Кронштадт «Гангут» и «Проворный». Два дня ушло на окончательное перемещение моряков с корабля на корабль и разгрузку «Фершампенуаза», который при своей большой осадке (по рапорту командира — до 24'4" или 7,4 м кормой) не

¹ Инструкции Сенявину и Рикорду от начальника Морского штаба помечены 16 мая 1828 г. (см.: Там же. Л. 56, 61).

² Было выброшено за борт, или, как деликатно рапортовали моряки, «спущено в воду» 8 24-фунтовых пушек с гондека и 900 ядер к ним, а так же 550 ядер 36-фунтовых (см.: Там же, ф. 193, оп. 1, д. 33, л. 93).

мог иначе пройти мелководную часть пролива. 30 июня Д. П. Сенявин повел остатки Балтийского флота — 1 корабль и 3 фрегата обратно в Финский залив. 1 июня к ним присоединился догнавший эскадру «Коммерсракс»¹.

П. И. Рикорд, пересев со своим штабом 29 июня на «Фершампенуаз», отправился с 4 кораблями и 3 фрегатами в пролив. Оказавшись впервые за свою службу на флоте начальником отдельной эскадры (хотя бы только для ее перегона), известный мореплаватель показал себя настоящим флотоводцем, сразу настроив моряков на боевой лад. В изданном 29 числа приказе он объявил своим подчиненным, что главной целью отправления эскадры являются боевые действия на Средиземном море против турок, и потребовал по вступлении в это море «готовности к бою на всякое время». Проинформировал Рикорд офицеров и о повелении эскадре следовать на Мальту, «не заходя ни в какие порты»².

¹ Упоминания о бриге «Коммерсракс» (из состава практической эскадры) здесь и ранее не случайны: советские военные историки этот бриг почему-то упорно «присоединяют» к эскадре Рикорда, что не соответствует действительности.

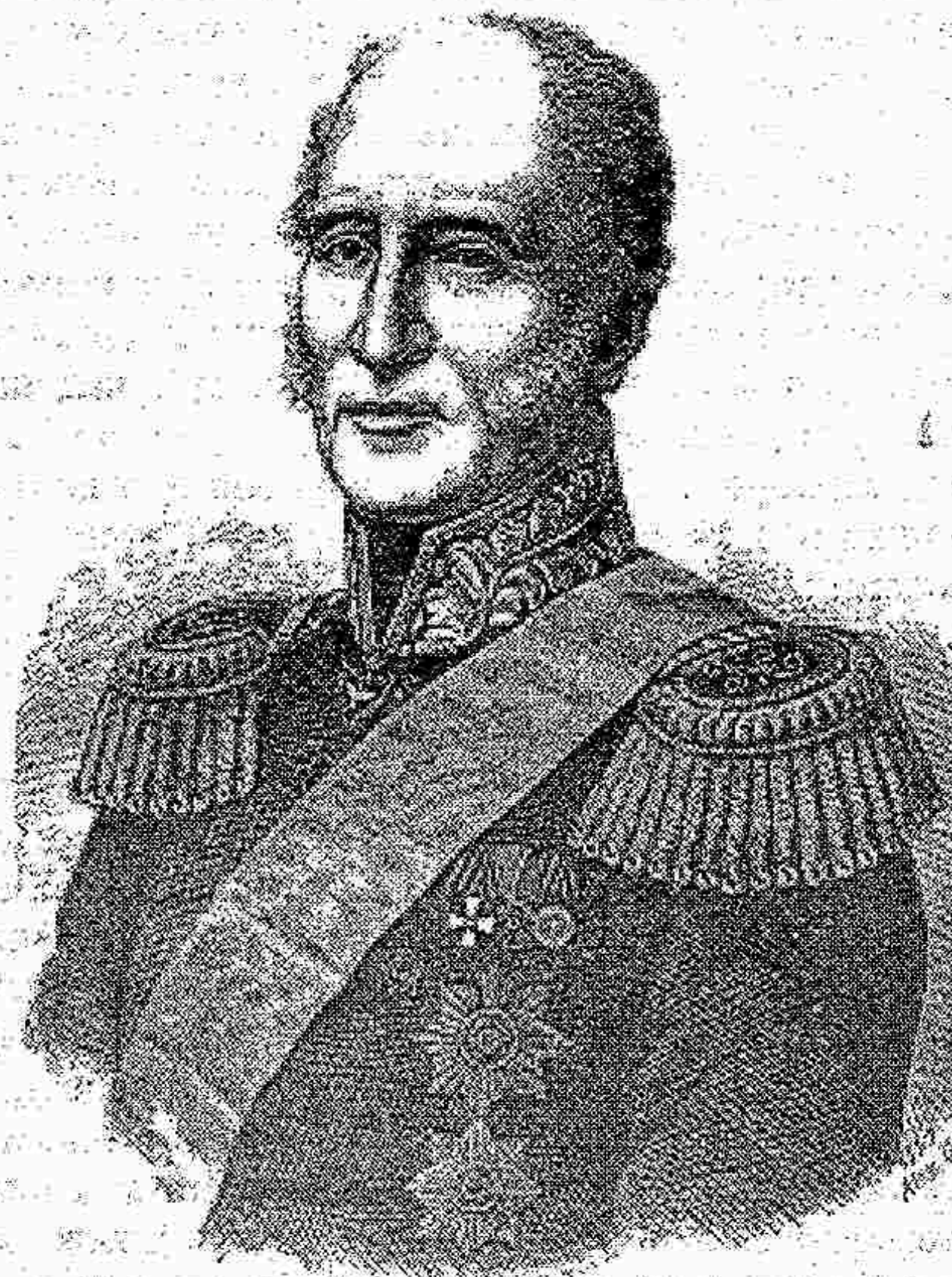
² Приказ по эскадре №55 от 29 июня 1828 г. гласил: «...Небезызвестно всем г. г. (господам) командирам, что главная цель отправления эскадры в Средиземное море заключает в себе военные действия противу врага, недавно испытавшего в знаменитой победе при Наварине, где Российский флаг увенчался блистательною славою, что соблюдением одной строгой военной дисциплины, а не превосходством сил приобретаются победы. А посему рекомендую г. г. командирам обращать особое внимание на сей важнейший для военных судов предмет сохранением во всяком случае и во всех отношениях военной строгой дисциплины и содержанием при вступлении в Средиземное море командуемых ими кораблей и фрегатов в готовности к бою на всякое время. Известные мне достоинства г. г. капитанов, их усердие и рвение к

Плавание «второй средиземноморской эскадры» оказалось долгим и еще более драматичным, чем «первой» Гейдена. Переход от Зунда до Ла-Манша из-за неблагоприятных ветров затянулся на целый месяц. На входе в Английский канал (Ла-Манш) «Фершампенуаз» по вине лоцмана течением снесло на банку. Только благодаря опытности и энергии его командира, капитана 1 ранга Платера, это очередное приключение закончилось благополучно. В конце июля эскадра вышла на просторы Атлантики, но тут же попала в сильный шторм. В ночь с 27 на 28 июля флагман потерял из виду свои суда. Согласно предписанию «следовать без задержки», адмирал решил продолжить поход, несмотря на полученные «Фершампенуазом» повреждения и открывшуюся течь¹.

11 августа корабль добрался до Гибралтара. Командант английской крепости сообщил: «Русские военные суда чрез пролив не проходили». Прождав напрасно 17 дней, П. И. Рикорд отправился из Гибралтара прямо на Мальту, куда пришел 8 сентября. Только

пользе службы, коими я имею честь командовать, дают мне полное право надеяться, что со стороны их ничего не будет упущено могущего поспешествовать к достижению сей главной цели, при содействии г. офицеров, которые беспрекословным своим повиновением и исполнением своих обязанностей, по внушению собственной чести, будут служить примером для подчиненных...» (см.: РГАВМФ, ф. 195, оп. 1, д. 42, л. 80).

¹ Течь, «оказавшаяся» во время шторма, «происходила» портами нижнего дека, «по причине, что оные были сделаны из сырого леса, сохлись, не плотно закрывались, отчего конопать непрерывно вышибало...», — объяснял Платер в рапорте Рикорду. Хотя воду матросы откачивали всеми помпами и отливали ведрами во все люки, ее скопилось в интрюме на 60" (1, 2 м); было подмочено 47 пудов (776 кг) пороха и чуть ли не треть запаса сухарей. Водой, попавшей сверху сквозь палубы, залило медикаменты в кубрике (см.: РГАВМФ, ф. 195, оп. 1, д. 33, л. 172 — 174).



Адмирал П. И. Рикорд

в Валетте адмирал узнал, что «потерявшаяся» эскадра ремонтируется в Англии!

Оказалось, что во время злополучного шторма суда эскадры отбросило к английскому берегу. Все они получили повреждения, особенно досталось «Эммануилу». Посоветовавшись, капитаны решили спуститься в ближайший английский порт, и 30 июля зашли в

Плимут. Старший из командиров кораблей, капитан 1 ранга Бугаков, возглавивший эскадру, через русского посланника договорился о ремонте. Сделать это оказалось нетрудно, так как князь Ливен еще в мае оповестил британское правительство «о возможном прибытии в английские порты эскадры... Рикорда». Англичане не возражали, обещая в случае необходимости с готовностью помочь в починке русских судов¹. Приведение кораблей в порядок заняло три недели и обошлось в достаточно круглую сумму — 450 тыс. рублей серебром. 23 августа 3 корабля и 3 фрегата продолжили плавание и через 34 дня (25 сентября) присоединились к флагману в Валетте.

Описывая состояние судовых экипажей на русском флоте во второй половине XVIII в., наш историк Ф. Ф. Веселаго отмечал «множественность заболеваний и ужасающую смертность между нижними чинами»². Несмотря на последовавшее затем «улучшение судовой жизни» (благодаря различным организационным и хозяйственным мерам и совершенствованию конструкций самих судов), «в гигиеническом отношении» положение матросов в плаваниях и в первой четверти XIX в. продолжало оставаться тяжким. Свидетельство начальника отряда, перегонявшего из Архангельска в Кронштадт «новопостроенные» корабль и фрегат, об отсутствии за время двухмесячного похода умерших нижних чинов вызвало неописуемое удивление в Адмиралтейств-коллегии, где отметили, что такого «флот с начала существования не помнит»!³

¹ Там же. Л. 194.

² Веселаго Ф. Ф. Краткая история русского флота. М.; Л., 1939. С. 167.

³ Там же. С. 251.

Когда в Кронштадте эскадра Гейдена еще собиралась в плавание, командиры кораблей и фрегатов чуть ли не ежедневно отправляли заболевших матросов группами в госпиталь. Например, с «Гангута» в период с выхода на рейд и до депутатского смотра было списано более 80 нижних чинов¹. То же, хотя и в меньших размерах, наблюдалось и на кораблях эскадры Рикорда. Через 20 дней плавания от Кронштадта там насчитали 83 больных². После прихода отряда Бугакова на Мальту старший врач эскадры Кибер рапортовал контр-адмиралу Рикорду о том, что число больных на судах эскадры за время плавания «до сего порта... необыкновенное!» Действительно, на флагмане, например, за этот период (июнь — сентябрь) умерло 9 матросов, а общая численность экипажа «Фершампенуаза» уменьшилась на 56 человек, так как большую часть тяжелобольных передали в мальтийский береговой госпиталь³.

После ухода в середине июня сенявинской эскадры из Кронштадта работ у местного порта почти не убавилось. Вовсю ремонтировался «Сысой Великий» и окончательно отделялся «Великий Князь Михаил». Доставленный 13 июня на камелях из Петербурга фрегат «Княгиня Лович» готовился к килеванию для обшивки подводной части корпуса медью. В гавани вооружались бриги «Улисс» и «Телемак». 8 августа после обшивки медью вышел из дока линейный корабль «Императрица Александра», а «Великий Князь Михаил» начал кампанию на рейде.

¹ Подсчитано по записям в шканечном журнале «Гангута» (см.: РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3856).

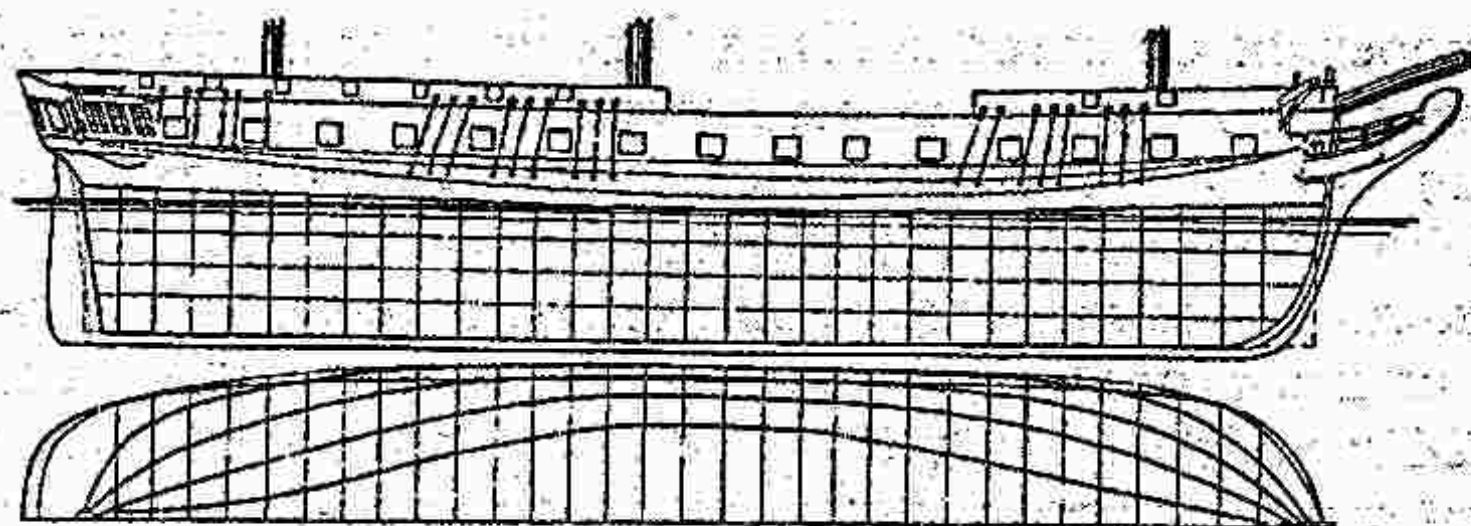
² РГАВМФ, ф. 195, оп. 1, д. 34, л. 573. На «Фершампенуазе» болело 23 человека, в том числе один офицер.

³ Там же. Л. 31, 581.

Вслед за «второй эскадрой» (Рикорда) к походу на Средиземное море готовилась «третья» — в составе линейного корабля «Михаил», фрегата «Лович» и бригов «Улисс» и «Телемак»¹. 19 сентября эту «эскадру» (точнее, отряд) под командованием командира «Михаила» капитана 1 ранга Игнатьева² удалось

¹ В апреле 1828 г., еще до отъезда Николая I в действующую армию, решено было усилить эскадру Рикорда 1 фрегатом и 2 бригами, законченными постройкой на Охтинской верфи. Из-за неготовности этих трех судов ко времени выхода «второй эскадры» Моллер собрался отправить их на Средиземное море отдельно (в июле — августе). Была даже подготовлена инструкция на переход для руководителя отряда командира фрегата «Княгиня Лович» капитан-лейтенанта Бологовского. Пока отряд окончивал приготовления к походу, из-под Варны пришло указание императора о посылке в Средиземное море дополнительно линейного корабля «Великий Князь Михаил» (см.: РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 120, л. 21, 122, 175, 240).

² Иван Николаевич Игнатьев (1786 — 1850) был опытным моряком и офицером с 25-летним стажем. После окончания Морского корпуса и производства в мичманы (1804) он служил на корабле «Селафаил», входившем в состав Средиземноморской эскадры Сенявина (1804 — 1808). Лейтенантом плавал на судах Черноморского флота (1811 — 1818) и вновь на Балтике, командуя в 1817 — 1818 гг. первым своим судном «галетом №3». В 1819 — 1822 гг. совершил кругосветное плавание на шлюпах «Благонамеренный» и «Открытие». Вернувшись в Кронштадт в чине капитана 2 ранга командовал дивизией канлодок, а после производства в капитаны 1 ранга (1827) назначен в мае 1828 командиром корабля «Великий Князь Михаил». Он же и привел обратно в Кронштадт этот корабль в составе эскадры М. П. Лазарева в 1830 г. В том же году Игнатьев был произведен за отличие в контр-адмиралы, но так же скоро (в 1832 г.) и отправлен в отставку. Возможно, что и производство в адмиралы, и отставка каким-то образом связаны с весьма неприглядной историей разбирательства столкновения летом 1830 г. «Михаила» с «Азовом» (подробнее о столкновении см.: М. П. Лазарев. Документы Т. 1. М., 1952. С. 377 — 382).



Чертеж 44-пушечного фрегата «Княгиня Лович»

отправить в плавание. Инструкции Игнатьеву немногим отличались от инструкций Рикорду. Предписывалось «без крайней необходимости не заходить в порта», «не разлучаться в пути» и следовать не на Мальту, а прямо в Архипелаг.

Все основные пункты предписания во время похода пришлось нарушить. Осенняя Балтика встретила суда отряда неласково: с 19 по 22 сентября они из-за непогоды отстаивались на якорях у острова Нарген, а следуя в южной части Балтийского моря, разлучились — «по причине тихого ветра и мрачности». 30 сентября «Лович» и «Улисс» пришли в Кетэбухту, где 4 октября к ним присоединились «Михаил» и «Телемак». 8-го с попутным ветром отряд перешел на рейд Копенгагена, а 14 октября отправился дальше. 18-го русские суда «вступили в Немецкое море», 22-го вошли в Ла-Манш и 23—25 октября собрались в Портсмуте. Так и не дождавшись попутного ветра, отряд Игнатьева 19 ноября оставил этот порт и, лавируя, добрался 23-го до мыса Лизард. Крепкие ветры с юго-запада и запада буквально «затолкали» суда обратно в Ла-Манш. 27 ноября в тумане они вновь потерялись. «Великий Князь Михаил» удержался севернее острова Сциллы, а затем, получив западный ветер, обогнул остров, вышел в океан и, борясь со штормами, 6 января 1829 г. пришел на Мальту. Фрегат и бриги, пытаясь избежать «предстоящей бури»,

перешли от острова Лунд (где фрегату даже пришлось обрубить канаты и оставить якоря) в Бристольскую губу. 29-го все три судна собрались на Кингском рейде. Здесь для «Княгини Лович» купили новое якорное устройство с цепными канатами и выполнили все переделки по его установке. 24 декабря фрегат и бриги вновь вышли в плавание и 12 января следующего года добрались до Валетты.

Мальта — Дарданеллы

Пока «вторая эскадра» перемещалась от берегов Англии на Мальту, планы ее использования успели измениться. Малоуспешные действия частей русской армии на Дунае, занявшихся блокадой или осадой турецких крепостей, не могли не привести к выводам, что одной кампанией война с Турцией не завершится. Для нового, более решительного плана действий армии в следующем году было необходимо наличие мощной эскадры в Средиземном море. 14 августа министр иностранных дел России Нессельроде в очередной депеше адмиралу Гейдену писал: «Может случиться, что упрямство султана продлит его борьбу с нами... В таком случае необходимо будет направить достаточные морские силы к Дарданеллам...» В заключение предписывалось оставить на месте обе эскадры. В другой депеше, помеченной тем же числом, министр изложил императорскую волю о назначении из числа «вновь прибывшей эскадры» отряда для блокирования Дарданелльского пролива, чтобы склонить султана к миру «посредством наказания голодом его столицы...» Начальником отряда Гейден мог, по своему усмотрению, назначить либо контр-адмирала Рикорда, либо контр-адмирала Лазарева. В случае присутствия у Дарданелл английского и французского флотов «с другой целью», как дипломатично выразился Нессельроде, адмиралу предоставлялось право



Вид Дарданелл от Архипелага

самому возглавить блокаду, поручив эскадру в Архипелаге Лазареву или Рикорду¹.

Покинувшая Наварин в конце сентября эскадра Гейдена 1 октября достигла острова Мальты. В свежий ветер под одними зарифленными марселями «Азов», «Иезекииль» и «Александр Невский» смело без лоцманов прошли через узкий 240-метровый проход в знакомую Валеттскую гавань и стали на якорь неподалеку от прибывшей из Кронштадта эскадры «Фершампенуаз», как положено, салютовал Л. П. Гейдену 21 пушечным выстрелом; прибывшие не отвечали — на них развевались карантинные флаги.

Ждать окончания 17-дневного карантина Л. П. Гейдену, теперь «Главномандующему русским Флотом в Средиземном море», было некогда. На следующий день после своего прихода в Валетту он издал приказ об оставлении эскадры Рикорда в Средиземном море и отправлении к Дарданеллам специального отряда из состава «второй эскадры» — «Фершампенуаз», «Эммануил», «Ольга» и «Мария» — под командованием контр-адмирала Рикорда. Остальные силы флота должны были на зиму перебраться в Архипелаг, базируясь на Поро и Эгину. Всего в подчинении главнокомандующего оказалась внушительная сила: 7 линейных кораблей, 6 фрегатов, 2 корвета, 3 брига и 2 транспорта (без учета уже идущих на соединение судов отряда Игнатьева).

2 октября по сигналу Гейдена корабли и фрегаты блокадного отряда подняли карантинные флаги, а их командиры вместе с Рикордом отправились совещаться на «Азов».

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. Ч. 1. СПб., 1867. С. 143 — 153.

Через четыре дня (6—18 октября) последовало сообщение Л. П. Гейдена адмиралам английской и французской эскадр о блокаде Дарданелл и Константинополя согласно полученным инструкциям русского правительства. Одновременно был отправлен циркуляр с этим известием начальникам «нейтральных эскадр в Средиземном море» (австрийскому, шведскому, сардинскому, датскому и северо-американскому) и консулам в торговые порты Средиземноморья, в том числе и на Мальту. Объявление о начале блокады «торговому сословию в Лондоне» последовало, видимо, по «любезной инициативе» князя Ливена еще 19 сентября¹.

8 октября русские моряки торжественно отметили первую годовщину Наваринского сражения. Правда, им даже некому было салютовать — ни одного военного судна союзников в этот момент на Мальте не оказалось. 7 кораблей, 3 фрегата, 1 корвет («Наварин») и транспорт («Сухум-Кале») по-хозяйски расположились на просторном Валеттском рейде. Бриги «Ахиллес» и «Пример» выставляли положенный карантин в гавани Марса-Мушето. Кроме судов русского флота, в Валетте находилась лишь американская военная шхуна. Затем сюда заскочил на пару дней английский фрегат и только 12-го появился линейный корабль английской эскадры «Океан». Власти Мальты, почему-то вообразившие, что русские могут захватить базу, несколько успокоились².

9 октября Л. П. Гейден с М. П. Лазаревым произвели депутатский смотр блокадного отряда, а 11-го отправили его в Архипелаг.

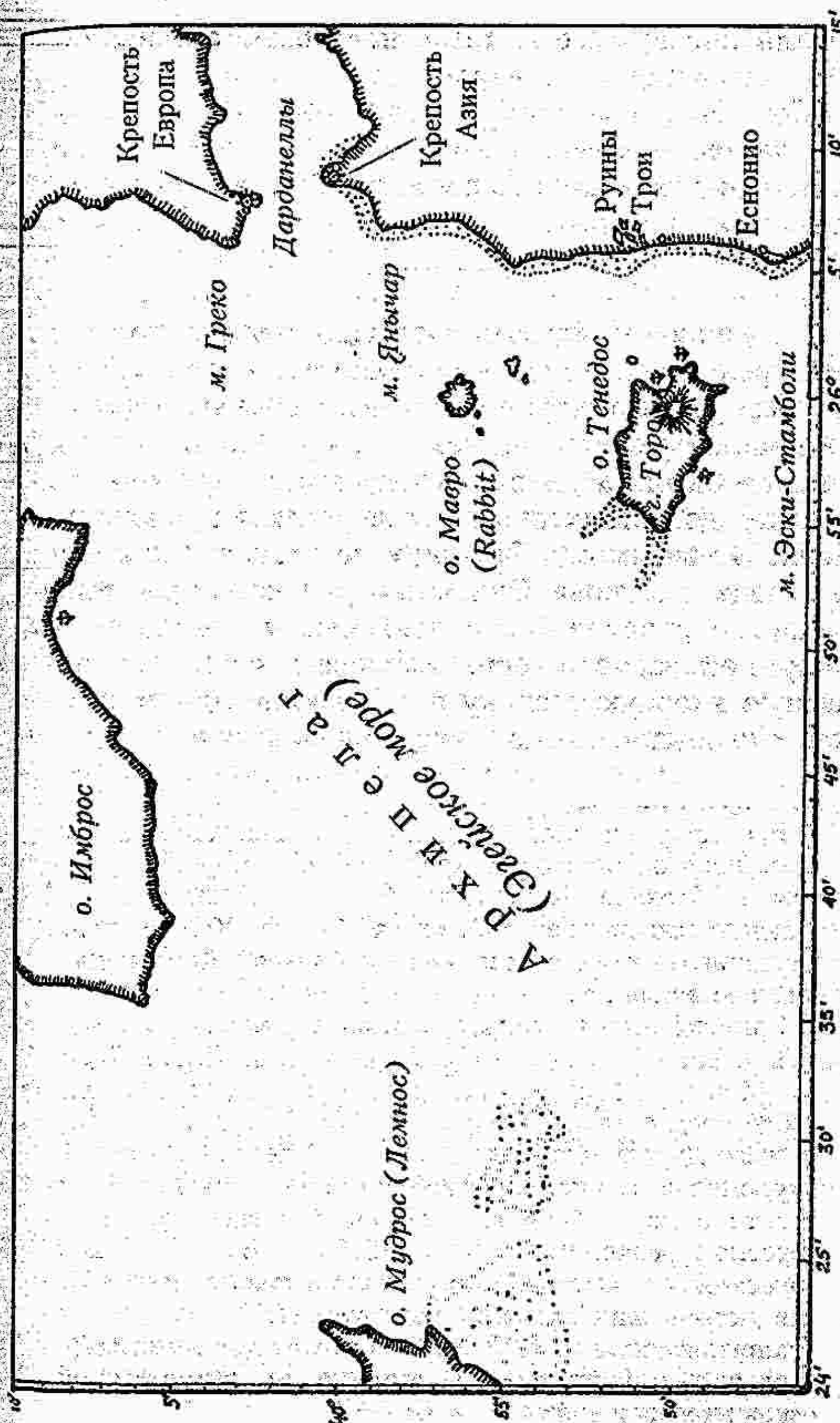
¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 168.

² Рыкачев А. П. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877. С. 282.

Из-за непогоды и неблагоприятных ветров переход отряда Рикорда затянулся. Для исправления повреждений пришлось зайти на несколько дней на остров Милос. 2 ноября все 4 русских судна вошли в пролив между островом Тенедос (ныне остров Бозджаада) и азиатским берегом Анатолии¹, где и стали на якорях примерно в 14,5 милях (26 верст) от входа в Дарданеллы.

Отряду предстояло надолго обеспечить блокаду обширного водного района, не имея ни флотилии мелких парусно-гребных судов или пароходов для досмотра проходящих «купцов», ни порта, где можно было бы укрыться от шторма, отремонтировать суда, дать отдых экипажам, ни базы для пополнения запасов воды, продовольствия и топлива. Выполнение поставленной задачи осложнялось грядущим холодным временем года с постоянной непогодой и низкими температурами, а также и самими ее условиями: «... сия блокада ни в коей мере не должна препятствовать или затрагивать обыкновенную коммерцию, — говорилось в предписании, составленном на основании высочайшего повеления, — единственная цель оной суть недопущение в Константинополь судов, нагруженных припасами или товарами, принадлежащими военной контрабанде...»² Кроме оружия, боеприпасов и армейского снаряжения, запрещалась перевозка съестных припасов. Под последними подразумевались исключительно хлеб (зерно, мука, сухари) и крупы (пшено и «сарацинское просо», как тогда называли рис). Ни соль, ни сахар, ни фрукты и зелень конфискации не подлежали. Выходило, что каждое купеческое судно, следующее в

¹ Анатолия — историческое название полуострова Малая Азия и одновременно азиатской части Турции.
² Морской сборник. 1855. № 11. Отдел учено-литературный. С. 20—21; Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 2. С. 2—3.



У входа в Дарданеллы

пролив или идущее из него, надо было останавливать и тщательно досматривать.

Петр Иванович Рикорд блестяще организовал гаку, казалось, невыполнимую зимой блокаду¹, проявив завидную для николаевского времени самостоятельность и инициативу.

По данной Гейденом инструкции отряд должен был крейсировать между островами Тенедос и Лемнос, базируясь на порте последнего, для чего предлагалось занять укрепления острова, «уговаривая турок оставить оный...»², а если это не удастся, продолжать блокаду до истощения запасов воды и продовольствия. По-видимому, Рикорд и не планировал атаки на турецкие острова. Суда его отряда сразу расположились в проливе («канале») между Тенедосом и материком, заняв эту единственную относительно надежную якорную стоянку в районе блокады в качестве «позиции». Воспользовавшись наступившей че-

¹ Все историки, хотя бы кратко упоминавшие или описывавшие операцию русской Средиземноморской эскадры по блокаде Дарданелл, обязательно ссылались на мнение «славного английского адмирала» Коллендвуда, признававшего «за невозможное блокаду Дарданелл в зимнее время...».

² Записки Ученого комитета Главного морского штаба. 1830. Часть II. С. 174—176. В инструкции Л. П. Гейдену от 14 августа 1828 г. министр иностранных дел Нессельроде предлагал захватить в качестве базы для блокирующего Дарданеллы отряда остров Тенедос (по-видимому, опираясь на исторический пример — захват этой крепости в марте 1806 г. эскадрой Сенявина во время русско-турецкой войны 1806—1812 гг.). В ноябре 1828 г. русский дипломатический агент при правительстве Каподистрии граф Булгари предложил П. И. Рикорду «составить отряд от 1500 или 2000 греков для занятия Тенедоса или Лемноса...» — везло нашим адмиралам на «умные» советы дипломатов!

рез несколько дней тихой погодой, адмирал отправился в крейсерство вдоль берега вплоть до пролива и быстро вернулся назад. Оставаясь здесь, в канале, русские моряки перекрывали торговым судам путь вдоль побережья. Ежедневно в отряде по очереди назначался дежурный корабль или фрегат, в обязанности которого входило наблюдение за всеми появляющимися судами, их опрос и осмотр с помощью корабельных баркасов и катеров. В ночное время с каждого корабля и фрегата посылались вооруженное гребное судно «с пристойным числом служителей при офицере», как значилось в выпущенной на этот счет инструкции, для объезда вокруг своего судна. Основной целью ночного дозора со шлюпок (сменявшихся каждые 2 часа) была охрана кораблей и всей якорной стоянки «от покушения со стороны турецкого флота».

Кроме позиции у Тенедоса, перед самым входом в Дарданеллы учреждался пост — «посменно из одного корабля или фрегата, долженствующего быть до последней невозможности под парусами... как для недопущения туда могущих без осмотра пройти судов, так и для наблюдения за турецким флотом, который то уходил к Константинополю, то... возвращался в пролив Гелеспонский¹, имея при себе совершенно готовых 10 брандеров...»².

Командующий турецким флотом, насчитывавшим тогда не менее 3 линейных кораблей и 4 фрегатов³, не отважился даже подойти к выходу из пролива, чтобы поугаить русских. После гневных окриков султана по поводу бездействия флота капудан-паша, по сведениям

¹ Правильней — Гелеспонт (*Hellespontos, греч.*), древнегреческое название Дарданелл, пролива, соединяющего Мраморное море с Эгейским.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 65, л. 293об—294.

³ Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с османской Турцией 1828—1829 гг. Ярославль, 1972. С. 92.

Кадыяна, отправил свои брандеры для атаки русского отряда, но «все 6 брандеров разбросало ветром по берегам Анатолии (в данном случае в Мраморном море или Дарданеллах)».

Чтобы обеспечить длительное пребывание своего отряда «при блокаде» и хоть как-то облегчить условия жизни моряков на судах, адмирал Рикорд предпринял ряд оригинальных для русского военачальника «дипломатических» шагов. Как только отряд появился в проливе у Тенедоса, анатолийский берег напротив острова ожил: запестрели шатры прибывших отрядов турецкой конницы, поскакали гонцы, непрерывно сообщавшие в дарданелльские крепости о передвижениях «гяуров». Не ограничившись наблюдением, анатолийские солдаты принялись обстреливать русские шлюпки, которые ловили пылавшиеся проскочить под самым берегом мелкие торговые суденышки (соколевы и капки) с продовольствием. Петр Иванович тут же «дал уразуметь» дарданелльским пашам, что в случае продолжения действий «сих пикетов» по нашим судам он незамедлительно «истребит до основания ближайшее на берегу большое и богатое селение». Турки образумились, констатирует историограф, и стрелять перестали.

Примерно так же адмирал нейтрализовал и крепость на Тенедосе, сообщив паше ее, что будет находиться с ним «в самых миролюбивых отношениях, пока сам он будет соблюдать оные...» На первые же выстрелы по русским судам Рикорд обещал ответить разрушением стен крепости до основания. С помощью находившегося на острове голландского вице-консула Зафораджи, грека по национальности, удалось быстро договориться с пашей о взаимовыгодном сотрудничестве. Очевидец свидетельствует: «В самый день нашего прибытия к острову Тенедосу от пашы присланы к адмиралу два грека, исправляющие должности голландского и австрийского консулов, для узнавания, с какой целью мы прибыли. Через приехавшего

с ними хромоногого итальянца, доктора пашы, объявлено им, что мы должны наносить туркам всевозможный вред как нашим неприятелям; но если паша дозволит грекам своим¹ свободно приезжать на суда нашей эскадры и доставлять воду и свежую провизию, в таком случае никаких военных действий не будет. На другой день, обрадованный таким предложением, в страхе пребывавший Паша не замедлил выслать греков, и суда наши были окружены лодками, выехавшими с разными для продажи припасами, как будто в дружественном порту...»²

В благодарность за снабжение моряков пресной водой и продовольствием (зеленью и мясом) Петр Иванович разрешил туркам крепости «сообщаться» с морем и противоположным берегом для получения необходимых им «запасов». Воду на корабли островитяне доставляли сами. Такая любезность объяснялась опасениями тенедосского пашы по поводу возможного столкновения солдат гарнизона с русскими моряками при появлении последних на острове: «Я за всех (своих) поручиться не могу», — объяснял он адмиралу по этому поводу.

Благодаря открытому сообщению с Тенедосом на отряде получили возможность закупать, хотя бы в ограниченных количествах, столь необходимые для питания зелень и свежее мясо (быков и баранов), а через предприимчивых торговцев узнавать последние новости о происходящих в Константинополе и Дарданеллах событиях. Через того же «вице-консула» на Тенедосе получилось наладить переписку со Смирной и даже Александрией. Таким образом удалось из первых рук извлекать информацию как о планах

¹ Имеются в виду греки-торговцы, которые не только в Архипелаге, но и по всему побережью Турции осуществляли каботажные перевозки и держали в своих руках всю местную морскую торговлю.

² Записки ученого комитета. Часть II. С. 190.

купечества — «в рассуждении провозу хлеба», так и о передвижениях судов египетского флота.

В начале января 1829 г. П. И. Рикорд на фрегате «Мария» отправился на лежащий севернее устья Дарданелл остров Тассо (Тасос), куда более богатый водой, лесом и живностью, чем Тенедос, возможности которого за два с лишним месяца были почти исчерпаны¹. Гористый и покрытый зеленью Тассо находился всего в 4 милях от побережья Румелии. Крепости на острове не было. На северной оконечности Тассо, между берегом острова и материком, располагался обширный и защищенный от ветров рейд. Адмирал сразу поладил с местным начальником Ходжа-Леман-Агой, который не только «не отказал и не препятствовал русским», но, наоборот, с охотой взялся им помогать. С этого времени и до окончания войны и блокады моряки эскадры регулярно получали здесь пресную воду, живность и зелень, сами заготавливали дрова, голики² и даже рангоутные «деревья». Заходившие сюда на отдых корабли получали возможность не только отправлять свои команды на берег, но и вымыть матросов «в нарочно для сего устроенных банях».

Как, какими средствами удалось Петру Ивановичу добиться того, что «сии ожесточенные враги, — по выражению историографа, — не только оставили свойственное им зверство и ненависть, но сверх сего старались доставить все нужное и необходимое», — И. И. Кадьян умалчивает. Он лишь таинственно замечает: «Вот та свыше немногим данная тайна привлекать к себе простыми, но для дру-

¹ Кроме того, тенедосский паша начал хитрить с русскими моряками, вполне справедливо опасаясь гнева султана за свои, мягко говоря, мирные отношения с противником. Он «боялся шнурка», то есть быть удушенным, пояснял Зафораджи.

² Голик — веник из веток дерева, но без листьев.

гих непонятными и невозможными средствами сердца врагов своих...»¹

Приязненные отношения с подвластными гуркам островами наладились не вдруг, и в первые месяцы блокадной службы русским морякам пришлось совсем не сладко, особенно с наступлением ненастья и холодов. Если в первой половине ноября было еще сравнительно тепло, ветры дули умеренные и течение у пролива проявлялось слабо, то после 19-го числа ветер усилился, один за другим пошли шквалы с дождем, наконец, грянул продолжавшийся более трех суток шторм, после которого температура воздуха сразу упала до 0° и даже до -1°².

«Благодаря хорошему грунту, доброте канатов, якорей и вовремя взятых предосторожностей, — пишет историограф — суда отряда благополучно пережили эту бурю, бушевавшую от берегов Тавриды до берегов Альбиона». Досталось только «Эммануилу», «отряженному» в крейсерство и занявшему с 18 ноября свой пост между островами Лемнос и Митилин (Лесбос). До 20-го корабль еще держался в дрейфе между островами, затем спустился южнее, стараясь спрятаться за западной оконечностью Митилина, но с усилением ветра отходил все дальше в юго-западном направлении и в конце концов вынужден был 23 ноября спуститься в Поро. Капитан 1 ранга Е. Е. Куличкин³ объяснил свои

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 80.

² Здесь и далее температура указывается по Реомюру.

³ Егор Еремеевич Куличкин, как и большинство командиров судов Средиземноморской эскадры, был опытным офицером. В молодости участвовал в кампании эскадры Сенявина на Средиземном море (1806—1808). Продолжая службу на Балтийском флоте, последовательно командовал бригами «Коммерстракс», «Меркурий» и «Олимп» (1813—1821), фрегатами «Диана» (1823), «Весовой» (1825) и «Эммануил» (1826—1829). Осенью 1829 г.

действия чрезвычайной обстановкой: корабль имел повреждения в рангоуте и такелаже, в трюме открылась гечь, промокшая насквозь команда трое суток не имела отдыха и горячей пищи. Через две недели, наскоро приведя корабль в порядок, Куличкин повел «Эммануил» обратно к Тенедосу.

Наступившая зима добавила невзгод, выпавших на долю моряков блокадного отряда. Тяжко пришлось нижним чинам («служителям») на мокрых, а то и обледенелых верхних палубах и реях своих судов. Да и в жилых палубах они не имели возможности ни обсохнуть, ни отогреться. Однообразная, надоевшая за многие месяцы пребывания в море пища вряд ли поднимала настроение, как и сырая, насквозь просоленная одежда, стиравшаяся только ночью в холодной заборной воде. До бани первые счастливицы с фрегата «Мария» добрались только в январе. Тогда, наверное, было радости, когда в конце ноября команды получили через гурок свежее мясо — 1—2 гуши на корабль или фрегат, не бог весть какой приварок, но все же не опостылевшая вонючая солонина, принятая на борту еще в Кронштадте! Лишь в середине декабря «Пример» в первый раз добрался до Тенедоса, доставив на отряд *свежие* сухари, мясо, чеснок и, наконец, свечи, запас которых на судах уже иссяк.

Первым страдальцем наступившей зимы стал флагманский «Фершампенуаз». Самый крупный из кораб-

принял от И. Н. Бугакова корабль «Царь Константин», который привел в составе эскадры Лазарева в 1830 в Кронштадт и в ту же кампанию командовал им в составе дивизии Гамильтона в Финском заливе. Спустя 2 года Куличкин был произведен в контр-адмиралы и назначен командиром 1 бригады 1-й флотской дивизии. С 1837 и до последних дней жизни (скончался в феврале 1844 г.) возглавлял Кораблестроительный департамент морского министерства (с 1840 в чине вице-адмирала).

лей отряда¹, он к тому же был перенаселен за счет многочисленного штаба Рикорда (более 80 офицеров и нижних чинов). Число больных на нем продолжало оставаться весьма значительным, да и умирали по-прежнему часто. Вдобавок корабль еще с перехода из Кронштадта требовал ремонта как рангоута, так и корпуса; текли палубы. Получив заслуживающие доверие сведения, что турки не собираются атаковать отряд своим флотом из Дарданелл, П. И. Рикорд решил отправить «Фершампенуаз» на ремонт в Валлетту². Сразу после возвращения «Эммануила» он 13 декабря издал приказ, в котором сообщил «господам офицерам», что так как «в скором времени смены судам отряда не будет», а продовольствия остается только на полтора месяца, то чтобы «не доводить в продовольствии служителей до крайности», он отделяет «Фершампенуаз», оставив на нем съестных припасов только на переход в Поро с передачей остальных на фрегаты («Мария» и «Ольга»). Сокращая число едоков, адмирал, переходя на «Эммануил», большую часть своего штаба оставил на уходящем корабле, куда переместили и больных с остальных судов³.

¹ Будучи по размерам, конструкции и числу орудий 84-пушечным кораблем, «Фершампенуаз» по штату «считался» 74-пушечным — об этом случае сам командир корабля Г. М. Платер еще в июле 1828 г. рапортовал П. И. Рикорду (см.: РГАВМФ, ф. 195, оп. 1, д. 34, л. 14).

² На вернувшемся «Эммануиле» было доставлено письмо Л. П. Гейдена начальнику отряда, в котором главнокомандующий также высказал мнение, что «опасаться турок не стоит», а «корабли вам не могут принести никакой пользы...». Одновременно адмирал сообщал, что разослал все свои мелкие суда и «для нашего сношения» сможет отделать только 1—2 брига, которые еще следовали из Кронштадта (Там же, д. 33, л. 202—203).

³ Там же, д. 42, л. 220 (приказ контр-адмирала Рикорда №121 от 13 декабря 1828 г.).

«До крайности»; впрочем, не дошло: «Фершампенуаз» ушел 13-го, а на следующий день к отряду пришел вездесущий «Пример»; подтверждая свою репутацию и фамилию, лейтенант Ф. Л. Морской¹ в два дня довел бриг от Поро до Тенедоса (18-го же декабря он умудрился вернуться, выполнив весь рейс в пять суток).

За два с половиной года своей средиземноморской кампании транспорты «Пример» совершил десятки подобных походов, не прерывавшихся даже в самое тяжелое для плавания зимнее время². И это при том, что само судно было маленьким, а команда малочисленной: всего 35 человек при 3—4 молоденьких мичманах. В некоторых плаваниях Ф. Л. Морскому при-

¹ Биография Федора Львовича Морского уместается в несколько строк: окончил Николаевское штурманское училище, мичман с 1815 г. Десять лет ежегодно плавал на судах флота по Черному морю. В 1825 г. назначен командиром нового транспорта «Пример». Две кампании водил его по черноморским портам, а в 1827—1830 гг. — по Средиземному морю, с 17 марта 1829 г. в чине капитан-лейтенанта 13 сентября 1830 исключен из списков умершим.

² Например, график плаваний транспорта в 1828 г. выглядит следующим образом:

1—9 января: Эгина — Мальта, 19—25 марта обратно в Эгину; 30 марта—11 апреля: повторно на Мальту и 14—30 мая: обратно в Эгину и Поро; 3—11 июня: Поро — остров Сира (Сирос), 16—25 числа далее в Каламатский залив (зал. Мессиниакос), затем обратно на Сиру 8—13 июля; 25—29 июля: от Сиры до Поро, 29 июля—3 августа: Поро — Эгина — Сира; 6—9 сентября: Сира — Поро; 22 сентября—6 октября: Поро — Валетта и 6—20 числа обратно в Поро; 12—18 декабря: Поро — остров Тенедос и обратно; 23—26 декабря из Поро до Тенедоса и 28—31 числа от Тенедоса до Поро (см.: РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 848, л. 119).

ходилось иногда неделями не покидать верхней палубы. Для сравнения — на более крупном транспорте «Сухум-Кале», кроме командира, имелось еще 3 лейтенанта, 1 мичман и 60—65 нижних чинов. На 20-пушечных бригах (типа «Усердие») экипаж включал 6—7 офицеров (в том числе 1 капитан-лейтенант и 2—3 лейтенанта) и 150 человек команды. На скромном по размерам «Ахиллесе» было 6—7 офицеров и 80 нижних чинов.

Мальта — Поро

После ухода отряда Рикорда с Мальты к Дарданеллам начали покидать гостеприимную Валетту и остальные суда пришедшей из России «второй эскадры». 12 октября фрегат «Александра» отправился к северо-западному побережью континентальной Греции, где должен был по просьбе И. Каподистрии крейсировать у берегов Акарнании и залива Арты, блокируя подходы к крепости Превеза, к которой подступал греческий отряд генерала Черча¹. 20-го числа в Эгину в распоряжение греческого президента послали корабль «Князь Владимир» — он сменял отправляемый на ремонт в ту же Валетту фрегат «Елена». 27 октября другой корабль — «Царь Константин» пошел в крейсерство к берегам Кандии выполнять, хотя и с опозданием, просьбу Рибопьера. Однако это «крейсерство» превратилось в переход «Константина» из Валетты в Архипелаг. Постановлением Лондонской конференции блокада Крита (Кандии) была

¹ Едва фрегат пришел к берегам Акарнании, как его командира оповестили, что из-за неготовности греков отряда Черча к действиям против турок у Превезы крейсерство откладывается. 21 октября «Александра» вернулась на Мальту. Настоящей причиной возвращения фрегата было пожелание союзников, чтобы русские суда не участвовали в военных действиях между греками и турками.

уже снята, и русский корабль, добравшись до бухты Суда, перешел в Поро.

Ремонт кораблей «первой эскадры» в Валетте, как и в прошлую зиму, грозил затянуться надолго. В конце октября — начале ноября на Мальту вернулись почти все английские корабли и фрегаты, действовавшие у берегов Мореи (6 кораблей и 2 фрегата)¹; местное Адмиралтейство полностью переключилось на их починку, так что русским опять пришлось пользоваться услугами «вольной верфи» Жермена.

До Мальты докатились отзвуки большой политики. Если летом отношения британского кабинета министров с Петербургом как-то скрашивались совместными действиями по выдворению египтян из Мореи, то объявление блокады Константинополя, которая, по английским заявлениям, хотя и ограничено, все же составляла «явное враждебное действие» (*против Турции*), охладило эти отношения окончательно.

Лондонская конференция трех держав, продолжавшая вести дела по «Восточному (а точнее, греческому) вопросу», постановила прекратить «союзное действие» английской и французской эскадр с русской и направила морякам на Средиземное море новые инструкции. Л. П. Гейдену дипломаты сообщили, что английскому и французскому адмиралам приказано обращаться с русской эскадрой как с морскими силами дружественной державы, находящейся в войне, в которой их монархи остаются нейтральными, и что на этом основании начальникам эскадр предписывалось «оказывать судам русского Императора всякое

¹ Корабли: «Океан», «Реванж», «Спарспайт», «Виндзор Касль», «Азия» и «Велксней»; фрегаты: «Блонд» и «Даримут» (см.: Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 1 С. 168).

содействие, которое не нарушало бы соблюдаемого нами нейтралитета...»¹.

Сказано было мягко, но убедительно — русские склады в Валетте нужно было ликвидировать, что, кстати, и делалось все лето и осень. Оба транспорта и нанятые суда вывозили накопленные на Мальте запасы продовольствия и материалов в Поро, причем понемногу, чтобы, как инструктировали из Петербурга, не пугать англичан. Купленные в Европе ядра и порох временно оставили в Анконе. Продовольствие, отправленное из Кронштадта осенью 1828 г. на зафрахтованных купеческих судах, хотя и адресовалось на Мальту, но или сразу перегружалось там на боевые корабли, или переадресовывалось на греческие порты².

Ремонт кораблей в Валетте пришлось делать главным образом руками своих матросов. Начали с «Азова»,

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 1 С. 168.

² Моллер отправлял в Средиземное море продовольствие на эскадру «в увеличенном ее составе» с учетом следующих туда же «Княгини Лович» и бригов, считывая примерно на 4000 едоков. «На купеческих иностранных судах», главным образом английских, доставлялось: мясо соленое, масло коровье, крупа гречневая, мука, ржаные сухари — общим весом 63 000 пудов (1032 т), а также мундирные материалы. Все остальное: горох, сахар, соль, уксус, вино... моряки должны были приобретать «на месте» (см.: РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 390, л. 1—3, 7). На эти цели с учетом жалованья морякам и траг на текущее обслуживание судов только на одну «первую эскадру» выделялось по 600 тыс. рублей на 4 месяца (так называемую «треть»: январскую, майскую и сентябрьскую). Сентябрьская «треть» на 1828 г. была уже увеличена (с учетом предполагаемого прихода «второй эскадры») и составляла 1100 тыс. рублей, январская «треть» на 1829 г. — 1400 тыс. рублей (см.: Там же, д. 146, л. 81—83).

на который ежедневно со всей эскадры собирали сначала купоров¹, а затем конопачиков. Работам на судах мешали почти не прекращающиеся дожди. В конце концов Логин Петрович решил не дожидаться готовности остальных кораблей и 18 ноября поспешил в Архипелаг с «Азовом» и только что вернувшейся от греческих берегов «Александрой». На Валеттском рейде остался непроконопаченный «Александр Невский», «Иезекииль», ожидающийся пошивки нового комплекта парусов, пришедшая на ремонт «Елена», переоборудованная верхнюю палубу «Ахиллес», а также продолжавший переоборудование силами мастеровых верфи Жермена «Наварин»². Здесь же стоял неприкаянный фрегат «Кастор», «оказавшийся неблагонадежным для настоящей службы», как пишет Кадьян. Л. П. Гейден рапортовал А. В. Моллеру, что фрегат «по слабости корпуса должен остаться здесь (на Мальте)». Главнокомандующий предлагал его не ремонтировать «с большими издержками», а отправить в Россию³. Повторялась история с фрегатом «Проворный». Еще до получения императорского повеления о судьбе «Кастора» Гейден отправил часть матросов с него на «Наварин».

Находясь на подходе к Эгейскому морю, всего в 13,5 милях южнее острова Цериго (Китира), «Азов» попал в тот же шторм, что и «Эммануил» у Мигилина. Всеевропейская эта буря наделала много бед, но для русских судов, к счастью, окончилась благополучно: фрегат «Александра» адмирал перед штормом отслал в Наварин с депешами, так что апогей бури фре-

¹ Купор — судовой плотник.

² «Отделка» (переоборудование) «Наварина» обошлась русской казне в 6000 фунтов стерлингов или около 140 000 рублей ассигнациями (см.: Там же, л. 130; ф. 171, оп. 1, д. 39, л. 11).

³ Там же, ф. 170, оп. 1, д. 119, л. 59.

гат отстоял в Наваринской бухте и затем, когда шторм немного ослаб, вышел в море и соединился с «Азовом»; на Мальте «Невского» продрейфовало на якорях почти до самого берега, но только «почти», у «Иезекииля» оборвались кормовые швартовы, но моряки успели завести новые. В Атлантическом океане (у берегов Англии) тогда же сражалась со стихией «третья эскадра» (отряд Игнаьева) и тоже все обошлось — суда разделились, но уцелели.

Проштормовав неделю, «Азов» и «Александра» 29 ноября добрались до Эгины, а на следующий день спустились в Поро. В своей статье о действиях эскадры в Средиземном море Л. П. Гейден кратко описал этот шторм, отметив, что флагманский его корабль, «построение которого не весьма твердое, много потерпел...»¹. Сразу по постановке «Азова» на якорь на Пороском рейде на него потребовали купоров со всех стоящих здесь русских судов. На рейде в это время находились корабли «Царь Константин», «Эммануил», «Князь Владимир», фрегат «Константин», корвет «Гремящий», бриги «Охта» и «Пример».

Торопился главнокомандующий не зря — в Поросе продолжалась очередная «конференция» посланников Англии, Франции и России, «занимающихся постановлением, какие назначить границы Греции...», — рассказывал Логин Петрович в той же статье. О дальнейших событиях Гейден написал очень скромно и округло: «В продолжение зимы не последовало никакого происшествия, примечания достойного...», кроме небольшого прения между президентом (Греции) и австрийским адмиралом...»².

¹ Записки Ученого комитета Морского штаба. 1833. Ч. X. С. 278—284.

² Там же. С. 284.

На самом деле «прения» с австрийским контр-адмиралом Дандоло пришлось вести не столько Каподистрии, сколько самому начальнику русской эскадры, и довольно непростые. И до, и после Наварина австрийцы продолжали поддерживать турок и египтян в их войне с греками, а после начала русско-турецкой войны еще и активизировали свои действия. Турецкая армия получала из Австрии вооружение, боеприпасы и инструкторов для создания первых регулярных частей. На море австрийские военные и торговые суда помогали египтянам прорывать блокаду морейских портов, а затем и блокаду Дарданелл. Так, по сведениям русского консула в Александрии Пеццони, оперативно и регулярно сообщавшего о всех событиях в главном морском порту Египта, отсюда 4 ноября отправились австрийские военные корабли (корвет и бриг), конвоируя 8 австрийских же купеческих судов и 1 сардинское, нагруженных хлебом, рисом и овощами «на счет Порты». В Александрию почти ежедневно прибывали из Константинополя австрийские и сардинские суда, «зафрахтованные турецким Диваном» с условием, что их будут конвоировать австрийские корабли. Состоявшие «под начальством графа Дандоло» линейный корабль «Беллона»¹ и фрегат «Геба» получили приказание отправиться к Дарданеллам для обеспечения плавания этих судов, нагруженных «съестными припасами для турецкой столицы».

Одновременно австрийцы попытались по дипломатическим каналам добиться для своих судов привилегий в объявленной блокаде, но русский посланник в Вене граф Д. П. Тагичев сумел быстро и умно доказать неоспоримое право воюющей державы блокировать неприятельскую столицу. Тогда адмирал

¹ Возможно, консул повысил ранг австрийского флагмана — в документах русской эскадры «Беллона» числится фрегатом.

Дандоло, минуя дипломатов, предложил Л. П. Гейдену привести в исполнение эту «меру» (начало действия блокады) через 6 недель после ее объявления. Главнокомандующий с ответом не торопился и только 4 декабря твердо заявил в ответном письме, что «он не может и не должен исполнять желание графа Дандоло... ибо тогда действие это не принесло бы никакой пользы»¹.

Буквально через неделю скандал все же разразился. Консул Пеццони еще в ноябре информировал Гейдена об «александрийских слухах» по поводу приказа австрийским кораблям «действовать враждебно против греков, в случае, если бы последние попытались воспрепятствовать входу австрийских судов в Дарданелльский пролив»². Видимо, консул (как, разумеется, и Гейден) знал о направлении греческим президентом в Архипелаг нескольких мелких военных кораблей, которые должны были ловить в море купеческие суда с зерном и конвоировать их в Эгину. Объявлялось, что греческое правительство само купит такой груз за заявленную его хозяевами цену. Официально И Каподистрия объяснял иностранным представителям свои действия нехваткой хлеба в разоренной стране. Вскоре греческие крейсера перехватили в заливе Воло несколько австрийских судов с пшеницей и привели их в Эгину. Дурные вести доходят быстро: союзники тут же разразились протестом, обвинив эллинов в возобновлении пиратства, а адмирал Дандоло на «Беллоне» 12 декабря прибыл в гавань временной столицы Греции, где в ультимативной форме потребовал вернуть захваченные транспорты и чуть ли не начал арестовывать греческие суда.

Каподистрия, не мешкая, послал за Л. П. Гейденом в Поро пароход, на котором русский адмирал в 101 же

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 175.

² Там же. С. 169.

день к вечеру добрался до Эгины, приказав следовать за ним брига «Усердие» и только что прибывшему на Пороский рейд фрегату «Елена». На следующий день главнокомандующий принял адмирала Дандоло на борту корабля «Князь Владимир» (на удачу он еще стоял в Эгине) и «уговорил» австрийского графа продать хлеб грекам! Можно предположить, что Логин Петрович сумел достаточно веско объяснить своему «коллег», что в противном случае он найдет способ конфисковать груз как «недозволенный при блокаде».

Хотя Николай I, задним числом, и одобрил действия своего адмирала, но на будущее повелел ему, «чтобы не осматривали суда, плавающие под австрийским конвоем, а довольствовались честным словом контр-адмирала Дандоло, что будут исполнены предписания блокады»¹. Об этом К. В. Нессельроде сообщил Гейдену в письме от 5—17 декабря (то есть до скандала в Эгине). «При этом, — инструктировал министр иностранных дел адмирала, — вы должны вступить в сношения со всеми гаванями, дабы вас уведомляли в случае неисполнения графом Дандоло правил блокады. В этом последнем случае вам предписывается объявить... Дандоло, что вам всё известно и требовать от него самого торжественного удовлетворения. В случае отказа, вы ему объявите, что должны прибегать впредь... к насильственному осмотру»². Не трудно представить себе двусмысленность положения, в которое поставил своих адмиралов «император-рыцарь»! Впрочем «дружественные отношения» с Австрией не мешали русским морякам досматривать одиночные австрийские купеческие суда и даже задерживать их в случае обнаружения запрещенных грузов. Их, как и прочие, отправляли в Поро, где под

¹ Там же С. 176.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны Ч. 1 С. 175.

надзором Гейдена действовала русская призовая комиссия. Так что «прения» продолжались до конца блокады.

Отнюдь не бедна была событиями зимой 1828—1829 г. жизнь эскадры, сосредоточенной в Архипелаге. Пока «Эммануил», «Ольга» и «Мария» несли блокадную службу у Дарданелл, в Поро и Эгине собрались основные силы эскадры — 5 линейных кораблей. В самом начале 1829 г. на Пороском рейде находились «Азов», «Царь Константин», «Александр Невский» и «Иезекииль», а в Эгине «Князь Владимир» и фрегат «Елена»¹. В это время на Мальте ремонтировались: «Фершампенуаз», «Наварин», «Усердие» и «Ахиллес». К ожидающему указаний из Петербурга «Кастору» присоединился «Гремящий», также предназначенный «по худости» для отправки в Россию. 6 января на Валеттский рейд пришел корабль «Великий Князь Михаил», а 12-го остальные суда «третьей эскадры» — фрегаты «Княгиня Лович», бриги «Телемак» и «Улисс». По предписанию Л. П. Гейдена все вновь прибывшие из Кронштадта суда должны были перейти к «месту пребывания» — в Поро, кроме одного брига, который выделялся для перевозки депеш между Мальтой и Неаполем вместо отслужившего

¹ «Александр Невский» пришел из Валетты на Пороский рейд вместе с «Еленой» 12 декабря; «Иезекииль» с новыми парусами и шпилем покинул Валетту 25-го, а пришел в Поро 31 декабря. «Фершампенуаз», добравшийся сюда от Генедоса, 24 декабря ушел на Мальту, куда отправили за деньгами для эскадры и фрегат «Александра»; фрегат «Константин» с Рибопьером на борту направлялся в Неаполь, а «Охта» с курьером — в Анкону. Оба транспорта («Сухум-Кале» и «Пример») грузились в Поро, готовясь к снабженческому рейсу на отряд Рикорда.

«Гремящего». Это дело на первых порах поручили «Телемаку», «Михаил» и «Улисс» несколько задержались «для починки» в Валетте, а «Лович» 20 января вступила под паруса и в 5 суток «добежала» до Поро. Через неделю сюда пришли и корабль с бригам.

Стоянка на рейдах греческих островов в Архипелаге, судя по записям в шканечных журналах кораблей (и флагманском), напоминала нахождение судов на Кронштадтском рейде. В будние дни на кораблях «делали учения» (парусные, артиллерийские, шлюпочные), а в выходные и праздничные дни отпускали команды по очереди на берег. Главнокомандующий регулярно посещал свои суда, осматривал их, проверял выучку «служителей», беседовал с офицерами. После возвращения в распоряжение И. Каподистрии фрегата «Елена», корабль «Князь Владимир» перевели и надолго оставили в Поро. На нем испрели якорные канаты, и до получения новых он выйти в море не мог. Из офицеров «Владимира» и под председательством его командира капитана 1 ранга А. И. Грена¹ была организована хозяйственная комиссия, которая занялась приемкой и распределением получаемых из России и со складов на Мальте запасов снабжения и продовольствия для судов эскадры, на нее же легли заботы по приемке задержанных или конфискованных во время блокады судов и грузов.

¹ Антон Иванович Грен 2-й окончил Морской корпус и стал офицером еще в последнее десятилетие XVIII века (мичман с 1793, лейтенант с 1799). Плавал он на канлодках на Балтике. Звание капитана 2 ранга получил в 1821 г., а в 1823 командовал переходом фрегата «Виндунд» из Архангельска в Кронштадт, затем оставался на берегу, руководя 3-м флотским экипажем (с 1826 — капитан 1 ранга). «Князем Владимиром» он откомандовал всю средиземноморскую кампанию (1827—1830) и по возвращении в Кронштадт был уволен от службы с чином контр-адмирала в январе 1831 г.

Кроме того «владимирцы» вместе с моряками с других кораблей благоустроивали город Поро, рыли дополнительные колодцы, участвовали в начавшемся строительстве русских береговых складов («магазинов») и госпиталя для эскадры. На горе, с которой прекрасно просматривался весь обширный рейд и подходы к острову, водрузили сигнальную мачту и образовали круглосуточный пост.

На закрытом (западном) рейде острова рядом с русскими стояли и крупные греческие суда эскадры Миаулиса: фрегат «Эллас», корвет «Идра», 2—3 брига и оба парохода. Если греческие парусники выходили в море довольно редко, то пароходы, напротив, постоянно курсировали между Поро, Этиной и Навплией. Более двух десятков вооруженных часинных бригов, шхун и других мелких судов, бывших героев войны за независимость, простаивали в бездействии в небольшой городской гавани. Часть из них Л. П. Гейден нанял под плавучие магазины. 2 брига — «Киман» и «Фортуна» («Фортунаго») были зафрахтованы в январе 1829 г. для грузовых перевозок. На каждый из них назначили по одному русскому офицеру с эскадры с разрешением поднимать российский коммерческий флаг. Эти бриги использовались при эскадре до конца войны.

ГЛАВА 7

В Архипелаге, 1829 г.

Рейд к берегам Кандии. «Львица» и «Кандия»

Если после эвакуации египетских войск из Мореи вопрос о разъединении здесь враждующих сторон, то есть «турок» и греков, был решен, то тот же вопрос применительно к острову Кандия (Кри), несмотря на все старания И. Каподистрии, правительства Англии и Франции и рассматривать не хотели. Правда собравшиеся в Поро осенью 1828 г. посланники трех держав прочувственно рассуждали о прекращении кровопролития на этом острове, а начальники эскадр тех же стран обратились к ним с коллективным письмом, предлагая из человеколюбия временно продлить «военное присутствие» кораблей союзных держав у берегов Кандии. Они планировали «содержать» в бухте Суда («Судском порту») по одному судну от каждой эскадры для продолжения «Кандийской блокады». Исходя из этих последних намерений адмиралов и дипломатов Л. П. Гейден и направил из Валетты к острову корабль «Царь

Константин». Однако 11 октября последовало решение Лондонской конференции о прекращении союзных действий английской и французской эскадр с русской. Соответственно адмиралам направили новые инструкции, в которых, между прочим, предписывалось прекратить блокаду Кандии, действовавшую ранее исключительно для «воспрещения» подвоза продовольствия и подкреплений армии Ибрагим-паши в Морею. 4 — 11 ноября была подписана Декларация той же конференции о гарантиях трех держав возрождению Греции, включающей в себя только территорию полуострова Пелопоннес (Морею) и ближайшие острова Архипелага (Циклады). Документ «довели до сведения» Османской Порты (он был вручен и принят рейс-эфенди). Для кандиотов это означало, что они остаются под властью султана, а точнее, его «вассала» Мехмет-Али.

Так же поняли Декларацию и египтяне. Они отправили к берегам острова свои корабли с продовольствием и подкреплениями для засевших в крепостях мусульманских отрядов. 10 января 1829 г. в порту Канея появились два египетских корвета; еще один корвет и бриг вошли в гавань Армидо в бухте Суда, где захватили греческий военный голет и несколько торговых судов. Через 2 дня губернатор острова Сулейман-паша издал для греков-христиан прокламацию, извещая, что ныне Кандия будет находиться «под покровительством нашего отца Мехмет-Али-паши», и предложил островитянам покориться и сложить оружие.

И Каподистрия, сразу же проинформированный кандиотами о произошедших событиях, передал прокламацию иностранным агентам при греческом правительстве, прося о помощи, без которой последует «разорение всех христиан на Кандии». Англичане и французы далее формальных протестов в адрес Сулейман-паши не пошли, считая, что военные действия на острове никак не могут считаться «нападением на

союзные державы»¹. Русские рассудили иначе. Л. П. Гейден после консультаций с греческим президентом решил учредить крейсерство между Кандией и Будрумом (Бодрумом), для «недопущения египетских конвоев» с продовольствием к Константинополю.

Операция была затеяна нешуточная. Для крейсерства Гейден организовал «экспедицию» в составе 2 74-пушечных линейных кораблей «Царь Константин» и «Иезекииль» под общим командованием командира «Константина» капитана 1 ранга И. Н. Бугакова. Вслед за этими кораблями планировалось послать в море один из четырех русских бригов, имеющих в составе эскадры и фрегат, а для связи экспедиции с базой в Поро греки обязались предоставить свои голеты. Бугакову предписывалось «строго наблюдать за преднамеренными диверсиями Магомет-Али в Кандию и Стамбул» и разрешалось прибегать «ко всем средствам дозволенным войною относительно встреченных гурецких судов».

Не забыл Главнокомандующий и о блокадном отряде у Дарданелл. Одновременно с «экспедицией» к Тенедосу отправлялся еще один линейный корабль («Александр Невский») и транспорты со снабжением. 22 января Поро покинул «Пример», выполнявший уже 3-й по счету транспортный рейс к отряду

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. СПб., 1867. С. 180. Адмирал де Риньи, направляя Сулейман-паше свой протест, писал капитану Леблану, который на своей «Юноне» должен был передать документ: «Если возобновится прежняя резня и если будут отправлены в Египет невольники, то не останется никакого сомнения, что Кандия будет объявлена под покровительством союзников» (см.: Там же. С. 181).

² Сохранился перечень доставленных «Примером» грузов: 600 пудов (9800 кг) сухарей, 160 ведер (около 2000 л) джина, 252 ведра (3100 л) красного вина, 150 картаульных ядер, 720 восковых свеч, 7 пудов (115 кг) сала, «и для "Марии" сшитые на Мальте марсели».

Рикорда². На следующий день к Тенедосу ушел «Александр Невский». Через 3 дня туда же направился «Сухум-Кале»¹.

24 января с Пороского рейда к берегам Кандии вышли оба линейных корабля «экспедиции». За 2 дня они добрались до северо-западной оконечности Кандии и направились затем вдоль ее северных берегов на восток. 27-числа русские корабли миновали город и крепость Кандия (Гераклион), но в ночь на 28-е потеряли друг друга из виду.

Утром, находясь в проливе между островами Кандия и Родос, «Царь Константин» обнаружил в море целый конвой (1 фрегат и 5 бригов) и повернул к ним. Суда оказались египетскими. «Чтобы воспользоваться временем для сближения с ними, — рапортовал впоследствии Бугаков, — я приказал поднять английский флаг...» Уловка удалась лишь частично: бриги один за другим «привели к ветру», но фрегат начал «спускаться» к югу (курс SSO), прибавляя паруса².

Приблизившись к конвою «Царь Константин» поднял Андреевский флаг и открыл огонь по ближайшему бригу, принудив его несколькими выстрелами к сдаче (у брига ядром перебило марса-рею). На это судно тут же перебралась русская призовая команда, а корабль, сняв египетский экипаж, последовал за фрегатом, «как лучшей добычей». Ни вечер, ни ночь, во время которой фрегат соединился с ранее не обнаруженным

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. С. 180; РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 16.

² Привести к ветру — взять курс относительно ветра ближе к кругу бейдевинду, то есть остановиться. Спускаться — в данном случае повернуть таким образом, чтобы увеличить угол между курсом и направлением ветра, то есть увеличить скорость.

корветом, не помешали погоне, теперь уже за двумя судами... Однако, легкий на ходу египетский фрегат постепенно удалялся от русского корабля, и днем 29 января «Константин» гнался лишь за корветом. Вечером суда сблизилась, и русские моряки 10 выстрелами по корвету принудили египтян к сдаче. В это время фрегат уже скрылся за горизонтом. Пальба корабля, сначала по брига, а затем по корвету, стала первым и последним случаем за все время русско-турецкой войны (1828—1829 гг.), когда суда русской эскадры на Средиземном море открывали огонь по неприятельским судам.

Прибывший на борту «Константины» капитан корвета на французском языке объявил, что «если угодно иметь корвет, то нужно поспешить заделкою пробоины в подводной части его сделанной, ибо команда, среди панического страха на низ ушедшая, ничего делать не хочет...»¹ Тут же перебравшиеся на борт египетского судна русские магросы действовали слаженно и быстро. Была найдена и заделана пробоина, заменены избитые ядрами паруса, и грофей вслед за своим кораблем лег на обратный курс. Назначенному командиром корвета лейтенанту И. П. Стогову Бутаков приказал следовать за «Царем Константином» в Поро или Эгину, куда «способнее войти можно будет...» Начальник экспедиции благоразумно решил возвратиться к греческим берегам, считая, что искать остальные суда конвоя бесполезно — они наверняка укрылись где-нибудь на Родосе, а фрегат в Александрии.

Первым добрался до Поро захваченный в плен бриг. Л. П. Гейден тут же отправил к берегам Кандии фрегат «Княгиня Лович», пересадив на него и призовую команду с брига. Поход фрегата закончился безрезультатно: в море он никого не встретил и вернулся в Эгину, где и «нашел» «Царя Константины» с

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 43.

грофеем. Оба судна пришли сюда 10 февраля. Через два дня на рейд острова прибыл и потерявшийся «Иезекииль». Он привел с собой «пленную турецкую лодку».

Адмирал рапортовал в Петербург, что рассеянный Константином конвой «точно шел из Александрии в Кандию» с продовольствием и боеприпасами. В трюме захваченного брига была обнаружена пшеница в мешках и 70 000 боевых ружейных патронов¹.

Несмотря на то что задуманная «экспедиция» превратилась в единичный рейд одного корабля, она, на фоне бездействия союзников России по Лондонскому договору 1827 г., произвела на египетского пашу нужное впечатление: как выяснилось позже египетские военные суда не покидали Александрию до конца русско-турецкой войны. Решительность Гейдена «спасла Кандию, — пишет Богданович, — но она вызвала в Англии настоящую бурю. Граф Гейден был обвинен в превышении власти, в нарушении подписанного его правительством приговора Держав², русское же правительство — в вероломных секретных инструкциях, противоречащих его официальным заявлениям. Гейдена предупредили, что лондонский кабинет предложил своим купеческим судам в Египте не обращать внимание на блокаду Кандии, ручаясь им в получении за все претерпленные ими за нарушение блокады убытки полного вознаграждения от России...»³.

В ответ на рапорт адмирала о взятии египетских судов Нессельроде писал Гейдену 31 марта: «Об участи Кандии не было речи в протоколе 16 ноября, но до окончательного решения вопроса, обсуждаемого Лондонской конференцией, — которой из двух

¹ Рапорт Гейдена от 11 февраля 1829 г. (см.: ф. 315, оп. 1, д. 407, л. 4).

² Имеется в виду Декларация Лондонской конференции от 4—16 ноября 1828 г.

³ Богданович Е. В. Наварин. 1827—1828. М., 1877. С. 86—87.

воюющих сторон должен принадлежать этот остров, вам дается право (...) стараться избавиться, на сколько от вас зависит, этот несчастный остров от возобновления прежних беспокойств. Вследствие этого, вы можете отражать всякую силу силой, точно так же, как сделал корабль "Константин", относительно взятых им судов...»¹

Князю Ливену в Лондон министр иностранных дел сообщил «соображение» Николая I: «Государь предписывает вам обратить внимание английского правительства на следующий факт. В трактате не сказано, что остров Кандия составляет часть Греции, но следует ли из этого, что на глазах соединенных сил трех первых держав в мире жители этого острова должны быть преданы мести и зверству турок?» Благодаря такому простому доводу, замечает Богданович, переписка с державами по поводу блокады Кандии была прекращена и «злополучный остров избавился на время войны от грозившей ему страшной участи». 9—21 апреля 1829 г. на Лондонской конференции послы Англии и Франции все же потре-

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 189. Из опубликованной историком Богдановичем переписки русских дипломатов с Л. П. Гейденем явствует, что, в отличие от императора, его дипломаты остались недовольны решительностью адмирала в вопросе о Кандии: действия русских кораблей обернулись для них дополнительной перепиской, объяснениями с союзными «товарищами» и т. д. — лишними хлопотами, одним словом. Даже спустя полгода после этой «экспедиции» русский резидент при правительстве И. Каподистрии граф В. Н. Панин (будущий министр юстиции России) выговаривал адмиралу: «Из депеши (...) вы усмотрите, что впечатление (во Франции), произведенное захватом египетских судов, вовсе не ослаблено последующими объяснениями. Впредь легко будет избегать новых осложнений (осложнений), придерживаясь того образа действий, который вы для себя начертали...» (см.: Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 86—87).

бовали дать объяснения действиям русского адмирала, и князь Ливен, еще не получивший изящное соображение Николая I, ответил — «из человеколюбия», чем дипломаты, не без ворчания, но удовлетворились.

Конфликт с египтянами Гейден уладил сам. После прихода «Царя Константина» со своим профеем в Эгину Логин Петрович написал Мехмет-Али-паше вежливое письмо (от 10—20 февраля), в котором объяснил, что на действия русской эскадры «следует смотреть как на простую меру предосторожности», и заверил пашу в том, что захваченные суда «останутся в моих руках в виде залога... лишь только вы своими действиями и прекращением вооружения [флота] рассеете наши опасения»¹. И на эти действия русский начальник эскадры получил, опять же задним числом, санкции императора. Сообщивший Гейдену об этом Нессельроде советовал даже вернуть призы, «если поведение Мехмет-Али усранил всякий повод к справедливым нареканиям...».

Правитель Египта, через французского консула Дроветти, примирительно ответил, что хотя он и не имеет права вступать в непосредственные отношения с русским адмиралом как вассал султана, но он, мол, и так делает все от него зависящее, чтобы не принимать враждебных мер. Касаясь вопроса возврата судов, Дроветти пишет: «... паша находится теперь в таком положении, что должен скорее опасаться

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 187—188. Таким образом адмирал еще раз давал понять и египтянам и «союзникам», что прежде всего стремился предотвратить не очередное столкновение на Кандии, а возможное участие вооруженных сил Египта в русско-турецкой войне и, в частности, какую-либо диверсию его флота против блокадного отряда Рикорда.

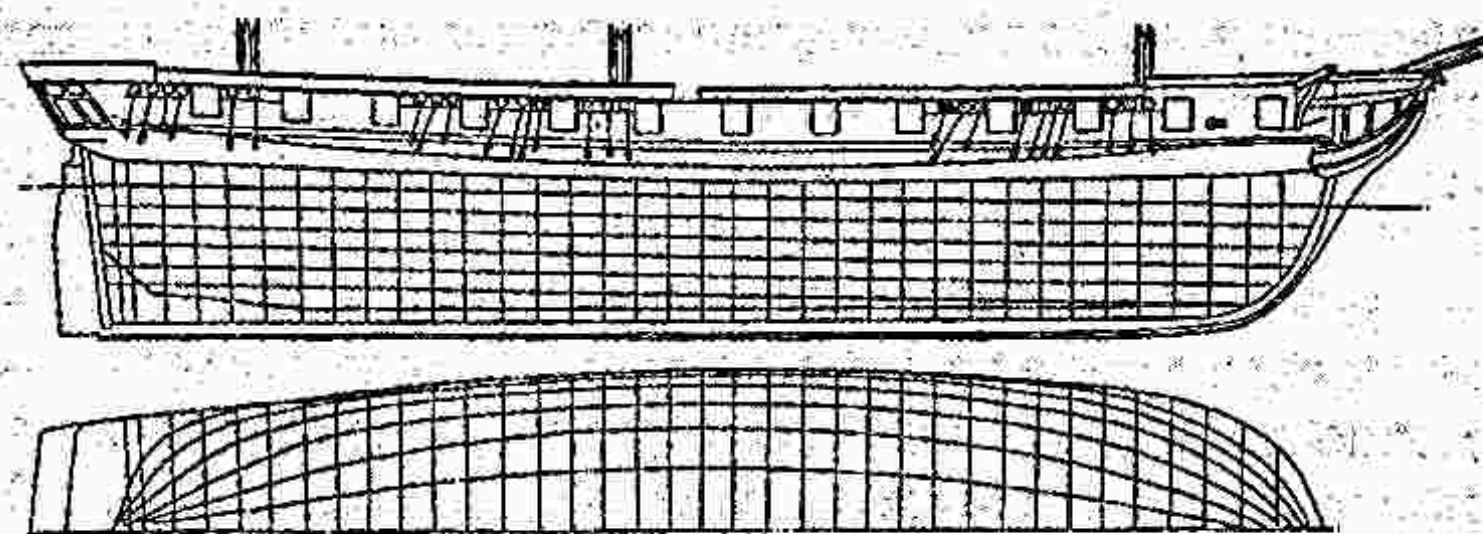
этого, чем желать, и просит только освободить их экипажи»¹.

В результате этой переписки Л. П. Гейден признал оба трофея законными призами, которые повелением Николая I были зачислены в состав российского флота. Транспортный бриг назвали «Кандия», а корвет остался с прежним названием — «Львица»². Командирами судов назначили лейтенантов А. А. Моллера («Кандия») и Л. Л. Гейдена («Львица»).

Бриг после детального его осмотра оказался не только в запущенном, но и в ветхом состоянии. Ремонтировать его не стали. Вымытое и продезинфицированное судно приспособили под плавучий магазин в Поро, а перед уходом эскадры в 1830 г. из Архипелага в Кронштадт продали на месте за 3000 испанских талеров (15 000 руб.).

¹ Власть султана над Египтом была совершенно эфемерной, что понимали и в Европе. Например, когда посланники трех держав покинули Константинополь, консулы тех же стран преспокойно оставались в Египте. Еще более удивительные события происходили там после начала военных действий между Россией и Турцией. Русский консул в Александрии продолжал поднимать над своей резиденцией государственный флаг при всяком приходе в порт иностранных военных кораблей. Как-то за чашкой кофе английский консул «философски» заметил русскому (Пеццони): «Согласитесь, мы живем в весьма странную эпоху... на Дунае происходит война, (а) в Египте мы видим развевающийся русский флаг!» См.: Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 127; Там же. Приложения. С. 52.

² На рапорте Гейдена от 11 февраля 1829 г. о взятии египетских судов сохранилась еще одна собственноручная резолюция Николая I: «Корвет оставить под тем же названием и зачислить на место «Гремящего», если Г(осподин) Гейден полагает, что он годен на службу» (см.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 407, л. 4).



Чертеж корвета «Львица»

Корвет, как и большинство военных судов египтян, был построен во Франции (в Марселе), «из хорошего леса». Корпус его имел медные крепления, а подводная часть обшита медью. Артиллерийское вооружение состояло из 26 18-фунтовых медных карронад. Весной корвет был вымыт и вычищен в Поро моряками с парусного линейного корабля «Князь Владимир». Специально назначенная комиссия, осмотревшая трофей, признала его в хорошем состоянии, требовалась лишь смена парусного вооружения и осмотр в доке¹. Экипаж на «Львицу» собрали из моряков блокадного отряда Рикорда. В конце мая фрегат «Ольга» доставил отобранных служителей на корвет, после чего лейтенант Л. Л. Гейден, сын начальника русской эскадры, повел судно на ремонт в Тулон.

Из-за карантина, который пришлось выдержать на Мальте, и неблагоприятных ветров в пути корвет добрался до Тулона только 1 августа. Здесь он был разоружен и

¹ И. И. Кадьян, посмотревшийся на военные суда египтян, отмечал, что «... корпуса... фрегатов, корветов и бригов заслуживают особую похвалу...», как и судостроители, построившие их в Марселе, Триесте и Венеции, однако они «худо вооружены (подразумевалось парусное вооружение), худо содержатся и управляются (...), командуют ими ренегаты различных стран (...), особенно французы и итальянцы...».

введен в док. Воспользовавшись услугами первоклассного местного адмиралтейства Гейден-младший основательно починил свое судно. После тщательной проверки подводной части корпуса корвета ее заново покрыли медной обшивкой, перестелили палубы, изменили внутреннее расположение помещений. Одновременно изготавливался новый рангоут, такелаж и комплект парусов. Спустя 7 месяцев (12 марта 1830 г.) «Львица», блистая свежей краской и чистой медью обшивки, вернулась на рейд острова Поро. Придирчиво осмотревший корвет вице-адмирал Л. П. Гейден остался чрезвычайно доволен и ремонтом, и порядком на новом судне своей эскадры¹.

У Дарданелл: январь—апрель. Судьба «Эммануила», «Кастора» и «Гремящего»

В январе нового 1829 г, как в конце 1828-го, погода у пролива оставалась бурной, с большей частью северо-восточными ветрами. «Солнце редко и то на короткое время показывалось на небосклоне, прикрытом более или менее густыми облаками...» — описывал обстановку у Дарданелл капитан-лейтенант Кадьян. Окрестные острова и берега Анатолии побелели от снега, покрывавшего временами и русские суда. Морозы доходили до -4° . Трудно представить, чего стоили в ту пору морякам блокадного отряда круглосуточные дежурства и объезды своих судов на барказах и катерах, да еще при течении с северо-востока, доходившем здесь до 3—5 км/час. Но стоило погоде чуть успокоиться, как по сигналу конгр-

¹ Длительность ремонта «Львицы» зависела не только от объема работ — в это время в Тулоне ремонтировались суда французской эскадры, снаряжаемой в Алжирскую экспедицию. Французы, подобно англичанам на Мальте, в первую очередь старались привести в порядок собственные корабли.

адмирала Рикорда на «Эммануиле» и фрегатах «Мария» и «Ольга» начинались учения: «пушечные и ружейные экзерциции, примерны абордажей (так в тексте), эволюции на гребных судах...»¹. Отряд продолжал, на всякий случай, упорно готовиться к бою, не забывая, разумеется, поддерживать блокаду.

Несмотря на зимнюю непогоду, к турецкой столице продолжали идти английские и французские, австрийские и сардинские, греческие и турецкие купеческие суда. «Алчность корысти влекла туда...» — поясняет историограф эскадры. Они везли вина и фрукты, масло и кофе, шелк и бумажные ткани, сахар, соль, «блокадой вследствие Великой Его Императорского Величества Воли дозволенное», а обратно возвращались порожние, разве прихватив несколько штук шелка или тюков табака. Русские моряки добросовестно продолжали их досматривать, выискивая и отбирая контрабанду и хлеб, а также судовые пушки. Последние снимали лишь с турецких и греческих судов, но со всех забирали запрещенное блокадой продовольствие, оставляя только провизию для экипажа.

Встречный ветер задержал посланный из Поро на подкрепление отряда корабль «Александр Невский» более чем на неделю. 21 января он направился к Тенедосу на замену «Фершампенуаза» и 28-го почти достиг цели, находясь в полдень в 24 милях от острова. Еще одна неделя ушла на преодоление этого расстояния — только 5 февраля корабль присоединился к отряду. «Такова в зимнее время навигация в Архипелаге», — подытожил плавание «Александра

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 78—78об.

Невского» его постоянный пассажир И. И. Кадьян. На следующий день на позицию вернулся фрегат «Мария», ходивший с Рикордом на остров Тассо.

В конце февраля на постоянное место стоянки отряда в проливе около острова Тенедос пришла и смена фрегатам: 21-го — «Княгиня Лович», а 22-го — «Александра». Оба фрегата вышли из Поро одновременно 13 февраля, но «Княгиня Лович», оказавшаяся лучшим ходоком эскадры, опередила «Александрю» на несколько часов. Наконец-то П. И. Рикорд смог отправить в Поро «Марию» и «Ольгу», чтобы дать отдых их командам, отдежурившим долгие и холодные 4 месяца.

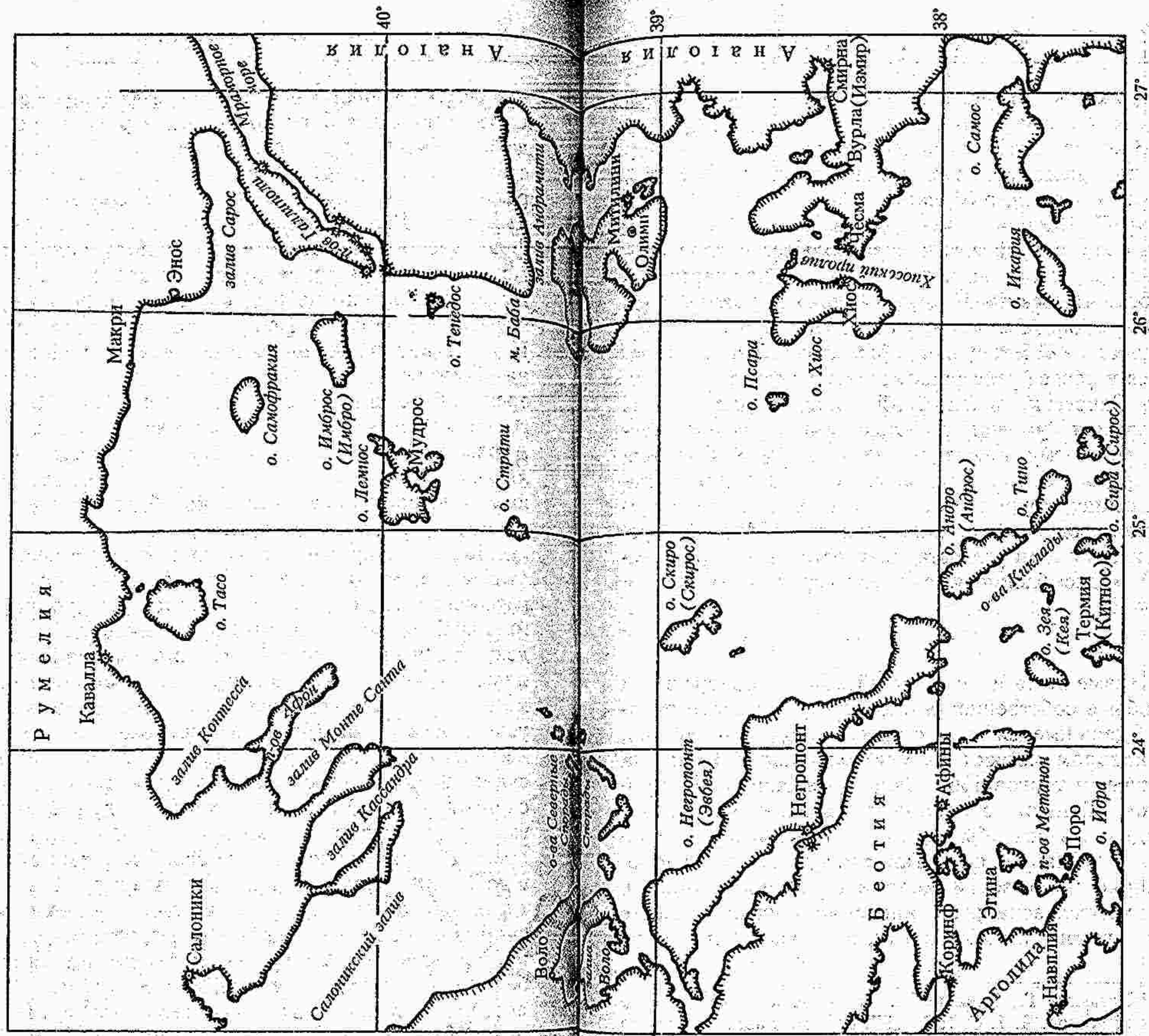
За сменой фрегатов пришла весна: ветры стали тише, потеплело, но и работы морякам прибавилось — засуегились «купцы». Нехватка продовольствия в Константинополе и невозможность прорваться сквозь русскую блокаду заставили торговцев искать обходные пути в Дарданеллы. Начали попадаться купеческие суда, имеющие документы на груз в гавани Саросского залива, порты Энос и другие места на европейском (румелийском) побережье Турции, «в блокаде не состоящие». Первые такие суда Рикорд разрешил пропустить, но число их быстро возросло. Через местных торговцев стало известно, что небольшие каботажные суда из Саросского залива прорываются по ночам и в пасмурную погоду прямо в пролив¹. Кроме того, доставленное на побережье продовольствие везли еще и сухим путем на полуостров Галлиполи или направляли по рекам в Адрианополь.

Согласовав свои действия с Главнокомандующим, Рикорд 3 марта распорядился прекратить пропуск продовольствия по «новому пути» и объявил о продлении блокады от Саросского залива

¹ При западных ветрах русским крейсерам было чрезвычайно сложно уследить за прорывом таких суденышек.

«до самого залива Конгессо» (Конгеса, ныне залив Стримоникос). Об этом начальник русского отряда объявил во все торговые конторы и консульства Леванта и, прежде всего, голландскому генеральному консулу Ван-Леннену в Смирне, который с мая 1828 г. замещал здесь и английского, и французского представителей. До получения в портах такого объявления русские моряки вынуждены были пойманные с контрабандой суда мирно отправлять обратно. Как только позволила победа Петр Иванович лично отправился в крейсерово на «Эммануиле» и «Княгине Лович» — «для обозрения берегов», оставив на «позиции» «Невского» и «Александрю». В ходе плавания в заливе Адрамити (Эдремит) русские крейсера обнаружили несколько купеческих судов и лодок, собиравшихся устроить на азиатском берегу склад продовольствия («магазин»).

По-прежнему остававшийся в Смирне австрийский адмирал Дандоло тут же попытался оспорить расширение блокады, а заодно, рассорить русских адмиралов! Дандоло написал гневное письмо Л. П. Гейдену, жалуюсь на действия контр-адмирала Рикорда и требуя объяснений. Логин Петрович ответил весомо и твердо, что, во-первых, блокада продолжается уже около 6 месяцев, так что спорить по этому поводу не приходится; во-вторых, еще ни одно нейтральное судно «не подверглось насилию... или аресту... Даже самим туркам (!) дозволено вести между собою торговлю...»; в третьих, «Государь не мог иметь в виду простое выставление напоказ своих морских сил...» и дозволить спекулянтам продолжать торговлю съестными припасами. Далее, прямо уличая Дандоло, русский главнокомандующий отметил, что ему известно, что несколько австрийских судов выгрузили на берег в заливе Адрамити значительные запасы хлеба, поэтому он вынужден послать туда корабль. Почти одновременно Гейден написал Рикорду, чтоб был



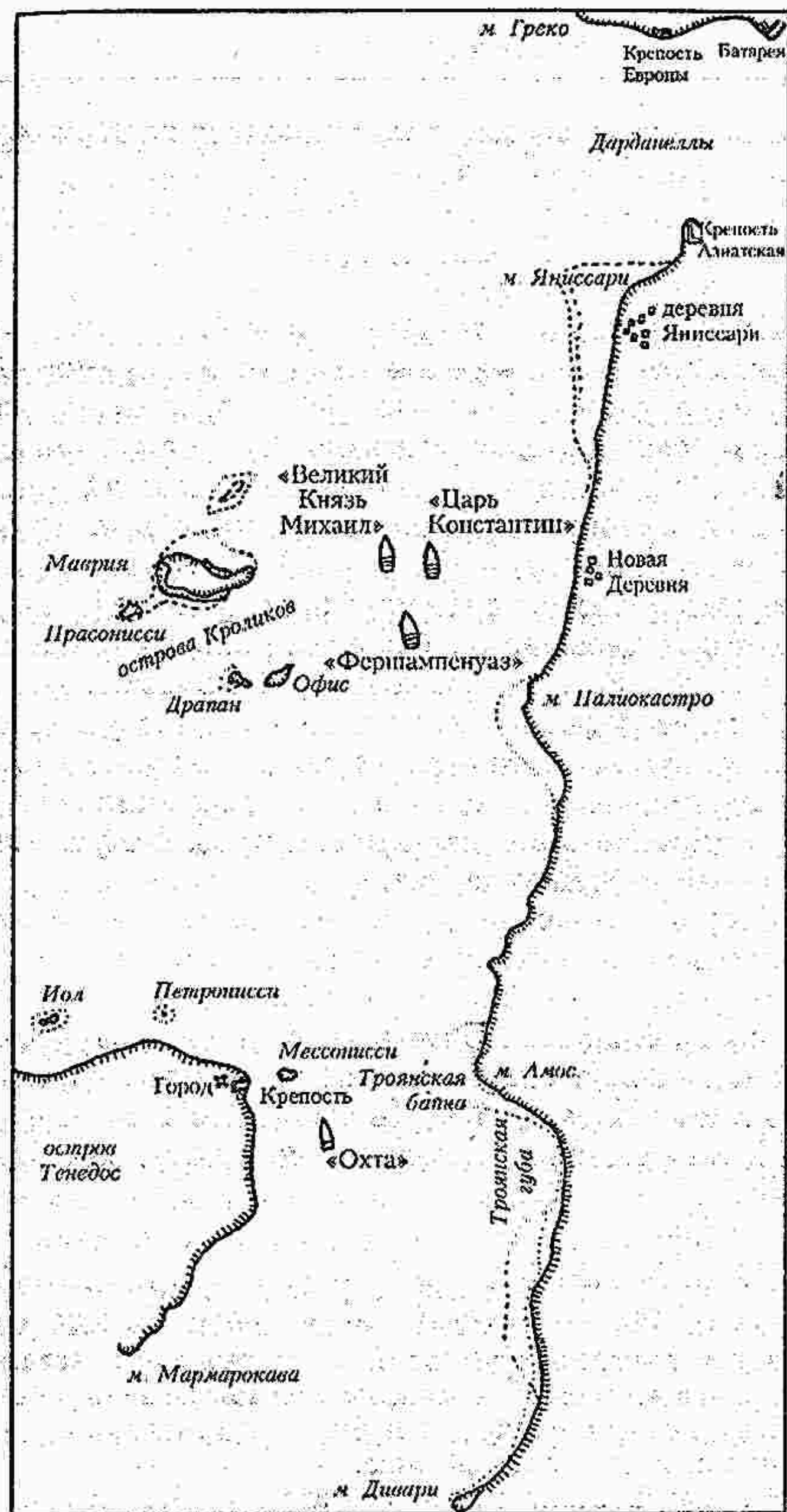
Карта северной и центральной части Архипелага (Эгейского моря)

осторожен «в сношениях со Смирной» и не вел бы с ними «напрасную полемику»¹.

В конце марта блокадный отряд получил очередное подкрепление: 21-го пришел корабль «Великий Князь Михаил», а 31 марта — бриг «Телемак». Теперь у П. И. Рикорда появилась возможность охватывать своими крейсерами куда большее водное пространство, чем раньше. «Михаил» стал на якорь у Тенедоса, «Невский» и «Александра» расположились ближе к Дарданеллам — у острова Мавро (Маврос). Адмирал на «Эммануиле», прихватив «Лович», отправился в новое крейсерство, теперь на север, осматривать Саросский и Эносский заливы и далее вдоль побережья Румелии до гостеприимного острова Тасо, где к нему присоединился «Телемак». 8 апреля Рикорд на «Эммануиле» вернулся на позицию (с наступлением хорошей погоды главной стоянкой отряда стало водное пространство у острова Мавро). Фрегат и бриг адмирал оставил у острова Имбро (Имрос), и здесь блокируя подходы к европейским берегам Турции.

Низменный и безлюдный Мавро превратился как бы в собственность блокадного русского отряда. Здесь имелся ключ с пресной водой, пастбище, на котором моряки выгуливали скот, проданный местными торговцами. Сюда съезжались для прогулок офицеры с кораблей, свозили больных — «подышать хотя бы бедными ароматами его зелени...». И Мавро (ныне Тавшан, турец.), и расположенные поблизости мелкие островки и мели в документах эскадры Гейдена именовались вместе Кроличьими, или Заячьими, островами (ныне о-ва

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 196—197. Письмо в адрес адмирала Дандоло помечено 21 апреля, а Рикорду — 26-м числом.



Позиция отряда Рикорда у островов Тенедос и Мавро с карты составленной кап-лейт А. И. Барташевичем и лейт. И. И. Шансом весной 1829 г.

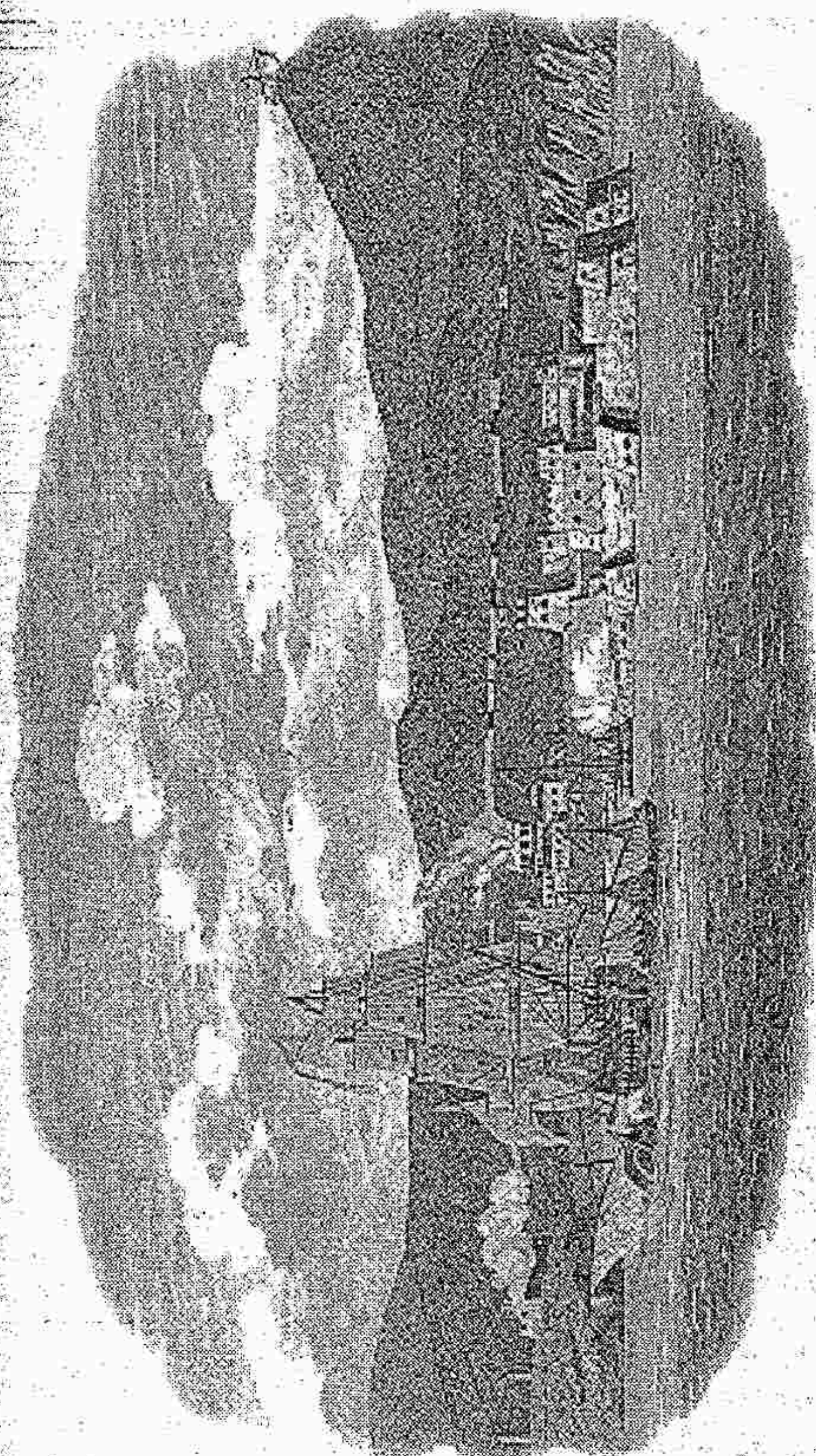
Тавшан), из-за массы расплывшихся на этих мало уютных и необжитых обломках суши кроликов (зайцев).

Имея сведения, что обозленные блокадой турки все же собираются выйти с эскадрой из Мраморного моря в Архипелаг, Петр Иванович собрал 13 апреля у Мавро весь свой отряд (3 корабля, 2 фрегата и 1 бриг). На следующий день сюда проследовала и эскадра Л. П. Гейдена («Азов», «Царь Константин», «Иезекииль», «Мария», «Наварин»¹ и «Улисс»). На Анаголийском побережье забеспокоились: ожили конные отряды, мирно просидевшие со времени прихода отряда Рикорда, поскакали верховые к дарданелльским крепостям, в тенедосской крепости пробили боевую тревогу (перепуганные солдаты, правда, кинулись не на стены к пушкам, а в мечеть). 17 апреля мимо острова на соединение с эскадрой прошествовал отремонтированный «Фершампенуаз».

Впервые, со времен Д. М. Сенявина², перед Дарданеллами расположились столь значительные силы русского флота — 13 вымпелов: 7 кораблей, 3 фрегата, 1 корвет и 2 брига. По имеющимся данным, турецкие военно-морские силы в Мраморном море состояли из 6 линейных кораблей (в том числе 1 110-пушечный), 2 фрегатов и нескольких мелких судов и брандеров.

¹ После почти 6-месячного ремонта и переоборудования на Мальте корвет «Наварин» в феврале 1829 г. наконец-то перешел в Поро, куда прибыл 23-го числа. До похода эскадры к Дарданеллам он только 2—3 раза покидал свою стоянку для коротких переходов с поручениями в Эгину и Навплию.

² Эскадра Сенявина воевала здесь в 1807 г.; русские моряки взяли крепость на острове Тенедос и дважды разбили турецкий флот: 10 мая у Дарданелл и 19 июня у Афонской горы.



Вид острова и крепости Тенедос

Перечень военных кораблей на позиции у Тенедоса

(Расположение этих кораблей под указанными номерами приведено на схеме, помещенной на с. 405).

Русская эскадра: 1 «Азов»; 2 «Фершампенуаз»; 3 «Царь Константин»; 4 «Князь Владимир»; 5 «Великий Князь Михаил»; 6 «Иезекииль»; 7 «Александр Невский»; 8 «Александра»; 9 «Ольга»; 10 «Константин»; 11 «Мария»; 12 «Княгиня Лович»; 13 «Наварин»; 14 «Усердие»; 15 «Телемак»; 16 «Ахиллес».

Английская эскадра: 17 84-пуш. «Asia»; 18 80-пуш. «Ocean»; 19 76-пуш. «Revenge»; 20 74-пуш. «Wellesley»; 21 76-пуш. «Sparliate»; 22 74-пуш. «Windsorcastle»; 23 46-пуш. «Madagascar»; 24 50-пуш. «Isis»; 25 28-пуш. «Samarang»; 26 20-пуш. «Hind»; 27 «Alacrity»; 28 «Erebus»; 29 «Musquito»; 30 «Hamelion».

Французская эскадра: А «Triden»; В «Breslaw»; С «Atalante»; D «Ganimede».

Голландские суда: 36-пуш. фрегат; бриг

Австрийское судно: 36-пуш. фрегат

Л. П. Гейден «обозревал блокирование» две недели. Он побывал на всех судах отряда, объявил П. И. Рикорду благодарность за произведенные действия и одобрил все его распоряжения. В частности, главнокомандующий отметил правильность пропуска в пролив специально снаряженных в Смирне судов с грузами в адрес датского посланника в Константинополе барона Гюбша (барон по поручению русского правительства заботился о положении русских пленных в Турции, по его же сведениям, просто умиравших с голоду). «Из человеколюбия» адмирал предпи-

сал допускать в Дарданеллы малые суда, на которых греки доставляли провизию для своих несчастных соотечественников, живущих в районе Константинополя и проливов. Одновременно последовало приказание: все без исключения турецкие суда с 16 апреля возвращать обратно, а с 26-го и брать в призы.

Усилив отряд кораблями «Фершампенуаз» и «Царь Константин», Главнокомандующий с оставшимися судами эскадры 27 апреля отправился обратно к берегам Греции, торопясь на открытие греческого Народного собрания в Аргосе. За день до ухода эскадры Рикорд вновь поднял свой контр-адмиральский флаг на «Фершампенуазе». «Эммануил» он отправлял в Поро на ремонт. Заодно корабль конвоировал на русскую базу две турецкие соколовы, «в призы взятые».

Переход от Тенедоса в Поро стал последним плаванием линейного корабля (и бывшего фрегата) «Эммануил». С ним повторилась история, ранее случившаяся с фрегатами «Проворный» и «Кастор», — корабль сгнил, как и его товарищи по несчастью, причем быстрее и в большей степени, чем они.

В составленной командиром корабля Е. Е. Куличкиным краткой ведомости о плавании за 1828 г. сообщалось, что когда «Эммануил» 20 мая вышел на рейд Кронштадта, то все «качества» к плаванию «имел хорошие», но «после двух выдержанных жестоких штормов и многих весьма крепких риф-марсельных ветров¹, корабль приметно расслаб...» и постоянно тек. Прибыль воды в трюме за сутки на якоре составляла 10—20 см, а под парусами и в качку и более.

¹ Риф-марсельный ветер — ветер, при котором на корабле нельзя нести без вреда для рангоута незарифленные марсели (нижние прямые паруса).

«Ватервельцы¹ в обоих палубах много отходят, а в баатарейной, между бимсами и у многих бимсов в концах значительно гнилы, то же и в других местах, расслабили болты в кницах...», фок-мачта имела погибь на правую сторону².

Гейден поручил своему начальнику штаба М. П. Лазареву освидетельствовать повреждения «Эммануила», что и было сделано в Поро в мае. В более чем 30 местах вырубил обшивку, как в бархоуте, так и выше. Оказалось, что во всех этих местах шпангоуты совершенно сгнили, как и многие бимсы и привальный брус; гнилой была и внутренняя обшивка «во многих местах». «До какой же степени сия гнилость во внутренней обшивке и шпангоутах велика, — свидетельствовал Лазарев, — то сие доказывают болты, коими прикреплены вант-путенсы, ибо, несмотря на широкую планку и чеку на концах оных, их вытягивает вон сквозь самое дерево...»³

Логин Петрович, осмотревший корабль вслед за комиссией Лазарева, рапортовал управляющему Морским штабом, что «исправление сего корабля более бы стоило той цены, нежели какой теперь корабль стоит...» и, отметив, что послать его в Россию «по гнилости невозможно», предлагал продать или разобрать на дрова на месте!⁴

10 июля, после доклада А. И. Моллера императору о состоянии «Эммануила», последовала знаменитая резолюция Николая I, цитировавшаяся впоследствии русскими историками неоднократно: «Доказывает только, с каким непростительным небрежением строились прежде корабли, что не могу не заметить вам

¹ Правильней «ватервейс» — продольный брус, накладываемый сверху на концы бимсов и идущий вдоль по всему борту судна, прилегая к нему.

² РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 848, л. 166.

³ Там же, ф. 170, оп. 1, д. 536, л. 3 об.

⁴ Там же. Л. 2—2об.

(А. М. Моллеру), так и тем, попечению коих поручено было строение. Корабль Эммануил велеть продать, а артиллерию употребить на другие суда, куда нужно будет»¹. Резолюцией, однако, дело не ограничилось. Рассерженный император решил разобраться и в причинах «небрежения», потребовав к себе строителя корабля, известного тогда корабельного инженера и бывшего директора Охтенской верфи полковника А. А. Попова² (между прочим, создателя и корвета «Гремящий», и фрегата «Кастор»). Судостроитель сказался больным, а может быть, и действительно слег от переживаний, так как посланные императором к нему на дом врачи подтвердили, что болен... Впрочем, суть разгоревшегося скандала заключалась не столько в степени виновности того или иного корабеля, сколько в прямой ответственности самого Моллера, который теперь уже не мог, как это было прежде — после наводнения, — переложить вину на своего предшественника де Траверсе (корабль был спущен на воду во время «правления» А. И. Моллера).

И Антон Иванович решился. 14 июля последовал его рапорт императору по поводу «Эммануила», уже «не к оправданию или извинению строителей», а о причинах некачественной постройки в те годы всех судов:

«... Построение корабля Эммануил, с коим в одно время строились корабль Гангут, фрегат Кастор и

¹ Там же, л. 2.

² Александр Андреевич Попов (1786—1859), отец знаменитого адмирала А. А. Попова, был одним из самых известных корабельных инженеров России в 20—50-х гг. XIX века. В 1821—1824 гг. являлся начальником Охтенской верфи, сменив на этом посту В. Ф. Стоке исключительно из-за английского подданства последнего; с 1824 по 1837 г. руководил Новым Адмиралтейством в Петербурге. Именно здесь Попов построил первый линейный корабль эпохи Николая I — 84-пушечный «Императрица Александра».

корвет Гремящий, расположено и начало до вступления моего в управление Морским Министерством. Корабль Эммануил я застал отделанным с набором, но по болезни и отсутствию Предшественника моего, не было еще церемониальной закладки, не было также и достаточного количества дубового лесу; строение его ведено было с медленностью из таких штук, какие могли на тот раз случиться к делу пригодными. Другая причина медленности построения заключалась в том, что он (до меня еще) начал был по системе Сепингсовой, которая нашим строителям в то время была известна только по слуху¹. Я признал нужным, для довершения начатого прежде меня, отправить, и с Высочайшего Разрешения от правил, строителя Стоке² в Англию, дабы внимательно осмотреть в тамошних Адмиралтействах методу сего строения. Стоке по возвращении доканчивал начатое прежде него с многими ошибками, коих всех совершенно исправить было уже нельзя, и кои по новости методы нельзя было не признать извинительными. А к тому, ни наши мастерские, ни Ижорский завод не могли еще вдруг навыкнуть в изготовлении металлических многих штук, по Сепингсовой системе в состав корпуса корабля требующихся.

¹ Сушь построения корабля по методу Сепинга заключалась в скреплении набора корпуса диагональными связями, а также применении металлических книц. «Эммануил» был первым кораблем (фрегатом) русского флота, построенным с так называемой «круглой кормой», что тоже в теории служило для увеличения прочности связей его корпуса.

² *Вениамин Фомич Стоке* (1770 — 1833), английский судостроитель и русский полковник Корпуса корабельных инженеров, работал в Петербурге на Охтенской верфи по контракту с 1809 г. При нем эта верфь стала строить крупные боевые суда русского корабельного флота — фрегаты и корабли.

При сих же обстоятельствах одно из главнейших, которое препятствует прочному строению наших кораблей, которое и предотвратить трудно — неизвестный Вашему Императорскому Величеству недостаток в доставлении сюда корабельных лесов на полные комплекты (*кораблей*). Ни в одном году Министерство Финансов¹ не приплатило (*так в тексте*) их сполна по нарядам в требовавшиеся размеры и без большого количества фауных². И потому при самом производстве строения, дабы не останавливать его по крайней необходимости, употребляемы бывали, как и ныне, леса не тех размеров, какие по правилам корабельной архитектуры требовались бы, и в замене дубовых частию сосновые (*ми*) между ими, и по недостатку сухих — сырые или прямо с воды, а иногда и с фаутами, кои бываю не приметны строителю по наружному виду штук. При таковой неуровненности лесов и смешении в одном корпусе судна различных их сортов и различных качеств, век корабля естественно сокращается, особенно построенного зимою из сырых лесов и в холодном климате, при переходе его в дальние моря и в противоположный во всем жаркий климат...»³

В Поро «Эммануил» превратили в блокшив. На первых порах его приспособили под плавучий госпиталь

¹ Управление корабельных лесов перешло из ведения Министерства финансов в Морское министерство в конце 1828 г., где был учрежден департамент корабельных лесов.

² Фаут — порча в куске дерева.

³ РГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 536, л. 8—9. И на этот рапорт легла «историческая» резолюция Николая I: «Если по вашему примеру все прочие чины Адмиралтейства будут продолжать действовать с тем же усердием, которому я четвертый год свидетель, то корабли наши будут верно дольше служить, чем при прежнем непростительном небрежении». См.: Там же. Л. 8.

при эскадре, в этом качестве он и использовался до весны 1830 г. Большая часть его офицеров и команды сменила на хозяйственных и портовых работах в Поро экипаж корабля «Князь Владимир», который получил в май 1829 г. новые якорные канаты, доставленные из Анконы. Около трети орудий и боезапаса «Эммануила» были переданы грекам, остальные пушки отправили после наступления мира на Черноморский флот. Рангоут и такелаж использовали для замены на действующих кораблях эскадры. В середине мая 1830 г. «кузов» «Эммануила» с мачтами, бушпритом и балластом продали греческому правительству за 30 000 талеров. Продажа эта была весьма условной, так как производилась «в долг» и ни копейки моряки за свой корабль не получили. Тем не менее руководивший отрядом судов «в греческих водах» П. И. Рикорд в 1832 г. писал А. С. Меншикову, что даже такая продажа «служит к весьма неприличным толкам» между иностранными дипломатами в Греции и «противниками существующего правительства». В результате «Эммануил» был взят от греков обратно и перед уходом русского отряда на Черное море летом 1833 г. разобран¹.

Что касается фрегата «Кастор» и корвета «Гремящий», помившихся на Мальте, то их участь была решена весной 1829 г., когда пришло повеление императора вернуть их в Россию. Корвет «по гнилости» даже хотели продать на месте, но в конце концов оба судна все же вместе отправили на Родину. 20 мая они покинули Валетту и благополучно дошли до Портсмута. После десятидневной стоянки «для некоторых исправлений на корвете» 27 июня они отправились дальше, 4–11 июля простояли на Копенга-

¹ РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 873, 1120.

генском рейде и затем в 5 дней добрались до Кронштадта.

Здесь на рейде и фрегат, и корвет посетили сначала А. В. Моллер, а потом и Николай I. 22 июля оба судна навсегда вошли в гавань. В течение 1831 г. корпуса их были разобраны.

Энергичный командир «Кастора» капитан-лейтенант Иван Семенович Сытин, только в Кронштадте узнавший о производстве (в апреле 1829) в капитаны 2 ранга, с 1830 г. командовал линейным кораблем «Кронштадт», как справедливо стал именоваться срадалец «Эмгейтен», пять лет отстоявший на мели после наводнения 1824 г. По-видимому, командовал отлично, так как в конце 1831 стал капитаном 1 ранга. В начале 1833 г. Сытин в этом последнем чине вышел в отставку. Александр Николаевич Колюбакин, командир единственного суда эскадры Гейдена, которое не участвовало в Наваринском сражении, — корвета «Гремящий», после возвращения в Кронштадт тоже был произведен в капитаны 2 ранга. Командовал затем фрегатами и кораблями, в 1846 стал контр-адмиралом, а 6 августа 1848 г. умер, будучи командиром 2-й бригады 1-й флотской дивизии.

Последнее лето

Действия русских моряков Средиземноморской эскадры Л. П. Гейдена и Черноморского флота под командованием А. С. Грейга по блокаде Дарданелл и Босфора в конце 1828 — начале 1829 г. все более сказывались на существовании 800-тысячного населения турецкой столицы. Нехватка продовольствия в Константинополе и его окрестностях стала хронической¹. Никакие ухищрения торговцев, как и попытки

¹ В первую очередь эта беда коснулась простых жителей Константинополя и особенно резко иноверцев: греков, армян и евреев. Если первым еще как-то помогали

австрийцев «обойти» блокаду, не могли существенно изменить создавшееся положение. «Блокада делала свое дело, — подытожил результаты зимних грудов балтийцев Рикорда историк Каллистов, — в одной гольке Смирне собралось до 150 купеческих судов из Египта с хлебом для Константинополя, но они так и не решались подходить к Дарданеллам. Всякий подвоз припасов из Средиземного моря в Константинополь был уже прекращен»¹.

С апреля в Эгейском море наступило форменное «лето» с теплой, солнечной погодой и тихими ветрами. При такой благодати усиленный новыми судами блокадный отряд у Дарданелл еще с большим успехом продолжал свою хлопотную службу. Множились трофеи отряда. Кроме различных каботажных судов (соколов и лодок)² русские моряки захватывали и более крупные суда, из-за невозможности разгрузки которых на месте отправляемые в Поро. Еще в марте попалась с «контрабандным» продовольствием английская шхуна «Колумбия»; в конце апреля

соотечественники, каботажные суда которых русские моряки пропускали к проливам, то последние голодали и вынуждены были покидать столицу. Далеко не чувствительный И. Кадыян отметил в своем «Историческом журнале»: «возвращение из пролива австрийского брига «с грузом 175 жидов, с голоду помиравших, почему им дано (с дежурного корабля отряда) несколько (немного) сухарей» (см.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 163об).

² Каллистов Н. Д. Флот в царствование Императора Николая I // История русской армии и флота. Вып. 9. М., 1913. С. 197.

² Например, 5 мая «Царь Константин» взял 2 турецких соколовы, оказавшиеся пустыми. По приказу начальника отряда всех турок пересадили на одну из них и отправили обратно к острову Митилини, а другую оставили при отряде. Позже ее продали Зафаджи (консулу на Тенедосе) за 105 испанских галеров.

«Княгиня Лович» задержала у острова Имбро 3-мачтовое австрийское судно «Бобара», с грузом пшеницы и риса, а «Мария» поймала в заливе Адрамиди бриг «Сан-Бернардино» под иерусалимским флагом, тоже с «недозволенной» пшеницей. В начале лета были пойманы очередные австрийские «купцы»: бриг «Ереде» и бригантина «Соле», груженные продовольствием. На бриге нашли 363 мешка с рисом, запряганные в трюме под солью¹. Стараясь избежать очередных дипломатических скандалов, Л. П. Гейден все эти суда отпустил, продержав их некоторое время на Пороском рейде для острастки.

По оценке русской призовой комиссии, общая стоимость изъятой за первую половину года контрабанды (без учета, разумеется, грузов с отпущенных судов) составила скромную сумму в 72,5 тыс. рублей. Большая часть конфискованного продовольствия была передана греческому правительству². Зато торговцы из Смирны всю снабжали продуктами русский блокадный отряд, создав даже на Тенедосе специальный склад, с которого развозили съестное прямо на корабли.

Блокаду удавалось прорывать лишь мелким судам, разгрузившимся на азиатском и европейском берегах Турции или проскакивавшим вдоль этих берегов в пролив в пасмурную или маловетренную погоду. Только одно судно прорвалось открыто и нахально — пароход под английским флагом, прошедший мимо судов отряда, не останавливаясь и не отвечая на делаемые ему

¹ РГАВМФ, ф. 195, оп. 1, д. 46, л. 21—22, 32, 58.

² Там же. Л. 80; Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне с османской Турцией 1828—1829. Ярославль, 1972. Подробнее см.: Мелихов В. И. Описание действий Черноморского флота в продолжении войны с Турцией в 1828—1829 годах // Морской сборник. 1850. Т. 3. № 6. С. 495, 517—519; Стволинский Ю. М. Герои брига Меркурий. М., 1963.

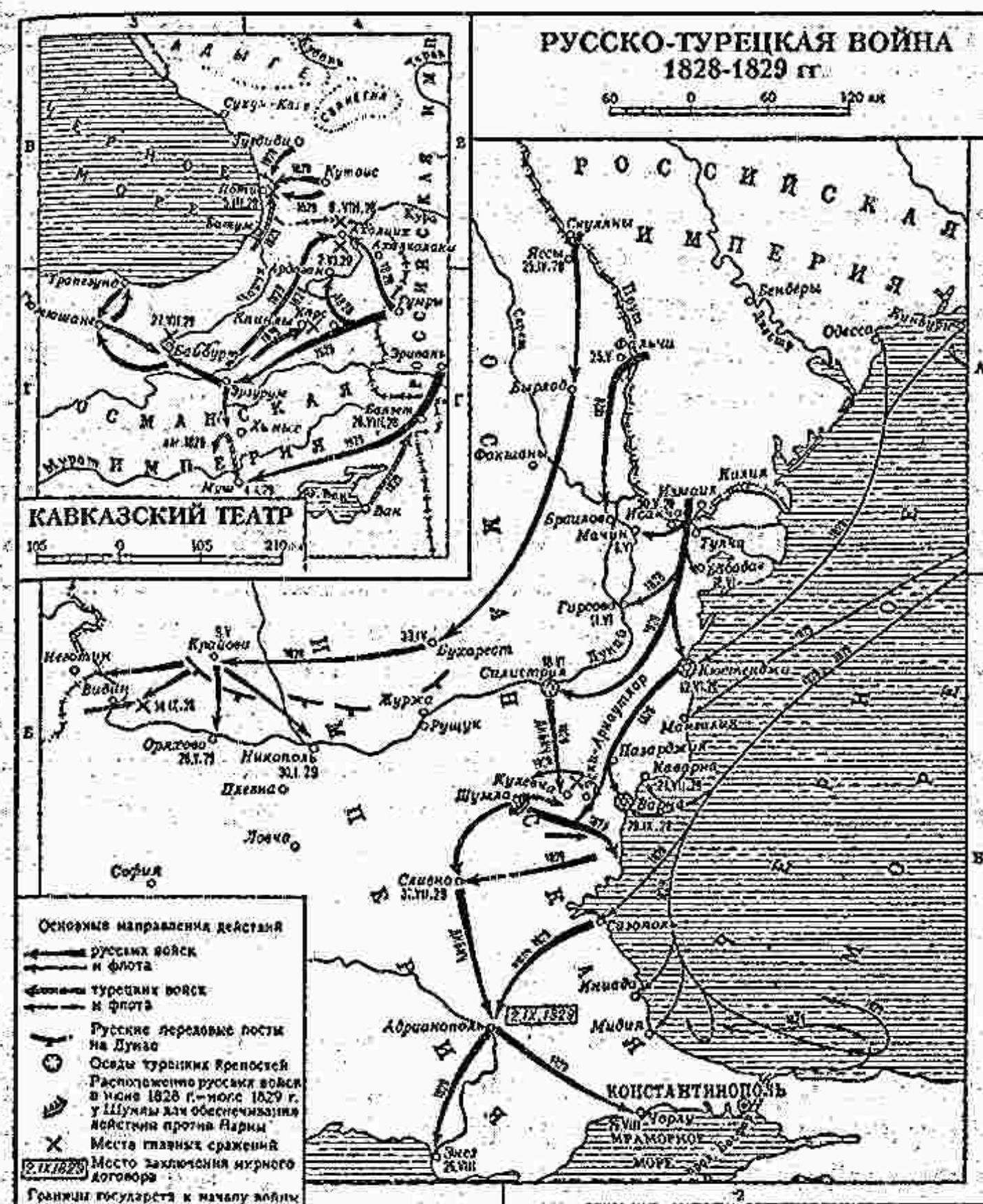
сигналы. Вскоре барон Гюбш сообщил Рикорду, что это паровое судно турки купили в Лондоне за 50 тысяч пиастров.

В Черном море непосредственную блокаду Босфора с осени 1828 г. осуществлял отряд контр-адмирала Кумани, базировавшийся на Варну. В середине февраля 1829 г. черноморские моряки овладели крепостью Сизополь на берегу Фаросского залива и перенесли свою стоянку сюда. С началом кампании на Черном море вся русская эскадра стала базироваться на Сизополь, с рейда которого выходили к турецким берегам русские крейсера. Только случай не раз спасал турецкую эскадру, изредка покидавшую Босфор. По иронии судьбы черноморские крейсера в мае дважды при весьма неблагоприятных обстоятельствах встречались с турецкой эскадрой. 11-го числа такая встреча закончилась пленением фрегата «Рафаил», а 14 мая — произошел знаменитый бой брига «Меркурий» с двумя турецкими линейными кораблями¹.

О всех событиях, происходящих по другую сторону Дарданелл, моряки отряда Рикорда узнавали незамедлительно от возвращающихся из пролива нейтральных судов. Долго не верили они молве о захвате «Рафаила», пока не получили из Смирны газету с опубликованным там материалом о бое гурок с «Меркурием»².

¹ Подробнее см.: Мелихов В. И. Описание действий Черноморского флота в продолжении войны с Турцией в 1828—1829 годах // Морской сборник. 1850. Т. 3. № 6. С. 495, 517—519; Стволинский Ю. М. Герои брига Меркурий. М., 1963.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 116—117об. Кадьян в своем «Историческом журнале...» полностью приводит перевод «Рапорта штурмана или лоцмана отоманского флота» о бое «Меркурия», опубликованного в этой газете. В этом же «Рапорте...» содержались сведения о пленении «Рафаила».



Русско-турецкая война 1828—1829 гг. на европейском театре

В середине мая к отряду у Дарданелл присоединился на некоторое время «Иезекииль», долженствовавший сменить «Невского», у которого протерел котел на камбузе. Такое, казалось бы, незначительное повреждение можно было исправить только на Мальте! Впрочем, судовые умельцы исхирились-таки приклепать новое дно к котлу на месте, и «Иезекииль» вернулся в Поро. В этом рейсе он доставил к отряду медикаменты, закупленные в Триесте и привезенные

«Примером» на русскую базу, а контр-адмиралу П. И. Рикорду — заслуженную награду, орден Св. Анны 1-й степени, «за груды» по зимней блокаде Дарданелл.

23 мая в распоряжение начальника отряда прислали еще один бриг — «Охту». На следующий день транспорт «Сухум-Кале» доставил морякам очередные провизионные «порции». «Невский» и «Телемак» сразу отправились на остров Тассо на отдых. Вернулись они лишь через полмесяца (13—14 июня), залившись свежей пресной водой, запасшись живностью, дровами и голиками. Команды «попользовались береговым воздухом», перемыли белье. Свидетель этого похода И. Кадьян вновь изумляется происходящему: «Кто бы подумал..., что ныне отряд, в неприятельских берегах находящийся и стеснивший оные от залива Адрамиги до Эноса, заговоря Дарданеллы..., сей самый отряд, сляжал доверенность окрестных обитателей (и) находится в полном избытке всякого рода довольствий...»

В самом конце мая Рикорд получил известие, что в Александрии собран целый отряд (1 корабль, 1 фрегат и 8 мелких судов), готовый, по повелению султана, выйти к Дарданеллам для соединения с турецкой эскадрой из Константинополя. Снова русские суда были приведены в боевую готовность — «встретить столь желанных гостей»¹. Вместо противника у Тенедоса в самом начале июня (1—3-го числа) появились английская и французская эскадры, провожавшие своих посланников, возвращающихся более чем через полтора года в турецкую столицу. 4 июня английский фрегат «Блонд» с дипломатом Гордоном на борту и французский фрегат «Армида» — с Гильемино направились в Дарданеллы. Оба корабля шли с опу-

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 111об

щенными в трюмы, по турецким законам, пушками, в отличие от провожавших их до входа в пролив мелких военных судов. В результате при подходе к крепости на европейском берегу идущий впереди всех английский бриг был обстрелян. Инцидент завершился мирно: бриг обстрелил паруса и выслал к крепости шлюпку, турки извинились. Фрегаты же беспрепятственно прошли в Мраморное море, где их встретил и взял на буксир посланный султаном пароход.

Н. К. Шильдер пишет: «Несмотря на то что Порта продолжала упорствовать в признании Лондонского договора..., сэр Роберт Гордон и граф Гильемино все-таки явились в Константинополь в самый разгар кампании 1829 года и 6-го июня были приняты в торжественной аудиенции султаном...» Далее историк отмечает, что на фрегат «Блонд» «турки смотрели... в ту пору, как на предвестника английского флота, который освободит Черное море от русского владычества...»¹

Провожавшие дипломатов союзные эскадры представляли немалую силу: английский вице-адмирал

¹ Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2 М., 1997. С. 203. После окончания русско-турецкой войны осенью 1829 г. этот «предвестник» без разрешения русского правительства вышел из Босфора в Черное море и неожиданно появился в Севастополе! Когда об этом факте доложили Николаю I, он «начал грядись от досады, — рассказывал Шильдер, — бранить дерзость англичан... и глупость турок, им то дозволивших...». Император тут же приказал отправить в Босфор корабль и фрегат (из состава Черноморского флота) и «потребовать объяснений у английского правительства...». К счастью, инцидент закончился без осложнений: находившийся в Константинополе представитель русского императора граф А. Ф. Орлов дипломатично объявил, что прибывшие черноморские корабли выделены ему в эскорт; английское правительство «пожурило» своего посланника, объявив ему выговор, капитан «Блонда» был отрешен от должности (Там же. С. 245—246).

Малькольм привел 5 линейных кораблей, 1 фрегат и 6 мелких судов, французский контр-адмирал Розамель (весной этого года сменивший назначенного морским министром де Риньи) — 2 корабля, 2 фрегата и 4 мелких судна. После взаимных салютов и визитов адмиралов на флагманские корабли союзники, казалось, покинули место русской стоянки, но ушли они недалеко. Французы отправились в Смирну, а англичане, покрейсировав в море, вскоре вернулись к южной оконечности Тенедоса. Только 22 числа они вновь снялись с якоря и удалились в Смирненский залив (в Вурлу).

Почти вслед за англичанами отправился в море и отряд Рикорда («Фершампенуаз», «Великий Князь Михаил», «Александр Невский», «Княгиня Лович» и «Охта»). У пролива для ближней блокады остались «Царь Константин» и «Мария». По предписанию главнокомандующего Петр Иванович повел свои суда на соединение с эскадрой Гейдена, которая должна была крейсировать между островами Хио (Хиос), Никария (Икария) и Тино (Тинос), «чтобы не допустить не только в Дарданеллы, но и в Смирну (!), готовившегося, как были о том слухи, в Александрии значительного гуда конвоя...»¹ Историкограф эскадры объяснял действия Гейдена желанием не дать прорваться в Дарданеллы даже отдельным египетским судам: во время русской атаки на многочисленный конвой у пролива это было бы вполне вероятно, а в «назначенном» районе эскадра контролировала весь Архипелаг.

На эту операцию Логин Петрович повел из Поро 5 судов «Азов», «Иезекииль», «Ольга», «Александра» и «Наварин». 9 июня они начали сниматься с закрытого рейда, буксируясь с помощью собственных шлюпок к выходу, а 10-го вышли в море. 13—19-го эскадра отсиживалась у острова Наусса, отправив кор-

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 67.

вет «Наварин» вперед за «новостями». Затем русские суда перешли к острову Никария, а с 21 июня уже крейсировали в Хиосском проливе. Опросы капитанов и шкиперов встреченных купеческих судов приносили противоречивые сведения: одни говорили, что весь египетский флот (4 корабля, 7 фрегатов, 7 корветов и 32 транспорта) вооружается, а 60-тысячная армия идет берегом в Турцию, другие сообщали, что египетский флот вернулся в Александрию, и т. д. 23-го к эскадре присоединился «Князь Владимир», задержавшийся в Поро.

26 июня южнее острова Ипсару (Псара) состоялась встреча отряда Рикорда с эскадрой Гейдена и крейсерство продолжилось. Фрегаты разбежались в разные стороны горизонта, «Наварин» обошел Родос. Выяснилось, что египтяне ни в какую экспедицию не собирались, а суда своего флота разоружили. «Паша, — рассуждал впоследствии в своей статье Л. П. Гейден, — может быть, и не имел предполагаемого мною намерения, или нас побоялся»¹. Пользуясь «ровными хорошими ветрами», продолжает адмирал, объединенная эскадра занималась совместными эволюциями, маневрами и учениями. После «царского маневра» в июне 1827 г., когда эскадра Сенявина уходила из Кронштадта, это были первые совместные учения целым флотом (6 кораблей, 3 фрегата, 1 корвет и 1 бриг). Продолжались они недолго. Главнокомандующий вновь торопился вернуться в Грецию и 29-го отправился в Поро, разрешив Рикорду для «освежения экипажей» и пополнения запасов пресной воды зайти на остров Парос.

В беспристрастном шканечном журнале эскадры Гейдена сохранились сведения о числе больных на объединенной

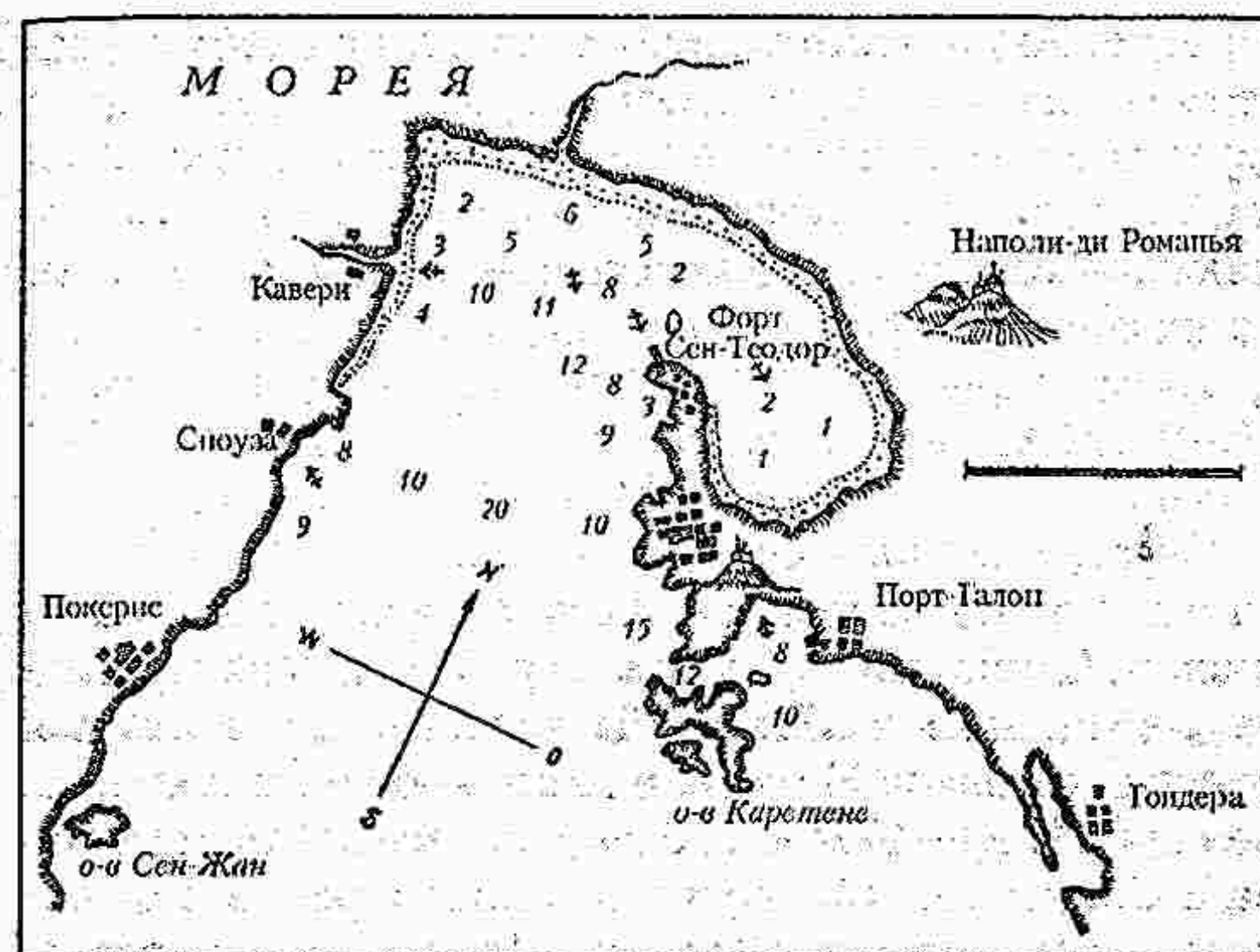
¹ Записки Ученого комитета Главного морского штаба 1833 Ч. X С. 286.

эскадре за этот период. Цифры поражают: на 5 кораблях, 3 фрегатах и корвете (данных по «Азову» и «Охте» нет) было 225 больных. Половина из них находилась на фрегатах «Ольга» и «Александра», но даже на, казалось, благополучном «Наварине» (просуществовав всю свою недолгую жизнь в составе эскадры на Валетте и в Поро) из 120 человек экипажа болело 20. И это летом, при хорошей погоде и теплом море!

Главнокомандующий спешил в Навплию, где в июле должно было состояться важное для Греции Народное собрание «для принятия и утверждения законов оной...»¹. Открылось собрание 23 июля выступлением президента И. Каподистрии. Он информировал депутатов об успехах, достигнутых за полтора года его правления, в том числе о создании регулярных армии и флота, отвоеванных областях (в апреле месяце греческие отряды овладели Лепантом, в мае вернули Миссолонги и Анатолико), о помощи, оказываемой оставшимся в Море 3-тысячным французским отрядом (бригадой) в восстановлении порядка на полуострове и ликвидации очередной вспышки чумы... Народное собрание учредило сенат в составе 27 сенаторов, назначило министров правительства, постановило чеканить собственную монету. За ходом событий внимательно наблюдали иностранные дипломаты — «министры при дворе Греции», как выражается Кадьян, консулы, военные агенты и, разумеется, представители союзных эскадр. Русскую эскадру представлял сам Л. П. Гейден, французскую — контр-адмирал Розамель.

Заполнявшие рейд Навплии иностранные корабли и суда начали уходить отсюда в начале августа,

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 70об.



Порт Навплия

причем очень спешно. Первыми покинули «порт» французы — 6-го числа «Триденг» под контр-адмиральским флагом и 2 брига, на следующий день и остальные суда: фрегат и еще 2 брига. «Вам уже известны причины, послужившие поводом для отъезда адмирала Розамеля, — писал 8—20 августа И. Каподистрия Л. П. Гейдену, — русская армия, заняв беспрепятственно Адрианополь, наступала на столицу, вследствие чего ожидалось общее восстание. Ввиду этого Розамель поспешил в Смирну, чтобы оказать покровительство французским подданным»¹. 11 августа отправилась в Поро русская эскадра, суда которой 14-го добрались до своей базы. Часть эскадры во главе с «Азовом» осталась на «восточном» рейде (в Монастырской губе), откуда было легче вновь выйти в море, остальные расположились «в порту» — на западном рейде.

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложение С. 28.

Именно с августа Поро стал единственной «базой» русской средиземноморской эскадры: 5-го числа сюда доставили последние запасы еще остававшиеся на Мальте, а вместе с транспортом прибыл и управляющий хозяйственной частью — Бровцын со своей канцелярией.

Краткосрочный «отпуск» для отряда Рикорда занялся почти на месяц — весь июль его суда оставались в Архипелаге. 1 июля корабли «Фершампенуаз», «Михаил» и «Невский» зашли в памятную для русских моряков Науссу, на которую более полувека назад (в 1770—1774 гг.) базировалась эскадра Орлова и Спиридова после уничтожения турецкого флота при Чесме. Фрегат «Княгиня Лович», крейсировавший у острова Самос, пришел сюда 3-го, бриг «Охта» — 4-го, а бриг «Телемак» — 6 июля¹. Моряки чинили и чистили свои корабли, сами помылись и выстирали белье, купались чуть ли не ежедневно в море. Если такое, казалось бы, невинное удовольствие матросы и офицеры с кораблей эскадры в Поро могли себе в 1829 г. позволить регулярно, то моряки блокадного отряда окунались в море лишь изредка, оказавшись, по случаю, на берегу острова Мавро или Тассо. Отдых в Науссе был омрачен похоронами утонувшего при купании (7 июля) лейтенанта с «Фершампенуаза» А. И. Фофанова². Когда на кладбище рыли могилу, то обнаружили кости, о которых местное духовен-

¹ «Телемак» привез известие о победе русской армии над турками под Шумлой, и Рикорд тут же отправил «Охту» с этим радостным известием к главнокомандующему.

² Скромные пожитки лейтенанта вскоре передали его брату мичману В. И. Фофанову, служившему на транспорте «Пример».

ство сообщило, что это бранные останки майора Ушакова с эскадры Орлова, умершего здесь. Так и осталась на греческом острове еще одна русская могила сразу двух офицеров.

Из-за постоянного северо-восточного ветра суда отряда никак не могли покинуть Науссу. Только с помощью завозов якорей и буксировки кораблей шлюпками удалось 20—21 числа вытянуться из гавани. Через шесть дней отряд подошел к «якорным местам своим» между «Кроликовыми» островами и берегом Анаголии. Здесь 27 июля Петр Иванович объявил командирам кораблей о сужении района блокады. Николай I принял решение «снять блокаду Этоса и Адрамитского залива, ограничив ее только Дарданеллами и Саросским заливом еще в середине июня, по просьбе английского кабинета»¹. Рикорд получил эту новость с бригом «Ахиллес», посланным по приказанию Л. П. Гейдена в Смирну для объявления императорского повеления адмиралам Малькольму, Розамелю и Дандоло. Наудачу, бриг, следуя мимо Науссы, застал там корабли блокадного отряда.

Желание Николая I не обострять и так нагнанные отношения с правительством Англии было вполне понятным. Кампания 1829 г. для русской армии на Балканском театре военных действий проходила значительно успешней прошлогодней. Принявший ее в конце февраля от П. Х. Виггенштейна генерал от инфантерии И. И. Дибич придерживался более решительного образа действий, чем его предшественник. В начале мая главные силы армии перешли Дунай и вновь осадили Силистрию. 30 мая генерал разгромил пытавшуюся наступать турецкую армию визиря при Кулевче. Преследуя ее до Шумлы и имитируя блокаду крепости, Дибич дождался падения Силистрии (она сдавалась 19 июня), перебросил освободившиеся войска

¹ Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 211.

для действительной блокады Шумлы, а сам с тремя корпусами двинулся 2 июля в поход через Балканы. За 8 дней русская армия перевалила главный Балканский хребет. Левая ее колонна уже 12 числа овладела Бургасом, а правая — на следующий день заняла Айрос. Разделавшись затем поочередно с подходившими турецкими отрядами, И. И. Дибич 2 августа с поредевшим своим «войском» неожиданно пошел на Адрианополь. В 6 дней русские солдаты добрались до этого «ключа Царыграда» и 7-го стали под его стенами. 8 августа «изумленные» защитники адрианопольской крепости сдались. Препградить путь на столицу победоносным русским войскам султану было нечем — резервов под рукой не имелось. Как патетически писали отечественные историки — «Константинополь был у ног русского Царя». Однако Николай I, выполняя предвоенные обещания державам Европы, задержал армию в Адрианополе и отправил Махмуду II свои мирные предложения¹.

Еще 3 августа Нессельроде инструктировал Л. П. Гейдена о двух возможных вариантах развития событий при продвижении армии Дибича за Балканы: либо турки запросят мира, либо продолжат войну; во втором случае Дибич должен был двинуть войска прямо к Дарданеллам и Мраморному морю. Для возможного содействия русской армии, при последнем варианте, адмиралу предписывалось отправиться с эскадрой к Дарданеллам (оставив в греческих водах 2 фрегата и несколько мелких судов), соединиться с отрядом Рикорда и ждать приказов И. И. Дибича².

¹ Подробнее см.: Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне 1828—1829 гг. С. 227—295.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 221. Подробность об оставлении в греческих водах 2 фрегатов просто умилительна — начальству в Петербурге, конечно, было «видней».

Конечно, все депеши из Петербурга продолжали немисливо запаздывать. Русские моряки сами узнавали о происходящем, оперативно наладив сообщение с Эносом: 11 августа в блокадном отряде узнали о падении Адрианополя¹, а 14-го — о вступлении русского отряда в Энос. Чтобы держать главнокомандующего в Поро в курсе развития событий, П. И. Рикорд сразу же при получении важных сведений отправлял к греческим берегам очередной бриг с донесением — 12 августа в Навплию ушел «Ахиллес», а 15-го — «Усердие», только накануне присоединившийся к отряду.

Не меньшую оперативность проявили и англичане, решившие своей средиземноморской эскадрой препградить путь русским кораблям к Константинополю, куда они, по их мнению, не могли не отправиться для полной победы над Османской Портой. 16 августа полномочные представители султана прибыли для мирных переговоров в Адрианополь, а 18-го к месту стоянки русского блокадного отряда у Дарданелл «прибежал» английский фрегат «Сомерсет», командир которого вежливо объявил Рикорду о скором появлении здесь своего флота, идущего из Смирны «для получения сведений из Константинополя»².

¹ Находясь в Навплии, И. Каподистрия получил от французов сведения о падении Адрианополя 8 августа — то есть в день самого события, что кажется невероятным. Остается предполагать, что французы с большой долей вероятности просчитывали «ходы» и Дибича, и турок.

² В «Историческом журнале» эскадры по этому поводу говорится, что английский посланник в Константинополе Гордон, «будучи не в силах остановить действие победоносных армий наших и опасаясь прорыва через Дарданеллы флота нашего, предписал вице-адмиралу Малькольму в случае сего покушения стараться не допускать до оногo, употребляя силу против силы», см.: РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 165.

Действительно, на следующий день к Тенедосу подошли 2 корабля (наваринский герой 84-пушечная «Азия» и 74-пушечный «Реванж»), фрегат «Мадагаскар» и бриг, расположившиеся между стоянкой русского отряда и азиатским берегом. 20 августа к ним присоединился 74-пушечный корабль «Велисней», 22-го — 76-пушечные корабли «Спарсиан» и «Виндзор Касл» и, наконец, 24 августа — все остальные суда английской эскадры: 80-пушечный корабль «Океан», фрегат «Дриада», 2 корвета, бриг и тендер. Силы новых «защитников» Дарданелл составили таким образом 6 кораблей, 3 фрегата и 5 малых судов.

К этому времени суда русской эскадры оказались разбросанными чуть ли не по всему Средиземноморью. На стоянке блокадного отряда находились лишь 3 корабля («Фершампенуаз», «Великий Князь Михаил», «Александр Невский») и вернувшийся из Поро бриг «Ахиллес». Корабль «Царь Константин» и фрегат «Мария» «отдыхали» у острова Тассо. Сменивший «Княгиню Лович» фрегат «Ольга» П. И. Рикорд вынужден был отправить к Л. П. Гейдену с сообщением о появлении английского флота и начавшихся в Адрианополе переговорах. Бриг «Телемак» дежурил у Эноса в ожидании очередных депеш. На стоянке эскадры в Поро были сосредоточены тоже 3 корабля — «Азов», «Иезекииль» и «Князь Владимир», не считая не способного выйти в море «Эммануила», фрегат «Княгиня Лович» и корвет «Наварин». Фрегат «Елена» оставался при греческом президенте в Эгине, фрегат «Александра» ушел за деньгами для эскадры на Мальту; фрегат «Константин» и корвет «Львица» ремонтировались в Тулоне, бриг «Охиа» — на Мальте, бриг «Улисс» отправился в Неаполь с депешами.

У Дарданелл русские моряки с нетерпением ждали прибытия кораблей Гейдена (с появлением которых здесь силы противостоящих эскадр уравнивались), а также сведений о мирных переговорах от ко-

торых, по их мнению, «зависит Брань и Мир...»¹. Капитан-лейтенант Кадьян, пересказывая, по-видимому, рассуждения офицеров в каюг-компании, в своем «Историческом журнале» добросовестно подсчитывает количество судов и число пушек на русской и английской эскадрах и объясняет, что в случае сражения противники понесли бы большие потери, так что «победитель» получил бы «в добычу щепы и мертвецов» — и англичане и русские не отступили бы!

Пока был мир Рикорд и Малькольм обменялись визитами. Английский адмирал, не скрывая, говорил о уважительном мнении своих моряков к русским коллегам после Наваринского сражения, о мерах, принимаемых Британским Адмиралтейством для сохранения паритета сил на Средиземноморском бассейне: «по следам каждого военного судна, вашего, она (Англия) из числа находящихся в готовности в ее гаванях кораблей отправляет равносильный...»². Малькольм даже сообщил, что, когда из Кронштадта вышел фрегат «Елисавета» (это последнее судно, отправленное на пополнение русской эскадры в Архипелаге в июле 1829 г.), из Плимута немедленно отправился на Мальту 120-пушечный корабль «Британия»!

Кадьян приводит интересные замечания английского адмирала при осмотре им русских кораблей. Так, например, о «Невском» он заметил, что его кубриковые галереи узки, а топтимберсы³ на шканцах и баке излишне высоко выведены, что у пушек полезно иметь замки, а у кормы — боковые галереи. Жаль, что адмирал ничего не сказал о пеньковых якорных канатах кораблей русской эскадры, которые быстро прели и часто рвались (цепными были оборудованы только «Азов», «Лович» и 3 брита), лишь счастливой

¹ Там же. С. 170.

² Там же. С. 171.

³ Топтимберсы — верхние оконечности шпангоутов корабля.

случайности можно приписать то обстоятельство, что ни одно судно за время блокады не потерпело при этом серьезной аварии¹.

Вслед за английскими судами, к Тенедосу пришли французские фрегат и бриг, а затем и свои: 25 августа возвратились «Царь Константин» и «Мария», а через 2 дня подоспел отремонтированный фрегат «Константин».

Если фрегат «Елена», выполнявший свыше двух лет почетную, но необременительную для его состояния миссию стационара в Эгине и плавучей резиденции президента Греции, все же дважды отправлялся на ремонт в Валетту, то фрегат «Константин» чуть не угробили на посылках. С октября 1827 г. по март 1828 он кружил по морю от Наварина до Смирны и затем из Архипелага в Триест с русским посланником Рибопьером. Когда 9 марта 1828 г. он добрался до Мальты, было уже не до ремонта — эскадра готовилась отплыть в Архипелаг. Поменяв командира, фрегат 5 апреля отправился с эскадрой к берегам Морей, где и

¹ В марте 1829 г. на стоянке у Тенедоса «Александр Невский» потерял якорь, когда лопнул его плехтовый канат. 16 апреля сразу на грех линкорах: «Царь Константин», «Иезекииль» и «Эммануил», находившихся на позиции блокады, при крепком западном ветре лопнули якорные канаты. Корабли успели вновь стаить на якорь, а на следующий день, когда погода наладилась, найти и поднять свои потерянные якоря. В июле вновь лопнул якорный канат на «Царе Константине». Бедный «Князь Владимир» вообще полгода не мог выйти в море, дожидаясь новых канатов вместо перепрелых. Были подобные случайности и с другими судами эскадры. Например, на «Фершампенуазе» 15 мая 1829 г. при подъеме якоря отломилась лапа — «якорь имеет английские клеймы», оправдываясь, рапортовал Плагер.

бегал с поручениями и участвовал в блокаде турецких крепостей до августа месяца, когда вновь получил на борту «своего посланника». С Рибопьером «Константин» оставался у греческих берегов до декабря и затем 8-го числа повез его в Неаполь. К этому времени фрегат имел постоянную течь в корпусе и явно нуждался в ремонте, но не тут-то было — из Италии пришлось доставить депеши в Архипелаг, а отсюда — на Мальту, где в который раз выстаивать в карантине (40 дней!) 28 марта 1829 г. «Константин» добрался до Тулона (рейс продолжался 2 недели из-за неподходящих ветров). Ремонту вышло много: когда в доке с корпуса сняли медную обшивку, то обнаружили, что там, где листы были оторваны, «обшивка и шпангоуты были прогочены или проедены насквозь морскими червями, что и было главной причиной течи фрегата». Пришлось поменять много шпангоутов и бимсов, а остальной набор скрепить железными и деревянными кницями и вновь покрыть подводную часть медными листами. Явно по рекомендации судовых офицеров нарастили на 2 фута (0,6 м) мачты и на 4 фута (1,2 м) стены. Ремонт продолжался 4 месяца. 6 августа фрегат отправился в Архипелаг, прихватив заказанные здесь 4 якорных каната. 19-го он зашел в Поро: залился пресной водой, получил провизии на 4 месяца и спешно отбыл к Дарданеллам.

27 августа к блокадному отряду кроме «Константина» пришел и бриг «Ахиллес», дежуривший у Эноса. Он доставил первых курьеров непосредственно от Главнокомандующего русской армии — адъютанта Дибича, ротмистра Муханова и капитан-лейтенанта Щербакова. В тот же день бриг с его пассажирами отправился в Поро к Л. П. Гейдену. На место «Ахиллеса» заступил фрегат «Мария».

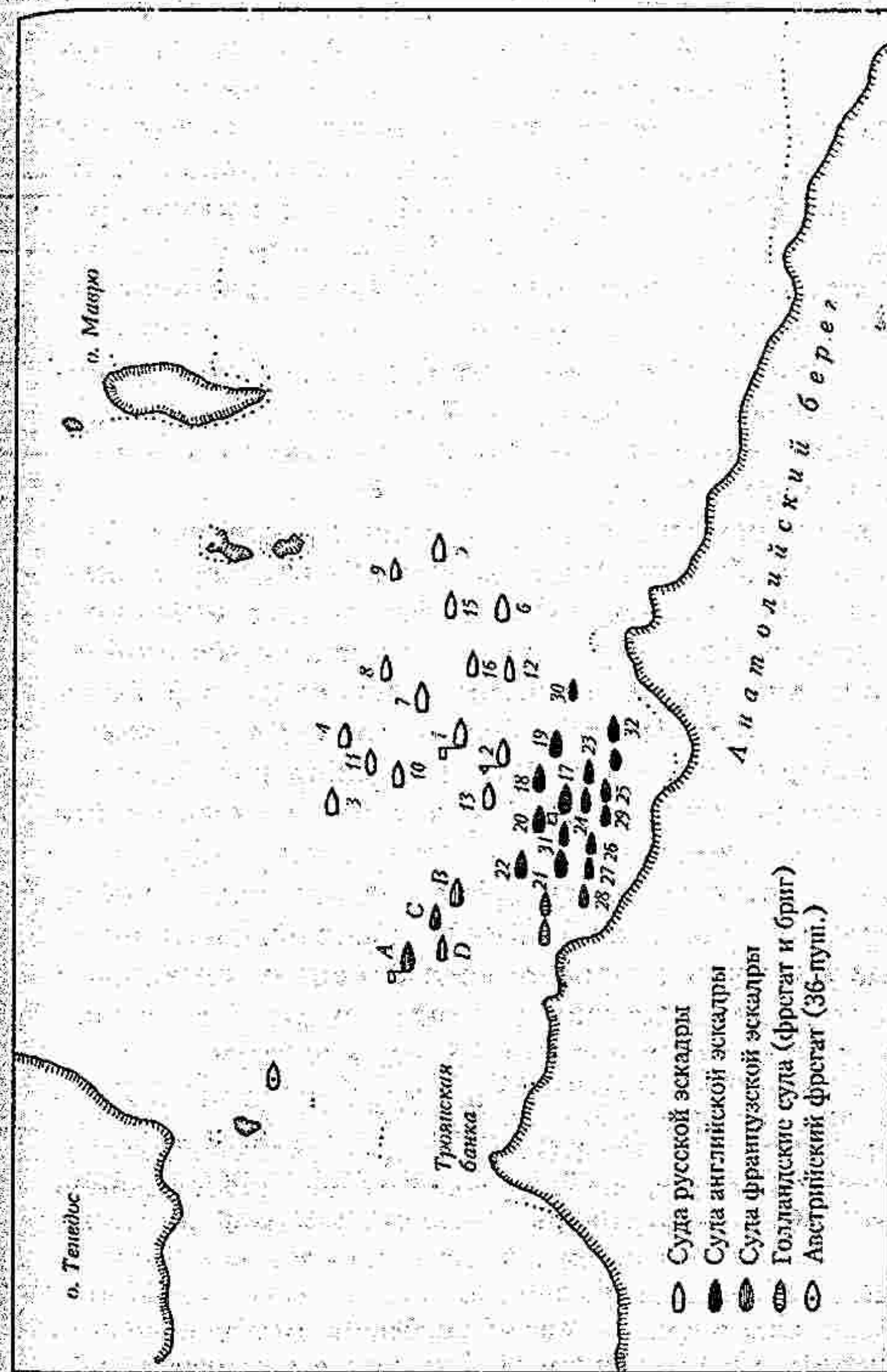
Курьеры везли депеши из Петербурга. «Из сей депеши, — объяснял И. И. Дибич в сопроводительном письме к адмиралу, — усмотрите, что Высочайшая Воля состоит в том, что если обстоятельства вынудят меня продолжать наступательные действия к Константинополю, то чтобы вверенный вам Флот соображал свои действия по моим повелениям и с того времени поступил бы совершенно в мою команду...»¹

На отряде Рикорда продолжали лихорадочно готовиться к боевым действиям — команды тренировались ежедневно: артиллерийские учения сменялись абордажными, ружейные — парусными; «марсели с двумя взятыми рифами крепили в $1\frac{3}{4}$ минуты...», — хвастал историограф эскадры. Сам Петр Иванович считал положение своих судов более чем неопределенным. «Уверяют, — писал ему 28 августа из гурецкой столицы барон Гюбш, — что английский флот подойдет к Константинополю, если русское войско приблизится к этой столице; и вообще между английским послом и Портой царит большое согласие. Уверяют, кроме того, что английская эскадра получила приказ оказать (в случае нужды) возможное содействие гуркам»².

Наконец, 2 сентября в 2 часа «пополудни», после 2-суточного перехода из Поро, к русской стоянке у Дарданелл пришла эскадра Гейдена: бессменный флаг-

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложение. С. 29. «Какое необыкновенное действие, — пишет в своих воспоминаниях Гейден, — произвело над нами сие сообщение; в Петербурге и Кронштадте виделись мы с находящимися в армии и встретились в Эносе; они пешком от Петербурга достигли южной части Европейской Турции, мы прибыли к оной, прошед море Балтийское, океан и море Средиземное! Какие необыкновенные происшествия!» См.: Каллистов Н. Д. Флот в Царствование Императора Николая I. С. 197.

² Палеолог Г., Сивинис М. Исторический очерк народной войны. Ч. 1. С. 221.



Российская эскадра и эскадры англичан и французев у Дарданелл в начале сентября 1829 г.

ман «Азов», «Иезекииль», «Владимир», «Лович», «Наварин» и «Ахиллес»¹. В «карауле» при магазинах в Поро остался фрегат «Ольга», а в Эгине, при президенте, — фрегат «Елена». Теперь против англичан русские имели 7 кораблей, 3 фрегата, 1 корвет и 2 брига. Впрочем, «Наварин» сразу же отправился от стоянки к Эносу. На следующий день к эскадре присоединился бриг «Усердие», а 4-го пришел «Пример»: он доставил долгожданные якорные канаты, тросы и краску, купленные в Анконе.

5 сентября «Наварин» вернулся к эскадре с радостным известием: «Мир!» — 2-го числа в Адрианополе подписаны статьи мирного договора между Россией и Турцией.

Обстановка у Дарданелл сразу разрядилась. Тем не менее Дибич, вслед за извещением о мире, предлагал все же продолжать блокаду пролива «уже не с тою строгостью... но и не снимать оной совершенно» (до ратификации Адрианопольского договора). 7 сентября контр-адмирал Розамель привел к Дарданеллам французскую эскадру (2 корабля и 1 фрегат), ставшую на якорь рядом с русскими и английскими судами. Следом появился и контр-адмирал Дандоло на 36-пушечном фрегате, расположившемся отдельно, севернее крепости на Тенедосе. Прослышав об окончании войны и скорой отмене блокады, спешили к Дарданеллам и десятки торговых судов. Они становились на якорь вокруг «союзных» эскадр.

«Пространство от Заячьих островов до мыса Янычар... было покрыто кораблями, фрегатами и другими разными судами, на коих развевались российские, английские, французские, голландские, австрийские,

¹ Командир брига капитан-лейтенант Бутенев наглядно продемонстрировал прекрасные ходовые качества детница А. В. Зенкова. «Ахиллес» добежал до Поро за одни сутки. 30 августа бриг вместе с эскадрой вновь вышел в море.

сардинские, ионические и других наций флаги, что составляло величественную и прекрасную картину, — описывает «стояние» у Дарданелл И. И. Кадьян — Подозрения в неприязни с той и другой стороны исчезли, и все с обычным радушием и уверенностью... ожидали размена мирных ратификаций...»¹

Конец лета 1829 г. стал триумфом и русских вооруженных сил на Балканах: победоносная армия Дибича стояла «у ворот Константинополя», опираясь обоими флангами на флот! На Черном море до самого Босфора армию прикрывала Черноморская эскадра Грейга, а в Архипелаге до Дарданелл — балтийская эскадра Гейдена². Одно это обстоятельство могло оправдать все усилия русского правительства и вознаградить все труды моряков по созданию и деятельности средиземноморской эскадры.

Россия войну с Турцией выиграла, добившись решения в свою пользу большинства спорных в течение

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 177.

² Император Николай прекрасно это понимал: «Положение ваше, — писал он И. И. Дибичу, — достойно главнокомандующего русской армии, стоящей у ворот Константинополя. В военном отношении оно баснословно, и воображением едва можно себе его представить: правый фланг, опирающийся на флот, отправленный из Кронштадта, левый — на севастопольский флот; прусский посланник, являющийся в вашу главную квартиру и приносящий мольбы султана и свидетельство о гибели, подписанное послами французским и английским! После этого остается только сказать: велик Бог русский и спасибо Забалканскому» (см.: Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 237). За победоносную кампанию 1829 г. И. И. Дибич был произведен в генерал-фельдмаршалы, удостоен титула «Забалканского», награжден орденом Св. Георгия 1-й степени, кроме того, ему был пожалован миллион рублей.

десятилетий вопросов между двумя империями, что и было закреплено в Адрианопольском мирном договоре. Выполняя свое предвоенное обещание, по поводу ускорения решения «греческого вопроса», Николай I не преминул включить его в условия договора. Согласно 10-й статье этого документа, Турция безоговорочно признала постановления Лондонского трактата 1827 г. о создании автономной Греции в границах, определенных протоколом Лондонской же конференции трех держав от 10—22 марта 1829 г. В состав новой Эллады включалась территория полуострова Пелопоннес, континентальной Греции от залива Воло в Архипелаге до Амвракийского (залив Амбракинос) в Адриатическом море, острова Негропонт (Эвбея) и Циклады (Киклады). Формально греки оставались в подчинении султана, выплачивая ему ежегодно дань в размере 1,5 млн пиастров, причем предстояло еще компенсировать турецким подданным стоимость их частных владений на своей территории. Верховное правление нового государства должно было иметь монархическую форму Греков, а точнее, греческих судовладельцев, касалась и 7-я статья договора, по которой турецкие проливы открывались для коммерческой навигации. Кроме того, русские торговые представители в Константинополе получали косвенные права наблюдения за режимом проливов в мирное время¹.

Несмотря на разумность и умеренность основных требований победителей, отдельные условия Адрианопольского мирного договора вызвали недовольство «первых держав Европы», и прежде всего, конечно, Англии. Как и перед началом этой войны, так и при

¹ Подробнее см.: Ляхов В. А. Русская армия и флот в войне 1828—1829 гг.; Фадеев А. В. Россия и восточный кризис 20-х годов XIX века. М., 1958; Шеремет В. И. Турция и Адрианопольский мир 1829: Из истории Восточного вопроса. М., 1975.

подписании мирного договора при ее окончании не обошлось без резких заявлений и возмущенных нот, но далее таких «обменов мнениями» дело не пошло. Однако в самой Греции, правительство которой, кстати, осталось весьма недовольным умеренностью русского монарха в «греческом вопросе», носились устойчивые слухи о неизбежном будто бы разрыве Англии и России. Русский резидент при И. Каподистрии граф В. Н. Панин, нагнетая обстановку, письменно и конфиденциально предупредил об этом командиров оставшихся в греческих портах фрегатов — «для принятия мер...» и, воспользовавшись прибывшими с курьером из России депешами для Гейдена¹, отослал их (депеша) вместе со своими предупреждениями, к Дарданеллам на фрегате «Ольга».

Куда более трезво разбиравшийся в обстановке адмирал даже не стал вступать с дипломатом в полемику. Он отослал «Ольгу» обратно («на пост»), а в Эгину отправил бриг «Усердие» с вновь прибывшим через Балканы курьером с бумагами для Каподистрии. Каких-то неожиданных военных действий Логин Петрович явно не опасался: командиру брига было приказано приступить в Поро к килеванию судна для поиска постоянной течи; 12 сентября адмирал отправил ремонтироваться на Мальту «Александр Невский»; следом ушли к берегам Греции «Великий Князь Михаил» и «Мария»²; в экипажах которых

¹ Этот курьер добирался в Грецию через всю Европу; в Неаполе сел на купеческий бриг, доставивший его в Поро. Историкограф эскадры отметил, что он доставил, главным образом, наградные документы, «высочайшие благоволения» и приказы о производстве в следующие чины для офицеров.

² На фрегате «Мария» из крепости Эпос были вывезены взятые там турецкие ружья, сабли, ятаганы и медные пушки (чугунные были разбиты и потоплены). В 1830 г. большая часть этих трофеев была возвращена гуркам на транспорте «Пример».

«обнаружилась склонность к скорбуту»¹ — командирам судов предписывалось после получения продовольствия в Поро идти в Навплию, за «хорошей водой», и чтобы дать отдых экипажам; еще раньше, 9 числа, «Княгиня Лович» отправилась с дипломатическим чиновником Катакази на Мальту².

18 сентября адъютант Дибича поручик Львов на французском корвете «Ламбруа» доставил из Дарданелл к русским судам на стоянке у пролива сообщение о ратификации Адрианопольского договора³. На следующий день вице-адмирал Л. П. Гейден отдал официальный приказ по эскадре о мире и «совершенном прекращении блокады», с чем и поздравил своих моряков. Корабли палили из всех орудий. Санглийской и французской эскадр отвечали салютом в 21 выстрел. Русские матросы «отметили» наступление мира весьма скромно, получив «в незачет» по одной чарке виноградного вина.

«В закончившейся в такой обстановке (*противостояния с английской эскадрой*) войне русский флот в Средиземном море сыграл свою, далеко не последнюю роль, — подводит итоги деятельности эскадры Гейдена за 1827 — 1829 гг. флотский историк Н. Д. Каллистов — Предшествовавший войне Наваринский бой, в котором наша эскадра принимала такое выдающееся участие, нанес Турции тяжелый удар — ослабле-

¹ Так «по-иностранным» величали офицеры хроническую для команд русских парусных судов болезнь — цингу.

² Командиру фрегата предписывалось из Валетты идти в Неаполь, где принять на борту А. И. Рибоьера, вновь отправляемого посланником в Константинополь.

³ Каким образом французский корвет очутился в Дарданеллах, выяснить не удалось. Дата получения сообщения о ратификации договора приводится по шканечному журналу эскадры Гейдена (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 3860).

ние оттоманского флота, что значительно способствовало свободе действий в Черном море адмирала Грейга, содействовавшего армии.

Десятимесячная блокада Дарданелл, остановившая всякий подвоз к Константинополю съестных припасов из Египта и Архипелага, не только вызвала в столице Турции тяжелый продовольственный кризис, который нельзя было не считать одним из факторов принуждения султана к миру, но не позволяла Турции доставить морем подкрепления своей армии — из Малой Азии и Египта. Наконец, самое сосредоточение наших эскадр у Дарданелл, одновременно с нахождением Черноморского флота вблизи Босфора, и с наступлением армии к Константинополю, явилось особенно внушительной демонстрацией — именно по идеальной стройности завершено стратегического плана, в котором армия обоими своими флангами опиралась на флот.

Разнообразие блестяще выполненных политических задач (исполнение обязательств, принятых Россией на Лондонских конференциях, груды по усирению возрождавшейся Греции, самостоятельные выступления в защиту христиан на Крите, улаживание обостренных отношений с западными державами и мн(огое) др(угое)), доставшихся на долю гр(афа) Гейдена и отчасти Рикорда, заставляет признать за ними, помимо их достоинств как флотоводцев, и выдающийся политический талант, проявленный в самой тяжелой обстановке, с тою же прямолинейностью в ограждении достоинства и интересов России, какою были так славны кампании Ушакова и Сенявина.

В этом смысле как гр(аф) Гейден и Рикорд, так и подчиненный им флот достойно поддержали в Средиземном море русское имя, прославленное еще со времен Императрицы Екатерины Великой Спиридовым»¹.

¹ Каллистов Н. Д. Флот в царствование Николая I. С. 197 — 198.

К сказанному Каллистовым можно добавить, что вряд ли итоги деятельности русской эскадры на Средиземном море были столь внушительны, если бы моряки не смогли наглядно продемонстрировать как в Наваринском сражении, так и во время всей 3-летней кампании свои профессиональные знания и выучку. Этим, между прочим, они доказали, что выводы современников, а соответственно и историков, о плачевном состоянии отечественного флота; являлись, мягко говоря, преувеличенными.

ГЛАВА 8

Возвращение

Эскадра Лазарева. Уход транспортов

Тем же праздничным приказом от 19 сентября 1829 г. русская средиземноморская эскадра была разделена на 2 дивизии. В первую — под командованием контр-адмирала М. П. Лазарева вошли линейные корабли «Царь Константин», «Иезекииль», «Азов», «Александр Невский»; фрегаты «Александра», «Константин», «Елена», «Елисавета», корвет «Наварин», бриги «Усердие» и «Улисс»; вторая — контр-адмирала П. И. Рикорда — включала корабли «Князь Владимир», «Великий Князь Михаил», «Фершампенуаз», фрегаты «Ольга», «Мария», «Княгиня Лович», корвет «Львица», бриги «Охта», «Телемак» и «Ахиллес». На следующий день оставшиеся еще у Дарданелл на своей стоянке русские суда перешли немного южнее, к острову Тенедос, где и стали на якорь, впервые обменявшись с «иностранный» крепостью салютами. Адмиралы почтили гурецкого пашу-коменданта крепости визитами. Утром 21 сентября любознательный М. П. Лазарев не удержался от соблазна и отправился на

бриге осматривать развалины легендарной Трои. Они находились почти напротив бывшей главной «позиции» русского блокадного отряда на азиатском берегу. К вечеру вся эскадра («Азов», «Фершампенуаз», «Царь Константин», «Иезекииль», «Александра»¹, «Наварин» и «Ахиллес») покинула «преддверие Гелеспонта» и отправилась в Вурлу (Урлу) отдохнуть в Смирненском заливе и дожидаться указаний из Петербурга «о дальнейшей судьбе своей», как пишет историограф эскадры. К Эносу в распоряжение фельдмаршала Дибича послали фрегат «Константин».

Следом за русскими в Смирненский залив отправились французские и английские корабли. Здесь, в заливе, их встретила австрийская эскадра контр-адмирала Дандоло.

После 20-дневной стоянки в Вурле, так и неждавшись царских депеш, русские суда в свое сугок пересекли Эгейское море и 14 октября расположились на закрытом рейде острова Поро, где уже находились корабли «Владимир», «Михаил», фрегаты «Мария», «Ольга», оба транспорта «Сухум-Кале» и «Пример», а также фрегат «Елисавета», лишь накануне (13-го числа) пришедший сюда с Балтики.

Дальний вояж 44-пушечной красавицы «Елизаветы», «сводной сестры» «Княгини Лович»², оказался

¹ Фрегат «Александра», доставивший для эскадры деньги с Мальты, подоспел к Дарданеллам 11 сентября.

² «Елисавета» была построена по типовому проекту 44-пушечных фрегатов в Петербурге, как и «Лович», но в отличие от последней, не на Охте, а в Главном Адмиралтействе, и строил ее не И. И. Стоке, а К. А. Глазырин, для которого этот фрегат был первым из построенных им крупных судов.

не менее богат ненастными днями и поломками, чем плавание ее предшественников.

Летом 1829 г. после проводки в Кронштадт с Невы и обшивки медью фрегат ввели в гавань для подготовки к предстоящему плаванью и принятию ответственного груза: 14 горных орудий с принадлежностями и 6000 ружей (подарок, Николая I создаваемой греческой армии). Из-за такого груза император, как всегда лично, приписал в проекте инструкции на переход: «Все инструкции фрегату (...) должны быть *секретные*, прибавить (...) отнюдь в Английские (*порты*) не заходить, а если нужно, то во французские». Относительно «подарка» в инструкции командиру фрегата капитан-лейтенанту П. Е. Числякову¹ говорилось: «сдать тому, кому от него (*вице-адмирала Гейдена*) будет приказано»².

28 июня фрегат вышел на Малый Кронштадтский рейд и 5 июля вступил под паруса. Несмотря на то что он отправился на Средиземное море, «казалось бы, в самое лучшее время для плаванья в северных широтах...», как впоследствии писал П. И. Рикорд³, хороших дней в пути оказалось совсем немного, и через 40 дней Числяков вынужден был зайти в Шербург (Шербур). Новенький фрегат постоянной качки не выдержал и «тек по 4—5 дюймов (10—12 см) в

¹ Павел Иванович Числяков (1789? — 1851), впервые попал на Средиземное море еще кадетом Морского корпуса на корабле (фрегате) «Венус», на котором оставался с 1804 по 1807 г. (мичман с 1807). Восемь лет моряк служил при штурманском училище в Кронштадте (1819—1827). «Елисавету» он принял прямо с постройки и командовал фрегатом до его возвращения в Кронштадт в 1831 г. Далее Числяков плавал на различных кораблях Балтийского флота, а с 1846 г. служил на берегу (член общего присутствия морского интендантства), последний чин — контр-адмирал.

² РГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 407, л. 8, 9.

³ Там же, оп. 2, д. 66, л. 227.

час багарейной палубой», ветром переломило марса-рей, сильно растянуло по швам паруса. К этим, в общем-то обычным для деревянного парусного судна, повреждениям добавились и несколько неожиданные: «железо в ковке также многое оказалось ненадежно, ибо вант-путенсы, таки у многих галей, обухи и прочее часто лопались», — рапортовал командир фрегата¹.

2 сентября, кое-как приведя свое судно в порядок, моряки покинули французский порт, 7-го они вышли в океан и за несколько дней почти «добежали» до Гибралтара. Завернули в Кадикс, где пополнили запасы пресной воды, и, дождавшись попутного ветра, уже без приключений вошли в Средиземное море. Далее в благоприятных условиях достигли берегов Сицилии и оттуда отправились прямо в Поро.

«Елизавету» тут же отправили в Навплию, сдавать грекам «секретный груз», а остальные суда эскадры стали на рейде в две линии и приступили к текущему ремонту. Команды починали паруса, конопатили палубы и борта, красили корпуса. При килевании брига «Усердие» добрались до причины постоянной прибыли воды в трюме — «течь в нем была, — не преминул отметить бывший первый командир этого брига, — через болта рулевых к старн-посу² прибитых петель, в дыры коих были положены болты менее настоящей толщины»³. Удивляться нестаранию подневольных матросов-мастеровых адмиралтейских рабочих экипажей не приходится, иной раз не очень то усердствовали и корабельные мастера. Например, командир «Великого Князя Михаила»

¹ Там же, оп. 1, д. 407, л. 14.

² Старнпос — в данном случае синоним ахтерштевня.

³ Там же, оп. 2, д. 66, л. 210 об.

капитан 2 ранга В. Мельницкий¹ писал в краткой ведомости о плавании, что качества корабль имел хорошие, «только крамболы противу прочих кораблей короче (*штоки якорей при постановке касались скул борта*) и покатость палубы сделана на середину — вода не вытекает в шпигаты...». На фрегатах архангельской постройки моряки мучились с беспрестанно рвущимися парусами. Командир «Ольги» объяснял, что все они шиты в Архангельске, «весьма негодны и требуют перемены, а ныне употребляемые (*из второго комплекта*) из парусины ненадежной»².

На отдаленном конце рейда было определено место для стрельбы ядрами в цель для тренировки артиллеристов, чем суда поодиночке на этом «полигоне» и занимались, получив разрешение истратить по 3 ядра на пушку. Такими тренировками суда эскадры регулярно занимались в Поро не только во время войны (1828—1829 гг.), но и после ее окончания (в 1830—1831 гг.). Адмиралы не забывали поощрять «попавших в цель или весьма близко к оной»: командирам и офицерам объявлялась благодарность в приказе по эскадре (отряду), нижние чины получали денежное вознаграждение. Например, в октябре 1830 г. Рикорд наградил метких матросов-артиллеристов «Фершампенуаза» 5 испанскими галерами; немалые, кстати, деньги по тем временам³.

До начала зимы в Поро пришло 12 купеческих судов (из 14), зафрахтованных, по примеру 1828 г., Морским министерством для доставки к эскадре из Кронштадта казенного снабжения и продовольствия. Часть привезенного складировали в первом каменном магазине, построенном на берегу острова, где спешно

¹ В. Мельницкий командовал этим кораблем с мая по сентябрь 1828 г., на Средиземное море «Михаила» повел другой командир — капитан 1 ранга И. Н. Игнатьев.

² Там же, ф. 283, оп. 1, д. 848.

³ Там же, ф. 195, оп. 1, д. 64, л. 74.

досраивался и второй. Там же на берегу соорудили что-то вроде хлебопекарни с печами, и моряки, впервые за всю долгую кампанию получили хлеб из русской муки, вместо сухарей¹. На морейском берегу (напротив порта) была построена баня. Так что, пусть и после окончания войны, русские офицеры и матросы все-таки получили хотя бы минимальный «комфорт» на собственной базе.

Результаты трудов служителей с «Князя Владимира» и «Эммануила» этими постройками не ограничивались. Через полгода в прощальном письме адмиралу Гейдену греческий президент отметил: «Порос был еще недавно бедненьким местечком, не имеющим ни дорог удобных для езды, ни другого какого-либо народного учреждения. Ваше Превосходительство избрали этот порт местом для собрания флота, и в скорости этот остров оживился: громадные строения (...) дали средства к честному существованию многим рабочим людям и многим бедным и неимущим. Через несколько месяцев, благодаря всеобщему успокоению жителей, город Порос принял благоприятный вид проложением дорог, украсился площадями и выстроеными набережными и обширное училище было в нем учреждено и устроено...»².

Вместе с депешами из Константинополя с объявлением манифеста о мире и учреждении медали «за

¹ В предыдущих главах отмечалось, что зимой 1827—1828 гг. русские моряки, находившиеся на Мальте, получали некоторое время хлеб, выпеченный в Валетте. В 1828 г. доставленную из России на купеческих судах муку «Пример» вез на остров Сира, где из нее изготавливали свежие сухари для всей эскадры. Снабдить сухарями прямо из Кронштадта не удавалось из-за малой производительности печей местного сухарного завода.

² Богданович Е. В. Наварин. 1827—1828. М., 1877. Приложение С 7—8.

Гурецкую войну» доставили и наградные документы на офицеров эскадры: капитан 1 ранга И. Н. Бутаков¹ производился в контр-адмиралы с назначением командиром 3-й бригады и эскадры 1-й флотской дивизии, капитан 1 ранга Е. Е. Куличкин вместо него назначался командиром 1-го флотского экипажа и

¹ Иван Николаевич Бутаков 1-й был старым служакой, храбрым и опытным офицером. В совсем юном возрасте он участвовал гардемарином в Выборгском сражении (1790) мичманом и лейтенантом почти непрерывно плавал на Балтике и к берегам Англии на судах Балтийского флота. В 1805—1809 гг. состоял в средиземноморской эскадре Сенявина на бриге «Летун» (командиром) и гротфейном корабле «Сед-эль-Бахр». В 1811—1813 гг. командовал фрегатом «Поллукс» в плаваниях в Финском заливе и Балтийском море, с 1824 г. — капитан 1 ранга. В 1827 И. Н. Бутаков неожиданно стал командиром корабля «Царь Константин» после замены 10 июня на судне гвардейцев моряками 2 флотского экипажа. Командовать «Константином» должен был капитан 2 ранга П. Н. Зеленой, но он заболел, и корабль спешно принял Бутаков. В 1828 г. именно ему, как старшему из командиров судов, пришлось возглавить переход эскадры Рикорда (без «Фершампенуаза») от берегов Англии до Мальты. За взятие египетских корвета и брига в крейсере у острова Кандия он был награжден орденом Св. Владимира 3-й степени и произведен в контр-адмиралы. Вершиной карьеры моряка стало командование эскадрой (бригадой) авангарда в дивизии адмирала Гамильтона в кампанию 1830 г. (сразу после возвращения средиземноморской эскадры М. П. Лазарева в Кронштадт). В следующем году Бутаков был переведен на Черное море и назначен командиром Дунайских портов, а затем и командующим 3-й бригады 5-й флотской дивизии (черноморской). Служил он на берегу в том же звании 18 лет и только в 1848 г. произведен в вице-адмиралы с увольнением в отставку. Фамилию соратника Сенявина, Гейдена и Рикорда продолжили его сыновья — военные моряки, младший из которых — Григорий Иванович Бутаков (1820—1881) стал одним из самых известных русских адмиралов.

командиром корабля «Царь Константин», а командиром «Эммануила» стал капитан-лейтенант П. И. Тыртов¹, который впоследствии и занимался окончательным разоружением негодного корабля и делами по его продаже.

22 октября Логин Петрович получил высочайший рескрипт (от 24 сентября 1829 г.) о возвращении флота на Родину. Для «поддержания порядка» в Греции у морейских берегов оставались корабли «Фершампенуаз» и «Александр Невский», фрегат «Елисавета», бриги «Улисс», «Телемак» и «Ахиллес»². Несколько позже к этому отряду присоединили фрегат «Княгиня Лович», которому предстояло находиться «на станции» в Константинополе и состоять в распоряжении русского посланника при Османской Порте. Все остальные суда эскадры должны были «к 1 мая непременно» прибыть в Кронштадт, «под началом старшего под вами флагмана»³. Касаясь дальнейшей судьбы самого Гейдена, император писал: «Хотя по составу отряда сего (остающегося в гречес-

¹ Петр Иванович Тыртов со времен учебы в Морском корпусе постоянно служил и плавал на Балтике и после 12 лет службы в офицерских чинах начал командовать различными судами; в 1826 г. командир фрегата «Пафрикий» (в чине капитан-лейтенанта). В 1828 г. служил старшим офицером на «Эммануиле»; после передачи этого корабля грекам в 1830 вернулся на Балтику на корабле «Князь Владимир»; с 1831 — капитан 2 ранга, а с 1834 — капитан 1 ранга. В 1834—1835 гг. командовал линейным кораблем «Нарва». Скончался осенью 1835 г.
² РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 6—8; ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 207об.

³ Судя по раннему началу кампании (1830 г.) судов Балтийского флота, желание императора вернуть средиземноморскую эскадру к 1 мая объяснялось намерением присоединить ее к практической эскадре для совместного плавания и маневров.

ких водах) он ближе мог бы вверен быть одному из контр-адмиралов, состоящих на эскадре, но для достижения предполагаемой мною цели нужно личное ваше присутствие у берегов Греции, и потому, не слагая с вас начальства судов, оставляемых в Средиземном море, изъявляю вам чрез сие особенную мою доверенность»¹.

Желание императора оставить Гейдена во главе отряда, адмирала прекрасно знавшего своих моряков и суда, а также весьма осведомленного во всех делах рождающегося государства и хитросплетениях политики держав Европы по «греческому вопросу», вполне понятно и в комментариях не нуждается. А вот последовавший отказ адмирала от царской «доверенности» однозначно объяснить трудно. Возможно, что он был вызван сложившейся в Греция обстановкой.

Полностью разоренная многолетней войной страна с разбитыми дорогами, разрушенными портами и разграбленными селениями, вырубленными виноградниками и оливковыми рощами, страна не имевшая возможности прокормить свое немногочисленное 750-тысячное население, пораженное разрухой и болезнями, — такова «возрождающаяся Эллада» в 1829 г. К тому же Греция стояла вновь, как и в 1823—1825 гг., на пороге гражданской войны. Пока деятельность центрального правительства во главе с президентом И. Каподистрия была направлена на отвоевание у турок собственной территории и раздачу местной администрации регионов полученных от союзников и филэллинов займов, субсидий и пожертвований, в стране еще поддерживалось некоторое согласие. Начавшиеся сразу после войны попытки централизации управления областей и районов и, в частности, направление в них чиновников правительства вызвали недовольство местных кланов (как «земледельческих» в Морее и континентальной Греции, так и судовладельцев — на островах), тут же начавших провоцировать

¹ РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 7.

неповиновение своих «подданных». Не имея реальных доходов, правительство не могло справиться с такими «возмущениями», тем более что большая часть солдат регулярных частей армии состояла из жителей Румелии (румелиотов), чьи территории должны были остаться в составе турецкой империи, а нерегулярные отряды с большей охотой подчинялись главам кланов или собственным начальникам. Превратившийся в диктатора Каподистрия вынужден был прибегать к помощи вооруженных сил союзников: французских частей, еще остававшихся в морейских крепостях, и русских судов. «Появление флага Российского достаточно для обуздания сих к безначалию привыкших людей», — писал президент начальнику русской эскадры, прося в октябре 1829 г. отправить по фрегату и к острову Саламин, где волновались не получавшие полгода жалования иррегулярные греческие части, и в Каламатский залив, где жители древней Спарты (майоты) взбунтовались против назначения нового губернатора¹. Одновременно Каподистрия через дипломатов и союзных адмиралов продолжал высказывать недовольство от имени греков спланированными для их страны границами и настаивал на предоставлении Греции полной независимости.

Многие из намерений и действий греческого президента были вполне оправданными и служили интересам возрожденной страны, например его требование о расширении границ и полной независимости Греции, в чем Каподистрию поддерживало русское правительство и сам Николай I, но, по-видимому, Логину

¹ Там же, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 207об. К Саламину отправился сначала фрегат «Елена», в декабре его сменил бриг «Охта»; в Каламатский залив послали фрегат «Мария». Последний после демонстрации русского флага в заливе должен был обойти с той же целью все западное побережье Морей до Патраса и оттуда идти на Мальту, где дожидаться эскадры Лазарева.

Петровичу Гейдену — профессиональному военному, и аристократу, с пеленок возвращенному на монархических принципах, человеку вынужденному из-за своего происхождения и убеждений навсегда покинуть родину, ставшую союзницей якобинской Франции, — претило выполнять полицейские функции при «республиканском диктаторе», а вдобавок поддерживать его действия перед адмиралами и дипломатами великих держав. Возможно, сказалась и усталость 58-летнего адмирала от постоянной политической возни и многочисленных хлопот в чуждой ему стране — так или иначе, но 27 октября Гейден честно написал императору, разумеется, с «чувством глубочайшего благоговения и благодарности, (...) что немало желал бы возвратиться с эскадрой в отечество, дабы представить ее в том виде, как здесь она содержится...»¹.

Высказав такое желание, приученный к дисциплине моряк продолжал весьма энергично готовить суда эскадры к возвращению (под командой М. П. Лазарева), о чем тогда же и рапортовал в Петербург А. С. Меншикову, уже официально вступившему в управление Морским штабом «Его Императорского Величества».

Гейден планировал, отправляемую в Кронштадт эскадру послать в начале февраля 1830 г. из Поро на Мальту, чтобы выдержать там положенный карантин и получить ряд заказанных «вещей» для судов, «без коих невозможно возвратиться». Только из Валетты эскадра должна была следовать далее — на Балтику.

Часть судов, как покидающих Средиземное море, так и остающихся в составе отряда, требовала ремонта. Особенно это касалось 3 линейных кораблей «первой эскадры». Адмирал даже хотел было отправить «Азов» и «Иезекииль» для починки в Тулон, но «Петербург» ему в этом, из-за «дороговизны работ» отказал². Только «Александра Невского», который должен

¹ Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 14—15.

² Там же, ф. 283, оп. 1, д. 1183, л. 1—5.

был сменить «Елену» при греческом президенте, разрешили отремонтировать на Мальте.

И. И. Кадьян подробно описывает одиссею своего корабля. 13-дневное плавание «Невского» из Поро в Валетту оказалось нелегким: в пути ветром изорвало марсели, а затем и фок; у мальтийских берегов попутный северо-восточный ветер оказался столь силен, что тихоходный корабль, почти без парусов, шел со скоростью 8 узлов. На весь ремонт (вместе с обязательным карантинном) ушло 50 дней¹. Был полностью исправлен, вытянут и вытирован стоячий такелаж, починены паруса, изготовлены новые шпиль и краспица (вместо сгнивших, выконопачен снаружи и изнутри корпус, переложен трюм, поставлены новые камбузные котлы, отремонтированы руль, бочки для пресной воды и гребные суда). 27 ноября обновленный «Невский» покинул Валетту.

Стоя в этом порту, моряки корабля застали и ремонт менявшего свои мачты брига «Охта», и починку кораблей английской эскадры², и, наконец, появление на Мальте 120-пушечной «Британии», пришедшей «для паритета сил». 15 ноября в Валетту пришел исправляться и «Великий Князь Михаил». Этому кораблю требовался ремонт грот-мачты, шпиля и 3 артиллерийских станков, сломанных при учебных стрельбах в Поро. Первоначально «Михаила» хотели починить «хозспособом» с помощью Пороского адмиралтейства, но не нашли подходящего дерева для мачты и станков. Чтобы не мучить зимним плаванием ни корабль, ни его экипаж, Гейден разрешил «Миха-

¹ Карантин был назначен в 15 дней. Чтобы не терять даром времени, И. П. Епанчин приказал взяться за перевооружение оснастки корабля сразу же, негодные или поломанные вещи после окуривания отправили на верфь Жермена.

² Линейные корабли «Океан», «Реванж», «Визор Кастр» и фрегат «Мадагаскар».

илу» оставаться на Мальте, дожидаясь эскадры, уходящей в Россию.

Осень 1829 г. не баловала моряков на Средиземном море хорошей погодой. Уже упоминалось, каково досталось «Александру Невскому» во время октябрьского перехода на Мальту. Почти постоянное ненастье сопровождалось на редкость сильными грозами. Кадьян, как и положено историографу, описал одну из них, пронесшуюся над Мальтой в ночь с 11 на 12 октября: в Валетте повредило церковь и несколько домов, на внутреннем защищенном рейде 2 купеческих судна потеряли по мачте, на английском линкоре «Океан» в щепы разбило шлюпку, подвешенную на боканцах. Ноябрь был не лучше. Возвращающийся из Навплии после сдачи своего секретного груза фрегат «Елисавета» в ночь на 6 ноября, находясь уже на высоте Поро, «от жестокого подветренного шквала (от SW) при ужасной грозе» в одно мгновение потерял все три стены и верхний рангоут. Оставшийся совершенно без парусов фрегат ветром несло на прибрежные камни. Моряки оцепенели — гибель судна казалась неизбежной. Стоявший на шканцах П. И. Рикорд (он по какому-то случаю был в Навплии у президента и теперь возвращался в Поро) спокойно подозвал командира (П. Е. Числякова) и, не повышая голоса, посоветовал ему поднять косые паруса. Моряки очнулись и, повинувшись приказу командира, тут же поставили фок-стаксель: фрегат послушался руля и уклонился от ревуших в волнах камней. Вскоре, демонстрируя прекрасную выучку, матросы сумели поставить зарифленные грот, фок и трисели. Утром «Елисавета» добралась до Эгины, где команда быстро поставила фальшивое вооружение, с которым фрегат 9-го пришел в Поро. Петр Иванович доложил Гейдену, что команда «Елизаветы» во главе с капитан-лейтенантом

Числяковым оказала «примерное усердие, послушание и отлично держалась», кроме унесенных парусов на фрегате все в порядке, «люди целы»¹.

18 декабря «Александр Невский» вернулся в Поро, расположившись между «Азовом» и «Иезекиилем», а 22-го главнокомандующий, впервые за годы средиземноморской кампании эскадры, перешел на новый флагман — «Фершампенуаз». М. П. Лазареву было приказано поднять на «Азове» свой флаг и «быть командиром эскадры, наряжаемой в Россию». Начальником его штаба назначался командир «Азова» Хрущов, начальником штаба отряда в греческих водах — командир «Фершампенуаза» Платер. Через 10 дней (31 декабря) последовал новый приказ Гейдена «об отделении 15 судов в Россию и поручении их... старшему при мне флагману... Лазареву 2», с объявлением расписания судов эскадры Лазарева: в авангард под командованием контр-адмирала Рикорда включались корабли «Князь Владимир» и «Иезекииль», фрегаты «Елена» и «Мария», бриг «Усердие»; кордебаталия контр-адмирала Лазарева состояла из кораблей «Азов», «Великий Князь Михаил», фрегатов «Александра», «Ольга», корветов «Наварин» и «Львица» (после его возвращения из Тулона); арьергард контр-адмирала Бугакова включал корабль «Царь Константин», фрегаты «Константин» и «Княгиня Лович» (после возвращения из Константинополя) и бриг «Охта».

12 января Л. П. Гейден устроил смотр готовой к уходу эскадре, совпавший с прибытием на рейд ост-

¹ По представлению Л. П. Гейдена Числяков 1 января 1830 г. был «за отличия по службе» произведен в капитаны 2 ранга. До конца своих дней он вспоминал шторм у берегов Морей и поминал добрым словом П. И. Рикорда (см.: Морской сборник. 1851. № 11. С. 426—428).

рова «наваринского товарища» Гейдена — вице-адмирала де Риньи. 5 дней француз вел переговоры с русским адмиралом о «греческих делах». Впрочем, де Риньи было не до греков, он просто хотел «лично удостовериться, справедливы ли слухи, якобы мы укрепляем порт...», — объяснял историограф¹.

17-го числа эскадра М. П. Лазарева (4 корабля, 3 фрегата, 1 корвет и 1 бриг²) покинула рейд и отправилась на Мальту. Как отмечал Лазарев в своем рапорте, переход «был весьма бурный» и занял 15 дней. Зима, хотя и не холодная, дала о себе знать сильными ветрами: на «Царе Константине» шквалом переломило фока- и бегин-реи, изорвало грот-марсель и крьюсель, на «Князе Владимире» переломился фокарей и треснул грот-рей.

Эскадра еще готовилась в Поро к отправлению на Мальту, когда из Петербурга на Средиземное море выехали курьеры с крайне важными как для Л. П. Гейдена, так и для всей эскадры, включая остающийся отряд, депешами. Со второй половины 1829 г. курьеры в Грецию следовали сразу двумя путями: одни через Балканы и главную квартиру русской армии у Константинополя, другие, как и раньше, через Европу в Италию (на Неаполь или Анкону). И первые, и вторые доставляли одни и те же документы. Самым важным из них, на этот раз, был рескрипт Николая I на имя Д. П. Гейдена³, столь же «милостивый», что и предыдущий (октябрьский):

«... Усмотрев, что вы желаете возвратиться в Россию, и находя возможным поручить контр-адмиралу

¹ РГАВМФ, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 251.

² Корабли «Азов», «Иезекииль», «Царь Константин», «Князь Владимир», фрегаты «Константин», «Александра» и «Ольга», корвет «Наварин», бриг «Усердие» (фрегат «Елена» и бриг «Охта» были посланы на Мальту позже и поодиночке).

³ От 29 декабря 1829 г.

Рикорду отряд судов наших, в водах Греции оставляемый, я с удовольствием исполняю желание ваше, повелевая вам сделать должные со стороны своей распоряжения как о сдаче того отряда..., так и о прибытии с остальной частью эскадры в Кронштадт в определенное мною время...», — ласково писал император¹. В другой депеше А. С. Меншиков, подтверждая «монаршую волю», инструктировал адмирала о пути следования возвращающейся в России эскадры. Суда должны были обязательно зайти на Мальту, где выдержать карантин. Во время похода дозволялось посетить Кадикс, Роже и Брест или Шербург, но запрещалось, «без особой и крайней необходимости», заходить в английские порты. Оставляемый в греческих водах отряд предписывалось усилить еще одним фрегатом по выбору Гейдена².

Своим отказом остаться в Греции Логин Петрович определенным образом подвел не только себя, но и своего начальника штаба М. П. Лазарева. Выбрав его в «старшие флагманы», Гейден обидел П. И. Рикорда. Петр Иванович, возмущенный таким предпочтением со стороны главнокомандующего, отправил 10 ноября письмо А. С. Меншикову, доказывая, что он, контр-адмирал Рикорд «старее», чем контр-адмирал Лазарев, так как был произведен в этот чин из капитан-командоров, а Лазарев — из капитанов 1 ранга.

¹ Там же, оп. 1, д. 407, л. 22. О том, каким образом адмирал, получив не ранее чем через месяц это распоряжение, успеет и сдать дела, и догнать эскадру, да еще умудрится привести ее к 1 мая в Кронштадт — «милостиво» умалчивалось.

² Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 22—26. В пакет депеш, направляемых через Италию, было вложено открытое письмо Меншикова (от 4 января 1830 г.) с разрешением Лазареву распечатать депеши и, в случае необходимости, уведомить адмирала Гейдена об их содержании.

По-видимому, начальник Морского штаба сумел умно воспользоваться этим спором о старшинстве, — в конце декабря император решил заменить Гейдена Рикордом. Одновременно Меншиков демократично передал письмо Рикорда А. В. Моллеру, который перенес решение, казалось бы, формального вопроса в Адмиралтейств-совет. В начале января 1830 г. премудрые члены Совета большинством голосов признали старшинство Лазарева: геройский командир «Азова» был произведен в контр-адмиральский чин со старшинством с 8 октября 1827 г., а капитан-командор Рикорд — 6 декабря того же года (после указа об отмене капитан-командорского звания). Моллер присоединился к большинству¹. Однако на докладе императору по этому вопросу (от 9 января 1830 г.) появилась «помета»: «Высочайше поведено отдать К(онтр) А(дмиралу) Рикорду старшинство в уважение услуг, оказанных в Средиземном море»².

Кто знает, согласись Гейден остаться на Средиземном море в ноябре 1829 г. или не задержись эскадра Лазарева в пути на Мальту из-за плохой погоды, и история русского отряда в греческих водах, а вместе с ней и история многострадальной Греции в начале бурных для нее 30-х годов могла бы сложиться иначе.

С другой стороны, хотя выбор П. И. Рикорда на пост начальника русского отряда оказался на редкость удачным, чрезвычайно любопытно, как бы развивались события, если бы русскими кораблями в Греции остался командовать контр-адмирал М. П. Лазарев.

¹ Большинству на Совете противостоял генерал-интендант В. М. Головин, закадычный друг Рикорда еще с волонтерства обоих в английском флоте. Вполне можно допустить, что прославленный мореплаватель мог отстаивать интересы Петра Ивановича не только в Адмиралтейств-совете, но и в Морском штабе у Меншикова, и даже перед императором.

² РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 1076, л. 1—3.

... Вся дальнейшая история возвращения эскадры Лазарева и самого Гейдена на Балтику представляет собой цепь случайностей.

... В 5 дней долетел бриг «Ахиллес» из Константинополя в Поро, куда он прибыл 19 февраля, доставив к своему адмиралу курьера с упомянутыми депешами из Петербурга. «Пораженный известием Гейден в тот же день отправил Меншикову ответ, что эскадра уже ушла и он, «не находя возможным возвратить сюда Рикорда, остается для продолжения возложенной в греческих делах цели...»¹.

... Эскадра Лазарева покинула Мальту утром 26 февраля, направляясь домой на Балтику, но в 20 милях от острова повстречала английский шлюп, на котором оказался русский курьер с депешами. Вскоре этот курьер уже был на борту «Азова» и М. П. Лазарев читал рескрипты императора (о замене Гейдена Рикордом). Действовать нужно было быстро, и адмирал тут же в море решил судьбы и Гейдена, и Рикорда, и собственной эскадры. П. И. Рикорд на своем флагманском корабле «Князь Владимир» пошел в Поро «для смены Гейдена и получения соответствующих наставлений», туда же «полетел» и фрегат «Мария», который должен был, пользуясь своей быстрходностью «заблаговременно доставить адресованные на имя Графа Гейдена бумаги», сам Лазарев с эскадрой вернулся в Валетту. С тем же курьером Михаил Петрович отправил А. С. Меншикову рапорт о случившемся, с уведомлением, что теперь эскадра его не сможет выполнить «волю императора» о раннем приходе в Кронштадт, так как Л. П. Гейден, по-видимому, прибудет на Мальту не ранее «исхода марта»².

¹ Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 46.

² Там же, л. 42 (Рапорт Лазарева от 28 февраля 1830 г.). Открытым остается вопрос: зачем Лазарев решил вернуть эскадру на Мальту, заранее зная, что этой задержкой в Петербурге будут недовольны? Командующий эскадрой имел неоспоримый довод в пользу скорейшего ухода на Балтику — провизии на судах было взято в обрез до 1 мая (моряки сэкономили валюту).

... Повторное пребывание эскадры Лазарева на Мальте было омрачено смертью командира фрегата «Александра» капитана 2-ранга Е. А. Шлипенбаха, опытного и грамотного моряка, офицера еще сенявинской школы (болел он давно, со времени весенней блокады Дарданелл)¹. Сменил его старший офицер фрегата капитан-лейтенант Бойль². Кстати, на «Александре» возвращался в Россию наваринский герой и бывший капитан над «русским портам» в Валетте Л. Ф. Богданович³.

¹ Егор Антонович барон Шлипенбах после окончания Морского корпуса и коротких плаваний на Балтике состоял в 1805—1810 гг. в эскадре адмирала Сенявина, плавая на корабле «Уриил», бриге «Аргус» и гротфейном корабле «Сед-эль-Бахр»; в 1813 г. в отряде канлодок Гейдена участвовал во взятии Митавы и блокаде Данцига. С 1814 г. служил при Свеаборгском порте, командуя в кампании различными судами, в том числе и бригом «Ахиллес» в 1820—1824 гг. (с 1827 — капитан 2-ранга). Фрегат «Александра» он принял в 1828 от его первого командира А. П. Лазарева 1-го. Умер Егор Антонович на Мальте 8 марта 1830 г. Адмирал И. И. Шанц, вспоминая о своих первых годах службы, проведенных в Свеаборге, на редкость тепло отзывается о Шлипенбахе как своем наставнике и командире.

² Роман Платонович Бойль (1794—1854) после окончания Морского корпуса (1808) служил на Балтике, плавал на различных судах, был адъютантом у контр-адмирала Огильви (1816—1818); совершил дальний вояж на шлюпе «Открытие» (1819—1822); с 1826 г. — капитан-лейтенант, в 1827 г. командовал брандвахтенным фрегатом «Помона», а в 1828 на «Фершампенуазе» перешел в Средиземное море. После возвращения «Александр» в Кронштадт 11 лет (!) командовал 110-пушечным кораблем «Император Александр» (1831—1842), а произведенный в контр-адмиралы (в 1842 г.) — еще 8 лет 3-й бригадой 3-й флотской дивизии (вице-адмирала Плагера), в 1850—1854 гг. являлся главным командиром Архангельского порта.

³ Лука Федорович Богданович после возвращения в Кронштадт и недолгого командование кораблем «Эмгейтен» (1830—1831) продолжил так удачно найденную

7 марта, «к общему всех удивлению», как пишет И. И. Кадьян, на рейд острова Поро пришли вместе корабль «Князь Владимир» (с Рикордом) и фрегат «Мария». Слова историографа становятся понятными, если учесть, что неделей раньше (28 февраля) Логин Петрович отправил на Мальту фрегат «Елена». Н. П. Епанчин вез письмо Гейдена с указанием Лазареву¹ незамедлительно следовать с эскадрой в Россию, чтобы выполнить императорскую волю! Саму «Елену», которой предстояло еще отстоять карантин, разрешалось не дожидаться. 7-го же, с аналогичным распоряжением Гейдена, отправился в Валетту бриг «Телемак»². Гейден был настолько настойчив в своем желании поскорее отправить эскадру Лазарева с Мальты, что вслед за бригом с тем же указанием послал спешно в Валетту и фрегат «Мария». Впрочем, фрегату после обязательного карантина на Мальте предстояло идти вслед за эскадрой в Кронштадт.

Бриг на Мальте русскую эскадру уже не застал. После прихода сюда «Елены» Лазарев со своими 10 судами 14 марта покинул английскую базу. «Телемак» вернулся в Поро 29 марта и привез рапорт М. П. Лазарева об уходе эскадры. 1 апреля пришел на базу из Смирны «Ахиллес»; он доставил в Грецию очередные письма из Петербурга и в том числе повеление Николая I о «старшинстве Рикорда».

Контр-адмирал Лазарев повел из Валетты в Кронштадт корабли «Азов», «Царь Константин» и «Великий Князь Михаил», фрегаты «Константин», «Ольга» и «Александра», корвет «Наварин», бриги «Усердие» и «Охта». На 12 марта на борту этих судов

ему еще на Мальте службу по администрации, в том числе с 1847 г. — генерал-интендантом Балтийского флота, а затем членом Адмиралтейств-совета. Умер Богданович в 1865 г. в чине полного адмирала.

¹ От 23 февраля 1830 г.

² РГАВМФ, ф. 215, оп. 2, д. 66, л. 273.

находилось 5784 человека, в том числе 174 офицера. По рапортам командиров больных на эскадре было 215 человек, из них 11 офицеров и 11 унтер-офицеров¹.

«Из Средиземного моря придти ведь не великая мудрость, — рассказывал о походе М. П. Лазарев своему другу А. А. Шестакову, отмечая только, что — излишне упорствовал в исполнении полученного мною повеления, т. е. прибыть в Кронштадт к 1 мая непременно, и через то принужден был подвергнуть эскадру чрезвычайной опасности во льдах (Финского залива). Довольно странно, что лед сплотился большими глыбами от самого Дагерорта (западная оконечность острова Даго) вплоть до Голланда, и мы принуждены были пробиваться сквозь оный, в бывшую тогда мрачную погоду при свежем ветре, 50 миль с величайшими затруднениями; пройдя же Дагерорт, более льда в Финском заливе не видели».

Последствием сего было то, что каждый из кораблей потерял около 200 листов меди, а некоторые повредили и настоящую обшивку; я впрочем, по совести, себя не виню. Когда что приказано, то ведь всякому хочется исполнить, несмотря на то что главного-то хозяина они не спросили — как он расположит к тому времени льдами и ветрами?

Противных ветров нам было много, и переход наш от Мальты до Кронштадта продолжался 59 дней, никуда не заходя, что так же было согласно с повелением².

12 мая моряки увидели низкий берег Кронштадта и внешнюю брандвахту — старый фрегат «Крейсер», салютовавший бывшему своему командиру, а теперь начальнику эскадры контр-адмиралу Лазареву. «13 мая в 4 часа пополудни»³ средиземноморские суда стали на якорь на Большом Кронштадтском рейде.

¹ РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 36.

² Лазарев П. П. Документы. Т. 1. С. 372—373.

³ Здесь — по «морскому времени»; по гражданскому — 12 мая в 16:00.

Правда не все; накануне бриг «Охта», следуя на буксире фрегата «Александра» сошелся с ним (как говорят, «поцеловал корму») и сломал бушприт, адмирал оставил около аварийного брига фрегат «Константин», с приказанием отвести «Охту» для починки в Ревель, а затем обоим вернуться в Кронштадт.

Через неделю (19-го в 3 часа пополудни) пришли и присоединились к эскадре Лазарева фрегаты «Мария» и «Елена», добравшиеся сюда с Мальты самостоятельно¹. Около полудня 20 мая на рейде бросила якорь и «Охта»².

В 1827 г. будущая средиземноморская эскадра ушла из разоренного наводнением Кронштадта, а вернулась в 1830 как будто в другой порт. Город был приведен в порядок, форты и бастионы крепости одевались в камень, на рейде стояла солидная эскадра (дивизия) вице-адмирала Е. А. Гамильтона³ (на 18 мая:

¹ Данных о переходе этих фрегатов из Средиземного моря на Балтику найти не удалось. Время их прихода в Кронштадт приводится по записи в флагманском журнале эскадры вице-адмирала Гамильтона за 1830 г. (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 4109а, л. 7).

² Точную дату возвращения в Кронштадт фрегата «Константин» найти не удалось.

³ *Георг-Монтагю* (Егор Андреевич) *Гамильтон*, один из английских морских офицеров, служивших в русском флоте; сначала на Черном море (1797—1799), а затем на Балтике. Командовал различными кораблями и экипажами, с 1809 г. капитан 1 ранга, с 1817 — капитан-командор, с 1824 — контр-адмирал. В 1824 г. руководил переходом новых кораблей «Кульм» и «Кацбах» из Архангельска в Кронштадт. В 1829 г. был младшим флагманом в эскадре адмирала Сенявина, ввиду болезни адмирала принял эскадру и руководил ею до конца кампании, в сентябре произведен в вице-адмиралы. В 1830—1831 гг. командовал эскадрами в практическом плавании на Балтийском море. В 1835 — начальник 3-й флотской дивизии. Умер 5 апреля 1841 г. на 71 году жизни, похоронен в Петербурге.

9 кораблей, 1 фрегат, 3 брига), готовая отправиться в практическое плавание, и отряд капитана 1 ранга Ф. П. Литке (2 фрегата и 1 бриг), направляемый в учебное плавание с гардемаринами к острову Исландия.

Суда дивизии Гамильтона начали выходить из кронштадтских гаваней на рейд очень рано — 2 мая. В тот же день Николай I на пароходе обошел их на рейде и посетил флагманский корабль «Император Александр»¹. 18 мая корабли дивизии уже начали покидать рейд. Отдельными эскадрами и отрядами они уходили в море. Ряд кораблей, фрегатов, бригов и мелких судов отделялся в доках и вооружался в гаванях. Вместе с судами спущенными на воду в Петербурге и Кронштадте, оставшимися на Средиземном море и вернувшимися на Балтику в кампании Балтийского флота 1830 г. участвовало 25 кораблей, 17 фрегатов, 27 бригов, 5 шлюпов, 2 корвета и 37 мелких судов²! Одна только эскадра Гамильтона, пополнившая свой состав за счет новых и прибывших из Средиземного моря судов, к середине июля насчитывала 17 кораблей, 7 фрегатов, 1 корвет, 5 бригов и 1 шхуну с 13 543 моряками на борту. Николаю I и руководителям морского ведомства было чем гордиться: в 1827—1828 гг. они отправили к берегам Греции последние боеспособные суда флота, а через 3 года этот же флот вырос почти до штатной своей численности (27 кораблей и 22 фрегата)²; причем

¹ Через несколько часов после смотра флота на Кронштадтском рейде Николай I покинул столицу и отправился в Варшаву, где 16 мая должно было состояться открытие польского сейма. Вот в чем причина указания императора о возвращении средиземноморской эскадры в Кронштадт «обязательно к 1 мая». Хозяин флота желал «воочию» убедиться в его состоянии накануне рассмотрения «польского вопроса», не менее важного, чем «греческий» (поездка в Польшу затянулась почти на 2 месяца).

² Этот штат был утвержден императором 10 февраля 1826 г.

большинство судов были новыми, только-только начинавшими свою службу!

Почти одновременно с судами эскадры Лазарева отправились «домой» на Черное море оба труженника средиземноморской эскадры — транспорты «Пример» и «Сухум-Кале». Через проливы они должны были идти так же, как и пришли, — под торговыми флагами, с командами, одетыми в партикулярное платье. Командиры транспортов даже меняли фамилии! Например, командиру «Сухум-Кале» Никонову 1-му велено было именоваться шкипером Борщовым².

«Пример», выполнив свой последний рейс в составе эскадры — в Триест за архивом посольства в Константинополе, отправился из Поро 22 февраля. Из-за неустойчивой (по-зимнему) погоды плавание его не задалось с самого Поро. Сначала бриг долго не мог покинуть рейд, затем штормовал у острова Мигилина, отсиживался в Смирненском заливе, лишь 12 марта добравшись до Дарданелл. 17-го он бросил якорь в Буюк-Дере, напрогив посольства. Измотанный непрерывными плаваниями старательный ко-

¹ РГАМФ, ф. 283, оп. 1, д. 1507, л. 63; ф. 315, оп. 2, д. 193 («Знаменитое пятилетие русского флота»); ф. 870, оп. 1, д. 4109а, л. 2, 7, 10; Записки Ученого комитета Морского штаба. 1831. Ч. VII. С. 299; Шильдер Н. К. Император Николай I. Кн. 2. С. 260, 266.

² РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 75. Кто бы мог подумать, что неприметный командир транспорта «шкипер Борщов» — капитан-лейтенант *Николай Борисович Никонов*, лишь через 6 лет произведенный в капитаны 2 ранга, продолжая непрерывно плавать на различных судах, в 1849 г. станет командиром 3-й бригады 2-й флотской дивизии, а перед Крымской войной — 1-й бригады 3-й флотской дивизии и уйдет в отставку в 1861 г. с чином полного адмирала.

мандир маленького 150-тонного брига капитан-лейтенант Ф. Л. Морской в этом походе серьезно заболел. Наверное он прибаливал и раньше: «Здоровье мое не могло поправиться и всё шло хуже и хуже, постель сделалась необходимостью», — рапортовал командир транспорта начальнику эскадры. Из Босфора «Пример» отправился уже без своего командира. Совершенно разболевшийся Ф. Л. Морской, как пишет Кадьян, «впал в чахотку» и был переведен на стоявший в Константинополе черноморский линейный корабль «Пармен», на котором впоследствии этот офицер добрался до Одессы. К сожалению, вылечить его не смогли ни здесь, ни в Севастополе, где Морской «впал в совершенное расслабление» и в сентябре 1830 г. скончался¹.

«Сухум-Кале» вернулся в Поро из своего последнего рейса на Мальту 13 марта. Здесь на него погрузили большую часть артиллерии с «Эммануила» (20 пушек и 32 карронады со станками и принадлежностями)², продовольствие для стоящей на рейде Константинополя «Княгини Лович». 25 марта, как всегда не торопясь, транспорт отправился в плавание к проливам. Этот 299-тонный 3-мачтовый транспорт более 5 узлов ходу не давал, да еще имел склонность к сильному дрейфу по ветру. Только в попутный шторм он развивал 10 узлов», — отмечал Никонов³.

20 апреля «Сухум-Кале» пришел в турецкую столицу, а через 4 дня вошел в Черное море.

¹ Там же, ф. 315, оп. 2, д. 66, л. 276–279об. Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 78.

² Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 78. Данные ведомости об этом грузе транспорта, приложенные Л. П. Гейденом к его рапорту в Петербург, опровергают сведения историков о том, что орудия «Эммануила» были переданы грекам. Согласно ведомости, самое большее, что моряки могли подарить вооруженным силам будущего королевства — 10 24-фунтовых пушек.

³ РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 848, л. 117.

Возвращение адмирала Гейдена

Требование императора о раннем приходе эскадры Лазарева в Кронштадт и неожиданное появление контр-адмирала Рикорда в Поросе 7 марта поставили главнокомандующего русским флотом в Греции в глупое положение. На рапорте П. И. Рикорда (от 8 марта 1830 г.) с прямым вопросом к Гейдену: «... Когда угодно вам будет допустить меня к исполнению Высочайшей Воли...», последовал на следующий день ответ Логина Петровича, что он «невинно остался при исполнении...» и ждет нового повеления¹.

Приученный к дисциплине моряк предпочел действовать по приказу. Не исключено, что он предполагал возможность изменения в положении как остающегося у греческих берегов отряда русских судов, так и своего собственного, в связи с известиями о перемене статуса Греции.

После долгих переговоров в конце 1829 — начале 1830 г. в Лондоне на очередной «конференции» представители Англии, Франции и России признали новую Элладу независимым государством. Это постановление Лондонской конференции от 17 января — 3 февраля 1830 г. породило на карте Европы королевство Грецию, корона которой должна была быть вручена принцу Леопольду Саксен-Кобургскому... Если для правительств и дипломатов великих держав с этого времени просто начался новый этап политических игр вокруг «греческого вопроса», то для моряков и лично для Гейдена такое решение «Европы» значило довершение дела, начатого при Наварине.

Во всяком случае, монархические принципы адмирала были удовлетворены. Теперь русские суда должны были содействовать грекам в разрешении по-

¹ Там же, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 82.

граничных вопросов и поддерживать центральную власть в стране, которую в скором времени, как тогда казалось, русским морякам предстояло передать в руки короля.

Правда, пока приходилось продолжать выполнять просьбы президента, которого Гейден, как и самих «греков», особенно не жаловал, помогая И. Каподистрии исключительно в силу полученных им инструкций¹. Иллюстрацией к такому утверждению может служить история вопроса о возвращении фрегата «Елена» в Россию.

Согласно императорскому повелению, сделанному, разумеется, по рапорту того же Гейдена, фрегат этот, постоянный спутник президента, назначался в эскадру, отправлявшуюся в Кронштадт. Заменить его должен был корабль «Александр Невский». Такой вариант «Ивану Антоновичу» Каподистрия не понравился и он написал письмо русскому министру иностранных дел, прося оставить при нем именно «Елену». В начале февраля А. С. Меншиков, сообщая о решении императора усилить отряд еще одним фрегатом, дипломатично предложил адмиралу оставить в Средиземном море «Елену», чтобы «исполнить желание Президента Греции». Однако Л. П. Гейден ответил, что он избрал для усиления отряда фрегат «Княгиня Лович», как «благонадежный к службе». В ответ на повторное указание оставить «Елену», полученное в апреле, адмирал сообщил, что фрегат уже ушел на Мальту, почему он и задержал здесь пока корвет «Львица», и, оправдывая случившееся

¹ «Греков собственно, как частный человек, он не любил и не уважал, — сообщает анонимный биограф адмирала, — часто повторяя слова Каподистрии, что «прежде преобразования греческой страны, нужно пересоздать и переделать самих греков...». См.: Н. Г. Воспоминания о жизни и службе адмирала графа Логина Петровича Гейдена // Морской сборник 1850 № 12. С. 530.

поздним получением конкретных указаний, пишет: «Я ни к какому новому распоряжению приступить не мог!» Меншикову и Нессельроде, прекрасно знавшим, что Гейден видится с президентом «по делам Греции» чуть ли ни ежедневно, наверное, оставалось только удивляться наивной хитрости Логина Петровича.

Что касается вопроса о возвращении адмирала на Баллику (по собственному желанию), то никаких сложностей это в Петербурге не вызвало. 16 апреля, по получении рапорта адмирала (от 8 марта), начальник Морского штаба пометил на документе: «Высочайше поведено... Графу Гейдену сдать начальство Рикорду, а самому идти на Владимире с Львицей на Баллику для соединения с флотом...» Через 5 дней А. С. Меншиков подписал и официальное письмо на имя адмирала такого же примерно содержания¹.

Доставка этого письма сильно запоздала. То ли по хитроумному желанию министров, решивших таким образом наказать обоих адмиралов за причиненное сановникам беспокойство, то ли случайно, но курьер был отправлен с депешами через всю Европу в Неаполь и добирался до Греции почти через 3 месяца! В течение такого продолжительного времени оставшиеся в неведении по поводу своей судьбы русские адмиралы пережили, надо полагать, не лучшие дни своей жизни и, может быть, даже поссорились, так как оставшийся временно «не у дел» Рикорд в конце апреля отправился на «Князе Владимире» вслед за президентом сначала к острову Сира, а затем в Навплию, и далее выполнял на своем корабле отдельные поручения Каподистрии, не очень-то советуясь с старшим адмиралом.

Только 13 июня бриг «Улисс» доставил Гейдену курьера из Неаполя с «высочайшим повелением» о сдаче отряда. Рапортуя о получении депеши, Логин Петрович не смог удержаться от «удивления» по по-

¹ РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 145, л. 53, 69.



Л. П. Гейден

воду такого пути следования курьера, тогда как через Смирну (то есть через Константинополь) он получал «малозначимые бумаги (...) быстрее, через 28 дней даже...»¹.

В ночь на 15 июня Гейден на «Фершампенуазе» и Рикорд на «Владимире» оставили столицу Греции той поры Навплию (Навлион) и отправились в Порос. Здесь 19-го числа состоялась официальная передача дел от одного адмирала другому. Затем они обменялись своими флагманскими кораблями. 21 июня «Князь Владимир» под вице-адмиральским флагом

¹ Там же, л. 101.

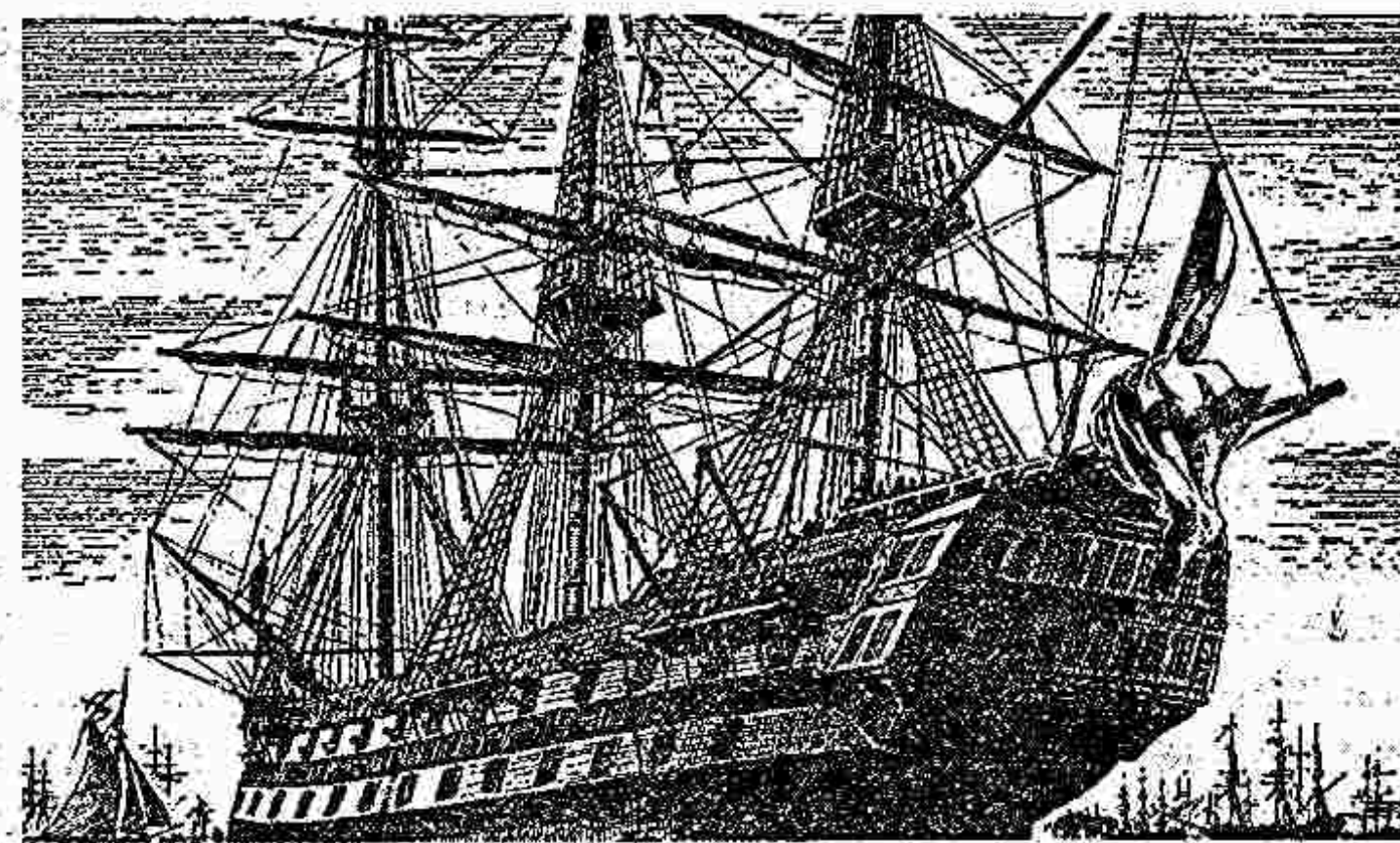
Л. П. Гейдена и корвет «Львица» под командованием сына адмирала (Л. Л. Гейдена) покинули греческие воды. Этой датой завершается документальное повествование о русской средиземноморской эскадре — «Исторический журнал...», веденный И. И. Кадьяном¹.

Маленькая эскадра Гейдена отправилась на Мальту и, отстояв там, как положено, в карантине, 19 июля пошла дальше. Поход ее от Валетты до Кронштадта продолжался 80 дней, хотя в пути суда нигде долго не задерживались. 12—18 августа побывали в Кадиксе, 6 сентября только день отстояли в Ла-Манше на Дильском рейде, 12 сентября — в Вингозунде (из-за погоды в Скагерраке) и 19—24-го того же месяца находились на рейде Копенгагена. 6 октября и корабль и корвет отдали якоря на Большом Кронштадтском рейде.

Утром следующего дня Логина Петровича Гейдена приветствовал начальник Морского штаба генерал-адъютант и уже вице-адмирал А. С. Меншиков, специально пришедший на рейд из Петербурга на «придворном пароходе»² «Ижора». Он побывал на «Владимире» и «Львице» и затем, забрав с собой адмирала Гейдена, отправился в Кронштадт.

¹ Сам историограф эскадры остался на «Александре Невском» (видимо, дописывать свой журнал) и вернулся в Кронштадт на этом корабле только в октябре 1831 г. Еще 20 лет продолжал служить Кадьян на флоте, но, так и не прощенный за «ослушание команды "Усердия"», командных должностей не занимал. Уволен был в 1851 г. с чином капитана 1 ранга.

² Именно «придворным пароходом» именовали «Ижору» уже в 1830 г. во флагманских журналах эскадр (см.: РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 4109а, 4109б). Этот первый военный пароход российских ВМС имел внутреннюю отделку по образцу императорских яхт и был причислен к Гвардейскому экипажу (см.: Головнин Ю. И. Первый военный пароход «Ижора» // Судостроение. 1994. № 4. С. 57—59).



74-пушечный корабль «Князь Владимир»

В тот же день перебивавшийся под парусами с Большого на Малый рейд «Князь Владимир» из-за слабого ветра навалился на «Львицу». Корвет получил повреждения, а корабль свел на мель. Общими усилиями экипажа «Владимира» и моряков с остававшихся на рейде кораблей его с мели сняли, но настроение вернувшихся домой «средиземноморцев» было испорчено¹.

¹ РГАВМФ, ф. 158, оп. 1, д. 263, л. 1—16. По факту столкновения корабля и корвета проводилось специальное следствие, завершившееся гуманным выводом комиссии о «неизбежности причин», вызвавших повреждения этих судов. Думается, что главной причиной была усталость моряков средиземноморской эскадры, накопившаяся за годы многогрудной кампании. Так, при сравнительно безобидных обстоятельствах, 26 июля того же года, маневрируя у острова Котлин, флагманский «Азов» адмирала Лазарева столкнулся со своим мателотом «Великим Князем Михаилом», и оба корабля получили повреждения. Скоропалительно проведенный разбор «дела» кончился обвинением в адрес самого Лазарева, прощенного императором за его деятельность на Средиземном море (см.: Лазарев М. П. Документы. Т. 1. С. 377—382). Через год в воротах Кронштадтской гавани сторел «Фершампенуаз».

Досадное происшествие было совсем некстати, как как на следующий день, 8 октября, на «Владимире» был устроен праздник по случаю 3-летней годовщины Наваринского сражения, тем более торжественный, что на борту корабля поднялся сам адмирал Кодрингтон!

Английский адмирал по приглашению российского императора в сентябре гостил в Петербурге. Он несколько раз побывал у Николая I в Царском Селе. Император радушно возил его в Кронштадт, показывал новые укрепления и корабли флота на рейде и в гавани! Нетрудно предположить, что приглашение Кодрингтона в русскую столицу в сентябре явно связывалось с последующим празднованием годовщины «Наварина» и участием в торжестве самого императора. Но случилось непредвиденное. 27 сентября Николаю I пришлось спешно выехать в Москву, взбудораженную появлением там холеры. Тут уж не до пышного праздника, тем более что эскадру Гейдена задержали в датских проливах встречные ветры. Разумеется, Кодрингтон очень хотел дождаться своего наваринского товарища и сокрушался, получая сведения, что он никак не может вырваться на Балтику. Только 8 октября Логин Петрович наконец прибыл в Петербург на той же «Ижоре», специально выделен-

¹ Воспоминания Кодрингтона о его посещении русской столицы перевел и поместил на страницах своей книги историк Богданович (см.: Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 55—59). Записи во флагманском журнале вице-адмирала Гамильтона за кампанию 1830 г. позволили проверить рассказ английского адмирала о его поездке с императором в Кронштадт 17 сентября; оказавшийся почти документально точным, вплоть до посещения вернувшегося из кругосветного плавания шлюпа «Кроткий»; при этом офицер, заполнявший журнал, ни словом не упомянул о присутствии Кодрингтона в царской свите (РГАВМФ, ф. 870, оп. 1, д. 4109а, л. 92).

ной по такому случаю; и отвез английского адмирала прямо на «Владимир».

«Мы пили за здоровье Государя, за здоровье грех адмиралов-наваринцев. Каждый гость сопровождался салютом...», — описывал скромное торжество Кодрингтон. В тот же день он отправился на свой пароход, стоявший здесь же в Кронштадте. О Гейдене адмирал записал: «Встреча наша была очень дружна и очень коротка; оба мы спешили, но оба чувствовали, что никогда в жизни друг друга не забудем...»¹

Старшим флагманом на флоте, подобно Р. В. Кроуну и Д. Н. Сенявину Логин Петрович Гейден так и не стал, вступив лишь по возвращении на Балтику в командование 1-й флотской дивизией. В 1831 и 1832 гг. он даже и в море не выходил... В 1832 г. несколько опомнившийся после Польского восстания император наградил его «за груды по командованию средиземноморской эскадрой» орденом Св. Владимира 2-й степени. В 1833-м Гейден повел-таки свою дивизию в практическое плавание по Балтике, но как оказалось, это была последняя его кампания. В конце того же года 62-летнего моряка произвели в адмиралы, а через год официально отправили «на берег», назначив Ревельским военным губернатором. С 1838 г. он стал и главным командиром этого порта.

«Прямота в действиях и словах составляли основу характера графа, — пишет о Гейдене его биограф (что, кстати, согласуется с многими суждениями об адмирале его современников) — Откровенный и доверчивый, обходительный и любезный, добрый и непринужденный в обращении с равными и низшими, он умел снискать общее уважение и расположение. И если слишком прямодушный, слишком откровенный нрав его мог иногда, в людских

¹ Богданович Е. В. Наварин. Приложения. С. 61.

понятиях вредить мнению о графе, то не уважать его не мог решительно никто, даже люди, к нему не благоволившие»¹. Возможно, что эти качества адмирала в соединении с несомненными храбростью и опынностью, во многом способствовали ему столь успешно провести кампанию эскадры на Средиземном море. Но они же и не позволили Гейдену стать крупным военным деятелем новой своей Родины.

Последние 16 лет жизни адмирал провел «в тихом и безмятежном Ревеле», а скончался 5 октября 1850 г. накануне 33-й годовщины «Наварина». Именно 8 октября «усопшего героя... внесли в Вышгородскую лютеранскую церковь». На следующий день его похоронили на местном Цигель-Копельском лютеранском кладбище.

Корабли и моряки

Сроки службы большинства кораблей, фрегатов, корветов и бригов, построенных в печальную для флота «эпоху Александра I», оказались очень короткими. Не избежали общей участи и корабли вернувшиеся из Средиземного моря на Балтику в 1830 г. Кампания этого года стала последней для линейных кораблей «Царь Константин», «Князь Владимир» и «Азов».

В своем очередном письме А.А. Шестакову² М.П. Лазарев с грустью сообщал другу, что «Азов» и «Иезекииль» «оказались теперь столь гнилы, что нет средств оные исправить и положено разломать. Довольно смешно. Стоят ли корабли наши хоть краски?»³ Авторитетное свидетельство Лазарева опровергает расхожее мнение, что списание «Азова» последовало из-за полученных им многочисленных повреждений в Наваринском сражении. Корабль после осмотра в

Кронштадтском доке осенью 1830 г. был назначен к разлому, а летом следующего года и разобран по тем же причинам, что и большинство его собратьев по средиземноморской эскадре — «по гнилости». Скандала, как с «Эммануилом», не последовало, но факт остается фактом: корабль прослужил от спуска на воду до списания рекордно короткий срок — четыре с половиной года! Не имевший никаких боевых повреждений «Царь Константин» проплавал всего на один год больше, а «Князь Владимир» — на два!

Близнеца «Азова» корабль «Иезекииль» М.П. Лазарев «списал» напрасно. Удивительно, но он после осмотра в доке был признан годным для дальнейшей службы. После ремонта, выполненного под руководством А.В. Зенкова, корабль еще 10 лет проплавал и 7 лет прослужил блокшивом. Неказистое, казалось бы, дитя Охтинской верфи — «Великий Князь Михаил» перекрыло все рекорды для кораблей, построенных из соснового леса, и оставалось в строю 33 года (с двумя тимберовками) и еще 3 года в качестве плавкрана.

44-пушечные фрегаты архангельской постройки («Мария», «Ольга», «Александра») честно прослужили по 15—20 лет. Даже «Константин», построенный в «Александровскую эпоху», проплавав в общей сложности 11 лет, еще 10 был блокшивом в Свеаборге. Только изящный 36-пушечный фрегат «Елена» пришлось в 1831 г. переделать в транспорт, но и в этом качестве фрегат отслужил лишь 3 кампании и с 1835 превратился в блокшив в Ревеле.

Оба гротфейных корвета после ремонта в 1831 г. в Кронштадте почти четверть века оставались в строю Балтийского флота. Основательно тимберованный в 1846—1848 гг. «Наварин» даже направили на Дальний

¹ Морской сборник. 1850. № 12. С. 533—534.

² Письмо датировано 20 декабря 1830 г.

³ Лазарев М.П. Документы. Т.1. С. 381.

¹ Краткие сведения о последующей судьбе каждого из судов средиземноморской эскадры Л.П. Гейдена приведены в Приложении.

Восток в 1855 г. Правда, далее Северного моря корвет не продвинулся. Из-за полученных в шторм повреждений он ремонтировался в Портсмуте, вновь вышел в море и опять вернулся из-за сильной течи. После вторичного исправления поход корвета в преддверии Крымской войны пришлось прервать и отправить в Голландию, где он был продан. «Львица» в 1844 г. повредила себе корпус на камнях в финских шхерах, а при килевании в Або в том же году и затонула. Спустя несколько дней корвет удалось поднять, а в 1846—1847 гг. отремонтировать. В 1847—1848 гг. «Львица» вновь участвует в кампаниях на Балтике, но это были ее последние плавания. Еще шесть лет корвет простоял в Кронштадтском порту, а в 1855 был затоплен у острова Котлин для усиления ограждения Северного фарватера.

Отряд русских военных судов в греческих водах под командованием П.И. Рикорда оставался в Архипелаге до середины 1833 г. История действий этого отряда — тема для отдельной работы. Здесь можно лишь отметить, что русские моряки в сложнейших условиях междоусобной борьбы в Греции продолжали помогать центральному правительству, то пресекая готовые вспыхнуть мятежи, то воюя с восставшими, то выполняя специальные поручения, а вдобавок еще и согласовывая свои действия с «видами» эскадр союзниц.

В 1831 г. Рикорд отправил в Кронштадт корабли «Фершампенуаз», «Александр Невский», фрегаты «Княгиня Лович» и «Елисавета», получив в том же году взамен с Балтики 44-пушечные фрегаты «Анна» и «Екатерина» и 20-пушечные бриги «Парис» и «Аякс». Летом 1833 г. отряд Рикорда в составе обоих фрегат и 3 бригов («Улисс», «Телемак» и «Ахиллес») покинул греческие воды и перешел на Черное море. Все эти суда вошли в состав Черноморского флота, а моряки их экипажей «по сухому пути» вернулись в Кронштадт. В Архипелаге для надобностей

русской миссии в Греции остались бриги «Парис» и «Аякс».

Возвращение средиземноморских кораблей на Балтику осенью 1831 г. ознаменовалось гибелью линейного корабля «Фершампенуаз». Подготовленный к вводу в кронштадтскую гавань корабль загорелся буквально у входа в порт. Пожар начался в пустой кюйт-камере от пороховой пыли. Погасить его не удалось, и великолепный 84-пушечный корабль (головной серии таких судов Балтийского флота, как «Эмгейтен», «Гангут», «Императрица Александра» и другие) выгорел до дна. Погибли десятки моряков. На «Фершампенуазе» находилась большая часть архива эскадры в том числе отчетные финансовые документы за все время ее кампании. Последнее обстоятельство послужило поводом к слухам о преднамеренном поджоге корабля. Впрочем, комиссия во главе с М.П. Лазаревым, расследовавшая причины катастрофы, посчитала случившийся в кюйт-камере пожар самовозгоранием, а Николай I утвердил выводы комиссии¹.

Почти борт о борт с «Фершампенуазом» на Малом Кронштадтском рейде стоял вернувшийся вместе с ним корабль «Александр Невский». Ловким маневром моряки этого корабля, обрубив якорный канат и поставив паруса, избежали опасности от горевшего рядом судна. В 1832 г. корабль — первенец охтинских корабелов — переделали в фрегат, срезав верхний дек. В таком виде «Александр Невский» прослужил до 1846 г.

¹ Сам М.П. Лазарев впоследствии рассказывал, что, когда он доложил выводы комиссии императору, тот твердо заявил адмиралу: «А я тебе говорю, что корабль сожгли!» Однако Михаил Петрович сумел отстоять вывод комиссии (о самовозгорании или небрежности при зачиске кюйт-камеры). См.: Русский архив. 1877. Кн. 2. С. 473—474.

Прекрасные ходоки фрегаты «Княгиня Лович» и «Елисавета», построенные в Петербурге, оставались в строю флота лишь 10 лет после спуска их на воду, с той только разницей, что «Лович» превратилась в блокшив в Николаеве, а «Елисавета» — в плавсклад (магазин) в Кронштадте.

Бригам, входившим в состав эскадры Гейдена, выпала нелегкая и зачастую неблагоприятная доля — «колесить» по Средиземному морю в разные стороны и иногда в самых неблагоприятных условиях. Все 4 однотипных 20-пушечных брига, построенных на Охтинской верфи по чертежам знаменного «Феникса», показали себя очень неплохо, оказавшись, подобно прототипу, ходкими, мореходными и еще, на удивление, крепко «сколоченными» для судов из соснового леса. Балтийские брига «Усердие» и «Охта» прослужили после тимберовки в 1835 г. соответственно 10 и 12 лет. Оставшийся на Черноморском флоте «Телемак», отремонтированный в 1836, оставался в строю еще 16 лет. Второй «черноморский» бриг «Улисс» и без ремонта плавал до 1841 г.

Всех их пережил скромный по своим размерам 16-пушечный бриг «Ахиллес». Построенный в Свеаборге из дуба талантливым мастером Зенковым еще в 1819 г. бриг входил в состав Черноморского флота и до и после Крымской войны (1853—1856) и был разобран в Николаеве только на рубеже 60-х гг.

Ближайшие помощники и соратники адмирала Л. П. Гейдена на Средиземном море — М. П. Лазарев и П. И. Рикорд стали самыми знаменитыми и всеми уважаемыми деятелями отечественного военноморского флота в царствование Николая I.

Биография Михаила Петровича Лазарева (1788—1851), вскоре после окончания «Архипелагской экспедиции» возглавившего Черноморский флот и про-

командовавшего им 18 лет, широко известна¹. Стоит отметить, что в качестве начальника штаба эскадры Лазарев, оставаясь в какой-то степени в тени, оказал сильное влияние на результативность многих решений своего прямодушного и горячего главнокомандующего.

Петр Иванович Рикорд (1779—1855), ранее известный балтийским морякам разве только как мореплаватель и спаситель своих товарищей с шлюпа «Диана» из японского плена, прославился своей многомесячной блокадой Дарданелл, которую исполнил «с величавшим благоразумием, редким знанием дела и совершенным успехом». На гребне этой славы Рикорд возглавил русский отряд кораблей в греческих водах. В течение 3 лет (1830—1833) он «терпением, кротостью и благоразумием примирял враждующие партии, смягчал и охлаждал запальчивые порывы своих союзников (*англичан и французов*), — проявив, как пишет его биограф Н. Греч, — все качества храброго воина и дальновидного дипломата (...) среди безначалия, возмущений и убийств...»². За эту, блестяще выполненную П. И. Рикордом, военно-политическую миссию он был удостоен ордена Св. Владимира 2-й степени и чина вице-адмирала. После возвращения на Балтику Петр Иванович командовал 1-й флотской дивизией (1833—1835), сменив Л. П. Гейдена, был членом Адмиралтейств-совета, возглавляя одновременно Комитет по постройке пароходов для Балтийского флота, а затем — Каспийского моря, и с 1850 —

¹ Кроме известного 3-томного собрания документов о Лазареве и нескольких изданий истории Черноморского флота можно рекомендовать такие книги об адмирале, как: Островский Б. Г. Лазарев // Под ред. адм. Е. Е. Шведе. М., 1966; Фирсов И. И. Антарктида и Наварин. Ярославль, 1983.

² Биография адмирала Петра Ивановича Рикорда. Сост. Н. Греч // Морской сборник. 1855. № 11. Отдел учено-литературный. С. 13.

Ученый комитет. Увенчанный высокими наградами, полный адмирал (с 1843 г.) в свои 77 лет в 1854 г. еще и возглавил объединенные (1-ю и 2-ю) флотские дивизии, собранные на кронштадтских рейдах для защиты главной балтийской военно-морской базы от возможной атаки англо-французским флотом.

Гибель «Фершампенуаза» не отразилась на судьбе его командира Григория (Георга) Ивановича фон Платера (1782—1861), незадолго до возвращения из Средиземного моря в Кронштадт произведенного в контр-адмиралы¹. Бывший начальник штаба эскадры и отряда Рикорда он уже в 1832 г. командовал эскадрой в дивизии адмирала Гамильтона. Через год Платер стал начальником бригаа 3-й флотской дивизии, а через два года возглавил эту дивизию, которой руководил 10 лет (1836—1846). Член Адмиралтейств-совета и полный адмирал (с 1852) он в 1852—1853 гг. являлся главным командиром Кронштадтского порта, а затем сенатором.

Многие командиры судов средиземноморской эскадры Гейдена дослужились до адмиральских званий, занимали высокие посты на флоте и «на берегу». Стали полными адмиралами А. Н. Авинов («Гангут»), Л. Ф. Богданович («Александр Невский»), Л. Л. Гейден («Львица»), братья И. П. и Н. П. Епанчины («Про-

¹ Вся вина за гибель «Фершампенуаза» легла на исполняющего обязанности командира этого корабля, бывшего старшего офицера капитан-лейтенанта Антона Ивановича Барташевича. Трудно сказать, за какие, а точнее, за чьи грехи отдувался на следствии Барташевич, только в 1832 г. он был разжалован в матросы «за неисполнение обязанностей». Опытный моряк оставался матросом лишь 2 года: с 1834 по 1837 гг. последовательно произведен в мичманы, лейтенанты и капитан-лейтенанты и в 1838 г. переведен в 1-й Учебный морской экипаж (будущее техническое училище морского ведомства), где служил до 1846 г., а затем командовал ластовыми экипажами до конца жизни. Умер в 1851 г.

ворный» — «Александр Невский» и «Елена» соответственно), Д. П. Замыцкий («Телемак»), Н. Б. Никонов («Сухум-Кале»), П. С. Нахимов («Наварин»), С. П. Хрущов («Константин» и «Азов»); вице-адмиралами Р. П. Бойль («Александра»), В. Ф. Бологовский («Княгиня Лович»), И. Н. Бугаков («Царь Константин»), П. Е. Чистяков («Елисавета»), Е. Е. Куличкин («Эммануил»); генерал-лейтенантами А. Ф. Северюков («Ольга») и П. М. Баранов («Константин»).

Долгая и грудная кампания на Средиземном море была хорошей школой для большинства молодых офицеров эскадры, ставших впоследствии, подобно своим командирам, известными деятелями русского флота.

Конечно, далеко не все герои средиземноморской эпопеи 1827—1830 гг. оказались баловнями судьбы и дослужились до высоких чинов и больших должностей, которых, наверно, вполне заслуживали. Уже упоминалось, что в 1830 г. умерли «на посту» командир фрегата «Александра» капитан 2 ранга Е. А. Шлипенбах и командир брига «Пример» капитан-лейтенант Ф. Л. Морской. В 1832 г. скончался бывший командир фрегата «Мария» капитан 1 ранга П. Д. Ишкарин, в 1834 — командир брига «Охта», капитан 2 ранга Д. В. Никольский, в 1836 — герой Наварина, а затем командир брига «Ахиллес» капитан 2 ранга И. П. Бугенев. По разным причинам некоторые из офицеров покинули службу, прервав свою карьеру на флоте. Например, уволились с флота такие гангутцы, как командир брига «Усердие» М. Д. Анненков (в 1832 г.), А. П. Рыкачев (в 1833 г.)¹, командир фрегата «Проворный» О. Т. Готовцев (в 1836).

¹ Александр Петрович Рыкачев (1803—1870) поступил в Морской корпус в 1816 г. «прямо в гардемарины», а в следующем году в числе лучших выпускников корпуса плавал на Балтике на бриге «Феникс», с 1819 — мичман. В 1822—1827 гг. был флаг-офицером при адмирале Р. В. Кроуне. В 1827—1828 гг. служил на корабле «Гангут», затем на фрегате «Касгор», после отправления фрегата в

И все же именно офицеры средиземноморской эскадры составили цвет командного состава русского флота до середины XIX столетия. Историки почему-то упоминают в этом случае исключительно питомцев Лазарева с корабля «Азов» — будущих черноморцев и героев Крымской войны лейтенанта П. С. Нахимова, мичмана В. А. Корнилова и гардемарина В. И. Истомина. Слава этих моряков заслужена и бесспорна, но на том же корабле служили мичман Е. В. Пулягин, будущий полный адмирал, дипломат и даже министр народного просвещения, и К. И. Истомин, тоже ставший полным адмиралом (1870). Не грех вспомнить, что и на других судах эскадры служили настоящие моряки и будущие адмиралы. Например, на «Гангуте» — капитан-лейтенант П. Ф. Анжу (адмирал с 1866 г.) и лейтенант Е. И. Цебриков (вице-адмирал с 1859); на «Иезекииле» — мичман С. В. Воеводский (адмирал, 1877); на «Фершампенуазе» — лейтенант И. И. Шанц (адмирал, 1866) и мичман К. К. Сиденспер (вице-адмирал, 1879); на «Эммануиле» и фрегате «Елена» мичманы братья Ф. Д. и Б. Д. Нордманы (ставшие адмиралами в 1874 и 1876 гг. соответственно); на «Алекса́ндре Невском», а потом на «Наварине» служил мичман В. С. Завойко (адмирал, 1874), на том же «Наварине» — мичман А. И. Панфилов (адмирал, 1866), на фрегате «Ольга» — лейтенант П. М. Юхарин (адмирал, 1871). Все они преумножили славу русского флота.

Кронштадт состоял при командире порта Л. Ф. Богдановиче, приписанном к «Алекса́ндру Невскому». На этом корабле он и вернулся в Кронштадт в октябре 1831 г. В 1832 г. женился и в начале 1833 оставил службу, поселившись в имении жены в Ярославской губернии. В отечественной военно-морской истории имя Рыкачева сохранилось благодаря его воспоминаниям о П. С. Нахимове и, конечно, запискам «Год Наваринской кампании».

Нужно отметить, что после Наваринского сражения на долю русских моряков в Средиземном море, адмиралов, офицеров, безьянных нижних чинов, пришелся долгий тяжкий труд: частые переходы в любую погоду, кропотливое бдение у Дарданелл и досмотры купеческих судов, постоянный ремонт гниющих прямо на глазах собственных кораблей. В течение двух с половиной лет приходилось недосыпать и недоедать, мерзнуть на сквозняках зимой и мучиться в непривычной жаре летом и, при всем том, чуть ли не ежедневно быть готовыми вступить в бой не только с противником (турецко-египетским флотом), но и со своими же союзниками — англичанами. Вместо «славных» боевых ран морякам эскадры Гейдена достались болезни, а зачастую и безвестная смерть с погребением в водах Средиземного моря или в скромной могиле на чужой земле. «Мирные» потери раз в 8 превышали боевые «наваринские»¹. Награждали за этот труд скупо.

Казалось бы, главной наградой нашим морякам должна была стать память благодарных потомков, как русских, так и греческих. Однако чужие тяготы быстро забываются. До сих пор об эскадре Гейдена, столь успешно действовавшей на Средиземном море, вспоминают в России редко: как правило, к юбилеям (главным образом Наваринского сражения).

В маленьком греческом городке Пилос, расположенном на южном берегу Наваринской бухты, в бывшей турецкой крепости есть небольшой музей,

¹ До сих пор не составлен поименный список всех нижних чинов, погибших при Наварине (выявлены 38 фамилий из 59). Подсчитать число умерших на эскадре за всю кампанию — дело куда более сложное. Для этого, например, нужны вахтенные журналы судов, участвовавших в кампании (далеко не все журналы сохранились). Также проблематично выявить сведения о дальнейшей судьбе больных матросов, возвращавшихся в Кронштадт на отправляемых на Балтику кораблях.

посвященный памятной битве. На главной площади городка — «Площади Трех Адмиралов» — стоит памятник с барельефами адмиралов Кодрингтона, Гейдена и де Риньи. На другой стороне бухты, на острове Сфактерия, русские военные моряки соорудили в 70-х гг. XIX в. памятник своим соотечественникам, погибшим во время Наваринского сражения и погребенным в бухте, дополненный в 1960 и 1996 гг. стелой и памятной мраморной доской.

Несколько строчек в энциклопедиях, несколько реликвий в музеях... и все. Для того чтобы напомнить о подвиге русских моряков и написана эта книга.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Список кораблей и судов Балтийского корабельного флота числившихся на лицо на 1 января 1826 г.¹

Ранг	Название № на схеме кронштадт. гаваней	Место, год постройк.	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
Корабли					
120-п.	«Храбрый» (22)	СПб, 1808	В Военной гавани, где выброшен на мель	На мели	В 1826 - 1827 назначался к разборке. Разобран на мели в 1828 (или 1829).
110-п.	«Лейпциг» (6)	СПб, 1816	В Средней гавани, выброшен на мель. Снят с мели 15.12.1824 г.	Годен с исправлениями в «здешнее море»	В 1829 решено оставить под «магазин». В 1832(?) разобран.
	«Твердый» (21)	СПб, 1819	В Военной гавани	Предназначен к разобранию	В 1827 назначен к разборке, что подтверждено 21.06.1827 указом императора.
	«Ростислав» (4)	Кроншт., 1813	В Военной гавани, устоял на швартовых	К вводу в Канал ²	В 1827 назначен под магазин, «для помещения шанцевого инструмента». В том же году разобран (?).
84-пуш.	«Фершампенуаз» (22)	СПб., 1817	В Военной гавани, устоял на швартовых	В здешнее море благонадежен с исправлениям	В 1828 г. тимберован и отправлен на Средиземное море. Погиб в 1831.
	«Эмгейтен» (с 1829 «Кронштадт») (15)	СПб., 1822	В Средней гавани, выброшен на мель	На мели	Снят с мели 27.09.1829. Исправлен и введен в строй. Плавал в кампании 1829 - 1830. В 1835 переделан в блокшив.
	«Гангут»	СПб, 1825	---	В дальнее плавание благонадежен	Отправлен в 1827 в Средиземное море. Исключен из списков флота в 1871.
74-пуш.	«Северная звезда» (8)	Арх., 1807	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят с мес 9.11.1824	К разобранию	В 1827 назначен к разборке. В том же году разобран.

Ранг	Название № на схеме кронштадт. гаваней	Место, год постройки	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
	«Борей» (7)	Арх., 1807	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят с нее 9.11.1824	Назначен под магазин	В 1827 назначен под магазин. В 1829 разобран
	«Святослав» (16)	Арх., 1809	В Военной гавани, выброшен на мель	На мели. Предназначен под магазин	В 1827 назначен под магазин. В 1828 — под блокшив, в том же году разобран.
74-пуш	«Принц Густав» (5)	Арх., 1811	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 9.11.1824	Вести в Канал для осмотра	В 1827 — 1828 назначен к разборке.
	«Чесма (Чесма)»	СПб, 1811	В Сухом канале «для разломки»	К разобранию	Разобран в 1826 (1828?).
	«Память Евстафия»	СПб, 1812	В Сухом канале «для разломки»	К разобранию	Разобран в 1826 (1828?).
	«Юпитер» (30)	СПб, 1812	В Военной гавани, выброшен на мель.	На мели, предназначен к разборке(?)	Снят с мели 12.08.1827 и тогда же разобран.
	«Берлин» (3)	Арх., 1813	В Военной гавани, устоял на швартов.	Под магазин.	В 1827 — 1828 назначался под блокшив в Ревеле. С 1.01.1829 «магазин № 1». В 1830 удостоен к разборке.
	«Гамбург» (28)	Арх., 1813	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 23.12.1824	К вводу в Канал для осмотра	В 1827 назначен под магазин. В 1828 «магазин №2». В 1830 удостоен к разборке. Разобран в 1828.
	«Петр» (2)	СПб, 1814	В Военной гавани, устоял на швартовых.	—	—
	«Финланд» (17)	СПб, 1814	В Средней гавани, выброшен на мель.	На мели. Предназначен к разборке	Разобран на мели в 1828.
	«Арсис» (27)	Арх., 1816	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 25.10.1825	К вводу в Канал.	С 1827 предназначен под блокшив. С 1828 «блокшив №1».
	«Кацбах» (4)	Арх., 1816	То же. Снят с мели 9.11.1824	К вводу в Канал.	То же. С 1828 «блокшив №2».
	«Ретвизан» (24)	Арх., 1818	В Средней гавани. Устоял на швартов.	—	В 1828 предназначен под магазин. По императорскому повелению превращен в блокшив для служителей в Ревеле. В 1829 «блокшив №3». Разобран в 1833.
	«Трех Святителей» (31)	Арх., 1819	В Военной гавани, выброшен на мель.	На мели. Назначен к разборке.	Разобран на мели в 1828.
	«Святой Андрей» (25)	Арх., 1821	В Сухом канале.	Благонадежен в дальнее море с исправлениями	Участвовал в кампаниях 1826 — 1829. С 1830 «блокшив №4» в Кронштадте.
	«Сысой Великий» (16)	Арх., 1822	В Средней гавани. Устоял на швартов.	Благонадежен в дальнее море с исправлениями	Участвовал в кампаниях 1825 — ?
	«Проход»	Арх., 1823	В Средней гавани, выброшен на мель.	На мели	Снят с мели 27.09.1829. Тимберован в 1829 — 1830. Разобран в Свеаборге в 1846.
	«Князь Владимир»	Арх., 1824	В Сухом канале, после прихода из Петербурга.	Благонадежен	Плавал в кампании 1826 — 1830. С 1831 блокшив в Свеаборге.

Ранг	Название № на схеме кронштадт. гаваней	Место, год постройки	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
	«Царь Константин»	Арх., 1825	—	Благонадежен	Плавал в кампании 1826 — 1830. В 1831 разобран в Кронштадте.

Корабли, не вошедшие в список судов на 1.01.1826 г.

74-пуш	«Не тронь меня» (17)	Арх., 1809	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 15.11.1824	Магазины в Кронштадте	Разобран в 1828
	«Трех Иерархов» (16)	Арх., 1809	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 15.11.1824	Магазины в Кронштадте	Магазин в Кронштадте (с 1827)
	«Орел»	Арх., 1807	Блокшивы-казармы в Свеаборге	—	На 1830 — «блокшив № 6». Разобран в 1833.
66-пуш	«Всеволод»	Арх., 1809	Блокшивы-казармы в Свеаборге	—	На 1830 — «блокшив № 7»
64-пуш	«Победоносец»	Арх., 1809	Блокшивы-казармы в Свеаборге	—	На 1830 — «блокшив № 8»
	«Мироносец»	СПб, 1811	В Сухом канале для разборки	Разобран в Кронштадте в 1825	—

Фрегаты

64-пуш	«Эммануил»	СПб, 1824	В СПб в постройке.	Благонадежен	Плавал в кампании 1826 — 1830
44-пуш	«Быстрый» (23)	Арх., 1807	Брандвахта у ворот Купеческой гавани. Устоял на месте.	Предположен к разборке	Разобран в 1827 (?)
	«Амфитрида» (18)	СПб, 1808	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 14.11.1824	К вводу в Канал для осмотра	Разобран в 1828
	«Архипелаг» (20)	СПб, 1811	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 14.11.1824	—	Разобран в 1828 (?)
	«Аргус» (19)	СПб, 1813	То же. Снят с мели 9.10.1825	—	Разобран в Кронштадте в 1828
	«Диана» (13)	Арх., 1818	То же. Снят с мели 9.11.1824	К вводу в Канал для осмотра	Участвовал в кампании 1827. В 1829 по исправлению благонадежен для плавания в здешнее море
	«Автроил» (9)	СПб, 1819	В Военной гавани, устоял на швартовых	К вводу в Кан. для осмотра	С 1829 «магазин №3»
	«Патрикий» (10)	Арх., 1819	В Военной гавани, устоял на швартовых	С исправлен. благонадежен	Участник кампании 1826. В 1827 (14.02) подписан указ Николая I «разобрать по неблагонадежности». В том же году разобран.
	«Легкий» (6)	СПб, 1819	В Военной гавани, устоял на швартовых	Назначен для дальней брандвахты.	Участник кампании 1826. В 1827 решено переоборудовать под магазин. С 1829 «магазин № 4»

Ранг	Название № на схеме кронштадс. гаваней	Место, год постройк.	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна в 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
44-пуш.	«Меркуриус» (25)	Арх., 1820	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 8.07.1825	К вводу в Канал	В начале 1829 решено разобрать «по гнилости». В том же году разобран.
	«Проворный» (24)	СПб, 1820	То же. Снят 17.12.1824	В здешнее море благонадежен	Плавал в кампании 1826—1828. Разобран в Кронштадте в 1831.
	«Вестовой» (4)	1822	То же. Снят 8.11.1824	В дальнее море благонадежен	Плавал в кампании 1826—1827. Погиб в 1827.
	«Константин»	Арх., 1824	В Сухом канале для обшивки медью	В дальнее море благонадежен	Плавал в кампании 1826—1830. С 1837 блокшив в Свеаборге
42-пуш.	«Свеаборг» (12)	СПб., 1809	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 14.11.1824	К вводу в Канал	Разобран в 1828 в Кронштадте
36-пуш.	«Гектор» (11)	СПб., 1817	То же. Снят 10.11.1824	Под килебалку в Ревельский п.	Разобран в Кронштадте в 1828 (?).
	«Крейсер»	Арх., 1821	В кругосветном плавании.	С исправления в здешнее море благонадежен	Участник кампаний 1827—1830. В 1829 предположен под «магазин». Переделан под магазин в 1831.
	«Александр Невский» (с 1826 «Виндгунд») ⁽³³⁾	СПб, 1821	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 18.6.1825	Назначен вместо транспорта для рейсов в Архангельск	В 1826 переделан в транспорт. Участник кампании 1827.
	«Кастор» (29)	СПб, 1823	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 17.12.1824	В дальнее море благонадежен	Плавал в кампании 1826—1828. Разобран в Кроншт. в 1830.
	«Виндгунд»	СПб, 1823	В Военной гавани, выброшен на мель.	На мели	Разобран на мели в 1828.
	«Елена»	Арх., 1825	Строился в Архангельске	В дальнее плавание благонадежен	Плавал в кампании 1826—1830. С 1831 транспорт, с 1835 блокшив.
32-пуш.	«Полукс» ⁵ (10)	СПб, 1812	У Мокрого дока, выброшен на мель. Снят 20.12.1824	К вводу в Канал.	Разобран в Кронштадте в 1828.
24-пуш.	«Помона»	Арх., 1817	Находился в Ревеле	С исправлен. благонадежен в здешнее море	В 1828 назначен к разборке. Разобран в Ревеле в 1829 (?).
	«Помощный» (26)	Арх., 1821	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 4.12.1824	—	Участник кампании 1826. В 1829 назначен Ревель под брандвахту.
	«Малый»	СПб, 1816	В СПб.	—	—
	«Урания» ⁶	СПб, 1820	В СПб.	—	В 1834 тимберован. Разобран в 1838.

Корвет (бомбардировочный)

24-пуш.	«Гремящий» (32)	СПб, 1822	В Военной гавани, выброшен на мель. Снят 14.12.1824	В 1826 введен в Канал для обшивки медью	Плавал в кампании 1827—1829
---------	-----------------	-----------	---	---	--------------------------------

Ранг	Название № на схеме кронштадс. гаваней	Место, год постройк.	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
Шлюпы					
28-пуш.	«Камчатка» (23)	СПб, 1817	В Военной гавани, брошен на мель. Снят 21.11.1824.	В 1825 решено обратить в транспорт. В 1826 — для жилья служителей.	С 1828 таможенная брандвахта в Кронштадте
	«Восток» (21)	СПб, 1818	В Средней гавани у Мокрого дока, брошен на мель	На мели	Разобран на мели в 1828.
	«Аполлон» (18)	СПб, 1821	В Средней гавани, брошен на мель	На мели	Разобран на мели в 1828.
24-пуш.	«Предприятие»	СПб, 1823	В дальнем плавании	Для осмотра и килевания	В 1830 обращен в военный транспорт; в 1832 разобран.
	«Смирный» ⁷	СПб, 1824	В 1825 на мели	В 1825 рейс в Архангельск	В 1826 — благонадежен. В 1830 потерпел крушение в п. Каттегат
20-пуш.	«Мирный»	Лодейное Поле, 1818	В 1825 в Свеаборге	В 1826 находил в Ревеле. С исправлениям. благонадежен. Предполагалось обратить в тр-рт	В конце 1829 «велено разобрать». В 1830 разобран в Кронштадте
	«Благомерный» (11)	Лодейное Поле, 1818	В Средней гавани у Мокрого дока, брошен на мель. Снят 23.12.1824	К разобранию	Разобран в Кронштадте в 1828.
	«Ладога» (19)	Лодейное Поле, 1820	В Средней гавани, брошен на мель	Решено обратить в транспорт	Разобран на мели в 1828.
16-пуш.	«Свирь»	Лодейное Поле, 1820	Разбился в 1824 у о. Нерва	—	—
18-пуш.	«Пирам»	Лодейное Поле, 1806	В Архангельске под брандвахтой	—	Разобран в Архангельске в 1826
	«Открытие»	СПб, 1819	В 1825 в Свеаборге	С исправлен. благонадежен	—
Бриги					
20-пуш.	«Олимп» (41)	СПб, 1817	В Военной гавани, брошен на мель. Снят 17.12.1824	В здешнее море благонадежен	Разобран в Кронштадте в 1827.
	«Ида» (40)	СПб, 1820	В Военной гавани, брошен на мель	На мели	Исправить после снятия. Разобран на мели в 1827
	«Гонец»	СПб, 1818	В Роченсальме под брантвахту	В 1826 в Свеаборге	В 1828 разобран в СПб(?) ⁸
	«Меркурий»	СПб, 1808	—	В Кронштадте под брандвахту. в Купеч. гавани	В 1828 под брандвахту. Разобран в 1830
16-пуш.	«Ахиллес»	Свеаборг, 1819	В Свеаборге	Благонадежен с исправлениями	Плавал в Средиземном и Черном морях
	«Аякс» (37)	СПб, 1820	В Военной гавани, брошен на мель	На мели	Исправить после снятия. Разобран на мели в 1827.
	«Святой Лаврентий» (2)	СПб, 1820	В Средней гавани у Мокрого дока, брошен на мель. Снят 8.11.1824	Благонадежен в здешнее море	В 1828 под брандвахту в Риге. В 1832 использ. в качестве мишени в Ревеле для артил.

Ранг	Название № на схеме кронштадт. гаваней	Место, год постройк.	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
	«Новая Земля» «Охтенка» ⁹	Арх., 1820 СПб, 1821	В Архангельске В Ревеле	— Благонадежен в здешнее море	Разобран в 1841 В 1828 под брандвахту в Ревеле. Разобран там же в 1829
14-пуш.	«Рига»	СПб, 1821	Брандвахта в СПб	Брандвахта в СПб	В 1828 обставить под брандвахту. Разобран в 1830
	«Комерстракс» (1)	Трофейный (1808)	В Средней гавани, брошен на мель. Снят	В брандвахту в Кронштадте	В 1827 тимберован в Кронштадте
Люгера					
16-пуш. шх.	«Радуга» (42)	СПб, 1818	В Военной гавани, брошена на мель. Снята 23.12.1824	Благонадежен в здешнее море	Разобран в Кронштадте в 1828
14-пуш. шх.	«Цербер» (39) голет «Олень»	СПб, 1814 СПб, 1809	В Военной гавани брошен на мель В Ревеле	На мели С исправлен. благондежен	К разобранию. Разобран в 1828 в СПб В 1828 тимберовать в Ревеле. Разобран там же в 1833.
	голет «Кюмень»	СПб, 1810	В Роченсальме	К разборке	Разобран в Кронштадте в 1828.
Кагера (одномачтовые)					
12-п. ¹⁰	тендер «Янус» (36)	СПб, 1814	В Военной гавани брошен на мель	На мели. Разобрать	Разобран на мели в 1827.
	тендер «Эол» (14)	СПб, 1817	В Средней гавани, брошен на мель. Снят 21.11.1824	Благонадежен	Под брандвахту в 1827—1828. в Роченсальме. В 1829 разобран в Кронштадте
	«Зефир» тендер «Пегас» (13)	СПб, 1817 СПб, 1818	В Риге В Средней гавани брошен на мель. Снят 18.03.1825	Разобрать Под маяк	Разобран в 1827. Разобран в Кронштадте в 1830.
	«Колым»	СПб, 1819	В Або	С починкой благондежен	Разобран в Кронштадте в 1830.
	бриг «Кадьяк» (35)	СПб, 1819	В Военной гавани брошен на мель	На мели. Разобрать	Разобран в Кронштадте в 1830.
18-п. ¹¹	тендер «Атис» (1808)	Трофейный (1808)	4.10.1823 затонул у о. Нутгольм ¹²	—	—

Гвардейские суда (не входили в штатное положение)¹³

24-пуш	фрегат «Россия»	СПб, 1814	В СПб.	В 1825 назначен под брандвахту	С 1827 «Екатерингоф», с 1831 магазин при Охтинской верфи
	фрегат «Россия»	СПб, 1825	Строился в СПб.	—	—
14-пуш	голет «Паллада»	СПб, 1815	В СПб.	—	Разобран в СПб, в 1835.
10-пуш	голет «Церера»	СПб, 1815	В СПб.	—	—
12-пуш	яхта-бриг «Нева»	СПб, 1809	В СПб.	—	Разобрана в Риге в 1838.

Ранг	Название № на схеме кронштадт. гаваней	Место, год постройк.	Местонахождение во время наводнения в Кронштадте 1824 г. и после него	Заключение о состоянии судна 1826 г.	Примеч. (дальнейшая судьба)
14-пуш. бриг	«Пожарский» голет «Торнео» шхуна «Опыт»	Куплен в 1824 СПб, 1821 СПб, 1819	В СПб. В СПб. В СПб.	— — —	Разобран в СПб в 1830. Тимберован в 1835. Разобрана в Кронштадте в 1830.

Транспорты (трехмачтовые)¹⁴

«Урал» ¹⁵ (20)	Арх., 1816	В Средней гавани брошен на мель	—	—	—
«Мезень»	1819	В Архангельске	—	—	В 1826 разбился у Аспе
«Фортуна»	Куплен в 1807	В Архангельске	—	—	Разобран в Архангельске в 1830
«Весна» (3)	Куплен в 1820 ¹⁶	В Средней гавани брошен на мель у Мокрого дока. Снят 8.11.1824	Назначен к разборке в 1825	—	Разобран в Кронштадте в 1827
«Лето» (7)	Куплен в 1820	В Средней гавани брошен на мель у Мокрого дока. Снят 7.04.1825	Назначен к разборке в 1825	—	Разобран в Кронштадте в 1827
«Каледония» (34)	Конфиск. в 1811	В Военной гавани брошен на мель	В Кронштадте под таможен. брандвахт.	—	Разобран на мели в 1828
«Алфиус»	Конфиск. в 1810	—	В Кронштадте под таможен. брандвахт.	—	Превращен в 1828 в блокшив в Кронштадте
«Филадельфия» ¹⁷	Конфиск. в 1812	На мели	—	—	—
«Граф Хвостов»	Куплен в 1820	В Свеаборге	—	—	В 1837 сторел в Ревеле
«Ревель»	СПб, 1824	В СПб.	—	—	Перечислен в бриги
16-пуш.	«Кроткий» ¹⁸	СПб, 1825	В постройке	—	—

Примечания:

¹ За основу «Списка...» взята отчетная таблица под таким названием, составленная в морском министерстве к 1.01.1826 (РГАВМФ, ф. 205, оп. 1, д. 371, л. 11) и выписки из «Табели о судах Черноморского, Балтийского и Каспийского флота за 1825 год» (РГАВМФ, ф. 203, оп. 1, д. 1145, л. 58, 80.). Используются также данные, опубликованные в справочниках по истории отечественного флота (Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов 1668—1860 гг. СПб., 1872; Данилов А. М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996; Чернышев А. А. Русский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т. 1. М., 1997). Приняты следующие сокращения: Арх. — Архангельск, Кроншт. — Кронштадт, СПб. — Санкт-Петербург.

² Канал — канал в док Петра I в Кронштадте.

³ Сухой канал — док Петра I в Кронштадте.

⁴ В документах писали и «Виндхунд» и «Вингунд».

⁵ «Поллукс», «Полюкс».

⁶ Учебный фрегат Морского корпуса. Встречается наименование «Уралий».

⁷ Последний шлюп, построенный для военно-морского флота.

⁸ В справочнике Веселаго приводятся сведения о двух 20-пушечных бригах с одинаковым наименованием «Гонец»: 1-й (построен в 1808) и 2-й несколько больших размеров (построен в СПб в 1818 г). Скорей всего в «Списке» речь идет об этом 2-м бригае, разобранным в Свеаборге в 1828, а 1-й, вероятно, был исключен из списков раньше или переименован.

⁹ Другое написание «Охтянка» и «Охтинка».

¹⁰ По справочнику Веселаго, 15 орудий.

¹¹ Фальконетов (так в документе).

¹² Числился в составе флота, до исключения из списков в 1826 г.

¹³ Кроме перечисленных, в число «гвардейских» входили несколько мелких судов, в том числе бот «Алард», 2 буера, яхты «Волхов», «Голубка», «Селигер».

¹⁴ Далее в документе перечислялись двухмачтовые транспорты, различные мелкие суда и суда гребного флота.

¹⁵ В ряде документов именовался 30-пушечным шлюпом.

¹⁶ По справочнику Веселаго, куплены в 1820 г.

¹⁷ Именовалось также лоц-судном.

¹⁸ В ряде документов числится шлюпом.

Сведения о судах русской эскадры в Средиземном море в 1827–1830 гг.

Эскадра Л. П. Гейдена, направленная в 1827 г. в Средиземное море

Тип:	линейный крейсер
Название судна:	Азов
Ранг:	74-пушечный
Место постройки:	Архангельск
Строитель:	А.М. Курочкин ¹
Дата закладки:	20.10.1825
Дата спуска:	26.05.1826
Размеры ² , м:	длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий:	80 (24 — 36 фунтовых, 30/22 — 24 фунтовых, разных — 4 единорога)
Номер экипажа:	12-й
Командир:	капитан 1 ранга М.П. Лазарев, с марта 1828 — С.П. Хрущев
Экипаж ³ :	610, в том числе офицеров — 34, гардемарин и кадет ⁴ — 2, нижних чинов — 574

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830, назначен к разборке 28.07.1831.

Тип:	линейный крейсер
Название судна:	Иезекииль
Ранг:	74-пушечный
Место постройки:	Архангельск
Строитель:	А.М. Курочкин
Дата закладки:	20.10.1825
Дата спуска:	26.05.1826
Размеры, м:	длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий:	80 (24 — 36 фунтовых, 30/22 — 24 фунтовых, разных — 4 единорога)
Номер экипажа:	10-й
Командир:	капитан 2 ранга И.И. Свинкин
Экипаж:	630, в том числе офицеров — 27, гардемарин и кадет — 2, нижних чинов — 601

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830, тимберован там же в 1832 (А.В. Зенков). С 1842 года блокшив в Свеаборге. Разобран в 1849 году.

Тип:	линейный крейсер
Название судна:	Александр Невский
Ранг:	74-пушечный
Место постройки:	Петербург, Охтинская верфь
Строитель:	В.Ф. Стоке
Дата закладки:	24.09.1825

Дата спуска: 07.10.1826
Размеры, м: длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий: 76 (24 — 36 фунтовых, 30 — 24 фунтовых, 16 — 8-фунтовых, 6 — 6-фунтовых, разных — 4 картаульных)
Номер экипажа: 7-й
Командир: капитан 2 ранга Л. Ф. Багданович, с января 1828 — капитан 2 ранга И. П. Епанчин
Экипаж: 583, в том числе офицеров — 26, гардемарин и кадет — 7, нижних чинов — 550

Примечания: Вернулся в Кронштадт 10.09.1831. В 1832 году переделан во фрегат. С 1846 года превращен в плавсклад в Кронштадте. Разобран в 1847 году.

Тип: линейный крейсер
Название судна: Гангут
Ранг: 84-пушечный
Место постройки: Петербург, Главное Адмиралтейство
Строитель: И. В. Курепанов
Дата закладки: 08.08.1822
Дата спуска: 19.09.1825
Размеры, м: длина — 58,8, ширина — 15,3, глубина интрюма — 6,0
Число орудий: 84 (32 — 36-фунтовых, 22 — 12-фунтовых, разных — 4 медных картаульных)
Номер экипажа: 2-й
Командир: капитан 2 ранга А. П. Авинов
Экипаж: 659, в том числе офицеров — 29, гардемарин и кадет — 1, нижних чинов — 629

Примечания: Вернулся в Кронштадт 11.07.1828. В 1832—1834 гг. тимберован (К. А. Глазырин). В 1854—1856 гг. тимберован вторично с переделкой в парусно-винтовой корабль (П. И. Мордвинов). Последний раз находился в кампании в 1863 году. Исключен из списков флота в 1871 году.

Тип: фрегат
Название судна: Елена
Ранг: 36-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А. М. Курочкин
Дата закладки: 05.07.1824
Дата спуска: 25.05.1825
Размеры, м: длина — 44,0, ширина — 11,6, глубина интрюма — 6,0
Число орудий: 41 (26 — 12-фунтовых, 10 — 6-фунтовых, 3 — 3-фунтовых разных — 4 мортиры)
Номер экипажа: 3-й
Командир: капитан-лейтенант Н. П. Епанчин (1-й)
Экипаж: 294, в том числе офицеров — 18, нижних чинов — 276

Примечания: В 1825 году перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1827—1830 годах находился на Средиземном море. Вернулся в Кронштадт 19.05.1830. В 1831 году переделан в транспорт, в 1836 году — в блокшив.

Тип: фрегат
Название судна: Кастор
Ранг: 36-пушечный

Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В. Ф. Стоке, В. А. Ершов, А. А. Попов
Дата закладки: 24.02.1822
Дата спуска: 22.05.1823
Размеры, м: длина — 44,0, ширина — 11,6, глубина интрюма — 6,0
Число орудий: 34 (24 — 12-фунтовых, 10 — 6-фунтовых)
Номер экипажа: 4-й
Командир: капитан-лейтенант И. С. Сытин
Экипаж: 279, в том числе офицеров — 14, нижних чинов — 265

Примечания: Вернулся в Кронштадт 16.07.1829. Разобран там же в 1830 году

Тип: фрегат
Название судна: Константин
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Архангельск
Строитель: А. М. Курочкин
Дата закладки: 18.07.1823
Дата спуска: 27.05.1826
Размеры, м: длина — 48,6, ширина — 12,7, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 48 (28 — 24-фунтовых, 18 — 8-фунтовых, 6 — 6-фунтовых, 2 — 3-фунтовых)
Номер экипажа: 1-й
Командир: капитан 2 ранга С. П. Хрущов, с марта 1828 П. М. Баранов
Экипаж: 352, в том числе офицеров — 18, нижних чинов — 344

Примечания: Вернулся в Кронштадт в мае 1830 года. В 1838 году переоборудован в Свеаборге в блокшив (П. М. Мордвинов). Разобран в 1848 году.

Тип: фрегат
Название судна: Проворный
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Петербург, Главное Адмиралтейство
Строитель: И. В. Курепанов
Дата закладки: 08.08.1822
Дата спуска: 19.09.1825
Размеры, м: длина — 48,6, ширина — 12,7, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 48 (28 — 12-фунтовых, 2 — 8-фунтовых, 18 — 6-фунтовых)
Номер экипажа: 1-й
Командир: капитан-лейтенант И. П. Епанчин (2-й), с января 1828 О. Т. Готовцев
Экипаж: 347, в том числе офицеров — 15, нижних чинов — 330

Примечания: Вернулся в Кронштадт 11.07.1828. Разобран там же в 1831 году.

Тип: корвет
Название судна: Гремящий
Ранг: 24-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В. Ф. Стоке, А. А. Попов
Дата закладки: 01.08.1821

Дата спуска: 30.06.1822
 Размеры, м: длина — 36,7⁶, ширина — 9,8, глубина интрюма — 4,6
 Число орудий: сведений нет
 Номер экипажа: 11-й
 Командир: капитан-лейтенант А.Н. Колюбакин
 Экипаж: 168⁷

Примечания: Вернулся в Кронштадт 16.07.1829. Разобран там же в 1830 году.

Транспорты Черноморского флота, перешедшие на Средиземное море в 1827 г.

Тип: транспорт
 Название судна: Сухум-Кале
 Ранг: от 300 до 400 т 3-мачтовый
 Место постройки: Николаев, Николаевское адмиралтейство
 Строитель: И.С. Разумов
 Дата закладки: 1827
 Дата спуска: 17.06.1827⁸
 Размеры, м: длина — 28,0, глубина интрюма — 4,6
 Число орудий: 6 — 3-фунтовых
 Номер экипажа: временно к 5-му⁹
 Командир: капитан-лейтенант Н.Б. Никонов
 Экипаж: 65 — 66, в том числе офицеров — 6

Примечания: В 1830 году вернулся на Черное море. В 1833 году разбился у мыса Пицунда.

Тип: транспорт
 Название судна: Пример
 Ранг: 6-пушечный, от 160 до 200 т 2-х мачтовый (бриг)
 Место постройки: Николаев, Николаевское адмиралтейство
 Строитель: —
 Дата закладки: —
 Дата спуска: 20.06.1824
 Размеры, м: длина — 23,2, ширина — 7,0, глубина интрюма — 3,0
 Число орудий: 4 — 3-фунтовых
 Номер экипажа: временно к 5-му
 Командир: лейтенант (с 17.03.1829 капитан-лейтенант) Ф.Л. Морской
 Экипаж: 42 — 43, в том числе офицеров — 4

Примечания: В 1830 году вернулся на Черное море. Разобран в 1839 году.

Отряд Селиванова, отправленный на Средиземное море в 1827 году

Тип: бриг
 Название судна: Ревель
 Ранг: 16-пушечный
 Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
 Строитель: К.И. Глазырин
 Дата закладки: 1823
 Дата спуска: 13.09.1824
 Размеры, м: длина — 24,4, ширина — 8,6, глубина интрюма — 3,2
 Число орудий: сведений нет

Номер экипажа: 16-й
 Командир: капитан-лейтенант А.И. Селиванов
 Экипаж: 79

Примечания: Ушел с Мальты на Балтику 04.06.1828. Пришел в Кронштадт 27.09.1828. Разобран там же в 1839 году.

Тип: бриг
 Название судна: Ахиллес
 Ранг: 16-пушечный¹⁰
 Место постройки: Свеаборг
 Строитель: А.В. Зенков
 Дата закладки: 1818
 Дата спуска: 31.08.1819
 Размеры, м: длина — 27,1, ширина — 6,1, глубина интрюма — 3,5
 Число орудий: 14 — 18-фунтовых
 Номер экипажа: 8-й
 Командир: капитан-лейтенант Матюшкин, лейтенант Г.В. Шулепников, капитан-лейтенант И.П. Бугенев
 Экипаж: 98

Примечания: В 1833 году перешел из Архипелага на Черное море и включен в состав Черноморского флота. Исключен из списков флота в 1856 году. Разобран в начале 60-х.

Тип: бриг
 Название судна: Усердие
 Ранг: 20-пушечный
 Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
 Строитель: В.Ф. Стоке
 Дата закладки: ноябрь 1826
 Дата спуска: 30.04.1827
 Размеры, м: длина — 30,1, ширина — 9,3, глубина интрюма — 3,9¹¹
 Число орудий: 22 (20 — 24-фунтовых, 2¹² — 6-фунтовых)
 Номер экипажа: 17-й
 Командир: капитан-лейтенант И.И. Кадьян, с апреля 1828 — М.Д. Анненков
 Экипаж: 166

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830. Тимберован там же в 1835 году. Разобран в 1845 году.

Тип: бриг
 Название судна: Охта
 Ранг: 20-пушечный
 Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
 Строитель: В.Ф. Стоке
 Дата закладки: ноябрь 1826
 Дата спуска: 30.04.1827
 Размеры, м: длина — 30,1, ширина — 9,3, глубина интрюма — 3,9
 Число орудий: 22 (20 — 24-фунтовых, 2 — 6-фунтовых)
 Номер экипажа: временно к 5-му
 Командир: капитан-лейтенант Д.В. Никольский
 Экипаж: 165

Примечания: Вернулся в Кронштадт в мае 1830 года. Тимберован там же в 1835 году. Разобран в 1847 году.

Эскадра П.И. Рикорда, направленная на Средиземное море в 1828 году

Тип: линейный корабль
Название судна: Фершампенуаз
Ранг: 84-пушечный¹³
Место постройки: Петербург, Главное адмиралтейство
Строитель: И.С. Разумов
Дата закладки: 16.09.1816
Дата спуска: 04.08.1817
Размеры, м: длина — 59,7, ширина — 15,2, глубина интрюма — 7,2
Число орудий: 87¹⁴ (26 — 36-фунтовых, 32 — 24-фунтовых, 22/1 — 12-фунтовых, 2 — 8-фунтовых, разных — 4 картаульных единорога)
Номер экипажа: 8-й
Командир: капитан 1 ранга Г.И. Плагер
Экипаж¹⁵: 674¹⁶, в том числе офицеров — 26

Примечания: Вернулся в Кронштадт 10.09.1831. Погиб в результате пожара у ворот Кронштадтской гавани 08.10.1831.

Тип: линейный корабль
Название судна: Царь Константин
Ранг: 74-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А.М. Курочкин
Дата закладки: 05.07.1824
Дата спуска: 21.04.1825
Размеры, м: длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий: 82 (24 — 36-фунтовых, 30 — 24-фунтовых, 16/6 — 8-фунтовых, 6/4 — 3-фунтовых)
Номер экипажа: 1-й
Командир: капитан 1 ранга И.Н. Бутаков, с сентября 1829 — Е.Е. Куличкин
Экипаж: 642

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830. Разобран там же в 1831 году.

Тип: линейный корабль
Название судна: Князь Владимир
Ранг: 74-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А.М. Курочкин
Дата закладки: 1822
Дата спуска: 27.05.1824
Размеры, м: длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий: 82 (24 — 36-фунтовых, 30 — 24-фунтовых, 16/2 — 8-фунтовых, 6 — 6-фунтовых, разных — 4 картаульных единорога)
Номер экипажа: 3-й
Командир: капитан 1 ранга А.И. Грен
Экипаж: 583

Примечания: Вернулся в Кронштадт 06.10.1830. В 1831 году перешел в Свеаборг, где переоборудован в блокшив.

Тип: линейный корабль
Название судна: Эммануил
Ранг: 64-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В.Ф. Стоке, А.А. Попов
Дата закладки: 24.02.1822
Дата спуска: 29.07.1824
Размеры, м: длина — 58,8, ширина — 15,3, глубина интрюма — 6,0¹⁷
Число орудий: 62¹⁸ (30/32 — 24-фунтовых)
Номер экипажа: 9-й
Командир: капитан 1 ранга Е.Е. Куличкин, с сентября 1829 года капитан-лейтенант П.И. Тыртов
Экипаж¹⁵: 513

Примечания: В 1832 — 1833 годах разобран в Поро.

Тип: фрегат
Название судна: Мария
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А.М. Курочкин¹⁹
Дата закладки: 16.09.1816
Дата спуска: 04.08.1817
Размеры, м: длина — 48,4, ширина — 12,6, глубина интрюма — 3,9²⁰
Число орудий: 49 (29 — 24-фунтовых, 1 — 8-фунтовое, 17 — 6-фунтовых, 2 — 3-фунтовые)
Номер экипажа: 10-й
Командир: капитан-лейтенант П.Д. Ишкарин
Экипаж²¹: 350

Примечания: Вернулся в Кронштадт 19.05.1830. Тимберован там же в 1832 году. С 1847 года магазин в Кронштадтском порту.

Тип: фрегат
Название судна: Ольга
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А.М. Курочкин
Дата закладки: 05.07.1824
Дата спуска: 21.04.1825
Размеры, м: длина — 48,4, ширина — 12,6, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 49 (30 — 24-фунтовых, 1 — 8-фунтовое, 16 — 6-фунтовых, 2 — 3-фунтовые)
Номер экипажа: 13-й
Командир: капитан 2 ранга А.Ф. Северюков
Экипаж: 363

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830. Тимберован там же в 1832 году. Разобран в Кронштадте в 1849 — 1850 годах.

Тип: фрегат
Название судна: Александра
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Архангельск, Соломбальская верфь
Строитель: А.М. Курочкин
Дата закладки: 1822
Дата спуска: 27.05.1824

Размеры, м: длина — 48,4, ширина — 12,6, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 49 (30 — 24-фунтовых, 1 — 8-фунтовая, 16 — 6-фунтовых, 2 — 3-фунтовые)
Номер экипажа: 15-й
Командир: капитан 2 ранга Е. А. Шлипенбах, с марта 1830 — капитан-лейтенант Р. П. Бойль
Экипаж: 352

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830. Разобран в Кронштадте в 1845 году.

Отряд Ипатьева, перешедший на Средиземное море в 1828 году

Тип: корабль
Название судна: Великий Князь Михаил
Ранг: 74-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В.Ф. Стоке
Дата закладки: 15.11.1826
Дата спуска: 15.10.1827
Размеры, м: длина — 52,4, ширина — 14,4, глубина интрюма — 5,8
Число орудий: 86
Номер экипажа: 13-й
Командир: капитан 1 ранга И. Н. Игнатьев
Экипаж: нет сведений

Примечания: Вернулся в Кронштадт 12.05.1830. Тимберовался в Кронштадте в 1835 и 1853 годах. Превращен в плавкран в 1860 году. Разобран 11.09.1863.

Тип: фрегат
Название судна: Княгиня Лович
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В.Ф. Стоке
Дата закладки: 01.12.1827
Дата спуска: 26.05.1828
Размеры, м: длина — 48,4, ширина — 12,6, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 48
Номер экипажа: 4-й
Командир: капитан-лейтенант В. Ф. Бологовский
Экипаж: 349

Примечания: В 1833 году перешел на Черное море и вошел в состав Черноморского флота. В 1837 году превращен в блокшив в Николаеве.

Тип: бриг
Название судна: Телемак
Ранг: 20-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В.Ф. Стоке
Дата закладки: 01.12.1827
Дата спуска: 12.05.1828
Размеры, м: длина — 30,1, ширина — 9,3, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 20 — 24-фунтовых
Номер экипажа: 8-й

Командир: капитан-лейтенант Д. П. Замыцкий
Экипаж: 129

Примечания: В 1833 году перешел на Черное море и вошел в состав Черноморского флота. Тимберован в Николаеве в 1836 году. Разобран в 1852 году.

Тип: бриг
Название судна: Улисс
Ранг: 20-пушечный
Место постройки: Петербург, Охтинская верфь
Строитель: В.Ф. Стоке
Дата закладки: 01.12.1827
Дата спуска: 12.05.1828
Размеры, м: длина — 30,1, ширина — 9,3, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 20 — 24-фунтовых
Номер экипажа: 5-й и 11-й
Командир: капитан-лейтенант Н. М. Кропотов
Экипаж: 152

Примечания: В 1833 году перешел на Черное море и вошел в состав Черноморского флота. В 1841 году обращен в магазин.

Суда пополнившие русскую Средиземноморскую эскадру в 1828—1829 гг.

Тип: фрегат
Название судна: Елисавета
Ранг: 44-пушечный
Место постройки: Петербург, Главное адмиралтейство
Строитель: К.А. Глазырин
Дата закладки: 15.01.1828
Дата спуска: 18.08.1828
Размеры, м: длина — 48,4, ширина — 12,6, глубина интрюма — 3,9
Число орудий: 63(?)
Номер экипажа: 7-й
Командир: капитан-лейтенант П. Е. Чистяков
Экипаж: нет сведений

Примечания: Вернулся в Кронштадт летом 1831 года. Переделан в магазин там же в 1838 году.

Тип: корвет
Название судна: Наварин
Ранг: 20-пушечный
Место постройки: Франция
Строитель: нет сведений
Дата закладки: нет сведений
Дата спуска: нет сведений
Размеры, м: длина — 39,0, ширина — 9,8, глубина интрюма — 3,05²³
Число орудий: 20 (16 — 18-фунтовых, 4 — 12-фунтовых)
Номер экипажа: 23-й
Командир: капитан-лейтенант П. С. Нахимов
Экипаж: 160—180, в том числе офицеров-гардемаринов и кадет нижних чинов — 7

Примечания: Пришел в Кронштадт 12.05.1830. Тимберован в 1846—1847 годах. В 1855 году исключен из списков флота и затоплен на Северном фарватере у о. Коглин.

Тип:	корвет
Название судна:	Львица
Ранг:	26-пушечный
Место постройки:	Марсель (Франция)
Строитель:	нет сведений
Дата закладки:	нет сведений
Дата спуска:	нет сведений
Размеры, м:	длина — 39,6, ширина — 9,6, глубина интрюма — 3,2
Число орудий:	26 — 18-фунтовых
Номер экипажа:	нет сведений
Командир:	лейтенант Л.Л. Гейден
Экипаж:	нет сведений

Примечания: Пришел в Кронштадт 06.09.1830. Тимберован в Кронштадте в 1846—1848 годах. В 1854 году отправлен на Дальний Восток. Поврежден в Северном море и в 1854 году продан в Голландии.

Тип:	бриг
Название судна:	Кандия
Ранг:	нет сведений
Место постройки:	нет сведений
Строитель:	нет сведений
Дата закладки:	нет сведений
Дата спуска:	нет сведений
Размеры, м:	длина — 30,0, ширина — 6,8, глубина интрюма — 4,0
Число орудий:	14 — 6-фунтовых
Номер экипажа:	нет сведений
Командир:	лейтенант П.А. фон Моллер
Экипаж:	нет сведений

Примечания: Продан в Грецию (Поро) в 1830 году.

Примечания:

¹ Фактическим строителем являлся В.А. Ершов.

² Приводятся следующие размерения: длина между перпендикулярами, ширина на миделе без учета обшивки, под глубиной интрюма понимается расстояние от верхней кромки киля до верхней или батарейной палубы миделевого бимса.

³ В артиллерийское вооружение почти каждого русского корабля или фрегата входили также 1-фунтовые фальконеты, число которых командиры судов в своих рапортах не приводят.

⁴ Сведения на день Наваринского сражения.

⁵ Речь идет об учащих морского корпуса.

⁶ По другим данным, спущен на воду 30.05.1827, обшит медью 17.06.1827.

⁷ На время нахождения в составе Средиземноморской эскадры.

⁸ Сведения на день Наваринского сражения.

⁹ Приведены проектные размеры корвета.

¹⁰ Данные на день Наваринского сражения.

¹¹ В ряде документов считался 20-пушечным.

¹² Осадка в грузу составляла: носом 3,5, кормой до 4,0 м.

¹³ Первоначально только на «Усердии».

¹⁴ Осадка корабля после выхода из Кронштадта составляла: носом 6,02, кормой 6,25 м.

¹⁵ Кроме того имелось на борту двенадцати 1-фунтовых фальконетов. В сентябре 1828 г. по приказу Рикорда их установили на других кораблях эскадры: два на «Князе Владимире», четыре на фрегате «Мария» и шесть на «Ольге».

¹⁶ По сведениям на август 1828 г.

¹⁷ В 1827—1828 гг. числился 74-пушечным кораблем.

¹⁸ Кроме того имелись двенадцати 1-фунтовых «сигнальных» фальконетов. В сентябре 1828 г. по приказу Рикорда их передали на «Царь Константин» (10 штук) и «Князь Владимир» (2 штуки).

¹⁹ Включая «чинов» штаба контр-адмирала Рикорда на борту корабля находилось 726 человек.

²⁰ Фактическим строителем являлся В.А. Ершов, «под присмотром генерала Курочкина».

²¹ Осадка фрегата «Мария» в полном грузу (на 1828) составляла в носу 5,0, в корме 5,9 м; при этом средние порты батарейной палубы находились от воды на расстоянии — около 2 м (1,96 м).

²² По сведениям на август 1828 г.

²³ Осадка в грузу составляла: носом 3,8, кормой 4,6 м; высота от середины борта верхней палубы до воды — 2,2 м.

Пополнение корабельного состава Балтийского флота в 1825—1830 гг.

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
Корабли				
1825	84-пуш.	«Гангут»	СПб, 19.09.1825	1827. В составе эскадры Гейдена перешел на Средиземное море
	74-пуш.	«Царь Константин»	Арх., 21.05.1825	1826. В составе отряда Беллинсгаузена отправлен на Средиземное море
Фрегаты				
	36-пуш.	«Елена»	Арх., 21.05.1825	1825. Переход в Кронштадт. С 1826 в кампании на Средиземном море
Шлюпы				
	24-пуш.	«Смирный»	СПб, 1824	Предназначался для рейсов в Архангельск. Отправлен в 1825 в Архангельск. Далее ежегодно в кампаниях.
Бриги				
	16-пуш.	«Ревель» ¹	СПб, 1824	Участник кампаний 1825 и 1826 на Балтике. В 1827 отправлен на Средиземное море
	16-пуш.	«Лапоминка»	Арх., 1825	Плавал в Белом море
Разные суда				
	24-пуш.	фрегат «Россия»	СПб, 2.05.1825	Вместо прежнего гвардейского фрегата. Плавал на Балтике с 1825
	—	яхта «Лизета»	СПб, 1825	С 1825 на промере в финляндских шхерах. Продан в 1829 (?)

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
Корабли				
1826	74-пуш.	«Иезекииль»	Арх. 26.05.1826	1826. Перешел в Кронштадт. В 1827 составе эскадры Гейдена перешел на Средиземное море.
	74-пуш.	«Азов»	Арх. 26.05.1826	1826. Перешел в Кронштадт. В 1827 составе эскадры Гейдена перешел на Средиземное море.
	74-пуш.	«Александр Невский»	СПб, 7.10.1826	В 1827 составе эскадры Гейдена перешел на Средиземное море.
Бриги				
	16-пуш.	«Моллер»	СПб, 1826	В 1826 отправился из Кронштадта в дальнее плавание
	16-пуш.	«Сенявин»	СПб, 1826	В 1826 отправился из Кронштадта в дальнее плавание
Разные				
	12-пуш.	яхта «Дружба»	СПб, 10.05.1826	В кампаниях с 1826 на Балтике.
Корабли				
1827	110-пуш.	«Император Александр»	СПб, 13.10.1827	С 1829 в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Великий Князь Михаил»	СПб, 15.10.1827	1828. Перешел на Средиземное море
	84-пуш.	«Императрица Александра»	СПб, 19.10.1827	В 1828 выходил на Кронштадский рейд. С 1829 ежегодно в кампаниях на Балтике.
Фрегаты				
1827	44-пуш.	«Мария»	Арх. 21.05.1827	1827. Перешел в Кронштадт. В 1828 в составе эскадры Рикорда перешел на Средиземное море.
	44-пуш.	«Ольга»	Арх. 21.05.1827	1827. Перешел в Кронштадт. В 1828 в составе эскадры Рикорда перешел на Средиземное море.
	44-пуш.	«Александра»	Арх. 21.05.1827	1827. Перешел в Кронштадт. В 1828 в составе эскадры Рикорда перешел на Средиземное море.

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
Бриги				
	20-пуш.	«Усердие»	СПб, 30.04.1827	1827. Перешел на Средиземное море.
	20-пуш.	«Охта»	СПб, 30.04.1827	1827. Перешел на Средиземное море.
Разные суда				
	—	пароход «Ижора»	СПб, 15.11.1827	В кампаниях на Балтике с 1829.
Корабли				
1828	74-пуш.	«Кацбах»	Арх., 25.05.1828	В 1828 перешел из Архангельска в Кронштадт. Затем ежегодно в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Кульм»	Арх., 25.05.1828	В 1828 перешел из Архангельска в Кронштадт. Затем ежегодно в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Арсис»	СПб, 29.09.1828	С 1829 в кампаниях на Балтике.
	84-пуш.	«Эмгейтен»	СПб, 29.09.1828	С 1829 в кампаниях на Балтике.
Фрегаты				
	44-пуш.	«Княгиня Лович»	СПб, 26.05.1828	1828. Перешел на Средиземное море.
	44-пуш.	«Елисавета»	СПб, 18.08.1828	1829. Перешел на Средиземное море.
	44-пуш.	«Екатерина»	СПб, 10.09.1828	С 1829 в кампаниях на Балтике.
Корвет				
	20-пуш.	«Наварин»	Трофейный, взят в апреле 1828	В кампании с 1828.
Бриги				
	20-пуш.	«Телемак»	СПб, 12.05.1828	1828. Перешел на Средиземное море.
	20-пуш.	«Улисс»	СПб, 12.05.1828	1828. Перешел на Средиземное море.
	20-пуш.	«Феникс»	Кроншт., 16.08.1828	В 1828 стоял на Кронштадтском рейде. С 1829 в кампаниях на Балтике.

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
Разные суда				
	24-пуш.	фрегат «Надежда» ²	СПб, 29.05.1828	С 1828(?).
	14-пуш.	шхуна «Радуга»	СПб, 16.08.1828	С 1829 в кампаниях на Балтике.
Корабли				
1829	110-пуш.	«Император Петр I»	СПб, 2.05.1829	С 1829 в кампаниях на Балтике.
	110-пуш.	«Св. Георгий Победоносец»	СПб, 15.10.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	84-пуш.	«Полтава»	СПб, 12.10.1829	С 1831 в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Нарва»	Арх., 21.05.1829	В 1829 перешел в Кронштадт. с 1830 в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Лесное»	Арх., 21.05.1829	В 1829 перешел в Кронштадт. с 1830 в кампаниях на Балтике.
	74-пуш.	«Бриен»	СПб, 10.09.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
Фрегаты				
	44-пуш.	«Анна»	СПб, 19.05.1829	В 1829 стоял на Кронштадском рейде. В кампаниях с 1830
	44-пуш.	«Принц Оранский» ³	СПб, 13.07.1829	В 1829 стоял на Кронштадском рейде. В кампаниях с 1830.
	44-пуш.	«Нева»	СПб, 7.08.1829	В кампании с 1830.
	44-пуш.	«Венус» («Скорый»)	Арх., 19.09.1829	Перешел из Архангельска в Кронштадт в 1830. С 1831 в кампаниях на Балтике.
Корвет				
1829	26-пуш.	«Львица»	Трофейный, взят в январе 1829	В кампании с 1829.
Бриги				
	20-пуш.	«Гектор»	СПб, 11.05.1829	В кампании с 1829.
	20-пуш.	«Аякс»	СПб, 18.05.1829	В кампании с 1829. В 1831 перешел на Средиземное море.
	20-пуш.	«Парис»	СПб, 18.05.1829	В кампании с 1829. В 1831 перешел на Средиземное море.

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
	14-пуш.	«Кандия»	Трофейный, взят в январе 1829	Использовался под магазин в 1829—1830. Продан в 1830.
Шхуны				
	14-пуш.	«Снег»	Свеаборг, 30.06.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	14-пуш.	«Стрела»	Лодейное Поле, 03.09.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	14-пуш.	«Гонец»	Лодейное Поле, 03.09.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	14-пуш.	«Вихрь»	Лодейное Поле, 03.09.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	14-пуш.	«Молния»	Лодейное Поле, 04.09.18289	С 1830 в кампаниях на Балтике.
Люгеры				
	10-пуш.	«Петергоф»	СПб, 1.11.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
	10-пуш.	«Ораниенбаум»	СПб, 9.11.1829	С 1830 в кампаниях на Балтике.
Транспорт				
	30-пуш ⁴ .	«Двина»	Арх., 21.05.1829	В 1829 перешел в Кронштадт.
Корабли				
1830	74-пуш.	«Красный»	Арх., 23.05.1830	В кампаниях с 1830.
	74-пуш.	«Бородино»	СПб, 23.05.1830	В кампаниях с 1830.
	74-пуш.	«Березино»	СПб, 25.08.1830	В кампаниях с 1831.
	74-пуш.	«Смоленск»	СПб, 23.05.1830	В кампаниях с 1831.
Фрегаты				
	44-пуш.	«Беллона»	СПб, 16.05.1830	В кампаниях с 1830.
	44-пуш.	«Юнона»	СПб, 13.06.1830	В кампаниях с 1831.
	44-пуш.	«Помона»	СПб, 24.06.1830	В кампаниях с 1831.
	44-пуш.	«Церера»	СПб, 07.07.1830	В кампаниях с 1831.
Корвет				
	30-пуш.	«Князь Варшавский»	Куплен в 1830 в Америке	
Разные суда				
	4-пуш.	люгер «Нарова»	СПб, 31.07.1830	В кампаниях с 1831.

Год постр.	Ранг	Название	Место и год кампании (дата спуска на воду)	Год вступления в строй (кампании и проч.)
	16-пуш ⁵ .	транспорт «Америка»	Куплен в Кронштадте в 1830	В кампаниях с 1831.

Примечания:¹ Первоначально числился транспортом.² Учебный.³ С 1841 — «Король Нидерландский».⁴ 8 орудий.⁵ 12 орудий.

«...О СЛУЖБЕ И ДОСТОИНСТВЕ»

(адмирал И.И. фон Шанц)

Предложенная вашему вниманию книга посвящена лишь одному из эпизодов истории Российского флота XIX века. Своеобразным продолжением этой темы может стать биография одного из наиболее ярких и неординарных деятелей этого флота — адмирала Ивана Ивановича фон Шанца. Уроженец Финляндии (присоединенной к России в только 1809 году) шведский дворянин по происхождению и моряк по призванию, этот незаурядный человек отдал всю свою энергию, обширные знания и опыт на пользу российскому флоту начиная с времен императора Александра I и почти до конца царствования Александра II.

Основными источниками для написания биографии И.И. фон Шанца послужили материалы Российского государственного архива военно-морского флота (РГАВМФ), а также опубликованные в периодической печати статьи и заметки И.И. Шанца. В 1859 г. он выпустил книгу воспоминаний о своем детстве, а в начале 60-х гг. — статьи о первых шагах в русском флоте. Эти сведения вместе с выявленными документами РГАВМФ позволили многое рассказать об адмирале.

1. Карьера

Будущий адмирал флота российского родился 20 октября (1 ноября) 1802 г. в Финляндии, принадлежавшей тогда Швеции, в небольшом местечке на юго-западе страны, на берегу Ботнического залива, неподалеку от городка Бьернеборг (ныне Пори). При крещении в местной лютеранской церкви мальчик получил традиционное в роду имя Эбергард — Юган. Так звали и его отца. «Имя это, — объяснял в воспоминаниях адмирал, — существует с давних пор в нашем древнем роде, по крайней мере со времени шведского короля Карла X, у которого служил статс-секретарем один из моих предков Иоханн Эбергард, правнук Германа Эбергарда, поселившегося в 1536 году в Гессене». Несмотря на такую знатность, семья Шанцев жила на жалованье отца будущего моряка, капитана местного полка финских войск, да на доходы от небольшой усадьбы — мызы, арендованной у «казны».

К 1809 г., «в который нас сделали из новофинляндцев — русскими», относится начало воспоминаний Ивана Ивановича, запечатлевших и пер-

вое появление в усадьбе казаков — «потомков Рюриковых воинов», и возвращение раненного в бою отца. Впрочем, события русско-шведской войны (1808 — 1809 гг.), завершившиеся присоединением Финляндии к России, окончились для шведской семьи сравнительно благополучно. Они по-прежнему жили на мызе. Юный Эбергард занимался с домашним учителем; строил и пускал кораблики в ручье. Вскоре он начертил свой первый судостроительный проект — в старинной библии приятеля своего отца! Ноев ковчег на гравюре превратился в трех мачтовый парусник с пушками, шлюпками, рулем и бортовыми килями, открытым оставался только вопрос о флаге...

В десятилетнем возрасте мальчик поступил в платное городское учебное заведение, именовавшееся «институтом», в котором довольно успешно овладевал разными науками и языками. Между прочим, здесь преподавали и русский язык, который юный Шанц не только сам не хотел учить, но и товарищей своих «к оному подбивал», зато упорно занимался английским и французским. Такое усердие объяснялось желанием «сделаться моряком». И тут глава семьи проявил разумное понимание, казалось бы, ребячьих фантазий сына. Он устроил его воспитанником капитана на купеческий бриг «Наяда».

В 1814 г., с мая по декабрь, случилось это первое для Эбергарда дальнее плавание от родных берегов в порты Средиземного моря и обратно. Только после Нового года вернулся он в институт, но когда весной капитан «Наяды», побывав у Шанцев в гостях, предложил мальчику вновь отправиться в море, тот согласился.

Семь лет прошло в плаваниях на торговых судах в дальние страны. За эти годы воспитанник превратился в дипломированного старшего помощника, а в конце 1820 г. восемнадцатилетнему юноше предложили командовать 400-тонной шхуной. К удивлению местного общества — моряк отказался. «Лучшим объяснением этого, несколько странного обстоятельства, — рассказывал он впоследствии, — могло служить мое непреодолимое отвращение ко всем судохозяйствам, фрахтам, страховкам, премиям и прочим коммерческим сделкам». Шанц мечтал о карьере военной, «испробовать свои способности на скользком, и вместе с тем блестящем поприще морской военной службы...». После долгих размышлений и по совету мудрого отца выбор пал на русский флот. «Новофинляндца» не остановило ни полное незнание языка, ни слухи о глубоких и разнообразных теоретических познаниях, требуемых при сдаче экзамена на офицерский чин, не говоря уже о трудностях борьбы с жизнью, вдали от родины, между чужими, без всякого состояния и протекции». Единственно, чем старший Шанц смог в последний раз помочь сыну, это подтвердить его столбовое дворянство и добиться через знакомых разрешения на сдачу экзамена.

В декабре 1820 г. молодой швед решительно прошагал по льду из Гельсингфорса в Свеаборг и блестяще на английском языке сдал требуемый экзамен. Он прямо-таки изумил комиссию и публику (из местных офицеров) своей практической сноровкой при решении навигационных и астрономических задач...

2 марта 1821 г., как значится в «Формулярном списке о службе и достоинстве» фон Шанца, он «поступил из волонтеров шведской нации в мичманы Балтийского флота и принял приюту на подданство России».

Эта служба началась тут же в Свеаборском порту в 26-м экипаже. Вскоре офицеры «перекрестили» новичка с труднопроизносимым именем в Ивана Ивановича — «сам черт никогда не забудет — настоящее казенное», объяснили они.

В том же году, в первую свою кампанию, новоявленный Иван Иванович продемонстрировал как свои недюжинные практические знания по морскому делу, так и полное невежество по части службы. Назначенный на флагманский 12-пушечный бриг (галег) практической эскадры порта, он, появившись на судне первым из офицеров, тут же принял на себя командование и приступил к вооружению брига. «Но увы, — посмеивается адмирал над своими первыми шагами — оказалось, что я взялся не за свое дело... Во-первых, я не имел ни малейшего понятия о старшинстве, по которому... оказался младше всех, а во-вторых, не знал, что вследствие моего ничтожного значения на этом судне, я мог пользоваться великою привилегией, ничего не делать и ни за что не отвечать...». К счастью для мичмана, командиром брига оказался «истинный моряк по характеру и познаниям капитан-лейтенант Яков Аникеевич Подушкин, человек опытный, хладнокровный, владевший к тому же французским языком. Он поддержал рвение своего подчиненного и, более того, покровительствовал ему даже в тех случаях, когда тот по незнанию «поступал против формальностей военной дисциплины» (а дело у мичмана доходило до стычек с офицерами).

В результате, «Аглай» раньше всех остальных судов — «неуклюжих канонерских лодок» — вышел на рейд. В плавании Шанц с удивлением обнаружил, что мичманы и лейтенанты на эскадре — моряки неважные. Описывая в своих воспоминаниях быт и нравы свеаборгских сослуживцев, адмирал объясняет, что только короткое лето проходило у них в крейсере у берегов, а зимой офицеры не занимались ничем путным, просиживали с утра до ночи в своих квартирах или слонялись, посещая друг друга: «зачастую случалось, что послуживши несколько лет во флоте, кто победнее переходили в пехоту, а с состоянием в кавалерию...». Иван Иванович рассказывает о двух своих приятелях, которых через несколько лет потерял из вида, «безследно, подобно десяткам других, стусевались они с морского горизонта...».

Во время службы на бриге молодого мичмана поражало «нетерпеливое желание офицеров попасть как можно скорее на берег». Он охотно отстаивал за них вахты, так и не удосужившись за шестинедельную стоянку на Гангэудском рейде побывать на берегу, «увлеченный службой на бриге, заботливо охорашивая его, находя в нем начало и конец своих стремлений».

Так и свыкся моряк со своим положением, «при возрастающем влиянии доверчивости почтенных моих начальников и нерасположении ко мне говарищей», одновременно столь усердно осваивая русский язык, что «вскоре мог на нем довольно удачно отражать нападения...».

На энергию и знания нового офицера обратил внимание даже главный командир Свеаборского порта, контр-адмирал Логин Петрович Гейден. В первую же зиму для И. И. Шанца открылись двери его дома. «Почтенный адмирал заметно полюбил меня, — описывает Иван Иванович эти визиты, — и часто дружески разговаривал о моих походах, вспоминая некоторые эпизоды и из своей многолетней морской службы...».

Во вторую свою кампанию мичман получил в командование настоящее военное судно, хотя и крошечное (14,7 м длиной), 8-пушечный тендер «Агис». Доверие начальства моряк оправдал: он не только быстрее всех вооружил этот 48-летний кораблик, поврежденный и запущенный (творение знаменитого Чапмана и трофей русско-шведской войны), но и удостоился разрешения на отдельное плавание и опись шхер, с чем прекрасно справился.

Зимой Шанц загосковал «по настоящей морской службе». После неудачной попытки перевестись в экипаж, направляемый в Архангельск, — «чтобы оттуда на лихом фрегате, вернуться в Кронштадт...», он добился назначения на одну из таможенных финляндских яхт, на которой проплавал с мая по декабрь 1823 г., знакомясь с обширным пространством шхер от Нюстада до Васы.

«Проведя совершенно на свободе 7 1/2 месяцев, — рассказывает адмирал, — я до такой степени пристрастился к прежней морской жизни, что решительно не мог преодолеть своего желания попытать счастья попасть в дальний вояж или «вокруг света», как обыкновенно в то время назывались эти редкие плавания.» Он выхлопотал отпуск и в январе 1824 г. отправился в столицу, где безуспешно обивал пороги Морского министерства и влиятельных вельмож. Не помогло даже заступничество Л. П. Гейдена, переведенного к этому времени в Петербург.

«Да брось ты, пожалуйста, думать об этих кругосветных судах, — увещевал вернувшегося в Свеаборг беспокойного мичмана Яков Аникеевич, — пожелай ты им благополучного пути, да и дело с концом; ведь когда-нибудь пойдешь же и ты в дальнее плавание, как удалось тебе мальчишескою побывать в Бразилии...» Мудрый капитан-лейтенант советовал послужить на настоящих военных судах под командой опытных офицеров.

С помощью того же Подушкина Шанц попал в кампанию на бриг «Ахиллес» под командование одного из своих экзаменаторов, капитан-лейтенанта Егора Антоновича Шлиппенбаха. «О бриге замечу, — вспоминал адмирал, — что с первого же дня его вооружения, я почувствовал себя в нем как бы дома. Капитан был старый, строгий, опытный моряк, офицеры, все по службе старше меня — хорошие говарищи и команда довольно бравая...» Бриг сначала отправился к Кронштадту, для соединения с формируемой эскадрой, а затем крейсировал с нею до осени в Ботническом заливе, до Торнео.

В лето 1825 г. Иван Иванович исправно служил на фрегате «Патрикий», плававшем в Балтийском море, и познакомился с еще одним «моряком соленой воды» — командиром фрегата Григорием Ивановичем Платером. Однако к следующей кампании опытного и рассудительного офицера назначили командиром 8-го экипажа, и пришлось рвавшегося в море Шанца устраивать в отряд, занимавшийся промерами и описью Аландских островов. Командовал отрядом и флагманским судном, яхтой «Лизеттой», лейтенант Иван Антонович Куприянов — пример несбывшихся мечтаний мичмана: будучи всего на два года его старше, Куприянов успел дважды побывать в кругосветных плаваниях под командой, уже тогда знаменитого М. П. Лазарева (на шлюпе «Мирный» и фрегате «Крейсер»). Моряки прекрасно сработались: после кампании 26-го года Иван Иванович дал слово «почтенному Ивану Антоновичу» служить с ним на «Лизетте» и в

следующее лето. Из-за этого-то слова пришлось Шанцу отказаться в мае 1827 г. от предложения, «моего почтенного покровителя графа Г[ейдена], отправиться с ним в Средиземное море», вспоминал адмирал, как лишил себя «случая участвовать в славном Наваринском бое...».

На Средиземное море он все-таки попал, но в 1828 г.: Куприянова к этому времени перевели в адъютанты начальника Главного морского штаба (ГМШ) князя А. С. Меншикова, а Шанца, произведенного в феврале в лейтенанты, — в 8-й экипаж и в апреле назначили на спешно тимберуемый (ремонтующийся) 84-пушечный корабль «Фершампенуаз», командовал которым Г. И. Платер. В июне корабль в составе эскадры контр-адмирала П. И. Рикорда отправился из Кронштадта к греческим берегам, для усиления находящегося там русского флота.

Плавание флагманского линейного корабля оказалось долгим и трудным; только в сентябре он добрался до Мальты, где соединились обе русские эскадры. После короткого отдыха и ремонта отряд П. И. Рикорда во главе с «Фершампенуазом» приступил с октября к выполнению тяжелой и крайне утомительной для моряков задачи — блокаде Дарданелл, продолжавшейся почти год. Самый молодой из лейтенантов на корабле, Иван Иванович командовал четвертой вахтой, а также заведовал всеми гребными судами, от исправности которых во многом зависело и осуществление блокады и безопасность судов отряда. В 1829 г. он занимался еще весьма трудоемкой описью Кроликовых островов, у которых отсиживались и крейсировали русские суда. Официально именно за эти последние труды Шанц был удостоен почетной для лейтенанта, так и не участвовавшего ни в одном «славном бое», награды — ордена Св. Владимира 4-й степени.

Более трех лет провел «Фершампенуаз» в Архипелаге и в Средиземном море и только летом 1831 г. отправился на Балтику. Здесь, на Кронштадтском рейде, «готовый втягиваться в гавань» (и завершить таким образом затянувшуюся кампанию), он и погиб от вспыхнувшего по недосмотру уставших моряков пожара в кюйт-камере. Первым прибежал на место пожара вездесущий Шанц, одним из последних покинул он обреченный корабль, рухнув сквозь огонь за борт в шлюпку прибывшего с берега командира.

«Все мое имущество сторело на корабле, — вспоминает Иван Иванович, — и на следующее утро, буквально, у меня не было даже собственной рубашки. Единственным утешением мне был следующий отзыв Михаила Петровича Лазарева в следственной комиссии: «Если бы все действовали как лейтенант И. И. фон Шанц, то, может быть, корабль был бы спасен». Судя по документам следствия, моряк уцелел исключительно благодаря своей опытности и хладнокровию. Недаром биографы адмирала считали, что поведение его в случившейся трагедии и послужило причиной скорого повышения.

В 1832 г. лейтенант получает в командование элегантный люгер «Ораниенбаум». Хотя судно было всего пятью метрами более «Атиса», назначение являлось чрезвычайно почетным, так как люгер служил яхтой А. С. Меншикова, руководителя военно-морского флота страны. В 1833-м, вдобавок к командирской должности, Ивана Ивановича назначили адъютантом начальника ГМШ. Очередное расположение начальства не только помогло моряку сделать карьеру, но и дало возможность реализовать свои

способности и знания. Две кампании провел он на «Ораниенбауме». Яхта выходила лишь в финский залив, не далее Ревеля и Свеаборга, зато Шанц «получил возможность размышлять об усовершенствовании наших гребных судов...» и построил для люгера «первый маленький барказ мой». Эта шлюпка стала пробой его «постоянных занятий корабельной архитектурой», начатых еще в Свеаборге.

В 1834 г. сбылась давнишняя мечта о кругосветном плавании, в которое обласканного адъютанта послали командиром великолепного транспорта «Америка»! В марте Шанц получает это истинно морское судно. Произведенный через месяц в капитан-лейтенанты, он рачительно и скрупулезно готовит «Америку» в дальний вояж. «Я думаю, — пишет соплаватель Ивана Ивановича В. С. Завойка, — не так наряжали горничные Аспазию для победы философа, как я снаряжал нашу «Америку»... бегал, хлопотал, кричал, суетился и не чувствовал усталости...» Редкое судно приводилось в порядок с таким старанием и любовью: новые паруса, рангоут, такелаж, столярные работы; разбитые в предыдущей кругосветке гребные катера заменили вновь построенными (разумеется, по чертежам нового командира).

Полностью загрузив трюмы различными материалами для Дальнего Востока (в том числе пушки, ядра и порох), транспорт 27 июля потянулся из гавани. 4 июля на Большом Кронштадтском рейде моряков посетил император, а 5-го «Америка» отправилась в путь...

После кратковременных заходов в Копенгаген и Плимут, судно пересекло с севера на юг Атлантический океан, посетило Рио-де-Жанейро и направилось к южной оконечности Африки. Обогнув мыс Доброй Надежды, транспорт прошел Индийским океаном к берегам Австралии и зашел в Сидней. Маршрут в Тихом океане пролегал между путями Головнина на «Диане» и Гагемейстера на «Кройтеком». В отличие от ряда предыдущих дальних плаваний русских судов, рейс на «Америке» выполнялся с чисто практической целью снабжения Петропавловского порта и Русско-Американской кампании, поэтому мог быть продуман досконально, а выполнялся по-шанцевски серьезно и рачительно, сберегая и само судно, и силы команды. Даже когда в Тихом океане моряки обнаружили группу неизвестных коралловых островов, Иван Иванович не стал рисковать транспортом и высаживаться ни на один из них. Произведя морскую опись всех 13 островов, «Америка» продолжила путь к Камчатке.

27 июня 1835 г. она пришла в Петропавловск, а 21 августа отправилась к берегам Русской Америки. После месячной стоянки в Ново-Архангельске моряки вышли 11 октября в обратный путь: после заходов в Гонолулу и на остров Эймео (архипелаг Общества) транспорт обогнул мыс Горн и вновь посетил Рио-де-Жанейро. Далее «Америка» поднялась на север, до Шетланских островов, обогнув которые, Северным морем дошла до Зунда и после короткой стоянки в Копенгагене вернулась в воды Балтики.

Почти два года продолжалось плавание, 476 дней судно находилось «под парусами»; а вернулось в Кронштадт 15 июля 1836 г. целехоньким и не имея больных среди команды. Рассказывая о вояже и сбережении судна, адмирал пишет: «Доказательством исправного состояния служить может еще и то, что в Кронштадте ни один парус не был свезен в парусную и, спустя две недели после нашего прихода, транспорт «Америка»

отправился в Стокгольм» (В отличие от большинства русских судов, нуждавшихся после такого вояжа в капитальном ремонте).

Успех этого 28-го кругосветного плавания в истории отечественного флота вместе с И. И. Шанцем разделяют его лейтенанты Е. А. Беренс и В. С. Завойка (Завойко) — будущие известные адмиралы. Новооткрытые атоллы, названные И. Ф. Крузенштерном в своем атласе «островами Шанца», впоследствии стали именоваться на картах мира островами Вотто (один географический пункт все-таки сохранил его имя — мыс Шанца на Новой Земле, названный так в 1839 г. еще одним моряком с «Америки», штурманом С. А. Моисеевым, будущим гидрографом и генерал-лейтенантом).

К шведской столице транспорт повел Е. А. Беренс, а произведенный в капитаны 2 ранга Иван Иванович отправился в августе по делам своей адъютантской службы сначала в Карелию, а затем в Архангельск. Весной следующего года его командировывают на юг: в Николаев, Одессу и Севастополь. Конкретные цели этих поездок выяснить пока не удалось: предположительно они имели отношение к проверке технического состояния верфей и адмиралтейств Морского министерства. Это тем вероятней, что во второй половине года Меншиков отправляет своего адъютанта в Соединенные Штаты Северной Америки для сбора данных об американском военном судостроении.

Моряк сделал намного больше порученного. За несколько месяцев Иван Иванович исколесил всю страну, знакомясь не столько с казенными, сколько с частными судостроительными верфями. Бостон и Нью-Йорк, Балтимор и Вашингтон; из Норфолка он перебирается в Чарлстон, «для испытания морских пароходов тамошних», из Чарлстона на одной из Балтиморских шхун идет в Вест-Индию, посещает кубинские порты и возвращается в Штаты, в Новый Орлеан. На колесном пароходе поднимается по Миссисипи, месяц проводит в Вашингтоне, «для собирания остальных потребных об американском флоте сведений...» Вернувшись в Нью-Йорк, «знакомится с новыми важными усовершенствованиями по части паровых машин и котлов». Любознательность и энергия Шанца не знают границ: он собирает целую коллекцию чертежей и моделей различных судов и машин, делает обширную подборку сведений об американских «достопримечательностях», начиная с портового хозяйства и доков и кончая данными о мельницах и машинках для изготовления кирпича. Пришлось отправлять все эти весьма объемные «впечатления» об Америке дипломатическим багажом на имя самого министра иностранных дел России К. В. Нессельроде.

В середине 1838 г. адъютант начальника ГМШ наконец возвращается в Англию и затем с депешами «на Высочайшее имя» колесит по Европе. В Карлсбаде он встречается с К. В. Нессельроде, а через несколько дней в Теплице удостоивается аудиенции у самого императора. Заразившись энтузиазмом у своего «настоящего американца», как Николай Павлович приветствует Шанца, он тут же поручает моряку выстроить в Америке сильный пароход и привести его в Россию. Не без труда удалось Ивану Ивановичу уговорить монарха позволить ему сначала вернуться в Петербург и только потом, после обсуждения привезенных сведений в министерстве, отправиться за океан.

Появившись в конце июля в столице, Шанц уже в начале августа оказывается в Финляндии. Здесь он успевает за два месяца не только справиться службу, но и жениться на Зельме Карловне фон Шанц (дочери полковника и, видимо, дальней родственнице моряка). Осенью, произведенный, «за отличия» в капитаны 1 ранга, Иван Иванович берется за весьма трудное задание — привести в Россию из Пиллау, потерпевший аварию во время шторма тендер «Снапоп». Сначала он отправляется к берегам Пруссии на небольшом пароходе «Поспешный», но убедившись, что скромный портовый грузяга и без тендера с трудом выгребает против ветра и волн, оставляет его в Ревеле и добирается до Пиллау берегом.

9 ноября он уже осматривает «Снапоп» на месте и с удивлением докладывает в Петербург, что тендер «находится... в таком же состоянии, в каком можно сказать на второй день после спуска его на воду... совершенно все выше палубы оставлено в море». Он тут же организует его ремонт, стремясь вооружить судно «как получится лишь бы скорее...». Несмотря на весьма скромные возможности маленького прусского порта и нехватку самых простых материалов, 23 числа тендер в готовности «вышел на рейд». Ни начавшаяся зима, ни постоянные непогоды не остановили Ивана Ивановича: «со льдом покрытыми парусами и такелажем... и с полумертвою командою» приводит он «Снапоп» в Либаву в начале декабря.

Через полгода капитан 1 ранга отправился в Америку выполнять царское задание, прихватив в качестве помощника лейтенанта Б. Ф. фон Флотова и... свою молодую жену.

Военный пароход «Камчатка» (точнее, пароходофрегат, как стали классифицироваться такие суда в русском флоте) был заложен в Нью-Йорке на частной верфи Вильяма Брауна. Строили его быстро и аккуратно. Через год готовый корпус фрегата из сырого белого дуба, обшитый от киля до ватерлинии медными листами, спустили на воду, а к сентябрю 1841 г. достроили, установив мощные паровые машины (в 600 номинальных л.с.), медные котлы, гребные колеса и полное (фрегатское) парусное вооружение. Судовая артиллерия включала 12 24-фунтовых пушек на батарейной палубе (опер-деке) и 4 бомбических пушки на верхней палубе. Американцы изготовили и установили только деревянные станки под орудия, которые заменял положенный на станки свинец.

Иван Иванович дневал и ночевал на верфи, вникая во все тонкости постройки. Какие только новшества не были применены при сооружении судна и его оборудовании. Впоследствии, в своих многочисленных заметках в журнале «Морской сборник», предлагая то или иное усовершенствование, Шанц с гордостью ссылался на опыт «Камчатки». Он же возглавил и ее перегон в Россию. «Фрегат этот, — писал в воспоминаниях адмирал, — есть первое военное судно, построенное в Америке для правительства другой нации, которое оставило Соединенные Штаты для следования в Европу под американским флагом, с американскими бумагами, со сборной, всевозможных наций, командою, но под начальством русского морского офицера и с одним русским лейтенантом...».

20 сентября пароходофрегат покинул Нью-Йоркскую гавань и за 20 дней добрался до английских берегов, пережив благополучно и постоянные непогоды и бунт команды. Трансатлантический переход был совершен под парами «впервые», отмечал Иван Иванович, а также «с полной тяжестью своей

артиллерии...!» В Саутхемптоне над судном взвился русский флаг, под которым оно 1 ноября прибыло в Кронштадт.

Шесть лет командовал фон Шанц своим детищем, обожаемой им «Камчаткой», заботливо ее сберегая и охорашивая. Тогдашнее чудо техники, самый большой пароходофрегат на Балтике, «первый красавец на флоте» (по выражению Н. П. Боголюбова) 15 лет проплавал без постановки в док и какого-либо ремонта. Уникальную паросиловую установку его заботами командира быстро освоили отечественные механики. Осенью 1842 г. ее принял от американцев прапорщик Диего Яковлевич Дюбриэль-Эшапар, ставший, таким образом, первым судовым механиком русского флота. Помощниками обрусевшего испанца являлись впоследствии известные специалисты на флоте Е. И. Леонтьев и П. А. Чванов, тогда «как на других наших пароходах, — с укором пояснял сам Шанц, — случалось, что и по десяти лет сряду служили одни и те же иностранные механики...».

Ежегодно фрегат возил из Кронштадта в германские и датские порты и обратно титулованных пассажиров — великих князей и княгинь императорского дома, иностранных принцев и герцогов. Николай I не раз выезжал на «Камчатке» на маневры флота. Послужной список И. И. Шанца буквально разбухает от списка жалованных иностранных орденов и царских подарков. Смело можно считать, что все эти, казалось бы, формальные знаки внимания сильных мира сего являлись действительными наградами командиру, превратившему «Камчатку» по всем статьям в один из лучших кораблей русского флота.

В 1845 г. пароходофрегат перешел на Средиземное море, где более полугода обслуживал императорскую чету. За эту самую продолжительную кампанию на «Камчатке» Шанц был удостоен ордена Владимира 3-й степени. Перед самым уходом из сицилийского порта Палермо в мае 1846 г. над островом пронесся мощный «сирокко» (горячий африканский ветер), сопровождавшийся двухдневным штормом. При полной невозможности маневрировать под парами в стесненной судами гавани русские моряки проявили настоящую выучку и отстояли свой, почти беспомощный фрегат от серьезных повреждений. Рапорт Ивана Ивановича «... о выдержанном в Палермо урагане» стал его первым литературным трудом. Блестяще написанный служебный документ, по указанию Николая I, был даже размножен для прочтения в царской семье.

Командуя фрегатом, неуемный Шанц успевает еще изобретать и проектировать... Стоило только поручить ему в 1846 г. надзор за ремонтом деревянных станков бомбических пушек пароходофрегатов в Кронштадте, как он предложил более совершенные, железные. Весной следующего года строит опытный станок из листового железа, устанавливает на «Камчатке» и летом успешно испытывает в присутствии артиллерийской комиссии. В 1845—1847 гг. в Кронштадте по его чертежам строится более десятка шлюпок — изящных и быстроходных гребных катеров для руководителей Морского министерства и порта. Одновременно Иван Иванович занимается составлением чертежей типовых «полных комплектов гребных судов» для кораблей и фрегатов. Первый из таких комплектов поступил на винтовой фрегат «Архимед».

Когда возник вопрос об обновлении состава судов Каспийской флотилии, то одновременно с заказом для нее пароходов в Або по чертежам

Шанца строятся в 1843—1849 гг. 4 военные шхуны и 3 мелкосидящих бота.

Первой отправилась на Каспий 67-футовая (20,4 м) шхуна «Опыт», прекрасно зарекомендовавшая себя в плаваниях в составе отряда в Астрабадском заливе. В качестве прототипа ее обводов и парусного вооружения Иван Иванович использовал полюбившуюся ему в Америке «балтиморскую шхуну», разработав вполне оригинальный проект такого судна применительно к мелководному Каспийскому побережью. Уже через два года заокеанская новинка стала находить подражателей. Так, на Каспии была построена подобная же торговая шхуна, а на Балтике военная — служебная яхта командира Кронштадтского порта Ф. Ф. Беллингаузена. Автором проекта последней стал опять Иван Иванович: теоретический чертеж балтийского «Опыта» отличался от каспийского — шхуна была несколько уже и сидела глубже, при прежней площади парусности. Построили ее в Кронштадте в 1847 г. всего за два месяца. Корпус судна собирали из частей разбираемого здесь же в порту старого фрегата и только наружную обшивку положили из нового соснового леса. В 1848 г. во время своих пробных плаваний шхуна показала великолепные мореходные и ходовые качества. В том же году Шанц составил «чертеж и модели 80-футовой [24,4 м] шхуны, линии которой так легки и прекрасны, что вполне могут дать понятие о качествах, которыми будет обладать шхуна, когда-нибудь по ним выстроенная».

Этот проект реализовать не удалось, зато чертеж балтийского «Опыта» ждала судьба удивительная. В самом конце 1854 г. во время землетрясения у берегов Японии потерпел крушение фрегат «Диана». Сошедшие на берег русские моряки через несколько месяцев построили небольшую шхуну, названную «Хеда». В качестве ее прототипа офицеры фрегата использовали описание и чертеж яхты «Опыт», обнаруженные в одном из спасенных с «Дианы» экземпляров журнала «Морской сборник». Около 50 моряков благополучно добрались на этой шхуне сначала до Петропавловска, а затем к устью Амура. Вскоре японцы, внимательно наблюдавшие за процессом создания «Хеды», выстроили по ее чертежам еще три шхуны. Именно они, вместе с подаренной Японией «Хедой», стали первыми судами «европейской» конструкции в этой стране. Легко понять ту гордость, которую испытал Иван Иванович, узнав об этой истории. Учитывая его бесконечную любовь к любому судну, на котором служил или которое проектировал, «точно для него оно становилось живым существом, способным к совершенствованию» по выражению одного из биографов Шанца, понятен тот почти мальчишеский пыл, с которым заслуженный моряк доказывал на страницах «Морского сборника», что «Хеда» выстроена по чертежу шхуны «Опыт», а чертеж этой последней составлен русским морским офицером...».

В октябре 1847 г. завершилась последняя кампания Ивана Ивановича в качестве командира «Камчатки». 25 лет прослужил он в российском флоте и был удостоен ордена «Св. Георгия 4 класса за выслугу лет». Одновременно сбылось давнее предсказание одного из наставников юного Эберггарда: 26 ноября Шанца произвели в контр-адмиралы. Теперь, казалось окончательно, он сходит на берег и берется за выполнение своих многочисленных и разнообразных замыслов...

2. Адмирал

В конце 1847 г. 45-летний Иван Иванович Шанц становится контр-адмиралом. Не имея больше права командовать «Камчаткой», он передает ее старшему офицеру П. А. Шевандину, но новой должности не получает. Целых 7 лет адмирал, числясь «по флоту», выполняет различные поручения руководителей морского министерства, сначала А. С. Меншикова, а затем генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича.

Вряд ли подлинный хозяин флота Николай I не нашел бы достойной должности для опытного и энергичного моряка. Скорее всего, Шанца оставили в таком положении с каким-то умыслом. Не гадая о планах начальства, следует только отметить, что такой поворот по службе оказался вполне благоприятным для Ивана Ивановича и полезным для флота.

В 1848 г. он «занимается... постройкой гребных судов и лафетов для орудий по собственным чертежам...», — констатирует «Общий морской список», то есть продолжает начатые им же работы прошлых лет.

Установив на своем пароходофрегате артиллерийские станки из клепаного листового железа, Иван Иванович ратует за использование таких прочных и долговечных конструкций на других судах и создает несколько оригинальных станков. Специалисты их испытывают, «отдают предпочтение перед прежними деревянными», но не принимают на вооружение по той причине, что при попадании в них вражеских ядер — металлические осколки станков переранят артиллеристов. К середине 50-х годов Шанц еще более упрощает конструкцию. Теперь станины собираются не из двойных, а ординарных листов с наклепанными угольниками. Строятся опытные экземпляры таких станков для корабельных бомбических 68- и 60-фунтовых пушек, но и на этот раз дальше признания их удобства, надежности и дешевизны дело не продвигается.

Больше повезло проекту железного станка и такой же платформы для крепостного 3-пудового орудия. Он был принят. Установки построили небольшой серией в 24 единицы и в 1855 г. применили их при перевооружении кронштадтских фортов.

Новоявленный рационализатор, войдя во вкус, настаивал на замене дерева железом во многих деталях корабельных устройств и вооружения. Так, например, Шанц с середины 40-х годов отстаивал применение металлических банников; предложил несколько вариантов железно-медного руля. В конце концов банник, в единственном числе, оказался в музее, а руль все-таки соорудили для гимберуемого корабля «Лефорг»... Так и неизвестно точно, успели ли оснастить новинкой этот трагически погибший корабль.

Много лет ушло на совершенствование опытных образцов чугунных юферсов, которые должны были сменить прежние дубовые. Сначала новинка испытывалась на той же «Камчатке», потом на корабле «Полтава», пароходофрегате «Рюрик», транспорте «Двина». Только после Крымской войны чугунными юферсами снабдили почти все суда на Балтике — от кораблей до канонерок.

Последовательно проследить за многочисленными и разнообразными занятиями адмирала нелегко. Он занимался сразу многим одновре-

менно. Так, весной 1849 г. Иван Иванович передает на рассмотрение кораблестроительного и учебного комитетов чертеж и пояснительную записку «вновь проектированного брига для нашего флота»; летом отправляется в океанское плавание, возглавив переход «Камчатки» из Кронштадта на остров Мадера (Мадейра), куда моряки доставили больного герцога М. Лейхтенбергского, а вернувшись, едет в Або, где руководит целым рядом работ...

Любопытной особенностью всех многочисленных поездок Шанца, начиная со второй его командировки в Америку, было присутствие супруги Зсльмы Карловны («Шельмы Карловны», как произносил адмирал) и дочери Софии-Онейды, родившейся в 1844 г. и с годовалого возраста сопутствовавшей Яне (Ивану Ивановичу) даже в плаваниях.

С конца 1849 г. Шанцы надолго поселяются в Або. Несколько лет Иван Иванович занимается здесь строительством пароходофрегата «Рюрик», предназначенного для 1-го финского экипажа. Это был первый военный корабль такого типа, строившийся на местных верфях. Пока в департаментах министерства неторопливо выясняли возможность постройки в Финляндии двух очередных фрегатов, будущих «Олафа» и «Тромбоя», на Абоской верфи вполне успешно собирался первенец финских корабелов.

Адмирал лично составляет «план» парохода, продумывает систему его вооружения, конструирует станки для орудий, проектирует гребные суда, он же отбирает и заказывает в Германии и Англии недостающее оборудование. 18 октября 1851 г. «Рюрик» спускают на воду.

Не так складно сложилась история с «проектированным бригом». Хотя специалисты комитетов и одобрили проект, а руководство Кронштадтского порта получило разрешение на его постройку, начало работ из года в год откладывалось. В результате 500-тонный красавец, предназначенный для перехода на Тихий океан, был спущен на воду только в 1854 г., а вооружен лишь в 1856-м, когда надобность в нем отпала. Осенью того же года 22-пушечный «Филоктет» все же отправился в дальнейшее плавание из Кронштадта в Константинополь, став последним боевым парусным судном, совершившим такой дальний вояж. Из рапортов командира брига капитан-лейтенанта О. П. Пузино известно, что судно показало себя в походе великолепным мореходом и хорошим ходоком; высоко оценил командир и шанцевские новшества, в том числе металлический брашпиль, чугунные юферсы, оригинальные артиллерийские станки, позволявшие крепить орудия по-походному вдоль борта, освобождая палубу...

В Або, одновременно с сооружением пароходо-фрегата, по чертежам Ивана Ивановича и, что очень важно, под его неусыпным контролем строился «Полный комплект гребных судов» (барказ, 4 катера, 2 вельбота и 3 яла). Этот, третий по счету, комплект был создан уже в качестве образцового, для снабжения гребными судами кораблей и фрегатов Балтийского флота. Два первых, изготовленных соответственно в Архангельске и Петербурге, предназначались для корабля «Сысой Великий» и винтового фрегата «Архимед». Строительство первого комплекта, при отсутствии действенного надзора, превратилось в фикцию, а второй — заслужил многих похвал командира фрегата В. А. Глазенапа...

Свои идеи по совершенствованию гребных судов Шанц начал внедрять еще командуя люгером. К 50-м годам его шлюпки, главным образом

«строенные» по индивидуальным проектам катера, считались лучшими на флоте. Теперь же адмирал предложил свои конструкции разнообразных шлюпок, от 24-тонного барказа до крошечного яла, в качестве типовых для всех крупных военных судов!

Дело это было очень непростое. Нелегко внести элемент новизны в ставшее привычным и прошедшее испытание временем. Как и в истории с внедрением чугунных юферсов, многократно пришлось объяснять Ивану Ивановичу все выгоды своих предложений в статьях «Морского сборника» и кабинетах начальства, доказывать членам специальных комиссий, спорить с оппонентами по опубликованным результатам испытаний. Своего он добился. С начала 50-х и до середины 60-х годов более 500 гребных судов построили по его чертежам, большая часть всех новых парусно-паровых военных судов русского флота была снабжена ими.

Как пишет сам адмирал, все его шлюпки «отличались легкостью и особенной красотой своих обводов». Действительно, при меньшем собственном весе и балласте, они имели и меньшую же осадку, обладая прекрасными мореходными и ходовыми качествами как под парусами, при умеренной парусности, так и под веслами, причем в последнем варианте были, как правило, более быстроходными, чем их предшественники. Несмотря на меньшую ширину, барказы и катера Шанца могли перевозить прежнее число груза.

Таких результатов Ивану Ивановичу удалось добиться тщательной проработкой обводов корпуса, применением наборной обшивки, более легкой и упругой, внедрением различных новшеств, от изменения длины весла до использования особого покрова парусов, более плоских, чем ранее принятые. В одной из статей Шанца сообщалось, что последнюю новинку приняли «на вооружение» в австрийском флоте.

В середине сентября 1852 г. Иван Иванович извещает кораблестроительный департамент о «совершенной готовности» комплекта своих шлюпок, построенных «с величайшей аккуратностью»; а в конце месяца он уже испытывает «Рюрик» под парами в море... На первых же пробах пародофрегат развил скорость свыше 11-ти узлов, и при «жестоком прогивном ветре» — 9. По меркам тех лет это были отличные результаты.

Чуть раньше отправилось в первое плавание еще одно творение Шанца — 48-футовая (14,6 м) лоцманская шхуна, построенная в Або для Главного управления лоции и маяков Финляндии. Она была спроектирована Иваном Ивановичем по новой системе (суть ее состояла в нахождении мидельшпангоута на расстоянии $\frac{2}{5}$ длины от кормы). Еще в 1847 г. он построил по этой системе, с разрешения Ф.Ф. Беллинсгаузена, 28-футовый (8,5 м) ботик «Урод», в 1852-м — упомянутую шхуну, а в следующем году сделал «для себя» такую же 32-футовую (9,75 м).

Когда в октябре лоцманская шхуна пришла в Кронштадт, ею любовался сам генерал-адмирал, о чем дежурный генерал министерства Л.Л. Гейден тут же сообщил автору проекта, добавив, что Константин Николаевич желает как можно скорее видеть адмирала.

Шанц поспешил в Петербург. Однако разговор пошел не о шхунах или парходах. «20 октября 1852 г., — рассказывает Иван Иванович, — Его Высочество генерал-адмирал удостоил меня лестным поручением — составить планы модельных лодок о двух орудиях: одной гребной, а дру-

гой парусной». Речь шла о разработке проектов образцовых или типовых канонерских лодок для последующего перевооружения ими гребной флотилии на Балтике. В то время когда все развитые страны континента превращали свои флоты в паровые, в России планировали воссоздание гребной флотилии! Ходили слухи, что и средства для ее постройки были получены из личных капиталов Константина Николаевича.

«Прежде чем приступить к решению этой задачи, — продолжает вспоминать Шанц, — надо было ознакомиться с предстоящим предметом; для чего избран был мною шведский гребной флот, который составлял прежде главный элемент морской силы этой державы, но как ни славны были эти создатели шведского гребного флота (адмирал имеет в виду Ф. Чапмена и А. Эренсверда), а корабельная архитектура ушла далеко от их гениальности...»

Тщательно, по пунктам, разбирает Иван Иванович недостатки прототипов и быстро набрасывает собственные проекты лодок. Через два месяца теоретические чертежи и модели обводов новых судов оказываются на столе генерал-адмирала. В результате проект гребной канонерки, простой и дешевой, был одобрен. Шанц тут же получает новое поручение — построить одну для образца.

В феврале 1853 г. лодку заложили на верфи Або, а в середине мая спустили на воду в полной готовности. Маленькое 63-тонное суденышко казалось весьма совершенным боевым кораблем. Оно несло две 24-фунтовые короткие пушки, а экипаж насчитывал 75 человек. Для хождения под парусами лодка оборудовалась двумя складными мачтами; палуба между ними была сплошная, обеспечивающая внутри корпуса помещение для ночлега и укрытия от непогоды всей команде. Имелись отсеки для хранения воды, провизии и боезапаса. При работе гребцы сидели на палубе, опустив ноги в специальные лючки, задраивающиеся при хождении под парусами и на стоянке специальными крышками. Пушки устанавливались на поворотных платформах, обеспечивая почти круговой обстрел. Деревянные станки их и сами платформы тоже спроектировал Шанц. Весла были сделаны составными, как для уменьшения стоимости, так и для возможности их ремонта своими силами. Среди многочисленных «придумок» адмирала — бордажное оружие для команды.

Во время испытаний в шхерах канонерка, при совершенно неопытных гребцах, легко развила скорость в 4 узла, а под парусами оказалась весьма устойчивой и ходкой (до 7 узлов).

В конце мая образцовую лодку перегнали в Кронштадт. Через месяц сам Шанц привел сюда «Рюрик». Кроме руководителей министерства оба судна удостоились посещения императора.

Через пару недель адмирал вновь отправляется в путь с новым заданием — собрать в странах Европы сведения о винтовых корветах. К этому времени Николай I наконец-то решил обратиться к паровой; составлялись проекты его преобразования, но оставался открытым вопрос, какими судами кроме парусно-винтовых кораблей его пополнить: большими и дорогостоящими фрегатами или более простыми и дешевыми корветами.

Почти полгода провел Иван Иванович за границей, побывав во Франции, Англии и Бельгии, и, очень вовремя, в самом конце 1853 г., вернулся в

Кронштадт. Уже шла война России с Турцией, а 23 декабря соединенный флот Великобритании и Франции вошел в Черное море. Явью становилась для империи война и с этими державами. Вооруженные силы страны лихорадочно готовились к вторжению паровых вражеских армид на Балтику. Казалось бы, наступила пора вернуть опытного и инициативного моряка в строй, но корабельный флот вместе с немногочисленными пароходофрегатами решено было оставить на рейдах крепостей и строить канонерки, а Шанца использовать на судостроительном поприще...

Уже в январе 1854 г. он получает задание разработать проект типовой («модельной») винтовой канлодки и одновременно организовать в Финляндии массовую постройку гребных («собственного чертежа»). Адмирал успевает повсюду! Кроме выполнения новых поручений он занимается еще и проработкой шести вариантов винтовых корветов, отличающихся друг от друга размерами и вооружением; проводит опыты над гребным вингом со сменными лопастями (Шанц называл его «вингом Грифита»), которым он собирался снабдить канлодку и корветы.

За четыре месяца в Або, Гельсингфорсе и Бьернсборге построили 40 гребных канлодок. К середине мая они были вооружены и снабжены всем необходимым. Общий же объем строительства таких лодок принял в стране размах небывалый: в Петербурге, Риге и далеком Архангельске быстрыми темпами собирали еще 126 таких суденышек. Исключая 34 беломорских, все они предназначались для обороны балтийского и финского берегов.

Несмотря на грамотный проект и чрезвычайные усилия судостроителей, ценность этого «боевого» пополнения флота равнялась почти нулю. Только после появления англо-французского флота на Балтике моряки осознали, что сражаться с хорошо вооруженными паровыми судами противника гребные канлодки не в состоянии. Даже в глубине шхер, при защите рейдов и заграждений от них было мало толку. Спешно укомплектованные рекрутами и ратниками ополчения гребные «батальоны» и «бригады» оказались мало маневренными, матросы не умели стрелять из пушек, а офицеры — управлять лодками.

Первыми это поняли финны, предложившие тем не менее другой фантастический проект — создать вольную флотилию для защиты своих берегов. Они хотели приобрести десятки небольших купеческих судов, вооружить их одним-двумя орудиями, вручить опытным и отважным мореходам, а начальником назначить того же Шанца, который обязан был с этими судами оберегать входы в шхеры от Гангута до Аландских островов.

Видимо, на первых порах затея эта поддерживалась в Петербурге, так как пришлось Ивану Ивановичу заниматься и ею. Он даже подобрал 19 судов для своего будущего «флота», представив одновременно рапорт о полной несостоятельности проекта, вскоре отмененного.

Однако на суше моряку все же не сиделось. Пока заложенная в Або (22 июля) винтовая канонерка строилась, Шанц отправился на пароходе «Суоми» 4 августа в Абоские шхеры, чтобы «узнать о положении Бомарзунда» (крепости на Аландских островах, атакованной неприятельским флотом). Не дойдя до Аландов, он получил достоверные сведения от беженца, что крепость взята, о чем первым и составил донесение генерал-

губернатору Финляндии. Вернулся адмирал в Або накануне появления там английских разведывательных пароходов. Они безрезультатно обстреляли заграждения в шхерах и ушли, пустив слух о скором возвращении с большими силами для истребления города, верфи и механического завода. Пришлось Ивану Ивановичу спешно готовить свою новую канлодку к спуску таким образом, чтобы ее затем можно было бы затопить в реке. К счастью, слухи не подтвердились. Взятием Бомарзунда и разведкой в Або англо-французский флот завершил свою первую шумную кампанию на Балтике.

13 сентября винтовую канонерскую лодку «Стерлядь» благополучно спустили на воду. В проекте нового «детища» Шанц использовал ряд разработок, примененных им в чертежах гребной и парусной лодок, начиная с обводов оконечностей с характерными заваленными внутрь штевнями и кончая парусным вооружением с косыми рейковыми парусами. При весьма скромных размерах и водоизмещении на лодке удалось установить три, наибольшие тогда в русском флоте, 68-фунтовые (203 мм) бомбические пушки. Деревянные (сосновые) станки и поворотные платформы для них были изготовлены по проработкам Ивана Ивановича, как и оба 5-весельных вельбота. Благодаря продуманной планировке подпалубного пространства в корпусе судна удалось разместить значительный боезапас (по 100 выстрелов на орудие), около 100 тонн угля в ямах, прикрывающих как цитаделью котельное отделение, оборудовать отдельную офицерскую каюту (на 4-х человек) и помещение для команды (6 унгер-офицеров и 27 нижних чинов), выделить отдельную каюту для 2 машинистов. В качестве двигателя была применена простая и компактная одноцилиндровая паровая машина, питаемая от двух котлов; движителем служил 3-х лопастной винт Грифита. Всю силовую установку изготовили на местном механическом заводе и быстро смонтировали в корпусе судна на плаву.

В начале октября Шанц, наскоро набрав команду из гребного батальона (40 человек), отправился в шхеры на испытания. Единственным механиком был сам Кови, владелец завода-изготовителя механизмов. Под парами лодка на спокойной воде развивала скорость в 6,75 узла, под парусами ходила не хуже своих гребных собратьев (6,6 узла).

30-го числа «Стерлядь» вышла в Гельсингфорс, куда должна была прийти и вторая «модельная» канлодка «Осетр», строившаяся одновременно с шанцевской в Петербурге под наблюдением И. А. Шестакова. Не дождавшись последней, адмирал поспешил отправиться дальше — в Кронштадт. В главную базу флота «Стерлядь» пришла, расгалкивая молодой лед. В пути, при весьма свежих и противных ветрах и сильном волнении в заливе, смогли вполне оценить мореходные качества нового судна. Его командир лейтенант А. И. Бойс писал: «Лодка... оказалась остойчивой, подымалась весьма легко на волны, слушала руля всегда хорошо...»

На состоявшемся в ноябре совещании под председательством генерал-адмирала речь пошла о спешной постройке целой серии канлодок подобных «Стерляди» и «Осетру». Новая паровая флотилия для защиты Кронштадта требовалась к началу навигации 1855 г. Тут было уже не до сравнения тонкостей конструкций. Новые канонерки решили строить не в Финляндии, а в Петербурге, придерживаясь размеров «модельных лодок» и используя силовую установку «Стерляди» в качестве образца. Серийные

канлодки строились по чертежам других авторов, а не Шанца, для которого нашли новое дело...

1 декабря адмирал отправился береговым путем обратно в Або, где на местной верфи его постоянный соратник инженер Юргенсон готовился к началу постройки спроектированного Шанцем винтового корвета. Этот корвет, будущий «Калевала», как и «Рюрик», строился на средства казны Княжества Финляндского и предназначался, как и пароходофрегат, для 1-го финского экипажа.

Хотя в послужном списке Ивана Ивановича и значится, что он «в течение зимы занимался постройкой корвета...», но на самом деле в январе 1855 г. Шанца вновь вызывают в Петербург.

У морского ведомства оставались ограниченные запасы английского угля. Для береговых паровых котлов и кузниц предполагалось использовать отечественное топливо — уголь из прикшинских копей Новгородской губернии. Адмиралу поручили спешно «удостовериться» в его пригодности. Оправдывая свою репутацию всезнайки, Иван Иванович и здесь оказался на высоте. Сначала он собирает авторитетное совещание инженеров и заводчиков и быстро договаривается с ними о проведении обширных натуральных сравнительных испытаний «качеств» русского и английского угля. Первые такие опыты для кузнечных работ начались 11 февраля на заводе Берда, а через несколько дней — на Александровском механическом и чугуно-строительном. Новую серию испытаний провели затем на заводе Нобеля, а в марте помощник Шанца лейтенант Бойе контролировал опыты в кузнице Главного Адмиралтейства. Эксперименты по сжиганию угля в топках котлов осуществлялись в нескольких местах, в том числе в Петербургском механическом и гальванопластическом заведении. Рапортуя об успехе испытаний, адмирал детально расписывает все условия возможного использования новгородского угля, не преминув укорить ведомство фактами покупки сырого топлива (со льдом), высчитав, что за такой уголь казна переплачивает до 20%.

Пока шли испытания Шанц по заданию генерал-адмирала осмотрел Райволовский чугунолитейный завод в Финляндии. Вскоре это предприятие превратится в одно из основных поставщиков металла для строительства новых кораблей и судов.

В феврале 1855 г. неожиданно умирает Николай I. Теперь Константин Николаевич не только по званию, но и фактически становится во главе российского флота. Готовясь к новой военной кампании и, как тогда считали, неминуемому нападению неприятельского флота на Кронштадт, генерал-адмирал начал перестановки в руководящем составе Балтийского флота...

В апреле Шанца по повелению Александра II вызывают в столицу. Константин Николаевич поздравляет моряка с ответственным и весьма почетным назначением — командующим 1-й флотской дивизией и одновременно начальником отряда паровых судов. Контр-адмирал, не водивший в море ни одно флотское соединение и даже не командовавший ранее кораблем, в обход многих седовласых флагманов становится во главе практически всего парового флота на Балтике (8 пароходофрегатов, 1 винтовой фрегат, 2 корабля; последние, правда, без механизмов).

Начинается новый этап службы Шанца, теперь по-настоящему адмиральской! 3 мая он поднимает свой флаг на любимой «Камчатке». На «Рю-

рике» развеивается флаг генерал-адмирала, командовавшего всем флотом, сосредоточенным для обороны балтийской твердыни. Летом перед островом Котлин действительно появился англо-французский флот, но атаковать форты и заграждения он так и не собрался. Почти всю кампанию простояли русские корабли, фрегаты и блокшивы на якорях в тесноте рейдов.

Так и не случилось Ивану Ивановичу повоевать, хотя он и был награжден орденом Св. Станислава 1-й степени, а 30 августа произведен в вице-адмиралы (с утверждением в должности начальника дивизии). Зато пришлось почти круглосуточно заниматься новым своим «хозяйством»; бороться с неизбежным тогда злом — цингой среди нижних чинов; в приказном порядке заставлять командиров заботиться об элементарном сбережении здоровья матросов, начиная с контроля за употреблением заборной воды и отпускаемого мяса и кончая требованиями «одевать команду как должно по обстоятельствам» и не будить ее слишком рано.

Добрался адмирал даже до мытья нижних чинов, утерев, как говорится, нос прежним «дивизионерам». Оказалось, что в бигмом набитом матросами Кронштадте не было флотских бань, а имелись три вольные, где в прежние времена они мылись в свободное время и на собственные деньги. Уже в мае Шанц добился разрешения на постройку в районе Купеческой гавани временных бань, которые моментально соорудили сами матросы. Регулярная доставка в них нижних чинов с кораблей и судов проводилась по графику, выливаясь в целую операцию. Обстоятельный, как всегда, адмирал тут же предложил построить или переоборудовать из старых ботов плавучие бани для всех соединений флота, но тогда это, по-видимому, оказалось слишком даже для либерального Константина Николаевича.

Непросто складывались у Ивана Ивановича отношения с подчиненными ему офицерами. Достаточно ознакомиться с содержанием его приказов, которых сохранилось немало, просмотреть письма и публикации Шанца, чтобы понять, как нелегко было служить с этим «практическим моряком». При обширных познаниях в морском деле и фанатичной любви к судам он был чрезвычайно требователен, до занудливости к «господам офицерам», особенно лейтенантам и мичманам, строго, без какого-либо снисхождения обязывая их к круглосуточному выполнению своего служебного долга.

В 1856 г. в одной из своих статей Иван Иванович так обосновывает свои требования: «На корабле не должно быть вещи, начиная с клотика и до шпунта корабля..., на которую бы не следовало обращать внимания; или когоруо позволительно пренебречь — пока все эти вещи не будут приведены в надлежащий вид и полное соответствие цели. Все эти тысячи разнородных вещей (называемые некоторыми пусышными) по понятиям моряков должны быть в тесной между собой связи; наблюдать же за усовершенствованием некоторых из них, не заботясь о других, значит огнять возможность когда-либо дойти до желаемого результата, то есть до приведения военного судна со всеми принадлежностями в настоящий морской вид...»

Как доставалось гардемаринам иллюстрирует, например, перечень приказов Шанца за 1855 год. Стоило только будущим офицерам попасть на суда его отряда, как явился приказ командирам «О гардемаринах» с целой педагогической программой (честно говоря, не устаревшей и по сей день),

причем в этом документе Иван Иванович «распушил» и воспитателей Морского корпуса. Далее следуют приказы: «О заведении карманных книжек» (и не только гардемаринам, но и «всем господам молодым офицерам» для записи расписания судна, фамилий и имен служителей и т.д.), «Об упражнении гардемарин в лазаний по вантам»; «О времени отдыха...», «Об изучении... механизмов», «Об аттестации...». Шанц не был бы Шанцем, если бы не пошел дальше — он добрался до белья будущих офицеров и до их сундуков, причем тут же набросал проект нового сундука и отправил его для рассмотрения директору корпуса.

Каково приходилось нижним чинам под командой Шанца — однозначно ответить невозможно. Судя по его собственным воспоминаниям, в первые годы службы он с юношеским пылом буквально мучил команду учениями, в лейтенантскую пору был строг, как и его старшие товарищи, но, став командиром, поуменел. Рассказывая о кругосветном плавании на «Америке», адмирал пишет: «Бодрость и здоровье команды, составляя главнейшую заботу командира; требует кроме хорошего качества провизии, еще чистоты судна, коек, белья, а главнейше хорошего обращения с нею офицеров и правильного распределения времени работ и отдыха...». Это были не пустые слова. Во времена командования «Камчаткой» даже далекие от симпатий к Шанцу офицеры считали команду пароходофрегата отборной. Бывавший на «Камчатке» Николай I с удовольствием отмечал образцовый вид ее матросов — сытых, здоровых и опрятно одетых. Из сохранившихся в архиве неофициальных писем Ивана Ивановича становится ясным, что моряку приходилось прибегать к разнообразным ухищрениям, а то и просто обманывать начальство, добиваясь разрешения на усиленное питание для команды или получение средств на ее обмундирование. Из каких средств он подкармливал своих «топильщиков» (кочегаров) на больших переходах или обувал гребцов шлюпок в неуставные ботинки (чтобы не поранили ноги на берегу) история умалчивает...

Он продолжал заботиться о нижних чинах, став начальником отряда, дивизионным командиром и флагманом. Вряд ли Шанц был этаким «отцом-командиром», как представляется из его многочисленных приказов, посвященных отношению к «служителям». Скорее всего особенное внимание к нижним чинам входило в общий круг забот адмирала о состоянии вверенных ему судов, содержащих которые в образцовом порядке можно было только с «бравой» командой.

6 лет вице-адмирал Шанц командует паровым флотом на Балтике — весь период его воссоздания из парусного в винтовой! Именно он стал таким образом первым балтийским «пароходным адмиралом». Может быть, на такую роль прочил его венценосный хозяин флота еще в конце 40-х годов!? Во всяком случае, учитывая срок пребывания адмирала в должности, его назначение было не случайным, а хорошо продуманным решением. Возможно, что до какой-то степени даже вынужденным. Действительно, в этот период главным для создающегося флота было не оперативная или даже тактическая его подготовка к будущим сражениям, а практическое обучение команд и офицеров для службы на только что построенных кораблях и судах с новыми незнакомыми для моряков паросиловыми установками и мощными бомбическими орудиями. Все адмиралы, водившие парадные парусные эскадры, разом устарели. Другое дело Шанц —

морьяк, до тонкостей знавший не только парусные, но и паровые суда, строивший и управлявший последними...

Еще в 1848 г., в первом томе новорожденного «Морского сборника», Иван Иванович опубликовал свои «Заметки...» на статью французского капитана Дю Парка «Опыт изучения некоторых начал пароходной тактики» (под «тактикой» здесь подразумевались азы управления паровым судном). Обстоятельно, с большим знанием дела разобрал адмирал иностранное сочинение, дополнив его примерами из собственной практики и рекомендациями офицерам о необходимых действиях «в разных случаях, могущих встретиться в пароходном плавании».

К первой мирной кампании 1856 г. основные силы Балтийского флота по-прежнему состояли из 3 флотских дивизий (по три бригады в каждой).

Паровой отряд Шанца вместе с подчиненными ему отрядами парусных кораблей, вооруженных в эту кампанию в последний раз, все лето занимался перевозками возвращающихся из Финляндии войск. Хлопотную эту операцию удалось провести вполне благополучно, за что адмирал был удостоен благодарности Александра II.

Осенью Ивану Ивановичу пришлось разбираться с наделавшей много шума аварией — столкновением яхты «Александрия» (с императором на борту) с клипером «Джигит». Комиссия Шанца, вопреки мнению генерал-адмирала, признала виновным в аварии командира императорской яхты и отметила в своем заключении слабую подготовку капитанов обоих судов...

В следующую кампанию (1857 г.) все паровые корабли и фрегаты вошли в состав шанцевской 1-й дивизии, однако вести их в море адмиралу не пришлось: законченные постройкой суда еще осенью прошлого года отправились под командованием контр-адмирала Е. А. Беренса в Средиземное море, остальные достраивались или проходили испытания, пароходо-фрегаты ходили между портами поодиночке.

Впервые Иван Иванович вывел в Балтийское море для практического плавания «эскадру винтовых судов» (в ряде документов она именовалась «отрядом») в 1858 г. Короткая по разным причинам кампания продолжалась чуть более двух месяцев. В июле суда эскадры (корабли «Выборг», «Вола» и «Гангут», корветы «Вол» и «Посадник», флагманский пароходофрегат «Отважный» и канлодка «Стерлядь») отправились по одному в плавание по Финскому заливу и с заходами в Гельсингфорс и Ревель добрались до Балтийского порта. Отсюда, после проверки адмиралом состояния каждого из судов, пошли соединенно в сторону острова Готланд. Несколько дней эскадра провела в центре Балтики, следуя то под парусами, то под парами и занимаясь различными эволюциями и учениями даже ночью. К середине августа вернулись к Ревелю и по очереди провели артиллерийские учения «со стрельбой ядрами в цель» у острова Карлос. С Ревельского рейда вся эскадра перешла в Кронштадт...

В 1859 году эскадра Шанца официально получила название «практической». Теперь она включала 5 кораблей (к трем прошлогодним добавились «Константин» и «Орел»), оконченный постройкой корвет «Калевала» и отремонтированную «Камчатку». Кампания длилась свыше 3 месяцев, но из-за подготовки к царскому смотру продолжительность практики оказалась даже меньшей, чем в 1858 г. В начале лета суда эскадры занимались учениями у Красной Горки. Только в августе они вышли в Финский залив и по способности перешли на Ревельский рейд, где стреляли в цель. Неполладки с механизмами помешали эскадре отправиться в длительное плавание. Лишь несколько раз суда выходили в море, «упражняясь эволюциями», и к 28 августа вернулись в Кронштадт.

Всю кампанию адмирал провел в хлопотах, перемещаясь с рейда на рейд и из порта в порт, заботясь о каждом судне и контролируя командиров. В соединенном плавании он неоднократно переносил свой флаг с корабля на корабль, «желая лучше ознакомиться с машинами...» и отработывая совместное плавание разнородных по своим качествам судов. За свою деятельность Шанц был награжден орденом Св. Анны 1-й степени с короной.

На рубеже 1860 г. развернулась давно ожидаемая реорганизация морского министерства, затронувшая все ведомства и, конечно, флот. Началось сокращение личного состава; многие адмиралы и офицеры увольнялись в запас или переводились в резерв. Обновлялось руководство в портах и учреждениях. Сам управляющий министерством адмирал Н. Ф. Метлин был отправлен за границу «на лечение», а его место занял бывший директор инспекторского департамента Н. К. Краббе.

В марте 1860 г. ликвидировали флотские дивизии и бригады. Из всех плавающих балтийских адмиралов в строю остались, и то ненадолго, трое: вице-адмирал И. И. Шанц, контр-адмирал Е. А. Беренс и С. Д. Нордман. Иван Иванович стал старшим флагманом Балтийского флота, а остальные — младшими. Однако «Практическую эскадру» в этом году возглавил переведенный с Черного моря контр-адмирал Г. И. Бутаков.

Судьба «пароходного адмирала» Шанца могла бы во время этих перемен сложиться иначе. Известный деятель флота адмирал И. А. Шестаков в своих мемуарах «Полвека обыкновенной жизни» рассказывал, как он, тогда адъютант и доверенное лицо генерал-адмирала, предлагал свой план расстановки кадров: «...Кронштадт потребует своего начальника, способного привести его в должное состояние. Не колеблясь ни минуты я укажу на адмирала Шанца, как на единственного человека, имеющего для того нужные познания...»; — писал он Константину Николаевичу, настаивая на таком назначении и предлагая в начальники штаба при Шанце капитана 1 ранга А. А. Попова, будущего знаменитого «беспокойного адмирала». Теперь, конечно, трудно сказать, насколько прав был генерал-адмирал, отвергнув тогда предложения своего адъютанта...

Три года оставался Иван Иванович старшим флагманом (с 1860-го по 1862 г.), но эпоха его на флоте явно кончалась. Только в 1861-м он вновь командовал Практической эскадрой с борта «Камчатки». Эта кампания стала последней в череде его 28 «шестимесячных кампаний» на море. Как бы в ознаменование такого события адмиралу была пожалована аренда (по 2000 рублей в год на 12 лет).

На смену старым «николаевским» морякам один за другим появлялись новые, молодые и энергичные; качественно менялась корабельная техника и вооружение. Впрочем, сам себя Шанц в «архив» не списывал. Регулярно публиковались в «Морском сборнике» его многочисленные статьи и заметки. Внедрялись на судах флота такие шанцевские «усовершенствования», как чугунные юферсы и матросские койки нового образца, нашумевшие полемикой водоналивные парусиновые мешки, предложения адмирала по совершенствованию рангоута и такелажа и по предохранению деревянных корпусов от гниения с помощью поваренной соли. Сотнями строились шлюпки его чертежа. Еще исправно служили «Камчатка» и «Рюрик». «Стерлядь» использовалась в качестве авизо при Практической эскадре, а на «Опыте» гардемарины обучались управлению судном. Перестроенные в коммерческие суда гребные канонерки пересекали моря.

В 1860 г. Константин Николаевич начал плановые проработки строительства броненосного флота на Балтике, а для крейсерства в океане решено было продолжить строительство легких судов — клиперов. Разработка их чертежей оказалась для Ивана Ивановича последним его опытом в «корабельной архитектуре». В начале

мая того же года на конференции в Кронштадте под председательством самого генерал-адмирала после долгих споров приняли за основу два проекта клиперов: судостроителя С. И. Чернявского и адмирала И. И. Шанца. В конечном счете было построено 4 однотипных клипера типа «Алмаз», но, как и в истории с постройкой корветов в 1854–1856 гг., трудно отыскать в конструкциях и вооружении этих судов проработки Шанца.

Любопытно, что хотя и до него некоторые строевые морские офицеры занимались разработкой чертежей и планов судов, но только благодаря многочисленным публикациям Ивана Ивановича в защиту своих «детей», вопрос о правомерности таких занятий на флоте впервые стал предметом публичного обсуждения. В 1856 г. И. А. Шестаков на страницах журнала «Морской сборник» тонко «поддел» Шанца, отметив ряд неточностей в его статьях (кстати, впоследствии исправленных автором при переиздании), а заодно и отрекся от приписанного ему адмиралом авторства проектов корветов, заявив, что моряк не должен, не имеет права первенствовать в таком деле; его задача помогать и подсказывать судостроителям, контролировать их, а не проектировать... Разумеется, Шанц тут же вступил в полемику: «...почему же морской офицер не может составить чертежа, если он специально и постоянно занимается этой областью морского искусства, имея всегда возможность при этом занятии собственным опытом поверять свои предположения, сравнивать качества многих, знакомых ему судов, наконец, дойти до таких истин, которые корабельный инженер не найдет ни в одной из теорий», — с обидой вопрошал адмирал, ссылаясь на случай со шхуной «Опыт». Пройдет время, и такие моряки, как Н. В. Копытов, А. А. Попов, а следом и С. О. Макаров, скажут то же самое! Пусть даже для честолюбивого Ивана Ивановича главным в этом вопросе оставался сам факт признания за ним авторства или первенства, он был задан.

Последним, наиболее шокирующим «флотским» увлечением адмирала стала его попытка внедрения в учреждениях морского ведомства и на судах машинной стирки белья с помощью пара.

Все началось с того, что в январе 1861 г. комиссия под председательством Шанца рассматривала вопрос о числе и типе опреснительных аппаратов на новых судах. Возникшая в ходе обсуждения идея о возможности пропаривать в аппаратах матросское белье, а точнее, портянки — эту «язву для военного судна», по выражению адмирала, заинтересовала его настолько, что Иван Иванович тут же обложился всевозможной литературой и принялся досконально изучать проблему. При его энергии, работоспособности, а также знании пяти языков, он не только разобрался в существе дела, но и отыскал наиболее совершенный по тому времени способ стирки белья, проработал все составные части процесса, включая полоскание и отжим, добравшись до таких тонкостей, как качество поставляемого ведомству мыла. Затем Шанц опубликовал свои выводы, раскритиковав попутно стирку белья в Кронштадтском госпитале, где он проводил опыты.

Тут же началась публичная перепалка адмирала с официальными лицами в Кронштадте. Шанц привлек для рассмотрения своего предложения целую научную комиссию из петербургских ученых, которая признала компетентность моряка в данном вопросе. Один из членов комиссии посвятил возникшему спору обширную статью, добросовестно сообщил о выводах ученых, отметил, что Иван Иванович действительно нашел один из лучших способов и самый дешевый, но посоветовал адмиралу дальнейшую разработку методов машинной стирки передать в руки специалистов.

Более Шанц не «увлекался». Возможно, что он получил на этот счет вразумляющий совет руководителя Морского министерства.

В 1862 г. Иван Иванович остается на берегу и лишь на короткое время покидает Кронштадт для поездки в Англию. Официально — «для ознакомления с береговыми укреплениями и спасательными станциями...», но, по-видимому, главным для адмирала было посещение Всемирной выставки в Лондоне, где экспонировалось его «практическое изобретение» — чугунные юферсы, удостоенное золотой медали. С 1 января 1863 г. Шанц становится членом Адмиралтейств-совета (прибежища старых адмиралов и самого бумажного учреждения министерства). На этой последней своей должности он остается до конца жизни.

Первое время адмирала еще привлекают в разные комиссии, дают ответственные поручения. Так, в том же 1863 году он, в связи с угрозой новой войны на Балтике, руководит подготовкой к работам по заграждению устьев Невы. Все реже появляются его статьи. Об этом периоде службы Ивана Ивановича почти ничего не известно, что в общем-то странно. В 1859 г. была издана в Кронштадте его книга «Первый шаг на море», повествующая о его первом детском плавании. В 1865 г. Шанц публикует в «Морском сборнике» воспоминания о своем поступлении на русскую службу и пребывании в Свеаборге — «Первые шаги на поприще морской военной службы», подписанные «Старый моряк», а ранее помещает там же свои «Отрывки из дневника...» и «Отрывки из заметок...» за разные годы. Можно предположить, что адмирал продолжил воспоминания, по каким-то причинам не опубликованные, однако ни о существовании архива Шанца, ни о его местонахождении до настоящего времени неизвестно.

С переездом в Петербург (последнее его место жительства: «на углу Театральной площади у Торгового моста дом 11 кв. 18») наступает тихий период в жизни моряка. Как и других заслуженных адмиралов, его изредка поощряют довольно весомыми наградами. В 1864 г. Иван Иванович получает своего третьего Владимира, теперь 2-й степени. В 1865-м, как бы подводя итоги его творческой деятельности, Министерство издает двухтомное «Собрание статей вице-адмирала И. И. фон Шанца, посвященных морскому делу, с 1848 по 1865 г.». В 1866 г. Шанца производят в адмиралы, а через два года удостоивают ордена Белого Орла. В 1871-м он за свою 50-летнюю службу жалует орденом Александра Невского, спустя пять лет к этому ордену добавляются алмазные знаки.

Умер Иоган (Юган) Эбергард фон Шанц 22 декабря 1879 года в 77-летнем возрасте, изрядно позабытый на флоте, которому отдал 58 лет жизни. Только газета «Кронштадтский вестник», в которой он помещал изредка свои заметки, откликнулась на это событие. Похоронили адмирала в Петербурге на лютеранском Митрофаньевском кладбище, до наших дней не сохранившемся.

Можно сколько угодно спорить о том, в какой степени были самостоятельны и совершенны шанцевские проекты, предложения и изобретения; сокрушаться, что Иван Иванович столь расточительно тратил свои знания и силы на какие-то галрепы или стирку белья и писал рассказы о том, как не надо бросать лаг или тянуть снасти, вместо того чтобы составить соответствующие руководства и пособия. Можно досадовать на детское тщеславие адмирала и надоедливость его поучений, удивляясь при этом своеобразному и острому языку или неожиданным афоризмам типа: «Сделанное с целью не может иметь дурного вида»... А можно просто сказать, что Шанц отдал ставшему для него родным российскому флоту все что мог, доказав, что истинный моряк может всегда служить с пользой для отечества.

Соотношение мер, весов и калибров для артиллерии начала XIX века

1 морская сажень (английская) = 6 футам = 1,829 м (в морском деле применяется для обозначения глубин и высот).

1 кабельтов = 100 морским сажням.

1 английская миля (морская) = 1,853 километра = 1,736 версты.

1 фут = 12 дюймам = 0,30479 м = 0,305 м.

1 дюйм = 0,0254 м = 25,4 мм (1/12 фута).

Перевод футов в метры

Фут	0	1	2	3	4
0		0,305	0,610	0,914	1,219
10	3,048	3,353	3,658	3,962	4,267
20	6,096	6,401	6,705	7,010	7,315
30	9,144	9,449	9,753	10,06	10,36
40	12,19	12,50	12,80	13,11	13,41
50	15,25	15,55	15,85	16,15	16,46
60	18,29	18,59	18,89	19,20	19,51
70	21,35	21,64	21,94	22,25	22,55
80	24,37	24,69	24,99	25,30	25,60
90	27,44	27,74	28,04	28,35	28,65
Фут	5	6	7	8	9
0	1,524	1,829	2,134	2,438	2,743
10	4,572	4,877	5,182	5,486	5,791
20	7,620	7,925	8,229	8,534	8,839
30	10,67	10,97	11,28	11,58	11,89
40	13,72	14,02	14,32	14,63	14,93
50	16,76	17,07	17,37	17,67	17,98
60	19,81	20,12	20,42	20,73	21,03
70	22,86	23,16	23,47	23,77	24,08
80	25,91	26,21	26,52	26,82	27,13
90	28,96	29,26	29,56	29,87	30,17

Перевод дюймов в миллиметры

дм	мм	дм	мм
1	25,4	9	228,6
2	50,8	10	254,0
3	76,2	11	279,4
4	101,6	12	304,8
5	127,0	13	330,2
6	152,4	14	355,6
7	177,8	15	381,0
8	203,2	16	406,4

1 узел — единица скорости судна, равная 1 морской миле в час.

Верста, старинная русская мера длины, с конца XVIII в. 1 верста = 500 сажням = 1,0668 километра

Сажень, старинная русская мера длины, с 1835 г. определена в 7 английских футов или 84 дюйма, 1 (7-футовая) сажень = 2,1334 м.

1 пуд = 40 фунтам = 16,38 кг.

1 фунт = 96 золотников = 0,409 (0,40951241) кг.

1 артиллерийский фунт — чугунное ядро весом 115 золотников (489 г) и диаметром 2 дюйма (50,8 мм), лег в основу шкалы для гладкоствольной артиллерии, которой пользовались в России до 3-й четверти XIX в.

Калибры артиллерийские

Калибр орудия в фунтах (артиллерийских)	Масса ядра, кг	Диаметр ядра, мм
1	0,49	50
2	0,98	64
3	1,47	71
4	1,96	84
6	2,94	96
8	3,92	106
12	5,88	121
16	7,84	133
18	8,82	138
24	11,76	152
30	14,7	164
36	17,64	174

1. «Одинаково-фунтовые» орудия разного проекта (года выпуска) и/или изготовленные из разного металла (чугуна, меди) могли несколько отличаться друг от друга по своему калибру.

2. На кораблях применялись в то время 1, $\frac{1}{2}$ и $\frac{1}{4}$ -пудовые единороги образца 1780 г. Калибр 1-пудового единорога 195 мм, $\frac{1}{2}$ -пудового — 155, $\frac{1}{4}$ -пудового — 122 мм.

Заключение (Наварин)

К сожалению, успех русских моряков в Наваринском бою стал одним из последних. Следующее победоносное сражение — Синопское — в итоге привело к гибели всего Черноморского флота. Но до Цусимы оставалось еще много десятков лет, а пока впереди было возрождение нового флота — парового и броненосного. Истории этого флота, его нового взлета и трагического поражения будет посвящена следующая книга «Военно-исторической библиотеки». В сборник «Последние адмиралы» войдут биографии двух знаменитых российских флотоводцев — С.О. Макарова и З.П. Рожественского. При всей несхожести этих фигур, именно им на долгие годы суждено было остаться в памяти потомков символами русского флота, олицетворением его величия и его краха.

Этим сборником мы предполагаем начать публикацию биографий отечественных и зарубежных военачальников. Следующей станет работа Чарльза Поттера «Адмирал Нимиц», повествующая о человеке, с именем которого связаны победы американского флота в войне на Тихом океане. Теме этой войны будет посвящена и знаменитая книга М.Фудиды и М.Окумии «Сражение у атолла Мидуэй», в которую войдет также биография адмирала Ямамото «Невольный адмирал», ранее не публиковавшаяся на русском языке.

Событиям на Европейском театре Второй Мировой войны будет посвящен сборник «Припятская проблема», куда помимо заглавной работы М.Филлипи, разбирающей подробности создания и осуществления плана «Барбаросса», войдут также мемуары

Г. Фриснера «Проигранные сражения», повествующие о кампании 1944 года в Румынии и Венгрии. Готовится к выходу и завершающая часть подробного труда К. Блэйра «Гитлеровские подводные лодки», посвященная второму периоду «неограниченной подводной войны» — 1943—1945 годам.

Редакция планирует также обратиться к событиям Третьей Мировой войны, не столь широко освещенным в отечественной исторической литературе. В наших планах — работа бывшего израильского президента Хаима Герцога «Арабо-израильские войны», а также исследование Уильяма Стюка «Корейская война». Безусловно, обе книги (особенно мемуары Герцога) представляют собой весьма пристрастный взгляд на описываемые события, поэтому мы планируем снабдить их развернутыми примечаниями и комментариями.

Любителям альтернативных версий истории мы предложим третий сборник из цикла «Альтернативы». Он будет называться «Что, если?», его авторы — видные американские историки — рассуждают о том, каким мог бы стать ход истории, если бы тот или иной исторический деятель поступил бы не так, как в реальной действительности. По традиции, книга будет снабжена подробными комментариями, излагающими наш взгляд на описываемые события.

Кроме того, в плане редакции — переиздание «Военного дневника» Ф. Гальдера (очевидно — с обширными дополнениями, главным из которых станет фундаментальная статистическая работа Мюллер-Гиллебрандта «Сухопутная армия Германии»), сборник, посвященный Лоуренсу Аравийскому, а также несколько книг по истории Первой Мировой войны.

СОДЕРЖАНИЕ

От издателя	5
ДО И ПОСЛЕ НАВАРИНА	7
Приложение	459
Заключение	509