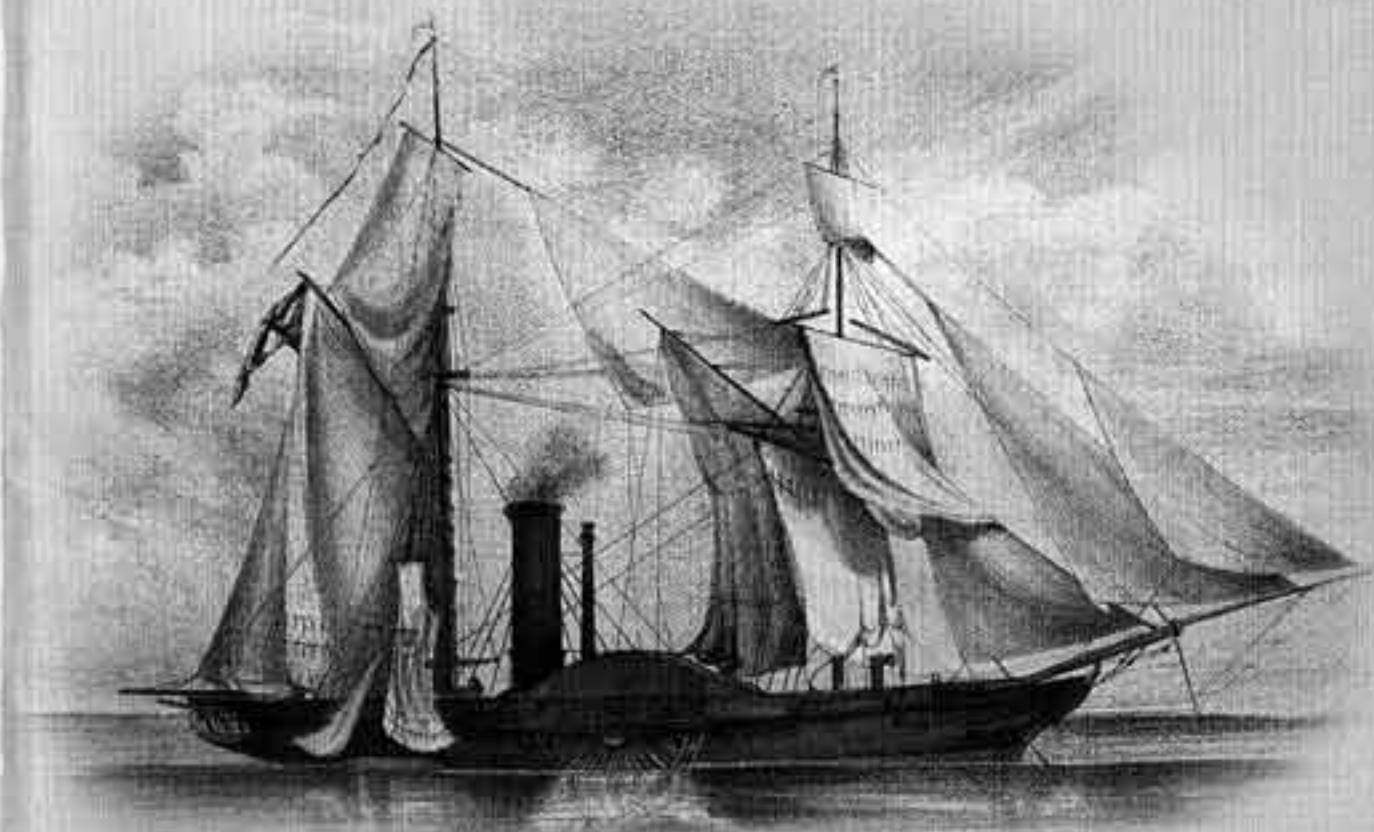


Г.А.ГРЕБЕНЩИКОВА

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ ПЕРЕД КРЫМСКОЙ ВОЙНОЙ 1853–1856 ГОДОВ.

ГЕОПОЛИТИКА И СТРАТЕГИЯ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2003

Г.А. ГРЕБЕНЩИКОВА

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ ПЕРЕД КРЫМСКОЙ ВОЙНОЙ 1853–1856 ГОДОВ.

ГЕОПОЛИТИКА И СТРАТЕГИЯ

Санкт-Петербург
2003

Гребенщикова Г.А. Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов. Геополитика и стратегия. СПб., издатель М.А.Леонов, 2003. 80 с., илл.

Книга рассказывает о морской политике России на черноморском театре в первой половине XIX века, о деятельности адмирала М.П.Лазарева по строительству военно-морского флота и об общей направленности мирового военного кораблестроения того периода.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей судостроения и флота.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 2003 году исполняется 150 лет с начала Крымской (Восточной) войны. Трагических периодов в истории России было немало, но, говоря о ее поражении в войне 1853—1856 годов, у всех исследователей и любителей истории русского флота невольно возникают ассоциации с гибелью всего Черноморского флота.

В ходе войны так и не произошло крупного сражения с англо-французским флотом в открытом море, что позволило флотам противника получить полное преимущество на море, и что в конечном итоге привело к бомбардировкам и падению Севастополя. «23 апреля 1856 года, в день Св. Георга, на Спитхэдском рейде в Портсмуте в честь славной победы флота и заключенного мира состоялся военно-морской парад. Королева Виктория на собственной яхте “Victoria and Albert” проводила смотр победоносному флоту, отличившегося как на Балтике, так и на Черном море, и снова готовым к новым кампаниям...». Так завершил описание Крымской войны один из английских историков¹.

Между тем, на строительство комплектного сбалансированного флота, поставленного на равный качественный уровень с европейским, была направлена основная деятельность адмирала М.П.Лазарева (1788—1851) и его единомышленников. Для осуществления этой цели были затрачены огромные материальные средства, задействованы лучшие корабельные инженеры, обучавшиеся в Англии. Боевые парусные линейные корабли Черноморского флота 120- и 84-пушечного ранга, построенные с учетом последних достижений в области судостроения, были маневренны, остойчивы, несли новейшие бомбические орудия, отличались красотой корабельной архитектуры. Однако война началась не в период с 1844 по 1850 годы, когда флот считался сильней-

© Г.А.Гребенщикова, 2003

© Оформление серии. М.А.Богданов, 2003

© Художественное оформление обложки.

А.Г.Косицин, 2003

шим, а в 1853 году — после Синопского сражения, когда англичане, воспользовавшись численным и техническим превосходством своих кораблей, поняли, что дальше медлить нельзя.

11 апреля 1851 года в Вене в мучительных страданиях скончался адмирал М.П.Лазарев. 5 мая Черноморский флот с приспущенными флагами, перекрещенными реями встретил на Севастопольском рейде пароход «Владимир» с останками своего создателя. Он не дожид до осуществления своей мечты — занятия Царьграда, не услышал и грома синопских орудий, но и не перенес драмы разрушения дела всей своей жизни. Для него не существовало других интересов, кроме моря. В них были сосредоточены его надежды, помыслы, его честолюбие и гордость...

Предлагаемая вниманию читателей брошюра, посвященная 150-летию юбилею Крымской войны, отражает основные этапы и направления в истории Черноморского флота второй четверти XIX века и предлагает еще раз осмыслить те далекие события.

Глава 1

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В 1820–1830 ГОДЫ И НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА ПРИ АДМИРАЛЕ М.П.ЛАЗАРЕВЕ

Создание сильного военно-морского флота на южных границах Российской империи изначально определялось ее основными государственными интересами — военными и экономическими. Определяющими факторами прежде всего являлись Турция как потенциальный противник на море и вступление России в борьбу за сферы своего влияния на Востоке, обусловленную поисками новых торговых путей на Балканах и в странах Средиземноморского бассейна. Однако, до конца XVII века между этими государствами вообще не происходило каких-либо конфликтов и столкновений. Россия была занята внутренними раздорами и смутами, а также войнами со Швецией и Польшей, Турция же всецело поглощена укреплением своей собственной империи и распространением мусульманского влияния на востоке.

Завоевав Азовское побережье, Петр I направил в Царьград первое посольство во главе с чрезвычайным посланником думным дьяком Емельяном Украинцевым. Ему было поручено заключить с султаном мирный договор, по которому русским кораблям предоставили бы право свободного плавания по Черному морю от Азова и Таганрога до Константинополя. В первых числах сентября 1699 года военный корабль «Крепость» с послом на борту бросил якорь в бухте Золотой Рог. Однако, в переговорах по этому вопросу со стороны Оттоманской Порты последовал категорический отказ: «Никогда никому ни для чего иных государств кораблям по Черному морю плавание позволено не будет»².

К неизменному решению Турции впоследствии присоединились ведущие европейские морские

державы, опасавшиеся упрочения позиций русского флота в Средиземном море. Так открывалась эра русско-турецких войн, возникших в первую очередь из-за права контроля над стратегически важными проливами.

Достижение Россией естественных границ на юге произошло во второй половине XVIII века благодаря успешным войнам императрицы Екатерины II. Бесспорно, Кучук-Кайнарджийский трактат 1774 года³ занял одну из блестящих страниц в истории России, принес ей значительные территориальные и торговые приобретения. Владеть превосходным Керченским портом и Еникале в Крыму, крепостью Кинбурн на Днепре, иметь флот на Черном море — это превосходило все то, о чем когда-либо мог мечтать Петр I! Произошло изменение режима проливов: Босфор и Дарданеллы стали открыты для русских торговых кораблей, им разрешалось заходить во все без исключения турецкие порты и гавани, российским подданным разрешалось свободно посещать Иерусалим и Святые места, не платя за это никакой пошлины. Военное же судоходство, хотя и не было прямо запрещено, но по аналогии с английским и французским подразумевалось, что военные русские суда из Средиземного моря могли доходить только до Константинополя без права прохода через Босфор⁴.

В годы правления императора Александра I общая внешнеполитическая канва фактически свелась к поглощению русских интересов общеевропейскими и отбросила Россию в делах Востока на второстепенный план⁵. К 1825 году состояние флота оказалось критическим и, что было наиболее опасным, произошло принижение самой идеи значенности флота, его необходимости для России. В 1824 году один из современников дал флоту такую характеристику: «Если бы хитрое и вероломное начальство, пользуясь невниманием к благу Отечества и слабостью правительства, хотело по внушениям и домогательству внешних врагов России, для собственной своей корысти, довести разными путями и средствами флот наш до возможного ничтожества, то и тогда не могло бы оно поставить его в положение более презрительное и более бессильное, в каком он ныне находится. Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли, престарелые, хворые, без познаний и присутствия духа на море флотоводцы, неопытные офицеры и капитаны, и пахари, под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем»⁶.

Крупный историк начала XX века Е. И. Аренс сравнивал флот в период царствования Николая I с екатерининской эпохой возрождения, называя этот этап переломом в жизни флота, его нравственным и материальным подъемом. Так, он писал: «Екатерине большей частью помогали иностранцы, Николаю I — русские... Николай как мужчина имел гораздо больше возможности лично войти во все отрасли морского дела, что и не замедлило благотворно отразиться на состоянии последнего, особенно в начале царствования... Требования службы ставились в то время безусловно на первом плане... личное доверие государя к некоторым лицам (например, к Лазареву) не исключало самого строгого и беспристрастного к ним отношения...»⁷.



Император Николай I. Литография В.Адама

Действительно, император Николай I на протяжении всего царствования (1825—1855) уделял флоту гораздо больше внимания, чем его венценосный брат. Сразу же по восшествии на престол он учредил Комитет образования флота, стратегической задачей которого стала разработка и осуществление новой судостроительной программы. Согласно заложенной в программе концепции России предназначалась роль третьей по силе морской державы после Англии и Франции. К выполнению тактических задач Николай I приказал приступить безотлагательно. Они заключались в подробном исследовании состояния русского флота, его количественного состава, верфей и портов, в разработке штата судов флота, реорганизации структурной части и системы управления⁸. Но начавшаяся в 1828 году война с Турцией помешала осуществить большую часть планов по обновлению и реформированию флота.

После окончания русско-турецкой войны 1828—1829 годов по условиям Адрианопольского мирного договора Россия получила восточный берег Черного моря и право свободного прохода торговых кораблей через проливы. Однако, усиление военных и коммерческих позиций России на Черном и Средиземном морях привело к осложнению отношений с Англией. В европейской прессе мушкетировался вопрос о том, что для Великобритании война с Россией жизненно необходима. В Лондоне даже издавалась газета «Portfolio», специально посвященная наблюдению за всеми действиями России на Востоке, констатации и предвзятому анализу этих фактов. Газета усиленно старалась доказать, что Петербург намерен разрушить британскую торговую монополию на средиземноморских рынках и тем самым окончательно привести Англию к состоянию стагнации и упадка. Мир между двумя государствами тогда висел на волоске — война могла разразиться в лю-

бой момент. В возникших обстоятельствах, не исключавших возникновения новых локальных конфликтов и войн, усиливалась роль и значение Черноморского флота.

Здесь необходимо обратить внимание на то, что с конца XVIII века между Россией, Турцией, Англией и Францией начали складываться определенные формы отношений, получившие в политике и дипломатии емкое определение — Восточный вопрос. Сама его трактовка на протяжении всего XIX века была неоднозначной. Так, специалист по русско-турецким отношениям Д. Бухаров дал такое определение этому понятию: «...восточный вопрос... знаменует собой одно из тех мировых событий, на решение которых дипломатия бессильна оказать влияние...» Он означает «...усиление могущества России с одной стороны и ослабление Оттоманской империи с другой... представляет борьбу мира католического, или романо-германского, с миром православным, или славянским, возбужденную страхом, внушаемым государствами западной Европы, что на развалинах Оттоманской империи может возникнуть могущественная, свободная и независимая греко-славянская держава. Этим объясняются постоянные усилия держав не допустить раздробления Турции...»⁹.

На самом деле Восточный вопрос, достигший своего апогея к середине XIX века, охватывал более широкие проблемы — экономические, политические, военные, религиозные, в частности право обладания ключами от Вифлеемского храма и проведение богослужения по католическим или православным канонам.

Отношение Турции к России после окончания войны 1828—1829 годов ясно обозначено в записке тайного советника Д. В. Дашкова, представленной 4 сентября 1829 года в секретный комитет по Восточному вопросу, созданный под председательством Николая I. Эта записка была зачитана членам комитета в то самое время, когда в Адрианополе велись переговоры о мире. Так, Д. В. Дашков писал: «Последние годы минувшего столетия и в начале нынешнего виды нашей политики изменились. С турками был заключен союз, по наружности самый дружественный и тесный: флаги российский и турецкий веяли вместе среди островов Ионических, но сим не было и не могло быть побеждено народное чувство. В то самое время, когда Россия употребляла все усилия для возвращения Порте захваченного французами Египта, турецкие воины изъявляли ненависть свою к сим хищникам, называя их московскими, и само правительство, при появлении в Босфоре кораблей друга своего Ушакова, совещалось в тайне и спешило принимать меры как бы против нападения неприятельского»¹⁰.

Основная геополитическая цель секретного комитета заключалась в обсуждении вопроса о мерах, которые предстояло принять России в случае распада Турции. Николай I руководствовался мыслью о необходимости все же сохранить Порту как слабую соседнюю империю и не допустить ее окончательного разложения. В противном случае России нужно было обеспечить полный контроль над Черным морем с постоянным базированием там русского флота и построить крепости на обоих берегах Босфора, чтобы в случае большой войны с Англией иметь на море весомое преимущество.

Однако, после окончания боевых действий в 1829 году корабли почти не выходили в море, простаивая в порту и постепенно разрушаясь. Весьма показательное письмо М. П. Лазарева к А. А. Шестакову от 11 сентября 1832 года, написанное в год вступления первого в должность начальника штаба флота. В частности, он писал:

...по приглашению адмирала Грейга сопровождал его на яхте «Резвая» (по имени, но не по качествам) к абхазским берегам — и я очень рад, что мне случилось сии места видеть. Был в Поты, Редут-Кале, Сухум-Кале, Бомборы, Пицунде, Гагре, Геленджике и Суджук-Кале... Гарнизоны наши в местах сих сожаления достойны, где люди, так сказать, гниют, ибо кругом болоты и нет казарм. Строевого лесу по всему берегу очень много... должен быть свойства самого крепкого, но, кажется, никто не обращает на сие внимания... что за порт Севастополь! Чудный! Кажется, что благодатная природа излила на него все свои щедроты и даровала все, что нужно для лучшего порта в мире, но зато рука человеческая не очень заботилась, чтобы дарами сими воспользоваться... Не имея дока и до сего времени для разломки кораблей, ломали оные только до воды, а днища, одно за другим, тонули и засаривали тем лучшее место гавани!!! ...¹¹.



Адмирал М. П. Лазарев

Официально М. П. Лазарев был утвержден главным командиром Черноморского флота и портов, военным губернатором Николаева и Севастополя 31 декабря 1834 года¹². Командующий объединенной англо-русско-французской эскадрой под Наварином вице-адмирал лорд Э. Кодрингтон (ученик адмирала Г. Нельсона) публично назвал М. П. Лазарева «первым моряком нашего времени»¹³. Многие тогда

считали, что столь высокое мнение лорда о М.П.Лазареве побудило правительство обратить на этого адмирала особое внимание.

Будущий управляющий Морским министерством И.А.Шестаков, начинавший службу на Черном море, на страницах своего автобиографического эссе «Полвека обыкновенной жизни» писал: «...добрые семена начинал в то время сеять на поле своей деятельности адмирал Михаил Петрович Лазарев, доведший в 18-летнее управление бывший Черноморский флот до нравственной мощи, с которою он так героически заключил свое существование в 1855 году, искупив доблестною гибелью грех безумия власти и пагубное равнодушие к ним современного апатического общества... Он провел эту решимость до конца, не останавливаясь препятствиями, не колеблясь в мерах и стойчески вынося оскорбления из Петербурга, на которые не скупился в начале предпринятой им реформы. Когда дело наладилось, ему протягивали дружескую руку помощи, но вначале тьма препятствий остановила бы человека иного закала...»¹⁴. Предельно лаконично И.А.Шестаков высказался и о проблеме кадровой политики на Черном море. Он отметил, что главный вопрос заключался даже не в кораблях и адмиралтействах, а в первую очередь там «предстояло создать людей», вдохнуть в них «дыхание жизни». Для сравнения: в 1853 году, перед началом Крымской войны, в составе Балтийского флота числилось 2275 штаб- и оберофицеров, в составе Черноморского — 1479. На Черном море имелся полный комплект прекрасно обученного, закаленного участием в боевых операциях личного состава, Балтийский же значительно превышал штаты за счет большого количества нестроевых офицеров, занятых канцелярской работой¹⁵.

Один из современников Михаила Петровича вспоминал: «Адмирал Лазарев сумел обставить завидными условиями службу на Черном море и этим привлек туда цвет нашей морской молодежи. Лазарев не жалел ничего, чтобы лучше обставить жизнь наших моряков, оторванных от своих семей и заброшенных в глушь Кавказских берегов, где большую часть года они несли трудную крейсерскую службу. Сам адмирал следил за каждым офицером. Богатейшая библиотека, роскошное офицерское собрание, общий офицерский стол были к услугам офицеров и способствовали их сплочению...»¹⁶.

Достаточно хорошо изучив эпистолярное наследие М.П.Лазарева и зная примерно его образ мыслей, можно заметить, что в период с 1832 по 1835 годы в его личных письмах прослеживается горечь по пришедшему в упадок флоту и часто высказывается желание его возродить. Так, вскоре после закладки единственного на тот период корабля 120-пушечного ранга «Варшава», спроектированного адмира-



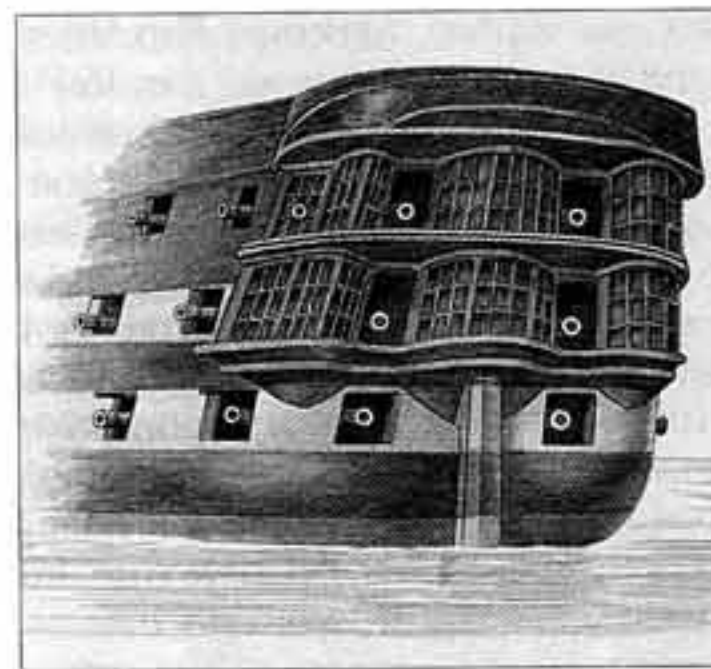
Адмирал А.С.Грейг

лом А.С.Грейгом по параболическому методу, М.П.Лазарев восторженно написал: «...Корабль сей будет самый огромный, удобнейший по внутреннему расположению и лучший по отделке в Российском флоте, надеюсь также, что не уступит никакому английскому. Несмотря на величину его и круглую корму по плану Sir Rob. Seppings¹⁷, он чрезвычайно красив на воде и нижние порты будет иметь от воды не менее, как на 6 1/2 фут, чего и в Англии не слыхано...»¹⁸.

Последняя фраза объясняет его дальнейшие замыслы в отношении проводимой политики строительства флота — заимствовать из английской кораблестроительной школы все новейшие достижения и усовершенствования и добиваться выравнивания уровней технического состояния русских и западных кораблей.

Зная о нестабильности ассигнований на флот, М.П.Лазарев полагал, что большинство инициатив должно было исходить прежде всего от самого главного командира, которым с 1816 по 1833 год являлся адмирал А.С.Грейг. В том же письме содержатся любопытные мысли Михаила Петровича для понимания его субъективной позиции в этом вопросе, которой он неуклонно следовал в дальнейшем. Так, например, давая оценку деятельности А.С.Грейга перед отъездом в Петербург в связи с назначением его членом Государственного Совета, М.П.Лазарев писал: «...Грейгу все наскучило, и он ко всему сделался равнодушным. Ссора его с князем Меншиковым есть величайшее зло для Черноморского флота, ибо ни одно из его представлений не уважается, а ежели и докладывается государю, то в таком виде, что он поневоле или медлит или вовсе не соглашается... Грейг говорит, что он ни об чем более представлять не намерен, и ежели хотят, чтобы послан был корабль или фрегат в море, то пусть предпишут, а в противном случае пусть стоят и гниют в порте...»¹⁹.

Вместе с тем, следует отметить ряд проведенных А.С.Грейгом преобразований во флоте, что, на наш взгляд, являлось неоспоримой заслугой этого адмирала. Так, опираясь на положения сложившейся в конце XVIII века теории корабельной архитектуры, разработанные известным шведским корабельным инженером Ф.Чапманом, им были предприняты попытки поставить кораблестроительную школу на строго научную основу. Среди прочих реформ следует выделить принятие некоторых мер по увеличению срока службы судов: введение медного крепления набора, железных книц, улучшенной конопатки корпусов, обшивки подводной части медными листами на войлоке. Каменный балласт был заменен чугуном, введены громоотводы на судах. Большое значение имела постройка мортонова эллинга в Николаеве, маяков



Корма корабля, построенного по системе Р.Сеппингса

в Севастополе, Херсоне, Николаеве и углубление Ингульского фарватера от 8 до 21 фута. И все же, в целом боеспособность флота резко упала.

В начале 1830-х годов большая война с Англией предполагалась не случайно: первая реальная угроза вторжения английского флота в Черное море с попыткой захвата Севастополя возникла осенью 1833 года. 6 февраля 1834 года в письме на имя начальника Главного морского штаба князя А.С.Меншикова М.П.Лазарев писал, что укрепления Севастопольского порта «ничтожны», состояние артиллерии «дурное» и что «нужны войска и хорошие артиллеристы». Но даже в самом худшем случае — если английский флот войдет в фарватер — М.П.Лазарев полагал, что «...войти и наделать шуму весьма легко, но выходить из оногo с обитым рангоутом, поврежденными кораблями и немалой потерей людей гораздо труднее...». Тогда, в начале 1830-х годов, он признавал, что в качественном отношении английский флот превосходил Черноморский, поэтому наряду с обеспечением обороны Севастополя с суши он предлагал вывести на рейд несколько кораблей и «...расположить оные так, чтобы выстрелами своими не мешая батареям, могли наносить кораблям (противника. — Г.Г.) наибольший вред...»²⁰.

Другой вариант предусматривал нападение английского флота в отсутствие главных сил русского флота. В таком случае из-за неравенства сил Михаил Петрович предложил единственно возможную, по его мнению, тактику ведения боя: «...если бы флот наш пришел на вид Севастополя в самое то время, когда сражение уже началось или еще продолжалось..., входить и действовать самым решительным образом, т.е. приводя к ветру перед носом и сламливая бушприты, наваливать поперек в самом выгодном положении и в то же самое время открывать по оным (кораблям противника. — Г.Г.) сильный огонь. Во всяком случае и чем бы дело таковое не кончилось, должно иметь в виду уничтожение неприятельских судов и воспрепятствование к выходу оных в море...»²¹. Это означало — идти на таран кораблей противника с непредсказуемыми последствиями для собственных кораблей и экипажей.

С наступлением лета 1834 года обстановка на море стала особенно тревожной. В конце мая — начале июня М.П.Лазарев получил несколько писем от датского консула в Смирне, сообщившего о сосредоточении английского флота сначала в Средиземном море, а затем о появлении отдельной эскадры у берегов Турции. Эта эскадра состояла из двух 120-пушечных, одного 84-пушечного и двух 74-пушечных кораблей, ожидая прибытия третьего 74-пушечного корабля. В рапорте А.С.Меншикову он был вынужден написать: «...по многочисленным ежедневно открывающимся гниlostям в кораблях “Чесма”, “Мария”, “Иоанн Златоуст” и фрегате “Штандарт”, первый из них будет готов, может быть, к половине июля, второй к 1 августа, а остальные два около половины или исхода того же месяца...»²². Защищать Севастополь было нечем. Именно тогда Лазарев предвидел события, произошедшие через двадцать лет после написанных им строк: «...привести ныне же порт сей в должное оборонительное положение, как пункт, на который в непродолжительном времени обращено будет все внимание морских держав...».

В силу различных обстоятельств на Черном море произошло резкое снижение темпов кораблестроения. Так, на 1834 год в составе

Черноморского флота числились: один 120-пушечный, один 110-пушечный, восемь 84-пушечных, два 74-пушечных корабля, девять 60- и 44-пушечных фрегатов. Из них новым был только корабль «Варшава» 1833 года постройки, два было спущено на воду в 1830 и один в 1831 году. Примерно та же ситуация была с фрегатами: один был 1830 года постройки, два — 1831, и за три последних года — ни одного нового!²³

Большая часть судов 1823—1827 годов постройки пришла в непригодность к дальнейшей службе из-за образовавшейся гнили в наборном дереве, наружной, внутренней обшивках и бимсах, и требовала капитального ремонта, причем по подсчетам тимберовка обошлась бы гораздо дороже, чем постройка новых кораблей. В 1832 году морской министр А.В.Моллер подписал распоряжение о разборке тридцати трех судов «по причине ветхости и совершенной гниlosti»²⁴.

25 мая 1834 года М.П.Лазарев направил начальнику Главного морского штаба А.С.Меншикову подробный рапорт с дальнейшим прогнозом ухудшения состояния судов и анализом обстановки на флоте. Он подчеркнул, что Черноморский флот в течение короткого времени «...неминуемо лишиться должен семи кораблей и четырех фрегатов, или более половины всей его силы, а ежели воспоследует утверждение составленного вновь проекта штата судам... то тогда недостаток кораблей увеличится до десяти, а фрегатов до пяти...»²⁵.

26 мая 1835 года Николай I утвердил окончательный вариант штата судов. Черноморский флот должен был иметь всего 69 судов: кораблей 120-пушечного ранга — три; 84-пушечного — 12; фрегатов 60-пушечных — четыре; фрегатов 44-пушечных — три; корветов — пять; бригов (больших и малых) — 10; шхун — шесть, тендеров — четыре; военных пароходов — два. Строительство одного трехдечного корабля обходилось казне в 2,5 млн рублей, двухдечного — в 1,9 млн, 60-пушечного фрегата — в 1,4 млн рублей²⁶.

Пожалуй, крупным переломным этапом в становлении флота можно считать 1836 год, когда 17 сентября в Чембаре состоялась встреча М.П.Лазарева с Николаем I. Вообще, надо отдать должное той решимости, с которой Михаил Петрович проводил преобразования во флоте. Бюрократическая и иерархическая машины работали крайне медленно, приходилось тратить массу времени и сил на переписку, добываясь различных разрешений из столицы. И, безусловно, позитивному решению многих вопросов способствовали авторитет М.П.Лазарева, расположение к нему императора и уважение со стороны начальника Главного морского штаба А.С.Меншикова. Несколько забегаая вперед, заметим, что после гибели Черноморского флота на князя А.С.Мен-



А.С.Меншиков



А. П. Бутенев

шикова как на главнокомандующего падут обвинения, чаще всего обоснованные, в поражении в Крымской войне. Однако, в бытность М. П. Лазарева главным командиром флота князь поддержал все ключевые преобразования на Черном море²⁷.

Результат беседы в Чембаре не замедлил сказаться: 21 сентября 1836 года согласно высочайшему указу вышло постановление Министерства финансов о предоставлении средств «на приведение Черноморского флота в комплект». Благодаря полученной от Турции контрибуции²⁸ Черноморскому ведомству смогли выделить внушительную по тем временам сумму — 6 млн рублей, из которых 2 млн пошли на постройку в Севастополе нового адмиралтейства и возведение береговых укреплений, а 4 млн — на кораблестроение²⁹.

Между тем, по мере начала активного строительства военно-морского флота угроза вторжения англичан в Черное море повторялась с периодичностью в два или три года. В связи с этим среди большинства членов комитета по Восточному вопросу доминирующую роль продолжала играть идея об обеспечении южных границ от вторжения неприятеля путем нанесения опережающего удара с целью захвата проливов и установлению полного контроля на море. Тем самым Россия гарантировала бы себе и свободу действий на своих северных и западных рубежах при очередном политическом осложнении с ведущими морскими державами. Поэтому-то Николай I и добивался разрыва союза Англии с Францией даже ценой громадных усилий в восточном вопросе. Его центральным внешнеполитическим замыслом был союз с Англией и обособленность Франции, что, впрочем, являлось невозможным по мере создания адмиралом М. П. Лазаревым сильного флота на Черном море. Сам адмирал всегда был сторонником захвата проливов. Еще в 1835—1836 годах он считал такую экспедицию вполне осуществимой при условии качественного ремонта кораблей. В обширной записке А. С. Меншикова Николаю I от 13 января 1836 года обращалось внимание на факт непрерывного крейсирования английских эскадр в Архипелаге и возможность соединения с французским флотом в Средиземном море. Далее события могли разворачиваться по такому сценарию: занятие одного из островов у входа в Дарданеллы, например Тенедоса, захват пролива, уничтожение турецкого флота, вторжение в Черное море с ликвидацией Севастополя как главной базы флота и захватом Одессы.

В связи с этим намечались следующие основные действия. Российский посланник в Константинополе А. П. Бутенев должен был убедить турецкое правительство при первом известии о появлении английско-го флота в Средиземном море отдать приказ о немедленном отзывании в Босфор всех крейсирующих турецких эскадр и сосредоточении фло-

та на Буюкдерском рейде³⁰; одновременно турецкое правительство должно было привести проливы в оборонительное положение и укрепить батареями береговую часть Константинополя. При появлении неприятеля в Мраморном море надлежало немедленно идти в Севастополь на соединение с русской эскадрой. В том случае, если флот противника не будет превосходить объединенный русско-турецкий, следовало дать открытое сражение в Черном море, в случае же превосходства флотам следовало оставаться в Севастополе и нанести противнику «наибольший вред с наилучшим сохранением флота нашего». На снабжение и вооружение всего Черноморского флота предусматривалось ассигнований на сумму от 1,5 до 2 млн рублей³¹. Крупные концентрации англо-французского флота в Дарданеллах (численностью от 19 до 32 военных судов) происходили и в 1839, и в 1841 годах. Таким образом, усилившаяся острая необходимость в строительстве флота позволила бы обеспечить обороноспособность страны и ее активное участие в решении Восточного вопроса с максимальной выгодой для государства.

Находясь с Николаем I в Чембаре, М. П. Лазарев поднял вопрос и о модернизации и расширении Николаевского адмиралтейства, а также о строительстве нового адмиралтейства в Севастополе. За два года до этого, 7 сентября 1834 года, он писал в ГМШ: «Принимая во внимание, что в Черноморских портах постройка кораблей производится в открытых эллингах, чрез то все части судов сих, подвергаясь более или менее влиянию непогоды и существующих в здешнем крае сильных жаров, принимают при самом сооружении своем зародыш гнилости..., я поручил архитектору Акройду заняться составлением проекта плана крыши на первый случай для одного корабельного эллинга...»³².

Архитектор Чарльз (Карл) Акройд привез из Англии план устройства и расположения адмиралтейских зданий и вскоре представил М. П. Лазареву чертеж крыши, составленной по чертежам обер-сарвайера Роберта Сеппингса, «...по которым давно уже устроены там и поныне существуют крыши над эллингами в Адмиралтействах в Вулвиче и Портсмуте»³³. Русские корабельные инженеры, побывавшие в Англии, докладывали, что там при верфях находились усовершенствованные кузницы и пильные заводы, где работы производились с помощью паровой машины. Акройд также привез рисунки кузнечных мехов новейшей конструкции, недавно вошедших в употребление в кузницах Портсмутского адмиралтейства. Он рассказал, что мастерские были оснащены по последнему слову техники, а на дверях некоторых цехов даже висела табличка с надписью: «No admittance for strangers», то есть вход иностранцам воспрещается³⁴. При адмиралтействе существовало высокоразвитое литейное производство, которое в то время на черноморских верфях еще совершенно отсутствовало.

Все эти обстоятельства способствовали тому, что М. П. Лазарев начал активно ходатайствовать о строительстве в Николаеве механических мастерских и оснащении их новейшим оборудованием. При личной встрече с императором он «выспрашивал» разрешения выписать из Англии несколько образцов мехов разных размеров, и уже в следующем году кузницы Николаевского адмиралтейства были оснащены такими мехами. Летом 1836 года по проекту архитектора Ч. Акройда

купец Карл Томазини начал строительство зданий под мастерские, а в конце осени из Англии был «выписан» специалист-механик и заказана паровая машина мощностью 20 л.с. с приводом. Вскоре из Лондона пришла крупная партия различных станков — сверлильных, токарных, винторезных, станков для пробивания дыр в металле и других. Весь объем работ по строительству механической кузницы, блоковой и компасной мастерских, цеха по ремонту паровых машин был полностью завершён к началу 1841 года³⁵.

На черноморских верфях была широко развита система контрактного купеческого подрядного судостроения. Из-за нехватки казенных средств строительство корпусов кораблей отдавалось с подряда известным одесским и херсонским купцам первой гильдии — М.С. Варшавскому, М.Ш. Сребренному, Ш. Рафаловичу, и николаевским — С.Н. Кушнереву и Н.А. Бухтееву. Все они являлись крупными судовладельцами и, что важно, занимались заготовкой и доставкой в Николаев качественного дубового и соснового леса с преобладанием ветвистых и погибистых деревьев, острая нехватка которых постоянно ощущалась в адмиралтействе. Подрядчики получили разрешение за государственный счет построить стапели за пределами адмиралтейства в Спасском урочище вблизи Николаева, ставшем впоследствии Спасским адмиралтейством. Там они строили корабли с подряда. Реже они строили на освобожденных казенных верфях, а рабочую силу (плотников, пильщиков, кузнецов, конопатчиков), различные материалы, инструмент купцы изыскивали самостоятельно.

Автором данного исследования обнаружены документы, на основании которых вопрос о подрядной системе на николаевских верфях можно трактовать как один из наиболее напряженных и сложных в истории судостроения. Дело в том, что 20 ноября 1829 года на имя Николаевского и Севастопольского военного губернатора А.С. Грейга был дан высочайший указ «О мерах по переселению евреев из Севастополя и Николаева», представленный затем в Сенат и Комитет министров. Согласно указу императора евреям запрещалось жить в этих городах, имевших статус военных портов, они были обязаны продать недвижимую собственность и переселиться в любые другие приморские города. Фактически, началась массовая высылка евреев, продолжавшаяся в течение двух лет³⁶. В Севастополь и Николаев евреи могли приезжать только временно, на срок, произвольно устанавливаемый градоначальником и военным губернатором. Затем последовал рескрипт императора о воспрещении «допускать евреев к подрядам по Черноморскому ведомству»³⁷. Таким образом, с утверждением Николая I на престоле такое положение было возведено в ранг государственной политики на юге России и распространялось сначала в основном на строительство линейных кораблей. В 1831 году министр финансов Е.Ф. Канкрин сообщил в Главное управление Черноморского флота о том, что император запретил отдавать и постройку военных пароходов с подряда купцам-евреям³⁸.

Как ни парадоксально, именно этими антигуманными мерами со стороны властей в первую очередь объяснялись быстрые темпы строительства кораблей с подряда. Основные многолетние подрядчики фло-



Вид Севастополя со стороны бухты

та — отец и сын Рафаловичи, после указа поселившиеся в Измаиле, купцы Варшавский и Сребренный, осевшие в Херсоне — вынуждены были торопиться, так как приезжали в Николаев исключительно для строительства кораблей на строго фиксированные сроки.

Вице-адмирал М.П. Лазарев, сменивший А.С. Грейга на посту главного командира флота, предполагал и далее использовать систему подряда в целях усиления кораблестроения³⁹.

Однако, ряд документов свидетельствует, что система подрядов на черноморских верфях была все-таки мерой вынужденной. Командование флотом шло на ее применение неохотно, так как в большинстве случаев приходилось идти на прямое нарушение указа императора, что требовало дополнительной переписки с Петербургом и колоссальной потере времени. Так, осенью 1836 года встал вопрос о строительстве трех типовых линейных кораблей 84-пушечного ранга. 6 октября того же года император подписал указ о предоставлении 4 млн рублей из Государственного казначейства на постройку судов с подряда, после чего приступили к вызову желающих и проведению торгов. Одновременно подрядчиков запросили на предмет продажи адмиралтейству дубового леса, итоговая цена которого не должна была превышать 1 рубля 32 копейки за кубический фут.

Осуществлять постройку всех трех кораблей вызвались николаевский помещик В. Бенкендорф и херсонский купец Ш. Рафалович. Оставшиеся материалы, инструменты и лес после окончания строительства первый обязался сдать в казну с уступкой пять процентов с рубля. После понижения цены Ш. Рафаловичем и отказом В. Бенкендорфа от строительства, постройку кораблей отдали Ш. Рафаловичу. Но согласно вышеуказанному закону завязалась длительная переписка с ГМШ и канцелярией императора. В итоге Ш. Рафаловичу отдали подряд на

постройку двух кораблей, получивших наименования «Уриил» и «Гавриил», только в августе 1838 года! «Селафаил» решено было строить казенными средствами. Все три корабля спустили на воду в 1840 году⁴⁰. В 1847 году Николай I дал разрешение А. Рафаловичу строить 120-пушечный корабль «Париж». Приемлемая стоимость постройки судов не привела к окончательному сворачиванию системы подрядов.

Нехватка опытных казенных плотников, столяров, кузнецов и других мастеров, в том числе и специалистов по изготовлению мачт и реев, вынудила М. П. Лазарева ходатайствовать о получении дополнительных финансовых средств для найма вольных мастеровых. Летом 1834 года последовало высочайшее разрешение «...назначить на постоянную работу (не менее, чем на пять лет) для выполнения работ по кораблестроению часть адмиралтейских поселян, чтобы они могли приобрести навыки...». Общая сумма сметных и экстренных ассигнований, выделенная на кораблестроение сроком на четыре года, составила 15 млн рублей, включая затраты на артиллерийское вооружение (отливку и доставку орудий), модернизацию эллингов, оплату труда рабочим и другие расходы⁴¹. При этом Черноморскому управлению вменялось в течение одного года осуществлять две закладки на одном эллинге, с учетом двух-трех месяцев, когда корпус оставляли на просушку. Это свидетельствовало о высоком заданном судостроительном темпе при значительно низких тогда еще технических средствах и возможностях.

Глава 2

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ В ВОЙНЕ ЗА ПОКОРЕНИЕ КАВКАЗА

В 1830 году русским кабинетом рассматривался вопрос о военной колонизации восточного берега Черного моря от Анапы до Геленджика, и от Геленджика и Гагры до Сухум-Кале. Аргументы были просты и понятны: приобретение удобных, защищенных от сильных ветров бухт для якорной стоянки, могущих служить хорошими гаванями в зимнее время, и большого количества кораблестроительного леса. Однако для колонизации были и более веские причины. Несмотря на то, что по условиям Адрианопольского мирного договора Россия получила восточный берег Черного моря от устья Кубани до пристани Св. Николая, а Оттоманская Порта отказывалась от «покровительства горским племенам», турецкие суда (в основном это были небольшие одномачтовые чекермы или чектырмы) почти открыто подходили к берегам Анапы и Адлера, заходили в Суждукскую бухту и вели «непозволительную торговлю с горцами»⁴². Зачастую столкновения перерастали в вооруженные перестрелки с турками. Таким образом, постоянная дислокация кораблей в бухтах и построенные вдоль побережья надежные форты способствовали бы пресечению сообщения абхазских горцев с турками, и особенно торговле оружием⁴³.

Подготовка флота и войск началась зимой 1831 года, а сама экспедиция — 25 июля 1832 года. Десант был высажен в Керченском проливе, у Туапсе, в Цемесской бухте и в Геленджике. Россия вступила в многолетнюю войну за покорение Кавказа. К этой войне можно относиться по-разному и оценивать по двум принципам: «захватническая политика России на Черном море и национально-освободительная война кавказских племен» или же «кавказские народы в составе экономически сильной России».

Но факт остается фактом — произошедшее являлось частью российской политики на Кавказе в середине XIX века. Также несомненным было и то, что кавказской войной незамедлили воспользоваться англичане и французы, начавшие поставлять горцам оружие, порох и даже легкую артиллерию. Их целью являлось ослабление России в затяжной войне, вынужденное хроническое недофинансирование флота, подготовка антирусских восстаний, недопущение утверждения на море. У Англии были и другие причины для поддержания кавказской войны, коренившиеся гораздо глубже: англичане опасались усиливавшегося влияния России на Персию, граничившей с ост-индскими владениями Великобритании. Они почувствовали угрозу потери своей главной колонии — Индии, вспомнив, что еще Павел I грозился отвоевать ее у англичан, помнили и Наполеона I, искавшего союза с Россией, чтобы осуществить давнюю мечту о сосредоточении своей европейской армии на берегах Инда и Ганга, тем самым положив конец господству англичан в Калькутте, Мадрасе и Бомбее.

4 марта 1832 года Николай I утвердил особую инструкцию для Черноморских военных крейсеров⁴⁴, которая окрылась словами: «Для сохранения Российских владений от внесения заразы и воспрепятствования подвоза военных припасов горским народам, военные крейсера будут допускать по черноморскому восточному берегу иностранные коммерческие суда только к двум пунктам — Анап и Редут-Кале, в коих есть карантин и таможни...».

Правительству Турции было передано, что после 8 апреля 1832 года всякое иностранное судно «с непозволительным товаром» у западных берегов Кавказа будет конфисковано⁴⁵.

Однако, создавалось такое впечатление, что меры, предпринимаемые русским кабинетом для обеспечения обороны государства, совершенно игнорировало британское правительство. Показательно письмо секретаря жены короля Вильгельма IV Джеймса Гудсона князю Сефер-бею от 26 июня 1836 года: «...У вас много друзей в Англии, ибо смелые любят смелых, и вы увидите, что день ото дня наши обе стороны, узнав друг друга лучше, теснее сплотят узы дружбы. Я повторяю, вы имеете много друзей в Англии, но среди них нет никого, кто бы более восхищался вашим поведением и храбростью ваших соотечественников, или кто бы охотнее пролил свою кровь за вашу и их свободу, чем ваш друг»⁴⁶.

Последние номера газеты «Portfolio» за 1836 год пестрели репортажами английских журналистов, побывавших на Кавказе и общавшихся с горцами. Они много писали об абхазских племенах, с восторгом встречавших англичан как своих освободителей и грозивших кулаками в сторону видневшихся вдали русских судов.

В одной из статей рассказывалось о том, как старейшина рода сказал англичанину-журналисту: «Мы благодарим русских за единственное добро, которое они нам оказали. Они принудили вас пристать к нашему берегу.. и дали новую пищу нашей ненависти...», а также о том, как абхазцы говорили англичанам, что страшатся только русских пушек, «...и если бы имели те же средства, как русские, то выгнали бы их всех...»⁴⁷.

Нелегко давалась опытность на Кавказском побережье, не удовольствиями прививалась любовь к делу на этих скалах. Много надежд, ожиданий и жизней разбилось об их изменчивые утесы!... Наша власть над побережьем была чисто номинальная. Турецкие контрабандисты приставали в долинах, перерезающих прибрежный кряж. Легко избегая преследования крейсеров, они вытаскивали свои суда на берег, и только изредка случалось нам подоспеть во-время и помешать выгрузке удачными выстрелами... Всякого рода и племени авантюристы стекались на вершины Кавказа преломить копье с алчным деспотизмом... Весьма понятно, что при таком воззрении политики, которым не давалось политики дома, и торгоши, не умевшие вести честную торговлю, пользовались открытым побережьем, представлявшим множество пунктов для пристанища... С 1836 года кавказское крейсерство приняло другой характер. Велено было держать под парусами постоянных крейсеров на близких дистанциях, одинаково летом и зимою... Покойный император крепко стоял за внешнее достоинство России. Очень хорошо помню, с какою британскою наглостию шкипер шхуны, и не только грубый шкипер, но и сам хитростный Бель, разделивший участь экипажа, утверждали, что вслед за объяснениями правительств шхуну отпустят немедленно. Случилось иначе, и Wixen, если не ошибаюсь, до самого Севастопольского погрома перевозила вместо политических агентов запада к горцам, масло и соль с нашего дальнего востока для надобностей маяков и адмиралтейств...⁴⁸.

В 1831 году был сформирован Отдельный Кавказский корпус под командованием генерала Г.В.Розена, в состав которого вошли часть судов абхазской экспедиции, геленджикского и сухумского отрядов. С 1834 года крейсерство у берегов Абхазии приняло более интенсивный характер. Как видно из документов, в «рейды» уходили в основном малые суда — корветы, бриги, шхуны, а также зафрахтованные купеческие суда. Начиная с 1836 года их стало явно недостаточно: для перевозок десанта и артиллерии Черноморский флот нуждался в кораблях, а также во фрегатах, которые были более быстроходными, имели меньшую осадку и могли подходить ближе к берегу.

И.А.Шестаков рассказал об одном эпизоде сурового зимнего крейсерства у Кавказских берегов:

Снасти и паруса коченеют, и самые суда обмерзают до того, что при ослаблении сил экипажа, ускоренном морозом, подвергаются гибели. Плачевная участь тендера «Струя», вдавленного в пучину массою приставшего к нему льда, памятна всем нам. Это случилось ночью, при таком реве ветра, что стоявшие вблизи суда не слышали выстрелов, возвещавших бедствие, и видели только пламя их... Вообще, крейсерство у Бреста английских эскадр в революционные войны считается самым трудным подвигом из числа многих, выпадавших на долю моряков. Но англичане имели огромный флот, позволявший частые смены

крейсеров, и не подвергались таким жестким климатическим условиям. Нас же посылали на шесть или на семь месяцев и разделяли на две смены между негостеприимным морем и портами, в которых свирепствовала злая лихорадка, влачилась самая унылая, безотрадная жизнь... Вымирали целые команды... С 1838 года условия несколько изменились. Дерзнули нарушить положение: матросам стали отпускать теплую одежду, лимонный и имбирный сок, сбитень и другие предохраняющие средства; офицерам назначили двойное жалование и двойные порционные... Кажется, во всем этом не было равнодушия к матросу, в котором упрекали нас магнаты устланных коврами петербургских канцелярий...⁴⁹.

При этом И.А.Шестаков подчеркивал, что М.П.Лазареву удалось «создать многочисленную корпорацию, чуждую двигателей тогдашней общественной среды, жившую особенною, можно сказать республиканскою жизнью».

С 1837 года при активном содействии кораблей флота начались систематические высадки сухопутного десанта на Кавказском побережье. В 1838 году начальником Черноморской береговой линии был назначен генерал Н.Н.Раевский, которому было разрешено занимать береговые пункты при содействии флота по своему усмотрению. В его распоряжении уже находились транспорты и пароходы, предоставляемые Черноморским флотом. Иногда вооруженные отряды горцев достигали 7000—15 000 человек и, ведя ожесточенную войну с гарнизонами укреплений на побережье Кавказа, нередко одерживали победу, захватывая крепости и полностью уничтожая гарнизоны. Так случилось с Навагинским, Михайловским, Вельяминовским и другими укреплениями. К февралю 1840 года горцы овладели фортом, названным в честь М.П.Лазарева, и из Петербурга последовало предписание императора о немедленном принятии мер к захвату у горцев форта, выделив для десантной экспедиции четыре полка и задействуя силы флота⁵⁰.

И.А.Шестаков продолжал:

«Суровое кавказское крейсерство учило только жесткому ремеслу. Зато заграничные станции, которые адмирал смог монополизировать для Черноморского флота, доставляли средство разнообразить и расширить кругозор, а также поездки в Англию, достававшиеся в удел счастливым, направляли способности к многообразным отраслям познаний... В походах царила большая строгость... были строги, очень строги... К побуждениям наших руководителей, взрослых на английских понятиях о морской дисциплине, присоединялись отечественные заимствования от соседей в виде шпицрутенов...»⁵¹.

Но И.А.Шестаков подчеркнул, что результат от таких методов был однозначный: санитарное состояние кавказских эскадр было блестящее, дисциплина безукоризненная, выучка личного состава превосходная.

Следует сказать о том, что в начале 1830-х годов шла постоянная борьба за влияние на Константинополь, похожая на сложную шахматную партию, в которой дипломаты старались предвидеть на несколько ходов вперед. Интриги следовали одна за другой, убедить султана в недоверии к России и посеять к ней вражду западным дипломатам не составило большого труда. В 1835 году в Константинополе при содействии английского министра иностранных дел лорда Генри Пальмерстона в противовес русским позициям был заключен обоюдovýгодный торговый договор между Великобританией и Турцией, положивший начало окончательному подчинению Османской Порты английскому влиянию и отмежеванию ее от России.

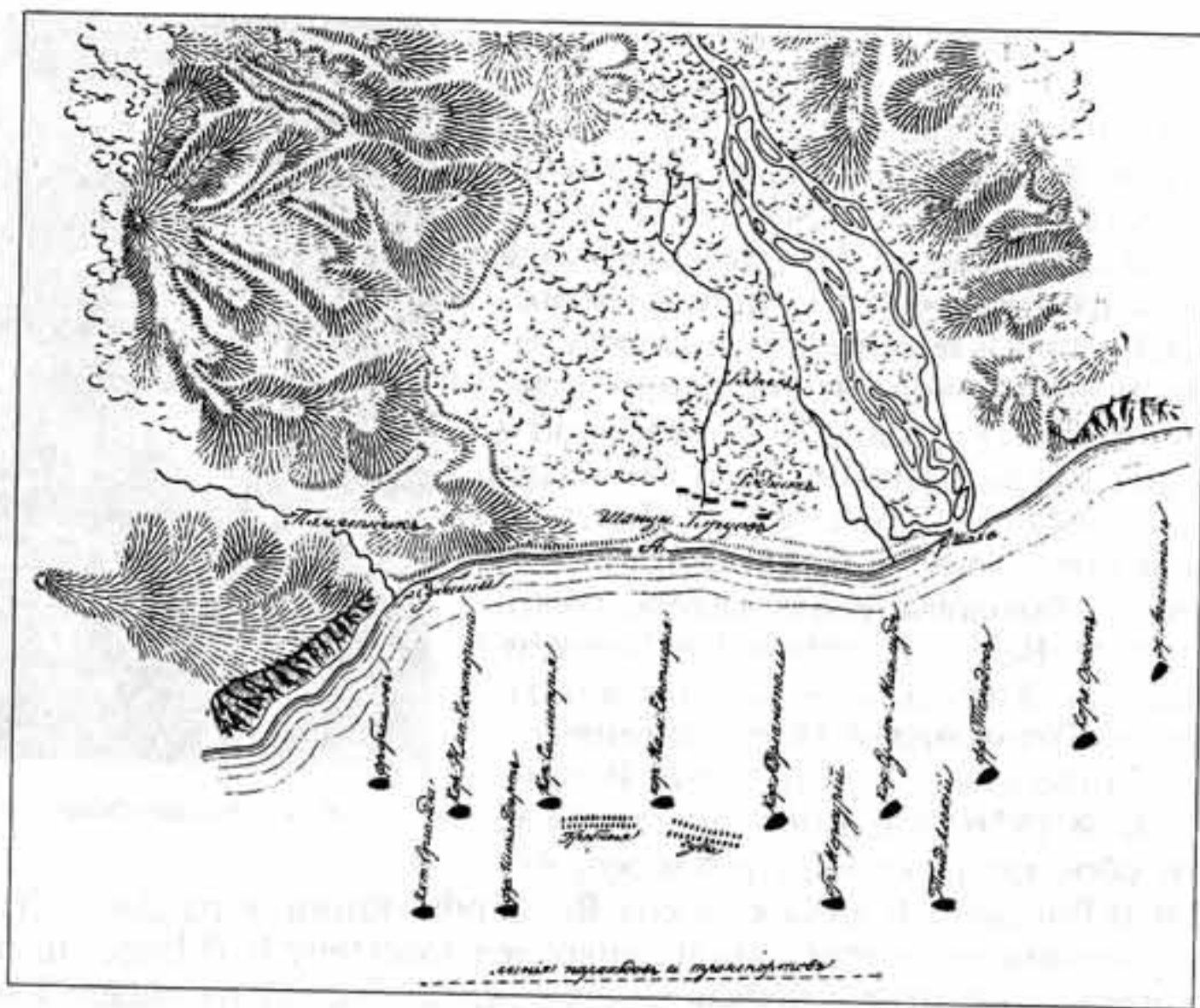
Зимой 1836 года произошел новый виток обострения отношений между Англией и Россией. В январе посол Великобритании лорд Джон Дургем направил министру иностранных дел канцлеру К.В.Нессельроде ноту протеста против действия русского крейсера, задержавшего в мае 1835 года у берегов Геленджика английский корабль «Le Lord Charles Spenser», следовавший в Керчь. Канцлер попросил князя А.С.Меншикова дать ответ — насколько законны были действия командира крейсера и по какой причине был задержан английский корабль. М.П.Лазарев в рапорте объяснил, что английское судно конфисковано не было, а только осмотрено и отведено в Геленджик по причине незнания экипажем крейсера английского языка, а затем было отпущено, и все действия со стороны России были законны. К тому же, с 1832 года иностранные купеческие корабли допускались только к берегам Анапы и Редут-кале, где имелись карантин и таможня.

Ответ А.С.Меншикова канцлеру для передачи британскому послу был на удивление жестким: он сказал, что русские офицеры не обязаны знать английский язык, и что если бы вдруг русское судно с документами на русском языке безо всякого перевода было встречено англичанами у берегов, где ведется блокада, то с таким кораблем поступили бы намного суровее и менее снисходительнее. При этом он добавил: «...лазутчицья система англичан в отношении к берегам Черного моря уже не раз обнаруживалась: капитан Лайонс два раза (в 1834 и 1835) покушался проникнуть в Абхазию...»⁵².

На следующий год штаб Черноморского флота все чаще стал получать из русского посольства в Константинополе сведения о подготовке англичанами антирусских акций среди черкесских племен. При этом необходимо констатировать печальный для России факт: часть плана англичан все же удалась — война с горцами затянулась. 14 мая 1843 года К.В.Нессельроде получил из Закавказья секретную депешу: «У Шамилля в Даргах делаются опыты для литья орудий... Все почти сведения,



К.В.Нессельроде



Диспозиция судов между устьями рек Субаши и Шахе при высадке десанта 5 мая 1839 года. РГАВМФ. Ф.19. Оп.194. Д.59

полученные о литье орудий у горцев, утверждают, что оно производится людьми, обучавшихся этому искусству в Турции...»⁵³. К.В.Нессельроде немедленно связался с российским посланником в Константинополе А.П.Бутеневым и просил его принять все зависящие от русской миссии меры для прекращения «связей влиятельных лиц из турок» с горцами. Также выяснилось, что французский подданный Ж.Кюри, в прошлом оружейник, тайно переправлял на Черноморское побережье Кавказа крупные партии оружия из Бирмингема⁵⁴.

Ценным историческим источником о Кавказской войне является журнал о ходе военных действий у рек Туапсе, Шапсухо и Субаши, который вел генерал-лейтенант Н.Н.Раевский. Приведем фрагменты о ходе одной из десантных операций под командованием М.П.Лазарева в устье реки Субаши в 1839 году.

Двадцать третьего апреля. Эскадра Черноморского флота прибыла в устье Керченского пролива. Г. генерал-адъютант Лазарев еще раз почитил отряд личным предводительством эскадрой, предназначенной для перевозки войск. Прибытие его поселило общую радость; он всегда с отеческим попечением доставлял нам все возможные пособия. Распоряжения Г. генерал-адъютанта Лазарева при высадке десанта давно уже поселили общую и неограниченную доверенность в войске. От

них распоряжений зависит полный успех десанта. Дежурный штаб-офицер прибрежной линии капитан-лейтенант Панфилов заблаговременно и за самую сходную цену зафрахтовал девять купеческих судов... и до прибытия флота успел нагрузить их тяжестями отряда, инструментом для строения укреплений, лошадьми, рабочими волами, телегами, фуражом, порционным скотом и прочее. Кроме того капитан-лейтенант Панфилов перевез из Анапы для продовольствия войск в Тамани потребное количество провианта и для пароходов каменного угля...

Двадцать восьмого апреля. Нагрузка кончилась, и после молебствия войска перевезены на корабли. Флот при попутном ветре вступил под паруса и вышел из Керченского пролива...

Второго мая. В 5 часов пополудни эскадра прибыла к устью Субаши... Горцы, предупрежденные о занятии сего места, завидя флот, стеклись толпами к берегу...

Третьего мая. По распоряжению Г. генерал-адъютанта Лазарева эскадра с рассветом подошла к берегу... Военные суда, подходя к берегу на расстоянии полутора саженей и на глубине 6-ти саженей бросали якоря... имея шпринги, привязанные к якорному рыму и держа в готовности на всякий случай другой якорь также со шпрингом. Став на якорь, эскадра немедленно по сигналу с флагманского корабля спустила все гребные суда. На них посадили десант и отослали к местам, означенным в прилагаемой диспозиции для гребных судов. Между тем начальники сухопутных войск на пароходе «Северная звезда» приблизились сколь возможно к берегу для обозрения местности. Тут было назначено направление каждой части войск для первоначального занятия берега, определено место, на котором отряд должен остановиться... Пешие толпы горцев сгущались к берегу. Двадцать или тридцать начальников разъезжали верхом. На равнине под вековыми деревьями человек 500 стояли на коленях и пред ними мулла в белой чалме. Горцы молились. Это предвещало их решимость защищаться донельзя. Называя себя мусульманами, жители восточного берега почти не знакомы ни с какой верою. Только в очевидной опасности фанатики мусульманства (обыкновенно турецкие муллы) могут еще воспламенить их.

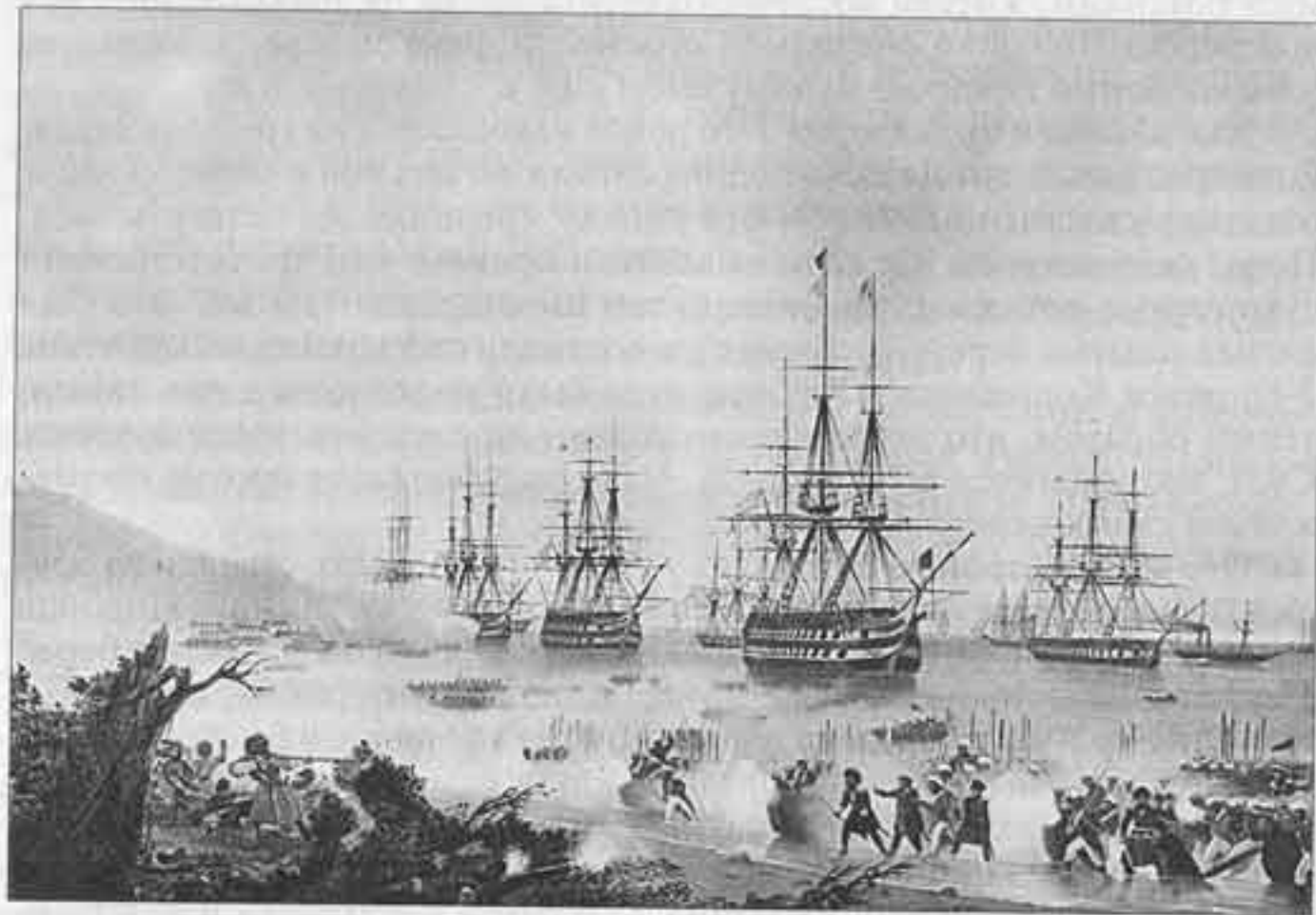
Уже войска и артиллерия 1-го рейса находились на гребных судах. Г. генерал-адъютант Лазарев поднял сигнал: начать бой и корабли вдруг открыли ужасный огонь. Он без умолку продолжался четверть часа. После сего матросы вбежали на ванты и криком: ура! приветствовали сухопутные войска. С гребных судов им отвечали тем же. Это был сигнал плыть к берегу. Гребные суда состояли под командою капитана 2-го ранга Корнилова... Гребные суда были построены в две линии, таким образом, что весла одного только не касались весел другого. Суда, находящиеся во 2-ом ряду, были расположены против промежутков своих передовых.

Обе линии стройно тронулись усиленною греблею, стреляя из орудий, находящихся на баке каждого баркаса передней линии. Подойдя к месту высадки, они бросили дреки с кормы и носом въехали в берег. Первая линия подняла весла, вторая вошла в интервалы, и войска с громким: ура! выскочили на землю. Никогда порядок и быстрота гребных судов не были столь полезны, как в сем случае. Несмотря на близость эскадры, неприятель встретил десант в 50 саженях от берега. Несколько минут позже он бы застал первый рейс еще на гребных судах. Сия важная заслуга капитана 2-го ранга Корнилова и капитан-лейтенантов Панфилова и Иванова достойна полного внимания начальства...

Ужасное действие морской артиллерии принудили горцев оставить прибрежные окопы, коими они укрепили все пространство между реками Субаши и Шахе... Но горцы нашли себе безопасное убежище за лесистыми возвышениями и в оврагах, идущих к реке Шахе параллельно берегу моря. Едва войска успели выстроиться на берегу, едва успели выгрузить два горных единорога и передовое прикрытие, выслать стрелков с резервами, как толпа горцев хлынула на равнину... Генерал-майор Кашутин бросился с батальоном, но горцы, выхватив шашки, дерзко устремились на него с визгом и гиком. В сие самое мгновение 3 батальон Навагинского полка, заблаговременно двинувшись из резерва, появился на равнине из чащи леса. Он ударил в штыки во фланг неприятеля с барабанным боем и громким ура!... Черкесы приостановились, начали стрелять и подались назад. Но было поздно; обхваченные с двух сторон, они бились отчаянно в ручной свалке, отступая шаг за шагом. С гребных судов несколько матросов, имеющих ружья, горя желанием участвовать в блестящем деле, бросились в ряды сухопутного войска вслед за капитаном 2 ранга Корниловым... Горцы сделали последнее усилие. Продолжая сильную перестрелку на местности... они внезапно большою толпой бросились на резерв, прикрывавший орудие у подножия горы, занятой двумя ротами передового прикрытия... После сего горцы ограничились уже одною перестрелкою, но продолжали ее упорно... В этот день мы потеряли из сухопутных войск: убитыми 3-х обер-офицеров, ранеными 4-х, убитых и умерших от ран нижних чинов 16, раненых 90. Из морского ведомства ранен штаб-офицер 1, обер-офицер 1, убит матрос 1, ранено нижних чинов 21... По прекращении натисков неприятеля, но еще во время сильной перестрелки, ко мне явились горские старшины, прося о выкупе своих убитых, оставшихся в наших руках... Как и в прошлом году, я

объявил им, что не торгую мертвыми, но возвращаю их безвыкупно. Возвращение тел не есть бесполезное снисхождение: идя на бой горец дает своему брату по оружию клятву умереть вместе или вынести тело павшего товарища; неисполнение обета влечет за собою посрамление, и клятвоступник обязан содержать все семейство убитого. Поэтому отдача тел безвыкупно внушает горцам благодарность и доверие... Я... обласкал старшин, хвалил их храбрость. Как и в прошлом году, я говорил им о милостях, которые их ожидают если они покорятся воле государя императора... Ободренные, может быть тронутые моим поступком и ласкою, они стали откровеннее... Говорили о причинах, которые заставили их с таким ожесточением защищать Шахе. Прибрежная роща была издревле Таганк, т.е. священный лес, куда они стекались для языческих обрядов и народных совещаний. Потому-то, ввиду флота, они произнесли торжественную клятву умереть до последнего, но не допустить неверных до осквернения святыни. Кроме того, долина Шахе, привольная и более других населенная, была издавна главным пунктом приморской торговли горцев, в особенности женщинами⁵⁵.

В высадке участвовало семь 84-пушечных кораблей: «Силистрия», «Султан Махмуд», «Память Евстафия», «Адрианополь», «Императрица Екатерина II», «Чесма», «Иоанн Златоуст», три фрегата и один корвет.



Высадка десанта у реки Шахе 3 мая 1839 года. Репродукция с картины И.К.Айвазовского



84-пушечный корабль «Султан Махмуд»

В заключении Н.Н.Раевский писал:

Заключая описание военных действий вверенного мне отряда, я позволяю себе следующие рассуждения. Успех высадки на Шапсухо

превзошел все ожидания очевидцев. Три вещи сему способствовали: первое — огромность средств, данных Черноморским флотом. Корабли очистили своим огнем все места десанта и вдруг высадили на берег три тысячи человек. Второе: решительность войск, быстрота и порядок при высадке. Третье: выгода местности на Шапсухо, недозволившей черкесам сопротивления... Расстояние, на котором эскадра стояла от берега, подвергало ее беспрестанной опасности, поэтому тотчас по окончании высадки войск все три парохода: «Северная звезда», «Громоносец» и «Колхида», употреблены были на то, что исполнено было еще до наступающего вечера...⁵⁶.

Говоря о постоянном вмешательстве англичан в кавказские дела и об их ревнивом отслеживании спуска кораблей с черноморских верфей при М.П.Лазареве, весьма интересно отметить такой факт. Осенью 1841 года в Николаев и Севастополь приезжал обер-сарвайер Британского королевского флота Уильям Саймондс, посетивший оба порта. Визит главного кораблестроителя М.П.Лазарев описал так: «...пришлось, показав ему все, что есть у нас в Николаеве, отправиться с ним в Севастополь, там он видел наш флот и посещал почти все военные суда и, кажется, сверх ожидания своего, нашел все в гораздо лучшем и большем размере, нежели он полагал найти, молчал, закусывая губы. А после из писем его к английскому в Одессе консулу я видел, что он относился в весьма лестных для нас выражениях. «Там пахнет (говорил он) морской нацией, чего на Балтике я не заметил, и ежели правительство поддержит, то морская часть в Черном море очень усилится». Он судами нашими очень любовался, и всем, что на них есть, как то: красивой постройкой, покром парусов, рангоутом, гребными судами, кузнечной работой и отделкой вообще...»⁵⁷.

Оценка У.Саймондсом Черноморского флота говорила о многом! Вернувшись в Англию, он передал в Адмиралтейство копии своих записок по черноморским портам, включая подробное описание Балаклавской и Севастопольской бухт. За 13 лет до высадки в Крыму он предоставил прекрасный оперативный материал для будущей разработки стратегического плана действий против Севастополя как главной базы флота. Так, У.Саймондс дал общее описание Севастопольского порта, его географического положения, пристаней, координаты маяка, подходящие места для якорной стоянки, точные размеры гавани и указал, что наиболее удобные подходы к ней и верфям находятся на северной стороне бухты. Он писал: «Большой форт, выстроенный из белого камня, с тремя рядами артиллерийских орудий, расположен на левой, или северной стороне у входа в бухту. С правой стороны, на протяжении всего входа в бухту, имеется еще один форт. Я насчитал 70 орудий только на одном ряду, а форт имеет три таких ряда. Возводятся и строятся и другие укрепления, но в то же время я должен признать, что сама каменная кладка довольно непрочна и не смогла бы выстоять против сильных ударов... (Выделено мною. — Г. Г.)»⁵⁸. Не правда ли странно, что кораблестроитель подсчитал количество фортов, береговых укреплений и пушек на них, и даже сделал некоторые выводы на перспективу?

Глава 3

ОСОБЕННОСТИ ВОЕННОГО ПАРОХОДОСТРОЕНИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ В 1830—1850 ГОДЫ

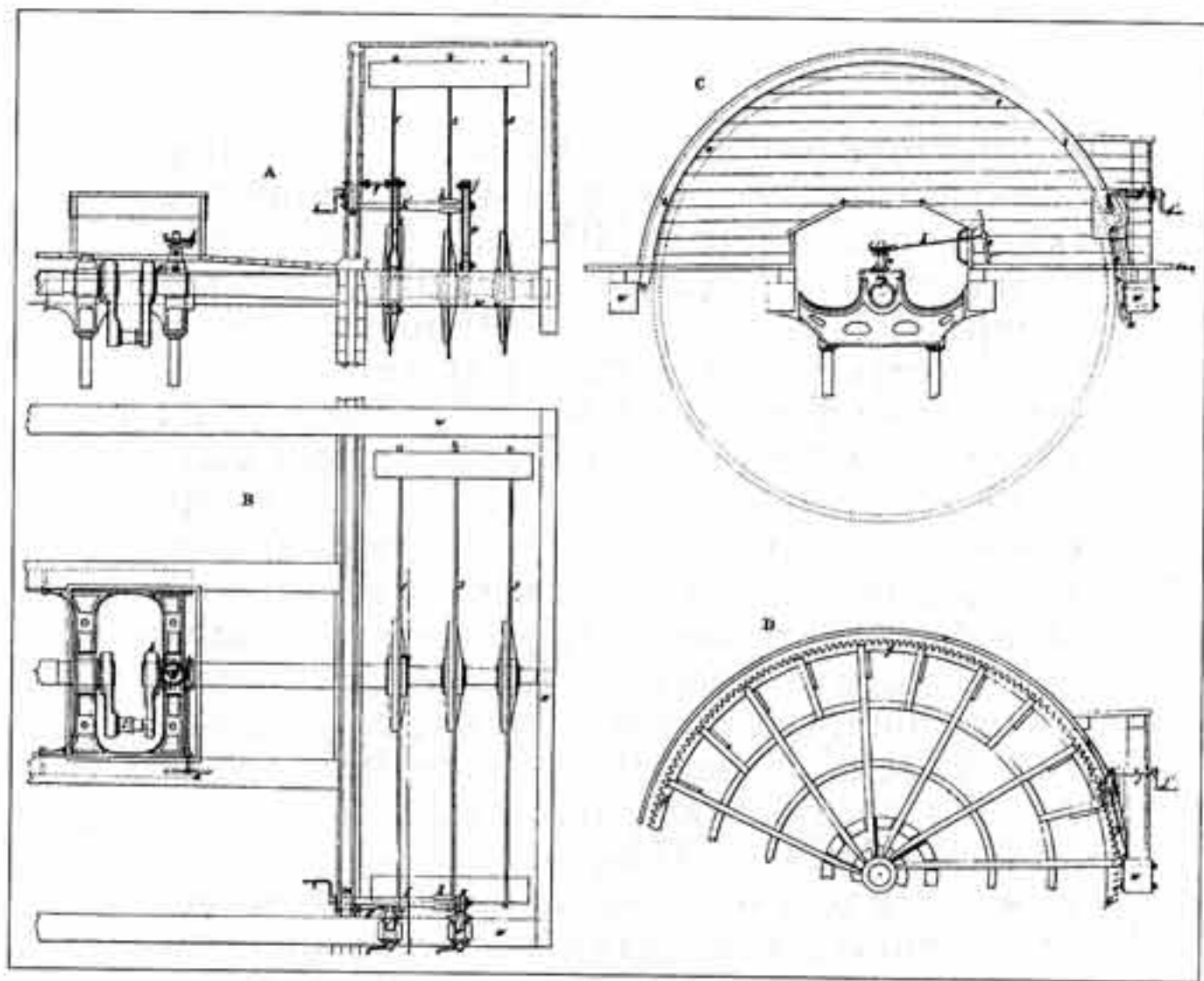
Значение парового флота, начавшего интенсивно входить в состав европейских военно-морских сил в первой трети XIX века, не требует комментариев. Кораблестроитель из Портсмутского адмиралтейства и автор книги «История корабельной архитектуры» («A History of Naval Architecture») Джон Финчам в 1850 году писал, что Англия тратила огромные суммы на строительство военных пароходов, которое проходило одновременно с быстрым развитием коммерческого пароходства, но в силу возраставших экономических потребностей страны последнее по темпам значительно опережало военное. Из данных, приведенных в книге, видно, что торговые, каботажные и пассажирские пароходные линии были хорошо развиты в Англии уже в 1820-е годы.

В самом начале 1830-х годов в Англии имелось небольшое количество малых пароходов, не предназначенных для продолжительного крейсерства и выполнявших функцию вывода кораблей из гавани и буксировки их обратно. В тот период пароход рассматривался прежде всего как вспомогательная сила парусного флота. Но в 1831 году правительство утвердило программу усиленного судостроения, и вскоре вышло постановление о включении в состав военно-морского флота отдельной эскадры, состоявшей из паровых крейсеров. В свою очередь, Адмиралтейство поручило ведущим инженерам всех королевских верфей заняться разработкой чертежей паровых судов⁵⁹.

Подробное рассмотрение становления военного пароходостроения именно в Англии объясняется прежде всего тем, что Россия перед Крымской

войной по большей части напрямую зависела от английской судостроительной базы. В связи с этим определенный интерес вызывают отдельные вопросы, касающиеся типов машин пароводов того периода, устройства гребных колес и так далее.

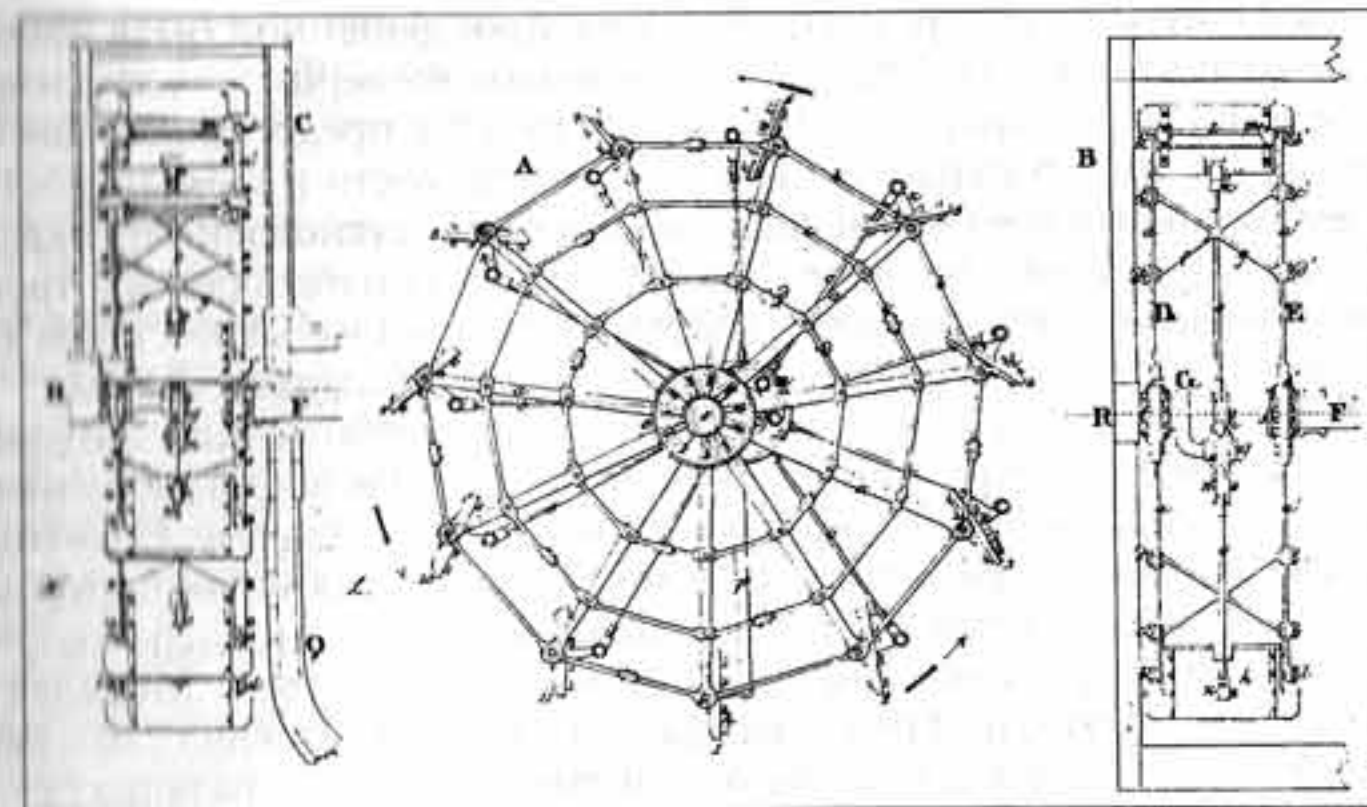
Одними из самых старых и простых колес, которые вначале ставили на пароводы и пароводофрегаты⁶⁰, были гребные колеса с так называемыми постоянными лопастями. Плоские лопасти наглухо крепились к радиусам в радиальном направлении и погружались в воду под углом менее 90°. Такие колеса имели ряд недостатков. Так, например, нахождение площади лопасти на линии центра вала, вращавшего колесо, приводило к потере мощности за счет скольжения. При диаметре колеса от 12 футов (3,66 м) до 14 футов (4,27 м) число лопастей равнялось 12.



Гребное колесо с постоянными лопастями

Потом стали делать более эффективные колеса с поворотными лопастями. В отличие от постоянных, лопасти такого колеса подвешивали на радиусы. Поворотные лопасти могли вращаться на оси, параллельной колесу, и погружались в воду вертикально. При диаметре такого колеса в 15 1/2 футов (4,72 м) и скорости хода 12 уз колесо совершало до 30 об/мин.

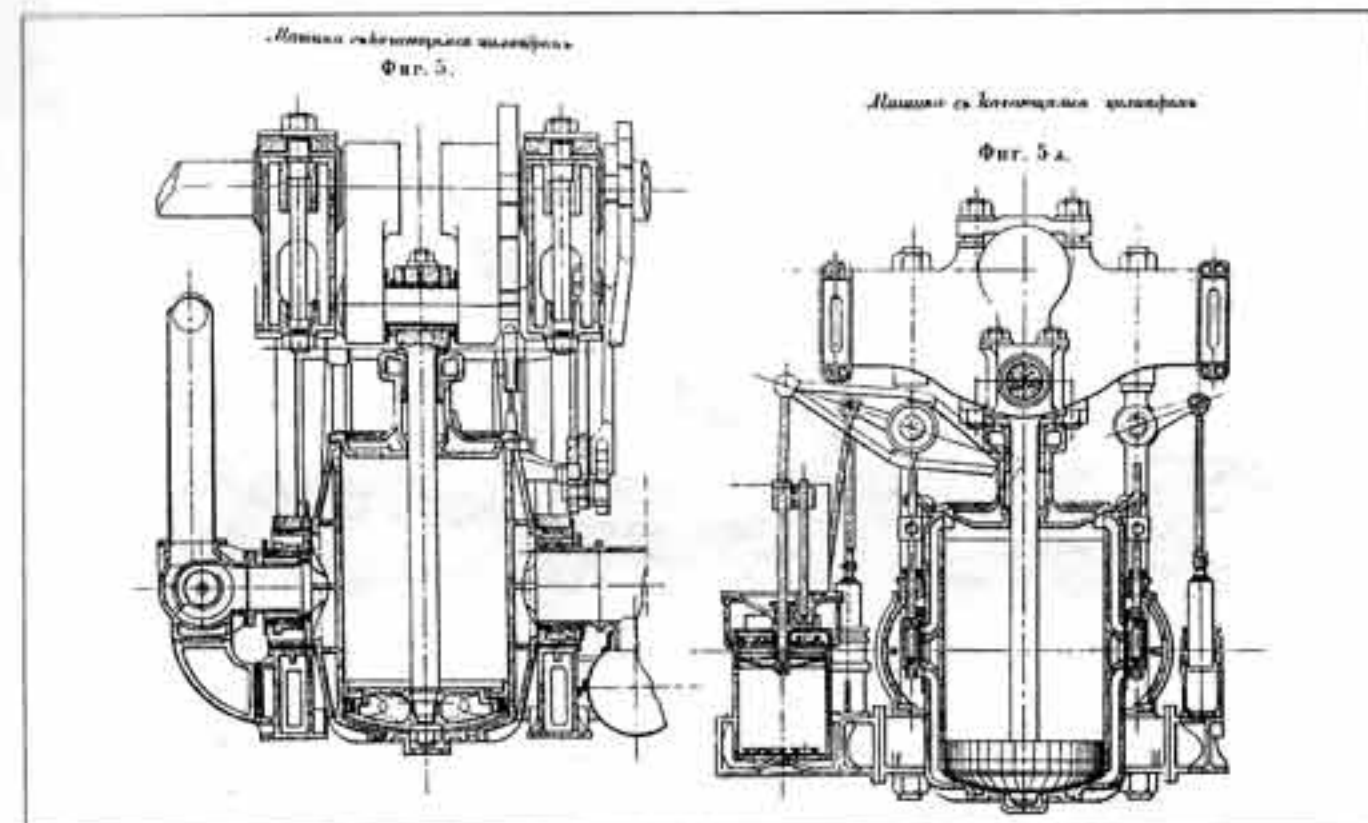
Первые паровые машины с балансирами были крайне громоздкими и высокими. Попытки изготовить паровую машину без балансира были предприняты в Англии еще в середине 1820-х годов, но оказались безрезультатными, и на пароводы продолжали ставить обычные балансирные машины. Впервые в Англии машину прямого действия устано-



Гребное колесо с поворотными лопастями

вили на пароводофрегате «Gorgon», имевшем водоизмещение 1117 т и паровую машину мощностью 320 л.с. Он был построен в 1837 году по системе обер-сарвайера флота Уильяма Саймондса, отличавшейся от прежних тем, что корпуса военных пароводов стали делать широкими и более полными в оконечностях. По свидетельству капитанов пароводов, У. Саймондсу при такой конструкции корпуса удалось добиться хороших мореходных качеств этих судов как под парами, так и под парусами. При ходовых испытаниях «Gorgon» шел со скоростью 8 уз в бакштаг с оборотами колес до 13 в минуту⁶¹.

На колесные пароводы ставили машины нескольких типов: горизонтальную, машину с наклонными цилиндрами, с вертикальным

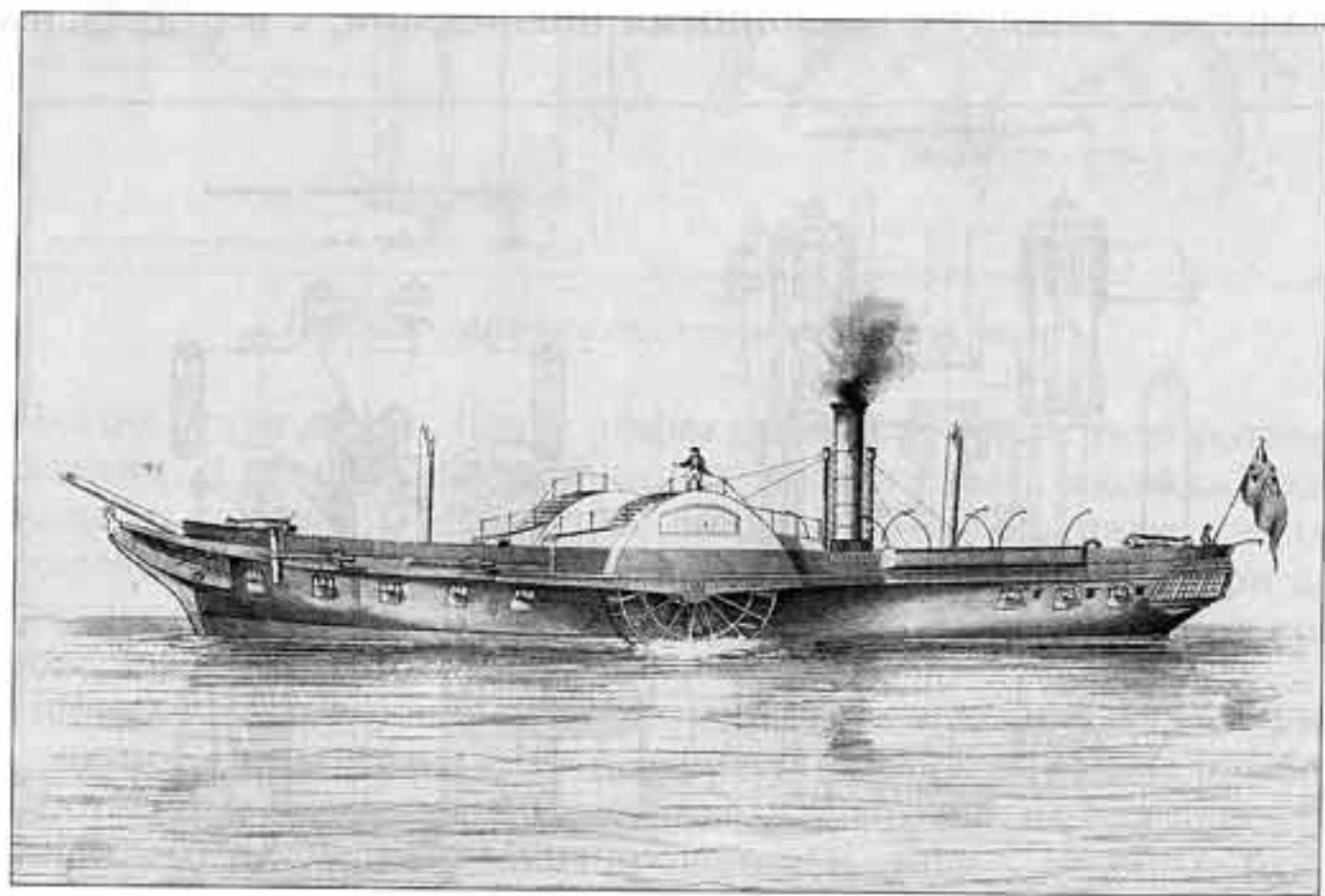


Паровая машина с качающимися цилиндрами

расположением цилиндров. Наиболее распространенной была машина с качающимися цилиндрами, максимально усовершенствованная в начале 1840-х годов фирмой «J. Penn & Son». Она представляла наиболее удобный тип колесных машин по своей легкости и компактности, причем цилиндр в среднем положении мог быть установлен вертикально, наклонно и горизонтально. Эта же компания изготавливала тронковую горизонтальную машину. Фирма начала активные поставки таких машин флоту с 1853 года — перед началом Крымской войны.

В 1833 году известный мастер Оливер Ланг, работавший в Вулвическом адмиралтействе, построил пароход «Medea» водоизмещением в 835 т, ставший лучшим из первых пяти военных пароходов. Его испытания успешно прошли в совместном плавании с эскадрой парусных судов при блокировании портов и, что самое важное, при переходе через океан. «Medea» имел две паровые машины системы Модслея и Фильда мощностью по 110 л.с. каждая, запас угля составлял 320 т, рассчитанных на 17 дней плавания под полными парами, развивал скорость до 9 уз (под парусами при свежем ветре в бакштаг — до 12 уз) и был первым пароходом, на котором были установлены колеса системы Моргана с вращающимися лопастями. Длина «Medea» составляла 206 футов (62,79 м), ширина с кожухами — 46 футов (14,02 м). Диаметр гребных колес равнялся 24 футам 6 дюймам (7,47 м) длина лопастей — 5 футам 7 1/2 дюймам (1,71 м), ширина — 4 футам 6 дюймам (1,37 м), частота вращения — до 22 об/мин. Экипаж составлял 120 человек⁶².

Англичане вовремя оценили значение парового флота и необходимость дальнейшего совершенствования таких судов. С 1830 по 1849 годы в Англии было построено 77 военных пароходов водоизмещением от 527 до 1442 т с машинами мощностью от 140 до 400 л.с.⁶³. Среди них следует выделить «Cyclops», спущенный на воду в 1839 году и постро-

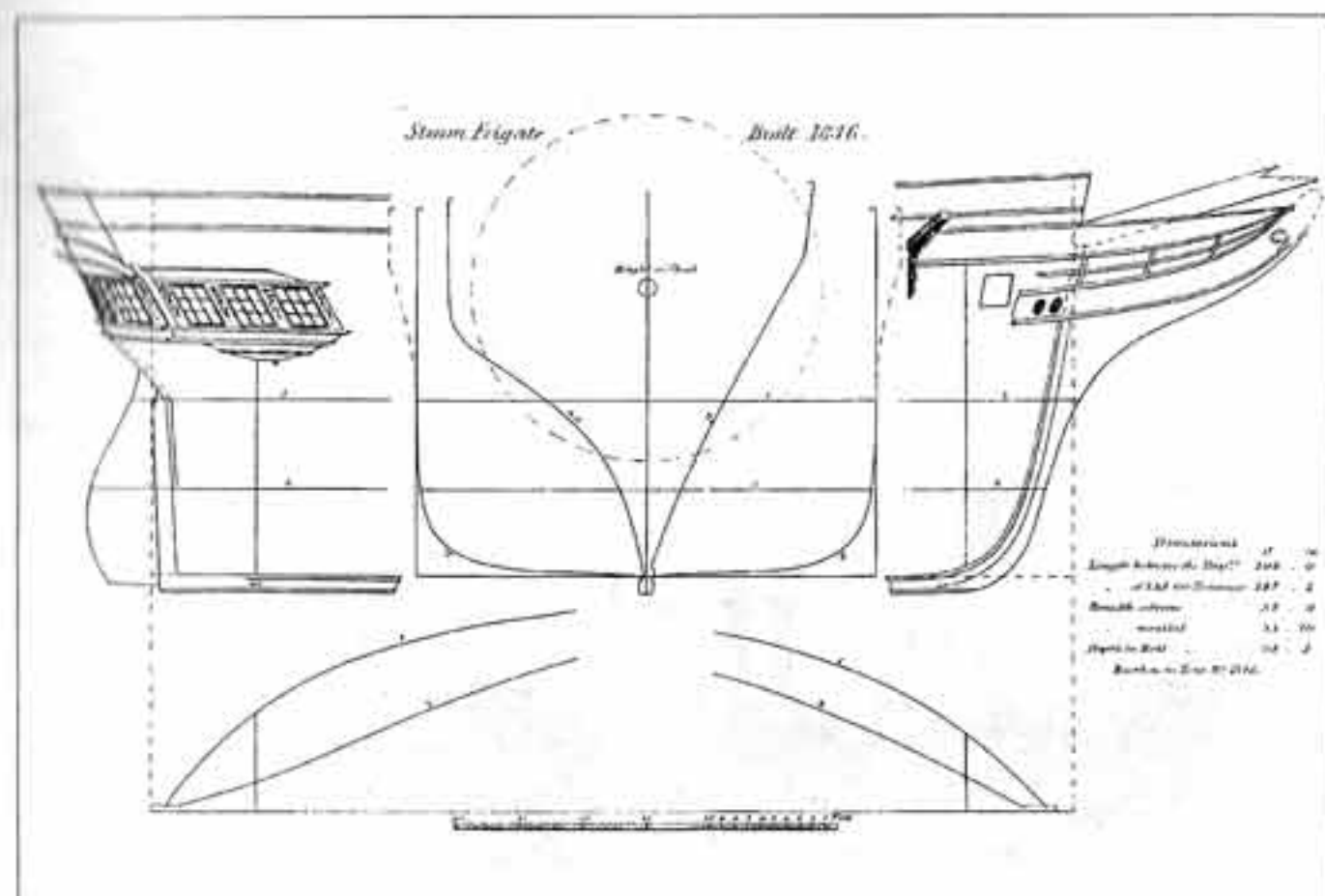


Английский пароходофрегат «Cyclops»

енный также по системе У.Саймондса. По свидетельству капитана «Cyclops» Г.Остина, он считался самым крупным пароходофрегатом в Европе и Америке того времени. Его водоизмещение в полном грузу составляло 1862 т, мощность машины — 320 л.с., длина — 217 футов 9 дюймов (66,37 м), ширина с кожухами гребных колес — 57 футов (17,38 м), запас угля — 420 т. «Cyclops» был вооружен крупнокалиберной артиллерией: в носу и корме стояло по одной 98-фунтовой бомбической пушке (254-мм) на поворотных станках, в закрытой батарее — 16 32-фунтовых пушек. Максимальная скорость доходила до 11,25 уз⁶⁴.

В тот период в состав английского флота входило большое количество новых 44-пушечных фрегатов, и Адмиралтейство решило пойти на их модернизацию, переделав в пароходофрегаты. С этой целью в 1843 году на верфи в Чаттаме разрезали пополам 46-пушечный фрегат «Penelope» для установки в его средней части машины в 650 л.с. прямого действия. Фрегат стал длиннее на 65 футов (19,81 м), но в связи с неправильно рассчитанной прибавочной массой его нагрузка увеличилась, и пароход в полном грузу углубился значительно больше, чем предполагали. Несмотря на положительные отзывы английской прессы об этом эксперименте, больше попыток расставки парусных кораблей Адмиралтейство не предпринимало⁶⁵.

Нужно отметить, что все построенные до 1845 года английские пароходофрегаты имели одни и те же существенные недостатки — несмотря на большие размеры, в закрытых батареях могли действовать только четыре средние пушки с каждого борта, а в остальных портах, в носу и корме орудия или вовсе не ставили или помещали без возможности их применения. К тому же, пароходы не могли нести всех парусов и оставаться в море без помощи паровой машины. Учтя все недостатки, Адмиралтейство приняло решение о строительстве паровых фрегатов



Теоретический чертеж английского пароходофрегата «Odin»

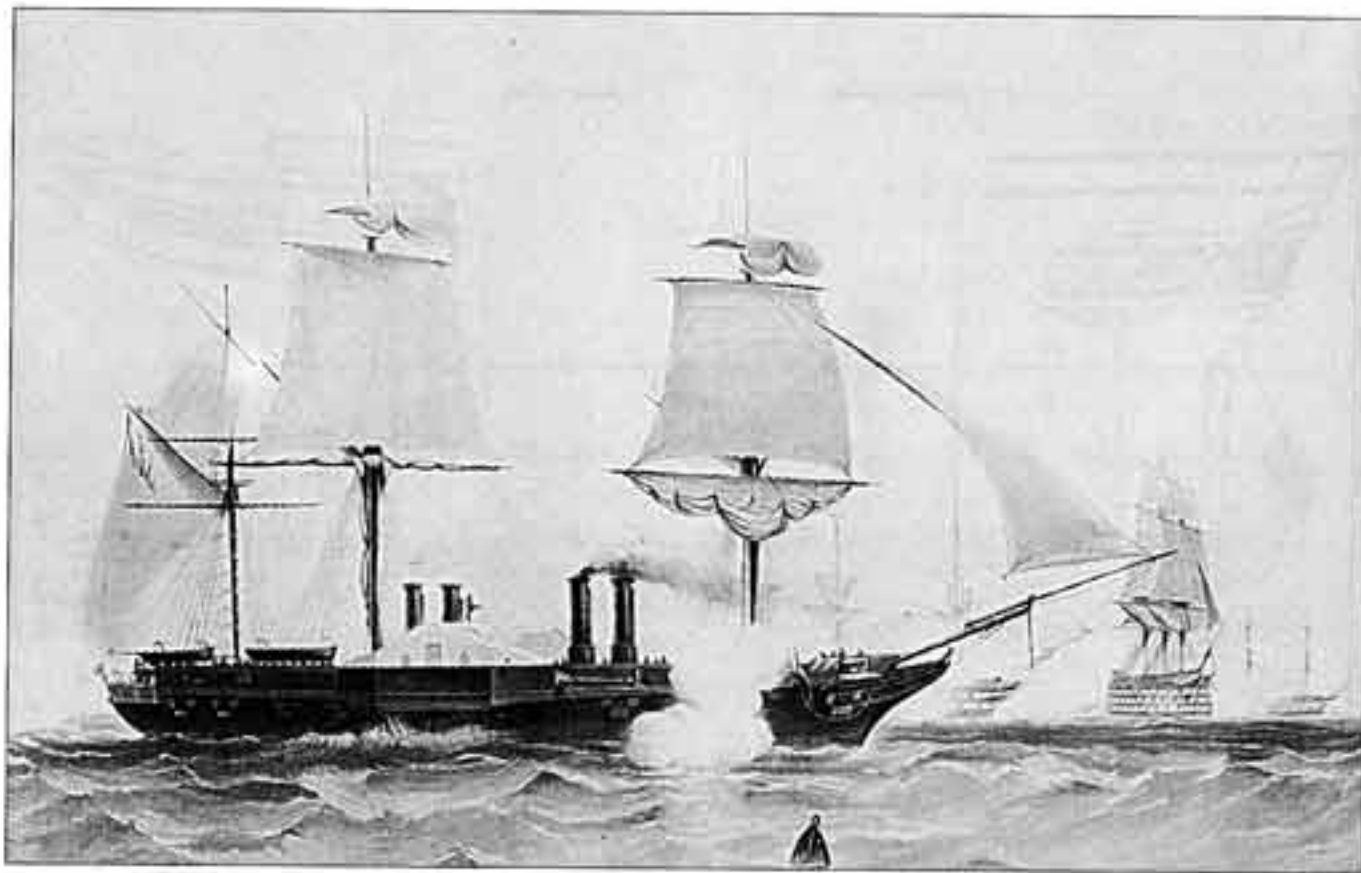
Тактико-технические характеристики пароходофрегата «Terrible»

Главные размерения	Футы—дюймы	Метры	
Длина:	между перпендикулярами	226 — 0	68,88
	по килю	196 — 10	59,99
Ширина:	с обшивкой	42 — 6	12,95
	без обшивки	41 — 2	12,55
Глубина интрюма		27 — 0	8,23
Машинное отделение:	длина	78 — 7	23,95
	ширина	38 — 0	11,58
	высота	27 — 0	8,23
Углубление при спуске:	носом	8 — 10	2,69
	кормой	11 — 6	3,51
Среднее углубление в полном грузу		17 — 6	3,33
Паровые машины			
Изготовитель	Завод «H. Maudsley & J. Field»		
Тип машин	Прямого действия, два цилиндра		
Количество машин	2		
Суммарная мощность, л.с.	800		
Количество паровых котлов	4		
Масса механизмов и котлов, т	516		
Масса гребных колес, т	44		
Технические элементы			
Водоизмещение, т	1850		
Скорость хода, уз	11		
Число оборотов гребных колес в мин	14,5		
Запас угля, т	800		
Вооружение			
Общее количество орудий	23		
На верхней палубе в носовой части	2 68-фунтовые бомбические пушки, 2 56-фунтовые пушки, 2 12-фунтовые карронады, 1 6-фунтовая медная пушка		
На верхней палубе в кормовой части	2 68-фунтовые бомбические пушки, 2 56-фунтовые пушки		
В закрытой батарее	4 68-фунтовые бомбические пушки, 4 56-фунтовые пушки, 4 12-фунтовые карронады		

В 1847 году по инициативе Адмиралтейства был образован особый комитет под председательством лорда Джона Хейя, куда вошли ведущие корабельные инженеры и профессор математики из Королевского морского колледжа доктор Инман. Комитет занялся разработкой проектов модернизации корпусов паровых судов при прежнем водоизмещении и площади мидель-шпангоута. Существенные усовершенствования произошли в машинах и котлах: масса машин и занимаемое ими пространство были уменьшены, давление пара увеличено, скорость

меньших размеров, но с более удобным действием орудиями, размещенными в закрытой орудийной палубе.

В результате 1845 год ознаменовался постройкой сразу трех крупных пароходофрегатов: «Odin», «Sidon» и «Terrible». В феврале 1845 года в Портсмутском адмиралтействе началось строительство пароходофрегата «Odin» водоизмещением в 1326 тонн по чертежу Джона Финчама. Главными достоинствами «Odin» по сравнению с ранними пароходами были в первую очередь наличие двух машин мощностью 560 л.с., остойчивость и хорошие мореходные качества. Он имел на вооружении 24 бомбические 68-фунтовые пушки на верхней палубе и в закрытой батарее. Скорость фрегата в полном грузу достигала 10 уз. Несмотря на эти преимущества, «Odin» все же имел и существенные недостатки: его котлы частично располагались выше грузовой ватерлинии и оставались уязвимыми для выстрелов противника, кроме того, грот-мачта была расположена так, что оказался смещен центр парусности. Поэтому в июне того же 1845 года по предложению контр-адмирала Чарльза Нэпира началось строительство пароходофрегата «Sidon», на котором котлы были расположены ниже грузовой ватерлинии, а глубина интрюма увеличена на 2 фута 9 дюймов (0,84 м), составив 27 футов (8,23 м) вместо 24 футов 3 дюймов (7,39 м) у «Odin». «Sidon» имел запас угля до 700 т, и при этом порты его закрытой батареи отстояли от воды на 6 футов 6 дюймов (1,98 м). В угольные ямы по мере расхода угля помещали водяной балласт для предотвращения больших изменений в углублении колес. Пароходофрегат «Terrible», построенный по чертежу мастера О.Ланга, считался лучшим вплоть до окончания Крымской войны. Он был построен из ценных пород деревьев, отличавшихся особой прочностью: гондурасского красного дерева, остиндского тика и английского дуба, что и обеспечило ему надежность и долгий срок службы⁶⁶.



Английский пароходофрегат «Terrible»

хода некоторых пароходов стала доходить до 14—15 уз. Но конструкция колесного парохода не вполне отвечала требованиям боевого корабля.

В 1838 году англичане спустили на воду винтовой пароход «Archimedes», где подъемный винт находился между двумя ахтерштевнями. Винт вставлялся в металлическую раму и с помощью цепей поднимался в корпус по металлическим направляющим — коробкам. Размеры «Archimedes» составили: длина — 125 футов (41,45 м), длина между перпендикулярами — 106 футов 8 дюймов (32,5 м), ширина — 21 фут 10 дюймов (6,65 м), глубина интрюма — 13 футов (3,96 м), среднее углубление — 9 футов 6 дюймов (2,90 м), диаметр винта 4 фута (1,22 м), водоизмещение — 237 тонн, мощность — 80 л.с.⁶⁷

В мае 1840 года «Archimedes» под командованием капитана Р.Н. Чапеля совершил самый быстрый безостановочный переход из Плимута до Опорто в течение 69 ч со средней скоростью до 9 уз. Впоследствии диаметр винта на кораблях достигал 18 футов (5,49 м), на фрегатах — 16 футов (4,88), масса составляла соответственно 25 и 18,75 кг. В случае необходимости, например ремонта, винт с помощью рычага легко отделяли от паровой машины и поднимали на верхнюю палубу. Сначала в английском военно-морском флоте для изготовления винтов использовали состав из 87,65 % красной меди, 8,32 % олова и 4,03 % цинка, но потом этот сплав полностью заменили бронзой⁶⁸.

В отличие от подъемных винтов инженер Беннет Вудкрофт в 1844 году изобрел систему поворотных лопастей, винты с которыми в усовершенствованной форме завод Модслея и Фильда стал изготавливать для некоторых кораблей. Интересно отметить, что английское Адмиралтейство совершенно неожиданно встретило упорное сопротивление со стороны владельцев механических заводов и некоторых гражданских инженеров, намеренно распространявших слухи о недоверии к новому типу движителя. Скорее всего, это было связано с тем, что для его изготовления требовались дополнительные капиталовложения, в то время как заказанный ранее колесный механизм оставался до конца не реализованным. Кроме того, общественное мнение питало больше доверия к привычному гребному колесу, чем к скрытому под водой винту. В 1837 году была образована «Пароходная компания винтового движителя», и инженеры Жорж и Джон Ренни взялись за проектирование винта большого размера.

Соответственно, происходили изменения и в конструкции паровых машин. Винт требовал большего числа оборотов, чем гребное колесо, поэтому была введена «Wheel gearing» — система зубчатых колес⁶⁹. Другие машины принадлежали к типу «Steeple» — горизонтально установленных машин, расположенных вдоль корабля. Такая машина находилась ниже ватерлинии, что было важно для военных судов с точки зрения живучести их энергетической установки.

В 1844 году по инициативе Адмиралтейства состоялась очень важная в отношении национальной безопасности акция: для исследования состояния береговой защиты Англии была сформирована особая комиссия, куда вошли полковники Дж. Гост и Р. Меркер, капитан Т. Гастингс, а также гидрографы, топографы и ведущие корабельные инженеры.

После всестороннего изучения бухт, заливов, гаваней и береговых рельефов члены комиссии пришли к выводу, что входившие в состав флота парусные линейные корабли не в состоянии обеспечить оборону с моря от внезапного нападения, которое гипотетически мог бы совершить паровой флот противника. На основании этого заключения было решено переделать несколько двухдечных линейных кораблей и фрегатов в винтовые.

Франция раньше Великобритании оценила преимущества винтовых кораблей перед колесными. В 1847 году французское правительство приняло решение о закладке в Тулоне крупного винтового корабля «Le Napoleon», строившегося по чертежу мастера Дюпюи-де-Лома. На проведенных в 1851 году ходовых испытаниях он развивал скорость под парами до 12 уз и оказался превосходным ходоком под парусами, что позволяло значительно экономить топливо, запас которого имелся только на шесть дней хода под полными парами.

Тактико-технические элементы линейного двухдечного винтового корабля «Le Napoleon». 1850 год

Главные размерения	Футы—дюймы	Метры
Длина		
по средней грузовой ватерлинии	227—10	69,44
между перпендикулярами	233—11	71,30
Ширина с обшивкой	56—3	17,15
Среднее углубление в полном грузу	24—5 ² / ₃	7,46
Глубина интрюма	26—9 ¹ / ₈	8,16
Высота портов от воды	6—9 ¹ / ₈	2,06
Технические элементы		
Водоизмещение с обшивкой, т		5288
Скорость хода, уз		до 12
Мощность машин, л.с.		900
Вооружение		
Общее количество орудий		91
На гон-деке		4 8,66-дюймовые бомбические пушки, 32 30-фунтовые длинные пушки
На опер-деке		4 8,66-дюймовые бомбические пушки, 32 30-фунтовые короткие пушки
На квартал-деке и форкастеле		4 6,3-дюймовые бомбические пушки, 14 30-фунтовых карронад

Таким образом, «Le Napoleon» был самым мощным по артиллерийскому вооружению паровым кораблем из всех ранее построенных в Европе. Его постройка принесла Франции огромный успех в создании первого боевого винтового корабля с большой скоростью хода и послужила причиной для закладки еще четырех кораблей того же типа. Достижения французов побудили англичан поторопиться со строительством собственных винтовых кораблей с большой скоростью хода. В 1855 году Британский военный флот имел 15 кораблей 90-, 100- и

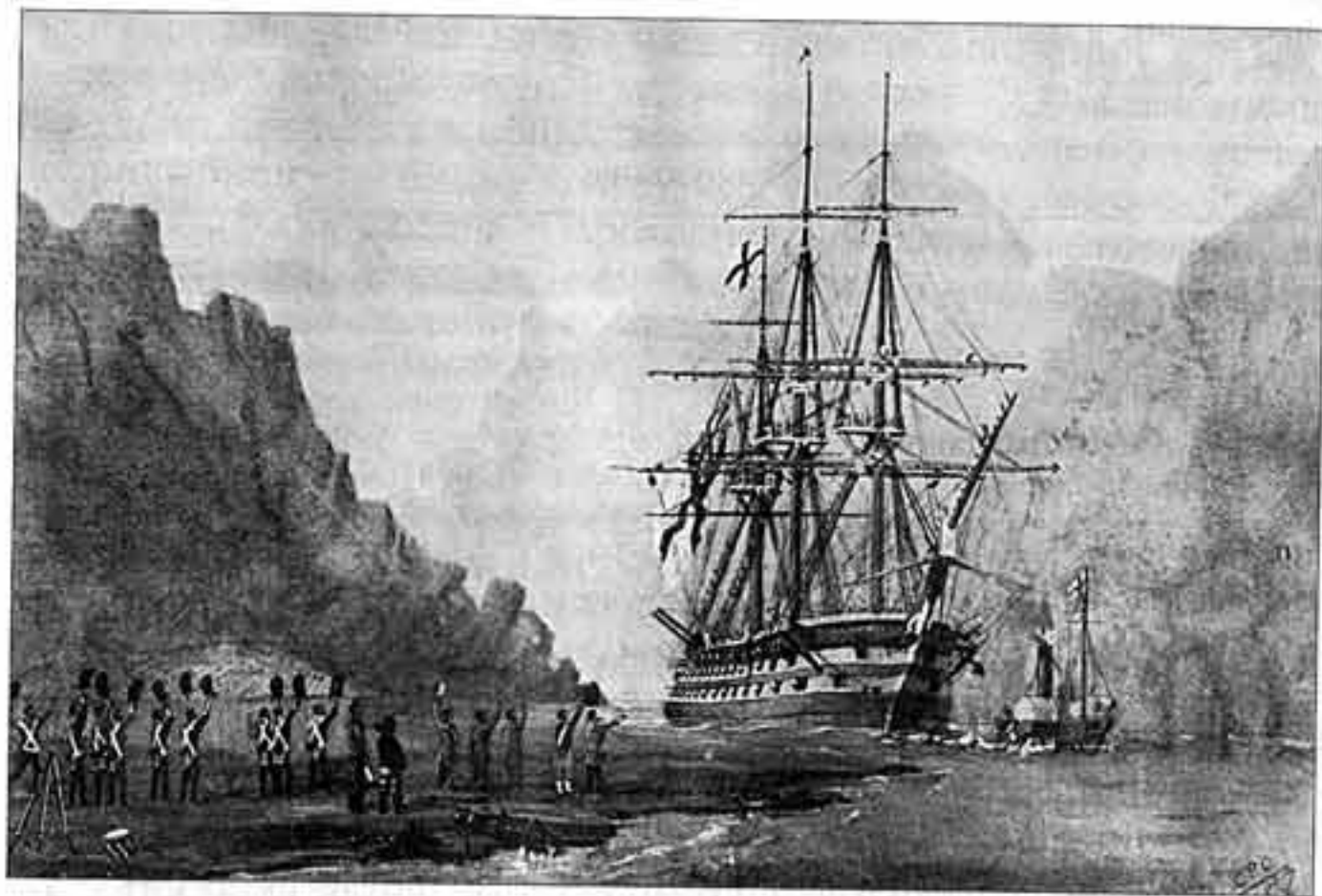
120-пушечного ранга с машинами мощностью от 600 до 1000 л.с., скорость которых под парами достигала 13 уз⁷⁰.

**Тактико-технические элементы
английского винтового линейного корабля «Агатетнон». 1852 год**

Водоизмещение, т.....	5000
Длина, футов—дюймов (м).....	236—8 ¹ / ₄ (72,14)
Ширина, футов—дюймов (м).....	57—8 ³ / ₄ (17,60)
Углубление при полной нагрузке, футов—дюймов (м).....	24—3 (7,39)
Площадь мидель-шпангоута, м ²	98
Мощность машин, л.с.	800
Скорость хода под парами, уз.....	до 11

Безусловно, для достижения полного успеха одного научного фундамента было недостаточно, нужны были значительные капиталовложения в судостроение и обслуживающие его отрасли промышленности. В 1911 году русский военно-морской теоретик и преподаватель Морской академии Н.Л.Кладо в «Курсе русской истории» о периоде 1830—1850 годов писал так: «Если в Черноморском флоте дело обстояло немного лучше благодаря Лазареву, то и там все же не удосужились создать паровой флот. Значит, и Лазарев не сумел настоять на этом, значит личный состав не понимал всего значения совершившегося переворота, значит, его мало это беспокоило...»⁷¹.

Точка зрения Н.Л.Кладо на динамику развития паростроения на Черном море не имеет под собой каких-либо веских оснований. Не приводя серьезных аргументов в подкрепление своей гипотезы, он, к сожалению, обвинил руководство флота в недооценке зарождавшегося парового флота. Н.Л.Кладо не мог не понимать прямой



Английский винтовой корабль «Агатетнон»

зависимости строительства этого типа судов от нескольких факторов, никоим образом не связанных с личными решениями главного командира флота, и прежде всего — от финансирования правительством Морского ведомства в его нормальном бюджете.

Другой морской историк начала XX века Е.И.Аренс в монографии «Морская сила и история» дал довольно своеобразную оценку деятельности М.П.Лазарева: «На смену А.С.Грейгу явился Лазарев, наиболее замечательный организатор и воспитатель Черноморского флота, и притом не только на нравственных, но и на национальных началах, что так выгодно отличало его от его предшественника-космополита»⁷².

Автор данного исследования поставил задачу на основании строго научных фактов и архивных документов предоставить свидетельства о предпринятых действиях М.П.Лазарева и его подчиненных по строительству военных пароходов в указанный период. Кроме того, в отделе рукописей Российской национальной библиотеки были обработаны и отдельными фрагментами введены в научный оборот подлинные письма адмирала М.П.Лазарева к капитан-лейтенанту К.И.Истомину, находившемуся в 1842—1843 годах в Англии с целью заказа пароходов. Вероятно, в силу того, что почерк М.П.Лазарева специфичен и достаточно труден для прочтения, эти письма остались вне поля зрения исследователей. Между тем, они оказались уникальным источником по изучению деятельности адмирала по строительству флота на Черном море, в том числе его отношения к флоту паровому. Как прогрессивно мыслящий морской офицер, живо интересовавшийся всеми новинками в области кораблестроения, быстро перенимавший от англичан все достижения и незамедлительно внедрявший их на российских верфях, он, безусловно, сделал правильные выводы о значении военных пароходов.

Однако, объективности ради, нельзя сбрасывать со счетов и степень приверженности адмирала М.П.Лазарева к высококлассным парусным линейным кораблям и фрегатам, построенным по схеме усовершенствованного английского кораблестроения. Нельзя не отметить и известное англофильство адмирала, в большинстве случаев влиявшего на его решения. Но, отдавая предпочтение англичанам, он руководствовался прежде всего соображениями качества постройки паровых судов и механизмов, а также трудностями, связанными с доставкой паровых машин с Петербургских заводов и нехваткой квалифицированных механиков.

Во «всепоподданнейшем отчете» управляющего Морским министерством великого князя Константина Николаевича за 1853 год было записано: «Усиленная деятельность в портах и примерный порядок, в котором находилась портовая часть еще со времени управления Черноморским флотом покойного адмирала Лазарева, дали возможность вооружить на Черном море сильный и отлично снабженный флот. Слабейшая даже часть Черноморского флота, пароводная, была достаточно сильна для противодействия турецкому паровому флоту, успехи которого под руководством английских морских офицеров были значительны и озабочивали Черноморское Управление, которое при недостатке местных механических заведений заказывало и строило паро-

вые военные суда в Англии...»⁷³. В этой предельно сжатой формулировке раскрыта вся суть технической отсталости русской судостроительной базы незадолго до начала Крымской кампании.

На юге России в 1830—1840 годы военные пароходы строились в основном в Николаевском адмиралтействе. Первый пароход «Везувий» сошел на воду 24 мая 1820 года, всего же для Морского ведомства в этот период было построено девять военных паровых судов. Изготовлением паровых машин в России занимались два завода — завод обрусевшего шотландца Карла Берда в Петербурге и казенный Ижорский завод. На этом же Ижорском, а также на Александровском механическом и литейном заводах строились отечественные пароходы для Балтийского флота.

До указа Николая I о принудительном выселении евреев первые пароходы из-за нехватки казенных средств отдавались на строительство с подрядом. После 1843 года отечественное пароходостроение в Николаеве вовсе прекратилось, так как предпочтение окончательно отдали покупке пароходов «с новейшими усовершенствованиями по корпусу, механизмам и вооружению» в Англии⁷⁴. Первоначально предназначение пароходов состояло в перевозке леса по Днестру, впоследствии, в связи с ухудшением обстановки у западных берегов Кавказа, их стали использовать для буксировки нагруженных военных транспортов, для подвозки продовольствия к Туапсе, Анакрии, Сухум-Кале, а также для десантных операций.

В июле 1834 года император принял решение о закладке в Николаеве большого военного пароходофрегата длиной примерно 170 футов (51,81 м) и просил М.П.Лазарева представить по этому вопросу свои соображения. Строительства таких судов на Черноморских верфях еще не было, следовательно не существовало построечных чертежей, поэтому адмирал предложил строить пароходофрегат по образцу английского «Mopagh», так как подобный ему строили в Петербурге. Он рекомендовал взять машины точно такие же, как на «Medea», добавив, что «...до сего времени выделяемые в Англии машины многими превосходят в чистоте и прочности отделки пред теми, кои получались здесь с С.-Петербургских заводов...»⁷⁵.

Генеральному консулу в Великобритании Георгу (Егору Карловичу) Бенкгаузену было поручено связаться с известными кораблестроителями и владельцами верфей на предмет стоимости и гарантий надежности постройки. После проведенных переговоров консул сообщил, что в Англии темпы технического прогресса настолько быстры, что ведущие корабельные инженеры предложили ему строить пароходофрегат уже более улучшенной конструкции, водоизмещением в 1000 т, с машинами мощностью 300 л.с. и с крупнокалиберной артиллерией. В заключении он писал: «...скажу только, что русский флот мог бы по справедливости гордиться им, и не расчет был бы, по мнению всех опытных людей... ради 10-ти или по большей мере 12 тысяч ф. ст. экономии строить такой, как «Medea»...»⁷⁶. Из-за чрезмерно высокой цены машин и котлов покупку пришлось отложить.

В начале 1830-х годов Отдельный Кавказский корпус крайне нуждался в военном пароходе с сильным артиллерийским вооружением

для крейсирования у берегов Абхазии, постройку которого вначале предполагали осуществить за счет сумм сухопутного ведомства. Строить решили из крымского и частично из привозного польского дуба. Но, как выяснилось, в Черноморском ведомстве не оказалось специалистов по изготовлению котлов и пайке медных труб, поэтому управление флота связалось с Ижорским заводом, а также просило прислать к ним котельного мастера. Однако начальник Ижорского завода генерал-лейтенант А.Я.Вильсон, директор Александровского завода М.Е.Кларк и Карл Берд отказались от выполнения такого заказа и посоветовали полностью строить пароход в Англии⁷⁷.

Российский консул 17/29 декабря 1835 года сообщал, что лучше всего остановить выбор на судостроительной компании «W.Fearnall & J.Fletcher» в Лондоне, а машины заказать «Butterley Company». Е.К.Бенкгаузен особо подчеркнул, что «...если угодно иметь хорошо действующую артиллерию, то расположить оную следующим порядком:

1). на корме поставить одно 68-фунтовое орудие, станок коего должен быть устроен по особой методе, лучшей противу употребляемой обыкновенно на английских пароходах. Таковые станки были недавно испытываемы у берегов Испании, и найдены удивительно выгодными; 68-фунтовое орудие, установленное таким образом, может действовать по направлению всех градусов полукруга и вне оно до 5-ти градусов по обе стороны.

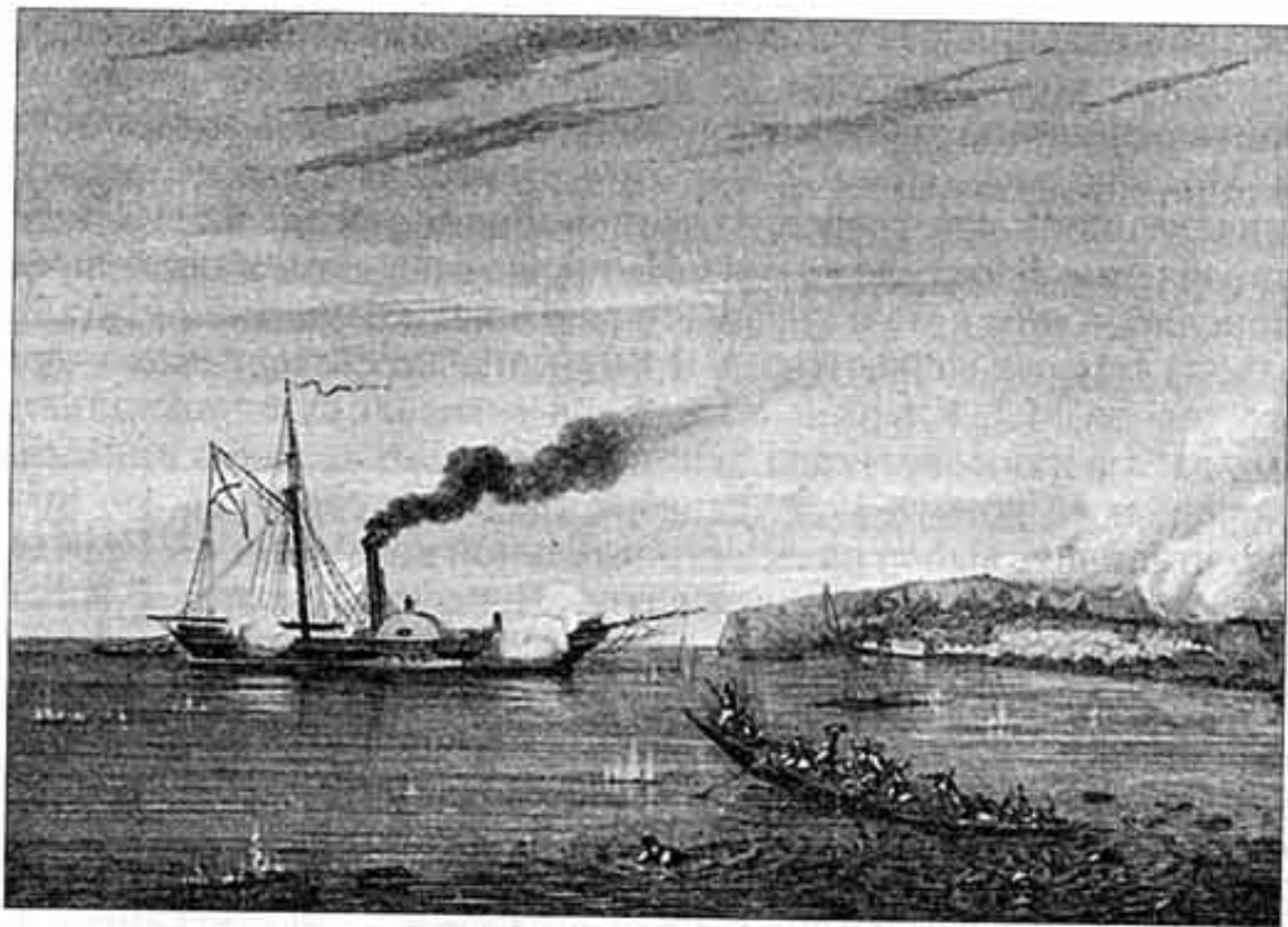
2). с каждой стороны носовой части по одной 18 фунтовой длинной пушке, могущей поворачиваться на 35 градусов;

3). на правом и левом борте, подле кожухов от кормовой стороны, по одной 18 фунтовой карронаде, для действия противу гребных судов...»⁷⁸.

Таким образом, в донесении Е.К.Бенкгаузена впервые упоминается новое орудие — 68-фунтовая бомбическая пушка, прошедшая успешные испытания в английском флоте. Построенный для Отдельного Кавказского корпуса пароход, получивший имя «Язон», стал первым, имевшим на вооружении это орудие. Водоизмещение «Язона» составляло 415 т, на нем установили две горизонтальные машины с балансиром и два железных паровых котла⁷⁹.

М.П.Лазарев чрезвычайно заинтересовался сообщением консула и в письме на имя Морского министра А.В.Моллера 6 февраля 1836 года писал, что бомбическая пушка, безусловно, является наиболее эффективной для действий против горцев, но в дальнейшем в случае большой войны принесла бы несомненную пользу всему Черноморскому флоту.

В 1837—1839 годах шла интенсивная закупка пароходов в Англии, также предназначавшихся для Отдельного Кавказского корпуса. Так, судостроительная компания «T.J.Ditchburn and S.J.Mare» построила по типу «Язона» пароход «Колхида», вооруженный 68-фунтовой бомбической пушкой, помещенной на корме. Фирме «W. and H.Pitcher» передали заказ на постройку сразу трех пароходов — «Могучий», «Боец» и «Молодец». «Колхида» осуществлял перевозки войск, грузов и продовольствия, а 18 октября 1853 года принял участие в боевых действиях. Это событие произошло в период, когда война с Турцией стано-



Бой парохода «Колхида» у форта Св.Николая. Художник А.П.Боголюбов

вилась неизбежной. Начальник третьего отделения Черноморской береговой линии генерал-майор П.И.Миронов, взяв роту солдат, отплыл на пароходе на усиление Николаевского укрепления (форт Св.Николая), не зная о том, что форт уже был занят, гарнизон погиб, а вдоль берега турки установили береговые батареи. Воспользовавшись тем, что «Колхида» близко подошел к берегу (в расстоянии 0,5 км) и носовой частью приткнулся к мели, неприятель открыл огонь. Пока команда предпринимала попытки сняться с мели, турки направили к пароходу небольшое судно для взятия «Колхиды» на бордаж. Экипажу удалось развернуть кормовое бомбическое орудие, установленное на поворотном станке, и довольно успешно обороняться до тех пор, пока пароход не снялся с мели. «Колхида» получил около 120 пробоин, но машина повреждена не была. В итоге пароходу удалось уйти в Сухуми⁸⁰.

Важнейшим этапом в становлении черноморского пароходства и усилении боеспособности флота с полным правом можно считать 1842, 1843 и 1847 годы. Такой вывод сделан на основании писем М.П.Лазарева к К.И.Истомину в Англию, и рапортов В.А.Корнилова М.П.Лазареву из Лондона летом 1847 года. Более того, с помощью данных, почерпнутых из специальных работ английских авторов середины XIX века, путем сравнительного анализа заказанных Россией паровых судов с английскими, можно получить некоторые подробности о конструкции пароходофрегатов. Наставляя К.И.Истомину, Михаил Петрович инструктировал его, чтобы тот рассмотрел все нововведения англичан «...по корпусу пароходов глазом беспристрастным, ибо многие выдумки оказались у нас совершенно бесполезными и отброшены...».

Стремясь получить для флота надежные суда, в письме от 14/26 января 1842 года М.П.Лазарев писал:

2). ...о крепости круглой кормы со сплошным набором противу кормы с окнами о большом орудии, которое должно поставиться на корме: «Богатырю»⁸¹ негде поставить орудия потому, что корма не сплошная и оказалась слаба. На «Medea» корма с окнами... Спросить совета Саймондса и командиров военных пароходов с окнами, и без окон и потом уже решаться на корму с окнами. Сообразно с их отзывами, в особенности же любопытно знать мнение командира «Vesnofino», отходившего от берега у Бейрута в жестокий шторм и сильное волнение, нет ли какого-либо сильного крепления в корме их пароходов с окнами?...

4). об избранных чертежах для пароходов — взглянуть на пароход, построенный Саймондсом «Cyclops».

5). о выгодности трех мачт противу двух, ежели последние требуют большого размера.

6). о наборе из английского дубу — чтоб дуб этот был отменный.

7). об отделке кают, чтоб не было легкой работы и мозаичной, а дозволено употреблять красное дерево для дверей и других частей каюты...

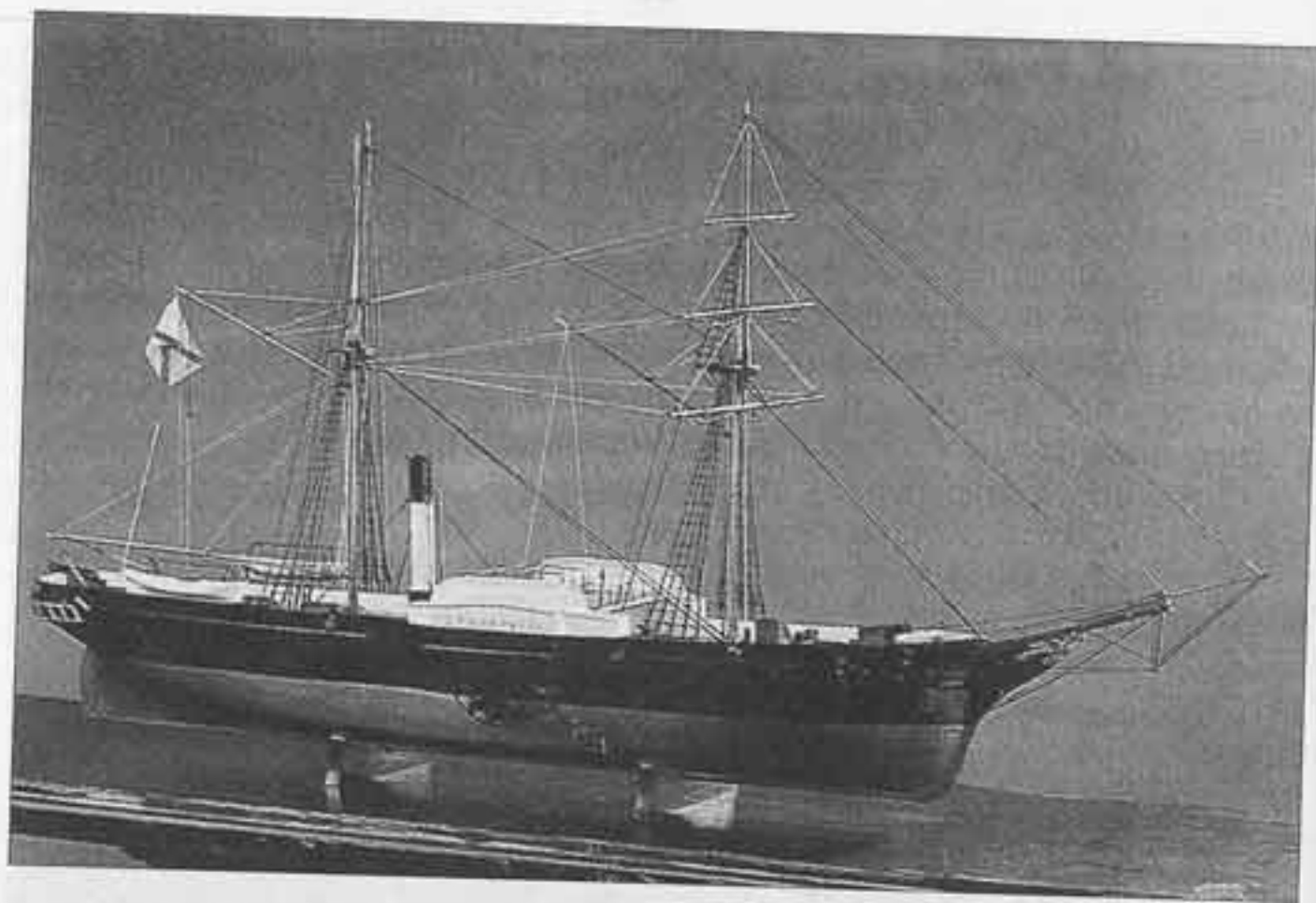
9). об артиллерии: все бом-пушки и одну для образца полу-пушку отлить в Англии, и к оным приделать станки.

10). узнать, отчего разорвало бомбу на «Medea»...

Ежели на всех английских военных пароходах имеют в корме окна и притом не более 4-х, и то небольшие, то на делание оных я согласен — постарайтесь только, чтобы не обезобразили кормы. Фигуры, которые вы назначили для отдельных пароходов, я вполне одобряю, что касается до Юпитера на нашем пароходе, то я думаю, лучше сделать бюст, это будет прочнее и привычнее — целая статуя всегда очень громоздка...⁸².

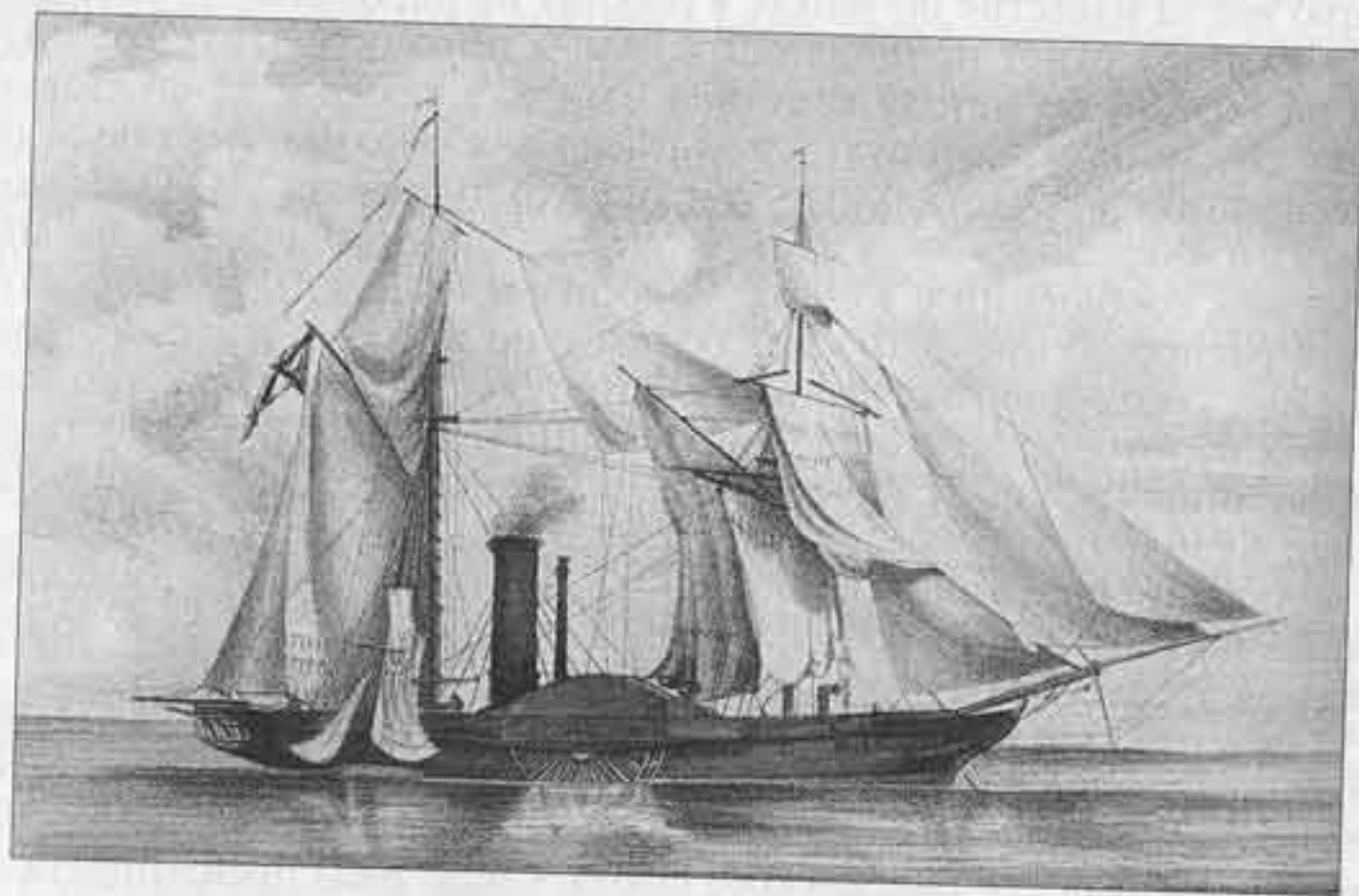
Упоминая о «нашем пароходе», М.П.Лазарев, очевидно, имел в виду «Бессарабию». В конце 1842 года он писал К.И.Истомину: «Благодарю вас за известие об успехе в работах на пароходах... «Бессарабия», кажется будет принадлежать нам, а потому делайте гребные суда на кожухи по методу капитана Смита, а также и 32-фунтовую пушку со станком, которую я вам писал для образца, поставьте на «Бессарабию»⁸³. Остальные три пароходофрегата — «Одесса», «Крым» и «Херсонес» — в первую очередь предназначались для пакетботных сообщений с Константинополем и должны были поступить в распоряжение флота исключительно в случае военного времени или каких-либо экстренных обстоятельств. Строительство всех четырех пароходофрегатов водоизмещением по 1305 т осуществляла компания «W. and N. Pitcher». На них стояли по две двухцилиндровые безбалансирные паровые машины завода Г.Модслея и Дж.Фильда общей мощностью 260 л.с. и, что интересно, имелись медные паровые котлы со свистками для показания внезапного понижения уровня воды в котлах.

17 февраля 1844 года генерал-интендант Балтийского флота М.Н. Васильев предложил Кораблестроительному и Учетному комитету переименовать нововведения с пароходофрегатов, купленных для Черноморского флота, на суда для Балтийского флота. Среди ряда преимуществ он советовал обратить внимание на то, что «...пары разводятся необычно-



Модель пароходофрегата «Бессарабия». Из фондов ЦВММ

венно скоро, а именно при холодной воде не более как в 50 минут, что доказывает отличное устройство котлов, угля на разводку паров потребно 100 пудов... На крышах цилиндров устроены клапаны для выбрасывания воды, которая могла бы накопиться сверх поршня от охлаждения паров, они открываются при том же давлении, как и предохранительные клапаны котлов...»⁸⁴.
Из письма М.П.Лазарева от 20 февраля/4 марта 1842 года с максимальной точностью можно составить представление о парусном воо-



Военный пароход «Грозный»

ружении этих пароходофрегатов. Так, он писал: «...о рангоуте для парухов: ежели будет по две мачты и меньших размерений, нежели какие полагают на подобной величины английских военных паруходах, то выписать размерения, какие именно употребляются, дабы в случае подобных можно было делать здесь рангоут точно такой же величины, какой в употреблении на английских военных паруходах...»⁸⁵. Как указывалось выше, М.П.Лазарев просил К.И.Истомина обратить особое внимание на пароходофрегат «Cyclops», спущенный на воду в конце 1839 года, то есть незадолго до приезда последнего в Англию. В английском справочнике, датированном 1844 годом, помещены пропорции рангоута этого пароходофрегата, следовательно, вполне допустимо применить эти расчеты к «Бессарабии».

Размерения рангоута пароходофрегата «Cyclops»⁸⁶

Название рангоутных деревьев	Длина, футы—дюймы	Диаметр, дюймы	Топы и ноки, футы—дюймы
Грот-мачта:			
от палубы до топа	62—0	24 ¹ / ₂	13—0
грот-стенга (по ванты)	52—6	12 ¹ / ₂	—
флагшток	11—0	—	—
грот-рей	57—0	11	2/15
грот-марса-рей	48—0	9	4—0
грот-брам-рей	33—6	7 ¹ / ₂	1—5
гаф-топсель-рей	17—0	5 ¹ / ₂	—
Фор-мачта:			
от палубы до топа	54—0	25 ¹ / ₂	14—0
фор-стенга (по ванты)	40—0	13 ¹ / ₂	—
фор-брам-стенга	18—0	—	—
(от заплечиков до заплечиков)			
флагшток	4—6	—	—
фока-рей (вся длина)	73—0	16 ¹ / ₂	3—0
фор-марса-рей (вся длина)	57—0	11	7—7
фор-брам-рей (вся длина)	33—6	7 ¹ / ₂	1—5
Вуншрит (вся длина)	25—6	21 ¹ / ₂	—
Утлетарь (кроме нока)	40—0	13	—
Гик	63—0	14 ¹ / ₂	—

Одного военного пароходофрегата для повышения боеспособности флота было недостаточно, и в сентябре 1845 года, во время пребывания в Севастополе Николая I, М.П.Лазарев обратился к нему с просьбой о строительстве в Англии еще одного пароходофрегата с машиной мощностью 400 л.с. «Бессарабия» в то время находилась в заграничном плавании, другие суда совершали регулярные рейсы на линии сообщения Одессы с Константинополем. «Громоносец» и «Грозный» почти постоянно находились в распоряжении русской миссии в Константинополе, остальные паруходы уже были ветхи, маломощны или имели неисправные машины. Фактически Севастополь остался вообще без паруходов, к тому же порт не имел даже механических мастерских для ремонта и обслуживания паруховых судов, что, собственно, и заставляло управление флота торопиться со строительством

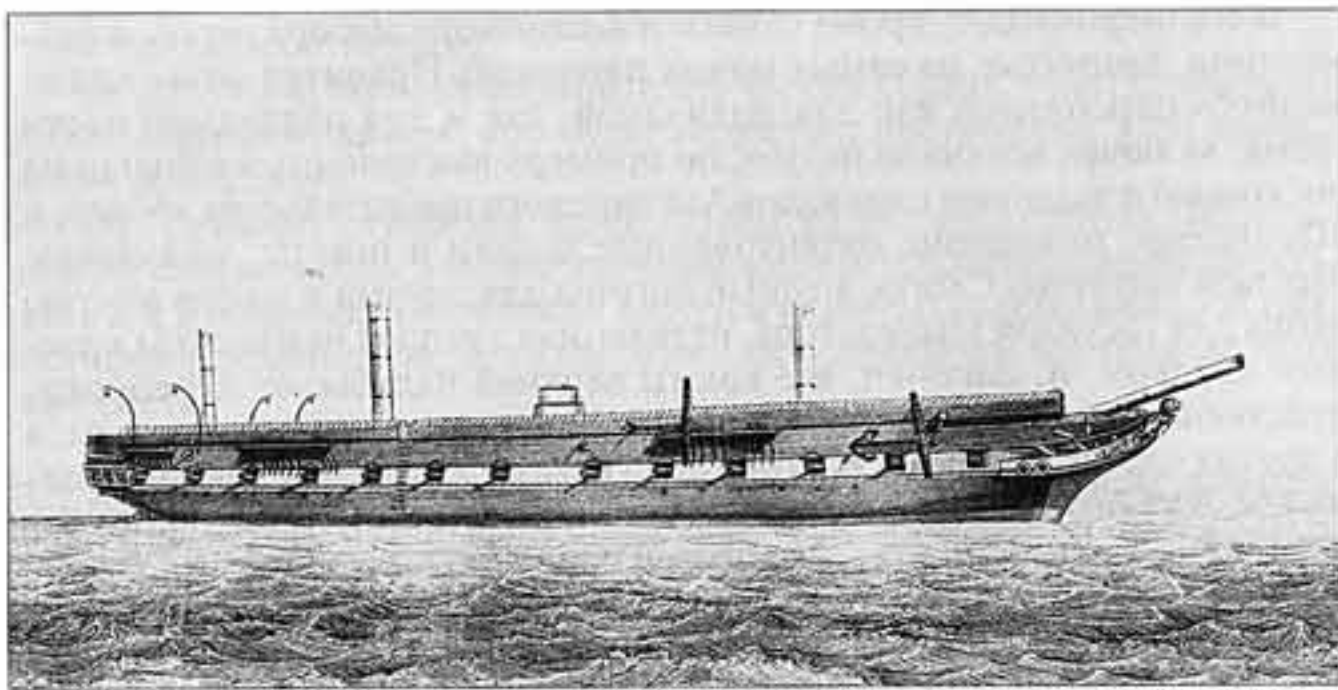
линггов с тона, а в случае дозволения употребить iron-boltzined выше медной обшивки, еще 5 шиллингов...

Резолюция Лазарева: «Крепление поставить медное, согласно тому, как принято это для подобных судов в Английских Адмиралтействах.»⁹⁰.

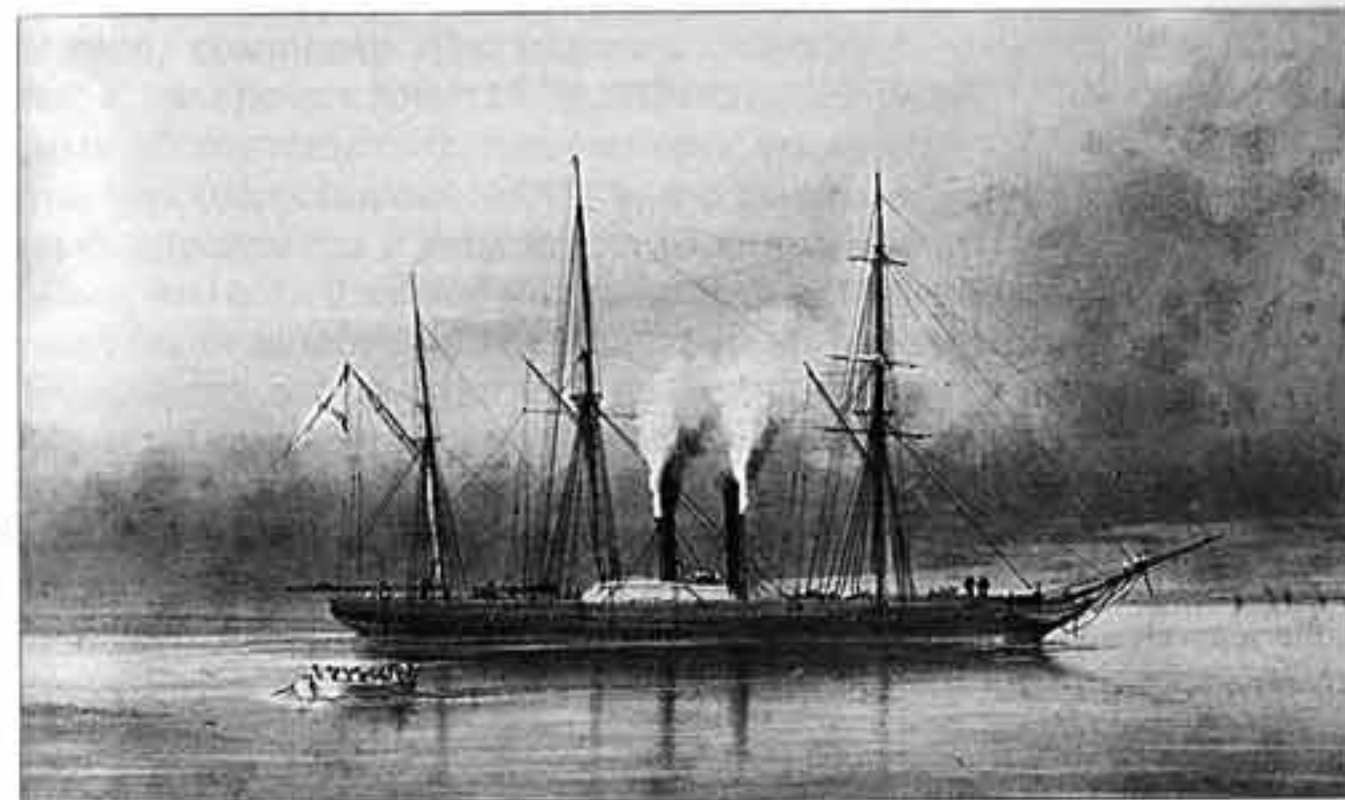
Как видно из документа, В.А.Корнилов особо выделил новый пароход «Niger». Он был построен известным мастером Оливером Лангом и имел дополнительное крепление по корпусу в виде двойной обшивки, нижним рядом положенной под углом 45° к набору. Далее В.А.Корнилов писал:

Впрочем, пропорция, избранная Дичборном, очень близка к пропорции, принятой на так называемых Galifax-boat, которые до сих пор признаются за лучшие пароходы Англии. Я со своей стороны совершенно одобряю план Дичборна, полагая, что для Черноморского флота нужен пароход, который бы кроме морских и буксировальных качеств мог бы поместить значительный десант. Что же касается до качества хода, то Дичборн предлагает дать обязательство, что пароход его обгонит Bulldog'a, и другие пароходы его ранга...⁹¹.

27 мая/9 июня 1847 года в присутствии великого князя Константина Николаевича, находившегося в Лондоне с визитом, и нового Российского консула в Великобритании Е.И.Кремера состоялась торжественная закладка пароходофрегата, названного «Владимир». Одним из ключевых вопросов, который вполне оправданно волновал В.А.Корнилова, являлось артиллерийское вооружение «Владимира». В переписке с М.П.Лазаревым он акцентировал внимание на том, что на некоторых английских пароходофрегатах одного ранга с



Английский винтовой фрегат «Dauntless»



Пароходофрегат «Владимир»

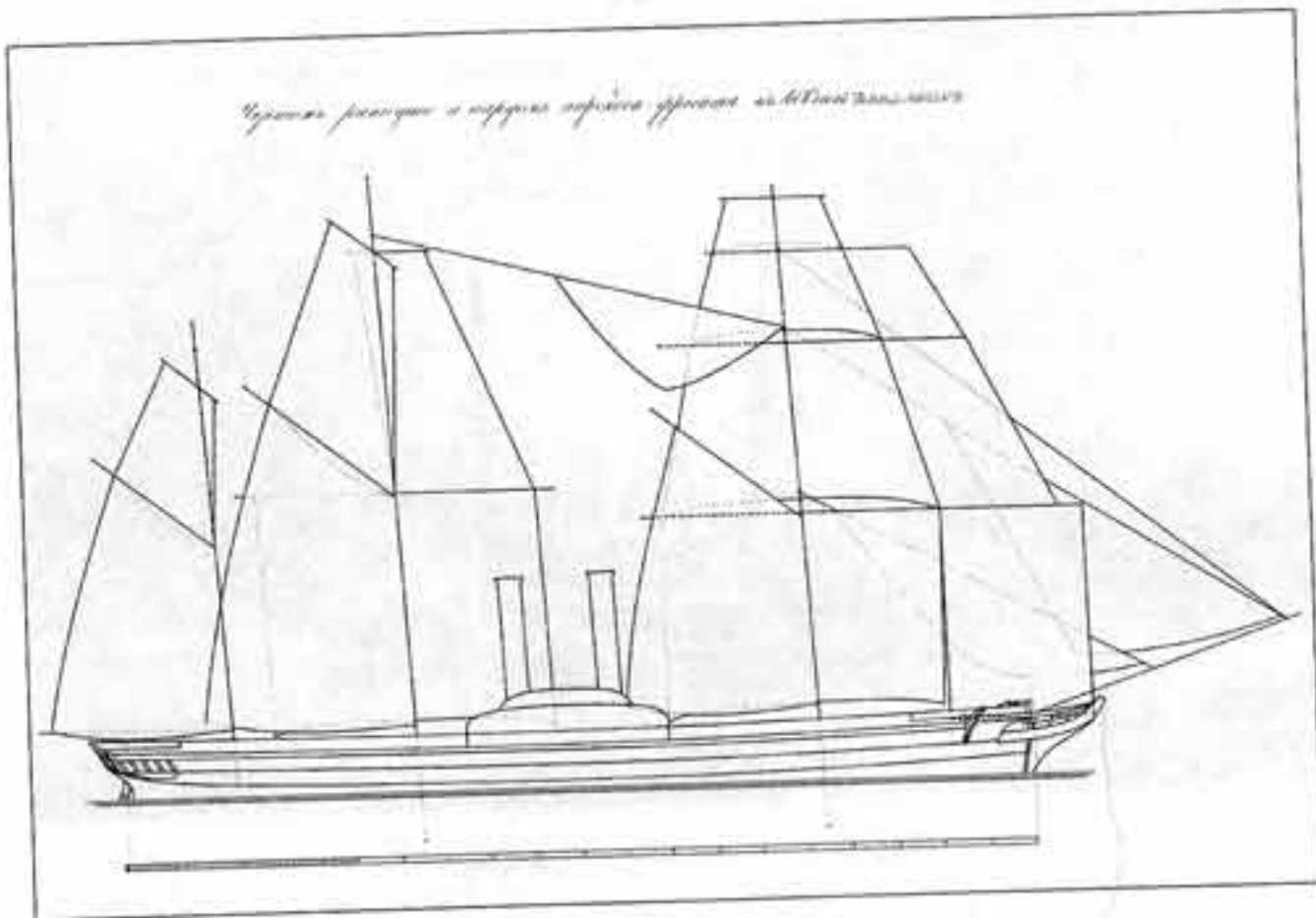
«Владимиром» несмотря на наличие пушечных портов в верхнем деке, разместить там артиллерию не представилось возможным. Пароходофрегаты новейшей конструкции с машинами мощностью 400 л.с. портов в верхнем деке не имели, поэтому он предложил строить «Владимир» по типу «Bulldog» или «Avenger».

Такое решение окончательно сформировалось после поездки В.А.Корнилова в Портсмут, в результате беседы с кораблестроителем Джоном Финчамом. Финчам сообщил, что в Портсмуте закончила работу комиссия по составлению нового штата артиллерийского вооружения военных пароходов, согласно которому было решено заменить тяжелую 68-фунтовую бомбическую пушку массой в 11,3 т на облегченную (9,5 т) такого же калибра и бортовую массой 6,5 т.

На это предложение последовала резолюция М.П.Лазарева: «Портов в деке не ставить, а для воздуха и свету сделать, сколько признается удобным, полупортики... Артиллерию поставить такую, какую по соображению с другими военными в Англии пароходами... после проб в море при большом волнении, окажется более удобно»⁹². Николай I согласился на отлитие орудий в Англии⁹³.

Планируя парусное вооружение, В.А.Корнилов докладывал в Николаев: «Выгоды трехмачтового вооружения для большого военного парохода, которому придется иногда держаться при флоте под одними парусами, заставили меня войти в подробное рассмотрение этого вопроса. На пароходе «Medea» оставлены три мачты, и это несколько не мешает действию его кормового орудия...».

Парусность «Владимира» была составлена «...принимая в соображение парусности: пароходофрегата «Sidon», выстроенного в последнее время под надзором контр-адмирала Нэпира, пароходофрегата «Medea», с последними замечаниями бывшего на ней командиром капитана Остена; вест-индского парохода «Isis» и многих других трехмачтовых пароходов... Что же касается до кормовых окон, то я, по осмотре



Парусное вооружение пароходофрегата «Владимир»

многих, дал в образец корму парохода "Conflict" W. Symonds'a, только что выстроенного в Пемброке... она мне показалась самою удобною и красивою. Для размера деревьев был взят в соображение новый военный пароход "Bulldog", о котором вообще хорошо отзываются и который наиболее подходит к размерениям "Владимира"...»⁹⁴.

«Владимир» был спущен на воду 10/22 марта 1848 года и прибыл в Одессу 17 октября, пройдя Дарданеллы и Босфор «не останавливаясь на якорях и не сообщаясь ни с кем».

Тактико-технические характеристики пароходофрегата «Владимир». 1847 год

Фирма-строитель.....	«С. J. Mare and Co»
Фирма-изготовитель машин.....	«Brs. Rennie»
Вооружение (по состоянию на лето 1849 года):	
нос.....1	68-фунтовая бомбическая пушка массой 4,67 т
корма.....2	10-дюймовых бомбических пушки массой по 4,19 т ⁹⁵
борта.....2	68-фунтовые пушки массой по 2,94 т, 2 24-фунтовые пушко-карронады
	1200
Водоизмещение, т.....	200—0 (60,96)
Длина между перпендикулярами, футов—дюймов (м).....	178—8,5 (54,47)
Длина киля, футов—дюймов (м).....	35—11 (10,95)
Ширина с обшивкой с учетом толщины бархоутов, футов—дюймов (м).....	34—11 (10,64)
Ширина без обшивки, футов—дюймов (м).....	35—7 (10,85)
Глубина трюма, футов—дюймов (м).....	21—0 (6,4)
Осадка в полном грузу на ровный киль, футов—дюймов (м).....	14—6 (4,42)
Мощность машин, л.с.	400
Запас угля, т.....	250
Породы дерева.....	английский дуб, американский белый дуб, испанское красное дерево, ост-индский тик, сосна
Общая стоимость постройки, фунтов стерлингов.....	67 320

В отчете за первую практическую кампанию, состоявшуюся летом 1849 года, командир «Владимира» капитан-лейтенант Н.А. Аркас записал: «...во время своего 14-дневного плавания под парусами, при различных обстоятельствах, видя во всех движениях парохода лучшие качества хорошего морского судна, я с удовольствием и полной уверенностью управлялся с ним как с хорошим фрегатом... и совершенно забывал, что есть в запасе машина, которая чисто окрашенная и вычищенная была заперта, и в бездействии во все время плавания»⁹⁶.

Отправляя В.А. Корнилова в командировку в Англию, М.П. Лазарев просил его как можно больше узнать о железных пароходах, о способах постройки и «крепления судов этого рода, что могло бы принести большую пользу, особенно при замечаемом уже здесь год от году истребления годных на судостроение лесов...». При получении от англичан построечных чертежей он полагал, что тем самым «...разрешатся многие недоразумения при введении подобного строения в наших адмиралтействах...»⁹⁷.

К началу Крымской войны Черноморский флот имел только один железный пароход «Инкерман», семь пароходов находились в распоряжении Новороссийской экспедиции и плавали по Днестру и Азовскому морю. Отдельный Кавказский корпус в 1848 году получил железный пароход «Эльборус», а в 1851 году для грузоперевозок — железную винтовую шхуну «Аргонавт». Все эти суда были построены в Англии за период с 1838 по 1848 годы, отечественных железных пароходов в Николаеве и Севастополе не строили⁹⁸. На 1851 год в составе французского ВМФ числилось 90 военных пароходов, из них 30 железных. У англичан было 92 новых парохода, но так как в Адмиралтействе было мало сторонников железного пароходостроения, то в этом они уступали французам⁹⁹.

Надо признать наличие в довоенной России отсталой машиностроительной и промышленной базы. Постоянная нехватка казенных средств, механических мастерских, отечественных технических специалистов — судовых механиков, квалифицированных рабочих, машинистов приводила к размещению заказов в Англии, что, безусловно, не могло не тревожить командование Черноморского флота. В декабре 1847 года В.А. Корнилов побывал и на французских верфях в Тулоне и Шербуре, после чего пришел к выводу о возможном бездействии русских пароходов в случае разрыва с Англией из-за недостатка механиков. При нахождении адмирала М.П. Лазарева в должности главного командира Черноморского флота и портов русские корабельные инженеры часто посылались в Англию для продолжения обучения и практического совершенствования.

Еще одним негативным фактором для России являлось отсутствие винтовых кораблей, так как первый отечественный винтовой фрегат «Архимед», построенный в 1848 году, разбился у берегов острова Борнхольм в 1850 году. Для сравнения отметим, что британский флот к началу войны насчитывал 24 военных винтовых корабля и фрегата.

В октябре 1852 года предполагалось начать выполнение новой судостроительной программы, инициатором и энергичным сторонником которой являлся В.А. Корнилов. Целью реформы была полная замена

парусных кораблей винтовыми. Для переделки 84-пушечных кораблей их предполагалось поочередно вводить в Севастопольский док для удлинения и установки паровых машин.

Несколько раньше, в апреле 1852 года, Николай I разрешил построить в Англии два винтовых фрегата для Черноморского флота по типу «Encounter» или «Dauntless» с тем условием, что в случае ремонта они смогли бы помещаться во фрегатские доки¹⁰⁰. Диаметр винта у «Dauntless» составлял 14 футов 8 дюймов (4,47 м), у «Encounter» — 12 футов (3,66 м), частота вращения достигала соответственно 77 и 53 об/мин. Заказанными судами стали винтовые 20-пушечные корветы «Воин» и «Витязь», которых Россия не успела получить из-за разрыва дипломатических отношений с Англией. Полностью проследить историю этого дела удалось из документов Архива Внешней политики Российской империи (АВПРИ).

14 декабря 1853 года канцлер К.В.Нессельроде представил генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу секретную докладную записку:

...я совершенно разделяю мнение посланника нашего в Лондоне относительно невозможности при настоящих обстоятельствах отправить в Черное море под каким бы то ни было флагом пароходы, строящиеся в Англии по заказу императорского Морского министерства, когда они будут готовы к отплытию. До заключения мира с Турцией едва ли эти суда могут пройти безопасно Константинопольский пролив. Отправление пароходов в Балтийское море не представляет до сих пор никакого затруднения. Если мирные отношения между Россией и Великобританией продлятся по крайней мере до мая месяца, то, конечно, с прибытием в Копенгаген эти пароходы могли бы почитаться вне опасности... Я не полагаю, чтобы мнимая продажа австрийскому или другому правительству могла послужить к совершенному обеспечению в сохранении нашей собственности, ибо теперь нельзя еще с точностью определить будущие отношения к Англии того правительства, которое согласилось бы взять на себя такую покупку. А потому оставалось бы или продать сии суда желающим безвозвратно, дабы таким образом выручить хотя бы часть израсходованных на постройку денег, или прибегнуть к способу мнимой продажи на счет благонадежного частного лица, как на примере амстердамского торгового дома Tone & K, от которого суда конечно могут поступить скорее в наше ведомство, нежели от какого бы то ни было иностранного правительства¹⁰¹.

Англия объявила войну России 15 марта 1854 года, а 30 апреля Константин Николаевич просил МИД взять на себя функцию купли-продажи корветов и ускорить дело, «...ибо в противном случае английские заводчики могут потребовать продолжения платежей по контрактам за вещи, которые нам принадлежать не будут...»¹⁰². Купить «Воин» и «Витязь» дала согласие гамбургская банкирская фирма Н.Д.Мерк & Со, с которой было заключено секретное соглашение о мнимой

продаже с последующим возвращением корветов в Россию. Н.Д.Мерк & Со обязались заплатить по контракту 103 125 фунтов стерлингов, но заплатить успели лишь 37 тысяч, не получив корветы¹⁰³; 10 марта 1854 года вышла прокламация королевы о запрещении вывоза из Англии паровых механизмов и машин. Прокламация была разослана во все таможни, а вскоре правительство наложило секвестр и на корветы¹⁰⁴. Можно было понять обеспокоенность гамбургских банкиров! Генри и Эрнст Мерки делали все, что могли: ездили в Лондон, Брюссель и Вену, их адвокаты предъявили британскому правительству иск против секвестра — все было бесполезно: Англия отказалась передать корветы¹⁰⁵. 29 июня 1860 года император Александр II подписал указ «О пожаловании гамбургскому негоцианту Мерку ордена Св. Анны 2 степени, украшенный алмазами», и векселя на сумму 10 701 фунтов стерлингов за понесенные расходы и убытки¹⁰⁶.

Лишь с 1855 года Морское министерство приступило к усиленному экстренному кораблестроению, направленному почти исключительно на строительство первых винтовых мореходных боевых судов, отстав тем самым от Англии и Франции на целых десять лет!

Большая часть английских и французских пароходов и винтовых кораблей постройки 1830-х — начала 1850-х годов принимала участие в Крымской войне 1853—1856 годов.

Главные силы англо-французского флота, вошедшие в Черное море весной 1854 года¹⁰⁷

Наименование корабля	Количество орудий	Класс корабля	Командир
«Britannia»	120	Парусный корабль	Т.Картер, флаг вице-адмирала Д.Дундаса
«Trafalgar»	120	Парусный корабль	Г.Гревилл
«Ville de Paris»	112	Парусный корабль	Пено, флаг вице-адмирала Лассюса
«Royal Albert»	120	Винтовой корабль	Т.Паслей
«Queen»	116	Парусный корабль	Ф.Митчелл
«Agamemnon»	91	Винтовой корабль	Т.М.Сайсондс, флаг контр-адмирала Э.Лайонса
«Valmy»	120	Парусный корабль	Серваль, флаг контр-адмирала Жакина
«Albion»	91	Парусный корабль	С.Люшингтон
«Rodney»	90	Парусный корабль	Ч.Грэхэм
«Hannibal»	91	Винтовой корабль	Ф.Грей
«London»	90	Парусный корабль	Ч.Иден
«Princess Royal»	91	Винтовой корабль	К.Пэгет
«Vengeance»	84	Парусный корабль	Э.Рассел
«Bellerophon»	80	Парусный корабль	Дж.Повет
«Sanspareil»	70	Винтовой корабль	С.Дагресс
«Friedland»	120	Парусный корабль	·
«Jupiter»	86	Парусный корабль	·
«Jena»	90	Парусный корабль	·
«Henri IV»	100	Парусный корабль	Жеен
«Bayard»	90	Винтовой корабль	Фабр
«Le Napoleon»	90	Винтовой корабль	Дюпуи

Окончание таблицы

Наименование корабля	Количество орудий	Класс корабля	Командир
«St. Jean d'Acre»	91	Винтовой корабль	Г.Кэппел
«Arethusa»	50	Парусный фрегат	У. Мендс
«Leander»	50	Парусный фрегат	Дж. В. Кинг
«Tribune»	31	Винтовой фрегат	С. Карнеги
«Curacoa»	31	Винтовой фрегат	Дж. Гастингс
«Retribution»	28	Пароходофрегат	Дж. Друммонд
«Diamond»	26	Парусный фрегат	У. Пилл
«Terrible»	21	Пароходофрегат	Дж. Мак-Клеверти
«Sidon»	21	Пароходофрегат	Дж. Голдсмит
«Highflyer»	21	Винтовой фрегат	Д. Мур
«Furious»	16	Пароходофрегат	У. Лоринг
«Niger»	13	Винтовой фрегат	Л. Хит
«Wasp»	6	Винтовой фрегат	Д. Хэй
«Cyclops»	18	Пароходофрегат	Р. Робертс
«Lynx»	4	Винтовой фрегат	Дж. Люк
«Le Gomer»	18	Пароходофрегат	Люжоль

Подробностей о столкновениях на море между русскими и англо-французскими пароходами известно не так много, поэтому уместно привести описание боя, произошедшего в начальный период войны — 3 июня 1854 года.

3 июня в 8 часов утра крейсирующим отрядом в виду Севастополя были усмотрены три неприятельских парохода (Это были «Tegible», «Furious» и «le Descarte» — Г. Г.)

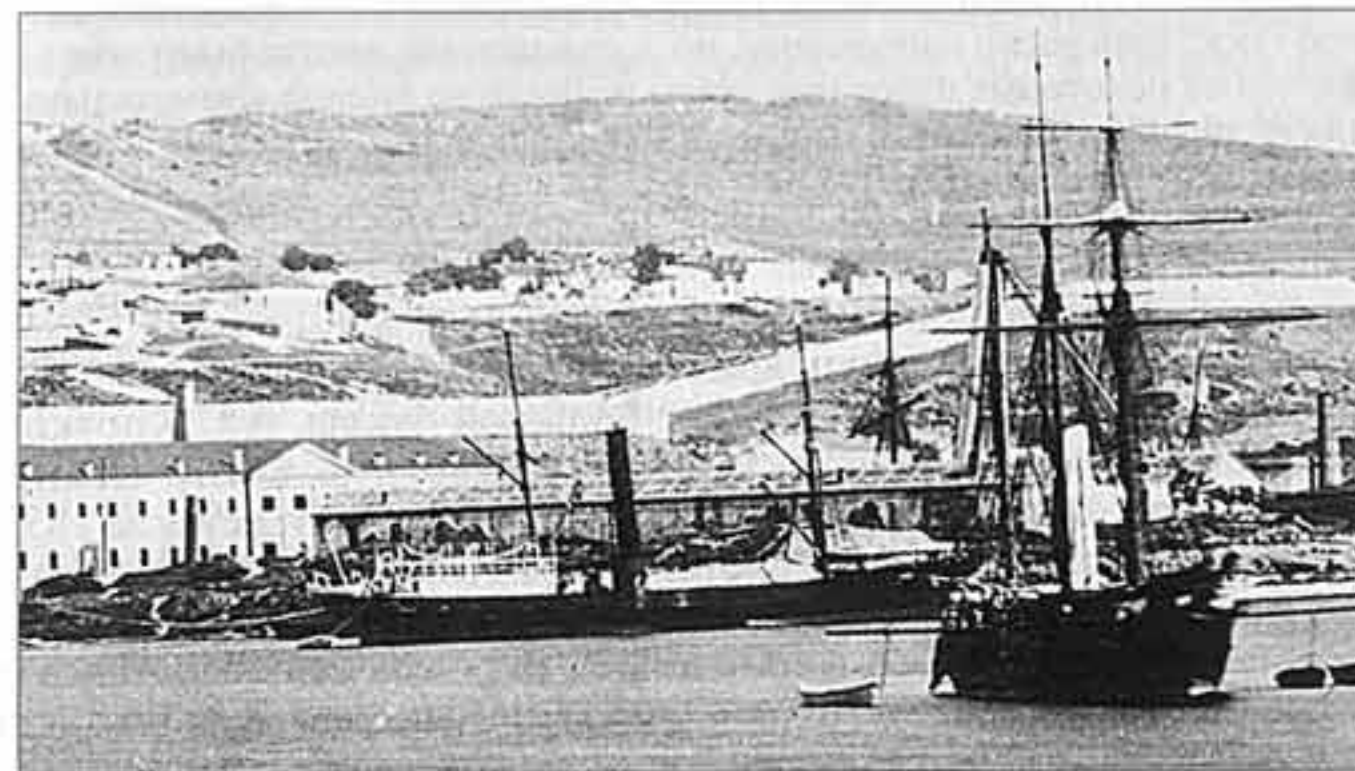
Всем пароходам-фрегатам велено немедленно развести пары. В начале 11-го часа они вышли в море и взяли курс к NW-ту, по направлению, в котором были видны неприятельские пароходы. «Владимир», посланный вперед для осмотра, подходил к ним на расстояние 4-х миль и возвратясь, донес, что они лежат к SW-ту. Сигналом с парохода «Крым» «Владимиру» велено подойти к Адмиралу для переговоров, после чего он вступил в свое место и мы, построясь в три колонны, легли на WSW, на пересечку курса неприятеля. Вскоре со всех пароходов можно было уже хорошо рассмотреть неприятельские суда. Все три парохода были трехмачтовые и батарейные, передний с белою полосой (этот пароход, как было замечено, в продолжении всего времени ходил лучше всех). В 12 часов велено построиться в две колонны в следующем порядке: правая — «Владимир», «Одесса» и «Бессарабия»; левая — «Крым», «Громоносец», «Херсонес». Неприятель, увидя, что наши пароходы быстро сближаются с ним, уклонился румба на 2 вправо от своего курса, и шел в шахматном положении на WSW. Через эту перемену курса мы очутились у него в кильватере. В 30 минут 1-го часа задний из неприятельских пароходов открыл огонь по пароходу «Владимир», но ядра его не долетали, и он замолчал. Между тем «Владимир» подошел к Адмиралу и просил позволения со своей стороны открыть огонь. Адмирал разговаривал с командиром «Владимира» о том, как

должна быть произведена предстоящая атака. Получив разрешение открыть огонь, «Владимир» занял свое место, и около 45 минут 1-го часа начал действовать из своего носового орудия. Вслед за тем остальные пароходы наши по сигналу Адмирала начать бой, открыли огонь, действуя по способности из носовых орудий, и по сигналу же подняли флаги на всех брам-стенгах.

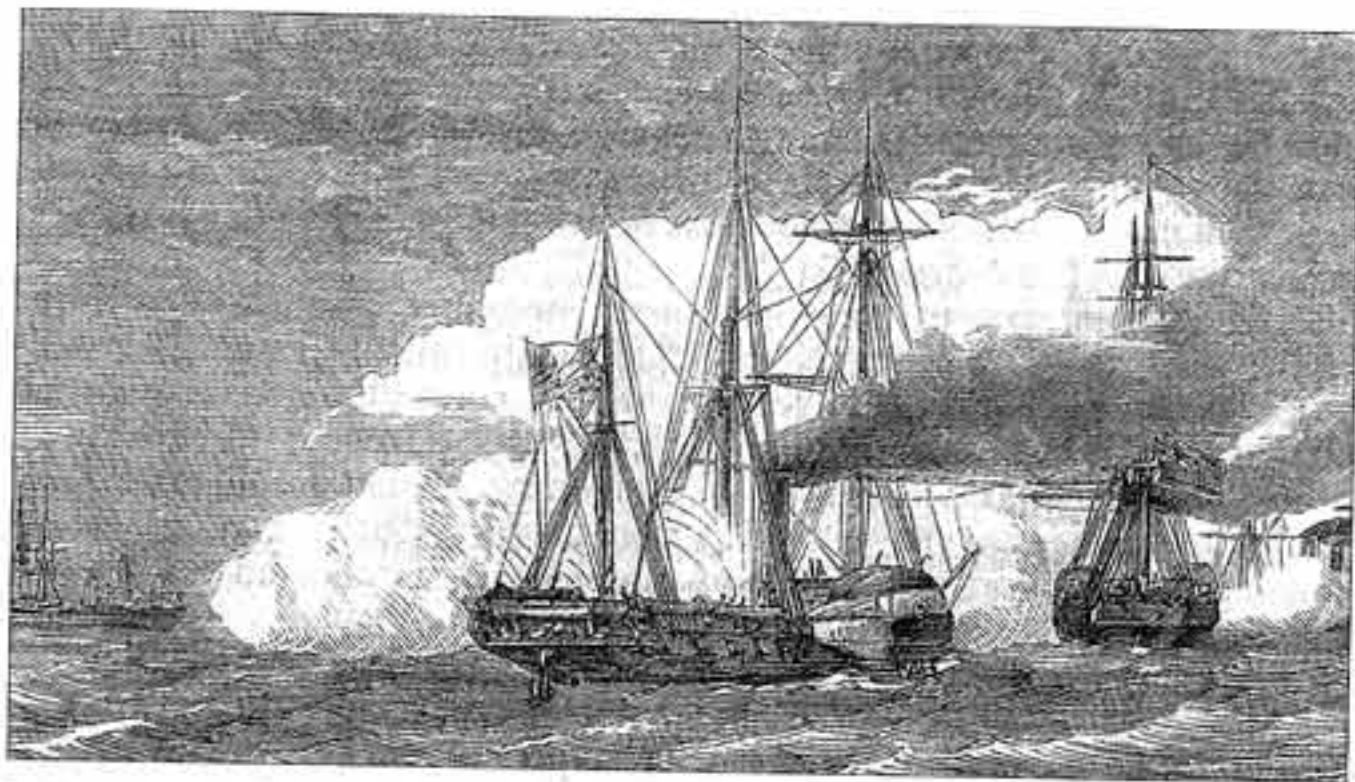
Неприятель, спустя некоторое время, поднял кормовые — английский и французский флаги. Когда «Владимир» подошел для переговоров к «Крым», «Одесса» спустился за ним к левой колонне, и когда «Владимир» пошел от «Крыма» на свое место, «Одесса», вместо того, чтобы идти параллельным курсом, вдруг взял вправо и пошел на свое место по перпендикуляру курса от соответствующего ему парохода левой колонны, чрез что далеко растянул свою дистанцию от «Владимира». «Бессарабия», следовавший за «Одессою», увидев это, взял влево и обошел его.

Между тем передние неприятельские пароходы остановили ход и ждали заднего — который один действовал по «Владимиру» — чтобы выстроить линию фронта, и тогда открыли все огонь из кормовых своих орудий. «Крым», в то время как левый фланг неприятеля остановил ход, также сначала убавил, а потом остановил ход. «Громоносец» — второй в его линии, воспользовавшись этим, вышел у него с правой стороны вперед, а «Херсонес» — третий в линии — шел по левую его сторону. Весь огонь неприятеля, замечательный своею верностью, был направлен почти исключительно против «Владимира». Снаряды его ложились кругом парохода. С нашей стороны некоторые выстрелы также ложились чрезвычайно близко от заднего или правого неприятельского парохода (за кормою его виден был плавающий спасательный буй, что кажется может служить доказательством, что он небезнаказанно стрелял в нас).

Между тем неприятель снова переменял курс, лег на SSW, и начал строить фронт на новом курсе, заходя по прежнему правым флангом. Наш левый фланг продолжал держаться на месте или идти самым малым ходом. В это время «Крым» сделал сигнал держаться соединенно, и пароходу «Херсонес» — занять место на подветренном траверсе



Пароходофрегат «Херсонес»



Перестрелка между русскими и англо-французскими пароходофрегатами под Севастополем. С французской гравюры 1854 года

адмирала. Вслед за тем — общий сигнал убавить парусов, и наконец в 2 часа — переменить курс всем вдруг на 16 румбов влево. Мы легли на ОНО. Неприятельские пароходы, заметив наше движение, остановили ход, а потом сошлись и, переговорив между собою, двинулись за нами, продолжая палить по «Владимиру», и потом некоторое время по «Бессарабии», который при отступлении отстал несколько от прочих пароходов. В 2¹/₂ часа неприятель прекратил преследование, и каждый из его пароходов, поворачиваясь к нам бортом, сделал по одному выстрелу батальным огнем из всех орудий своих батарей, но ядра не долетали. В 2³/₄ часа «Крым» сделал сигнал прекратить бой и спустить стеньговые флаги. Эта канонада продолжалась всего около 1³/₄ часа (от 12³/₄ до 2¹/₂). Расстояние изменялось от 16 до 11 кабельтов, и орудия наводились все время под наибольшим углом возвышения. Вообще, как уже замечено выше, действие неприятельской артиллерии было таково, что нельзя не отдать им должной похвалы. Наши же выстрелы были большею частью также прекрасно направлены, но, к сожалению, иногда было заметно, что на некоторых пароходах рулем правили не вполне внимательно или не твердо, отчего иные выстрелы ложились далеко в сторону. Лучше других действовали «Владимир» и «Громоносец»¹⁰⁸.

Этот документ без подписи хранится в фонде В.А.Корнилова и как видно, слово «Адмирал» написано с большой буквы. А.С.Кротков и А.М.Зайончковский считали, что этот адмирал — контр-адмирал А.И.Панфилов. Однако, в отчете по Морскому министерству за 1853—1854 годы, представленного Константином Николаевичем Александром II 1 июня 1855 года записано, что 3 июня отряд пароходов был под флагом вице-адмирала В.А.Корнилова¹⁰⁹. Вероятность опечатки в отчете крайне мала, скорее всего это действительно был В.А.Корнилов, к которому автор документа применял слово «Адмирал» с большой буквы и что вряд ли бы было сделано по отношению к А.И.Панфилову.

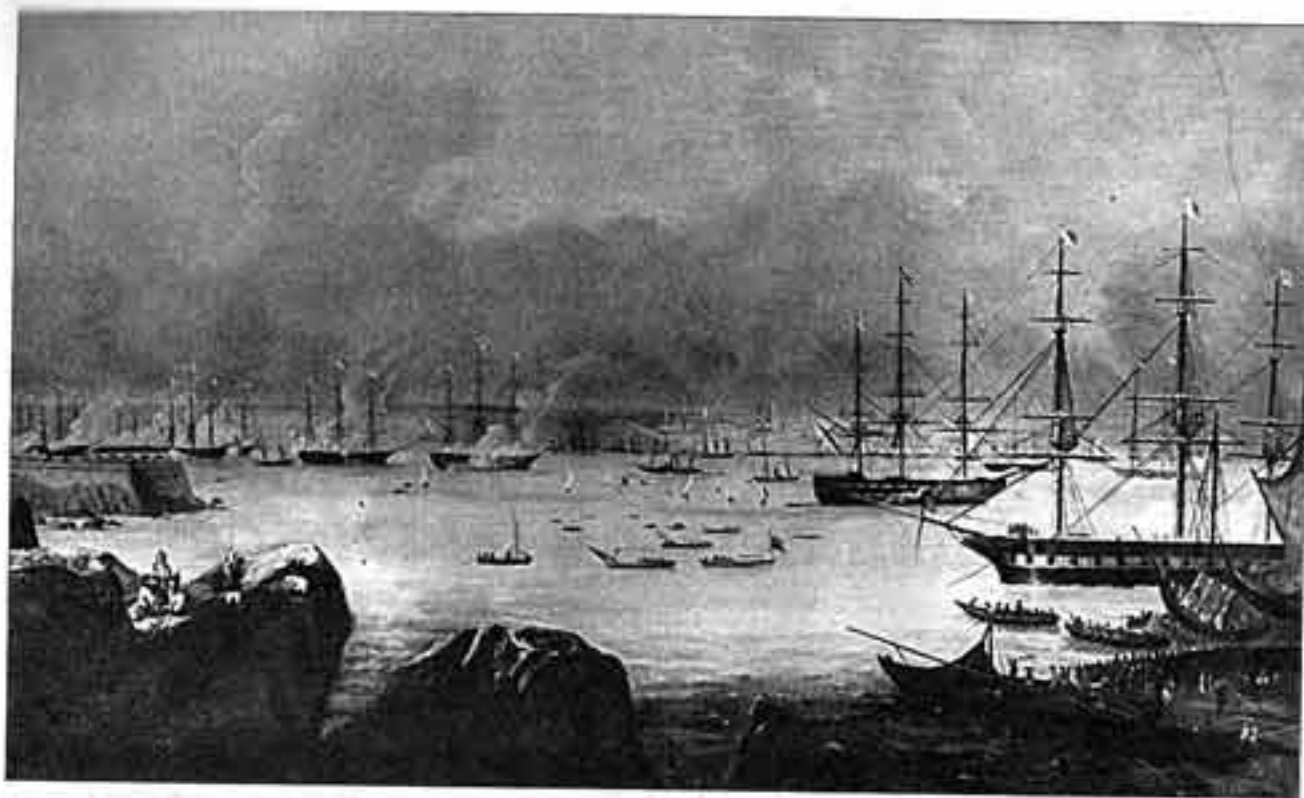
Глава 4

ПОЧЕМУ НЕ СОСТОЯЛИСЬ БОСФОРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ 1850 И 1853 ГОДОВ?

Разрыв с Турцией назревал уже в 1848 году, когда 30 июля из императорской военно-походной канцелярии за подписью князя А.С.Меншикова на имя М.П.Лазарева поступило указание: «Государь Император Высочайше повелеть изволил, ... дабы вверенный управлению Вашему Черноморский флот поставлен был в такое положение, чтобы по требованию политических обстоятельств он мог в непродолжительном времени выйти в море»¹¹⁰. Было приказано снабдить флот продовольствием на шестимесячную кампанию, лесом и материалами для запасного рангоута и такелажа. Херсонскому канатному заводу дали наряд на срочное изготовление канатов, а Александровской мануфактуре — на выделку парусных полотен. По мере необходимости предполагалось задействовать и пароходы, принадлежавшие Отдельному Кавказскому корпусу — «Северная Звезда», «Инкерман», «Силач», «Дарго», «Еникале» и другие.

Очередной секретный запрос из ГМШ последовал 17 ноября 1849 года. Фактически Лазареву предлагалось в предельно сжатые сроки представить обширный проект прорыва флота через Босфор при поддержке сухопутных сил и определить размеры финансирования такой экспедиции. Главный командир предложил логически выстроенный, грандиозный по замыслу, стратегически просчитанный до мельчайших деталей план нанесения противнику опережающего удара при взаимодействии флота и сухопутных сил и высадки десанта в Босфоре. Особо он подчеркнул: «В случае разрыва с Оттоманскою Портою, для экспедиции в Босфор, флот Черноморский состоит в полной готовности¹¹¹ выйти в море, по первому повелению чрез несколько дней, необходимых для того только, чтобы принять провизию, порох, десантные войска и проч... Корабли Черноморского флота и при них фрегаты, мелкие суда и пароходы вполне достаточны, чтобы если не уничтожить, то по крайней мере сильно расстроить турецкий флот... Имея много пароходов, парусный флот смело подойдет к берегу...»¹¹².

Флот насчитывал: кораблей 120-пушечного ранга — два¹¹³, способных взять 3000 человек десанта; кораблей 84-пушечно-



Эскадра контр-адмирала М.П.Лазарева в Босфоре в 1833 году.
Из фондов ЦВММ

го ранга — 11¹¹⁴, способных взять 11 000 человек десанта; фрегатов — восемь, способных взять 4000 человек десанта; пароходов — 14, способных взять 6500 человек десанта. Всего же на 55 судах флота можно было перевезти 30 000 человек¹¹⁵.

К моменту завершения разработки оперативного плана все суда флота в боевой готовности стояли на Севастопольском рейде с полными запасами и приподнятыми стеньгами. Размеры финансирования всей операции М.П.Лазарев определил в 800 000 рублей серебром¹¹⁶. Он полагал, что осуществление русскими войсками и флотом прорыва в Босфор с целью захвата является не только оправданным, но и вполне реальным с точки зрения исходящей от Турции угрозы и существовавшего на тот период расклада соотношения сил. Он также считал, что «...если прорыв флота через Босфор предполагается для прохода прямо в Мраморное море и высадки десанта для занятия Дарданелльских укреплений, то несмотря на 400 орудий¹¹⁷, выстрелам коих флот может подвергнуться, и турецкого флота (если он тогда находится будет на рейде), я все еще полагаю оный возможным...»¹¹⁸.

Одновременно к мысли о целесообразности проведения экспедиции именно в 1850 году приходили и некоторые офицеры, побывавшие в командировке в Турции и сделавшие вывод о слабости турецкого флота. Так, необходимость занятия Сизополя как стратегически важного пункта, расположенного близко к Босфору и как возможную будущую базу флота, излагал И.А.Шестаков в очерке «Важность Сизополя в действиях против Турции и настоящее положение турецкого флота. 1850 год». И.А.Шестаков представил и ценные подробные сведения о состоянии турецких военно-морских сил. В частности, он писал: «...для вооружения судов вообще не существует никаких правил; такелаж весьма дурного качества, парусина самого низкого достоинства. Суда большей частью тимберованы наскоро и скреплены весьма плохо, особен-

но в надводной части. О железных кницах вообще не имеют понятия... о быстроте турецких судов в ходу нельзя иметь выгодного для них мнения; впрочем, заключая о качестве хода их, нужно принять во внимание нелепый покррой парусов...»¹¹⁹.

Вывод был сделан однозначный — боеспособность турецкого флота низкая, а момент для вторжения — благоприятный. К тому же, обеспокоенность вызывал тот факт, что англичане старались «...поставить Оттоманский флот на такую ногу, чтоб он мог быть полезным союзником в случае нужды, но до сих пор они успели ввести только свое артиллерийское ученье, что турки схватили поверхностно... враги России бодрствуют и изыскивают всевозможные средства к улучшению военных сил Турции...»¹²⁰.

Как видно, в количественном и качественном отношении турецкий парусный флот не мог быть поставлен на один уровень с российским, чего нельзя было сказать о паровых судах, быстрое увеличение которых не могло не беспокоить управление флотом. Кроме того, ускоренными темпами шло развитие материально-технической базы, достигнув высокого уровня. Вновь обратимся к свидетельству И.А.Шестакова: «...турки в настоящее время сильнее нас пароходами, что же будет лет через шесть, когда завод на мысе Стефанос приведется к окончанию? Здания уже выстроены, и шесть паровых машин силою в 250 лошадей действуют для разных надобностей. Руда топится в доменных печах... здесь же металл плавится в слитки... железо сортируется, и плющильными машинами выдавливаются медные и железные листы. В приборах для резания листов, пробития дыр и пр. не только нет недостатка, но даже избыток. В литейной вещи отливаются отчетливо; при нас вынули из опоки огромные чугунные ворота для нового дворца великого визиря и формовали... Три механических молота могут удовлетворить всем требованиям... конечно, у нас на юге нет ничего подобного...»¹²¹.

На отсталое механическое оснащение обоих адмиралтейств указывал и В.А.Корнилов в письме князю А.С.Меншикову от 27 октября 1852 года: «...без хорошо устроенных пильного завода, кузницы, механической и других мастерских, а с введением винтового двигателя — и пароходного заведения — не предстоит никакой возможности поддерживать здешний флот на той грозной ноге, на какой угодно его видеть государю императору...»¹²². Опасения по поводу стремительных темпов пароходостроения в Турции впоследствии подтвердились — менее, чем через три года количество паровых судов возросло до 19, большая часть из которых строилась в Англии и в самом Константинополе, один во Франции и один в Триесте¹²³.

И.А.Шестаков предложил осуществить крупную морскую десантную операцию в два этапа: «15 кораблей возьмут 15 тысяч человек



И.А.Шестаков

(даже более); 10 пароходов, принявши в соображение, что они должны будут следовать вместе со флотом, 4000 человек, 17 мелких судов и 20 транспортных конечно слишком достаточно для того, чтобы довести число десанта до 22 000 боевых людей и чтобы забрать нужную артиллерию, снаряды, полковые тяжести и трехмесячный провиант... Нечего бояться заваливать суда, ибо первый десант, каковы бы ни были политические обстоятельства, высадится беспрепятственно. И так, собственно судами Черноморского флота, мы можем выбросить вдруг на неприятельский берег 22 000 отряд...» По его мнению число войск вполне возможно было довести до 33 000, если зафрахтовать купеческие суда, и такую армию высадить в Сизополе. Предположив, что столкновение произойдет один на один с турками, без вмешательства Запада, исход войны предугадать было не трудно. Но поскольку И.А.Шестаков уже тогда считал это делом несбыточным, то предлагал стремительно захватить Сизополь и одновременно двинуть армию от Прута к Константинополю, «чтобы заставить друзей Порты подумать о собственной безопасности»¹²⁴.

Итак, многие обстоятельства указывали на необходимость в 1850 году действовать против Турции безотлагательно. В противном случае в дальнейшем Россия рисковала бы получить довольно сильного противника и вмешательство англо-французского флота, что, собственно, и произошло. Однако, экспедиция в Босфор в 1850 году не состоялась. Почему? Нерешительность и пассивность Николая I, неоднократно одобрявшего наступательную стратегию? Или же внушение ему со стороны ближайшего окружения, приведшее к отказу от проведения крупной операции? Ответа на эти вопросы пока нет.

Вновь к мысли об экспедиции в Босфор император вернулся через два года. 13 декабря 1852 года он утвердил доклад канцлера К.В.Нессельроде о необходимости отправки в Константинополь чрезвычайного посла, наделенного особым доверием для ведения переговоров по обострившемуся вопросу о Святых Местах. Русский кабинет не исключал возможности того, что это будет последняя попытка дипломатического воздействия на султана и, вероятнее всего, неудачная. Одновременно Николай I отдал приказ о приведении Черноморского флота в боевую готовность, а князю А.С.Меншикову было рекомендовано извлечь максимальную выгоду из «проекта действий против Босфора покойного адмирала М.П.Лазарева» и с «пользой применить на практике» то, чего не было сделано два года назад¹²⁵.

В своем докладе императору А.С.Меншиков подчеркнул, что фактор внезапности и неожиданности операции есть главный залог ее удачного завершения, и она будет возможна лишь в случае соблюдения полной секретности. Для этого предполагалось Черноморский флот вооружать поэскадренно, чтобы не привлекать внимания англичан, отправлять в Севастополь, где уже окончательно формировать дивизии и довооружаться, затем идти в Одессу, брать десантные войска и отплывать по назначению. На вопрос — «может ли Черноморский флот вооружиться без огласки?» — ответ был дан категорично отрицательный, так как князь считал, что известие об этом в течение двух суток дойдет из Одессы до Константинополя, а оттуда за три—четыре дня попадет на Маль-

ту, «...и ежели английский адмирал, по своему обыкновению, крейсировать будет в водах Архипелага, то достаточно и двух дней для извещения его. Следовательно, он будет знать о вооружении нашего флота гораздо прежде, чем флот сей успеет выйти из Севастополя; вооружение же его тем более обратит на себя внимание англичан и побудит их приблизить его к Дарданеллам...»¹²⁶.

17 декабря состоялся обширный доклад В.А.Корнилова императору Николаю I о возможностях флота по перевозке десанта, не ослабляя крейсерства у восточных берегов Черного моря. В тот же день проект о Босфорской экспедиции был утвержден и в окончательной редакции представлен в первой собственноручной записке Николая I по плану военных действий с Турцией от 7 января 1853 года¹²⁷. Черноморскому флоту совместно с армейскими пехотными и артиллерийскими дивизиями ставилось задачей внезапный прорыв к Константинополю с требованием немедленной сдачи и бомбардировка его с высадкой десанта в случае отказа. В целях предотвращения появления иностранных флотов считалось целесообразным немедленное овладение Дарданеллами. О масштабности предполагавшейся операции свидетельствовало задействие Одесского, Волынского, Минского пехотных полков, Подольского и Житомирского егерских полков, артиллерийской дивизии, бригады стрелкового и саперного батальонов, Донского казачьего полка, 720 лошадей. План кампании при взаимодействии флота и сухопутных сил делился на пять этапов:

- переправа через Дунай;
- осада Силистрии;
- утверждение в северной части Болгарии, осада и взятие Варны;
- переход через Балканы;
- движение к Адрианополю и Константинополю;
- овладение частью Анатолии по Босфору и Дарданеллам¹²⁸.

Как указывалось выше, план кампании целиком базировался на проекте адмирала М.П.Лазарева и требовал лишь небольшой корректировки. В 1853 году Николай I полностью разделял мысль графа К.Поццо-ди-Борго, в прошлом посла в Лондоне, о том, что «только заняв прочно Босфор и Дарданеллы, Россия может спокойно ожидать события»¹²⁹. Черноморский флот способен был в течение трех дней перебросить на берега Босфора десант в количестве 32—40 тыс. человек, что было вполне возможным осуществить с учетом фактора неожиданности. Вот почему, отправляясь с дипломатической миссией в Турцию, князь А.С.Меншиков, в случае неудачи переговоров, должен был подтвердить осуществление плана. В его задачу также входил сбор сведений о состоянии обороны столицы, проливов и о количестве дислоцированных войск. Для этого в состав посольства были включены В.А.Корнилов,



В.А.Корнилов

генерал-майор А.А.Непокойчицкий и другие. Они исследовали берега Босфора и совершили поездку в Смирну и Пирей, где увидели, что число английских и французских судов там не превышало обычного. Количество войск в Константинополе составляло примерно 30 000 человек¹³⁰. Был и еще один существенный момент: большая часть шкиперов, машинистов и других служащих на турецких пароходах были греки и славяне, которые открыто говорили, что они не будут участвовать в войне с Россией¹³¹.

Таким образом, по нашему мнению, в 1853 году в сложившейся конкретно-исторической обстановке форсирование Босфора и занятие Дарданелл в стратегическом отношении было более чем оправданным и необходимым.

Дальнейшими действиями должны были стать следующие: принуждение султана принять условия русского правительства и подписать конвенцию о закрытии проливов для военных судов. Осуществление такой операции сделало бы невозможным будущую англо-французскую «крымскую экспедицию» и свело бы к нулю преимущество их винтового флота. Безусловно, внешнеполитические последствия от такого шага были предсказуемы в виде энергичного протеста западных государств, включая Австрию, однако, ситуация уже решалась бы только на уровне дипломатических баталлий и умелого влияния на султана.

С первых же дней пребывания в Константинополе русская миссия встретила мощное противодействие со стороны западной дипломатии, оказывавшей давление на министров султана. Но по сути, на тех сложных и затяжных переговорах, пока в закамуфлированной форме, решался кардинальный вопрос — откажется ли Россия от восемнадцатилетнего труда адмирала М.П.Лазарева по созданию Черноморского флота как реальной морской силы с его прямым предназначением. Но в решающий момент в России не нашлось умного и способного дипломата, сумевшего провести свою линию в отстаивании интересов перед султаном и великим визирем.

В целом дипломатическая миссия А.С.Меншикова не удалась. Тогда он совершил непростительный с точки зрения морской стратегии просчет, провалив Босфорскую экспедицию и распахнув иностранным флотам двери в Черное море. Реконструируя обстановку того периода, вполне допустимо сделать вывод о том, что тогда имел место тот случай, когда сработал фактор роли конкретной личности в принятии исторически значимого решения. 19 марта 1853 года В.А.Корнилов в письме к А.С.Меншикову из Николаева в Перу (недалеко от русского посольства в Буюкдере, севернее Константинополя) писал, что он отправил донесение императору с изложением своего взгляда на экспедицию, не сомневаясь в легкости ее осуществления. В.А.Корнилов представил мнение о Босфорских укреплениях, все разумные варианты поворота событий и степени вероятного сопротивления со стороны турок. В целях обмана противника он предлагал распустить ложный слух о направлении экспедиции на Варну или Бургас¹³².

Однако, произошло следующее. Донесение В.А.Корнилова императору дошло до Петербурга из Николаева гораздо позже, чем донесение А.С.Меншикова из Перу от 12/24 марта, отправленное срочной

курьерской почтой. А.С.Меншиков признал экспедицию делом совершенно безнадежным, так как «Дарданелльские батареи приведены в лучшее против прежнего оборонительное состояние и усилены новыми укреплениями у мыса Нагара...». Поэтому, по его мнению, подходящих мест для высадки десанта не было, кроме Буюкдерского залива, хотя и там нужно было прорываться сквозь батарейный огонь. Говоря о многочисленном гарнизоне, оборонявшем столицу, он в то же время не извлек выгоду из отсутствия главных сил турецкой армии. В итоге князь сделал неправильный вывод о том, что главнокомандующий Омер-паша развернет свои войска от Дунайских границ и двинет их обратно, предположив, что после этого общее количество турецких войск может достигнуть 50 тысяч человек¹³³. Таким образом, рассудив как сухопутный, а не морской военачальник, А.С.Меншиков в корне пресек превосходный план Босфорской экспедиции, забыв (или намеренно не вспомнив) о прямом предназначении флота. Забыл он и о том, что всего лишь три года назад сам сообщал М.П.Лазареву «совершенное монаршее удовольствие за столь блистательное состояние вверенного начальству Вашему флота», и за прекрасный оперативный план, в котором М.П.Лазарев предлагал осуществить операцию не в два этапа, а в один.

А.С.Меншиков не учел и то, что ему доложил в рапорте М.П.Лазарев — на 55 военных кораблях флот может перевезти 30 тысяч человек десантных войск, то есть равное количество с названной им цифрой войск, дислоцированных в Константинополе. Донесение А.С.Меншикова произвело на Николая I самое удручающее впечатление. Его надежды на положительный результат посольства не оправдались, и, по нашему мнению, донесение В.А.Корнилова уже не могло бы повлиять на изменение мнения императора о ситуации в Турции.

Вскоре Николай I отдал приказ о вводе войск в Дунайские княжества. Но самое главное, как выяснилось уже позднее, у босфорских батарей большая часть станков и платформ оказались совершенно гнилыми. Главное внимание турецкого правительства было направлено на защиту Балкан и на укрепление Румелийского берега¹³⁴, поэтому ни о каком усилении босфорских батарей, а тем более о разворачивании турецкой армии от Дунайских границ обратно к Константинополю не могло быть и речи. Осенью 1853 года турецкий флот усилился египетскими кораблями и вошедшими в Босфор английскими и французскими кораблями и пароходами, а также австрийскими пароходами. Армия пополнилась египетскими войсками, вставшими лагерем на азиатском берегу почти напротив дома российского посланника в Буюкдере.

После отъезда 9 мая 1853 года из Константинополя посольства князя А.С.Меншикова были разорваны дипломатические отношения с Турцией. Поступило приказание держать в постоянной боевой готовности черноморские крейсера. Бриги «Язон», «Эней», «Птолемей», «Неарк», «Аргонавт», фрегаты «Мессемврия», «Кагул», «Кулевчи», «Коварна» были высланы в крейсерство между Херсонским маяком и Босфором, усилив тем самым корабельный состав практических эскадр. Одновременно продолжалось крейсерство у восточных берегов.

После разрыва дипломатических отношений России с Турцией коммерческие связи между двумя государствами сохранялись. В связи



М.С.Воронцов

с этим, летом 1853 года начальник штаба флота В.А.Корнилов разработал особую инструкцию для крейсеров между Босфором и Севастополем, согласно которой разрешалось останавливать купеческие суда только в случае крайней необходимости при подозрительных обстоятельствах. В случае появления «сильнейшего судна или отряда должно поддержать достоинство русского флага», так как война еще не была объявлена и действовать нужно было без провокаций. Для сообщения крейсирующих судов с восточным берегом были разработаны особые опознавательные сигналы, «через которые воинские начальники всегда бы могли узнать своего крейсера»¹³⁵. Начиная примерно с мая 1853 года в донесениях командиров судов впервые появились сведения о замеченных в море больших военных иностранных судах и пароходах. Для

крейсирования у южной части западного побережья Кавказа был сформирован отряд контр-адмирала П.Синицына с базированием в Сухумкале и северный отряд под командованием контр-адмирала Ф.М.Новосильского с базой в Новороссийске. Оба отряда подчинялись начальнику Черноморской береговой линии вице-адмиралу Л.М.Серебрякову.

В конце 1853 — начале 1854 года произошло событие, малоизвестное современным историкам флота: в обстановке глубокой секретности решался вопрос об обратном захвате форта Св. Николая и турецкого порта Батума. Это была инициатива новороссийского и бессарабского генерал-губернатора М.С.Воронцова, направленная военному министру князю В.А.Долгорукову и всецело им поддержанная. Предложение было безоговорочно одобрено императором. М.С.Воронцов разрабатывал детали операции по захвату Батума еще до объявления войны с Турцией. В письме от 30 июля 1853 года он писал В.А.Долгорукову: «...доступы к Батуму удобны с моря и с сухого пути и... при совокупном действии нашем с обеих сторон взятие этой крепости не встретит особенных препятствий. Надобно только, чтобы в это время Черноморский флот не был бы занят чем-то другим, одними же сухопутными средствами о занятии Батума и думать нельзя... Если пешим войскам пришлось бы брать Батум, то нельзя будет удержать его за собою в случае вторжения иностранных флотов в Черное море... аванпостные начальники наши уверяют, что аджарцы и большая часть пограничных жителей в случае войны будут у нас вожаками и предлагают служить нам авангардом...»¹³⁶.

Но уже через полмесяца, по мнению М.С.Воронцова, проведение такой операции не представлялась возможным по причине имевшихся в Батуме в распоряжении турок 4000 человек регулярных войск и наличия мощных городских укреплений. Кроме того, он полагал, что по первому зову турки могут собрать подкрепления до 10 000 человек.

Он предложил занять Батум с моря и, в то же время, сослался на флоты западных держав, немедленно могущих прийти на помощь Турции¹³⁷. А.С.Меншиков полагал, что Черноморский флот «необходимо беречь для более важного момента», имея в виду возможное будущее сражение с сильным союзническим флотом. Очередная операция при активном участии флота не состоялась.

Зимой 1854 года функции флота оставались прежними — крейсерство у западных берегов Кавказа и у Босфора. Так, находясь вблизи Сухуми, командующий отрядом крейсирующих судов контр-адмирал П.М.Вукотич доложил В.А.Корнилову, что в порт заходило греческое торговое судно, следовавшее в Трeбизонд. Шкипер сообщил тревожные сведения, что в начале января 1854 года в Черном море уже видели англо-французский флот в составе 24 военных кораблей, которые «были в Синопе и вскорости возвратились в Константинополь». В конце января к Редут-Кале подошли четыре парохода союзников и провели промеры глубин рейда¹³⁸.

В начале апреля винтовые корабли противника уже открыто проводили промеры глубин вблизи Одессы и Очакова. 8 апреля около 9 ч на горизонте Одессы показалась англо-французская эскадра в составе 24 кораблей и 10 пароходов. В шесть часов пополудни вся эскадра стояла на якорях в две кильватерные колонны. 10 апреля часть англо-французского флота, выстроившись в линию, начала бомбардировку Одессы (в основном бомбическими орудиями), а 18 апреля английская эскадра уже стояла у самого входа в Севастополь. В связи с тем, что английский винтовой 91-пушечный корабль «Агамемнон», под флагом контр-адмирала Э.Лайонса, вплотную подошел к бухте, В.А.Корнилов отдал по флоту приказ № 132 о соблюдении особой бдительности и «совершенной готовности в самое короткое время сняться с якоря и следовать для атаки неприятеля»¹³⁹.

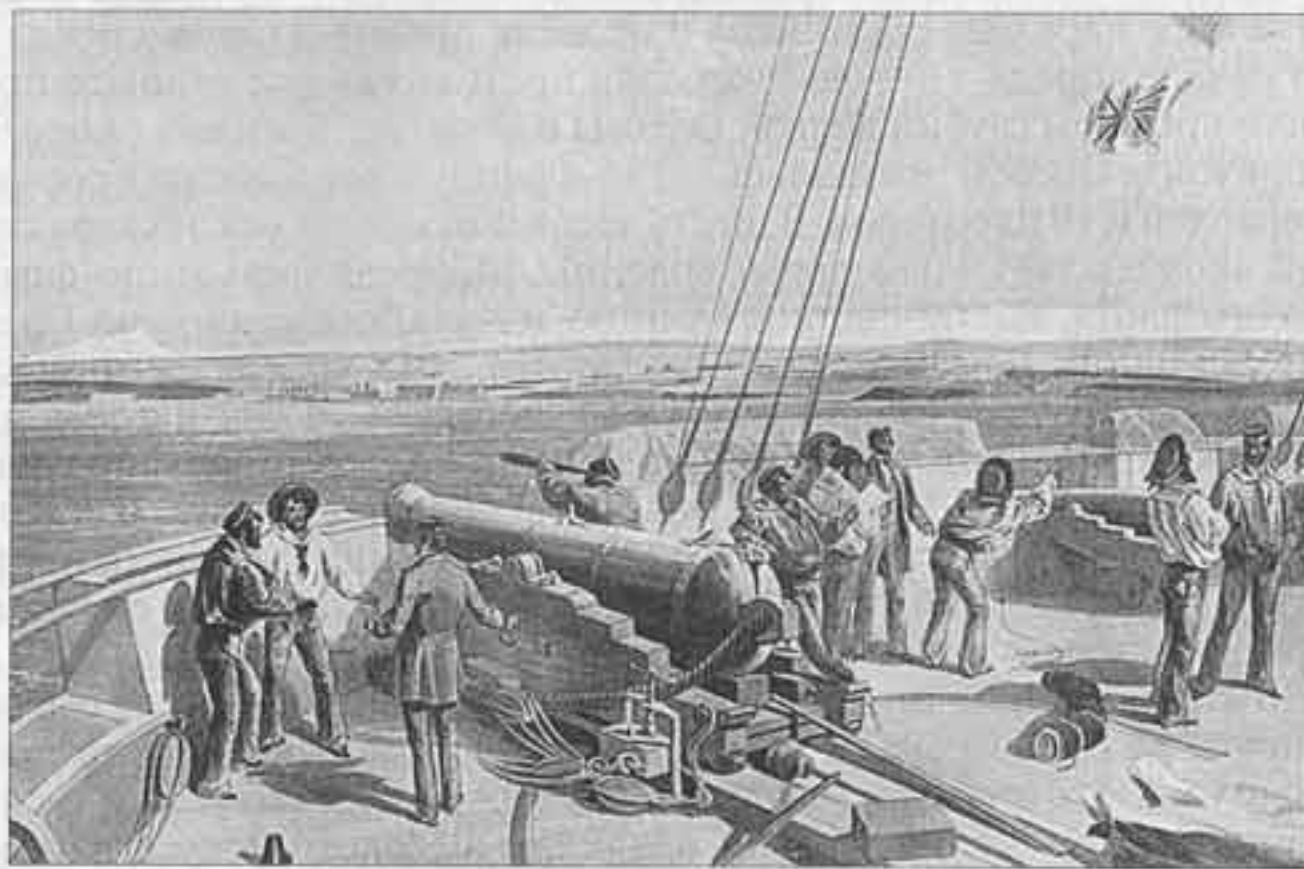
Но атаки так и не произошло. Это не означало, что после смерти адмирала М.П.Лазарева (в 1851 году) на Черноморском флоте так и не нашлось флотоводца, мыслившего глубоко стратегически и способного дать сражение по всем правилам высокого искусства морской тактики. Гениального флотоводца уровня Г.Нельсона, возможно, действительно и не было, однако сторонниками боя в открытом море до проигранного русской армией сражения на реке Альме 8/20 сентября 1854 года были В.А.Корнилов, П.С.Нахимов, Г.И.Бутаков и многие другие офицеры.

Обратимся вновь к свидетельству контр-адмирала И.А.Шестакова. Это была его записка, поданная генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу после возвращения Шестакова из Англии в январе 1854 года.



Г.И.Бутаков

Настоящие силы Англии... разделяются на три совершенно отдельные эскадры: Средиземную — находящуюся теперь в Черном море и Константинополе, эскадру Канала, состоящую из кораблей, занимающих станции в портах Англии, и Западную, которую можно направить по требованию обстоятельств на помощь одной из первых двух... На Черном море и в Босфоре под начальством адмирала Dundas'a десять кораблей. Из них три — *Britania*, *Trafalgar* и *Queen* — трехдечные. Первые два вооружены известным числом 32-фунтовых пушек, 8-ю или 10-ю бомбическими орудиями. *Queen* имеет все нижние батареи из таких орудий. К числу трехдечных кораблей, в отношении силы, должно прибавить винтовой 91-пушечный *Agamemnon*, имеющий также сплошную бомбическую батарею... Западная эскадра под флагом адмирала Coghly состоит из 130-пушечного винтового корабля *Duke of Wellington* с целою бомбическою батареею, 101-пушечного винтового же *St. Jean d'Acre* с такою же батареею, и парусного 90-пушечного *Prince Regent*, вооруженного подобно двудечным кораблям эскадры Dundas'a. При эскадре винтовые фрегаты: 60-пушечный *Imperieuse*, 47-пушечный *Argoent* и 30-пушечный *Tribune*, корветы 16-пушечный *Cruiser* и 8-пушечный *Desperate* с бомбическими батареями. Сама по себе незначительная эскадра Coghly весьма важна как вспомогательная...¹⁴⁰.



Блокада Севастополя флотом союзников. 1854 год

Из всех черноморских пароходов только «Владимир» (1847 года постройки) был современным кораблем, все остальные к началу войны по конструкции, вооружению, скорости и маневренности по сравнению с западными уже устарели.

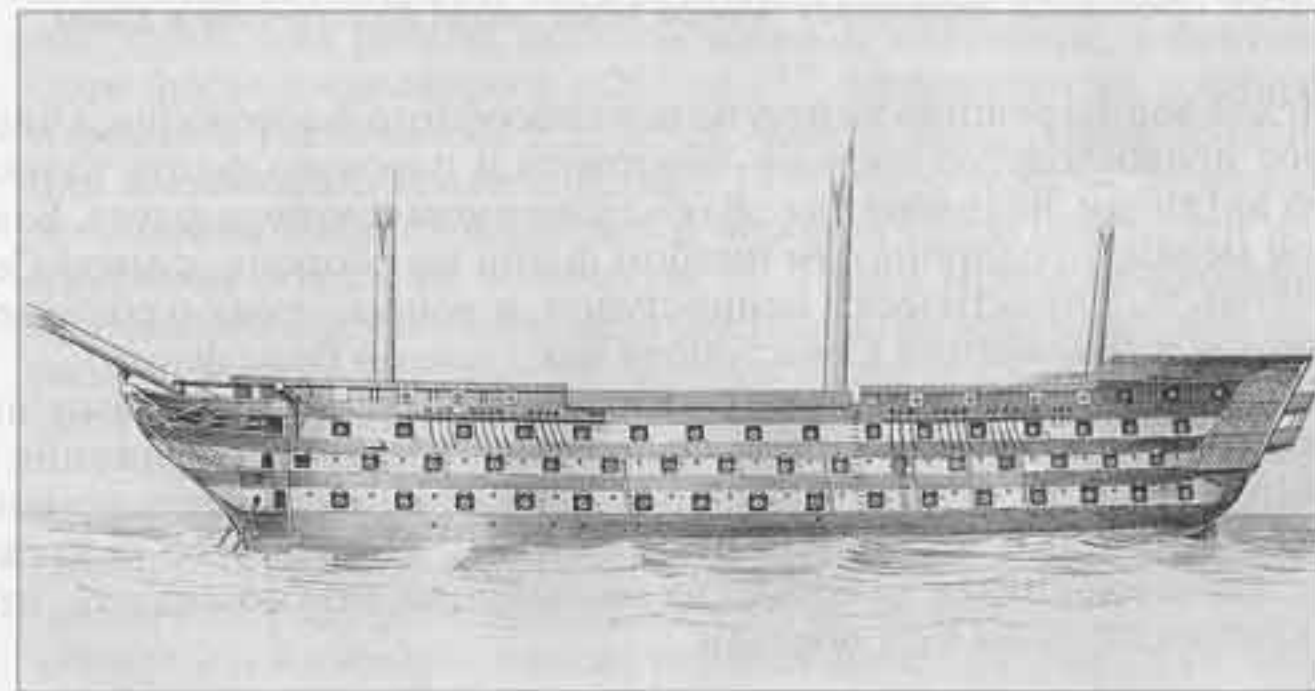
Однако парусные трехдечные корабли 120-пушечного ранга «Великий князь Константин» (1853 год), «Двенадцать Апостолов» (1841 год)

и «Париж» (1849 год) по основным характеристикам и скорости не уступали английским. К 1853 году каждый из них имел на вооружении на гон-деке — 28 бомбических пушек и четыре 36-фунтовых длинных пушки, на мидель-деке — 34 36-фунтовых коротких пушки, на опер-деке — 34 36-фунтовых пушко-карронады, на шканцах и баке — 24 24-фунтовых пушко-карронад.

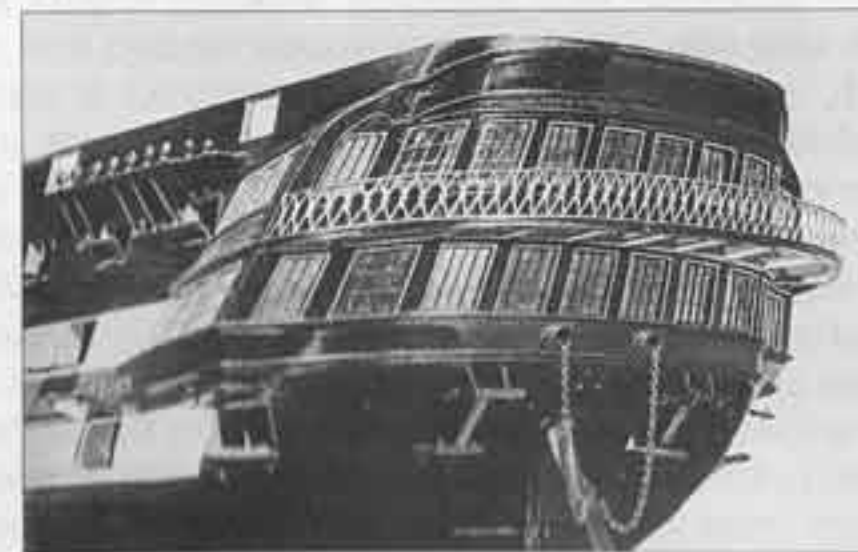
Из российских 84-пушечных кораблей по восемь бомбических орудий имели только «Ростислав», «Святослав», «Храбрый», «Чесма» и «Императрица Мария».

Вооружение английских кораблей первого ранга, таких как «Royal Albert» и «Queen», составляло: на нижнем деке — 32 бомбических пушки, на среднем деке — 34 32-фунтовых длинных пушки, на верхнем деке — 34 32-фунтовых коротких пушки, на квартер-деке и форкастеле соответственно 6 и 14 32-фунтовых коротких пушек.

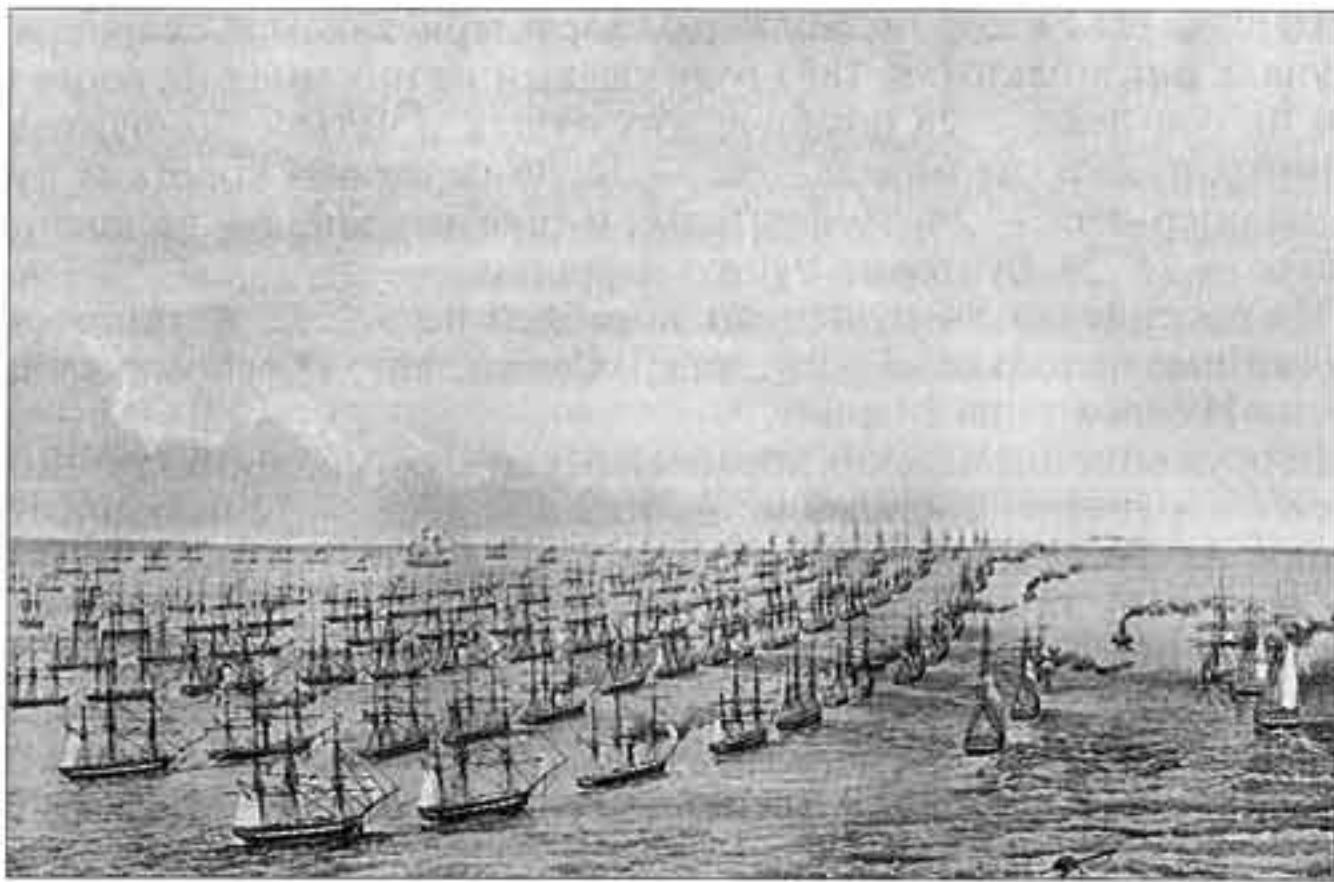
Вооружение английских кораблей второго ранга, например «Albion» включало: на гон-деке — 32 бомбических пушки, на верхнем деке — 34 32-фунтовых длинных пушки, на форкастеле — 24 32-фунтовых коротких пушки¹⁴¹.



Английский 110-пушечный корабль «Queen»



Корма английского 90-пушечного корабля «Albion». 1842 год



Флот союзников пересекает Черное море перед вторжением в Крым

Исход войны решило не отсутствие способного флотоводца, а численное превосходство парусно-винтового и парового флота только одних англичан, не говоря уже об объединенном союзном флоте. Благодаря мерам, предпринятым штабом флота по обороне, с моря Севастополь был практически неприступен, и вопрос стоял о сбережении судов и сохранении Севастополя как главной базы флота.

До сражения на Альме даже с втрое превосходящими силами англо-французского флота можно было если не начинать сражения в открытом море, то хотя бы успешно вести оборонительные действия. Но битва была А.С.Меншиковым проиграна. После этого, а также после несостоявшихся Босфорских экспедиций можно сказать, что Черноморский флот был обречен.

Глава 5

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА С БАЛТИЙСКИМ, ТУРЕЦКИМ И ФЛОТАМИ ВЕДУЩИХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ

В декабрьском выпуске «United Service Magazine» (Англия) за 1848 год сообщалось, что с 1843 по 1848 год количество парусных судов всех рангов, включая военные пакетботы, в британском флоте уменьшилось с 202 до 177, количество же военных пароходов увеличилось с 26 до 50. Такова была общая тенденция английского правительства в 1840—1850 годы — перераспределение баланса парусных и паровых судов при почти неизменном общем их количестве¹⁴². Перед Крымской войной британский флот насчитывал парусных и парусно-винтовых кораблей первого ранга — 19, второго ранга — 43. Французский флот имел 12 кораблей первого ранга и 17 — второго ранга¹⁴³.

С 1844 по 1851 год английское правительство потратило примерно 500 000 фунтов стерлингов на модернизацию военных пароходов и строительство более совершенных кораблей. Только в одном 1852 году флот пополнился двумя винтовыми кораблями «Janspariel» и «Vestler», а также новыми парусными 80-пушечными «Vanguard» и «Centurion»¹⁴⁴.

В июне 1851 года тот же «United Service Magazine» писал: «Оттоманская Порта должна, откинув всю гордость и самолюбие, сознаться, что существованием своим она обязана неоднократной помощи и заступничеству Великобритании. Должны также сказать, что до сего времени мы никакого особенного возмездия не требовали за эту защиту и за это заступничество!... Но наконец настало время, когда и Порта может заплатить нам хоть в некоторой мере за наши великие неоднократные и продолжительные услуги, и может это сделать без понесения особенных жертвований...»¹⁴⁵. Такое обоснование касалось всей геополитической стратегии и замыслов англичан в отношении Турции, затем предполагалось овладение Египтом, а в отношении России — уничтожение Черноморского флота.

Незадолго до начала войны, в 1849 году, штаб Черноморского флота получил подробные сведения о состоянии турецких во-

енно-морских сил, куда входило: количество парусных кораблей и пароходов, численность личного состава, расходы на флот, размеры жалования офицерам, prerogatives власти капудан-паши, расположение укрепленных районов — фортов, крепостей, батарей на европейском и азиатском берегах и многое другое. Данные не обнадеживали — Турция усиленно вооружалась. Особое внимание было обращено на тот факт, что в Константинопольской морской школе обучением гардемарин занимались английские и французские офицеры, ведя преподавание исключительно на европейских языках.

Турецкий флот имел в своем составе:

один 130-пушечный корабль;

один 120-пушечный корабль;

три 84-пушечных корабля;

один 70-пушечный фрегат;

шесть 60- и 44-пушечных фрегатов;

два 22-пушечных корвета;

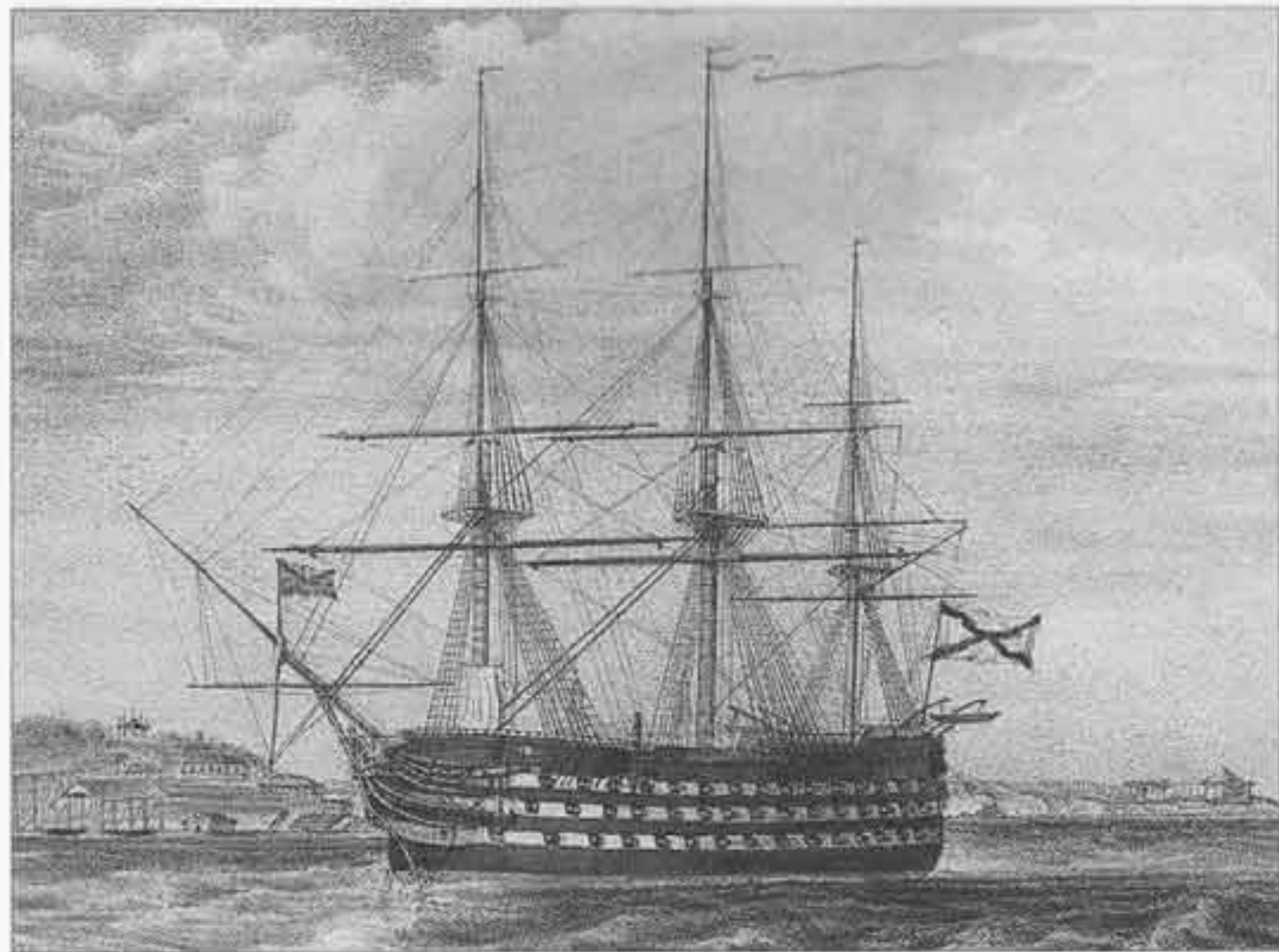
шесть 18-пушечных бригов;

семь 20-пушечных пароходов (вместе с резервом)¹⁴⁶.

24 мая 1853 года российский поверенный в делах в Константинополе А.П.Озеров сообщил В.А.Корнилову, что турки привозят в Босфор много леса — возможно для возведения дополнительных береговых укреплений. Кроме того, из крепостей Архипелага в большом количестве привозили даже старые пушки, а по особому распоряжению правительства канцелярия торговли и мореплавания организовала найм шкиперов с купеческих судов на службу в военный флот¹⁴⁷. В то же самое время английский флот стоял на Мальте. Далее А.П.Озеров писал:

Между простым народом был распушен слух, что предстоящая война с Россией есть война для защиты веры магометанской... В Варну стягиваются войска... В Дарданеллах началась посадка на пароходы турецкой купеческой компании 2500 человек. Один пароход «Персуд» отплыл в Александрию с сыном египетского шейха, и вполне возможно, на обратном пути привезет в Турцию египетские войска... Бедерхан-Бей из Курдистана, который находился в ссылке с давнего времени на острове Кандии за возмущение курдов противу Турецкого правительства, получил ныне свободу от Порты, с тем, чтобы он отправился на родину и собрал там сколько возможно более курдов для защиты в случае войны противу русских в Азии...¹⁴⁸.

Из приведенных выше данных следует вывод, что соотношение сил с Черноморским флотом было явно не в пользу Турции, однако после Синопского сражения (18/30 ноября 1853 года) ситуация коренным образом изменилась: Англия и Франция направили в Дарданеллы мощные эскадры, имевшие в своем составе усовершенствованные парусные и боевые винтовые корабли, которых у России до войны не было.



120-пушечный корабль «Три Святителя». Литография Прохорова



120-пушечный корабль «Париж». Литография Прохорова

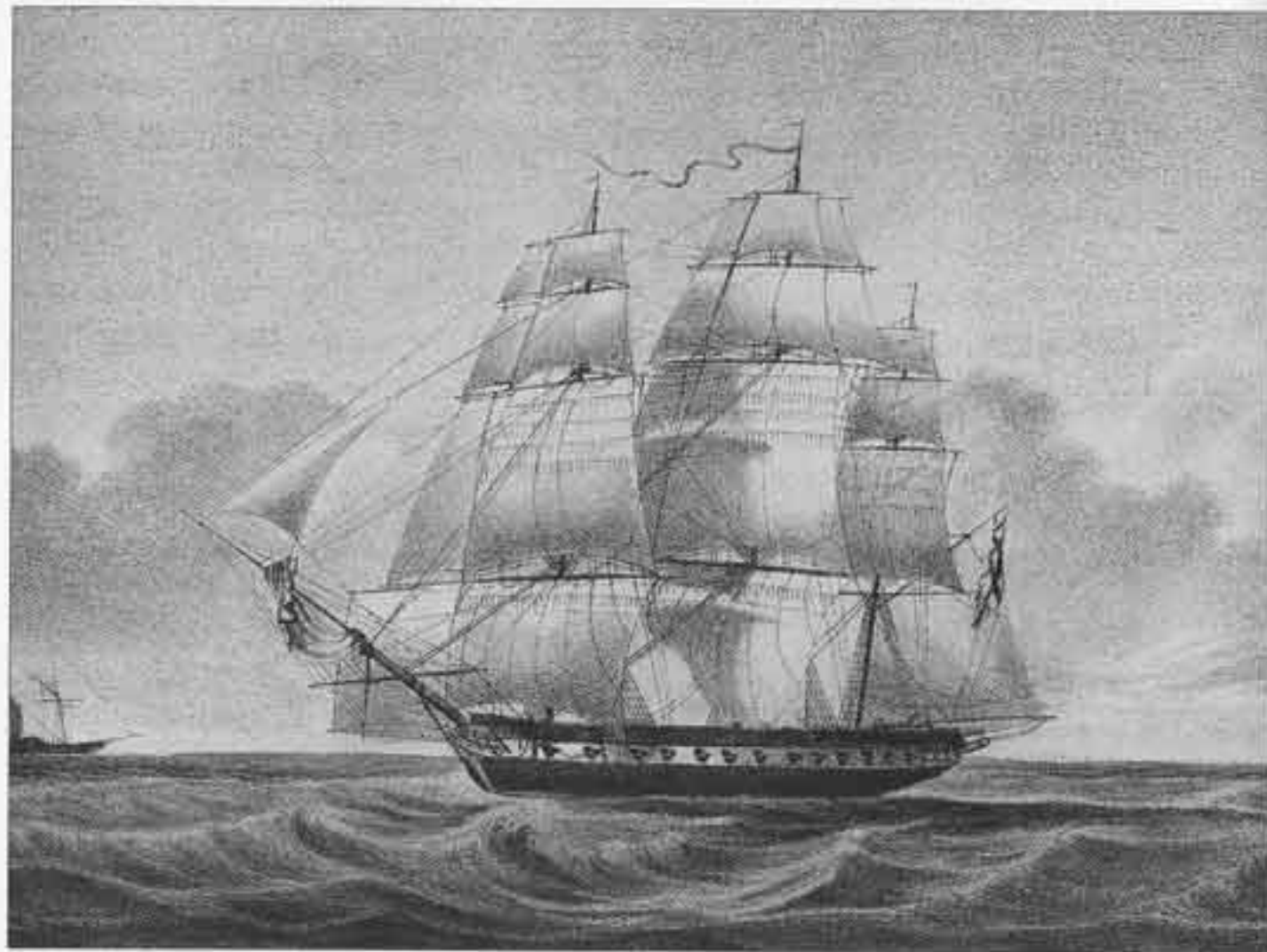
Проводя сравнительный анализ предвоенного состояния обоих российских флотов, уместно привести следующие данные из отчета императору генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича за 1853 год: Балтийский флот вместе с транспортом, малыми, гребными и ластовыми судами насчитывал 255 единиц (из них только один корабль 120-пушечного ранга «Россия», построенный по старой системе), включая 12 пароходов и 11 пароходофрегат с 3313 орудиями; резерв (на стапелях) насчитывал один корабль, два фрегата, два транспорта и два парохода со 192 орудиями. Черноморский флот имел на вооружении 171 судно (из них четыре 120-пушечных корабля) включая 27 пароходов и 7 пароходофрегат с 2572 орудиями и резерв — два корабля с 266 орудиями. При этом следует учесть, что численность кораблей и орудий Балтийского флота увеличивалась за счет судов Архангельской, Беломорской, Каспийской и Камчатской флотилий, входивших в его состав¹⁴⁹.

Что же касалось качественного уровня, то по этому вопросу генерал-адмирал писал:

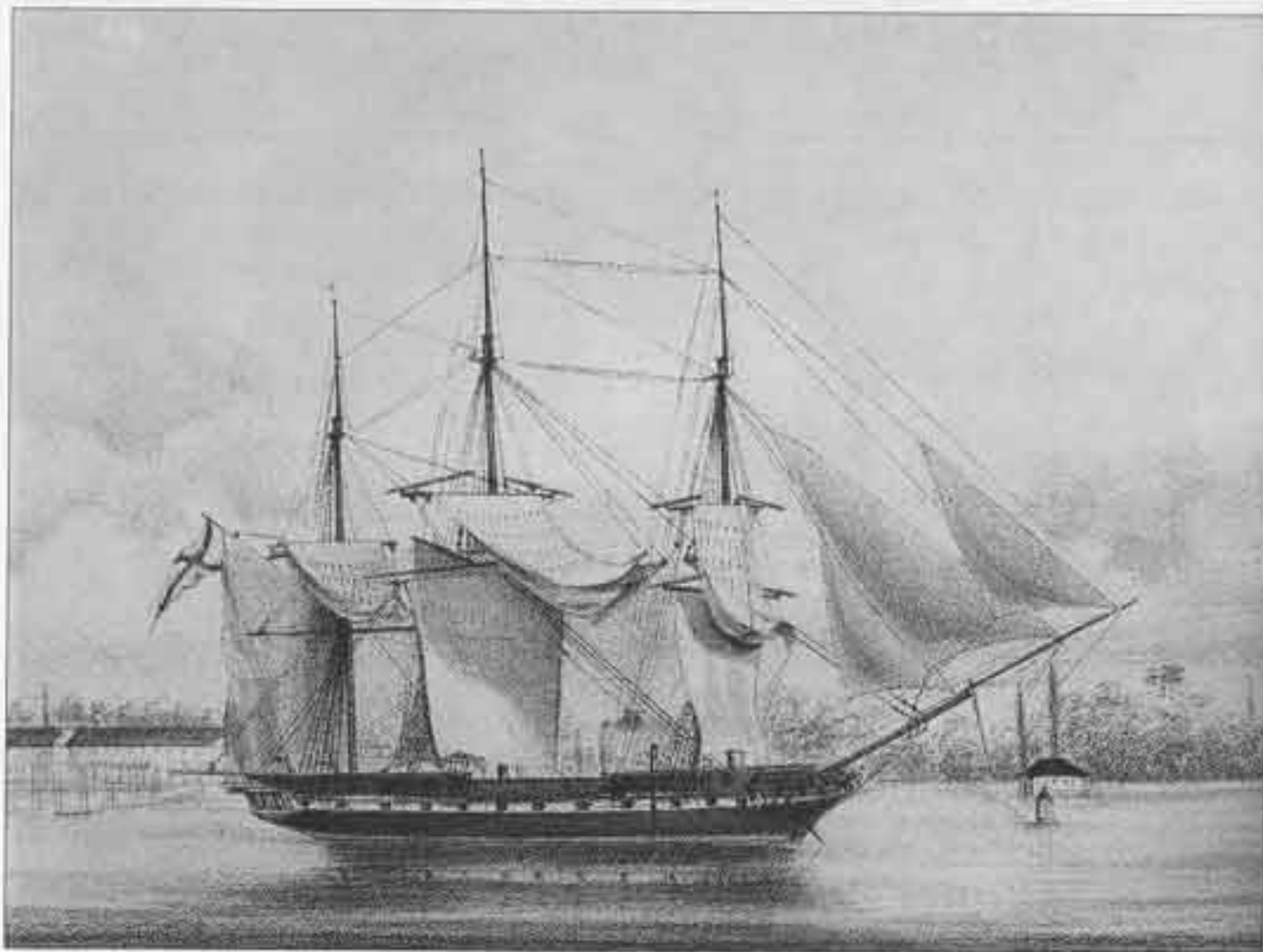
Из вышеназванного числа линейных кораблей (25) Балтийского флота нет ни одного благонадежного для продолжительного плавания в отдаленных морях. Совершить переход из Балтийского моря в Средиземное могут 11 кораблей... Собственно боевая сила Балтийского флота состоит из 11 парусных линейных кораблей, которые могут составить эскадру и идти против равного в числе неприятеля за пределы Балтийского моря; 25 кораблей, считая в том числе и помянутые 11, могут вступить в бой с неприятелем в наших водах, но идти для военных действий далее не в состоянии... Собственно боевая сила Балтийского флота и число судов, годных для дальнего плавания, то есть для настоящей морской службы, весьма незначительны...¹⁵⁰.

Особо Константин Николаевич указал, что большая часть кораблей Балтийского флота были сосновые, из сырого леса, слабой постройки и посредственного вооружения, так что при каждом учебном плавании по портам Финского залива часто получали повреждения.

В заключении Константин Николаевич подвел итог: «Я вменяю себе в долг привести на память Вашего императорского величества заслуги покойного адмирала Лазарева. Ему главнейше мы обязаны отличными кораблями Черноморского флота, опытностью и познаниями тамошних офицеров и команд... Награды, которыми Ваше императорское величество осыпали Черноморский флот за подвиги, совершенные им в прошлом году, вновь явили России Ваше, всемилостивейший государь, удовольствие и благоволение ко флоту...»¹⁵¹.



54-пушечный фрегат «Сизополь». Литография Подустова



44-пушечный фрегат «Флора». Литография Подустова

- ¹The Royal Navy. A History from the Earliest time to the present. By Wm. Laird Clowes, 1901, Vol. VI. P. 503.
- ²Горяинов С.М. Босфор и Дарданеллы. Исследование вопроса о проливах по дипломатической переписке, хранящейся в Государственном и С.-Петербургском Главном Архивах. СПб., 1907. С.1, 2.
- ³Был заключен после окончания Русско-турецкой войны 1768—1774 годов.
- ⁴АВПРИ. Ф.161. Д.392. Артик. 11. Впервые открытие проливов для российских военных кораблей произошло при Павле I. После того, как Наполеон Бонапарт предпринял поход против Египта и Порты обратилась к России за помощью, 23 декабря 1798 года между Россией и Турцией был подписан союзный договор. Совместными действиями в Средиземном море русского (под командованием контр-адмирала Ф.Ф.Ушакова) и турецкого флотов французы были вынуждены оставить Ионические острова. В дальнейшем режим проливов менялся в зависимости от отношений между двумя государствами.
- ⁵В 1821 году Петербургский кабинет не поддержал антитурецкого восстания в Греции, несмотря на призыв греков спасти христианский мир от ужасов турецкой тирании.
- ⁶История русской армии и флота. Т.9. М., 1913. С.67.
- ⁷Аренс Е.И. Конспект по русской военно-морской истории. СПб., 1909—1910. С. 224.
- ⁸РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.1862. Л.6, 7.
- ⁹Бухаров Д. Россия и Турция. Исторический очерк. СПб., 1878. С.100, 101.
- ¹⁰Горяинов С.М. Босфор и Дарданеллы. Исследование вопроса о проливах по дипломатической переписке, хранящейся в Государственном и С.-Петербургском Главном Архивах. СПб., 1907. С.21, 22.
- ¹¹РГАВМФ. Ф.315. Оп.1. Д.775. Письма М.П.Лазарева А.А.Шестакову. Л.18—19 об.
- ¹²К присяге был приведен 8 октября 1833 года.
- ¹³Русский Архив. 1883. Кн. 3. С.262.
- ¹⁴Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. 1870—1881 г.г. РНБ. Отдел рукописей. Ф.856. Д.1. Л.70, 71, 74.
- ¹⁵РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.363. Л.6.
- ¹⁶Зайончковский А.М. Последний смотр императором Николаем Павловичем Черноморского флота в 1852 году (Из рассказа очевидца) // Исторический вестник. 1900. № 3. С. 1055.
- ¹⁷Sir Robert Seppings (сэр Роберт Сеппингс) — обер-сарвайер Британского королевского флота с 1813 по 1832 год. По его системе осуществлялось кораблестроение в этот период.
- ¹⁸РГАВМФ. Письма М.П.Лазарева А.А.Шестакову. Ф.315. Оп.1. Д.775. Л.33. Отстояние нижних портов от воды на 6 1/2 футов имело большое значение при стрельбе в сильную волну.
- ¹⁹РГАВМФ. Письма М.П.Лазарева А.А.Шестакову. Ф.315. Оп.1. Д.775. Л.18—19 об.
- ²⁰РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.168. Л.68, 69.
- ²¹РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.168. Л.68, 69.
- ²²РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.1700. Л.9.
- ²³РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3182. Л.9, 9 об.
- ²⁴РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.1090. Л.1, 1 об.
- ²⁵РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3182. Л.3, 3 об.
- ²⁶РГАВМФ. Ф.283. Оп.1. Д.3508; Ф.243. Оп.1. Д.3182. Л.126 об.
- ²⁷А.С.Меншиков был другом семьи Николая I и напрямую имел к нему доступ. Большинство рапортов М.П.Лазарева он передавал императору для прочтения, подчеркивая чрезвычайную важность вводимых Михаилом Петровичем нововведений. Это обстоятельство, несомненно, заметно ускоряло события.
- ²⁸АВПРИ. Ф.180. Оп.517/1. Д.3889. Приходно-расходная книга военно-контрибуционной суммы.

- ²⁹РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.124. Л.1.
- ³⁰В то время действовал дружественный договор России с Турцией от 26 июня/8 июля 1833 года.
- ³¹РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.2128. Л.28—35.
- ³²РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.1579. Л.1—2 об.
- ³³РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.1579. Л.1—2 об.
- ³⁴РГАВМФ. Ф.158. Оп.1. Д.1155. Л.26 об.
- ³⁵РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.2179. Л.1—5.
- ³⁶Полное собрание Законов Российской империи. Т. V. 1830. № 3703.
- ³⁷РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.187. Л.20.
- ³⁸РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.2331. Л.17 об.
- ³⁹РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3182. Л.6, 6 об.
- ⁴⁰РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.187. Л.4, 4 об., 12, 39—41, 110, 127 об.
- ⁴¹РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.180. Л.12, 12 об.
- ⁴²В основном везли свинец, порох и серу.
- ⁴³РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.372. Л.3—4 об.
- ⁴⁴Так тогда называли находившиеся в море в крейсерстве корабли, фрегаты и бриги.
- ⁴⁵РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.370. Л.128—132.
- ⁴⁶Красный архив. 1940. № 5. С.221.
- ⁴⁷РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.373. Л.4 об.—6, 10.
- ⁴⁸Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. 1870—1881. РНБ. Отдел рукописей. Ф.856. Д.1. Л.91, 92, 98—100. Здесь речь идет о задержании английской купеческой шхуны «Wixen» 12 ноября 1836 года, следовавшей из Константинополя в Суджук. Так как в Константинополе свирепствовала чума, шхуну в Суджукском порту задержали с целью наложения карантина. При обыске в трюме под грузом соли нашли оружие, предназначенное горцам. Дж.Бель — владелец шхуны. По сведениям, другая английская шхуна «Vizard» находилась в Наваринской гавани с целью поиска затопленных во время войны турецких орудий, потом должна была следовать в Константинополь, а оттуда к берегам Абхазии.
- ⁴⁹Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. 1870—1881. РНБ. Отдел рукописей. Ф.856. Д.1. Л.71, 92—98.
- ⁵⁰РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.373. Л.108, 109.
- ⁵¹Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. 1870—1881. РНБ. Отдел рукописей. Ф.856. Д.1. Л.87, 88. Здесь И.А.Шестаков имел в виду прежде всего самого адмирала М.П.Лазарева, прослужившего пять лет мичманом в английском флоте, фактически получившего морское воспитание в Англии.
- ⁵²РГАВМФ. Ф.205. Оп.1. Д.2124. Л.1, 1 об., 14, 15. Это был тот самый Эдмунд Лайонс, который в 1845 году приветствовал находившихся в Греции русских моряков как «братьев по оружию», так как их вид «живо напоминал ему Наварин». А ровно через девять лет, в 1854 году, именно он, контр-адмирал Лайонс, на своем флагманском винтовом корабле «Agamemnon» начал блокаду Севастополя.
- ⁵³АВПРИ. Ф.149. Оп.502 а. Д.4502. Л.1, 1 об.
- ⁵⁴АВПРИ. Ф.149. Оп. 502 а. Д.4502. Л.4, 4 об.
- ⁵⁵РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.194. Л.2—10 об.
- ⁵⁶РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.194. Л.46.
- ⁵⁷Русский Архив. 1883. Кн.3. С.388, 389.
- ⁵⁸Memoirs of the life and services of real-admiral sir William Symonds, KT, C.B., FRS, Surveyor of the Navy from 1832 to 1847: with correspondence and other papers relative to the ships and vessels constructed upon his lines. London, 1858. P.281, 282.
- ⁵⁹John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.32, 328.
- ⁶⁰В отличие от пароходов имели большие размеры, усиленную артиллерию и более мощные машины.
- ⁶¹Memoirs of the life and services of Real-Admiral sir William Symonds, KT, suveyor of the navy from 1832 to 1847 with correspondence and other papers relative to the ships and vessels constructed upon his lines. Edited by James A. Sharp. London. 1858. P.623.
- ⁶²John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.331.
- ⁶³John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.401—403.
- ⁶⁴Memoirs of the life and services of Real-Admiral sir William Symonds... P.242.
- ⁶⁵John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.333.

- ⁶⁶John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.334, 335.
- ⁶⁷John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.346.
- ⁶⁸Ситон А.Е. Руководство по проектированию морских машин и котлов. СПб., 1894. С.429.
- ⁶⁹Ситон А.Е. Руководство по проектированию морских машин и котлов. СПб., 1894. С.8.
- ⁷⁰Memoirs of the life and services of Real-Admiral sir William Symonds... P.705—708.
- ⁷¹Цитата по: Е.И. Аренс. Морская сила и история. СПб., 1912. С.81.
- ⁷²Аренс Е.И. Морская сила и история. СПб., 1912. С.84.
- ⁷³РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.363. Л.11 об.
- ⁷⁴РНБ. Отдел рукописей. Обзорение кораблестроения на Черном море. XIX век. Ф.550. Q-IV-296.
- ⁷⁵РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3190. Л.1—5 об., 6 об.
- ⁷⁶РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3190. Л.15.
- ⁷⁷РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3424. Л. 10 об.
- ⁷⁸РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.3424. Л.41 об., 42.
- ⁷⁹«Язон» погиб у Туапсе 16 июля 1838 года.
- ⁸⁰РГАВМФ. Ф.19. Оп. 4.Д.389. Л.10—14. Ф.243. Оп.1. Д.5418. Л.2.
- ⁸¹Первый 28-пушечный пароходофрегат, построенный в России на Ижорском заводе в 1836 году для Балтийского флота.
- ⁸²РНБ. Отдел рукописей. Ф.417. Д.2. Л.1, 2, 10—19.
- ⁸³РНБ. Отдел рукописей. Ф.417. Д.2. Л.5—9.
- ⁸⁴РГАВМФ. Ф.158. Оп.1. Д.1882. Л.1, 3—3 об.
- ⁸⁵РНБ.Отдел рукописей. Ф.417. Д.2. Л.3, 4.
- ⁸⁶Tables of dimentions of masts and yards for steam vessels. London, 1844.
- ⁸⁷РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.1819. Л.2, 2 об. Ф.243. Оп.1. Д.4824. Л.15.
- ⁸⁸Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25 лет. 1855—1880 г.г. СПб., 1881. С.13.
- ⁸⁹РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.7 об., 8.
- ⁹⁰РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.8 об., 9.
- ⁹¹РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.10, 10 об.
- ⁹²РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.10.
- ⁹³РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.56, 57, 60.
- ⁹⁴РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4832. Л.47, 48.
- ⁹⁵Пушки этого калибра отливались в России на Олонцеком Александровском заводе.
- ⁹⁶РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.5033. Л.4.
- ⁹⁷РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.4806. Л.8, 10.
- ⁹⁸За исключением небольшого баркаса и тендера «Буг».
- ⁹⁹John Fincham. A History of Naval Architecture. London. 1851. P.404, 407—410, 415.
- ¹⁰⁰РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.5303. Л.4 об., 7.
- ¹⁰¹АВПРИ. Ф.155. Оп.305. Д.51. Л.2, 3 об.
- ¹⁰²АВПРИ. Ф.155. Оп.305. Д.51. Л.116, 117.
- ¹⁰³АВПРИ. Ф. 155. Оп.305. Д.51. Л.183—185.
- ¹⁰⁴АВПРИ. Ф.155. Оп.305. Д.51. Л.125, 177, 177 об.
- ¹⁰⁵АВПРИ. Ф.155. Оп.305. Д.51. Л.325.
- ¹⁰⁶АВПРИ. Ф.155. Оп.305. Д.51. Л.405, 405 об.
- ¹⁰⁷Eardley-Wilmot R. N. Life of Vice-Admiral Edmund, Lord Lyons. London. 1898. P.142, 280, 281.
- ¹⁰⁸РГАВМФ. Ф.13. Оп.1.Д.4. Л.278—281.
- ¹⁰⁹Краткий отчет по Морскому министерству за 1853—1854 г.г. СПб., 1855. С.130.
- ¹¹⁰РГАВМФ. Ф.243. Оп.1.Д. 4926. Л.1, 48, 48 об.
- ¹¹¹Подчеркнуто в документе.
- ¹¹²РГАВМФ. Ф. 13. Оп. 1. Д. 1. Л.86—88 об.
- ¹¹³Это были корабли «Двенадцать Апостолов» и «Три Святителя». Корабль «Париж», спущенный на воду в 1849 году, довооружался. «Великий князь Константин» сойдет на воду только в 1853 году.
- ¹¹⁴Корабль «Чесма» довооружался, корабль «Императрица Мария» будет спущен на воду в 1853 году.
- ¹¹⁵РГАВМФ. Ф.13. Оп.1.Д.1.Л.87.
- ¹¹⁶РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.92.

- ¹¹⁷Имеется в виду береговая турецкая артиллерия на европейском и азиатском берегах.
- ¹¹⁸РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.98.
- ¹¹⁹РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.120 об., 121.
- ¹²⁰РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.120 об., 121.
- ¹²¹РГАВМФ. Ф. 13. Оп. 1. Д. 1. Л. 122, 122 об.
- ¹²²РГАВМФ. Ф. 19. Оп. 2. Папка 109. Л. 12,12 об. Строительство литейного завода в Николаеве завершилось в 1853 году, в том же году в новом Севастопольском адмиралтействе только возвели фундаменты под пароходный и пильный заводы.
- ¹²³РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.124, 124 об.
- ¹²⁴РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.92. Л.7.
- ¹²⁵История русской армии и флота. М., 1913. Т.10. С.134.
- ¹²⁶РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.92. Л.35, 36 об.
- ¹²⁷Зайончковский А.М. Восточная война... Т.1. Приложение № 210.
- ¹²⁸РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.92. Л.48—52, 103 об., 104.
- ¹²⁹Зайончковский А.М. Восточная война... Т.1. С.279.
- ¹³⁰РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.114.
- ¹³¹РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.93. Л.32 об.
- ¹³²РГАВМФ. Ф.19. Оп.2. Д.9. Письма В.А.Корнилова А.С.Меншикову. Л.30, 31.
- ¹³³РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.114. Журнал донесений Меншикова Николаю I за 1853 год. Л.4, 4об.
- ¹³⁴РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.93. Л.33—34.
- ¹³⁵РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.5413. Л.7, 7 об., 48.
- ¹³⁶РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.386. Л.3, 4 об.
- ¹³⁷М.С.Воронцов, предложив свой план, оставил за собой, говоря современным языком, страховочный вариант, сразу же оговорившись, что тогда Черноморский флот вряд ли сможет закрепить победу, то есть обеспечить удержание города и порта.
- ¹³⁸РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.4. Л.67 об.
- ¹³⁹РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.4. Л.138, 138 об., 171.
- ¹⁴⁰РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д. Л.7, 8 об., 10, 10 об. Эскадра Канала состояла из парусных кораблей: трех 120-пушечных, одного 104-пушечного, двух 84-пушечных, одного 72-пушечного, одного 70-пушечного. Также в ее состав входило 20 винтовых кораблей и фрегатов. Строилось в различных адмиралтействах винтовых кораблей и фрегатов — 23.
- ¹⁴¹Memoirs of the life and services of Real-Admiral sir William Symonds... London, 1858. P.277.
- ¹⁴²Colburn's United Service Magazine. 1848. Part III. P.630.
- ¹⁴³РГАВМФ. Ф.13. Оп.1. Д.1. Л.55, 82 об., 83.
- ¹⁴⁴Memoirs of the life and services of Real-Admiral sir William Symonds... P.577.
- ¹⁴⁵Colburn's United Service Magazine. 1851. Part II. P.165, 166.
- ¹⁴⁶Гребенщикова Г.А. Постскриптум к Крымской войне // Пангуг. № 23. С.78, 79.
- ¹⁴⁷АВПРИ. Ф.180. Оп.517. Д.3303. Л.12, 12 об.
- ¹⁴⁸АВПРИ. Ф.180. Оп.517. Д.3303. Л.12, 12 об.
- ¹⁴⁹РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.363. Л.3—4 об.
- ¹⁵⁰РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.363. Л.5—11.
- ¹⁵¹РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.363. Л.51—52 об.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Предисловие</i>	3
<i>Глава 1.</i> Морская политика России в 1820—1830 годы и начало строительства военно-морского флота при адмирале М.П.Лазареве.....	5
<i>Глава 2.</i> Черноморский флот в войне за покорение Кавказа.....	19
<i>Глава 3.</i> Особенности военного пароходостроения на Черном море в 1830—1850 годы.....	29
<i>Глава 4.</i> Почему не состоялись Босфорские экспедиции 1850 и 1853 годов?.....	57
<i>Глава 5.</i> Сравнительный анализ состояния Черноморского флота с Балтийским, турецким и флотами ведущих морских держав.....	69
<i>Примечания</i>	74

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:

- К.П.Пузыревский**
Повреждения кораблей, борьба за живучесть и спасательные работы
- К.П.Пузыревский**
Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть. Часть 1
- К.П.Пузыревский**
Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть. Часть 2—7
- П.Трайнин**
Зеебрюггская операция
- И.С.Исаков**
Операция японцев против Циндао в 1914 г.
- Х.Вильсон**
Броненосцы в бою. Лисское сражение
- М.А.Петров**
Два боя
- Р.В.Кондратенко**
Судьба теоретика крейсерской войны
- А.А.Аллилуев, Н.И.Слесаревский**
164 боевых дня (оборона Ханко, 1941 год)
- Д.Ю.Козлов**
Флот в румынской кампании 1916—1917 годов
- Н.В.Новиков**
Операции флота против берега на Черном море в 1914—1917 годах
- Г.А.Гребенщикова**
Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов.
Геополитика и стратегия

**По вопросам приобретения обращаться по адресу:
199004, Санкт-Петербург, а/я 171,
Амирханову Леониду Ильясовичу
E-mail: leko1998@yahoo.com**

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

М.А.Богданов

Эскадренный броненосец «Сисой Великий»

О.Р.Вульф

Австро-Венгерская Дунайская флотилия в Мировую войну 1914—1918 годов

Б.В.Норригаард

Великая осада (Порт-Артур и его падение)

Г.Н.Таубе

Последние дни второй Тихоокеанской эскадры

Уважаемые читатели!

*Мы с удовольствием выслушаем Ваши
пожелания по включению в план издательства
книг, освещающих вопросы истории:
войн, военного искусства и военной техники.
Также приглашаем к сотрудничеству авторов,
не равнодушных к военной истории.
Ждем Ваши отклики и предложения
по адресу:
196247, Санкт-Петербург, а/я 111,
Леонову Максиму Алексеевичу.
E-mail: leko@hotmail.ru*

Г.А.ГРЕБЕНЩИКОВА

**Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов.
Геополитика и стратегия**

Корректор М.Н.Стремиллова. Компьютерная верстка М.А.Богданова.
Компьютерная обработка графики А.Г.Косицина.